



Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής
Σχολή Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών
Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής
Π.Μ.Σ. «Δημόσια Οικονομική & Πολιτική»



Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ & ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Ευγενία Μπιτάκου

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής του
Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη
Δημόσια Οικονομική και Πολιτική.

Αιγάλεω, 2021



Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής
Σχολή Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών
Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής
Π.Μ.Σ. «Δημόσια Οικονομική & Πολιτική»



Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ & ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Ευγενία Μπιτάκου

A.M.: 08819

**Επιβλέπων: Στρόμπλος Νικόλαος, Διδάσκων Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής, Τμήμα Λογιστικής
& Χρηματοοικονομικής/Διευθυντής στην ΕΛΣΤΑΤ**

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής του
Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη
Δημόσια Οικονομική και Πολιτική.

Αιγάλεω, 2021



University of West Attica
School of Administration, Economic, and Social Sciences
Department of Accounting & Finance
M.Sc. in Public Economics and Policy



**THE FINANCING & DEVELOPMENT OF GREEK ROAD
INFRASTRUCTURE**

Eugenia Bitakou

R.N.:08819

**Supervisor: Stroblos Nikolaos, Instructor, University of West Attica, Department of
Accounting & Finance/Manager in Greek Statistical Office**

Master Thesis submitted to the Dept. of Accounting & Finance of the University of West Attica in partial fulfilment of the requirements for the degree of M.Sc. in Public Economics and Policy

Aigaleo, Greece, 2021



Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ & ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής

Εγκρίθηκε από την εξεταστική επιτροπή 11/11/2021

A/A	ΟΝΟΜΑ ΕΠΩΝΥΜΟ	ΒΑΘΜΙΔΑ /ΙΔΙΟΤΗΤΑ	ΨΗΦΙΑΚΗ ΥΠΟΓΡΑΦΗ
1	Στρόμπλος Νικόλαος	Διδάσκων, Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής, Διευθυντής ΕΛΣΤΑΤ	
2	Χυζ Αλίνα	Καθηγήτρια, Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής	
3	Δεδούλη Αικατερίνη	Επίκουρος Καθηγήτρια, Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής	

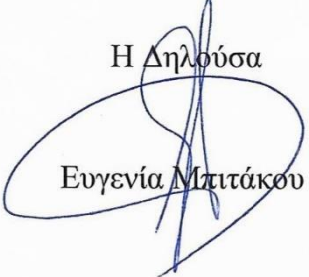
ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η κάτωθι υπογεγραμμένη Ευγενία Μπιτάκου του Ευαγγέλου, με αριθμό μητρώου 08819, φοιτήτρια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Δημόσια Οικονομική & Πολιτική» του Τμήματος Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής της Σχολής Διοικητικών, Οικονομικών & Κοινωνικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Η Δηλούσα
Ευγενία Μπιτάκου



*Αφιερωμένο στο γιο μου,
με την ευχή να μη σταματήσει ποτέ
να αναζητά τη γνώση.*

Ευχαριστίες

Η παρούσα διπλωματική εκπονήθηκε υπό την επίβλεψη του καθηγητή μου κ. Νικόλαου Στρόμπλου τον οποίο ευχαριστώ θερμά για την υποστήριξη του σε όλη τη διάρκεια της συγγραφής της. Επίσης, θέλω να ευχαριστήσω τη διοίκηση και τους συναδέλφους μου στην ΥΟΤ/ ΗΔΟΥ που συμμετείχαν στη διεξαγωγή της έρευνας για το χρόνο που αφιέρωσαν και τις πληροφορίες που μου έδωσαν. Τέλος θέλω να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για την στήριξη τους όλο αυτό το διάστημα των σπουδών μου.

«Η Χρηματοδότηση & Ανάπτυξη των Ελληνικών Οδικών Υποδομών»

Περίληψη

Είναι γενικότερα αποδεκτό ότι οι σύγχρονες οδικές αποτελούν βασική προϋπόθεση μιας ισχυρής και δυναμικά εξελισσόμενης οικονομίας. Με στόχο την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και λόγω της αδυναμίας κατασκευής υποδομών με τους παραδοσιακούς τρόπους χρηματοδότησης αναπτύχθηκαν μηχανισμοί, προγράμματα οικονομικής στήριξης και νέες μορφές συνεργασίας που συνδυάζουν κρατικούς, ενωσιακούς και ιδιωτικούς πόρους. Στα πλαίσια αυτά παρουσιάζονται τα έργα οδικών υποδομών που κατασκευάστηκαν στη χώρα και ερευνώνται οι προσπάθειες επίτευξης της εναρμόνισης με τα διεθνή πρότυπα, της διαλειτουργικότητας και της ηλεκτρονικής διαχείρισης των οδικών υποδομών, για την οικονομική μεγέθυνση, την ομαλή, ταχεία και ασφαλή μετακίνηση εμπορευμάτων και προσώπων ανά την Ένωση.

Η διερεύνηση των ερωτημάτων της έρευνας θα γίνει μέσω της ποιοτικής έρευνας και συνεντεύξεων σε υπαλλήλους του δημοσίου με αρμοδιότητα στα θέματα που εξετάζονται.

Λέξεις – κλειδιά: Δημόσιες Δαπάνες, Χρηματοδότηση Οδικών Υποδομών, Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, ΣΔΙΤ-ΣΠ, Οδικά Τέλη.

«The Financing & Development of Greek Road Infrastructure»

Abstract

It is generally accepted that modern roads are a prerequisite for a strong and dynamically evolving economy. With the aim of developing the Trans-European Transport Networks and due to the impossibility of building infrastructure with the traditional ways of financing, mechanisms, financial support programs and new forms of cooperation were developed that combine state, EU and private resources.

In this context, the road infrastructure projects built in the country are presented and the efforts to achieve the harmonization with the international standards, the interoperability and the electronic management of the road infrastructure, for the economic growth, the smooth, fast and safe movement of goods and persons are investigated throughout the Union.

The research questions will be investigated through qualitative research and interviews with civil servants with responsibility for the issues under consideration.

Keywords: Public Expenditure, Road Infrastructure Financing, European Transport Networks, PPP-SP, Road Fees.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	XV
ABSTRACT	XVII
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	XXI
ΛΙΣΤΑ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ	XXIII
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ	3
1.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.	3
1.2. ΈΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΑΓΑΘΩΝ.	3
1.2.1. Χαρακτηριστικά των δημόσιων αγαθών.	4
1.2.2. Κρατική πολιτική για τον εφοδιασμό της κοινωνίας με δημόσια αγαθά.	6
1.3. ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ.	9
1.3.1. Η Χρηματοδότηση των δημόσιων δαπανών.	10
1.4. ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ.....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ..	17
2.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.	17
2.2. ΟΡΙΣΜΟΣ, ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ «ΥΠΟΔΟΜΕΣ».	17
2.3. ΤΡΟΠΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΔΕΔ-Μ).	19
2.4. ΜΟΡΦΕΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΦΟΡΕΑ.....	26
2.5. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΣΔΙΤ/ΣΠ.	32
2.6. ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ	37
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΕΡΓΑ ΜΕ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ.....	39
3.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.	39
3.2. ΈΡΓΑ ΜΕ ΣΔΙΤ-ΣΠ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	39
3.3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.	44

3.4. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΤΟΥΝ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.	49
3.5. ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ.	51
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ	53
4.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.	53
4.2. Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΔΙΟΔΙΩΝ ΤΕΛΩΝ.	53
4.3. ΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ.	58
4.4. ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.	62
4.5. ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ.	70
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.	71
5.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	71
5.2. ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ.	71
5.3. ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.	71
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ.	73
6.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.	73
6.2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΩΝ.	73
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	79
7.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.	79
7.2. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.	79
7.3. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.	83
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.	85
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	89

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2.1 Κλίμακα των ΔΕΔ-Μ (2007-2013)	20
Πίνακας 2.2 Κατανομή κονδυλίων από τον προϋπολογισμό της ΕΕ για τις μεταφορές 2007-2020 (σε δισεκατομμύρια ευρώ)	24
Πίνακας 2.3 Κατανομή κονδυλίων από τον προϋπολογισμό ΕΤΠΑ/ΤΣ ανά τομέα μεταφορών την περίοδο 2007-2020 (σε δισεκατομμύρια ευρώ)	25
Πίνακας 2.4 Κατανομή κονδυλίων από τον προϋπολογισμό CEF ανά τομέα μεταφορών το Δεκέμβριο 2017 (σε δισεκατομμύρια ευρώ)	25
Πίνακας 2.5 Δομή της χρηματοδότησης των ΣΔΙΤ (συνοπτικά).....	34
Πίνακας 3.1 Έργα (πρώτης γενιάς) με συμβάσεις παραχώρησης	40
Πίνακας 3.2 Χρηματοδοτικό σχήμα των έργων (Δεύτερης Γενιάς) με σύμβαση παραχώρησης	43
Πίνακας 3.3 Καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων μετά την «επανεκκίνηση»	46
Πίνακας 3.4 Κόστος ελεγχθέντων έργων πριν από και μετά την «επανεκκίνηση»	47
Πίνακας 4.1 Συντελεστές για τον υπολογισμό της τιμής χρέωσης διοδίων	56
Πίνακας 4.2 Ύψος διοδίων τελών ανά κατηγορία οχήματος.....	57
Πίνακας 4.3 Αναμενόμενα αποτελέσματα από το σχεδιασμό του ΕΣΧΜ ..	62
Πίνακας 4.4 Έργα Τομέα Υποδομών και Μεταφορών.....	69

ΛΙΣΤΑ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

- ΕΕ: Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΚ: Ευρωπαϊκός Κανονισμός
ΟΟΣΑ: Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης
ΕΕΣ: Ευρωπαϊκό Εκλεκτικό Συνέδριο
ΑΕΠ: Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
ΠΔΕ: Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων
ΕΤΕπ: Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
ΣΔΙΤ: Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα
ΕΣΛ: Ευρωπαϊκό Σύστημα Λογαριασμών
ΕΠ: Επιχειρησιακά Προγράμματα
ΤΣ: Ταμείο Συνοχής
ΕΔΕΤ: Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία
ΕΣΠΑ: Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης
ΠΕΠ: Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα
ΟΤΑ: Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΝΠΔΔ: Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου
ΝΠΙΔ: Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η κατασκευή των δημόσιων έργων και ιδιαίτερα των συγκοινωνιακών μέχρι πρόσφατα υλοποιούνταν από δημόσιους πόρους, ενώ οι δημόσιοι φορείς αποτελούσαν τόσο το φορέα κατασκευής όσο και το φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσης. Λόγω της ανάγκης ελάφρυνσης των πόρων του δημοσίου αναζητήθηκαν πηγές κεφαλαίου για τα μεγάλα έργα υποδομής στα ευρωπαϊκά κονδύλια, στον Ιδιωτικό Τομέα μέσω της μεθόδου της αυτοχρηματοδότησης ή συγχρηματοδότησης και νέων μορφών συνεργασίας μέσω συμβάσεων σύμπραξης ιδιωτικού & δημοσίου τομέα (Προφυλλίδης και Μποτζώρης, 2006).

Είναι γεγονός ότι οι σύγχρονες υποδομές είναι από τα βασικότερα συστατικά μιας ισχυρής και δυναμικά εξελισσόμενης οικονομίας. Η διαμόρφωση αυτών των υποδομών δεν αποτελεί μια εγχώρια υπόθεση αλλά η ανταγωνιστικότητα του συστήματος οδικών και λοιπών συγκοινωνιακών υποδομών πρέπει να αντανακλάται σε μια παγκόσμια κλίμακα, δηλαδή να ακολουθεί κάποια, διεθνώς αποδεκτά, πρότυπα τόσο τεχνικά όσο και σε επίπεδο εξυπηρέτησης και λειτουργικότητας (Καλτσούνης, 2007).

Βασική επιδίωξη, της μετάβαση των επενδύσεων από δημόσιες σε ιδιωτικές στις οδικές υποδομές, αποτελεί η αναγκαιότητα για ποιοτικές υποδομές (σε προϊόντα και υπηρεσίες) που θα εξασφαλίζουν τη βιωσιμότητα τους, την ασφάλεια, το χρόνο και το κόστος της επιλογής τους (Καλτσούνης, 2007).

Τα πρώτα μεγάλα έργα οδικών υποδομών κατασκευάστηκαν στη χώρα από το 1990 και μετά (πρώτης γενιάς και τα επόμενα μετά από μια δεκαετία, δεύτερης γενιάς) στα πλαίσια του προγράμματος «Δρόμοι ανάπτυξης», με στόχο τη δημιουργία σύγχρονων αυτοκινητόδρομων ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

Η παρούσα εργασία θα προσπαθήσει να παρουσιάσει τις προσπάθειες ανάπτυξης των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων στα πλαίσια ανάπτυξης των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, την εναρμόνιση με τις ευρωπαϊκές οδηγίες και την εφαρμογή νέων συστημάτων διαχείρισης των μετακινήσεων τόσο στον τομέα των οδικών υποδομών όσο και στον τομέα των μεταφορών γενικότερα.

Πιο συγκεκριμένα μέσα από την παράθεση των πηγών θα παρουσιαστούν οι προσεγγίσεις στον τρόπο χρηματοδότησης των δημοσίων δαπανών και πιο συγκεκριμένα αυτές των οδικών υποδομών, οι στόχοι και η ανάπτυξη τους με την εφαρμογή

συστημάτων ηλεκτρονικής διαχείρισης σε ευρωπαϊκό αλλά κυρίως σε εθνικό επίπεδο και θα εξετασθούν θέματα που συνδέονται με:

- Την Διαλειτουργικότητα των Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων
- Την εφαρμογή νέων συστημάτων διαχείρισης δεδομένων στις οδικές υποδομές
- Την εναρμόνιση με τις ευρωπαϊκές οδηγίες και κανονισμούς
- Την Βιωσιμότητα των Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων

Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι παραδοσιακές θεωρήσεις για την έννοια του δημόσιου αγαθού και των δημοσίων δαπανών, όπως και οι τρόποι χρηματοδότησης τους. Στο δεύτερο κεφάλαιο προσδιορίζεται η έννοια των υποδομών και αποτυπώνονται η αναγκαιότητα και οι στόχοι της ανάπτυξης των οδικών υποδομών στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), οι πηγές χρηματοδότησης τους και η δημιουργία νέων μορφών συνεργασίας (μέσω σδιτ). Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα έργα οδικών υποδομών στη χώρας μας που υλοποιήθηκαν με συμβάσεις παραχώρησης και καταγράφονται οι επιπτώσεις στην εξέλιξη των έργων και οι προκλήσεις σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο για την διαμόρφωση σύγχρονων και λειτουργικά βιώσιμων αυτοκινητοδρόμων. Στο τέταρτο κεφάλαιο εξετάζεται η εναρμόνιση της χώρας μας με τα διεθνή πρότυπα λειτουργίας και τις ευρωπαϊκές οδηγίες σε σχέση με τη διαλειτουργικότητα των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων και την εφαρμογή νέων συστημάτων ηλεκτρονικής διαχείρισης δεδομένων των οδικών δικτύων αλλά και τα έργα που σχεδιάζονται σε αυτήν την κατεύθυνση. Στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η ο σκοπός της έρευνας και η μεθοδολογία για τη διερεύνηση των ερωτημάτων. Στο έκτο κεφάλαιο αποτυπώνονται τα αποτελέσματα της συζήτησης και στο έκτο τα συμπεράσματα της έρευνας και οι προτάσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ

1.1. Εισαγωγή.

Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας πραγματοποιείται η εννοιολογική και η θεωρητική προσέγγιση της έννοιας των δημοσίων αγαθών, τα χαρακτηριστικά τους αλλά και οι θεωρίες για τον ανεφοδιασμό της κοινωνίας με δημόσια αγαθά. Ένα από τα κυριότερα ζητήματα που έχει τεθεί είναι το με ποια κριτήρια επιλέγονται να παράγονται τα δημόσια αγαθά από τους ιδιωτικούς ή τους δημόσιους φορείς. Περαιτέρω θα αναλυθούν οι κυρίαρχοι, μέχρι και πρόσφατα, τρόποι χρηματοδότησης των δημοσίων δαπανών.

1.2. Έννοια των δημοσίων αγαθών.

Η έννοια των Δημόσιου αγαθού έχει αναλυθεί στα κείμενα των πρωτοπόρων της Δημόσιας οικονομικής όπως στη μελέτη των Musgrave, Peacock (1967) , αλλά και από άλλους οικονομολόγους της Νεοκλασικής Οικονομικής (Mazzola, U., Sax, E., Pantaleoni, M., Wicksell, K.Lindahl, E., Musgrave, R. and Peacock, A.1967). Σύμφωνα με τον Καθηγητή Καραγιώργα (1979) το δημόσιο αγαθό από τη στιγμή που παράγεται και διατίθεται σε ολόκληρη την κοινωνία, ο κάθε πολίτης μπορεί να καταναλώσει υπηρεσία ίδιας ποσότητας και ποιότητας με την συνολική προσφερόμενη ποσότητα. Άρα ισχύει $Q=Q_A=Q_B=.....Q_N$, όπου $i=A,B,..... N$ άτομα που υπάρχουν σε μια κοινωνία και Q η συνολική ποσότητα του δημόσιου αγαθού.

Ένα κλασικό παράδειγμα ενός δημόσιου αγαθού είναι η εθνική άμυνα, το οποίο χαρακτηρίζεται ως καθαρό δημόσιο αγαθό (Rosen, H.S., Gayer, T., Ράπανος, Β., Καπλάνογλου, Γ., 2009). Η προστασία που παρέχεται σε κάθε πολίτη από εχθρικές ενέργειες από κράτος είναι ίσης ποσότητας και ποιότητας για κάθε μέλος της κοινωνίας είτε συμμετέχει είτε όχι στην χρηματοδότηση του (Musgrave, R. and Peacock, A., 1967).

Ένα αμιγές δημόσιο αγαθό χαρακτηρίζεται από δυο στοιχεία, τα οποία είναι η μη ανταγωνιστικότητα και η μη αποκλειστικότητα στην κατανάλωση. Με βάση το πρώτο χαρακτηριστικό, το οριακό κόστος χρήσης είναι ίσο με το μηδέν. Αυτό σημαίνει ότι και να προστεθεί ένα επιπλέον άτομο στην κατανάλωση του δεν μεταβάλλεται το οριακό κόστος χρησιμοποίησής του. Συνεπώς η κατανάλωση ενός αμιγούς δημόσιου αγαθού είναι μη ανταγωνιστική. Το δεύτερο χαρακτηριστικό του είναι ότι δεν μπορεί να εφαρμοστεί η αρχή του αποκλεισμού από την κατανάλωση του. Αυτό συμβαίνει διότι το

να εμποδιστεί ένα άτομο από την κατανάλωση του μπορεί να είναι δαπανηρό ή αδύνατο (Rosen, H.S., Gayer, T., Ράπανος, Β., Καπλάνογλου, Γ., 2009). Για παράδειγμα ένα δημόσιο εθνικό δίκτυο χωρίς κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι επίσης ένα αμιγές δημόσιο αγαθό καθώς δεν μπορεί να αποκλειστεί ουδείς από την κατανάλωση ίσης ποσότητας και ποιότητας υπηρεσίας. Το οριακό όφελος από την κατανάλωση μιας επιπλέον μονάδας καθαρού δημόσιου αγαθού είναι δύσκολο να εξατομικευθεί και να προσδιοριστεί άμεσα μια τιμή, κάτι που θα καθιστούσε απευθείας ανταγωνιστική την κατανάλωση του (Δράκος, 1998).

Σε αντίθεση στο ιδιωτικό αγαθό τα πράγματα είναι διαφορετικά όσον αφορά τα χαρακτηριστικά του. Εδώ υφίσταται αδυναμία ως προς την κατανάλωση του, η οποία χαρακτηρίζεται ως ανταγωνιστική. Όποιο άτομο αδυνατεί να πληρώσει για ένα ιδιωτικό αγαθό δεν μπορεί να το καταναλώσει. Άρα δεν μπορούν ταυτόχρονα πολλά άτομα να καταναλώσουν την ίδια ποσότητα από ένα ιδιωτικό αγαθό. Άρα ισχύει ότι $Q = Q_A + Q_B + \dots + Q_N$, όπου A, B, \dots, N άτομα μιας κοινωνίας. Άρα από τη στιγμή που παράγεται μια ποσότητα ενός ιδιωτικού αγαθού, κάθε άτομο μπορεί να καταναλώσει ότι ποσότητα προτιμά με βάση το οριακό του όφελος (Γεωργακόπουλος, 2012)

Άρα η πιο βασική διαφορά μεταξύ ενός καθαρού ιδιωτικού αγαθού και ενός δημόσιου αγαθού είναι ότι στο καθαρό ιδιωτικό αγαθό η κατανάλωση του ενός ατόμου αποτελεί ένα υποσύνολο της συνολικής κατανάλωσης, ενώ στο καθαρό δημόσιο αγαθό η κατανάλωση ενός ατόμου συμπίπτει με την συνολική κατανάλωση του δημόσιου αγαθού (Καράγιωργας, 1979).

1.2.1. Χαρακτηριστικά των δημόσιων αγαθών.

Μια ιδιωτική επιχείρηση λειτουργεί με βάση τους κανόνες της αγοράς. Η λειτουργία της είναι τις πλείστες φορές ανταγωνιστική και οι βασικοί στόχοι της είναι η μεγιστοποίηση του κέρδους, η ελαχιστοποίηση του κόστους και η μεγιστοποίηση της παραγωγής. Οι δευτερογενείς στόχοι της είναι η μεγιστοποίηση των πωλήσεων της, η αύξηση του μεριδίου της αγοράς μέσα από την ποσοτική και ποιοτική διαφοροποίηση των προϊόντων της και η βιωσιμότητα της.

Για να αποκτήσει ένας καταναλωτής ένα ιδιωτικό αγαθό θα πρέπει να πληρώσει μια τιμή, η οποία αντανακλά το οριακό όφελος που απολαμβάνει από την κατανάλωση μιας επιπλέον μονάδας του αγαθού αυτό. Η επιχείρηση προσφέρει τα προϊόντα της μόνο σε αυτούς που αποδέχονται να πληρώσουν το τίμημα που επιθυμεί η επιχείρηση, εφόσον ικανοποιείται το κριτήριο του κέρδους για αυτήν. Άρα σε μια ελεύθερη αγορά

κατοχυρώνεται το δικαίωμα της επιχείρησης να προσφέρει μια μονάδα ενός ιδιωτικού αγαθού σε αυτόν τον καταναλωτή που συμφωνεί με την τιμή που του θέτει. Η αναγνώριση του δικαιώματος της επιχείρησης να διαθέτει το αγαθό εκεί που επιθυμεί και η νομοθετική κατοχύρωση της ατομικής ιδιοκτησίας που παράγει είναι δυο απαρέγκλιτες συνθήκες αποκλεισμού από την κατανάλωση όσων καταναλωτών δεν μπορούν να πληρώσουν για να αποκτήσουν το αγαθό αυτό (Mankiw, N.G. and Taylor, P.M.,2018).

Υπάρχουν όμως αγαθά που, από την φύση τους, ο αποκλεισμός τους είναι τεχνικά δύσκολος και πρακτικά αδύνατος, δηλαδή το οικονομικό κόστος του αποκλεισμού από την κατανάλωση τους είναι δυσβάσταχτο για αυτόν που προσφέρει το συγκεκριμένο αγαθό (Καράγιωργας, 1979). Αυτού του είδους τα αγαθά ονομάζονται καθαρά δημόσια αγαθά. Ένα παράδειγμα είναι η υπηρεσίες εθνικής άμυνας. Εδώ ακόμη και αν υπάρχουν άτομα που δεν πιστεύουν στην ιδέα της Εθνικής Κυριαρχίας και της προστασίας από εχθρικές πράξεις και έχουν εκδηλώσει άρνηση να προσφέρουν τις στρατιωτικές υπηρεσίες, απολαμβάνουν τις υπηρεσίες του δημόσιου αγαθού (Καράγιωργας, 1979). Στην ίδια κατηγορία των καθαρών δημοσίων αγαθών μπορούμε να συμπεριλάβουμε τα έργα της αντιπλημμυρικής προστασίας, τις υπηρεσίες των φάρων στα νησιά, τους κεντρικούς και εθνικούς δρόμους, τις υπηρεσίες των φωτεινών σηματοδοτών κλπ (Καράγιωργας, 1979).

Το πρόβλημα που δημιουργείται στην περίπτωση των αμιγών δημοσίων αγαθών είναι ότι δεν υπάρχει ένα νομικό σύστημα που να επιτρέπει τον αποκλεισμό των καταναλωτών που δεν είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν για την παροχή αυτού του αγαθού ή της υπηρεσίας (Δράκος,1998). Αυτό σημαίνει ότι κάποιοι καταναλωτές εκμεταλλευόμενοι αυτό το νομικό κενό αποκρύπτουν τις αληθινές προτιμήσεις τους για το δημόσιο αγαθό και απολαμβάνουν τα οφέλη του χωρίς να καταβάλουν κανένα τίμημα για την ποσότητα που καταναλώνουν. Έτσι δημιουργείται το πρόβλημα του τζαμπατζή << Δωρεάν Χρήστη>> (FreeRider) (Δράκος,1998). Πολλοί οικονομολόγοι έχουν προτείνει κατά καιρούς διάφορες λύσεις για να επιλυθεί το ζήτημα του τζαμπατζή, όπως την ανάπτυξη των συναισθημάτων κοινωνικής συνεισφοράς που πηγάζει από την κοινωνική ευσυνειδησία των κατοίκων μιας χώρας ή την επιβολή δρακόντειων μέτρων με καθορισμό προστίμων (Rosen, H.S., Gayer, T., Ράπανος, Β., Καπλάνογλου, Γ., 2009).

Ένα δεύτερο βασικό χαρακτηριστικό ενός αμιγούς δημόσιου αγαθού είναι η αδιαιρετότητα στην κατανάλωση (Καράγιωργας, 1979). Αυτό σημαίνει ότι μία μονάδα δημόσιου αγαθού μπορεί να ικανοποιεί ταυτόχρονα ανάγκες πολλών ανθρώπων. Άρα από αυτό συνάγεται ότι το οριακό όφελος από την κατανάλωση μιας επιπλέον μονάδας

ενός δημόσιου αγαθού δεν μπορεί να εξατομικευθεί για να προσδιοριστεί μια τιμή για αυτή την οριακή μονάδα (Καράγιωργας, 1979). Οι υπηρεσίες ενός δημόσιου νοσοκομείου μπορούν να ικανοποιούν πάρα πολλούς καταναλωτές όπως στις περιπτώσεις των λιμανιών, των εθνικών δρόμων, των μέσων μαζικής μεταφοράς των γεφυρών, των αντιπλημμυρικών έργων, των φωτεινών σηματοδοτών των αμυντικών συστημάτων κλπ (Καράγιωργας, 1979)

Άρα λόγω της μεγάλης αδιαιρετότητας στην κατανάλωση του δημόσιου αγαθού η παραγωγή τους από ένα ιδιωτικό φορέα είναι εξ' ορισμού κοινωνικά αναποτελεσματικός, δηλαδή δεν παράγεται η άριστη ποσότητα κατά Pareto. Μια κατανομή είναι άριστη κατά Pareto εάν δεν υπάρχει καμία άλλη κατανομή η οποία να αυξάνει την ευημερία ενός τουλάχιστον ατόμου, χωρίς να μειώνεται η ευημερία άλλου ή άλλων ατόμων (Καράγιωργας, 1979) .

Στην παραδοσιακή θεωρία του δημόσιου αγαθού ένα καθαρό δημόσιο αγαθό χαρακτηρίζεται από την απόλυτη αδιαιρετότητα , δηλαδή η ίδια μονάδα προσφέρει ίδια ποσότητα και ποιότητα υπηρεσιών σε κάθε πολίτη που το καταναλώνει. Άρα υπό αυτό το θεωρητικό πλαίσιο η συνολική προσφορά είναι κοινή για όλους τους πολίτες που επιθυμούν να απολαύσουν τις υπηρεσίες ενός αμιγώς δημόσιου αγαθού. Αυτό δηλώνει ότι η κατανάλωση του είναι μη ανταγωνιστική. Από τη στιγμή που θα κατασκευασθεί μια γέφυρα το όφελός που απολαμβάνει ο Α που διέρχεται με το αυτοκίνητο του είναι το ίδιο με το όφελος που απολαμβάνει ο Β, ή διαφορετικά λόγω της μη ανταγωνιστικής φύσης του, η κατανάλωση του από τον Α δεν μειώνει το οριακό όφελος του Β (Καράγιωργας, 1979) .

Στην πράξη κανένα δημόσιο αγαθό δεν έχει την δυνατότητα να εξυπηρετεί ταυτόχρονα απεριόριστο αριθμό καταναλωτών. Ένας που χρησιμοποιεί το οδικό δίκτυο σε χρονικά διαστήματα αραιής κίνησης μπορεί να απολαμβάνει μεγαλύτερη οριακή ωφέλεια από ένα που χρησιμοποιεί το οδικό δίκτυο σε συνθήκες κυκλοφοριακής συμφόρησης όπου λόγω του χρόνου καθυστέρησης απολαμβάνει μικρότερο οριακό όφελος. Άρα το ορθό είναι να διατυπωθεί η άποψη ότι η αδιαιρετότητα είναι ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά ενός καθαρού δημόσιου αγαθού, χωρίς όμως να θεωρηθεί επιστημονικά ορθή ως απόλυτη (Γεωργακόπουλος, 2012).

1.2.2. Κρατική πολιτική για τον εφοδιασμό της κοινωνίας με δημόσια αγαθά.

Το κράτος αναλαμβάνει τον εφοδιασμό μιας κοινωνίας με δημόσια αγαθά. Το ζήτημα που τίθεται είναι το αν είναι απαραίτητο η παραγωγή να γίνεται από δημόσιες

επιχειρήσεις. Υπάρχουν περιπτώσεις όπου το κράτος δίνει το δικαίωμα σε ιδιωτικές επιχειρήσεις να παράγουν δημόσια αγαθά τα οποία προσφέρει στην κοινωνία. Δηλαδή μια κρατική αρχή αγοράζει δημόσια αγαθά από ιδιωτικές επιχειρήσεις. Για παράδειγμα η κατασκευή φωτεινών σηματοδοτών μπορεί να γίνεται από μια ιδιωτική επιχείρηση που παράγει αυτό το δημόσιο αγαθό με μικρότερο κόστος παραγωγής, εκμεταλλευόμενη τις οικονομίες κλίμακας και το διαθέτει στο κράτος (Καράγιωργας, 1979). Εδώ δημιουργείται ένας έντονος προβληματισμός για το πότε ένα δημόσιο αγαθό μπορεί να παράγεται από μια δημόσια επιχείρηση και πότε από μια ιδιωτική επιχείρηση. Όταν τίθενται ζητήματα μείζονος κοινωνικής σημασίας, όπως η προστασία της εθνικής ασφάλειας, η απονομή δικαιοσύνης, οι συνθήκες μεταφοράς σε όλη την χώρα, η πρόσβαση στην πληροφόρηση τότε τα αγαθά αυτά αναγκαστικά παράγονται από δημόσιες επιχειρήσεις. Όταν όμως οι ανάγκες συνδέονται με την μείωση του κόστους, την δυνατότητα μερικού αποκλεισμού, την ανταγωνιστικότητα στην κατανάλωση, όπως συμβαίνει στις περιπτώσεις των ημιδημόσιων αγαθών της παιδείας και της εκπαίδευσης τότε μπορεί τα αγαθά αυτά να παράγονται από τον ιδιωτικό τομέα για λογαριασμό του Κράτους (Γεωργακόπουλος, 2012).

Σημαντικό ζήτημα στην παραγωγή των δημόσιων αγαθών, είτε αυτό γίνεται από μια δημόσια επιχείρηση είτε από μια ιδιωτική επιχείρηση, είναι η εξεύρεση των απαραίτητων πόρων που απαιτούνται για να παραχθούν αυτά τα αγαθά σε ποσότητες που επιθυμεί το κοινωνικό σύνολο (Γεωργακόπουλος, 2012). Ένα από τα βασικά μειονεκτήματα που προκύπτουν στην παραγωγή ενός δημόσιου αγαθού είναι ότι θυσιάζονται παραγωγικοί πόροι από την ιδιωτική παραγωγή, δηλαδή μειώνεται η παραγωγή ιδιωτικών αγαθών, για να αυξηθεί η παραγωγή των δημόσιων αγαθών. Το κόστος ευκαιρίας για την παραγωγή μιας μονάδας ενός δημόσιου αγαθού είναι η ποσότητα των ιδιωτικών αγαθών που θυσιάζεται για να παραχθεί μια επιπλέον μονάδα ενός δημόσιου αγαθού. Αυτό το κόστος σε πραγματικούς όρους αντανακλά τους παραγωγικούς πόρους που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν στην ανταγωνιστική παραγωγή ενός ιδιωτικού αγαθού (Καράγιωργας, 1979).

Το κράτος χρησιμοποιεί κυρίως την φορολογία για να κατευθύνει παραγωγικούς πόρους από τον ιδιωτικό προς τον δημόσιο τομέα. Η κυβέρνηση επιβάλλει φορολογία πάνω στο συνολικό εισόδημα των νοικοκυριών, στα κέρδη των επιχειρήσεων, στην κατανάλωση των νοικοκυριών και την ακίνητη περιουσία (Καράγιωργας, 1979). Με αυτό τον τρόπο μεταφέρει αγοραστική δύναμη από τον ιδιωτικό τομέα προς τον δημόσιο τομέα και μπορεί να χρηματοδοτεί την παραγωγή των δημόσιων αγαθών. Επιπλέον

χρησιμοποιεί αυτή την αγοραστική δύναμη για να μισθώσει ιδιωτικές επιχειρήσεις για να παράγουν για λογαριασμό του κράτους δημόσια αγαθά (Καράγιωργας, 1979).

Ένα άλλο σημαντικό ζήτημα είναι το πως θα φορολογήσει τους πολίτες έτσι ώστε να πετύχει την πιο ίση κατανομή του φορολογικού βάρους. Η φορολογική πολιτική θα πρέπει να είναι οικονομικά αποτελεσματική αλλά και κοινωνικά δίκαιη. Άρα ένα σημαντικό ζήτημα είναι το θέμα του επιμερισμού του κόστους παραγωγής του δημόσιου αγαθού (Δαλαμάγκας, 1999). Οι πιο υψηλού εισοδήματος κοινωνικές τάξεις που καταναλώνουν μικρότερη ποσότητα από δημόσια αγαθά, με βάση την αρχή του ανταλλάγματος, θα πρέπει να πληρώνουν μικρότερο φόρο για την χρηματοδότηση της παραγωγής των δημόσιων αγαθών. Από την άλλη πλευρά οι πιο χαμηλού εισοδηματικού κλιμακίου τάξεις απολαμβάνουν μεγαλύτερο οριακό όφελος από την κατανάλωση του δημόσιου αγαθού, διότι καταναλώνουν μεγαλύτερη ποσότητα από τους πλούσιους και έτσι με βάση την θεωρία του ανταλλάγματος θα πρέπει να πληρώνουν περισσότερο φόρο. Συνεπώς τίθεται ζήτημα άνισης κατανομής του κόστους μεταξύ των φτωχών σε σχέση με τους πιο πλούσιους. Η χρηματοδότηση της παραγωγής των δημόσιων αγαθών μέσω φορολόγησης θα πρέπει να ικανοποιεί τον στόχο της φορολογικής δικαιοσύνης (Δράκος, 1998).

Ένας άλλος τρόπος με τον οποίο το κράτος μπορεί να αποδεσμεύσει μέσα παραγωγής από τον ιδιωτικό τομέα είναι η επίταξη. Για παράδειγμα κατά την διάρκεια όπου μια χώρα βρίσκεται σε εμπόλεμη κατάσταση η κυβέρνηση μπορεί να επιτάξει από τον ιδιωτικό τομέα πρώτες ύλες και μηχανήματα για να βελτιώσει τις αμυντικές ανάγκες της. Εντούτοις το βασικό μέσο για τη μετάθεση και αποδέσμευση παραγωγικών πόρων από τον ιδιωτικό τομέα προς τον δημόσιο τομέα είναι μέσω της φορολόγησης (Καράγιωργας, 1979).

Η φορολογική δικαιοσύνη επιτυγχάνεται εφόσον ισχύουν οι αρχές της οριζόντιας και κάθετης φορολογικής ισότητας. Σύμφωνα με την οριζόντια φορολογική ισότητα άτομα τα οποία βρίσκονται κάτω από τις ίδιες προσωπικές και οικονομικές συνθήκες θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο φορολογικό τρόπο. Με βάση την αρχή της κάθετης φορολογικής ισότητας τα άτομα που βρίσκονται κάτω από διαφορετικές οικονομικές και προσωπικές συνθήκες θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με διαφορετικό φορολογικό τρόπο (Δράκος, 1998).

Η Δημόσια παραγωγή στις περισσότερες περιπτώσεις είναι λιγότερο αποτελεσματική από την ιδιωτική παραγωγή. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι εκλείπουν τα κίνητρα της οικονομικής αποτελεσματικότητας, τα οποία υπάρχουν στην

ιδιωτική παραγωγή. Μια ιδιωτική επιχείρηση έχει οριοθετημένους στόχους και κρίνεται από την επίτευξη των στόχων αυτών. Για να παραχθούν καλύτερης ποσότητας και ποιότητας αγαθά σε ένα ανταγωνιστικό πλαίσιο μια ιδιωτική επιχείρηση, προσπαθεί να επενδύσει σε τομείς έρευνας και ανάπτυξης αποκτώντας τεχνολογικά πλεονεκτήματα και στοχεύει στην αποδοτικότερο τρόπο παραγωγής μέσω οικονομίες κλίμακας και εκμετάλλευσης όλων των παραγωγικών της συντελεστών. Ο στόχος μιας δημόσιας παραγωγής είναι η μεγιστοποίηση της κοινωνικής ευημερίας ενώ μιας ιδιωτικής επιχείρησης, στις περισσότερες περιπτώσεις εκτός του τέλει ανταγωνισμού, είναι η μεγιστοποίηση του κέρδους και η ελαχιστοποίηση κόστους.

1.3. Δημόσιες Δαπάνες.

Το κράτος ασκεί τη δημοσιονομική πολιτική του χρησιμοποιώντας τα εργαλεία των δημοσίων δαπανών και της φορολογίας. Οι δημόσιες δαπάνες αποσκοπούν στην επίτευξη πολλών μακροοικονομικών στόχων, όπως η επίτευξη ενός ικανοποιητικού ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης, η σταθεροποίηση της οικονομίας, η αναδιανομή του συνολικού εισοδήματος κλπ. Η ταξινόμηση τους γίνεται με βάση διάφορα γενικά χαρακτηριστικά (Δαλαμάγκας, 1999). Αυτό είναι το πρώτο στάδιο της ανάλυσης τους. Κατόπιν θα πρέπει να διερευνηθούν τα αίτια για την διόγκωση τους. Είναι γεγονός ότι το κράτος αποτελεί ένα από τους κυρίαρχους παίκτες στην αγορά καθώς με τις πολιτικές τους επηρεάζει σε σημαντικό βαθμό τις περισσότερες μακροοικονομικές μεταβλητές. Αυτό που είναι σημαντικό να τονιστεί είναι ότι η κρατική πρωτοβουλία επηρεάζει σημαντική την δραστηριότητα του ιδιωτικοοικονομικού τομέα. Άρα υπάρχει μια ισχυρή αλληλεπίδραση μεταξύ του δημοσιοοικονομικού τομέα και του ιδιωτικοοικονομικού τομέα με ότι συνεπάγεται αυτό για την πορεία των μακροοικονομικών μεγεθών (Γεωργακόπουλος, 2012).

Στην περίπτωση της κατασκευής έργων υποδομής η δημοσιοοικονομική δραστηριότητα δρα με συμπληρωτικό τρόπο σε σχέση με την ιδιωτική δραστηριότητα. Όμως στην περίπτωση του αγαθού της παιδείας και της υγείας η δημόσια δραστηριότητα δρα με ανταγωνιστικό τρόπο σε σχέση με την ιδιωτική δραστηριότητα (Δαλαμάγκας, 1999).

Για να πραγματοποιηθεί η οποιαδήποτε δημόσια δραστηριότητα απαιτούνται χρηματικά κεφάλαια για να τη χρηματοδοτήσουν. Ο Keynes στο βιβλίο του για την Γενική θεωρία της ενεργούς ζήτησης αναφέρει ότι σε μια κλειστή οικονομία χωρίς διεθνείς συναλλαγές μια αύξηση των δημοσίων δαπανών, οδηγεί σε μείωση της δημόσιας αποταμίευσης με

αποτέλεσμα τη μείωση της εθνικής αποταμίευσης. Η αύξηση της ζήτησης για δανειακά κεφάλαια οδηγεί σε αύξηση των επιτοκίων. Έτσι η αύξηση του κόστους δανεισμού του χρήματος μειώνει τη ζήτηση για ιδιωτικές επενδύσεις με αποτέλεσμα να συρρικνώνεται συνεχώς το μέγεθος του ιδιωτικού τομέα και το φαινόμενο αυτό το ονομάστηκε crowding-out effect (Mankiw, N.G. and Ball, L.M., 2013).

Οι δημόσιες δαπάνες ορίζονται ως οι χρηματικές πληρωμές που διενεργούν οι δημόσιοι φορείς μέσω του καταρτιζόμενου για το τρέχον οικονομικό έτος δημόσιου προϋπολογισμού. Ένας στόχος της διενέργειας των δημοσίων δαπανών είναι η αποτελεσματική κατανομή των παραγωγικών πόρων. Ένας δεύτερος στόχος είναι ο έλεγχος του πληθωρισμού και της ανεργίας και η αντιμετώπιση των οικονομικών διακυμάνσεων. Ένας τρίτος στόχος είναι η επίτευξη της δίκαιης διανομής του συνολικού εισοδήματος. Ο τέταρτος στόχος είναι η επίτευξη ενός ικανοποιητικού ρυθμού οικονομικής μεγέθυνσης (Δαλαμάγκας, 1999).

1.3.1. Η Χρηματοδότηση των δημοσίων δαπανών.

Η χρηματοδότηση των δημοσιοοικονομικών λειτουργιών του κράτους γίνεται είτε μέσω της φορολογίας είτε του εσωτερικού και εξωτερικού δανεισμού. Εάν η οικονομία βρίσκεται σε φάση ύφεσης η κυβέρνηση ασκεί επεκτατική δημοσιονομική πολιτική είτε με αύξηση των δημοσίων δαπανών είτε με την μείωση της φορολογίας. Εάν η οικονομία βρίσκεται σε φάση οικονομικής άνθησης και αντιμετωπίζει έντονες πληθωριστικές πιέσεις από την πλευρά της συνολικής ζήτησης, το κράτος θα πρέπει να ακολουθήσει μια συσταλτική δημοσιονομική πολιτική είτε περιορίζοντας τις δημόσιες δαπάνες είτε αυξάνοντας το επίπεδο της συνολικής της φορολογίας. Ακόμη και στην περίπτωση της διασταλτικής δημοσιονομικής πολιτικής η πιο ορθολογική πολιτική είναι να συγκεντρώσει φορολογικά έσοδα μέσα από την φορολογία έτσι ώστε να αυξήσει τη δημόσια αποταμίευση και να περιορίσει τα δημοσιονομικά ελλείμματα με σκοπό να μην αυξήσει περαιτέρω το επίπεδο του δημοσίου χρέους της (Mankiw, N.G. and Ball, M.L., 2013).

Το δημοσιονομικό ισοζύγιο μιας κυβέρνησης είναι η διαφορά των φορολογικών εσόδων από τις δημόσιες δαπάνες. Εάν το αποτέλεσμα είναι θετικό τότε η κυβέρνηση εμφανίζει δημοσιονομικό πλεόνασμα και καθίσταται πιστωτής. Στην περίπτωση του αρνητικού αποτελέσματος εμφανίζεται δημοσιονομικό έλλειμμα και το κράτος θα πρέπει να αναζητήσει τρόπους χρηματοδότησης τους. Εάν οι δημόσιες δαπάνες είναι ίσες με τα

δημόσια έσοδα τότε ο προϋπολογισμός είναι ισοσκελισμένος (Mankiw, N.G. and Ball, L.M., 2013).

Υπάρχουν διάφορες μέθοδοι χρηματοδότησης των δημοσίων δαπανών. Με βάση την πρώτη μέθοδο η κυβέρνηση μπορεί να φορολογήσει το εισόδημα την περιουσία και την κατανάλωση. Μια δεύτερη μέθοδος είναι η έκδοση χρήματος, δηλαδή η κεντρική τράπεζα της χώρας να ακολουθήσει μια επεκτατική νομισματική πολιτική, με την οποία να αυξήσει την συνολική προσφορά του χρήματος. Αυτό μπορεί να γίνει είτε με την αγορά χρεογράφων είτε με την μείωση του ποσοστού των υποχρεωτικών ρευστών διαθεσίμων είτε με την μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου. Μια τρίτη μέθοδος χρηματοδότησης των δημοσίων δαπανών είναι μέσω του εσωτερικού δανεισμού από τον ιδιωτικό τομέα με την έκδοση ομολόγων και την διάθεση τους από τις εμπορικές τράπεζες στον ιδιωτικό τομέα. Μια τέταρτη μέθοδος είναι μέσω του εξωτερικού δανεισμού του κράτους από τις ξένες αγορές (Mankiw, N.G. and Ball, L.M., 2013).

A) μέσω των φόρων

Ο φόρος είναι μια υποχρεωτική πληρωμή του ιδιωτικού τομέα προς τον δημόσιο τομέα, η οποία δεν αντικρίζεται από κάποια άμεση αντιπαροχή προς τους ιδιωτικούς φορείς της οικονομίας. Ως φορολογούμενη μονάδα καλείται αυτή πάνω στην οποία καταλογίζεται το ποσό του φόρου. Ως φορολογική βάση καλείται η μεταβλητή που χρησιμοποιεί η φορολογούσα αρχή για να υπολογίσει τον φόρο. Με κριτήριο την φορολογική τους βάση οι φόροι διακρίνονται σε φόρους εισοδήματος σε φόρους δαπάνης και σε φόρους πάνω στην περιουσία. Ως προς τους φόρους εισοδήματος αυτοί επιπλέον διακρίνονται σε φόρους εισοδήματος πάνω στα φυσικά πρόσωπα και σε φόρους εισοδήματος πάνω στα νομικά πρόσωπα. Οι φόροι ως προς την δαπάνη κατανάλωσης επιπλέον διακρίνονται σε προσωπικούς φόρους δαπάνης σε φόρους γενικής δαπάνης και σε φόρους ειδικής δαπάνης, οι οποίοι περαιτέρω διακρίνονται σε φόρους ανά μονάδα προϊόντος και φόροι κατ' αξίαν. Οι φόροι περιουσίας διακρίνονται σε προσωπικούς φόρους καθαρής περιουσίας, σε φόρους γενικής περιουσίας, σε ειδικούς φόρους περιουσίας και σε φόρους μεταβίβασης κάθε είδους περιουσιακού στοιχείου (Δράκος, 1998).

Μια άλλη διάκριση είναι σε άμεσους και σε έμμεσους. Άμεσοι είναι οι φόροι οι οποίοι πληρώνονται από τον άμεσο υπόχρεο για την πληρωμή του φόρου και συνήθως είναι οι φόροι εισοδήματος και περιουσίας. Έμμεσοι είναι οι φόροι οι οποίοι εισπράττονται από τις επιχειρήσεις για λογαριασμό των καταναλωτών και θα πρέπει να αποδοθούν στο κράτος. Έμμεσοι είναι όλοι οι φόροι πάνω στη δαπάνη (Δράκος, 1998).

Με κριτήριο το είδος του φορολογικού συντελεστή οι φόροι διακρίνονται σε προοδευτικούς, αναλογικούς και αντίστροφα προοδευτικούς (Δράκος, 1998).

Οι βασικοί στόχοι της φορολογικής πολιτικής είναι η άριστη κατανομή των παραγωγικών μέσων, η επίτευξη ενός ικανοποιητικού ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης, η σταθεροποίηση της οικονομίας μέσω της αντιμετώπισης του πληθωρισμού και της ανεργίας, ο μετριασμός των οικονομικών και κοινωνικών ανισοτήτων, η αύξηση των επενδύσεων και η επίτευξη των στόχων της οικονομικής αποτελεσματικότητας και της κοινωνικής δικαιοσύνης (Καράγιωργας 1981).

Ως προς τις θεωρίες της φορολογίας υπάρχουν δύο θεωρίες βασικές η θεωρία του ανταλλάγματος και η θεωρία της φοροδοτικής ικανότητας. Με βάση της θεωρία του ανταλλάγματος το κάθε άτομο πληρώνει φόρο ανάλογα με το οριακό όφελος που απολαμβάνει από την κατανάλωση των δημοσίων αγαθών. Με βάση τη θεωρία της φοροδοτικής ικανότητας κάθε άτομο πληρώνει φόρο ανάλογα με την φοροδοτική ικανότητα που έχει η οποία προσδιορίζεται με βάση προσωπικά και αντικειμενικά στοιχεία (Δράκος, 1998).

Ο βασικός δείκτης της φοροδοτικής ικανότητας είναι το εισόδημα. Ένα φορολογικό σύστημα είναι κοινωνικά δίκαιο εάν ικανοποιούνται οι αρχές της οριζόντιας και κάθετης φορολογικής ισότητας. Με βάση την αρχή της οριζόντιας φορολογικής ισότητας άτομα που τελούν υπό τις ίδιες οικονομικές και προσωπικές συνθήκες θα πρέπει να πληρώνουν τον ίδιο φόρο. Με βάση την αρχή της κάθετης φορολογικής ισότητας, τα άτομα που βρίσκονται σε διαφορετικές προσωπικές και οικονομικές συνθήκες θα πρέπει να πληρώνουν διαφορετικό φόρο (Stiglitz, 1992).

Το διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών κατευθύνεται σε κατανάλωση και αποταμίευση. Όταν το κράτος επιβάλλει ένα φόρο περιορίζονται τόσο το εισόδημα που θα κατευθυνθεί προς κατανάλωση όσο και το εισόδημα που μέσω των αποταμιεύσεων θα χρηματοδοτηθούν οι επενδύσεις.

Τα βασικά χαρακτηριστικά της χρηματοδότησης των δημοσίων δαπανών μέσω της φορολογίας είναι : α) έχει αναγκαστικό χαρακτήρα, β) οδηγεί στον περιορισμό του διαθέσιμου εισοδήματος, συμβάλλοντας στη μείωση της κατανάλωσης και με αυτό τον τρόπο το φορολογικό βάρος πέφτει πάνω στην παρούσα γενιά που καλείται να θυσιάσει την παρούσα κατανάλωση της για να απολαύσει την μελλοντική κατανάλωση, γ) ο επιμερισμός του φορολογικού βάρους ανάμεσα στους πολίτες ανάλογα με το ποσό του φόρου που πληρώνουν. Άρα όσοι πληρώνουν μεγαλύτερο ποσό φόρου επωμίζονται και μεγαλύτερο κοινωνικό κόστος, δ) οι επιπτώσεις της φορολογίας πάνω στην συνολική

ενεργό ζήτηση είναι μεν σημαντικές αλλά ταυτόχρονα θα πρέπει να εξεταστούν ζητήματα οικονομικής αποτελεσματικότητας και κοινωνικής δικαιοσύνης (Gruber, 2017).

B)Μέσω των τελών.

Ο φόρος είναι μια υποχρεωτική πληρωμή από τον ιδιωτικό προς τον δημόσιο τομέα. Από την άλλη πλευρά το τέλος έχει την έννοια της ανταποδοτικότητας και της εξειδίκευσης δηλαδή επιβάλλονται τέλη των οποίων τα έσοδα προορίζονται για την χρηματοδότηση συγκεκριμένων υπηρεσιών. Για παράδειγμα τα διόδια στην εθνική οδό επιβάλλονται για να καλυφθεί μέρος του κόστους κατασκευής, την συντήρηση και την βελτίωση των υπηρεσιών του οδικού δικτύου, τα τέλη κυκλοφορίας στα οχήματα εκτός από τον εισπρακτικό τους χαρακτήρα ενέχουν και το ζήτημα της αντιμετώπισης του προβλήματος της ρύπανσης. Τα τέλη επιβάλλονται κυρίως από δήμους και υπηρεσίες κοινής ωφέλειας για την εξυπηρέτηση αναγκών ύδρευσης, ηλεκτροδότησης, αποχέτευσης, εστίασης, καθαριότητας, μεταφορών, κλπ., και τα έσοδα τους προορίζονται για την χρηματοδότηση των συγκεκριμένων υπηρεσιών Το βασικό πλεονέκτημα είναι η αποτελεσματικά της εισπραξιμότητας τους σε σχέση με τους φόρους. Άρα σε αρκετές περιπτώσεις κρίνεται ως αποτελεσματικότερη μέθοδος χρηματοδότησης των δημοσίων δαπανών έναντι της απλής φορολογίας (Stiglitz,1992).

Γ)Μέσω του εσωτερικού δανεισμού.

Το κράτος μπορεί να χρηματοδοτήσει τις δημόσιες δαπάνες μέσω της έκδοσης ομολόγων τα οποία μπορεί να διαθέσει στον εγχώριο ιδιωτικό τομέα. Εδώ πρόκειται για ένα δάνειο που χορηγεί ο ιδιωτικός τομέας στον δημόσιο το οποίο αποπληρώνεται εντόκως και η διάρκεια του ποικίλει, δηλαδή μπορεί να είναι βραχυπρόθεσμο ή μακροπρόθεσμο. Άρα ο ιδιωτικός τομέας διαθέτει μέρος των αποταμιεύσεων του για να χρηματοδοτήσει τις δημοσιοοικονομικές λειτουργίες, δηλαδή έχουμε μια άμεση μεταφορά αγοραστικής δύναμης από τον ιδιωτικό στον δημόσιο τομέα. Με αυτό τον τρόπο όμως μειώνεται η ανταγωνιστικότητα του ιδιωτικού τομέα, καθώς δημιουργείται ένα αναπτυξιακό κενό από τη μετάθεση παραγωγικών πόρων στον δημόσιο τομέα και μειώνεται η παραγωγή κεφαλαιουχικών αγαθών του ιδιωτικού τομέα, γεγονός που συμβάλλει στην μείωση της μελλοντικής κατανάλωσης (Γεωργακόπουλος, 2012) .

Δ)Μέσω του εξωτερικού δανεισμού.

Ο εξωτερικός δανεισμός αποτελεί μια εκούσια μεταβίβαση αγοραστικής δύναμης από την χώρα που δανείζει προς την χώρα που δανείζεται. Ο δανεισμός αυτό μπορεί να είναι βραχυπρόθεσμος ή μακροπρόθεσμος και αποπληρώνεται εντόκως σε όλη την διάρκεια

του δανείου. Αυτή η αύξηση της αγοραστικής δύναμης στην χώρα που δέχεται χρηματικά κεφάλαια από το εξωτερικό μπορεί να συντελέσει στην αύξηση της δυνατότητας της χώρας να παράγει περισσότερα κεφαλαιουχικά αγαθά και να πετύχει υψηλότερο ρυθμό αύξησης των ιδιωτικών επενδύσεων και των δημόσιων επενδύσεων βελτιώνοντας τους αναπτυξιακούς της ρυθμούς. Βέβαια ο εξωτερικός δανεισμός συμβάλλει στην αύξηση του δημοσιονομικού ελλείμματος και τη διόγκωση του δημόσιου χρέους. Επομένως το κόστος αυτής της μεθόδου χρηματοδότησης το επωμίζονται οι μελλοντικές γενιές και γι' αυτό το λόγο πρέπει να γίνεται μια ορθολογική πολιτική εξωτερικού δανεισμού (Καράγιωργας, 1981).

Ε) Μέσω της έκδοσης χρήματος.

Όταν η κυβέρνηση εκδίδει χρήμα για να χρηματοδοτήσει τις δημόσιες δαπάνες προκαλεί ένα φόρο πληθωρισμού καθώς περιορίζει την αγοραστική δύναμη των ατόμων που διακρατούν μετρητά. Εάν αυτή η πολιτική συνεχίσει για αρκετό διάστημα τότε οι μακροοικονομικές επιπτώσεις θα είναι οδυνηρές για την οικονομία καθώς θα εμφανιστεί ένας καλπάζων πληθωρισμός είτε υπερπληθωρισμός. Οι μακροοικονομικές συνέπειες είναι η συνεχής υποτίμηση του εγχώριου νομίσματος και η αύξηση των ονομαστικών επιτοκίων για να συγκρατηθεί η εκροή χρηματικών κεφαλαίων από την οικονομία (Καράγιωργας, 1981).

Επιπλέον συνέπειες είναι η αύξηση του κόστους των εισαγόμενων αγαθών θα οδηγήσει σε ελλείψεις βασικών αγαθών και ο κλονισμός της εμπιστοσύνης των ξένων επενδυτών προς τα κρατικά ομόλογα της χώρας λόγω των συνεχών υποτιμήσεων με αποτέλεσμα την εκροή ξένων κεφαλαίων και την αύξηση των ασφαλιστρών κινδύνου (Γεωργακόπουλος, 2012).

Γενικά η πολιτική αυτή προκαλεί μεγάλα προβλήματα στην οικονομία με κυρίαρχο τον πληθωρισμό και θα πρέπει να αποφεύγεται.

1.4. Ανακεφαλαίωση.

Από τα παραπάνω συνοπτικά προκύπτει ότι η δημόσια παραγωγή είναι αναποτελεσματική αλλά κοινωνικά αποτελεσματική και αποδεκτή. Από την άλλη πλευρά η ιδιωτική παραγωγή ενός δημόσιου αγαθού μπορεί να είναι οικονομικά αποτελεσματική, διότι μπορεί να πραγματοποιείται με το ελάχιστο δυνατό κόστος, όμως είναι κοινωνικά αναποτελεσματική, διότι δεν παράγεται η κοινωνικά αποδεκτή ποσότητα. Κάθε κράτος θα πρέπει να εξειδικεύει τις προτεραιότητες του ως προς τη κατανομή των παραγωγικών μέσων ανάμεσα σε συγκεκριμένους, κυρίως, παραγωγικούς

σκοπούς έτσι ώστε η επιλογή της κατάλληλης μεθόδου χρηματοδότησης να συμπλέει με τους στόχους της κυβερνητικής πολιτικής. Οι δημοσιονομικοί στόχοι θα πρέπει να ποσοτικοποιούνται και να γίνεται η απαραίτητη ανάλυση του κόστους και του οφέλους των μεθόδων της χρηματοδότησης. Το όφελος των δημόσιων δαπανών θα πρέπει να διαχέεται σε όλα τα μέλη της κοινωνία και το κόστος της χρηματοδότησης τους θα πρέπει να επιμερίζεται με βάση την ωφέλεια που αποκομίζουν οι πολίτες, είτε της τρέχουσας γενιάς είτε της μέλλουσας γενιάς. Συνεπώς το ποια μέθοδος χρηματοδότησης θα επιλεγεί εξαρτάται από τις εκάστοτε οικονομικές συνθήκες, τους στόχους και τις προτεραιότητες της κυβερνητικής πολιτικής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

2.1. Εισαγωγή.

Το παρόν κεφάλαιο εστιάζει στις υποδομές και στις αλλαγές του τρόπου χρηματοδότησης των υποδομών και συγκεκριμένα των οδικών υποδομών. Η Ευρώπη από πολύ νωρίς λόγω των μειωμένων κρατικών πόρων και των αυξημένων απαιτήσεων σε έργα υποδομής λόγω της ευρωπαϊκής διεύρυνσης άρχισε να αναζητά νέες πηγές χρηματοδότησης. Έτσι αναπτύχθηκαν χρηματοδοτικοεπενδυτικοί μηχανισμοί που συνδύαζαν κρατικούς, ιδιωτικούς και ευρωπαϊκούς πόρους για την ανάπτυξη σύγχρονων διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Η μέθοδος χρηματοδότησης που επικράτησε ήταν αυτή των συμπράξεων ιδιωτικού και δημόσιου τομέα.

2.2. Ορισμός, περιεχόμενο της έννοιας «υποδομές».

Η έννοια της «υποδομή» ποικίλλει ως προς την προσέγγιση, ανάλογα με το αντικείμενο, τη χρήση ή ως επένδυση.

Σύμφωνα με τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) ως υποδομές ορίζεται το σύστημα δημόσιων έργων μιας χώρας, ενός κράτους ή μιας περιοχής, στο οποίο περιλαμβάνονται τα οδικά δίκτυα, τα δίκτυα υπηρεσιών κοινής ωφέλειας και των δημόσιων κτιρίων.

Οι υποδομές, με την ευρεία έννοια, συμπεριλαμβάνουν:

1. Τις τεχνικές υποδομές, δηλαδή τις υποδομές μεταφορών (τα οδικά, σιδηροδρομικά δίκτυα, τα αεροδρόμια, γέφυρες), τις τηλεπικοινωνίες, την ενέργεια, κ.λπ.
2. Τις κοινωνικές υποδομές, δηλαδή τις υποδομές εκπαίδευσης, υγείας, πρόνοιας, άθλησης, πολιτισμού, κ.λπ.
3. Τις υποδομές ενέργειας και κοινής ωφέλειας, δηλαδή δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης, σταθμοί παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, δίκτυα μετάδοσης ενέργειας, αγωγοί φυσικού αερίου, κ.λπ. (Πετράκος Γ., Ψυχάρης Γ., 2004).

Οι υποδομές στον τομέα των μεταφορών αποτελούν προϋπόθεση οικονομικής ανάπτυξης, στήριξης της αγοράς, αλλά και εδαφικής και κοινωνικής συνοχής. Οι υπηρεσίες στον τομέα αυτόν αντιπροσωπεύουν το 5% περίπου της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας των αγαθών και υπηρεσιών που παράγονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) και το 5,2% των θέσεων εργασίας. Αποτελούν έναν στρατηγικό τομέα για

την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση που συνδέεται περαιτέρω με την κοινωνική πολιτική, το περιβάλλον, την εργασία κλπ. Οι οδικές μεταφορές εξυπηρετούν τον μεγαλύτερο όγκο των επιβατικών και εμπορικών μεταφορών καθώς έχουν το πλεονέκτημα της ευελιξίας αλλά και της παράδοσης από πόρτα σε πόρτα. Το ποσοστό της μεταφοράς επιβατών με αυτοκίνητο είναι στο 71% της συνόλου των μετακινήσεων σε επιβατοχιλιόμετρα και ακολουθούν οι μετακινήσεις με αεροπλάνο στο 10% , με λεωφορεία στο 8% και οι σιδηροδρομικές στο 7%. Αντίστοιχα στις εμπορευματικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 49% οι οδικές, το 32% οι θαλάσσιες και το 11% οι σιδηροδρομικές. Μεταξύ του 2010 και 2050 προβλέπεται αύξηση της μεταφορικής δραστηριότητας αλλά και αύξησης των προβλημάτων που θα πρέπει να αντιμετωπιστούν(Ευρωπαϊκό Εκλεκτικό Συνέδριο/Πανοραμική Επισκόπηση, 2018).

Για το διάστημα 2018-2040 υπολογίζεται ότι η παγκόσμια ζήτηση σε έργα υποδομών απαιτεί επενδύσεις ύψους περίπου 80τρισ. δολαρίων. Σε ποσοστά υπολογίζεται ότι χρειάζεται να επενδυθεί το 3,2% του παγκόσμιου Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόν (ΑΕΠ)και πιο συγκεκριμένα το 1,9% σε υποδομές μεταφορών, το 1,1% σε υποδομές ενέργειας και το 0,2 σε υποδομές ύδρευσης και αποβλήτων(PWC, 2019).

Στην Ελλάδα το μέσο ετήσιο ύψος επενδύσεων στον τομέα των υποδομών ανέρχεται από το 2009 μέχρι το 2018 σε 2,6 δισ. ευρώ, σε ποσοστό 54% χαμηλότερο από τον μέσο όρο της περιόδου 2000-2008.Για το ίδιο διάστημα (2009-2018) οι επενδύσεις σε υποδομές ανέρχονται κατά μέσο όρο στο 1,4% του ΑΕΠ, σε σχέση με το ιστορικό ελληνικό μέσο όρο 3,0% (την περίοδο 2000-2008) και το αντίστοιχο ευρωπαϊκό μέσο όρο 2,1% του ΑΕΠ(PWC, 2019).

Με την αξιολόγηση της ποιότητας των υποδομών εντοπίζονται πιθανές στερήσεις ή ανάγκες που υπάρχουν και βελτιώσεις που απαιτούνται για την ανάπτυξη του τομέα των υποδομών. Σύμφωνα με την έκθεση ανταγωνιστικότητας του World Economic Forum η Ελλάδα υστερεί ως προς την ποιότητα των υποδομών της, συγκριτικά με άλλες χώρες της ΕΕ, καθώς βρίσκεται στις τελευταίες θέσεις (21^η) μεταξύ των χωρών της ΕΕ, και στην 38η θέση στην παγκόσμια κατάταξη. Με βάση τον συγκεκριμένο δείκτη συγκεντρώνει 76 μονάδες (με άριστα το 100), συνυπολογίζοντας τις βαθμολογίες στα κριτήρια της αποτελεσματικότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, της πυκνότητας του σιδηροδρομικού δικτύου, της συνδεσιμότητας των οδικών αξόνων, της ποιότητας του δικτύου ηλεκτρισμού και της αποτελεσματικότητας των υπηρεσιών λιμένων (IOBE, 2019).

2.3.Τρόποι χρηματοδότησης και η ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών(ΔΕΔ-Μ).

Κρίσιμα στοιχεία στην λήψη απόφασης χρηματοδότησης είναι το κόστος κατασκευής, ο χρόνος ολοκλήρωσης του έργου, τα έσοδα από αυτό, το κόστος συντήρηση και λειτουργίας του έργου και η εκτίμηση κινδύνου. Η ανεπάρκεια χρηματοδότησης ενός έργου μπορούν να οδηγήσουν και έχουν οδηγήσει στο παρελθόν σε καθυστερήσεις ή και σε αναστολή των έργων.

Τα δημόσια έργα κατασκευάζονται με τρεις κυρίως τρόπους: με αυτεπιστασία, με εργολαβία και με παραχώρηση (Γκιτσάκης, 2004).

Οι επιλογές για την χρηματοδότηση των υποδομών στη χώρα μας είναι κυρίως:

-Τον Κρατικό-Τακτικό Προϋπολογισμό. Το κράτος προγραμματίζει και χρηματοδοτεί τη μελέτη, κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία των έργων υποδομής μέσω δημόσιων φορέων από δημόσια κεφάλαια. Στην περίπτωση αυτή οι οικονομικοί πόροι προέρχονται από τα φορολογικά έσοδα, τον δανεισμό μέσω ομολόγων και τα τέλη από τη χρήση των προσφερόμενων υπηρεσιών (πχ διόδια).

-Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) που συνδυάζει εθνικούς πόρους και πόρους από χρηματοδοτικά προγράμματα της ΕΕ και Διεθνών Οργανισμών (Καντιάνης, 2019-20).

Τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) είναι ένα προγραμματιζόμενο σύνολο δικτύων οδικών, σιδηροδρομικών, αεροπορικών και πλωτών μεταφορών στην Ευρώπη (πολυτροπικό δίκτυο). Στα έργα υποδομών που προγραμματίζονται περιλαμβάνονται το κεντρικό και το εκτεταμένο δίκτυο (με στόχο να έχουν ολοκληρωθεί έως το 2030 και το 2050 αντίστοιχα) που στοχεύουν στην υλοποίηση και ανάπτυξη της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ. Το κεντρικό δίκτυο περιλαμβάνει τους στρατηγικά σημαντικότερους συνδέσμους και κόμβους του εκτεταμένου δικτύου που ουσιαστικά εξυπηρετεί την προσβασιμότητα και την συνδεσιμότητα σε όλες τις χώρες της ΕΕ (Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο./Ειδική Έκθεση αρ.9, 2018)

Πίνακας 2.1
Κλίμακα των ΔΕΔ-Μ (2007-2013)

ΔΕΔ-Μ	ΚΕΝΤΡΙΚΟ (χλμ)	ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΟ (χλμ)
Οδικό δίκτυο	34401	136706
Σιδηροδρομικό δίκτυο	50762	138072
Εσωτερικές πλωτές οδοί	12880	23506

ΠΗΓΗ: Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο/ Πανοραμική Επισκόπηση, 2018
<https://op.europa.eu/webpub/eca/landscape-review-transport/el/>

Σε μια περίοδο μειωμένων δημόσιων εθνικών πόρων, λόγω της οικονομικής κρίσης σε όλη την Ευρώπη (όπου καθίσταται δυσχερής η εύρεση μακροπρόθεσμων ιδιωτικών επενδύσεων σε έργα εντάσεως κεφαλαίου και ταυτόχρονα ασκούνται εντονότερες πιέσεις στα δημόσια οικονομικά των κρατών μελών) η χρηματοδότηση της ΕΕ μέσω της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ), των Διαρθρωτικών Ταμείων και των ΔΕΔ-Μ συμβάλει στην δημιουργία επενδύσεων σε έργα και προωθεί τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) μέσω του κανονιστικού της πλαισίου (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2009).

Η μέθοδος των ΣΔΙΤ, σύμφωνα με την Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ, επιλέγεται προκειμένου να επιτευχθούν δυνητικά οφέλη σε σύγκριση με τις παραδοσιακές μεθόδους σύναψης συμβάσεων, τα οποία αφορούν:

α) στην ταχύτερη υλοποίηση του επενδυτικού προγράμματος, καθώς οι ΣΔΙΤ μπορούν να αποτελέσουν συμπληρωματική πηγή χρηματοδότησης προς τα παραδοσιακά κονδύλια,

β) στην κατασκευή ποιοτικών έργων και την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών,

γ) στη δυνατότητα επιμερισμού των κινδύνων μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα,

δ) στη δυνατότητα επίτευξης καλύτερων επιπέδων συντήρησης σε σύγκριση με τα παραδοσιακά έργα,

ε) στη δυνατότητα συνδυασμού της εμπειρίας και τεχνογνωσίας του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα με τον πλέον αποτελεσματικότερο τρόπο,

στ) στην ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης με την επένδυση ιδιωτικών πόρων σε έργα με πολλαπλασιαστικό όφελος.

Επιπλέον, το λογιστικό πλαίσιο της ΕΕ (Κανονισμός ΕΕ αριθ. 549/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2013, για το ευρωπαϊκό

σύστημα εθνικών και περιφερειακών λογαριασμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης /ΕΣΛ 2010) που εφαρμόζεται από τον Σεπτέμβριο του 2014 σε όλα τα κράτη μέλη δίνει τη δυνατότητα καταχώρισης, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, της συμμετοχής του Δημοσίου σε ΣΔΙΤ ως στοιχείου εκτός ισολογισμού. Αυτό αποτελεί κίνητρο για τη χρήση τους ενισχύοντας τη συμμόρφωση των κρατών μελών προς τα κριτήρια σύγκλισης του ευρώ, γνωστά και ως κριτήρια του Μάαστριχτ (τα κριτήρια σύγκλισης του ευρώ –γνωστά επίσης ως «κριτήρια του Μάαστριχτ»– βασίζονται στο άρθρο 140 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να πληρούν τα εν λόγω κριτήρια προκειμένου να εισέλθουν στο τρίτο στάδιο της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης και να υιοθετήσουν ως νόμισμά τους το ευρώ. Τα δημοσιονομικά κριτήρια προβλέπουν ότι το ετήσιο έλλειμμα της γενικής κυβέρνησης δεν πρέπει να υπερβαίνει το 3 % του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος σε τρέχουσες τιμές αγοράς και ότι ο δείκτης του δημόσιου χρέους προς το ΑΕΠ δεν υπερβαίνει το 60 % στο τέλος του οικονομικού έτους (Ε.Ε.Σ. /Ε.Ε. αρ.9, 2018, Βαβούρας, 2019).

Στα Επιχειρησιακά προγράμματα (ΕΠ) που καταρτίζονται από κάθε κράτος μέλος καθορίζονται οι προτεραιότητες, οι στόχοι και προσδιορίζονται οι πηγές και η διάρκεια της χρηματοδότησης (συγχρηματοδότηση από την ΕΕ και από εθνικές δημόσιες και ιδιωτικές πηγές). Κατά τη διάρκεια της χρηματοδότησης τα προγράμματα αυτά μπορούν να τροποποιηθούν μόνον κατόπιν συμφωνίας των δύο μερών. Οι κύριες πηγές χρηματοδότησης είναι οι επιχορηγήσεις από τα διαρθρωτικά ταμεία και το Ταμείο Συνοχής (ΤΣ), τα χρηματοοικονομικά μέσα και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ). Αναφορικά με τα χρηματοοικονομικά μέσα η ΕΕ παρέχει τη στήριξη της σε τρία πιθανά είδη: στα μέσα κεφαλαιακής συμμετοχής, στα δανειοδοτικά μέσα και στα εγγυοδοτικά μέσα. Τα δύο πρώτα (δηλαδή τα μέσα κεφαλαιακής συμμετοχής και τα δανειοδοτικά μέσα) είναι συμβάσεις που συνάπτονται μεταξύ ενός επενδυτή και της επιχείρησης στην οποία γίνεται η επένδυση ή μεταξύ ενός δανειστή και ενός οφειλέτη. Οι εγγυήσεις είναι συμβάσεις στις οποίες ο εγγυητής εξασφαλίζει τα δικαιώματα επενδυτή ή δανειστή (Ε.Ε.Σ. /Ε.Ε. αρ.9, 2018).

Με τον ευρωπαϊκό κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου καθορίστηκαν για τα ΔΕΔ-Μ οι γενικοί κανόνες για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης η οποία λαμβάνει μία ή περισσότερες από τις παρακάτω μορφές:

-συγχρηματοδότηση μελετών και μέτρων τεχνικής υποστήριξης που δεν υπερβαίνει το 50% του συνολικού κόστους,

- συμβολή στα έξοδα εγγύησης δανείων του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων ή άλλων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων,

-επιδοτήσεις επιτοκίων των δανείων που χορηγούνται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) ή από άλλους δημόσιους ή ιδιωτικούς χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς,

-άμεσες επιδοτήσεις σε επενδύσεις εφόσον υπάρχει πλήρης αιτιολόγηση.

Επίσης καθορίστηκαν τα κριτήρια για την επιλογή των έργων όπως και οι κανόνες συμμόρφωσης προς το δίκαιο και τις πολιτικές της ΕΕ.

Περαιτέρω δόθηκαν πρόσθετες δυνατότητες χρηματοδότησης :

-των Διαρθρωτικών Ταμείων & του Ταμείου Συνοχής. Για την περίοδο 2000-2006 χορηγήθηκαν σε έργα ΔΕΔ-Μ περίπου 26 δισεκατομμύρια ευρώ – κυρίως μέσω του Ταμείου Συνοχής (στην Ελλάδα μέχρι το 2003).

-της Ενίσχυσης από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Η ΕΤΕπ είναι ο κύριος χρηματοδοτικός φορέας των ΔΕΔ-Μ. Τα δάνεια της ΕΤΕπ δεν υπόκεινται σε κανέναν εδαφικό περιορισμό, χορηγούνται με τραπεζικά κριτήρια, στα οποία περιλαμβάνεται η σκοπιμότητα του έργου από χρηματοδοτική (δυνατότητα αποπληρωμής), τεχνική και περιβαλλοντική άποψη. Μεταξύ 1995 και 2005, χορηγήθηκαν από την ΕΤΕπ δάνεια σε έργα ΔΕΔ συνολικού ύψους 65 δισεκατομμυρίων ευρώ περίπου (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2021).

Την περίοδο 2007-2020 η ΕΕ παρείχε στήριξη στην πολιτική μεταφορών με μια σειρά χρηματοδοτικών μέσων για την ανάπτυξη των ΔΕΔ-Μ. Τα δύο βασικά εργαλεία είναι ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη (CEF)» και τα ευρωπαϊκά διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία (ΕΔΕΤ).

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 680/2007 ορίζει ότι, συμπληρωματικά προς τις εθνικές πηγές χρηματοδότησης (δημόσιες ή ιδιωτικές), οι πόροι της ΕΕ πρέπει να επικεντρωθούν σε ορισμένες κατηγορίες έργων που αποφέρουν τη μέγιστη προστιθέμενη αξία για το σύνολο του δικτύου, όπως τα διασυνοριακά τμήματα και τα έργα που στοχεύουν στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, τη διαλειτουργικότητα του κεντρικού δικτύου και περαιτέρω στην ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας και στην σύνδεση δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων (Ε.Ε.Σ. /Ε.Ε. αρ.9, 2018).

Επιπλέον για την ίδια περίοδο προωθούνται προγράμματα που συνδυάζουν τα διαρθρωτικά ταμεία με έργα ΣΔΙΤ μέσω:

-της πρωτοβουλίας JASPERS που στοχεύει στην ανάπτυξη έργων υποδομής με σδιτ (σε οποιοδήποτε στάδιο του έργου)στις ευρωπαϊκές περιφέρειες με την από κοινού βοήθεια της ΕΤΕπ και την ΕΤΑΑ,

-της πρωτοβουλίας JESSICA για την υποστήριξη έργων μέσω σδιτ για βιώσιμες επενδύσεις σε σχέδια ανάπτυξης αστικών περιοχών,

-της πρωτοβουλίας JEREMIE για την δημιουργία και στήριξη μέσω κοινών ευρωπαϊκών πόρων νέων μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων (ΕΕΚ, 2009).

Με τον κανονισμό με αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, συστάθηκε ο χρηματοδοτικός μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF) με στόχο:

-την υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος, την ανάπτυξη και δημιουργία νέων υποδομών και υπηρεσιών ή την αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών, στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας,

-να συμβάλει στην υποστήριξη έργων με ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία και σημαντικά κοινωνικά οφέλη, τα οποία δεν λαμβάνουν την απαραίτητη για την υλοποίηση τους χρηματοδότηση από την αγορά,

-να ενισχύσει τη στρατηγική «Ευρώπη 2020» με την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων στα οποία λαμβάνονται υπόψη οι μελλοντικές κυκλοφοριακές ροές αλλά και με τη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για τις δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις,

-την προώθηση των ευρωπαϊκών στόχων για την αειφόρο ανάπτυξη, συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στους μεσοπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές.

Ειδικότερα στον τομέα των μεταφορών οι στόχοι είναι:

-η εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και βελτίωση των διασυνοριακών τμημάτων,

-η εξασφάλιση μακροπρόθεσμα βιώσιμων και αποτελεσματικών συστημάτων μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη τις προβλέψεις για τις μελλοντικές ροές μεταφορών, καθώς και της προώθησης μέτρων για την απαλλαγή όλων των τρόπων μεταφοράς από τις ανθρακούχες εκπομπές,

-η εντατικοποίηση των ενεργειών προς την ενοποίηση και τη διασύνδεση των μεταφορικών μέσων και υποδομών και η προώθηση διαλειτουργικών συστημάτων παροχής υπηρεσιών και πληροφοριών για την εξασφάλιση της ταχείας και ασφαλούς χρήσης.

Ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF), αποσκοπεί στην επιτάχυνση της ολοκλήρωσης των ΔΕΔ-Μ σε δύο επίπεδα, στην ανάπτυξη ευρωπαϊκών συστημάτων

διαχείρισης της κυκλοφορίας και στην υποστήριξη της μετάβασης προς μια έξυπνη, βιώσιμη, ασφαλή και προστατευμένη κινητικότητα, με την εισαγωγή ενός ευρωπαϊκού δικτύου υποδομών φόρτισης εναλλακτικών καυσίμων. Επίσης περιλαμβάνονται προτάσεις για τη βελτίωση της στρατιωτικής κινητικότητας στην ΕΕ(Ε.Κ., 2021).

Πίνακας 2.2

Κατανομή κονδυλίων από τον προϋπολογισμό της ΕΕ για τις μεταφορές 2007-2020 (σε δισεκατομμύρια ευρώ)

ΜΕΣΟ	2007-2013	2014-2020	ΣΥΝΟΛΟ
ΕΤΠΑ & ΤΣ/ΕΔΕΤ	81,8	68,5	150,3
ΔΕΔ-Μ	8,01		8,01
CEF-Μεταφορές	-	24,1 (συμπεριλαμβανομένου του ΤΣ)	24,1
7 ^ο ΠΠ-Μεταφορές (πρόγραμμα-πλαίσιο για έρευνα και τεχνολογία)	4,2		4,2
ΣΥΝΟΛΟ	94,01	92,6	186,61

ΠΗΓΗ: Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο/ Πανοραμική Επισκόπηση, 2018
<https://op.europa.eu/webpub/eca/landscape-review-transport/el/>

Στον πίνακα 2.2 παρατίθεται η κατανομή των κονδυλίων της Ε.Ε. για τις μεταφορές από το 2007 μέχρι το 2020. Την περίοδο 2007-2013, η Επιτροπή, με την υποστήριξη του Κοινοβουλίου, πρότεινε για τα ΔΕΔ Μεταφορών αρχικά το ποσό των 20,35 δισεκατομμυρίων ευρώ το οποίο μειώθηκε (το Συμβούλιο επέμεινε στη δραστική μείωση των κονδυλίων) τελικά σε 8,01 δισεκατομμυρίων ευρώ. Το χρηματοδοτικό κονδύλι για το CEF 2014-2020 ορίστηκε αρχικά πάνω από 33,2 δις ευρώ και το 2015 μειώθηκε στα 30,4 δις (λόγω της μεταφοράς χρημάτων στο νέο Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων/ΕΤΠΑ) εκ των οποίων τα 24,1 δις διατέθηκαν στον τομέα μεταφορών. Το 80-85% του προϋπολογισμού διανεμήθηκαν σε έργα με πολυετή προγράμματα και σε φορείς υλοποίησης έργων μέσω επιχορηγήσεων (Ε.Κ., 2021).

Στους πίνακες 2.3 & 2.4 παρουσιάζεται η κατανομή των κονδυλίων του ΕΤΠΑ/ΤΣ & CEF ανά τομέα.

Πίνακας 2.3

Κατανομή κονδυλίων από τον προϋπολογισμό ΕΤΠΑ/ΤΣ ανά τομέα μεταφορών την περίοδο 2007-2020 (σε δισεκατομμύρια ευρώ)

ΤΟΜΕΑΣ	ΔΙΣ ΕΥΡΩ	ΠΟΣΟΣΤΟ % ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΔΙΣ ΕΥΡΩ	ΠΟΣΟΣΤΟ % ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
Οδικό δίκτυο	42,6	52	30	44
Σιδηρόδρομοι	23,1	28	18,6	27
Αστικές μεταφορές	8,2	10	12,5	18
Λιμένες	3,1	4	2,0	3
Πολυτροπικές μεταφορές	1,8	2	2,2	3
Ευφυή συστήματα μεταφορών (ΕΣΜ)	1,0	1	2,1	3
Εσωτερικές πλωτοί οδοί	0,4	1	0,7	1
Αεροπορικές μεταφορές	1,6	2	0,4	1
ΣΥΝΟΛΟ	81,8	100	68,5	100

ΠΗΓΗ: Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο/ Πανοραμική Επισκόπηση, 2018

<https://op.europa.eu/webpub/eca/landscape-review-transport/el/>

Πίνακας 2.4

Κατανομή κονδυλίων από τον προϋπολογισμό CEF ανά τομέα μεταφορών το Δεκέμβριο 2017 (σε δισεκατομμύρια ευρώ)

ΤΟΜΕΑΣ	ΔΙΣ ΕΥΡΩ	ΠΟΣΟΣΤΟ % ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
Σιδηρόδρομοι	16,4	74
Εσωτερικές πλωτοί οδοί	1,7	8
Οδικό δίκτυο	1,7	8
Αεροπορικές μεταφορές	1,3	6
Θαλάσσιες μεταφορές	0,9	4
Πολυτροπικές μεταφορές	1,3	1
ΣΥΝΟΛΟ	22,3	100

ΠΗΓΗ: Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο/ Πανοραμική Επισκόπηση, 2018

<https://op.europa.eu/webpub/eca/landscape-review-transport/el/>

Η Επιτροπή δημοσίευσε την προσαρμοσμένη πρότασή της για το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (ΠΔΠ) στις 27 Μαΐου 2020 (ως απάντηση στην πανδημία COVID-19). Στην έκτακτη σύνοδο του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Ιουλίου 2020 αποφασίστηκε η μείωση της προτεινόμενης χρηματοδότησης για τον προϋπολογισμό CEF-Μεταφορές. Η έγκριση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για τον κανονισμό για το ΠΔΠ 2021-2027 δόθηκε στις 16 Δεκεμβρίου 2020 (Ε.Κ., 2021).

2.4.Μορφές συνεργασίας ιδιωτικού και δημόσιου φορέα.

Ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) ορίζει τη σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) ως μια μακροπρόθεσμη συμβατική σχέση μεταξύ μιας κυβέρνησης και ενός εταίρου από τον ιδιωτικό τομέα, βάσει της οποίας ο δεύτερος παρέχει και χρηματοδοτεί δημόσιες υπηρεσίες με τη χρήση ενός πάγιου περιουσιακού στοιχείου, με επιμερισμό των συναφών κινδύνων.

Οι Σύμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα κατοχυρώθηκαν στο ελληνικό δίκαιο με τον όρο ΣΔΙΤ στο νόμο 3389/2005 (ΦΕΚ Α'232/22-9-2005). Όπως ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφο 2 Σύμπράξεις είναι οι έγγραφες συμβάσεις συνεργασίας από επαχθή αίτια που συνάπτουν οι δημόσιοι φορείς σε τομείς της αρμοδιότητας τους με νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα («Ιδιωτικοί Φορείς») για την εκτέλεση έργων ή παροχή υπηρεσιών.

Σύμφωνα με τον νόμο έχουν τα εξής χαρακτηριστικά:

-είναι συμβατικού τύπου, δηλαδή αποτελούν μορφή συμβατικής συνεργασίας σύμφωνα με την έννοια της ελληνικής νομοθεσίας και όχι του κοινοτικού δικαίου,

-είναι έγγραφες συμβάσεις,

-το αντικείμενο τους είναι η εκτέλεση έργων ή και η παροχή υπηρεσιών,

-Συμπράττων Δημόσιος Φορέας είναι η το Δημόσιο, οι ΟΤΑ, τα ΝΠΔΔ και τα ΝΠΙΔ με μόνο μέτοχο το δημόσιο,

-Συμπράττων Ιδιώτης είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου που μπορεί να ιδρύσει εταιρεία ειδικού σκοπού, ανώνυμη εταιρεία με έδρα την Ελλάδα, προκειμένου να συμπράξει με το δημόσιο αποκλειστικά για τους σκοπούς της σύμβασης. Το δημόσιο δεν μπορεί να συμμετέχει ως μέτοχος, μόνο ως συμβατικός εταίρος στην σύμπραξη,

-η χρηματοδότηση θα γίνεται μόνο με κεφάλαια των ιδιωτών, χωρίς να αποκλείεται η συμμετοχή του δημοσίου,

-ο ιδιώτης αναλαμβάνει μεγάλο μέρος των κινδύνων που αφορούν στη χρηματοδότηση, κατασκευή, διαθεσιμότητα, διαχείριση και συντήρηση του έργου

Για την υπαγωγή μιας σύμπραξης στις διατάξεις του Ν. 3389/2005 θα πρέπει να συντρέχουν όλες οι παρακάτω προϋποθέσεις:

-αντικείμενο της σύμπραξης είναι η εκτέλεση έργου ή παροχή υπηρεσιών που, βάσει διάταξης νόμου ή σύμβασης ή του καταστατικού του, ανήκει στην αρμοδιότητα του Δημοσίου Φορέα,

- οι Ιδιωτικοί Φορείς αναλαμβάνουν, έναντι ανταλλάγματος (που καταβάλλεται εφάπαξ ή τμηματικά) από τον Δημόσιο Φορέα ή τους τελικούς χρήστες των έργων ή των υπηρεσιών, σημαντικό μέρος των κινδύνων στα διάφορα στάδια του έργου, που συνδέονται με τη χρηματοδότηση, την κατασκευή, τη διαθεσιμότητα ή τη ζήτηση του αντικειμένου της Σύμπραξης,

-να προβλέπεται ότι η χρηματοδότηση θα γίνει με κεφάλαια και πόρους που εξασφαλίζουν οι Ιδιωτικοί Φορείς για το σύνολο ή μέρος της κατασκευής των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών και

-το συνολικό συμβατικό προϋπολογιζόμενο κόστος για την υλοποίηση του αντικειμένου της Σύμπραξης δεν μπορεί να υπερβαίνει τα διακόσια εκατομμύρια (200.000.000) Ευρώ (χωρίς του αναλογούντος Φόρου Προστιθεμένης Αξίας).

Οι παραπάνω προϋποθέσεις πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και μόνο με ομόφωνη απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΔΕΣΔΙΤ), στις διατάξεις του Ν. 3389/2005 μπορούν να υπαχθούν συμπράξεις χωρίς να συντρέχουν μία ή περισσότερες των παραπάνω προϋποθέσεων. Δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο σύμπραξης εκείνες οι δραστηριότητες, που όπως ορίζεται στο Σύνταγμα, αποτελούν, άμεση και αποκλειστική, αρμοδιότητα του Κράτος, όπως η εθνική άμυνα, η αστυνόμευση, η απονομή της δικαιοσύνης και η εκτέλεση των ποινών που επιβάλλονται από τα αρμόδια δικαστήρια.

Η Πράσινη Βίβλος της Ε.Ε. διακρίνει δύο είδη ΣΔΙΤ:

1) ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου, στις οποίες η σύμπραξη μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα βασίζεται σε αποκλειστικά συμβατικούς δεσμούς μεταξύ των συμβαλλόμενων. Καθορίζονται οι όροι με τους οποίους ανατίθενται καθήκοντα στον ιδιώτη στα οποία μπορούν να περιλαμβάνονται ο σχεδιασμός, η χρηματοδότηση, η υλοποίηση, η ανακαίνιση ή η εκμετάλλευση ενός έργου ή μιας υπηρεσίας και διαχωρίζονται σε δύο "μοντέλα" :

α) τις συμβάσεις PFI (Private Finance Initiative) έργων ή υπηρεσιών, που εφαρμόστηκαν στην Αγγλία, όπου ο ιδιωτικός τομέας καλείται να υλοποιήσει και να διαχειριστεί το έργο για το δημόσιο φορέα (πχ σχολεία, νοσοκομεία) και για την αποπληρωμή του καταβάλλονται τακτικές πληρωμές από το δημόσιο οι οποίες μπορεί να είναι σταθερές ή να μεταβάλλονται ανάλογα με την συχνότητα χρήσης ή τη διαθεσιμότητα του έργου και

β) τις συμβάσεις παραχώρησης, στις οποίες ο ιδιώτης υπό τον έλεγχο του δημοσίου παρέχει μια υπηρεσία στον τελικό χρήστη και χαρακτηρίζονται από τον τρόπο αμοιβής

του παραχωρησιούχου μέσω της επιβολής τελών στους χρήστες αλλά και συμπληρωματικές επιδοτήσεις από το δημόσιο.

2) ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου, στην οποία υλοποιείται η συνεργασία δημοσίου και ιδιωτικού τομέα είτε μέσω της δημιουργίας ενός άλλου φορέα που ελέγχεται από κοινού, είτε με την απόκτηση από τον ιδιωτικό τομέα μιας υπάρχουσας δημόσιας επιχείρησης με σκοπό το όφελος του κοινού κυρίως στον τομέα της διαχείρισης υπηρεσιών σε τοπικό επίπεδο (πχ υπηρεσίες ύδρευσης).

Τα έργα που κατασκευάζονται με ΣΔΙΤ διακρίνονται επίσης σε ανταποδοτικά και μη ανταποδοτικά.

Ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ είναι τα έργα ή οι υπηρεσίες στα οποία ο ιδιωτικός φορέας εκτός από τη χρηματοδότηση, τον σχεδιασμό, την κατασκευή, την συντήρηση, αναλαμβάνει και την εκμετάλλευσή του έργου. Μέσω της εκμετάλλευσής αυτής πχ την είσπραξη τελών από τους πολίτες για την χρήση του έργου, οι ιδιώτες-επενδυτές αποπληρώνουν την αρχική επένδυση και προσδοκούν στην επίτευξη εύλογου κέρδους. Με άλλα λόγια αναλαμβάνουν, πέρα από τους κινδύνους της χρηματοδότησης στα επιμέρους στάδια του έργου και τον κίνδυνο της ζήτησης. Με το πέρας της συμβατικής περιόδου λειτουργίας του, που ορίζεται στη σύμβαση, το έργο μεταβιβάζεται στο Δημόσιο. Ανταποδοτικά έργα είναι κυρίως τα συγκοινωνιακά (οδικά δίκτυα , λιμάνια, σιδηρόδρομοι, σταθμοί αυτοκινήτων κλπ), τα ενεργειακά έργα και τα έργα τουριστικών υποδομών κ.ά. (Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών/ΕΓΣΔΙΤ/Συνοπτικός Οδηγός ΣΔΙΤ, 2006).

Μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ, πρόκειται για έργα ή υπηρεσίες, κοινωνικού χαρακτήρα (σχολεία, νοσοκομεία κλπ), στα οποία ο ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει την υλοποίηση τους και μετά την ολοκλήρωσή τους παραδίδονται στο κράτος το οποίο αναλαμβάνει την λειτουργία τους και παρέχονται δωρεάν στους πολίτες. Ο ιδιώτης αναλαμβάνει τους κινδύνους της χρηματοδότησης και της κατασκευής όχι της ζήτησης και αποπληρώνεται από το κράτος. Επίσης αναλαμβάνει τον κίνδυνο της διαθεσιμότητας που αφορά στη συντήρηση της υποδομής έναντι τμηματικών καταβολών που ονομάζονται πληρωμές διαθεσιμότητας(ΕΓΣΔΙΤ/Σ.Ο. ΣΔΙΤ, 2006).

Συνοπτικά οι κύριοι τύποι – μέθοδοι υλοποίησης των ΣΔΙΤ είναι:

- Κλασικές Μεθόδους Χρηματοδότησης (Conventional procurement), όπου οι κύριες πηγές χρηματοδότησης είναι οι εθνικοί πόροι με την ενίσχυση δανείων από την ΕΕ. Λόγω του υψηλού κόστους επιλέγονται συμβόλαια διαχείρισης και συντήρησης

(Management & Maintenance Contracts) και ποσοτικά βασισμένα συμβόλαια συντήρησης (Quantity Based maintenance contracts).

- Συμβάσεις συντήρησης βάσει απόδοσης (Performance - based maintenance contracts), όπου ο ιδιώτης αναλαμβάνει την οργάνωση των εργασιών (κυρίως συντήρησης) με αντάλλαγμα την πληρωμή με βάση δείκτες απόδοσης που αναφέρονται στους όρους της σύμβασης.

- Συμβάσεις διαχείρισης (Management Contracts), όπου ο ιδιώτης εταίρος αναλαμβάνει εργασίες διαχείρισης λειτουργίας ή συντήρησης του έργου (τις οποίες δεν μπορεί να εκτελέσει ο δημόσιος φορέας πχ λόγω έλλειψης προσωπικού), όπως η μέτρηση του κυκλοφοριακού φόρτου ενός δρόμου, η είσπραξη διοδίων, η συντήρηση τμήματος του οδικού δικτύου.

- Πρωτοβουλία ιδιωτικής χρηματοδότησης - PFI (Private Finance Initiative), το μοντέλο αυτό υλοποιήθηκε κυρίως στην Βρετανία. Ο ιδιώτης σχεδιάζει, κατασκευάζει και λειτουργεί την υποδομή και τις υπηρεσίες αυτής ενώ το κράτος χρηματοδοτεί ανάλογα με τη φύση και τις υπηρεσίες της υποδομής.

- Παραχωρήσεις (Concessions) (Γιάνναρος, 2005).

Οι συμβάσεις παραχώρησης (ΣΠ) δε διαφοροποιούνται εννοιολογικά από τις ΣΔΙΤ, αλλά αντίθετα αποτελούν υποκατηγορία τους. Η διαφορά τους μπορεί να εντοπιστεί στο εργολαβικό αντάλλαγμα και την κατανομή των κινδύνων. Στη σύμβαση παραχώρησης ο ανάδοχος αναλαμβάνει την εκτέλεση του έργου με κεφάλαια που εξασφαλίζει ο ίδιος με αντάλλαγμα την εκμετάλλευση του έργου για ορισμένο χρονικό διάστημα και η αμοιβή του προέρχεται κατά κύριο λόγο από το αντίτιμο που καταβάλλουν οι χρήστες της υπηρεσίας

Οι πιο διαδεδομένες μορφές (τύποι/μέθοδοι υλοποίησης) ΣΠ που έχουν εφαρμοστεί σε διεθνές επίπεδο, διαφοροποιούνται κυρίως ως προς την κατανομή των κινδύνων, την διαχείρισης επιμέρους θεμάτων συνεργασίας των φορέων (δημόσιου-ιδιωτικού) αλλά και ως προς την κυριότητα των παγίων:

1. B.O.T. (Built - Operate - Transfer) και B.O.O.T. (Built - Own - Operate - Transfer): Ο Ανάδοχος κατασκευάζει συντηρεί και λειτουργεί το έργο, σύμφωνα με τις προβλεπόμενες στη σύμβαση προδιαγραφές, του οποίου η κυριότητα ανήκει στο Δημόσιο (στην περίπτωση των συμβάσεων B.O.T.) ή στον ίδιο (στην περίπτωση των συμβάσεων B.O.O.T.) για καθορισμένο χρονικό διάστημα. Μετά την λήξη της περιόδου εκμετάλλευσης (παραχώρησης), είτε μεταβιβάζει την λειτουργία του (B.O.T.) είτε την ιδιοκτησία του (B.O.O.T.) στο Δημόσιο. Ο ιδιώτης είναι υπεύθυνος για τμήμα ή το

σύνολο της χρηματοδότησης του έργου. Η μορφή αυτή θεωρείται η πλέον διαδεδομένη και εφαρμόστηκε στη χώρα μας για την κατασκευή σημαντικών έργων, όπως το αεροδρόμιο «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», η Ελευθέρα Λεωφόρος Σπάτων-Ελευσίνας, η Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού και η ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου.

2. D.B.F.O. (Design - Build - Finance - Operate): Ο Ανάδοχος σχεδιάζει, κατασκευάζει, λειτουργεί και χρηματοδοτεί το πάγιο και επανακτά την αξία των κεφαλαίων που επένδυσε από τις πληρωμές, που καταβάλλει το Δημόσιο κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Με τη λήξη της σύμβασης η ιδιοκτησία του παγίου επιστρέφει στο Δημόσιο. Το μοντέλο D.B.F.O. είναι το βασικό μοντέλο συμβάσεων όταν οι δυνατότητες εμπορικής εκμετάλλευσης είναι άγνωστες και πιθανώς περιορισμένες.

3. B.T.O. (Built – Transfer - Operate): Ο Ανάδοχος σχεδιάζει, χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο. Μετά την ολοκλήρωση του μεταβιβάζεται στο Δημόσιο, το οποίο μισθώνει το έργο στον ιδιώτη για ορισμένο χρονικό διάστημα ο οποίος αναλαμβάνει τη διαχείριση του και εισπράττει τα έσοδα λειτουργίας του.

4. B.O.O. (Built - Own - Operate): Το Δημόσιο συνεργάζεται με τον ιδιωτικό τομέα για την υλοποίηση ενός κοινωφελούς έργου, ο οποίος σχεδιάζει και χρηματοδοτεί την ανέγερση του έργου και στον οποίο χορηγείται η άδεια λειτουργίας του για μεγάλο χρονικό διάστημα. Το Δημόσιο προσδιορίζει τις προδιαγραφές λειτουργίας που των προσφερόμενων υπηρεσιών, τους κανόνες ασφάλειας και το ανώτατο ύψος τελών για τη χρήση του έργου. (π.χ. διόδια)

5. B.B.O. (Buy - Built - Operate): Το Δημόσιο πωλεί εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας σε ιδιώτες, προκειμένου να προσελκύσει επιχειρηματικά κεφάλαια που θα επενδυθούν σε αυτές. Με αυτό το τρόπο συνδυάζονται η εμπειρία των ιδιωτικών φορέων στην υλοποίηση και διοίκηση των έργων, με τη μείωση κινδύνων που μπορούν να προκύψουν από την ιδιοκτησία και λειτουργία του έργου για το δημόσιο και την αξιοποίηση των υπαρχόντων υποδομών.

6. L.R.O. (Lease - Rehabilitate - Operate): Το Δημόσιο νοικιάζει υπάρχουσες υποδομές στον ιδιώτη, ο οποίος επενδύει οικονομικά για τη βελτίωση, τον εκσυγχρονισμό ή την επέκταση τους και αναλαμβάνει την εκμετάλλευση τους για καθορισμένο χρονικό διάστημα, σύμφωνα με τη σύμβαση που έχει υπογράψει με το Δημόσιο, το οποίο διατηρεί τη κυριότητα του έργου.

7. B.O.L.T. (Built - Own - Lease - Transfer): Ο ιδιώτης χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο, το οποίο νοικιάζει με τη μορφή leasing στο Δημόσιο που καταβάλλει πληρωμές

στον ιδιώτη μέχρι τη μεταβίβαση της ιδιοκτησίας στην κυριότητά του. Στη διάρκεια του χρόνου μίσθωσης, τη λειτουργία μπορεί να αναλάβει είτε το Δημόσιο είτε ο ιδιώτης.

8. O.M. (Private Services Contracts: Operation and Maintenance): Πρόκειται για σύμβαση παροχής υπηρεσιών όπου την ιδιοκτησία και τη διοίκηση του έργου έχει το Δημόσιο και την λειτουργία και συντήρησή του ο ιδιώτης.

9. O.M.M. (Private Services Contracts: Operation, Maintenance and Management): Πρόκειται για συμβάσεις παροχής «ολοκληρωμένων» υπηρεσιών με τις οποίες το Δημόσιο διατηρεί την ιδιοκτησία του έργου και αναθέτει σε ιδιώτη την λειτουργία, συντήρηση και διοίκησή του.

10. Σχεδιασμός, Κατασκευή, Λειτουργία (Design, Build, Operate - DBO): Ο Ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει το σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση και την κατασκευή του παγίου, βάση συγκεκριμένων προδιαγραφών, που καθορίζει το Δημόσιο (οι οποίες περιγράφονται αναλυτικά στις συμβάσεις μελέτης και κατασκευής). Το έργο μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής του περνά στην ιδιοκτησία του δημοσίου έναντι προσυμφωνημένης τιμής. Επιπλέον, ο ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει τη λειτουργία και τη συντήρηση του παγίου για ορισμένη χρονική περίοδο, στο τέλος της οποίας επιστρέφει στο Δημόσιο.

11. Σχεδιασμός, Κατασκευή, Εγγύηση, Λειτουργία (Design, Built, Guarantee, Operate - DBGGO): Η κατασκευή γίνεται με χρηματοδότηση του Δημοσίου, ο σχεδιασμός και η κατασκευή γίνονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Δημοσίου και ο Ιδιώτης εγγυάται την ολοκλήρωση για την κατασκευή του έργου εντός προκαθορισμένου χρονοδιαγράμματος και προϋπολογισμού. Ο Ιδιώτης αναλαμβάνει τη λειτουργία και συντήρηση του παγίου για ορισμένο χρονικό διάστημα στο τέλος του οποίου επιστρέφει στο Δημόσιο.

12. Χρηματοδοτική μίσθωση, Ιδιοκτησία, Λειτουργία (Leasing, Own, Operate - LOO): αφορά στη μίσθωση παγίου από το Δημόσιο, για συγκεκριμένη χρονικό διάστημα, το οποίο αναλαμβάνει την ανακαίνιση ή επέκταση του .

13. Συνεργασίες παροχής Υπηρεσιών(Service delivery partnership): αφορά στην παροχή μεμονωμένων υπηρεσιών από τον Ιδιωτικό τομέα για μία συγκεκριμένη δραστηριότητα ή διαδικασία, (π.χ. η παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών διοίκησης ή παροχής πληροφοριών)με προκαθορισμένες προδιαγραφές και χρονική διάρκεια τουλάχιστον 5 έτη και βασικό χαρακτηριστικό τη μεταφορά μέρους του κινδύνου στον Ιδιωτικό τομέα. Το Δημόσιο παρέχει την κύρια υπηρεσία και ο Ιδιώτης παρέχει συγκεκριμένες επιμέρους λειτουργικές υπηρεσίες.

14. Σύμβαση διαχείρισης (Management Agreement): Ο Ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει την παροχή υπηρεσιών λειτουργίας και συντήρησης για λογαριασμό του Δημοσίου, χωρίς άμεση νομική εξάρτηση από το Δημόσιο, έναντι αμοιβής που μπορεί να είναι σταθερή ή να συνδέεται με την επίτευξη προκαθορισμένων στόχων.

15. Παραχώρηση Εκμετάλλευσης (Concessions): Όπως και στις συμβάσεις D.B.F.O. ο Ανάδοχος σχεδιάζει, κατασκευάζει, λειτουργεί και χρηματοδοτεί το πάγιο και επανακτά την αξία των κεφαλαίων που επένδυσε από τις πληρωμές, με τη διαφορά ότι αποπληρώνεται από την απευθείας χρέωση του τελικού χρήστη ή από τη χρέωση του χρήστη και εν μέρει, αλλά όχι αποκλειστικά, του Δημοσίου. Το βασικό χαρακτηριστικό αυτής της σύμβασης είναι η εκχώρηση του δικαιώματος εκμετάλλευσης των οικονομικών - εμπορικών δυνατοτήτων του δημόσιου παγίου ή αγαθού, για μια καθορισμένη χρονική περίοδο (20-30 χρόνια συνήθως) στον ιδιώτη ο οποίος αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου την ευθύνη των εργασιών σε όλα τα στάδια. Η ιδιοκτησία του παγίου παραμένει στο Δημόσιο.

16. Αυτοεπένδυση (Divestiture): Ο Ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει την λειτουργία, συντήρηση, επένδυση και κυριότητα του παγίου, το οποίο μισθώνει στο Δημόσιο, προκειμένου να καλύψει τις στεγαστικές του ανάγκες (TEE, 2018).

2.5. Χρηματοδότηση των ΣΔΙΤ/ΣΠ.

Τα έργα ΣΔΙΤ ή έργα συνδυαστικής χρηματοδότησης, συνδυάζουν τα ευρωπαϊκά κονδύλια με την ιδιωτική χρηματοδότηση έτσι ώστε ένα έργο να είναι οικονομικά ελκυστικότερο για την ιδιωτική συμμετοχή, μειώνοντας τα απαιτούμενα επίπεδα χρηματοδότησης για το δημόσιο. (Ε.Ε.Σ. /Ε.Ε. αρ.9, 2018).

Τα έργα ΣΔΙΤ βασίζονται στις αρχές της χρηματοδότησης τύπου Non_Recourse όπου ουσιαστικά ορίζεται ότι το ανειλημμένο για τη χρηματοδότηση ενός έργου χρέος καλύπτεται και αποπληρώνεται από την ταμειακή ροή του έργου και όχι στην αποπληρωμή με βάση την πιστοληπτική αξία των μεμονωμένων επενδυτών του έργου.

Τα έργα αναλαμβάνουν Εταιρείες Ειδικού Σκοπού (ΕΕΣ) που συστήνονται με τη μορφή ΑΕ και μικρή κεφαλαιακή βάση και φέρουν την ευθύνη και τον κίνδυνο της χρηματοδότησης. Η ανάλυση των ταμειακών ροών είναι στο επίκεντρο της ανάλυσης των δανειστών ώστε να είναι διαθέσιμες για την εξυπηρέτηση των δανείων σε όλη τη διάρκεια του δανείου και στη διάρκεια του έργου (ΕΓΣΔΙΤ, 2006).

Σύμφωνα με το άρθρο 18 του Ν.3389/2005 «Θέματα χρηματοδότησης», η χρηματοδότηση, από την πλευρά του Ιδιωτικού φορέα περιλαμβάνει:

α. Χρηματοδότηση με βάση τα ίδια κεφάλαια της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού (ΕΕΣ).

β. Χρηματοδότηση με βάση κεφάλαια που εξασφαλίζει η ΕΕΣ μέσω δανείων, ομολόγων και τιτλοποίησης υφιστάμενων ή μελλοντικών απαιτήσεων.

γ. Αναγκαίες εγγυήσεις ή εξασφαλίσεις που απαιτούνται για παροχή των υποπεριπτώσεων (α) και (β).

δ. Χρηματοδότηση με βάση τις εισροές από την εκμετάλλευση του αντικειμένου της Σύμπραξης κατά την κατασκευαστική περίοδο

Στο ίδιο άρθρο (άρθρο 18 του Ν.3389/2005)ορίζεται ότι οι Δημόσιοι Φορείς μπορούν να:

α) να συμμετέχουν στη χρηματοδότηση του έργου είτε με χρηματική συνεισφορά είτε με συνεισφορά σε είδος.

Οι πηγές από τις οποίες το Δημόσιο μπορεί να αντλήσει χρήματα και να συμμετέχει στη χρηματοδότηση για την υλοποίηση του έργου είναι:

- το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων

- το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, μέσω της αξιοποίησης πόρων των διαρθρωτικών ταμείων της ΕΕ και κυρίως μέσω συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ). Οι πόροι αυτοί μπορεί να προέρχονται από το Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) είτε μέσα από Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ) είτε μέσα από Τομεακά Προγράμματα. Επιπλέον για έργα υποδομών μπορούν να χρησιμοποιηθούν οι πόροι του Ταμείου Συνοχής και επιχειρησιακών εργαλείων όπως το JESSICA, η συνεργασία με IFC- Παγκόσμια Τράπεζα για τη συμπληρωματική χρηματοδότηση των έργων, ο δανεισμός από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Η ΕΤΕπ δανείζεται χρήματα από την παγκόσμια κεφαλαιαγορά και στη συνέχεια τα διαθέτει με τη μορφή δανείων με ευνοϊκούς όρους σε έργα που εξυπηρετούν στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ. Περίπου το 90% των δανείων χορηγούνται εντός της ΕΕ. Στους ευνοϊκότερους όρους περιλαμβάνονται η μακρόχρονη διάρκεια των δανείων (συνήθως 20-25 χρόνια), οι όροι δανεισμού αλλά και η περίοδος χάριτος (όπως η αποπληρωμή των τόκων των δανείων) προσδίδοντας σημαντικά πλεονεκτήματα στην επένδυση των μεγάλων έργων υποδομής. Βασικές προϋποθέσεις αποτελούν τα έργα που υλοποιούνται μέσω των προγραμμάτων να είναι βιώσιμα οικονομικά και τεχνικά και για την ολοκλήρωση του προγράμματος να δίνονται εγγυήσεις τόσο από το κράτος – μέλος όσο και από τρίτους φορείς.

Το δημόσιο πέρα από την συμμετοχή του με χρηματοδοτικούς πόρους συμβάλει κυρίως στην τιτλοποίηση των μετοχών ώστε να διευκολυνθεί η συμμετοχή του Ιδιωτικού τομέα στην παροχή δημόσιων υπηρεσιών.

Οι πηγές από τις οποίες το Δημόσιο μπορεί να συνεισφέρει σε είδος είναι ενδεικτικά οι εξής: παραχώρηση ακινήτων κατά χρήση, παραχώρηση εμπράγματων δικαιωμάτων επί ακινήτων, εκχώρηση δικαιωμάτων εκμετάλλευσης έργων.

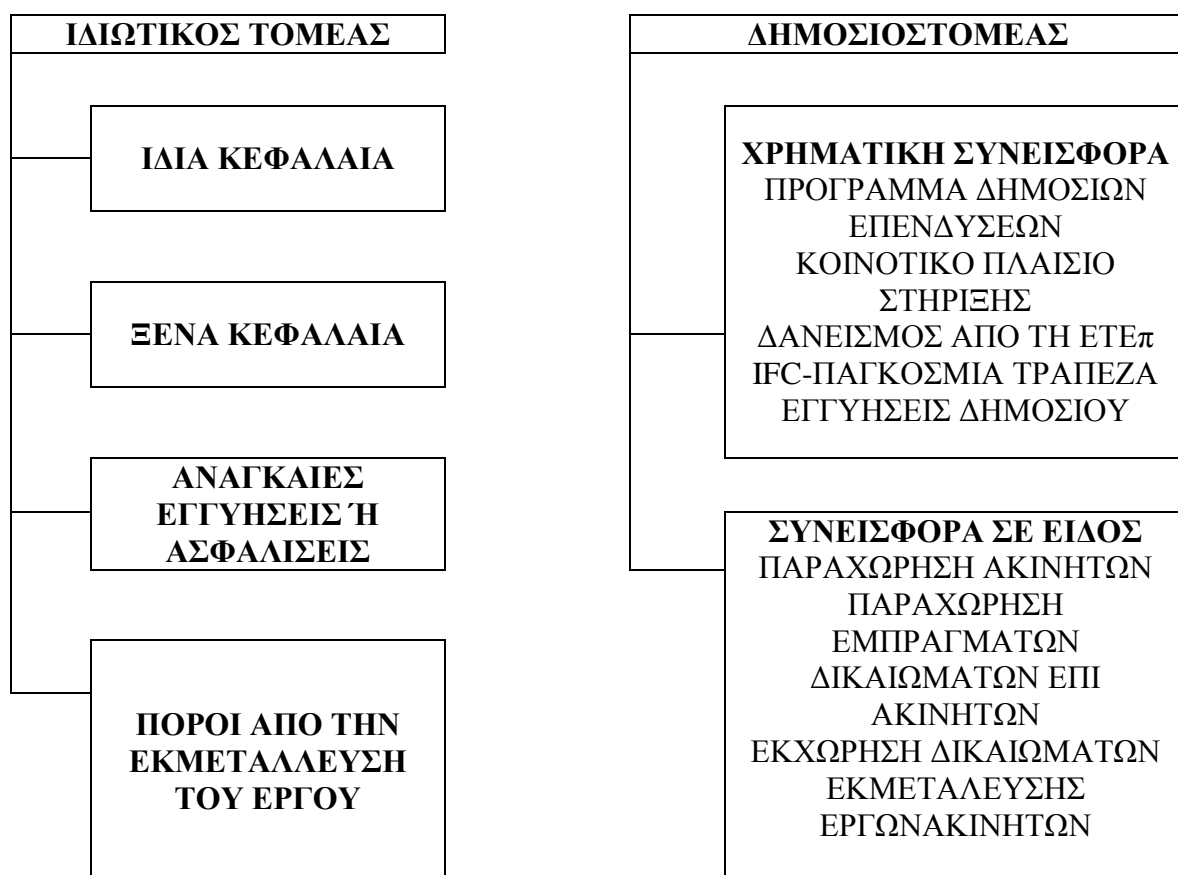
β)συμμετέχουν στην εκμετάλλευση του αντικειμένου της σύμπραξης

γ)η μορφή συμμετοχής πρέπει να προσδιορίζεται με σαφήνεια στην προκήρυξη.

Τέλος για την διευκόλυνση της χρηματοδότησης μετά από αίτηση των Δημόσιων Φορέων το Ελληνικό Δημόσιο μπορεί να εγγυάται έναντι της ΕΕΣ ή των Ιδιωτικών φορέων ή των Δημόσιων Φορέων και υπέρ των Δημόσιων Φορέων για την πληρωμή στο σύνολο ή μέρος των συμβατικών ανταλλαγμάτων σύμφωνα με τις συμβάσεις. (ΕΓΣΔΙΤ, 2006,ΕΓΣΔΙΤ, 2019,ΕΚ, 2021).

Πίνακας 2.5

Δομή της χρηματοδότησης των ΣΔΙΤ (συνοπτικά)



ΠΗΓΗ: Αγγελή Ι.,(2014)(με επεξεργασία)
<http://ikee.lib.auth.gr/record/136351/files/GRI-2015-14289.pdf>

Περαιτέρω με το άρθρο 17 του ν.3389/2005 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στο περιεχόμενο των συμβάσεων τα οποία σχετίζονται με:

-τον τρόπο παραχώρησης της χρήσης ή της εκμετάλλευσης των παγίων στοιχείων από τον Ιδιώτη και τυχόν ανταλλάγματα,

-τον τρόπο χρηματοδότησης για την υλοποίηση του έργου,

-την διαδικασία έγκρισης ή τροποποίησης από το Δημόσιο των χρηματοδοτικών συμβάσεων του Ιδιωτικού Φορέα,

-το ύψος του ανταλλάγματος που θα καταβάλλουν οι χρήστες του έργου, ο τρόπος είσπραξης και αναπροσαρμογής του,

-τον τρόπο επιμερισμού των ωφελειών μεταξύ δημοσίου και ιδιώτη (που θα προκύψουν από την απόδοση των κεφαλαίων).

Στην χρηματοδότηση ενός έργου με ΣΔΙΤ σημαντικά ζητήματα τόσο για το δημόσιο όσο και για τον ιδιώτη/επενδυτή αποτελούν :

- Η επάρκεια πόρων για την ολοκλήρωση του έργου.

- Η αποτελεσματική εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου και η ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού.

- Ο καταμερισμός των κινδύνων.

- Η εξασφάλιση των απαιτούμενων κεφαλαίων με το μικρότερο δυνατό κόστος.

- Η μείωση του πιστωτικού κινδύνου των ιδίων κεφαλαίων των επενδυτών.

- Η μεγιστοποίηση της απόδοσης του επενδυμένου κεφαλαίου και των μερισμάτων

- Η αύξηση των φορολογικών ωφελειών.(ΓΓΣΔΙΤ, 2011, ΕΓΣΔΙΤ, 2006).

Οι χρηματοοικονομικοί κίνδυνοι (πέρα από τους κινδύνους τεχνικής φύσεως) συνίστανται κυρίως:

- στον κίνδυνο της μη ανταπόκρισης των υποχρεώσεων των φορέων που συμμετέχουν στη χρηματοδότηση του έργου,

- στον κίνδυνο αύξησης, πέρα από τις αρχικές εκτιμήσεις, του κόστους του έργου,

- στον κίνδυνο μη προβλέψιμων καθυστερήσεων στην πορεία εκτέλεσης του έργου,

- στον κίνδυνο μείωσης μελλοντικών εσόδων από τη ζήτηση του έργου λόγω αυξημένων εκτιμήσεων ή προσδοκιών.

Επισημαίνεται ότι σε πολλές περιπτώσεις η υπερεκτίμηση στη φάση σχεδιασμού του έργου για την αναμενόμενη ζήτηση ενισχύει τον κίνδυνο να μην ολοκληρωθεί το έργο και τη δυσπιστία του ιδιωτικού τομέα. Η ανάλυση των κινδύνων έχει ως στόχο να ελαχιστοποιηθούν οι διάφοροι κίνδυνοι προκειμένου να δοθούν οι απαιτούμενες εγγυήσεις (Προφυλλίδης και Μποτζώρης, 2006).

Περαιτέρω κρίσιμοι παράγοντες επιτυχίας ή αποτυχίας για τη χρηματοδότηση των έργων με ιδιωτικά κεφάλαια αποτελούν:

-Τα κριτήρια αξιολόγησης της σκοπιμότητας.

Ένα σημαντικό στοιχείο για την προσέλκυση των ιδιωτικών επενδύσεων στη χρηματοδότηση ενός συγκοινωνιακού έργου είναι η αποδοτικότητά, η οποία εκτιμάται είτε με το συντελεστή οφέλους/κόστους είτε με το δείκτη εσωτερικής απόδοσης (IRR) (συνχότερα χρησιμοποιείται ο δείκτης IRR). Για την προσέλκυση ιδιωτικής χρηματοδότησης θα πρέπει ο IRR να είναι μεγαλύτερος από το ευκαιριακό κόστος του κεφαλαίου. Στις μελέτες σκοπιμότητας αξιολογούνται κυρίως χρηματοοικονομικά μεγέθη που σχετίζονται άμεσα με τις χρηματικές ροές του έργου δηλαδή στα έσοδα και τις δαπάνες λειτουργίας. Συνήθως δεν λαμβάνονται υπόψη για τη χρηματοδότηση του έργου οι επιπτώσεις στη μείωση του χρόνου διαδρομής ή στην άρση της απομόνωσης μιας περιοχής ή στη μείωση των ατυχημάτων, κ.λπ.

-Το κόστος κατασκευής και λειτουργίας.

Μία από τις σημαντικότερες παραμέτρους που εξετάζεται, σε συνδυασμό με τη ζήτηση, είναι το κόστος κατασκευής και λειτουργίας του έργου. Στη διαδικασία της χρηματοοικονομικής ανάλυσης ενός έργου το κόστος κατασκευής και λειτουργίας προσεγγίζονται με βάση απολογιστικά στοιχεία άλλων αντίστοιχων έργων, με μεγάλη πιθανότητα αποκλίσεων εκτίμησης και τελικής τιμής. Επιπλέον, σε πιθανή υποτίμηση του κόστους κατασκευής και λειτουργίας ενισχύεται ο κίνδυνος της διακοπής της κατασκευής ή λειτουργίας του έργου ή η διόγκωση των τιμών που είχαν αρχικά προβλεφθεί.

-Η ζήτηση.

Για την εκτίμηση της μελλοντικής ζήτησης χρησιμοποιούνται μαθηματικά μοντέλα πρόβλεψης. Θα πρέπει να διασφαλισθεί η αξιοπιστία του μοντέλου και να ελεγχθεί η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της μελετώμενης παραμέτρου και των παραγόντων που την επηρεάζουν. Παράδειγμα αποτελούν τα αρνητικά αποτελέσματα από υπεραισιόδοξες εκτιμήσεις παραμέτρων. Επίσης στις προβλέψεις κυκλοφορίας πρέπει να συνυπολογιστούν πολλές παράμετροι όπως το ΑΕΠ, κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά του δικτύου, λειτουργικό κόστος αυτοκινήτων κλπ.

-Η τιμολογιακή πολιτική.

Εφόσον δεν προκαθορίζεται η τιμολογιακή πολιτική και πρέπει να εκτιμηθεί, απαιτείται η χρήση υπολογιστικού μοντέλου με το οποίο θα συνυπολογιστεί η επίδραση όλων των μέσων μεταφοράς καθώς και η συμμετοχή του κράτους στη διαμόρφωση της

τιμολογιακής πολιτικής ενός συγκοινωνιακού έργου και ιδιαίτερα ενός οδικού στα αρχικά στάδια λειτουργίας του.

- Μείωση χρόνων διαδρομής, άρση απομόνωσης, μείωση ατυχημάτων, κ.λπ.

Αφορά ωφέλειες που ενώ δεν λαμβάνονται υπόψη από τους ιδιώτες, το κράτος πρέπει να συνεκτιμήσει, όπως η εξοικονόμηση χρόνου που για τα περισσότερα συγκοινωνιακά έργα αποτελεί μία από τις σημαντικότερες συνιστώσες.

Η οικονομική αποτίμηση των επιπτώσεων ενός συγκοινωνιακού έργου από τη μείωση των χρόνων διαδρομής μπορούν να διακριθούν σε:

- μείωση χρόνων διαδρομής που αφορά άμεσα την εργασία και παραγωγή του οποίου το όφελος συνδέεται με την παραγωγική διαδικασία και με το εισόδημα.
- μείωση χρόνων διαδρομής που αφορά μη παραγωγικούς σκοπούς (πχ την αναψυχή). Η κατασκευή ή βελτίωση συγκοινωνιακών υποδομών συμβάλλει ουσιαστικά στην άρση της απομόνωσης, στην ενίσχυση του εμπορίου και την οικονομική μεγέθυνση μιας περιοχής. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι σε περίπτωση κατασκευής και λειτουργίας ενός αεροδρομίου για κάθε 1.000 επιβάτες που θα εξυπηρετεί το αεροδρόμιο θα δημιουργηθούν άμεσα 2,2 νέες θέσεις εργασίας, χωρίς να υπολογισθούν οι νέες θέσεις εργασίας λόγω της αναμενόμενης αύξησης του Α.Ε.Π. της περιοχής (Προφυλλίδης και Μποτζώρης, 2006, ΓΓΣΔΕ, 2011).

Πολύ σημαντικό εργαλείο αξιολόγησης του έργου είναι η μελέτη βιωσιμότητας από τους υποψήφιους (που υποβάλλεται στη β' φάση της διαγωνιστικής διαδικασίας) και περιλαμβάνει εκτιμήσεις για το κόστος, τα έσοδα, τη χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου, των εγγυήσεων του δημοσίου και της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων. Η χρηματοοικονομική αξιολόγηση στοχεύει στην πρόβλεψη των ταμειακών ροών που θα προσδώσουν έσοδα στον ανάδοχο (αφού αφαιρεθούν λειτουργικές δαπάνες, δάνεια, φόροι και λοιπές υποχρεώσεις) ώστε να ικανοποιείται ο στόχος απόδοσης επί των ιδίων κεφαλαίων των επενδυτών (Τσαμπούλας, 2003).

2.6. Ανακεφαλαίωση

Στην πορεία ανάπτυξης των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και των οδικών υποδομών χρησιμοποιήθηκαν χρηματοοικονομικοί μηχανισμοί που στόχευαν κυρίως στη συνεργασία ιδιωτικού και δημόσιου τομέα. Για την ενίσχυση της συνεργασίας αυτής θεσπίστηκαν κανόνες, που υιοθετήθηκαν από όλα τα κράτη μέλη και οικονομικά κριτήρια αξιολόγησης των επενδύσεων προκειμένου να εξασφαλιστούν η απόδοση της επένδυσης και η βιωσιμότητα των υποδομών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΕΡΓΑ ΜΕ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

3.1. Εισαγωγή.

Η χώρα μας συμμετείχε στην κατασκευή των μεγάλων έργων μέσω της σύμπραξης ιδιωτικού και δημόσιου τομέα κυρίως τις τελευταίες τρεις δεκαετίες. Τα έργα που κατασκευάστηκαν χωρίστηκαν σε πρώτη και δεύτερης γενιάς. Παρακάτω παρατίθενται το χρηματοδοτικό σχήμα των έργων αυτών, τα προβλήματα και οι επιπτώσεις που καταγράφηκαν και αξιολογήθηκαν από αρμόδιες υπηρεσίες και επιτροπές σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

3.2. Έργα με ΣΔΙΤ-ΣΠ στην Ελλάδα.

Οι ανάγκες για μεταφορικές υποδομές, σε συνδυασμό με την έλλειψη οικονομικών πόρων για την ανάπτυξη τους, οδήγησε στην αναζήτηση ιδιωτικών κεφαλαίων για την υλοποίησή τους. Η συμμετοχή των ιδιωτικών φορέων στη χρηματοδότηση των μεγάλων έργων υποδομής στην Ελλάδα, κυρίως των οδικών έργων, γίνεται αισθητή στις αρχές της δεκαετίας του 1990 μέσω των συμβάσεων παραχώρησης. Η μορφή παραχώρησης που κυριάρχησε στη χώρα μας είναι η μέθοδος BOT (Build – Operate - Transfer) η οποία εφαρμόστηκε από το Ελληνικό Δημόσιο για την κατασκευή δύο σημαντικών οδικών έργων, της «Γέφυρας Ρίου-Αντίρριου» και της «Αττικής Οδού» (Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας) (Τσαμπούλας, 2003, Γιάνναρος, 2005).

Πίνακας 3.1

Έργα (πρώτης γενιάς) με συμβάσεις παραχώρησης

ΕΡΓΟ	ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ- ΑΝΤΙΡΙΟΥ	ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ (Λεωφ. Ελευσίνας- Σταυρού)
ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ		
ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ (ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟ ΤΗ ΒΟΥΛΗ)	31/7/1995 (14/9/1995)	3/1/1996 (24/4/1996)
ΣΥΜΒΑΤΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ	30 ΕΤΗ	42 ΕΤΗ
ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	5 ΕΤΗ	7,5 ΕΤΗ
ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ & ΠΗΓΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ		
ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	738 εκατ. €	1.246 εκατ. €
ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ	41,5 %	33%
ΔΑΝΕΙΑ	49,1%	50,7%
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	9,4%	12,8%
ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ		
ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ & ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	Όμιλος εμπορικών τραπεζών	Όμιλος εμπορικών τραπεζών
ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	Ελληνικό Δημόσιο	70% των δανείων από το Ελληνικό Δημόσιο, 30% από την ΕΤΕπ
ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ		
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΑΝΑΔΟΧΟΥ	Χαρακτηρίζεται ως επιδότηση κεφαλαίου και δεν υπόκεινται σε κανένα φόρο	Χαρακτηρίζεται ως επιδότηση κεφαλαίου και δεν υπόκεινται σε κανένα φόρο
ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΑ ΑΝΑΔΟΧΟΥ	Απαλλάσσεται από φόρο εισοδήματος και επιστρέφεται ο ΦΠΑ στον ανάδοχο	

ΠΗΓΗ: Προφυλλίδης, Β.Α. και Μποτζώρης, Γ.Ν., (2005),
<https://library.tee.gr/vufind/Record/10062256/Holdings>

Από την ανάλυση των στοιχείων των Συμβάσεων Παραχώρησης στον πίνακα 3.1, πρέπει να σημειωθεί το πολύ χαμηλό ποσοστό συμμετοχής των ιδιωτικών κεφαλαίων στο συνολικό χρηματοδοτικό σχήμα των έργων σε αντίθεση με τις υψηλές εγγυήσεις που παρέχει το Ελληνικό Δημόσιο τόσο για τα δάνεια των αναδόχων όσο και για την κάλυψη των επιχειρηματικών κινδύνων. Τα κύρια αιτία αυτών εστιάζονται στην απουσία σαφούς νομοθετικού πλαισίου αλλά και στην έλλειψη εμπειρίας του δημοσίου φορέα σε τέτοια μορφής έργα (Προφυλλίδης και Μποτζώρης, 2005).

Για την Αττική Οδό, το δημόσιο ανέλαβε τις εγγυήσεις που παρείχαν οι εμπορικές τράπεζες για την φάση λειτουργίας αναλαμβάνοντας ουσιαστικά τον κίνδυνο σε περίπτωση που ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι μικρότερος αυτού που είχε προβλεφθεί (Τσαμπούλας, 2003).

Οι πηγές χρηματοδότησης, των έργων αυτών προέρχονται κυρίως από

-Επιχορηγήσεις (μέσω χρηματοδοτικής συμβολής) του Ελληνικού Δημοσίου που μπορούν να διακριθούν σε κοινοτική και εθνική συμμετοχή.

-Ιδιωτικά κεφάλαια, τα οποία μπορούν να διακριθούν σε δανειακά και ίδια κεφάλαια.

Η παρεχόμενη επιχορήγηση εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου προέρχεται κυρίως από προγράμματα της ΕΕ μέσω του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Π.Α.), του Ταμείου Συνοχής (Τ.Σ.) και επιπλέον μέσω των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης. Το κόστος των έργων καλύφθηκε στα 2/3 με συμμετοχή μέσω των ευρωπαϊκών προγραμμάτων και 1/3 μέσω εθνικής συμμετοχής, από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Γιάνναρος, 2005).

Τα δανειακά κεφάλαια, μπορούμε να τα διαχωρίσουμε σε δάνεια ή πιστώσεις από εμπορικές τράπεζες και δάνεια από εξειδικευμένους οργανισμούς (όπως π.χ. η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων). Κύριο ρόλο στη χρηματοδότηση όλων των έργων είχε η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ). Οι εμπορικές τράπεζες περιορίστηκαν στην έκδοση εγγυητικών επιστολών προς την ΕΤΕπ μέσω των οποίων ανέλαβαν τον κίνδυνο της μη ανταπόκρισης του παραχωρησιούχου στις υποχρεώσεις του (κατασκευαστικός κίνδυνος) (Γιάνναρος, 2005).

Όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω ο καταμερισμός του κινδύνου αποτελεί ένα πολύ σημαντικό ζήτημα στα έργα παραχώρησης. Σε αρκετές περιπτώσεις των συμβάσεων παραχώρησης στη χώρα μας το Δημόσιο εγγυήθηκε για τα δάνεια της ΕΤΕπ και των εμπορικών τραπεζών (σε όλες τις φάσεις του έργου) αλλά και ανέλαβε τον κίνδυνο διακίνησης με τη δέσμευση μιας ελάχιστης ετήσιας επιστροφής, προκειμένου να γίνουν

πιο ελκυστικές για τον Ιδιωτικό τομέα οι επενδύσεις στα έργα αυτά. Περαιτέρω ασκήθηκε έντονη κριτική για τα κοινωνικά οφέλη από τα έργα αυτά (Γιάνναρος, 2005).

Ο έλεγχος των εσόδων των αναδόχων πραγματοποιήθηκε βάσει του δείκτη ROE (Return On Equity - ROE) ο οποίος ισούται : Απόδοση ιδίων κεφαλαίων/μετοχικό κεφάλαιο= Καθαρά κέρδη / Ιδία κεφάλαια. Η μέση αιτούμενη ROE αποτέλεσε το μέσο αξιολόγησης των προσφορών των αναδόχων για τα έργα αυτά και χαρακτηριστικά η μέση αιτούμενη απόδοση επί του μετοχικού κεφαλαίου για την Αττική Οδό ήταν ίση με 11.83% και για τη Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου 11.5% (Τσαμπούλας, 2003).

Τα επόμενα έργα υποδομής μεταφορών υλοποιήθηκαν στα πλαίσια του προγράμματος «Δρόμοι Ανάπτυξης», μετά από περίπου μία δεκαετία, με σκοπό τη δημιουργία ενός σύγχρονου δικτύου αυτοκινητοδρόμων με ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Την περίοδο 1999-2001 ξεκίνησε ο σχεδιασμός των έργων αυτών και οι συμβάσεις υλοποιήθηκαν την περίοδο 2006-2007. Ο συνδυασμός των έργων αυτών με την Εγνατία Οδό ολοκληρώνει το βασικό οδικό δίκτυο της χώρας, επιτρέποντας τη σύνδεση της χώρας με την υπόλοιπη Ευρώπη. Όλοι οι αυτοκινητόδρομοι θεωρούνται ως ένα ενιαίο δίκτυο και ο χρήστης καταβάλλει διόδια σε κάθε τμήμα του (Πετρουτσάτου, 2012).

Στο πλαίσιο της Περιφερειακής Συνοχής της Χώρας και της συναφούς Κοινοτικής Πολιτικής, ο χρήστης πληρώνει για τη χρήση της υποδομής που χρησιμοποιεί και το Δημόσιο, με το σύνολο των εσόδων από όλους τους αυτοκινητοδρόμους, αποπληρώνει τα άλλα τμήματα του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων που κατασκευάζονται την τρέχουσα περίοδο. Πρόκειται για την πολιτική αλληλοστήριξης (crosssubsidy) που εφαρμόστηκε σε πολλές χώρες της νότιας Ευρώπης, προκειμένου να αναπτύξουν γρήγορα τα δίκτυα των αυτοκινητοδρόμων τους. Δηλαδή, πρώτα κατασκευάστηκαν τα τμήματα με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο, κυρίως μεταξύ μεγάλων αστικών κέντρων (π.χ. Ρώμη – Φλωρεντία – Μιλάνο) και με τα έσοδα από τα διόδια τους κατασκευάστηκαν οι περιφερειακοί αυτοκινητόδρομοι (π.χ. Ρώμη-Φλωρεντία-Μιλάνο, Σικελία) (ΓΓΣΔΕ, 2011).

Οι πέντε αυτοκινητόδρομοι που παρουσιάζονται παρακάτω υλοποιήθηκαν με τη μέθοδο παραχώρησης BOT και είναι: i. Η «Ιονία Οδός» ii. Ο «Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου» iii. Η «Ολυμπία Οδός» iv. Ο «Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας (Ε65)» v. Ο «Αυτοκινητόδρομος ΜΟΡΕΑΣ.

Η διαφορά αυτών των νέων συμβάσεων παραχώρησης σε σχέση με τα προηγούμενα έργα αφορά στη διαχείριση του έργου που παραμένει στον ανάδοχο για ολόκληρη την περίοδο παραχώρησης, συνήθως 30 χρόνια, ενώ τα προηγούμενα έργα, της Αττικής Οδού

και της Γέφυρας Ρίου-Αντίρριου, επιστρέφουν στο Δημόσιο όταν ο παραχωρησιούχος επιτύχει ένα ανώτατο όριο απόδοσης ιδίων κεφαλαίων. Στον πίνακα 3.2 βλέπουμε ότι το κόστος δανεισμού είναι μικρότερο στα έργα που έχουν προβλεφθεί αυξημένα έσοδα διοδίων (κατά την περίοδο κατασκευής) και τη μικρή συμμετοχή των ιδίων κεφαλαίων 6-12% σε σχέση με τη συμμετοχή των τραπεζών που κυμαίνεται 7-57%.

Πίνακας 3.2

Χρηματοδοτικό σχήμα των έργων (Δεύτερης Γενιάς) με σύμβαση παραχώρησης.

ΕΡΓΟ	ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ	ΑΥΤΟΚ/ΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ	ΑΥΤΟΚ/ΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (E65)	ΑΥΤΟΚ/ΜΟΣ ΜΟΡΕΑ
ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ	23,62%	22,76%	20,66%	31,06%	31%
ΕΣΟΔΑ ΔΙΟΔΙΩ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ	56,55%	22,95%	32,12%	2,58%	10,38%
ΔΑΝΕΙΑΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	7,20%	43,83%	40,39%	57,08%	49,09%
ΜΕΤΟΧΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	12,63%	10,46%	6,83%	9,28%	9,53%

ΠΗΓΗ: Πετρουτσάτου, Κ., (2012), [m2571_petroutsatou.pdf](http://m2571.petroutsatou.pdf) (tee.gr)

Η απόδοση των ιδίων και δανειακών κεφαλαίων που δεσμεύτηκαν για τα έργα αυτά, βασίστηκε στο δείκτη του Εσωτερικού Ρυθμού Απόδοσης Κεφαλαίου (IRR - Internal Rate of Return). Αν ο εσωτερικός βαθμός απόδοσης είναι μεγαλύτερος ή ίσος με την απαιτούμενη απόδοση η επένδυση γίνεται αποδεκτή. Σε αντίθετη περίπτωση απορρίπτεται. Ο δείκτης IRR των έργων αυτών υπολογίστηκε σε: Ιονία Οδός 9.3%, Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου 9.04%, Ολυμπία Οδός 15.09%, Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας 8.3%, Αυτοκινητόδρομος ΜΟΡΕΑΣ 10.47% (Πετρουτσάτου, 2012).

Τα έσοδα από τα τέλη διοδίων καλύπτουν μεγάλο μέρος του κόστους κατασκευής, των εξόδων λειτουργίας, της συντήρησης, της αποπληρωμής των δανείων, της επιστροφής των μετοχικών κεφαλαίων και παρέχουν στο Δημόσιο το μερίδιο των εσόδων του. Πρέπει να σημειωθεί ότι μεγάλο μέρος των έργων (π.χ. ΠΑΘΕ) είχαν κατασκευαστεί από το Δημόσιο και όταν ολοκληρωθήκαν μέσω των συμβάσεων παραχώρησης δόθηκαν για εκμετάλλευση στους παραχωρησιούχους. Εύλογα λοιπόν ο δημόσιος φορέας προσδοκά να ανακτήσει τις πληρωμές του (τουλάχιστον για τα πιο πρόσφατα κατασκευασμένα τμήματα) μέσω της κατανομής των εσόδων. Τα έσοδα των διοδίων επιμερίζονται σε Δημόσιο & παραχωρησιούχος, στους αυτοκινητοδρόμους που

παρουσιάζουν υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους, όπως η Ιονία Οδός, ο Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου και η Ολυμπία Οδός, ενώ για τους άλλους με χαμηλό φόρτο κυκλοφορίας όπως ο Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας και ο Αυτοκινητόδρομος ΜΟΡΕΑΣ, προβλέπεται, με βάση των όρων της σύμβασης, επιδότηση λειτουργίας από το Δημόσιο εφόσον τα έσοδα είναι λιγότερα από το προσυμφωνημένα. Οι πληρωμές προς το Δημόσιο προηγούνται όλων των πληρωμών του παραχωρησιούχου και ακολουθούν οι δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης, η εξυπηρέτηση του χρέους των δανείων και τέλος τα μερίσματα των μετόχων (ΓΓΣΔΕ, 2011).

3.3. Αξιολόγηση της εξέλιξης των έργων στην Ελλάδα.

Η Ελλάδα είναι ο μεγαλύτερος αποδέκτης συνεισφορών της ΕΕ, έχοντας λάβει το 59 % του συνολικού ποσού (για έργα σε όλη την ΕΕ) που αντιστοιχεί σε 3,3 δισεκατομμύρια ευρώ. Το ελληνικό δημόσιο επέλεξε τη μέθοδο των ΣΔΙΤ και πιο συγκεκριμένα των Συμβάσεων Παραχώρησης (ΣΠ) προκειμένου να εξασφαλίσει ιδιωτικές πηγές χρηματοδότησης, χωρίς τις οποίες, κατά κυρίαρχη άποψη, τα έργα δεν θα είχαν υλοποιηθεί (ΕΕΣ/Ε.Ε.αρ.9, 2018).

Σε αξιολόγηση της ΕΕ τριών αυτοκινητόδρομων στη χώρα μας (Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας, Ολυμπία Οδός και αυτοκινητόδρομος «Μορέας»), μεταξύ Μαΐου 2016 και Σεπτεμβρίου 2017, διαπιστώθηκε ότι το κόστος ανά χιλιόμετρο αυξήθηκε έως και κατά 69 %, ενώ παράλληλα το αντικείμενο των έργων μειώθηκε έως και κατά 55 % (ΕΕΣ/Ε.Ε. αρ.9, 2018).

Η κατάσταση αυτή οφείλεται κυρίως:

- στην οικονομική κρίση που με τα συνεπακόλουθα (μείωση της αγοραστικής δύναμης, αύξηση των τιμών των καυσίμων, ανασφάλεια εργασίας, κλπ) οδήγησε στη δραματική μείωση των όγκων κυκλοφορίας (κατά περίπου 50 % σε σχέση με τα απαισιόδοξα σενάρια) και κατά συνέπεια τη μείωση των εσόδων,
- στην χρηματοπιστωτική κρίση που οδήγησε την χώρα σε υψηλά επιτόκια δανεισμού και τις τράπεζες να προσπαθούν να αποδεσμεύσουν τα δανειακά τους κεφάλαια από τα έργα στα οποία είχαν χαμηλά επιτόκια,
- στην ελλιπή προετοιμασία των έργων από τον δημόσιο τομέα, που οδήγησε στη σύναψη συμβάσεων με ιδιώτες/παραχωρησιούχους, χωρίς τη δέουσα αποτελεσματικότητα (ΓΓΣΔΕ,2011, ΕΕΣ/Ε.Ε. αρ. 9, 2018).

Η κατασκευή ή αναβάθμιση του οδικού δικτύου συνολικά 744 χιλιομέτρων (174 χιλιομέτρων για τον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας, 365 χιλιομέτρων για την

Ολυμπία Οδό και 205 χιλιομέτρων για τον αυτοκινητόδρομο «Μορέας»), ανατέθηκε στο πλαίσιο τριών διαδικασιών υποβολής προσφορών, σε αντιδιαστολή με τα ισχύοντα του παρελθόντος όταν η κατασκευή αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα γινόταν με τις παραδοσιακές διαδικασίες δημόσιων συμβάσεων. Επίσης διαπιστώθηκε ότι τα δυνητικά οφέλη των ΣΔΙΤ(όπως έχουν αναφερθεί παραπάνω) δεν επιτεύχθηκαν λόγω της μη ολοκλήρωσης των υποδομών εντός του προβλεπόμενου χρονοδιαγράμματος και προϋπολογισμού. Η κατασκευή των τριών αυτοκινητόδρομων καθυστέρησε σημαντικά (κατά μέσο όρο τέσσερα έτη) και η αναδιαπραγμάτευση των έργων είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους κατά 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ, το οποίο επιβάρυνε τον δημόσιο τομέα αλλά και την ΕΕ με το ποσοστό συγχρηματοδότησης να ανέρχεται περίπου στο 36 %, ενώ παράλληλα το αντικείμενο των δύο έργων μειώθηκε σε μεγάλο βαθμό (ΕΕΣ/Ε.Ε. αρ. 9,2018).

Την κύρια πηγή χρηματοδότησης των έργων αποτελούν τα έσοδα των διοδίων τελών τα οποία εισπράττει ο εταίρος ιδιώτης. Το δημόσιο δεν ζήτησε ποτέ τις μελέτες των κυκλοφοριακών φόρτων διότι ο κίνδυνος της ζήτησης (κυκλοφορία)δεσμεύει τον ιδιώτη / παραχωρησιούχο. Πρέπει να σημειωθεί ότι η πρόβλεψη της κυκλοφορίας βασίζεται κυρίως στην πρόβλεψη εξέλιξης του ΑΕΠ που για την περίοδο αυτή δεν ήταν ενθαρρυντική για τις επενδύσεις στη χώρα. Η μείωση των εσόδων επηρέασε την οικονομική ισορροπία των συμβάσεων οδηγώντας στη διακοπή της χρηματοδότησης από τους δανειστές που απαίτησαν την επιβεβαίωση της βιωσιμότητας των έργων, με αποτέλεσμα την άμεση αναστολή των κατασκευαστικών εργασιών. Αναλυτικότερα, μεταξύ του 2011 και της επανεκκίνησης, η πτώση των εσόδων λόγω της μείωσης του κυκλοφοριακού φόρτου ήταν κατά τουλάχιστον 63 % για τον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας, 49 % για την Ολυμπία Οδό και 20 % για τον Μορέα (σε σύγκριση με τις προβλέψεις) (ΓΤΣΔΕ, 2011).

Βάση της συμβατικής ρήτρας που συνδέει την “ουσιώδη δυσμενή επίπτωση από “γεγονός ανωτέρας βίας”(ένα γεγονός που οι συνέπειες του που δε θα μπορούσαν να είχαν προβλεφθεί ή αποτραπεί από κανένα από τα συμβαλλόμενα μέρη)με την αθέτηση ή μη ανταπόκριση των υποχρεώσεων του δανειζόμενου/ιδιώτη και συνυπολογίζοντας τις συνέπειες από την καταγγελία των συμβάσεων παραχώρησης είτε εκ μέρους των δανειστών είτε εκ μέρους του δημοσίου, υπήρχαν δύο εναλλακτικά σενάρια για το ελληνικό δημόσιο: α) να σταματήσουν την κατασκευή των αυτοκινητόδρομων και κατά συνέπεια δικαστικές διαδικασίες με ενδεχόμενο καταβολής ποινικών ρητρών και αποζημιώσεων και β) επαναδιαπραγμάτευση των συμβάσεων με τους παραχωρησιούχους

(και τους δανειστές) για την αποκατάσταση της βιωσιμότητά τους και πρόσθετο κόστος για το Δημόσιο (ΕΕΣ/Ε.Ε. αρ. 9, 2018, ΓΤΣΔΕ, 2011).

Πίνακας 3.3

Καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων μετά την «επανεκκίνηση»

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ	Αυτ/μος Κεντρικής Ελλάδας	Ολυμπία Οδός	Αυτ/μος Μορέας
Ημ/νία έναρξης παραχώρησης	31/3/2008	4/8/2008	3/3/2008
Αρχική ημ/νία ολοκλήρωσης	30/9/2013	3/8/2014	31/8/2012
Ημ/νία αναστολής εργασιών	26/6/2011	26/6/2011	30/11/2013
Αναθεωρημένη προβλεπόμενη ημ/νία ολοκλήρωσης μετά την επανεκκίνηση	31/12/2015	31/12/2015	30/4/2015
Εκτιμώμενη / πραγματική ημ/νία ολοκλήρωσης έργου	31/8/2017	31/8/2017	31/12/2016
Καθυστερήση σε μήνες σε σύγκριση με την αρχική ημ/νία ολοκλήρωσης	47	37	52

ΠΗΓΗ: Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο /Ειδική Έκθεση αρ.9, 2018.

<https://www.eca.europa.eu/>

Μετά από σχεδόν τρία χρόνια διαπραγματεύσεων υπογράφηκαν οι νέες συμβάσεις, για την Ολυμπία Οδό και τον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας Ε-65 τον Νοέμβριο του 2013 ενώ για τον αυτοκινητόδρομο «Μορέας» τον Δεκέμβριο του 2015, σηματοδοτώντας την «επανεκκίνηση» των έργων. Οι καθυστερήσεις και οι αλλαγές (όπως παρουσιάζονται τον πίνακα 3.3) καθώς και η ανεπαρκής προετοιμασία των έργων είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση της περιόδου εκμετάλλευσης, ουσιαστικά το χρονικό διάστημα της προσδοκώμενης κερδοφορίας των επενδυτών, γιατί ενώ η ημερομηνία λήξης των παραχωρήσεων δεν άλλαξε, αναβλήθηκε η κατασκευή σημαντικών τμημάτων των αυτοκινητόδρομων (45 % για την Ολυμπία Οδό και 55 % για τον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας) και παρατάθηκε η προθεσμία ολοκλήρωσης των τριών έργων επιβαρύνοντας το ελληνικό δημόσιο (ΕΕΣ/Ε.Ε. αρ. 9, 2018).

Επιπλέον, το δημόσιο κατέβαλε σχεδόν 1,2 δισεκατομμυρίων ευρώ: α) 470 εκατομμύρια ευρώ ως πρόσθετη χρηματοδοτική συνεισφορά (εκ των οποίων 422 εκατομμύρια ευρώ από κονδύλια της ΕΕ) για τις περιόδους κατασκευής της Ολυμπίας Οδού και του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας, για τα χρηματοδοτικά ελλείμματα

που δημιουργήθηκαν από τη μείωση των εσόδων και την αύξηση του χρηματοοικονομικού κόστους των έργων λόγω της χρηματοπιστωτικής κρίσης και β) 705 εκατομμύρια ευρώ, ως αποτέλεσμα των καθυστερήσεων του δημόσιου τομέα σε διαδικασίες που σχετίζονται με αρχαιολογικά ευρήματα, περιβαλλοντικές άδειες και απαλλοτριώσεις, στους παραχωρησιούχους για την επιτάχυνση των έργων (ΕΕΣ/Ε.Ε. αρ. 9, 2018).

Πίνακας 3.4

Κόστος ελεγχθέντων έργων πριν από και μετά την «επανεκκίνηση»

Αυτοκινητόδρομοι	Κεντρικής Ελλάδας	Ολυμπία Οδός	Μορέας
Αρχική πρόβλεψη			
Μήκος σε χλμ.	174,0	365,0	205,0
Συνολικό κόστος του έργου σε εκατ. ευρώ	2 375,0	2 825,0	1 543,0
Συνολικό κόστος του έργου σε εκατ. ευρώ ανά χλμ.	13,7	7,7	7,5
Μετά την επανεκκίνηση			
Μήκος οδού σε χλμ.	79,0	202,0	205,0
Συνολικό κόστος του έργου σε εκατ. ευρώ	1 594,0	2 619,0	1 791,0
Εκ των οποίων:			
Πρόσθετη χρηματοδοτική συνεισφορά του Δημοσίου: 469,9 εκατ. ευρώ	231,4	238,5	-
(εκ των οποίων συγχρηματοδοτούμενα από την ΕΕ: 422,1 εκατ. ευρώ)	203,6	218,5	-
Πληρωμές του Δημοσίου προς τους παραχωρησιούχους: 705,2 εκατ. ευρώ	181,4	439,7	84,1
Συνολικό κόστος έργου σε εκατ. ευρώ ανά χλμ.	20,2	13,0	8,7

ΠΗΓΗ: Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο (ΕΕΣ, 2018) Ειδική Έκθεση αρ.9, 2018.
<https://www.eca.europa.eu/>

Όπως αποτυπώνεται στον πίνακα 3.4 το συνολικό κόστος του έργου της Ολυμπίας Οδού ανά χιλιόμετρο αυξήθηκε κατά 69 %, (από 7,7 σε 13 εκατομμύρια ευρώ ανά χιλιόμετρο) ενώ το μήκος κατασκευή του μειώθηκε κατά 45 %, ομοίως, για τον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας το συνολικό κόστος του έργου ανά χιλιόμετρο αυξήθηκε κατά 47 % (από 13,7 σε 20,2 εκατομμύρια ευρώ ανά χιλιόμετρο) ενώ συρρικνώθηκε το μήκος του κατά 55 % (ΕΕΣ/Ε.Ε. αρ. 9, 2018).

Οι καθυστερήσεις αυτές με τα συνεπακόλουθα που αναφέρθηκαν δεν είχαν μόνο οικονομική επιβάρυνση αλλά είχαν αντίκτυπο στον στόχο της επέκτασης του ελληνικού οδικού δικτύου και αλυσιδωτές συνέπειες στον ευρωπαϊκό σχεδιασμό ΔΕΔ-Μ.

Η επιλογή της μεθόδου των ΣΔΙΤ δεν εξυπηρέτησε την αποφυγή αισιόδοξων σεναρίων όσον αφορά τη μελλοντική ζήτηση και χρήση των σχεδιαζόμενων υποδομών. Ο συνδυασμός εμπειρογνωμοσύνης του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα κατά τον σχεδιασμό μιας ΣΔΙΤ στοχεύει στην αποτύπωση ρεαλιστικών εκτιμήσεων σε σχέση με τη μελλοντική χρήση της σχεδιαζόμενης υποδομής. Το γεγονός ότι οι πληρωμές επιμερίζονται σε διάστημα 20-30 ετών μειώνει την πίεση για βελτιστοποίηση του αντικειμένου του έργου βάσει των πραγματικών αναγκών. Επίσης αυξάνεται ο κίνδυνος ανάθεσης περισσότερων και μεγαλύτερων έργων από τα αναγκαία ή από εκείνα που με βάση την οικονομική δυνατότητα θα κατασκεύαζε το δημόσιο. Η κατάσταση αυτή συχνά χαρακτηρίζεται ως «ψευδαίσθηση όσον αφορά την οικονομική προσιτότητα». Έτσι σε συνδυασμό με τα υπεραισιόδοξα σενάρια για τη μελλοντική ζήτηση και χρήση μπορεί να οδηγήσει σε υποχρησιμοποίηση των έργων, με αποτέλεσμα η οικονομική αποδοτικότητα και τα οφέλη των έργων να υπολείπονται των προσδοκιών (ΕΕΣ/Ε.Ε. αρ. 9, 2018, ΕΕΣ/Π.Ε.,2018).

Στην περίπτωση της Ελλάδας υπάρχει πάντα ο κίνδυνος της υποχρησιμοποίησης του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας και τμήματος του αυτοκινητόδρομου «Μορέας» (Λεύκτρο - Σπάρτη). Στην περίπτωση του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας E-65 είχαν προβλεφθεί χαμηλά επίπεδα κυκλοφορίας κυρίως για το πρώτο έτος λειτουργίας (αναμένονταν μόλις 4.832 οχήματα ημερησίως) που με βάση τα κριτήρια χρηστής δημοσιονομικής διαχείρισης δεν δικαιολογεί την κατασκευή αυτοκινητόδρομου. Το 2013, οι εκτιμήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου μειώθηκαν σε 1.792 οχήματα ημερησίως, περίπου 63 % σε σύγκριση με τις αρχικές εκτιμήσεις. Εντούτοις, κατά την φάση των προδιαγραφών του έργου, δεν εξετάστηκαν εναλλακτικές επιλογές, με μικρότερο κόστος από την κατασκευή αυτοκινητόδρομου (Σύμφωνα με την ειδική έκθεση αριθ. 5/2013 του ΕΕΣ με τίτλο «Αξιοποιούνται ορθά τα κονδύλια που διατίθενται για τα οδικά δίκτυα στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής της ΕΕ;», σε σύγκριση με την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων θα μπορούσε να επιλεγεί η κατασκευή οδών ταχείας κυκλοφορίας, των οποίων το κόστος υπολογιζόταν φθηνότερο κατά μέσο όρο 43 %). Αν λάβουμε υπόψη και το αντικείμενο του έργου που μειώθηκε σημαντικά (λόγω της αναβολής της κατασκευής του νότιου και βόρειου τμήματος που θα τον συνέδεαν με τους άλλους υφιστάμενους αυτοκινητόδρομους), καθώς και ότι τα μελλοντικά επίπεδα

κυκλοφορίας αναμένεται να είναι ακόμα χαμηλότερα από τις ήδη χαμηλές εκτιμήσεις, μπορούμε να θεωρήσουμε ότι η υποδομή υποχρησιμοποιείται σε σημαντικό βαθμό (ΓΤΣΔΕ,2011, ΕΕΣ/Ε.Ε. αρ. 9,2018).

3.4. Προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

Από το 2010 το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο έχει δημοσιεύσει εκθέσεις με παρατηρήσεις, συστάσεις και συμπεράσματα για την διαχείριση των έργων με σδιτ στον τομέα των μεταφορών με σκοπό την βελτίωση τους τόσο από την ΕΕ όσο και από τα κράτη μέλη.

Τα κυριότερα ζητήματα αφορούν:

-την αντιστοίχιση των στόχων με τους πόρους. Δεδομένου του χρόνου που απαιτείται για την ολοκλήρωση των έργων προτείνεται εμπειριστατωμένη ανάλυση κόστους και οικονομικών πόρων κατά τη διαδικασία σχεδιασμού των έργων προκειμένου να είναι εφικτοί οι στόχοι εντός του πλαισίου του προϋπολογισμού. Επιπλέον οι φιλόδοξοι πολιτικοί στόχοι χωρίς διασφάλιση των αντίστοιχων πόρων επηρεάζουν την αξιοπιστία της πολιτικής που εφαρμόζεται.

-την ευθυγράμμιση των εθνικών αποφάσεων για τις υποδομές με τις προτεραιότητες της ΕΕ. Ενώ ο σχεδιασμός των ΔΕΔ-Μ γίνεται σε ευρωπαϊκό επίπεδο τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την υλοποίηση των έργων με αποτέλεσμα, καθυστερήσεις ή αναβολές τόσο στην υλοποίηση των έργων όσο και ως προς τη δέσμευση της εφαρμογής της ευρωπαϊκής πολιτικής, να εμποδίζουν την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου δικτύου και τα αναμενόμενα οφέλη από αυτό.

-την θέσπιση αποτελεσματικών εργαλείων επιβολής της ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

Η έλλειψη ευθυγράμμισης των ευρωπαϊκών προτεραιοτήτων με τις αποφάσεις των κρατών μελών αλλά και της εθνικής νομοθεσίας αποτελεί εμπόδιο στην ανάπτυξη, ειδικά, των διασυνοριακών συνδέσεων και κατά συνέπεια στην εξυπηρέτηση του στόχου μιας διαλειτουργικής ενιαίας αγοράς μεταφορών.

-την ενίσχυση της προστιθέμενης αξίας της χρηματοδότησης της ΕΕ. Δεδομένης της συμμετοχής της ευρωπαϊκής χρηματοδότησης, θα πρέπει να υπάρχει καλύτερος συντονισμός και στόχευση σε επενδύσεις που επικεντρώνονται σε έργα υψηλότερης προτεραιότητας τα οποία αποδίδουν μεγαλύτερα οικονομικοκοινωνικά, περιβαλλοντολογικά κλπ οφέλη.

-την βελτίωση της διαχείρισης των έργων. Πέρα από την αντιστοίχιση των πόρων με τους στόχους απαιτείται εμπειριστατωμένη ανάλυση κόστους και οφέλους, απλούστευση των κανόνων υλοποίησης των έργων και ενίσχυση της παρακολούθησης σε όλα τα στάδια υλοποίησης τους. Απαιτείται δηλαδή καλύτερος σχεδιασμός (ανάγκες-πόροι-προβλέψεις-παράμετροι-κόστος-όφελος) που να αποφέρουν βιώσιμα αποτελέσματα, βελτίωση των διοικητικών διαδικασιών για την τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων και παρακολούθηση για την εγγύηση των στόχων. Επιμέρους πολύ σημαντικές παρεμβάσεις πρέπει να γίνουν προς διευκόλυνση της σύστασης ΣΔΙΤ μέσω της ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων σε ΣΔΙΤ και κυρίως της αντιμετώπισης των συνεπειών των αναθεωρημένων συμβάσεων.

-την συντήρηση και ανανέωση της υφιστάμενης υποδομής. Η ποιότητα των υποδομών αποτελεί προϋπόθεση της αποδοτικότητας, της ασφάλειας και της βιωσιμότητας τους. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε πόρισμα της το 2018 (TransportintheEuropeanUnion) επισήμανε ότι οι προϋπολογισμοί συντήρησης είναι ανεπαρκής με αποτέλεσμα την υποβάθμισης των υποδομών.

-την ενίσχυση της προσπάθειας μεταφοράς αγαθών με άλλους τρόπους πλην των οδικών. Στην προσπάθεια μείωσης ανθρακούχων εκπομπών, εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής επιδιώκεται η προώθηση εναλλακτικών μορφών ενέργειας κίνησης, η ενίσχυση των πολυτροπικών μεταφορών και η μείωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών με τη μετατόπιση τους σε άλλα μέσα (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2009, ΕΕΣ/ Π.Ε., 2018).

Στην Ελλάδα η συζήτηση για τα προβλήματα και τα οφέλη των σδιτ και των σπ έχει ξεκινήσει από πολύ νωρίς και διογκώθηκε με τα έργα δεύτερης γενιάς, ειδικά την περίοδο της οικονομικής κρίσης.

Οι κυριότερες προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν εντοπίζονται στον ελλιπή σχεδιασμό, στη διαδικασία πολιτικής συναίνεσης, στις καθυστερήσεις και την κατανομή των κινδύνων, που περιορίζουν το θετικό οικονομικό αντίκτυπο (μόνο το ανεκτέλεστο των επενδύσεων μέχρι το 2024 στα οδικά έργα υπολογίζεται σε 4,3 δις. Ευρώ) (PWC, 2019).

Η επιτυχία ενός προγράμματος υποδομών προϋποθέτει ένα εθνικό μακροχρόνιο στρατηγικό όραμα, όπου θα εντοπίζονται οι επενδύσεις που πρέπει να υλοποιηθούν και θα καθορίζεται η προτεραιότητά τους, με διαυγή κριτήρια αξιολόγησης για την επιλογή και τον τρόπο υλοποίησης των έργων, την προώθηση διαδικασιών διαβούλευσης και τον συντονισμό σε όλα τα επίπεδα της διοίκησης (IOBE, 2019). Καθυστερήσεις έχουν

εντοπιστεί σε όλες τις φάσεις των έργων, τόσο από το Δημόσιο όσο και από τους Ιδιώτες και σχετίζονται με ανεπαρκείς προκαταρκτικές εργασίες (απαλλοτριώσεις, αρχαιολογίες κλπ), με ελλείψεις μελετών (προδιαγραφές, τιμές), με προβληματικά σημεία στο σύστημα δημοπράτησης των έργων, με ελλειπείς μηχανισμούς ελέγχου και επίβλεψης, κλπ (Γιάνναρος, 2005, PWC, 2019). Λαμβάνοντας υπόψη το χαμηλό ποσοστό συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στα έργα, το αυξημένο κόστος και τα επισφαλή έσοδα, η ανάλυση των κινδύνων και η ορθή κατανομή τους μεταξύ των συμβαλλομένων φορέων αποτελούν το σημείο «κλειδί» για την επιτυχία του επενδυτικού σχεδίου ως προς τη βιωσιμότητα του έργου(Προφυλλίδης και Μποτζώρης, 2005).

Σύμφωνα με την Έκθεση ΣΔΙΤ 2018 της Παγκόσμιας Τράπεζας η χώρα μας κατατάχθηκε στη 3^η θέση (ανάμεσα σε 135 χώρες) παγκοσμίως στον τομέα των "Βέλτιστων Διαγωνιστικών Διαδικασιών σε έργα ΣΔΙΤ" και για τα επόμενα χρόνια προωθούνται 12 νέα έργα συνολικού ύψους 1,7 δις ευρώ συμπεριλαμβανομένου του ΒΟΑΚ (Χερσόνησος –Νεάπολη και του οδικού άξονα Νοτιοδυτικής Πελοποννήσου (Καλαμάτα-Ρυζόμυλος-Πύλος -Μεθώνη) (ΕΓΣΔΙΤ, 2019).

Στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (2019) του Υπουργείου Μεταφορών & Υποδομών στους στρατηγικούς στόχους περιλαμβάνονται η ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης και αποδοτικότητας, η ενίσχυση της συνδεσιμότητας των περιφερειακών με τις διεθνείς μεταφορές, η διασφάλιση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, η ασφάλεια και η προστασία των μεταφορών με στόχο την ανάδειξη της Ελλάδας σε κόμβο εφοδιαστικής αλυσίδας στη Νότια Ευρώπη.

3.5. Ανακεφαλαίωση.

Τα τελευταία είκοσι χρόνια κατασκευάστηκαν μεγάλα έργα οδικών υποδομών στη χώρα μας μέσω των συμπράξεων ιδιωτικού και δημόσιου τομέα και κυρίως με το μοντέλο των συμβάσεων παραχώρησης, έργα αναγκαία για την εμπορική σύνδεση με την Ευρώπη και δεδομένης της οικονομικής κρίσης, μοχλός οικονομικής ανάκαμψης. Η συζήτηση και οι προβληματισμοί για τα θετικά και αρνητικά αποτελέσματα στην υλοποίηση των έργων είναι συνεχής τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Το ζητούμενο πλέον είναι, εφόσον έχουν εντοπιστεί και καταγραφεί τα προβλήματα, να αντιμετωπιστούν, λαμβάνοντας υπόψη τους γρήγορους ρυθμούς των νέων προκλήσεων που δημιουργούνται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ

4.1. Εισαγωγή.

Στο κεφάλαιο αυτό θα εξεταστούν οι προσπάθειες ανάπτυξης των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων στα πλαίσια των ΔΕΔ-Μ και εναρμόνισης με τις ευρωπαϊκές οδηγίες τόσο για την λειτουργία των αυτοκινητοδρόμων όσο και ως προς τον τρόπο υπολογισμού και είσπραξης των διοδίων τελών αλλά και της προώθησης σύγχρονων συστημάτων ηλεκτρονικής διαχείρισης των οδικών υποδομών.

4.2. Η εφαρμογή διοδίων τελών.

Η πρώτη εμφάνιση των διοδίων τελών έγινε με το Νόμο 68/1847 «Περί δημοτικών φόρων» γνωστά ως «Διαπύλια Τέλη». Ήταν μια μορφή έμμεσης φορολογίας που επιβαλλόταν στα προϊόντα που εισάγονταν σε ένα δήμο από άλλους της επικράτειας. Η είσπραξη γινόταν από δημοτικούς εισπράκτορες σε συγκεκριμένα σημεία στην είσοδο των πόλεων, οι οποίοι στέκονταν σε λιθόκτιστα κτίσματα που ονομάζονταν «Φόροι», και φορολογούσαν τα υποζύγια και τα κάρα που μετέφεραν προϊόντα. Γενικότερα «...ως διαπύλια τέλη νοούνται οι φόροι και τα τέλη, τα οποία εισπράττονται υπό των Δήμων και Κοινοτήτων, του Κράτους, των Λιμενικών Ταμείων, Ταμείων Αγροφυλακής, Οδοποιίας και άλλων πολυαρίθμων και πολυωνύμων οργανισμών, παρουσιάζεται πάντοτε ως νέον και επίκαιρον θέμα, καίτοι είναι παλαιόν. Αι κατά το παρελθόν καταβληθείσα προσπάθειαι (Τρικούπη 1887 και 1894, Βενιζέλου 1914 και 1920) προς ρύθμισιν ενός τόσον θεμελιώδους διά την εθνικήν οικονομίαν ζητήματος εναυάγησαν, διότι η υποκατάστασις των εσόδων, άτι να ήντλουν οι Δήμοι και αι Κοινότητες εκ των διαπυλίων τελών δι' άλλων φόρων, ενεφάνιζε δυσχερείας» (Νιφορόπουλος, 2019).

Ακολούθησαν αρκετοί νόμοι που κατοχύρωναν την επιβολή αυτού του φόρου. Μεταξύ των άλλων με το νόμο 269/1858 «Περί οδοποιίας» καθιερώθηκαν επιπλέον τέλη για την χρηματοδότηση επισκευών και συντήρησης των δημοσίων οδών.

Η παρούσα διαμόρφωση του κύριου εθνικού οδικού δικτύου στην Ελλάδα βασίζεται στον θεσμό της παραχωρήσεως εκμεταλλεύσεως. Το υφιστάμενο δίκτυο έχει συνολικό μήκος περίπου 2.140 χλμ. και η διαχείρισή του γίνεται από επτά εταιρείες σε ποσοστό, (επί του συνολικού δικτύου) κατά προσέγγιση ως εξής:

- 1. «Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου Α.Ε», 12 %.**

Διαχειρίζεται το τμήμα Μαλιακός – Κλειδί του αυτοκινητόδρομου Α1, γνωστός και ως Π.Α.Θ.Ε. (Πειραιάς – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι), που αποτελεί τμήμα της Ευρωπαϊκής Διαδρομής Ε75.

2. «Κεντρική Οδός Α.Ε.», 6%.

Διαχειρίζεται τον αυτοκινητόδρομο Α3 που συνδέει την Ανατολική με τη Δυτική Ελλάδα. Αποτελεί τμήμα της Ευρωπαϊκής Οδού Ε65.

3. «Νέα Οδός Α.Ε.» (συμπεριλαμβάνει και την Ιόνια οδό), 17% .

Διαχειρίζεται τμήμα της ΠΑΘΕΑ1 μήκους περίπου 172,5 χλμ. από τον Ανισόπεδο Κόμβο Μεταμόρφωσης Αττικής έως τη Σκάρφεια Φθιώτιδας. Επίσης η εταιρεία «Νέα Οδός», έχει αναλάβει τη μελέτη, την κατασκευή, τη διαχείριση και τη συντήρηση της Ιόνιας Οδού. Η «**Ιόνια Οδός**», Α5, αποτελεί τμήμα της Ευρωπαϊκής Οδού Ε55 από το Αντίρριο μέχρι και τον Α/Κ Αμβρακίας (κόμβος με τον αυτοκινητόδρομο Ε52). Από εκεί έως τη σύνδεσή του με την Εγνατία οδό, στον κόμβο Πεδινής, αποτελεί την Ευρωπαϊκή Ε951.

4. «Εγνατία Οδός ΑΕ», 42%.

Διαχειρίζεται τον μεγαλύτερο αυτοκινητόδρομο Α2 της Ελλάδας με μήκος 670 χλμ. και είναι το ελληνικό τμήμα του διευρωπαϊκού άξονα Ε90. Διαχειρίζεται και το τμήμα αυτοκινητοδρόμου Ακτίου-Πρεβέζης.

5. «Ολυμπία οδός ΑΕ», 10%.

Διαχειρίζεται τον αυτοκινητόδρομο Α8 που ξεκινάει από την Ελευσίνα και καταλήγει στο Ρίο της Πάτρας, όπου ενώνεται με τον Αυτοκινητόδρομο 5. Τμήμα της είναι η Ευρεία Παράκαμψη Πατρών. Το τμήμα από το σταθμό διοδίων της Μάνδρας μέχρι τον κόμβο Τρίπολης και μέχρι τη σύνδεσή της με τον Α5 αποτελεί τμήμα της Ευρωπαϊκής Οδού Ε94. Αποτελεί τμήμα της Ευρωπαϊκής Οδού Ε65.

6. «ΜΟΡΕΑΣ ΑΕ», 10%.

Διαχειρίζεται τον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Πελοποννήσου Α7 Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα και το τμήμα Λεύκτρο-Σπάρτη.

7. «Αττική Οδός ΑΕ», 3%.

Διαχειρίζεται ένα σύστημα αυτοκινητοδρόμων με κεντρικό τον Α6 από την Ελευσίνα ως τα Σπάτα.

Τέλος η «**Γέφυρα Λειτουργία ΑΕ**» (Γέφυρα Χαρίλαος Τρικούπης) διαχειρίζεται τη καλωδιωτή γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου που συνδέει την Πελοπόννησο με τη δυτική ηπειρωτική Ελλάδα. Αποτελεί τμήμα της Ιόνιας Οδού Α5 και της Ευρωπαϊκής Οδού Ε55 (ΥΜΕ 2018, Ιστότοπος helppost.gr).

Η είσπραξη των διοδίων τελών πραγματοποιείται από την κάθε εταιρεία μέσω ενός μεικτού συστήματος συλλογής από ταμεία και ηλεκτρονική είσπραξη. Η ηλεκτρονική είσπραξη γίνεται με πομποδέκτες που παρέχει κάθε εταιρεία. Όλα τα οχήματα που κάνουν χρήση των αυτοκινητοδρόμων καταβάλλουν τέλη διοδίων η είσπραξη των οποίων πραγματοποιείται σε Μετωπικούς (ΜΣΔ) και Πλευρικούς (ΠΣΔ) Σταθμούς Διοδίων, ενώ κάθε εταιρεία έχει δικό της, ανεξάρτητο σύστημα ηλεκτρονικής είσπραξης διοδίων (Electronic Toll Collection - ETC). Οι μετωπικοί σταθμοί είναι εγκατεστημένοι σε διαδοχικά τμήματα των αυτοκινητοδρόμων, ενώ μεταξύ διαδοχικών μετωπικών σταθμών διοδίων μπορεί να υπάρχουν κόμβοι ελεύθερης πρόσβασης. Κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων ένα όχημα περνά από αρκετούς σταθμούς διοδίων(διαφορετικών εταιρειών). Το ύψος του διοδίου τέλους υπολογίζεται με βάση την κατηγορία οχήματος ενώ η κατηγοριοποίηση των οχημάτων μπορεί να διαφέρει μεταξύ των συμβάσεων παραχώρησης. Τα τέλη για τα ελαφρά οχήματα (οχήματα με ή χωρίς ρυμουλκούμενο και ύψος μέχρι 2,20μ.) υπολογίζονται ως γινόμενο του μήκους της ζώνης χρέωσης επί την τιμή χρέωσης ανά χλμ. Το Ανώτατο Όριο Διοδίων Τελών (ΑΟΔΤ) ανά χλμ. είναι καθορισμένο και προσαυξάνεται με τον εκάστοτε ετήσιο πληθωρισμό και με τον φόρο προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ). Το μήκος της ζώνης χρέωσης για τους ΜΣΔ είναι το άθροισμα του μισού της απόστασης από τον προηγούμενο ΜΣΔ συν το ήμισυ της απόστασης από τον επόμενο ΜΣΔ. Για τους ΠΣΔ (εισόδου ή εξόδου) το μήκος της ζώνης χρέωσης είναι το μήκος από το εγγύτερο όριο χρέωσης του κοντινότερου (επόμενου ή προηγούμενου) ΜΣΔ. Για τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων τα μήκη διαδρομής ανά Σταθμό υπολογίζονται ομοίως με τα ελαφρά οχήματα και η τιμή χρέωσης ανά χλμ. προκύπτει με πολλαπλασιασμό της τιμής χρέωσης ανά χλμ. που ισχύει για τα ελαφριά οχήματα επί τους συντελεστές του πίνακα 4.1 που ακολουθεί (ΓΓΣΔΕ, 2011).

Πίνακας 4.1

Συντελεστές για τον υπολογισμό της τιμής χρέωσης διοδίων

ΚΑΤΗ- ΓΟΡΙΑ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ
1	Δίκυκλα, τρίκυκλα		0,70
2	Ελαφριά οχήματα	Οχήματα με ή χωρίς ρυμουλκούμενο και ύψος μέχρι 2,20μ.	1,00
3	Φορτηγά, λεωφορεία, οχήματα με λιγότερους από 4 άξονες	Οχήματα με ή χωρίς ρυμουλκούμενο με δύο ή τρεις άξονες και ύψος μεγαλύτερο από 2,20 μ.	2,50
4	Φορτηγά και άλλα οχήματα με 4 ή περισσότερους άξονες	Οχήματα με ή χωρίς ρυμουλκούμενο με τέσσερις ή περισσότερους άξονες και ύψος μεγαλύτερο από 2,20 μ.	3,50

ΠΗΓΗ: Γενική Γραμματεία Συγχρηματοδοτούμενων Δημοσίων Έργων (ΓΓΣΔΕ, 2011), http://users.ntua.gr/laser/Other_X%201.pdf

Το Ελληνικό Δημόσιο έχει εκχωρήσει στις εταιρείες την άσκηση του δικαιώματος είσπραξης των διοδίων τελών απ' ευθείας από τους χρήστες των αυτοκινητοδρόμων, σε αντάλλαγμα για τη λειτουργία, τη συντήρηση ή τη κατασκευή τμημάτων του εθνικού οδικού δικτύου κατά τη διάρκεια της Παραχώρησης. Η πληρωμή διοδίων τελών είναι υποχρεωτική για όλα τα οχήματα που εισέρχονται στους αυτοκινητοδρόμους. Εξαιρούνται από την υποχρέωση πληρωμής τα οχήματα εκείνα που ρητώς αναφέρονται σε κάθε Σύμβαση Παραχώρησης (αστυνομίας, ασθενοφόρα, πυροσβεστικής, αμεα, κλπ). Στην Εγνατία Οδό τα διόδια επιβάλλονται με Κοινή Υπουργική Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του Υπουργού Οικονομικών, η οποία καθορίζει το ύψος του διοδίου τέλους για κάθε κατηγορία οχημάτων και τις κατηγορίες οχημάτων ή χρηστών που δικαιούνται μειώσεις ή απαλλαγές (αμεα, πολύτεκνοι, μετακίνηση μόνιμων κατοίκων σε δήμους με διόδια, κλπ) (ΓΓΣΔΕ, 2011 ΥΜΕ, 2018).

Στον πίνακα 4.2 παρουσιάζεται ενδεικτικά το ύψος των τελών διοδίων ανά κατηγορία και ανά εταιρεία σε μετωπικούς σταθμούς διοδίων.

Πίνακας 4.2

Ύψος διοδίων τελών ανά κατηγορία οχήματος

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΙΟΔΙΩΝ	ΚΑΤΗΓ. 1	ΚΑΤΗΓ. 2	ΚΑΤΗΓ. 3	ΚΑΤΗΓ. 4
ΝΕΑ ΟΔΟΣ	ΜΕΤΩΠΙΚΑ ΑΦΙΔΝΩΝ	2,25	3,25	8,15	11,40
ΝΕΑ ΟΔΟΣ (ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ)	ΜΕΤΩΠΙΚΑ ΑΓΓΕΛΟΚΑΣΤΡΟΥ	2,45	3,50	8,75	12,25
ΑΥΤ/ΜΟΣ ΑΙΓΙΑΟΥ	ΜΕΤΩΠΙΚΟΣ ΠΕΛΑΣΓΙΑΣ (ΜΠΟΜΠΟΔΕΚΤΗΣ)	2,40	3,40	7,91	11,07
ΑΥΤ/ΜΟΣ ΑΙΓΙΑΟΥ	ΜΕΤΩΠΙΚΟΣ ΠΕΛΑΣΓΙΑΣ (ΜΕΤΡΗΤΑ)	0	0	8,50	11,90
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΟΔΟΣ	ΜΕΤΩΠΙΚΑ ΣΟΦΑΔΩΝ	2,10	3	7,50	10,50
ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ	ΜΕΤΩΠΙΚΑ ΠΟΛΥΜΥΛΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ	1	1,40	3,50	4,90
ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ	ΜΕΤΩΠΙΚΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	1,40	2,10	5,30	7,40
ΜΟΡΕΑΣ	ΜΕΤΩΠΙΚΑ ΣΠΑΘΟΒΟΥΝΙΟΥ	1,70	2,45	6,20	8,70
ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ		1,40	2,80	7,10	11,30

ΠΗΓΗ: <https://www.helppost.gr/> (με επεξεργασία)

Με το ισχύον σύστημα χρέωσης, οι χρήστες που κατοικούν πλησίον ΜΣΔ δεν επιβαρύνονται αναλογικά με τη διαδρομή που διανύουν και υπάρχουν έντονες κοινωνικές αντιδράσεις (κίνημα δεν πληρώνω), συνεπώς η διόρθωση είναι επιθυμητή (ΓΤΣΔΕ, 2011).

Σε έρευνα που διεξήχθη από το Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής της Σχολής Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών του ΕΜΠ στα πλαίσια διπλωματικών ερευνών την περίοδο 2001-2004 (αλλά και σε πρόσφατες διπλωματικές έρευνες) διαπιστώθηκε ότι οι χρήστες στην πλειοψηφία τους είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν διόδια τέλη εφόσον ωφελούνται ως προς το χρόνο και τη δαπάνη μετακίνησης (καύσιμα) και μετακινούνται σε ένα αναβαθμισμένο και ασφαλή οδικό δίκτυο (Καλτσούνης, 2008).

Τέλος στη Βίβλο Ψηφιακού Μετασχηματισμού του Υπουργείου Ψηφιακής Πολιτικής, προβλέπεται η εγκατάσταση συστήματος ηλεκτρονικών διοδίων με αναλογική χρέωση ως προς τη διαδρομή που διανύουν τα οχήματα η οποία διασφαλίζει την εφαρμογή ενός δικαιότερου μοντέλου χρέωσης με βάση την πραγματική χρήση του οδικού δικτύου από κάθε όχημα, διευκολύνει την ελεύθερη ροή διέλευσης των οχημάτων εντός των αυτοκινητοδρόμων, χωρίς στάσεις και καθυστερήσεις, βελτιώνει την ασφάλεια των οικονομικών συναλλαγών, ενισχύει την εξυπηρέτηση των οδηγών και τον έλεγχο των συμβάσεων παραχώρησης των αυτοκινητοδρόμων σε ότι αφορά την εκκαθάριση συναλλαγών μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών (δημοσίου και παραχωρησιούχων)(ΥΨΠ, 2020).

4.3. Τα ευρωπαϊκά πρότυπα λειτουργίας.

Η σχετική με την ηλεκτρονική είσπραξη διοδίων νομοθεσία είναι η Οδηγία 2004/52/EK της ΕΕ, όπως αναδιατυπώθηκε με την Οδηγία ΕΕ 2019/520/EK, «σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων και με τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για μη καταβολή οδικών τελών στην Ένωση». Στόχος της Οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα είναι η δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων (EYT - EETS), η οποία θα εγγυάται τη διαλειτουργικότητα όλων των συστημάτων τηλεδιοδίων που λειτουργούν στην Ευρώπη.

Το σύστημα αφορά δύο κυρίως ομάδες ενδιαφερόμενων: αρχικά τους φορείς χρέωσης διοδίων και είσπραξης τελών κυκλοφορίας των οχημάτων στο δίκτυο το οποίο διαχειρίζονται, οι οποίοι λειτουργούν και διαχειρίζονται την υποδομή είτε για λογαριασμό του κράτους μέλους είτε στο πλαίσιο σύμβασης παραχώρησης και έπειτα τους φορείς παροχής της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων (πάροχοι EYT) που παρέχουν στους οδηγούς τον αναγκαίο εξοπλισμό και υπηρεσίες για την πρόσβαση σε όλες τις ενωσιακές υποδομές με διόδια και εξασφαλίζουν την καταβολή στους φορείς χρέωσης διοδίων των οφειλόμενων τελών για την χρήση των δικτύων τους.

Στόχος της ΕΕ η οικονομική μεγέθυνση και ευημερία σε μια αποτελεσματική εσωτερική αγορά στην οποία να είναι δυνατή η ομαλή, ταχεία και ασφαλής μετακίνηση εμπορευμάτων και προσώπων ανά την Ένωση. Προϋπόθεση για την επίτευξη του στόχου οι αναπτυγμένες και συντηρημένες υποδομές που αποτελούν αντικείμενο αποτελεσματικής διαχείρισης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 52012DC0474, 2012).

Σε εφαρμογή της παραπάνω οδηγίας εξεδόθη η Απόφαση 2009/750/ΕΕ, όπου θεσπίζονται οι βασικές απαιτήσεις της συγκεκριμένης υπηρεσίας που ισχύουν σε

ολόκληρη την ΕΕ και καθορίζονται τα υποχρεωτικά πρότυπα, τεχνικές προδιαγραφές και λειτουργικοί κανόνες. Τα Κράτη Μέλη πρέπει να τηρούν Εθνικό Ηλεκτρονικό Μητρώο, που περιέχει πληροφορίες σχετικά με τους τομείς ΕΥΤ στο έδαφός τους καθώς και παρόχους ΕΥΤ, στους οποίους έχει εγκριθεί η καταχώρηση σε σχετικό μητρώο. Στην χώρα μας έχει δημιουργηθεί το Ηλεκτρονικό Μητρώο Διοδίων στον ιστότοπο της Γενικής Γραμματείας Υποδομών (ΓΓΥ) και περιλαμβάνει: τους φορείς χρέωσης διοδίων, τις τεχνολογίες διοδίων που χρησιμοποιεί έκαστος φορέας, τα δεδομένα γενικού πλαισίου διοδίων και τη δήλωση περιοχής ΕΥΤ. Παρατίθενται επίσης περαιτέρω πληροφορίες για τους φορείς χρέωσης διοδίων προκειμένου να διευκολυνθεί το έργο των υποψήφιων παρόχων της ΕΥΤ. Μέχρι σήμερα δεν έχει ζητηθεί η έγκριση καταχώρησης και δεν έχει εγκριθεί η καταχώρηση παρόχων ΕΥΤ (ΓΓΥ, 2021).

Σε ότι αφορά τους κανονισμούς για τα διόδια τέλη και την επιβολή διοδίων στις διάφορες κατηγορίες χρηστών, η εφαρμοστέα ευρωπαϊκή νομοθεσία στην περίπτωση των οχημάτων με μεικτό βάρος άνω των 3,5 τόνων είναι η Οδηγία 1999/62/ΕΚ (όπως τροποποιήθηκε και ισχύει) που καθορίζει τη χρέωση ορισμένων κατηγοριών βαρέων οχημάτων (Ευρωπαϊκή Οδηγία 31999L0062, 1999).

Στην εν λόγω οδηγία προβλέπεται ότι το σταθμισμένο μέσο ύψος των διοδίων σχετίζεται με το κόστος κατασκευής, λειτουργίας και ανάπτυξης του αντίστοιχου δικτύου έργων υποδομής. Με την επιφύλαξη του σταθμισμένου μέσου ύψους των διοδίων τα κράτη μέλη μπορούν να διαφοροποιούν τα διόδια ανάλογα: α) με την κατηγορία εκπομπών του οχήματος και β) με την ώρα του εικοσιτετραώρου. Οποιαδήποτε διαφοροποίηση των διοδίων, είτε με την κατηγορία των εκπομπών είτε με την ώρα της ημέρας, πρέπει να είναι ανάλογη προς τον επιδιωκόμενο στόχο.

Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών προωθεί σταθερά τις αρχές «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» για να διευκολύνει τη χρηματοδότηση και τη διαχείριση των οδικών υποδομών. Δηλαδή, η χρέωση της χρήσης του οδικού δικτύου βάσει της διανυόμενης απόστασης, του τύπου του οχήματος (π.χ. σύμφωνα με τις περιβαλλοντικές του επιδόσεις και τις προκαλούμενες φθορές) ή/και τον χρόνο (π.χ. στιγμή της ημέρας) αποτελούν δίκαιο και αποτελεσματικό τρόπο εφαρμογής των εν λόγω αρχών. Με άλλα λόγια συγκεντρώνουν τα έσοδα που απαιτούνται για τη συντήρηση και την ανάπτυξη της οδικής υποδομής, τη διαχείριση της ζήτησης μεταφοράς (π.χ. μείωση της κίνησης στις ώρες αιχμής ή επίδραση στην επιλογή του μεταφορικού μέσου) ή ενθαρρύνουν την προσφυγή σε καθαρότερα οχήματα (Ε.Ο. 31999L0062, 1999).

Με το 972/20/18-12-20 Δελτίο Τύπου το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο συμβάλλοντας στην προσπάθεια αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από το φαινόμενο του θερμοκηπίου, αναθεώρησε τους κανόνες για τα τέλη χρήσης του οδικού δικτύου (οδηγία για τη ευρωβινιέτα) των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων προκειμένου να μειώσει τις εκπομπές καυσαερίων, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και να ανακτήσει το κόστος κατασκευής λειτουργίας και συντήρησης των οδικών υποδομών. Στα πλαίσια αυτά προωθεί μια εργαλειοθήκη δίνοντας στα κράτη μέλη τη δυνατότητα επιλογής του μοντέλου χρέωσης των τελών με διαφοροποίηση βάση των εκπομπών CO₂, προβλέποντας μειώσεις ή και απαλλαγές τελών, παρέχοντας κίνητρα για καθαρότερες και αποδοτικότερες μεταφορές. Εφόσον τα κράτη μέλη επιλέξουν να εφαρμόσουν τα παραπάνω οφείλουν να τηρούν ορισμένους κοινούς κανόνες με σκοπό την αποφυγή διακρίσεων και στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων.

Το τμήμα του οδικού δικτύου με διόδια στην ΕΕ έχει συνολικό μήκος περίπου 72.000 χιλιομέτρων, εκ των οποίων το 60% είναι εξοπλισμένο με συστήματα τηλεδιοδίων και το 40% καλύπτεται από συστήματα με αυτοκόλλητο σήμα (βινιέτα). Ήδη είκοσι δύο κράτη μέλη, σε ορισμένα τμήματα του οδικού τους δικτύου, εισπράττουν τέλη χρήσης του οδικού δικτύου από βαρέα φορτηγά οχήματα και δώδεκα κράτη μέλη από ιδιωτικά ελαφρά οχήματα. Πάνω από 20 εκατομμύρια χρήστες του οδικού δικτύου είναι συνδρομητές σε συστήματα τηλεδιοδίων. Με την εξασφάλιση την πλήρους ευρωπαϊκής διαλειτουργικότητας μέσω της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων θα δημιουργηθούν οικονομίες κλίμακας, θα μειωθεί το κόστος του εξοπλισμού είσπραξης των διοδίων και θα γίνει ευκολότερη η πληρωμή των τελών χρήσης του οδικού δικτύου κυρίως για τους διασυνοριακούς χρήστες (συμπεριλαμβανομένων και των περιστασιακών χρηστών). Οι χρήστες θα αποδεχτούν ευκολότερα να πληρώνουν για τη χρήση του οδικού δικτύου εάν οι τρόποι πληρωμής διευκολύνουν τη μετακίνησή τους σε όλο το ευρωπαϊκό δίκτυο (E.E.52012DC0474, 2012).

Στη Λευκή Βίβλο του 2011 με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών» τονίζεται ότι η ευρωπαϊκή υπηρεσία τηλεδιοδίων μπορεί να διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στην προώθηση στρατηγικών χρέωσης της χρήσης του οδικού δικτύου που συμβάλλουν στην εδραίωση βιώσιμου συστήματος μεταφορών.

Στην Ελλάδα, από το 2011 στην έκθεση «Συμβάσεις παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων: προβλήματα και προτάσεις» της Γενικής Γραμματείας ΣΔΙΤ, είχε καταγραφεί ως αναγκαίο επόμενο βήμα η διαλειτουργικότητα Συστημάτων των παραχωρησιούχων. Η εκτεταμένη χρήση εκπτώσεων στους κατόχους πομποδεκτών,

ανεξαρτήτως του παρόχου της υπηρεσίας, μπορεί να υλοποιηθεί μόνο με την ανάπτυξη Εθνικού Διαλειτουργικού Συστήματος, με συμμετοχή τόσο του Δημόσιου όσο και των ιδιωτών σε ένα Φορέα, υπό τον έλεγχο του Δημοσίου. Επίσης είχε επισημανθεί η αναγκαιότητα της χιλιομετρικής χρέωσης και της διαλειτουργικότητας με ένα μόνο πομποδέκτη και ένα μόνο λογαριασμό ανά χρήστη, ανεξαρτήτως παρόχου.

Παρόλα αυτά μέχρι πρόσφατα μόνο ορισμένα από τα συστήματα ηλεκτρονικής είσπραξης διοδίων των εταιρειών είχαν διαλειτουργικότητα μεταξύ τους αλλά γενικά δεν υπήρχε η δυνατότητα να πραγματοποιηθεί σε όλο το μήκος του δικτύου μία διαδρομή με ένα μοναδικό συμβόλαιο και μία μοναδική συσκευή για την πληρωμή διοδίων. Από το τέλος του 2020 ο χρήστης έχει τη δυνατότητα σε μια διαδρομή διέλευσης μέσω σταθμών διοδίων διαφορετικών εταιρειών, με έναν πομποδέκτη - e-pass (με διαφοροποιήσεις στο ύψος του τέλους ανά κατηγορία μεταξύ των εταιρειών παραχώρησης). Η φόρτιση του e-pass μπορεί να γίνει μόνο σε σταθμούς του παρόχου του εξοπλισμού. Επιπλέον κάποιες εταιρείες παραχώρησης εφαρμόζουν αναλογικό σύστημα χρέωσης μέσω της χρήσης πομποδέκτη, στην προσπάθεια εναρμόνισης των ευρωπαϊκών προτύπων λειτουργίας των αυτοκινητοδρόμων αλλά και θέλοντας να προσελκύσουν πελάτες-χρήστες, υπολογίζοντας την πραγματική αξία της απόστασης του ταξιδιού σύμφωνα με τα χιλιόμετρα που ο χρήστης έχει διανύσει από τις εισόδους μέχρι τις εξόδους του αυτοκινητόδρομου και επιστρέφοντας τη διαφορά της χρέωσης (δεν ισχύει για την κατηγορία των δίκυκλων) αλλά και περαιτέρω εκπτώσεις ανάλογα με τη συχνότητα της χρήσης, δηλαδή όσο περισσότερες διαδρομές πραγματοποιούνται τόσο μικρότερη είναι η χρέωση διέλευσης διοδίων (ΥΜΕ, 2018 [Ιστότοποι Εταιρειών Διαχείρισης Αυτ/μων](#), 2021).

Η εφαρμογή του συστήματος ηλεκτρονικής είσπραξης έχει σημαντικά οφέλη σε πολλαπλά επίπεδα και για τις εταιρείες διαχείρισης. Αυτά σχετίζονται καταρχήν με τη μείωση του κόστους λειτουργίας, καθώς σταδιακά αναμένεται να περιοριστεί σημαντικά η είσπραξη διοδίων με μετρητά και υπολογίζεται ότι ο όγκος διέλευσης των οχημάτων είναι ο διπλάσιος με το σύστημα των e-pass σε σχέση με το σύστημα πληρωμής με μετρητά. Επιπρόσθετα σημαντικά είναι τα οφέλη που συνδέονται με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και το λειτουργικό κόστος του οχήματος (ΓΓΣΔΕ, 2011).

Με το άρθρο 2 του νόμου 4388/2016 (ΦΕΚ 93/Α'/27-5-16) «Σύστημα Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών - Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών» συστάθηκε στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων Αυτοτελής Υπηρεσία Οδικών Τελών, για την ηλεκτρονική διαχείριση των οδικών υποδομών. Στο αντικείμενο της υπηρεσίας περιλαμβάνονται αρμοδιότητες για την

ανάπτυξη και λειτουργία του Συστήματος Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών, παρακολούθησης και χρέωσης τελών διοδίων οχημάτων, και την ανάπτυξη και λειτουργία του Ηλεκτρονικού Μητρώου Παρόχων Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων (E.Y.T.), που θα αναλύσουμε παρακάτω, στα πλαίσια εναρμόνισης της χώρας μας με τις ευρωπαϊκές οδηγίες στην πορεία ανάπτυξης των οδικών υποδομών.

Στο εθνικό στρατηγικό σχέδιο μεταφορών (2019) του Υπουργείου Μεταφορών & Υποδομών, στα προβλεπόμενα θετικά αποτελέσματα από την εφαρμογή του, περιλαμβάνεται και εκτροπή της κυκλοφορίας επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών στα άλλα δίκτυα με το ποσοστό μείωσης της οδικής κυκλοφορίας να φτάνει στο 12% (μέχρι το 2037). Τα κοινωνικοοικονομικά οφέλη του σχεδιασμού για τις επιβατικές και εμπορευματικές μετακινήσεις παρουσιάζονται στον πίνακα 4.3.

Πίνακας 4.3

Αναμενόμενα αποτελέσματα από το σχεδιασμό του ΕΣΧΜ

	Επιβατικές Μετακινήσεις (δισ ευρώ)	Εμπορευματικές Μετακινήσεις (δισ ευρώ)	Σύνολο (δισ ευρώ)
Εξοικονόμηση χρόνου μετακίνησης	8,5	0,4	8,9
Εξοικονόμηση λειτουργικού κόστους οχημάτων	0,3	1,2	1,5
Εξοικονόμηση περιβαλλοντικού κόστους	-	0,1	0,1
Εξοικονόμηση λόγω βελτίωσης επιπέδου οδικής ασφάλειας	5,8	1,7	7,5
Συνολική εξοικονόμηση ανά έτος	14,6	3,4	18,0

ΠΗΓΗ:ΥΜΕ, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών2019

<http://nationaltransportplan.gr/el/>

4.4. Σύγχρονα συστήματα διαχείρισης οδικών μεταφορών.

Ένας από τους κύριους στόχους της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ είναι η αύξηση της χρήσης διαφορετικών μέσων μεταφοράς κατά τη διάρκεια μιας μετακίνησης, η χρήση δηλαδή πολυτροπικών μεταφορών. Στα πλαίσια της ανάπτυξης τους η Ευρωπαϊκή Επιτροπή από το 2011 προωθεί την εφαρμογή ευφών συστημάτων διαχείρισης μεταφορών αναγνωρίζοντας την αναγκαιότητα για την υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών. Πιο συγκεκριμένα για την περίοδο 2007-2020 διατέθηκαν 3,10

δισ ευρώ από το ΕΤΠΑ και το ΤΣ και επιπλέον 3 δισ ευρώ από το CEF ως τα τέλη του 2017.

Αναλυτικότερα προωθούνται:

-Συστήματα ευφών μεταφορών (ITS) στις οδικές μεταφορές μέσω της εφαρμογής νέων τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών στις υποδομές, στα οχήματα, στους χρήστες, στη διαχείριση της κυκλοφορίας και της κινητικότητας.

-Το έργο Ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) οποίο αποσκοπεί στην δημιουργία μιας ενιαίας δομής αντικαθιστώντας τα πολλά και διαφορετικά εθνικά συστήματα ελέγχου και χειρισμού αμαξοστοιχιών της Ευρώπης.

-Το έργο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR) που μέσω της εφαρμογής και ανάπτυξης καινοτόμων τεχνολογικών και επιχειρησιακών λύσεων στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ΔΕΚ) στοχεύει στον εκσυγχρονισμό και την εναρμόνιση των συστημάτων ΔΕΚ.

-Για τις υδάτινες μεταφορές το έργο Υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (RIS) που επιτρέπει την γρήγορη ηλεκτρονική μεταφορά δεδομένων μεταξύ υδάτων και ακτής σε πραγματικό χρόνο (αλλά και προβλέψεων) και πληροφοριών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας των πλοίων (VTMIS) με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας και την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τα ναυτικά ατυχήματα(ΕΕΣ/Π.Ε., 2018).

Στις οδικές μεταφορές στην προσπάθεια αντιμετώπισης των προβλημάτων της οδικής ασφάλειας, της προστασίας οδικών μεταφορών συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων, της μείωσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και της κυκλοφοριακής συμφόρησης αλλά και της δημόσιας ασφάλειας, τα οποία δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με παραδοσιακά μέτρα, προωθείται η καινοτομία μέσω των τεχνολογιών αυτοματοποίησης και ψηφιοποίησης:

-αυτοματοποίηση με την εφαρμογή λειτουργιών του οχήματος για την όσο το δυνατό μικρότερη παρέμβαση του οδηγού-χειριστή,

-Ψηφιοποίηση με την δυνατότητα ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ φορέων που να ενισχύουν την αποδοτικότερη χρήση των πόρων συνδυάζοντας όλα τα μέσα μεταφορών. (ΕΕΣ/Ε.Ε. αρ. 9, 2018, Ευρωπαϊκή Οδηγία 2010/40/ΕΕ, 2010).

Τα συστήματα ευφών μεταφορών χρησιμοποιούνται για τον προγραμματισμό, το σχεδιασμό, την λειτουργία και την διαχείριση των μεταφορών, συνδυάζοντας τις τηλεπικοινωνίες με τις τεχνολογίες πληροφοριών και ηλεκτρονικών συστημάτων. Η ανάπτυξη και χρήση των εφαρμογών και υπηρεσιών των ITS προϋποθέτει τη

διαλειτουργικότητα των συστημάτων, τα οποία λειτουργούν σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα αλλά και τη διαχείριση δεδομένων τα οποία επεξεργάζονται δημόσιοι φορείς και είναι διαθέσιμα σε παρόχους και χρήστες (ΕΟ 2010/40/ΕΕ, 2010).

Στην Βίβλο ψηφιακού μετασχηματισμού 2020-2025 του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης καταγράφεται η αναγκαιότητα προώθησης του ψηφιακού μετασχηματισμού των Μεταφορών στη χώρα μας ως ικανή και αναγκαία συνθήκη για τη συνολική ανάπτυξη της Ελλάδας και την ανάδειξη των ανταγωνιστικών της πλεονεκτημάτων, λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της Ελλάδας, όπως το εκτενές νησιωτικό δίκτυο μεταφορών με αυξημένη ζήτηση κατά τους θερινούς μήνες, τη συμμετοχή της χώρας μας σε διεθνή θαλάσσια εμπορικά δίκτυα και τα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά της ηπειρωτικής Ελλάδας. Προϋπόθεση αποτελεί η ενσωμάτωση και εφαρμογή τεχνολογιών Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transport Systems – ΕΣΜ) στις υπάρχουσες υποδομές που θα καταστήσουν ασφαλέστερες και αποδοτικότερες τις μεταφορές, θα τονώσουν την κινητικότητα, θα βελτιώσουν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και θα ενισχύσουν τις συνδέσεις της χώρας μας όχι μόνο με την Ευρώπη αλλά και τον υπόλοιπο κόσμο, αυξάνοντας τις δυνατότητες αξιοποίησης της υφιστάμενης χωρητικότητας των δικτύων, εξοικονομώντας πόρους για τις επιχειρήσεις και τους πολίτες.

Βάσει των κατά εξουσιοδότηση κανονισμών που συνοδεύουν την Κοινοτική Οδηγία 2010/40/ΕΚ, κάθε κράτος μέλος έχει υποχρέωση στην ανάπτυξη, λειτουργία και παροχή δεδομένων μέσω του Εθνικού Σημείου Πρόσβασης (NAP). Ουσιαστικά πρόκειται για μια διαδικτυακή πλατφόρμα πρόσβασης-ανταλλαγής δεδομένων, όπου συλλέγονται, εμπλουτίζονται και μορφοποιούνται δεδομένα και διατίθενται στους ενδιαφερόμενους φορείς (παρόχους δεδομένων και χρήστες – παραλήπτες δεδομένων).

Οι τομείς προτεραιότητας της οδηγίας είναι:

- η βέλτιστη χρήση δεδομένων που σχετίζονται με την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις στο οδικό δίκτυο,
- η παροχή δεδομένων και υπηρεσιών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των εμπορικών μεταφορών,
- η παροχή δεδομένων και υπηρεσιών για την οδική ασφάλεια και προστασία,
- η σύνδεση του οχήματος με την υποδομή μεταφορών.

Περαιτέρω ορίζονται οι δράσεις προτεραιότητας που αφορούν στη συλλογή και διαθεσιμότητα των δεδομένων, στη διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων και στην έγκαιρη επικαιροποίηση των πληροφοριών μεταξύ των οικείων

κέντρων πληροφόρησης, μεταξύ των παρόχων, των ιδιωτικών και δημόσιων φορέων και τέλος στη σύνδεση τους με τους τελικούς αποδέκτες που είναι οι χρήστες:

- για τις πολυτροπικές μετακινήσεις,
- για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο,
- στην παροχή πληροφοριών για την οδική ασφάλεια,
- για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης εμπορικών οχημάτων,
- για τη δημιουργία διαλειτουργικού ευρωπαϊκού ecall (EO 2010/40/EE, 2010).

Συμπληρωματικά της EO 2010/40/EE για όλες τις δράσεις εκδόθηκαν οδηγίες:

- DR 885/2013: για την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων,
- DR 886/2013: σχετικά με τα δεδομένα και τις διαδικασίες για τη δωρεάν, ενδεχομένως, παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια στους χρήστες,
- DR 962/2015: που αφορά στην παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε ευρωπαϊκό επίπεδο,
- DR 1926/2017: για την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο,

Στην Ελλάδα ο διαχειριστής του Εθνικού Συστήματος Πρόσβασης (ΕΣΔ/NAP) είναι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και συγκεκριμένα η Υπηρεσία Οδικών Τελών και Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών (ΥΟΤ/ΥΔΟΗ) και ο φορέας υλοποίησης είναι το Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΥΜΕ/ΥΑ/ΑΔΑ ΨΩΔΔ465ΧΘΞ-ΨΡ3, ΕΚΕΤΑ-ΙΜΕΤ)

Η ανάπτυξη του ΕΣΔ είναι μέρος του Crocodile 2, ενός συγχρηματοδοτούμενου ευρωπαϊκού έργου (στα πλαίσια CEF 2014-2020) και το περιεχόμενο του είναι:

- Μετεωρολογικά δεδομένα (πραγματικού χρόνου και ιστορικά) - ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.
- Κυκλοφοριακοί φόρτοι (πραγματικού χρόνου και ιστορικά) - ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.
- Ενδείξεις από Πινακίδες Μεταβλητών Μηνυμάτων σε πραγματικό χρόνο σε μορφή DATEXII (πραγματικού χρόνου) - ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.
- Δεδομένα για τα σημεία εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών (ΣΕΑ).
- Εκτιμήσεις χρόνων ταξιδιού οχημάτων στο οδικό δίκτυο της ευρύτερης αστικής περιοχής της Θεσσαλονίκης (πραγματικού χρόνου και ιστορικά).

- Εκτιμήσεις ταχύτητας κίνησης οχημάτων στο οδικό δίκτυο της ευρύτερης αστικής περιοχής της Θεσσαλονίκης (πραγματικού χρόνου και ιστορικά).
- Εκτιμήσεις τρεχουσών κυκλοφοριακών συνθηκών στο οδικό δίκτυο της ευρύτερης αστικής περιοχής της Θεσσαλονίκης (πραγματικού χρόνου και ιστορικά).
- Μηνύματα Cooperative ITS για τη Θεσσαλονίκη (ΕΣΠ/NAP, 2020).

Η αξιοποίηση του συστήματος είναι πολυεπίπεδη με πολλά οφέλη τόσο για τους παρόχους όσο και για τους παραλήπτες των δεδομένων.

Τα γενικότερα οφέλη από την εφαρμογή του NAP αφορούν στην

- Δυνατότητα βελτίωσης υφιστάμενων και ανάπτυξης νέων εφαρμογών προστιθέμενης αξίας.
- Αύξηση της εμπιστοσύνης προς τον φορέα από το κοινό.
- Ανάπτυξη σχέσεων με άλλους φορείς και παράγοντες που σχετίζονται με τον τομέα των μεταφορών και των ευφών συστημάτων μεταφορών και πιθανή απολαβή δευτερογενών ωφελειών.
- Προώθηση της αυτοματοποιημένης χρήσης των δεδομένων που διαθέτουν.
- Επαύξηση της αξίας των δεδομένων που διαθέτουν μέσω της αύξησης των παραγόμενων υπηρεσιών.
- Δυνατότητα αύξησης των εσόδων του φορέα από την εμπορική εκμετάλλευση των δεδομένων του.
- Εξοικονόμηση πόρων.

Ειδικότερα όσο αφορά τους παραλήπτες τα οφέλη συνδέονται με τη βελτιστοποίηση των υφιστάμενων εφαρμογών πληροφόρησης, την πρόσβαση σε πληθώρα διαθέσιμων δεδομένων, τη δυνατότητα ανάπτυξης νέων εφαρμογών προστιθέμενης αξίας και τη δυνατότητα εσόδων από την εκμετάλλευση τους και την ανάπτυξη σχέσεων με άλλους φορείς που σχετίζονται με τον τομέα των μεταφορών. Όσο αφορά τους παρόχους δεδομένων τα οφέλη συνδέονται με την αύξηση της εμπιστοσύνης προς τον φορέα από το κοινό, μέσα από την ανάπτυξη σχέσεων με άλλους φορείς που σχετίζονται με τον τομέα των μεταφορών και πιθανή απολαβή δευτερογενών ωφελειών με την προώθηση της αυτοματοποιημένης χρήσης των δεδομένων που διαθέτουν, με την επαύξηση της αξίας των δεδομένων μέσω της αύξησης των παραγόμενων υπηρεσιών και τη δυνατότητα αύξησης των εσόδων από την εμπορική εκμετάλλευση των δεδομένων του.

Επιπλέον μελλοντικά το NAP μπορεί να αξιοποιηθεί σε εφαρμογές για: 1. Τη συντονισμένη διαχείριση κυκλοφορίας 2. Το σχεδιασμό οδικών δικτύων 3. Τη διαχείριση θεμάτων οδικής ασφάλειας 4. Την υποστήριξη εφοδιαστικής αλυσίδας (Logistics) 5. Τις

συνέργειες με την Αυτοκινητοβιομηχανία 6. Mobility as a Service & την υποστήριξη πολυτροπικών μετακινήσεων 7. Τα συνεργατικά Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (C- ITS) ((ΕΣΠ/ΝΑΡ, 2021, ΕΚΕΤΑ/ΙΜΕΤ, 2021).

Τέλος στη Βίβλο Ψηφιακού Μετασχηματισμού του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, έχουν καταγραφεί επιμέρους στόχοι αναφορικά με: 1. Τον εκσυγχρονισμό των πληροφοριακών υποδομών και των διαδικασιών για τη διαχείριση του μητρώου οχημάτων αλλά και αδειών οδήγησης (διπλωμάτων)για τη βελτίωση της εξυπηρέτησης του πολίτη. 2. Την ενίσχυση της διαδικτυακής διαθεσιμότητας και χρήσης των ψηφιακών υπηρεσιών για τον σχεδιασμό ταξιδιών με πολυτροπική μετακίνηση. 3. Την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας με τη μείωση των ατυχημάτων. 4. Τον περιορισμό των εκπομπών ρύπων με την αξιοποίηση αποδοτικότερων τρόπων χρήσης των μεταφορικών μέσων, συνδέοντας την τεχνολογία με τη βιώσιμη κινητικότητα. 5. Την εφαρμογή νέων έξυπνων συστημάτων σε όλο το φάσμα της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) που θα ενισχύσουν την αποδοτική εκτέλεση του πολυτροπικού μεταφορικού έργου. 6. Την ανάπτυξη της ευφυΐας των πόλεων (Smart Cities).Επίσης, σύμφωνα με τις υποδείξεις του C-ITS platform, προωθούνται καινοτόμες πρωτοβουλίες και δράσεις που αφορούν τη λήψη δεδομένων (invehicle data) εντός των οχημάτων καθώς και των δεδομένων διασυνδεδεμένων οχημάτων.

Περαιτέρω μερικά από τα έργα που συνδέονται με τους στόχους αυτούς είναι:

Έξυπνοι Αυτοκινητόδρομοι, με την ανάπτυξη έξυπνων δικτύων στα πλαίσια της υλοποίησης των διασυνοριακών δρόμων 5G (5G crossborder corridor) και των ευρωπαϊκών οδηγιών για την ασφαλή και αυτοματοποιημένη οδήγηση. Στο σχεδιασμό αυτό περιλαμβάνονται η εφαρμογή διοδίων ανάλογα με τους ρύπους εκπομπής, η δημιουργία υποδομών για την ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων για διασυνοριακά ταξίδια, η μετάδοση πληροφοριών στους οδηγούς για θέματα ασφάλειας του οδικού δικτύου, κ.λπ.

Αναβάθμιση Συστήματος Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών ΣΕΣΟ (Pointsystem),με την ανάπτυξη ψηφιακής λύσης για τους ελέγχους των παραβάσεων συγκεκριμένων διατάξεων του Κώδικα Οδική Κυκλοφορίας, την online ενημέρωση του Pointsystem και μέσω της διαλειτουργικότητας, τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων υπηρεσιών σε πραγματικό χρόνο.

Δίκτυα αισθητήρων, με τη συνεργασία των φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης έργων για την πιλοτική ανάπτυξη δικτύων αισθητήρων (υπόγειων, είτε υπέργειων είτε καμερών) σε περιοχές με θέσεις ελεύθερης ή ελεγχόμενης στάθμευσης, σημεία

ενδιαφέροντος, αστικό οδικό δίκτυο κ.λπ. για την παραγωγή δεδομένων που θα διατίθενται ανοιχτά σε πραγματικό χρόνο και θα είναι αποθηκευμένα σε εθνική υποδομή αποθετηρίου (σύμφωνα με τα πρότυπα), με σκοπό την αξιοποίησή τους από τρίτους σε εφαρμογές διαχείρισης της στάθμευσης, έξυπνης κινητικότητας και έξυπνης πόλης.

Κόμβος συλλογής δεδομένων από διασυνδεδεμένα οχήματα, και παραχωρησιούχους για δράσεις έξυπνης κινητικότητας, με σκοπό τη συλλογή δεδομένων από οχήματα, παρόχους συγκοινωνιακού έργου και παραχωρησιούχους που θα αποθηκεύονται σε εθνική υποδομή αποθετηρίου, θα διατίθενται ανοιχτά και θα τροφοδοτούν τα συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας, διαχείρισης συγκοινωνιακού έργου καθώς και ειδοποιήσεων προς τους πολίτες.

Ανάπτυξη μηχανογραφικού συστήματος για την ηλεκτρονική καταγραφή και διαχείριση κυρώσεων μεταφορικών επιχειρήσεων ή διαχειριστών, με σκοπό να συμβάλει στη συμμόρφωση των μεταφορικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών τους ως προς το θεσμικούς κανόνες και στην αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Επέκταση εγκατάστασης Δικτύου Οπτικών Ινών σε όλο το μήκος της Εγνατίας Οδού και τους Κάθετους Άξονές της, με σκοπό την εξυπηρέτηση των αναγκών επικοινωνίας: α) Διοδίων, β) Λειτουργίας Οδού (επιτήρηση οδού, Τηλεματική/ITS) και γ) Εταιρικές ανάγκες επικοινωνίας.

Εθνικό Μητρώο Υποδομών με τη δημιουργία πληροφοριακού συστήματος για τη καταγραφή και διαχείριση του Εθνικού Μητρώου Υποδομών (άρθρο 10 του Ν.4635/2019) με σκοπό την παρακολούθηση και τη συντήρηση όλων των υποδομών και των κτιρίων που ανήκουν σε ή βρίσκονται υπό τη διαχείριση φορέων του Δημόσιου Τομέα.

Στον πίνακα 4.4 παρουσιάζονται συνοπτικά όλα τα έργα και οι στόχοι του Τομέα Υποδομών & Μεταφορών όπως καταγράφονται στη Βίβλο Ψηφιακού Μετασχηματισμού 2020-2025 του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης.

Πίνακας 4.4

Έργα Τομέα Υποδομών και Μεταφορών

1. Απλοποίηση των διαδικασιών του Υπουργείου Μεταφορών & Υποδομών	Μεσοπρόθεσμος
2. Απλοποίηση και Ψηφιοποίηση της έκδοσης αδειών οδήγησης	Βραχυπρόθεσμος
3. Απλοποίηση και Ψηφιοποίηση της μεταβίβασης αδειών κυκλοφορίας οχημάτων	Βραχυπρόθεσμος
4. Αναβάθμιση Συστήματος Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών ΣΕΣΟ (Pointsystem)	Βραχυπρόθεσμος
5. Απλοποίηση διαδικασιών έκδοσης καρτών ψηφιακού ταχογράφου	Βραχυπρόθεσμος
6. Ανάπτυξη μηχανογραφικού συστήματος για την ηλεκτρονική καταγραφή και διαχείριση κυρώσεων μεταφορικών επιχειρήσεων ή διαχειριστών	Μεσοπρόθεσμος
7. Μηχανογραφική εφαρμογή για τη διεκπεραίωση και παρακολούθηση της διαδικασίας έκδοσης διεθνών γραμμών λεωφορείο	Μεσοπρόθεσμος
8. Πληροφοριακό σύστημα διαχείρισης μητρώου οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος	Βραχυπρόθεσμος
9. Ανάπτυξη Ηλεκτρονικού Συστήματος Παρακολούθησης Αδειών Υδατοδρομίων (ΗΣΠΑΥ)	Μεσοπρόθεσμος
10. Ψηφιακός Μετασχηματισμός, Τηλεματική και Ενιαίο Αυτόματο Σύστημα Συλλογής Κομίστρου (ΟΣΕΘΑ.Ε.)	Μεσοπρόθεσμος
11. Εφαρμογές τεχνητής νοημοσύνης στις αστικές συγκοινωνίες	Μεσοπρόθεσμος
12. Έξυπνοι αυτοκινητόδρομοι	Μεσοπρόθεσμος
13. Δίκτυα αισθητήρων	Μεσοπρόθεσμος
14. Έξυπνοι σηματοδότες	Μεσοπρόθεσμος
15. Κόμβος συλλογής δεδομένων από διασυνδεδεμένα οχήματα, και παραχωρησιούχους για δράσεις έξυπνης κινητικότητας	Μεσοπρόθεσμος
16. Σύστημα Συντελεστών Παραγωγής Δημοσίων και Ιδιωτικών έργων	Μεσοπρόθεσμος
17. Μητρώο Κατασκευαστών Δημοσίων Έργων	Βραχυπρόθεσμος
18. Εθνικό Μητρώο Υποδομών με στόχο τον τακτικό έλεγχο και τη συντήρηση των υποδομών	Μεσοπρόθεσμος
19. Έξυπνες Γέφυρες	Μεσοπρόθεσμος
20. Μητρώο Μηχανημάτων Έργου	Βραχυπρόθεσμος
21. Δημιουργία ηλεκτρονικής πλατφόρμας για την υποβολή, το συντονισμό και παρακολούθηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – ΣΒΑΚ	Μεσοπρόθεσμος
22. Επέκταση εγκατάστασης Δικτύου Οπτικών Ινών στην Εγνατία Οδό	Μεσοπρόθεσμος
23. Ηλεκτρονικά Διόδια	Μεσοπρόθεσμος

ΠΗΓΗ:ΥΠΔ, Βίβλο Ψηφιακού Μετασχηματισμού 2020-2025,

<https://digitalstrategy.gov.gr/>

Όσον αφορά την προστασία Προσωπικών Δεδομένων, εφαρμόζεται ο Γενικός Κανονισμός Προστασίας Δεδομένων 2016/679 της ΕΕ. Τα δεδομένα των χρηστών ανωνυμοποιούνται και επιτρέπεται να ανακτώνται μόνο από εξουσιοδοτημένες αρχές, και μόνο σε περίπτωση νομικά αιτιολογημένων αναγκών.

4.5. Ανακεφαλαίωση.

Τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Ελλάδα ο στόχος για τα επόμενα χρόνια είναι η ενίσχυση των πολυτροπικών μεταφορών. Στα πλαίσια αυτά προωθείται η εφαρμογή νέων τεχνολογιών για τη διαχείριση των υποδομών. Στη χώρα μας έχει ξεκινήσει ο σχεδιασμός και η εφαρμογή νέων ηλεκτρονικών συστημάτων διαχείρισης των δεδομένων, σε εναρμόνιση με τις ευρωπαϊκές οδηγίες και προδιαγραφές, για την ενίσχυση της γρήγορης και με ασφάλεια μετακίνησης προσώπων και εμπορευμάτων με στόχο η Ελλάδα να αποτελέσει ευρωπαϊκό κόμβο μεταφορών. Ακόμα όμως υπάρχουν σημαντικές καθυστερήσεις και πρωταρχικοί στόχοι που δεν έχουν επιτευχθεί όπως η πλήρη εφαρμογή ηλεκτρονικών διοδίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

5.1. Εισαγωγή

Στα προηγούμενα κεφάλαια της εργασίας αποτυπώθηκαν τα νομοθετικά και χρηματοοικονομικά εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν, τα προβλήματα και οι προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν με στόχο την κατασκευή, λειτουργία και διαχείριση σύγχρονων μεταφορικών υποδομών και συγκεκριμένα οδικών υποδομών σε ευρωπαϊκό και σε εθνικό επίπεδο. Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται ο σκοπός και ο σχεδιασμός της έρευνας.

5.2. Σκοπός και ερευνητικά ερωτήματα.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να ερευνηθεί την ανάπτυξη των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων στα πλαίσια της ανάπτυξης των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Μέσα από τις πηγές παρουσιάζονται οι μηχανισμοί χρηματοδότησης, η προώθηση της συνεργασίας δημόσιων – ιδιωτικών και ευρωπαϊκών πόρων για την κατασκευή μεγάλων έργων και η ανάπτυξη σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων με την εφαρμογή νέων εφαρμογών και προδιαγραφών καθώς και συστημάτων διαχείρισης των οδικών υποδομών που να ενισχύουν τον στόχο της ευρωπαϊκής ένωσης για την ομαλή, ταχεία και ασφαλή μετακίνηση εμπορευμάτων και προσώπων ανά την Ένωση. Πιο συγκεκριμένα διερευνήθηκε η εναρμόνιση της χώρα μας με τους ευρωπαϊκούς στόχους, η ενσωμάτωση και εφαρμογή των ευρωπαϊκών οδηγιών, κανονισμών και προδιαγραφών, καθώς και η εφαρμογή νέων συστημάτων διαχείρισης των μετακινήσεων στον τομέα των οδικών υποδομών και θα επιδιωχθεί να δοθούν απαντήσεις στα παρακάτω ερωτήματα που συνδέονται με:

- Την Διαλειτουργικότητα των Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων.
- Την εφαρμογή νέων συστημάτων διαχείρισης δεδομένων στις οδικές υποδομές
- Την εναρμόνιση με τις ευρωπαϊκές οδηγίες και κανονισμούς.
- Την Βιωσιμότητα των Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων.

5.3. Ερευνητική μεθοδολογία.

Για την διερεύνηση των ερωτημάτων που προέκυψαν χρησιμοποιήθηκε η ποιοτική μεθοδολογική προσέγγιση, μέσω των συνεντεύξεων με αρμόδιους, για τη διαχείριση των θεμάτων που προσεγγίζονται, δημόσιους υπαλλήλους και στελέχη της διοίκησης της Υπηρεσίας Οδικών Τελών & Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών.

Οι ερωτήσεις σχεδιάστηκαν με βάση την επισκόπηση των πηγών. Επιλέχθηκε η ημιδομημένη συνέντευξη με προσχεδιασμένες ερωτήσεις και δυνατότητα ευελιξίας για περαιτέρω συζήτηση ή ανάλυση κατά τη διαδικασία. Το δείγμα της έρευνας αφορά σε οκτώ (8) ατομικές συνεντεύξεις, υπαλλήλους και στελέχη διοίκησης της Αυτοτελούς Υπηρεσίας Οδικών Τελών & Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών και έγιναν δια ζώσης στο χώρο εργασίας τους. Οι συνεντεύξεις έγιναν σε χρόνο που είχε προκαθοριστεί, οι ερωτώμενοι είχαν ενημερωθεί για το σκοπό και το περιεχόμενο της συνέντευξης και είχαν το χρόνο να κατανοήσουν, να επεξεργαστούν την ερώτηση και να καταθέσουν ελεύθερα την προσωπική τους άποψη και εμπειρία. Στο τέλος της συνέντευξης δόθηκε σε κάθε ερωτώμενο η δυνατότητα σχολιασμού των θεμάτων που συζητήθηκαν ή επιπλέον θέματος που θεωρούσε σημαντικό. Με την έγκριση των ερωτώμενων οι συνεντεύξεις ηχογραφήθηκαν με τη χρήση μαγνητοφώνου, η απομαγνητοφώνηση έγινε, με την κυριολεκτική αποτύπωση τους, από την ερευνήτρια για την καλύτερη κατανόηση των δεδομένων και την διευκόλυνση στην μετέπειτα οργάνωση και επεξεργασία. Επιπλέον όταν απομαγνητοφωνήθηκαν οι συνεντεύξεις στάλθηκαν στο email των συμμετεχόντων προκειμένου να λάβουν γνώση και να διατυπώσουν τυχόν αντιρρήσεις ως προς την αποτύπωση της συζήτησης.

Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από τέσσερα μέρη και απευθύνεται σε δύο ομάδες. Το πρώτο μέρος αφορά σε κοινές ερωτήσεις δημογραφικού περιεχομένου, επιπέδου μόρφωσης, εμπειρίας και θέσης. Το δεύτερο και το τρίτο μέρος αφορά σε δυο θεματικές κατηγορίες ερωτήσεων που απευθύνονται αντίστοιχα σε δύο ομάδες. Η κάθε κατηγορία ερωτήσεων σχετίζεται με το αντικείμενο διαχείρισης κάθε μίας ομάδας εργαζομένων και συνδέονται τουλάχιστον με ένα από τα ερευνητικά ερωτήματα της εργασίας. Στο τέταρτο μέρος υπάρχουν κοινές ερωτήσεις που απαντήθηκαν και από τις δύο ομάδες (τρεις στην αρχή και δύο στο τέλος των συνεντεύξεων) και συνδέονται με τρία από τα τέσσερα ερευνητικά ερωτήματα. Τα στελέχη διοίκησης απάντησαν το σύνολο των ερωτήσεων.

Κατά την αποτύπωση των αποτελεσμάτων της συζήτησης, όπου κριθεί σκόπιμο, για την ακρίβεια της έρευνας θα χρησιμοποιηθεί, με την κυριολεκτική διατύπωση, η άποψη των ερωτώμενων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

6.1. Εισαγωγή.

Στο κεφάλαιο αυτό παρατίθενται τα αποτελέσματα της έρευνας όπως αυτά προέκυψαν από την ποιοτική ανάλυση των δεδομένων μέσω των συνεντεύξεων. Οι πρώτες πέντε απαντήσεις σχετίζονται με τα χαρακτηριστικά του δείγματος, οι υπόλοιπες είναι χωρισμένες σε τρεις ομάδες και συνδέονται με τα διερευνητικά ερωτήματα που έχουν τεθεί.

6.2. Αποτελέσματα της έρευνας μέσω των συνεντεύξεων.

Η πρώτη ομάδα ερωτήσεων – απαντήσεων αφορά στα γενικά χαρακτηριστικά του δείγματος που αποτελείται από οκτώ ερωτώμενους με τα εξής χαρακτηριστικά:

- Ως προς το φύλο, είναι τρεις γυναίκες και πέντε άντρες.
- Ως προς τη μόρφωση, είναι όλοι πανεπιστημιακής εκπαίδευσης, οι έξι από τους οποίους έχουν μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών.
- Ως προς την ηλικία, είναι ένας πάνω από εξήντα, δύο μεταξύ 50-55, δύο μεταξύ 45-50, δύο μεταξύ 40-45 και ένας μεταξύ 35-40.
- Ως προς την εμπειρία – υπηρεσία, έχουν τρεις 20-25 χρόνια, τέσσερις 15-20 και ένας πάνω από 30 χρόνια.
- Ως προς τη σχέση εργασίας, είναι ένας μόνιμος δημόσιος υπάλληλος, πέντε ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου και δύο στελέχη διοίκησης.

Τα τρία πρώτα ερωτήματα της συνέντευξης, είναι τα τρία από τα πέντε ερωτήματα που απάντησαν όλοι οι ερωτώμενοι και συνδέονται με τη διαλειτουργικότητα του συστήματος διοδίων των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων.

Στην ερώτηση «**Ποιο είναι το σύστημα διοδίων που εφαρμόζεται στην Ελλάδα;**» όλοι οι ερωτώμενοι απάντησαν ότι έχουμε ένα μικτό σύστημα είσπραξης τελών διοδίων, με μετρητά –προπληρωμένη κάρτα και ηλεκτρονική πληρωμή (πομποδέκτη) που γίνεται σε κεντρικούς και πλευρικούς σταθμούς διοδίων κατά μήκος του οδικού δικτύου σε όλη σχεδόν τη χώρα.

Στην ερώτηση «**Εξυπηρετείται η διαλειτουργικότητα των συστημάτων σε εθνικό και διευρωπαϊκό επίπεδο;**» όλοι οι ερωτώμενοι απάντησαν ναι μέσω των πομποδεκτών από το 2020 σε εθνικό επίπεδο όχι σε διευρωπαϊκό. Περαιτέρω τρεις συμμετέχοντες ανέλυσαν περαιτέρω την απάντηση λέγοντας ότι και μέσω των πομποδεκτών εξυπηρετείται μερικώς διότι οι χρήστες δεν μπορούν να φορτίσουν τον πομποδέκτη παρά μόνο στον πάροχο του εξοπλισμού.

Στην ερώτηση **«Στην Ελλάδα από το 2011 σε έκθεση της ΓΓΣΔΙΤ έχει επισημανθεί η αναγκαιότητα συστήματος ηλεκτρονικής είσπραξης διοδίων. Ποια είναι κατά τη γνώμη σας τα εμπόδια για την πλήρη εφαρμογή τους?»** όλοι οι ερωτώμενοι θεωρούν ότι το κύριο εμπόδιο είναι οι διαφορετικοί όροι των συμβάσεων παραχώρησης που διαχειρίζονται το οδικό δίκτυο και το υψηλό κόστος για ένα ενιαίο σύστημα. Ένας από τους συμμετέχοντες (στέλεχος διοίκησης) επισήμανε ότι η Αυτοτελής Υπηρεσία Οδικών Τελών & Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών (ΥΟΤ/ΗΔΟΥ) συστάθηκε το 2016 με αντικείμενο την παρακολούθηση και διαχείριση του έργου των ηλεκτρονικών διοδίων, το οποίο είχε προκηρυχτεί και είχε προχωρήσει η διαδικασία του διαγωνισμού αλλά δεν ολοκληρώθηκε. Το ίδιο επισήμανε και δεύτερος ερωτώμενος (μόνιμος υπάλληλος με θέση ευθύνης) που όπως είπε «αυτό που πρέπει να σημειωθεί είναι ότι κατά τη διαδικασία υλοποίησης του διαγωνισμού είχαν γίνει όλες οι απαραίτητες επαφές και διαβουλεύσεις με τις εταιρείες παραχώρησης προκειμένου να επιλυθούν προβλήματα που σχετίζονταν με τους διαφορετικούς όρους των συμβάσεων παραχώρησης και είχε βρεθεί μια κοινή συνισταμένη οπότε και προχώρησε ο διαγωνισμός».

Η δεύτερη ομάδα ερωτήσεων –απαντήσεων συνδέεται με τη διερεύνηση των ερωτημάτων που αφορά στην διαλειτουργικότητα των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων, την εναρμόνιση της χώρας και την εφαρμογή των ευρωπαϊκών οδηγιών και κανονισμών που συνδέονται με την επιβολή τελών χρήσης των αυτοκινητοδρόμων. Συμμετείχαν πέντε ερωτώμενοι, 1 γυναίκα και 4 άντρες εκ των οποίων είναι 3 υπάλληλοι (ένας με θέση ευθύνης) και 2 στελέχη διοίκησης.

Στην ερώτηση **«Σύμφωνα με την Οδηγία 2004/52/EK της ΕΕ προβλέπεται η δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων (EYT - EETS), η οποία θα εγγυάται τη διαλειτουργικότητα όλων των συστημάτων τηλεδιοδίων που λειτουργούν στην Ευρώπη. Στην Ελλάδα έχουν εφαρμοστεί όσα προβλέπονται στην οδηγία; Ποια τα αναμενόμενα οφέλη από την εφαρμογή των όσων προβλέπονται στην οδηγία?»** και οι πέντε ερωτώμενοι απάντησαν ότι η χώρα έχει εναρμονιστεί με την οδηγία, έχει δημιουργηθεί στη Γενική Γραμματεία Υποδομών το Μητρώο Παρόχων και δεν έχει γίνει καμία εγγραφή. Επίσης όλοι συμφωνούν ότι το μεγαλύτερο όφελος από την εφαρμογή των προβλεπόμενων στην οδηγία είναι η διαλειτουργικότητα των οδικών υποδομών τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Δύο από τους πέντε ερωτώμενους θεωρούν ότι θα διευκολύνει την παρακολούθηση, είσπραξη και απόδοση

των εσόδων και δύο ότι θα συνέβαλε στην επίλυση προβλημάτων που σχετίζονται με την παραβατικότητα, την επιβολή και είσπραξη προστίμων.

Στην ερώτηση **«Στην Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, προβλέπεται η επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα. Η Ελλάδα έχει προχωρήσει στην ενσωμάτωση της οδηγίας? Στην οδηγία προβλέπεται ότι τα κράτη μέλη μπορούν να διαφοροποιούν τα διόδια ανάλογα: α) με την κατηγορία εκπομπών του οχήματος και β) με την ώρα του εικοσιτετραώρου. Τι ισχύει στη χώρα μας?»** και οι πέντε ερωτώμενοι απάντησαν ότι έχει ενσωματωθεί η οδηγία στη χώρα μας, δεν έχουν όμως εφαρμοστεί όσα προβλέπονται λόγω της δυνατότητας που δίνεται από την ίδια την Ευρώπη για διαφοροποίηση μεταξύ των κρατών. Στη χώρα μας εφαρμόζεται το σύστημα χρέωσης τελών με βάση την κατηγορία του οχήματος. Επίσης από όλους τονίστηκε το γεγονός ότι αυτή τη στιγμή έχει ξεκινήσει στην Ευρώπη η συζήτηση για την αναθεώρηση της οδηγίας τα αποτελέσματα της οποίας αναμένονται με πολύ ενδιαφέρον.

Στην ερώτηση **«Ποια προβλήματα θεωρείται σημαντικά για την εφαρμογή των όσων προβλέπονται στην οδηγία;»** οι ερωτώμενοι προσέγγισαν με διαφορετικό τρόπο ο καθένας το θέμα διατυπώνοντας και διαφορετικά προβλήματα που συνοψίζονται καταρχήν στην τεχνική εφαρμογή του συστήματος χρέωσης δηλαδή δεν υπάρχει αυτή τη στιγμή η δυνατότητα να συσχετιστεί το διόδιο τέλος με την κατηγορία εκπομπών του οχήματος, δεύτερον στους διαφορετικούς όρους των συμβάσεων παραχώρησης που καθυστερούν την υλοποίηση του έργου, τρίτον στη δυνατότητα που δίνει η ίδια η ευρωπαϊκή ένωση στα κράτη μέλη, με τη μεταβατική περίοδο, χρονική απόκλιση, για την εφαρμογή της οδηγίας και τέταρτον στην ανομοιογένεια που υπάρχει μεταξύ των κρατών μελών που «γεννά διαφορετικές επιδιώξεις και συμφέροντα».

Η Τρίτη ομάδα ερωτήσεων – απαντήσεων συνδέεται με τη διερεύνηση των ερωτημάτων που αφορούν στην ηλεκτρονική διαχείριση των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων με την εφαρμογή νέων συστημάτων, την εναρμόνιση της χώρας και την εφαρμογή των ευρωπαϊκών οδηγιών και κανονισμών που συνδέονται με την εφαρμογή του Εθνικού Συστήματος Πρόσβασης (NAP). Συμμετείχαν έξι ερωτώμενοι, 2 γυναίκες και 4 άντρες, 4 υπάλληλοι (ένας με θέση ευθύνης) και 2 στελέχη διοίκησης.

Στην ερώτηση **«Τι είναι το ΕΣΠ(NAP);»** όλοι οι ερωτώμενοι απάντησαν ότι το ΕΣΠ σχεδιάστηκε, αναπτύχθηκε και λειτουργεί ως μια ψηφιακή υποδομή για την ανταλλαγή δεδομένων που προέρχονται από Συστήματα Ευφυών Μεταφορών (Intelligent Transport Systems - ITS). Το ΕΣΠ της Ελλάδας προσφέρει δεδομένα πραγματικού χρόνου, στατικά

ή/και ιστορικά δεδομένα σε διάφορους τύπους και υπό διάφορες άδειες χρήσης. Τα εν λόγω δεδομένα δημοσιεύονται από διαπιστευμένους φορείς και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για ποικίλους σκοπούς, ανάλογα με την άδεια χρήσης τους. Όπως τονίστηκε «είναι ένα πολύ φιλόδοξο και σύγχρονο πρόγραμμα στο οποίο η χώρα μας συμμετέχει ενεργά με υπεύθυνη διαχείρισης την YOT/ΗΔΟΥ..... δεν είναι εύκολη προσπάθεια, αλλά πλέον έχουμε βρει βήμα και αυτοματισμούς και πιστεύω ότι πολύ σύντομα το ελληνικό ΕΣΠ θα είναι ένα από τα καλύτερα ΕΣΠ της Ευρώπης».

Στην ερώτηση «Βασικοί στόχοι της ΕΕ στην προσπάθεια ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών, είναι η οικονομική μεγέθυνση, η ομαλή, ταχεία και ασφαλή μετακίνηση εμπορευμάτων και προσώπων ανά την Ένωση, η εναρμόνιση με τα διεθνή πρότυπα και η διαλειτουργικότητα των συστημάτων. Πως συμβάλει το ΕΣΠ σε αυτούς; Που στοχεύει και πια τα προσδοκώμενα οφέλη;» οι απαντήσεις συμπλήρωναν ουσιαστικά η μία την άλλη.

Στο πρώτο σκέλος της ερώτησης όλοι συμφώνησαν ότι οι συμπληρωματικές οδηγίες που εκδόθηκαν κατά εξουσιοδότηση (DR 885/2013: για την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων, DR 886/2013: σχετικά με τα δεδομένα και τις διαδικασίες για τη δωρεάν, ενδεχομένως, παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια στους χρήστες, DR 962/2015: που αφορά στην παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε ευρωπαϊκό επίπεδο, DR 1926/2017: για την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο) συμβάλουν στην ομαλή, ταχεία και ασφαλή μετακίνηση εμπορευμάτων και προσώπων στην Ευρώπη.

Όσο αφορά το δεύτερο σκέλος της ερώτησης «Που στοχεύει και πια τα προσδοκώμενα οφέλη;» οι απαντήσεις που δόθηκαν συμφωνούν ότι ο κύριος στόχος του NAP είναι να συλλέγει και να παρέχει δεδομένα σχετικά με τις μεταφορές και να διευκολύνει τη χρήση τους από τους παρόχους υπηρεσιών, τις τοπικές αρχές και τις κεντρικές κυβερνητικές υπηρεσίες. Απώτερος σκοπός του ΕΣΠ είναι η παροχή εναρμονισμένων υπηρεσιών πληροφόρησης στους ταξιδιώτες κατά μήκος του Εθνικού και Διεθνούς Δικτύου Μεταφορών (ΔΔΜ). Επίσης συμφωνούν ότι τα οφέλη είναι πολυεπίπεδα και για τους παρόχους των πληροφοριών και για τους χρήστες και ο κάθε ερωτώμενος εστιάζει είτε στην ανάπτυξη νέων εφαρμογών προστιθέμενης αξίας, είτε στην αύξηση της εμπιστοσύνης προς τον φορέα από το κοινό, είτε στην εξοικονόμηση πόρων, είτε στην εμπορική εκμετάλλευση των δεδομένων. Περαιτέρω επισημάνθηκε ότι «Για να πάμε

στην αναπτυξιακή διάσταση του ΕΣΠ θα πρέπει να γίνει μια πολύ σοβαρή δουλειά για να πειστούν όλοι οι παίχτες, οι ενδιαφερόμενοι, όλοι οι υποψήφιοι πάροχοι πληροφοριών αλλά και οι λήπτες των πληροφοριών ότι αυτό έχει και οικονομικό ενδιαφέρον» (στέλεχος διοίκησης).

Στην ερώτηση **«Θεωρείται ότι το NAP συνδέεται με τη διαλειτουργικότητα του συστήματος διοδίων;»** όλοι θεωρούν ότι όσο πιο διαλειτουργικά είναι τα συστήματα διοδίων διευρωπαϊκά τόσο θα διευκολύνουν την παροχή δεδομένων με ενιαίο τρόπο, οπότε θα είναι πιο ολοκληρωμένη η λειτουργία του ΕΣΠ και η εκπλήρωση της αποστολής του.

Στην ερώτηση **«Η ΥΟΤ/ΗΔΟΥ έχει ορισθεί διαχειριστής του συστήματος. Ποια τα σημαντικότερα προβλήματα στη μέχρι τώρα πορεία αλλά και στην περαιτέρω εφαρμογή του;»** οι απαντήσεις εστιάζουν σε τρεις τομείς ο πρώτος αφορά στα λειτουργικά προβλήματα της υπηρεσίας, στην έλλειψη προσωπικού και τεχνολογικής υποδομής. Δεύτερο, στον τρόπο συλλογής και την ηλεκτρονική μορφή των δεδομένων που δεν είναι πάντα σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην οδηγία και τέλος στην έλλειψη νομοθετικού πλαισίου που να ορίζει την υποχρεωτικότητα και του όρους για τη συλλογή και απόδοση πληροφοριών στο ΕΣΠ.

Το τελευταίο μέρος των συνεντεύξεων αποτελείται από δύο ερωτήσεις που συνδέονται με τη διερεύνηση των ερωτημάτων που αφορούν στη βιωσιμότητα των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων και στην εναρμόνιση της χώρας με τις ευρωπαϊκές οδηγίες και κανονισμούς. Ουσιαστικά συγκεντρώνονται σε μία απάντηση απόψεις που έχουν διατυπωθεί ή μπορούν να εξαχθούν από τη ανάλυση των προηγούμενων απαντήσεων. Απευθύνονται και απαντούν όλοι οι συμμετέχοντες.

Στην ερώτηση **«Σύμφωνα με ευρωπαϊκές εκθέσεις σημαντικό πρόβλημα στην εφαρμογή των οδηγιών αποτελεί η έλλειψη εργαλείων πχ νομοθετικό πλαίσιο. Συμφωνείται; Τι ισχύει στη χώρα μας;»** όλοι οι ερωτώμενοι δήλωσαν ότι η χώρα μας εναρμονίζεται με τις ευρωπαϊκές οδηγίες και κανονισμούς. Το πρόβλημα εντοπίζεται στην ευρωπαϊκή ένωση είτε γιατί η έκδοση οδηγιών δεν έχει δεσμευτικό χαρακτήρα είτε γιατί στις περισσότερες περιπτώσεις υπάρχει το περιθώριο της διαφοροποίησης για κάποιες χώρες. Τέλος, όλοι εντοπίζουν ότι η δεσμευτικότητα των οδηγιών θα επίλυε πολλά προβλήματα στην υλοποίηση των έργων και κατά συνέπεια των αντικειμένων που διαχειρίζονται.

Στην ερώτηση **«Τόσο στο εθνικό στρατηγικό σχέδιο μεταφορών όσο και στη βίβλο ψηφιακού μετασχηματισμού αναφέρεται η αναγκαιότητα ενίσχυσης των**

πολυτροπικών μεταφορών που συνεπάγεται μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου των αυτοκινητοδρόμων άρα και μείωση των εσόδων και η προώθηση συστημάτων ηλεκτρονικής διαχείρισης των υποδομών. Θεωρείται ότι η μετάβαση σε αυτή τη νέα εποχή διαχείρισης αποτελεί προϋπόθεση για τη βιωσιμότητα των οδικών υποδομών;» οι ερωτώμενοι ανάλογα με τη θέση τους και το αντικείμενο που διαχειρίζονται θεωρούν ότι αποτελεί μονόδρομο η ανάπτυξη των οδικών υποδομών με την εφαρμογή νέων συστημάτων ηλεκτρονικής διαχείρισης όπως η υπηρεσία τηλεδιοδίων, το ΕΣΠ κλπ. και συνδέεται μακροπρόθεσμα με οικονομικά οφέλη.

«Αυτό είναι σύνθετη δουλειά και προϋποθέτει ανοιχτό μυαλό και κατανόηση, οτιδήποτε διευκολύνει τη μετάβαση της χώρας σε ευρωπαϊκά στάδια ανάπτυξης είναι συνολικά ωφέλιμο, ιδιαίτερα σε αυτούς που εύλογα έχουν και δίκαια έχουν οικονομικό ενδιαφέρον από τη λειτουργία των αυτοκινητοδρόμων»(στέλεχος διοίκησης).

Όλοι πιστεύουν ότι μελλοντικά τα οφέλη από την αξιοποίηση των δεδομένων, την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και την δημιουργία σχέσεων με άλλους φορείς και παράγοντες που σχετίζονται με τον τομέα των μεταφορών και των ευφών συστημάτων μεταφορών θα εξασφαλίσουν τη βιωσιμότητα των οδικών υποδομών.

Στο τέλος της συζήτησης δόθηκε η δυνατότητα στους ερωτώμενους να καταθέσουν τις απόψεις, τους προβληματισμούς τους ή να προσθέσουν οτιδήποτε θεωρούν σημαντικό σε σχέση με όσα συζητήθηκαν και τα κυριότερα σημεία συνοψίζονται στα εξής: Καταρχήν στην εξαιρετική δουλειά του ανθρώπινου δυναμικού της ΥΟΤ/ΗΔΟΥ παρά τις οργανωτικές, λειτουργικές και τεχνολογικών μέσων ελλείψεις που υπάρχουν. Στη γραφειοκρατική βραδυπορία τόσο της Ελλάδας όσο και της Ευρώπης σε σχέση με τον ρυθμό των εξελίξεων που συχνά την προσπερνούν, όπως χαρακτηριστικά ειπώθηκε «τις περισσότερες φορές αναζητούμε την πληροφορία ή την λαμβάνουμε εκπρόθεσμα με αποτέλεσμα να χάνεται χρόνος και να ξοδεύονται δυνάμεις» (υπάλληλος, διαχειριστής ΝΑΡ). Τέλος, στην έλλειψη ολοκληρωμένου μακροχρόνιου σχεδιασμού με ευκρινή στόχο και σταθερή πορεία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

7.1. Εισαγωγή.

Στο τελευταίο κεφάλαιο καταγράφονται τα αποτελέσματα και τα συμπεράσματα της έρευνας από την ποιοτική έρευνα μέσω των συνεντεύξεων και την επισκόπηση των πηγών και διατυπώνονται προτάσεις για μελλοντική διερεύνηση.

7.2. Συμπεράσματα.

Η διερεύνηση του θέματος της χρηματοδότησης και ανάπτυξης των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων, τόσο με βάση την επισκόπηση των πηγών όσο και με την ποιοτική έρευνα, έχει ως σκοπό την αποτύπωση των στόχων για τη λειτουργία και διαχείριση των οδικών υποδομών, ως τμήμα των μεταφορικών υποδομών, στα πλαίσια ενός διευρυμένου δικτύου διευρωπαϊκών μεταφορών που να εξασφαλίζει την οικονομική μεγέθυνση, την ομαλή, ταχεία και ασφαλή μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων. Βασικό χρηματοοικονομικό εργαλείο στην πορεία αυτή αποτέλεσαν ο συνδυασμός δημόσιων, ιδιωτικών και ευρωπαϊκών πόρων μέσω των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Στην προσπάθεια αυτή εκδόθηκαν οδηγίες και κανονισμοί για την εφαρμογή και λειτουργία σύγχρονων συστημάτων και εφαρμογών.

Τα οδικά έργα που κατασκευάστηκαν τις τρεις τελευταίες δεκαετίες στην Ελλάδα στοχεύουν στην γεωγραφική επέκταση, από ανατολή σε δύση και από βορρά σε νότο, σε όλη την επικράτεια της χώρας, στη σύνδεση με τις ευρωπαϊκές οδικές υποδομές και μελλοντικά να αποτελέσει η χώρα κόμβο εφοδιαστικής αλυσίδας στη Νότια Ευρώπη.

Τα ερωτήματα που τέθηκαν και τα αποτελέσματα που προέκυψαν συνδέονται με την προσπάθεια που έχει γίνει μέχρι σήμερα στην υλοποίηση των παραπάνω στόχων.

Αρχικά παρατίθενται τα επιμέρους συμπεράσματα που προέκυψαν από την έρευνα μέσω των συνεντεύξεων.

Όσο αφορά τη διαλειτουργικότητα των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων διαπιστώθηκε ότι από το 2011 έχει καταγραφεί η αναγκαιότητα ενός πλήρους ηλεκτρονικού συστήματος διοδίων με αναλογική, δηλαδή με βάση τη χιλιομετρική απόσταση, χρέωση των τελών (αναλογικά τέλη). Μέχρι σήμερα η χρέωση γίνεται με βάση το μήκος της ζώνης χρέωσης επί την τιμή της ζώνης και την κατηγορία του οχήματος και διαφέρει μεταξύ των συμβάσεων παραχώρησης. Από το 2020 εξυπηρετείται σε εθνικό επίπεδο η διαλειτουργικότητα του συστήματος διοδίων μέσω της χρήση εποχούμενου εξοπλισμού

(epass) αλλά η φόρτιση (με χρήματα) του εξοπλισμού γίνεται μόνο από την πάροχο εταιρεία. Σε διευρωπαϊκό δεν υπάρχει αυτή η δυνατότητα.

Όσο αφορά την εναρμόνιση της χώρας μας με τις ευρωπαϊκές οδηγίες και κανονισμούς που ενισχύουν τη διαλειτουργικότητα των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων προκύπτουν τα παρακάτω. Η χώρα μας έχει εναρμονιστεί με την ευρωπαϊκή Οδηγία 2004/52/EK που προβλέπεται η δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων (EYT - EETS) και αναδιατυπώθηκε με την Οδηγία 2019/520/EK. Έχει υλοποιηθεί η δημιουργία Μητρώου Παρόχων από τη Γενική Γραμματεία Υποδομών αλλά δεν έχει γίνει καμία καταχώρηση μέχρι σήμερα. Τα οφέλη από τα προβλεπόμενα στην οδηγία είναι η ενίσχυση των διακρατικών μετακινήσεων, μέσω διαλειτουργικών συστημάτων αξιόπιστα προς τον χρήστη και αποδοτικά ως προς το κόστος.

Στην Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου προβλέπεται ότι για την επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα τα κράτη μέλη μπορούν να διαφοροποιούν τα διόδια ανάλογα: α) με την κατηγορία εκπομπών του οχήματος και β) με την ώρα του εικοσιτετραώρου. Η χώρα μας διαφοροποιείται. Αυτή τη στιγμή είναι σε εξέλιξη στην Ευρώπη η συζήτηση για την αναθεώρηση της. Προβλήματα στην εφαρμογή της αποτελεί το γεγονός ότι δεν έχει προσδιοριστεί ο τρόπος σύνδεσης των εκπομπών του οχήματος με το διόδιο τέλος και η έλλειψη συστήματος αναγνώρισης για την ελεύθερη διέλευση των οχημάτων από τους σταθμούς διοδίων.

Όσο αφορά την εφαρμογή νέων συστημάτων διαχείρισης δεδομένων στις οδικές υποδομές η χώρα μας έχει κάνει σημαντικά βήματα. Κατά εφαρμογή της Ευρωπαϊκής Οδηγία 2010/40/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2010, Περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς, στη χώρα μας σχεδιάστηκε, αναπτύχθηκε και λειτουργεί το Εθνικό Σύστημα Πρόσβασης (NAP), μια ψηφιακή υποδομή για την ανταλλαγή δεδομένων που προέρχονται από Συστήματα Ευφυών Μεταφορών (Intelligent Transport Systems - ITS). Το ΕΣΠ της Ελλάδας προσφέρει δεδομένα πραγματικού χρόνου, στατικά ή/και ιστορικά δεδομένα για την κυκλοφορία, τον καιρό, τα σημεία εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών, κλπ που ενισχύουν την ασφάλεια των μετακινήσεων στη χώρα και στα επόμενα βήματα στην Ευρώπη. Πρόκειται για ένα σύγχρονο έργο που θα ενισχύσει τις διακρατικές μετακινήσεις και μακροπρόθεσμα θα παράγει οικονομικά οφέλη τόσο για τους παρόχους των δεδομένων όσο και για τους χρήστες. Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι για να είναι το ΕΣΠ ένα ολοκληρωμένο σύστημα λήψης και παροχής πληροφοριών θα πρέπει να εφαρμόζεται ένα

ενιαίο σύστημα διαχείρισης και παροχής δεδομένων στους αυτοκινητοδρόμους. Διαχειριστής του συστήματος είναι η Αυτοτελής Υπηρεσία Οδικών Τελών & Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών. Τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζονται στην υλοποίηση του έργου είναι η έλλειψη εργαλείων πίεσης για την παροχή των δεδομένων καθώς επίσης και οι ελλείψεις σε προσωπικό και τεχνολογική υποδομή.

Όσο αφορά στη διερεύνηση του ερωτήματος για τη βιωσιμότητα των οδικών υποδομών το δύσκολο σε αυτή τη πορεία είναι όλοι οι εμπλεκόμενοι να κατανοήσουν τα οφέλη, τα προβλήματα και να αναλάβουν το ρόλο και τις δράσεις που απαιτούνται.

Αποτελεί ένα μακροπρόθεσμο στόχο και συνθέτει πολυεπίπεδα οφέλη μερικά από τα οποία έχουν ήδη αναφερθεί. Με την εφαρμογή ενός ηλεκτρονικού συστήματος διοδίων και τη λειτουργία των ΕΥΤ μειώνεται το λειτουργικό κόστος των εταιρειών και αυξάνεται η αξιοπιστία των διαχειριστών, με την ανάπτυξη και εφαρμογή συστημάτων όπως το ΕΣΠ ενισχύεται η ασφάλεια και ο προγραμματισμός των μετακινήσεων, αναπτύσσονται δεδομένα και εφαρμογές προστιθέμενης αξίας καθώς και νέες υπηρεσίες για την χρήση, διάθεση ή εμπορική εκμετάλλευση τους στον τομέα των μεταφορών που θα αποφέρουν οικονομικά οφέλη. Όπως τονίστηκε και στην έρευνα είναι μια πορεία που κάτι χάνεται και κάτι κερδίζεται αλλά είναι αναπόφευκτη και προσδοκά σε θετικά αποτελέσματα.

Από τη επισκόπηση των πηγών προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

Κρίσιμο σημείο του διαλόγου για τα δημόσια αγαθά είναι κατά πόσο μπορούν να παραχθούν, προς όφελος του συνόλου της κοινωνίας, από τον ιδιωτικό τομέα. Η έλλειψη κρατικών κεφαλαίων υποχρέωσε στην αναζήτηση νέων μορφών χρηματοδότησης των δημοσίων δαπανών. Οι συμβάσεις σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα προωθήθηκαν από την Ε.Ε. ως μοχλός αντιμετώπισης της οικονομικής κρίσης και επανεκκίνησης των επενδύσεων και επιπλέον δεν επιβάρυναν τα δημοσιονομικά ελλείμματα και το χρέος των κρατών. Στόχος ήταν η βελτίωση της ποιότητας των έργων και υπηρεσιών, η μείωση του χρόνου κατασκευής και η αξιοποίηση της καινοτομίας και του εξειδικευμένου προσωπικού του ιδιωτικού τομέα. Επίσης βασικό κριτήριο επιλογής ήταν ο καταμερισμός των κινδύνων μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στα στάδια κατασκευής και λειτουργίας των έργων.

Καθοριστικό παράγοντα στη βιωσιμότητα των αυτοκινητοδρόμων είχαν οι μελέτες για τους κυκλοφοριακούς φόρτους και τα υπεραισιόδοξα σενάρια οδήγησαν σε πολλές περιπτώσεις στην υποχρησιμοποίηση των έργων. Στην Ελλάδα τα οδικά έργα

κατασκευάστηκαν με το μοντέλο των συμβάσεων παραχώρησης. Οι εκτιμήσεις, που έγιναν πριν την περίοδο της οικονομικής κρίσης με βάση τον κυκλοφοριακό φόρτο και τα έσοδα από τα διόδια ήταν ιδιαίτερα αισιόδοξες. Τον κίνδυνο της ζήτησης τον είχε αναλάβει ο ιδιωτικός τομέας. Η μείωση των εσόδων λόγω της οικονομικής κρίσης, οι απαιτήσεις των δανειστών και οι συνεπακόλουθες καθυστερήσεις, διακοπές και η επανεκκίνηση των εργασιών των αυτοκινητοδρόμων στην χώρα μας το διάστημα 2011-2013 ζημίωσαν σημαντικά το ελληνικό δημόσιο.

Το γεγονός ότι σε πολλές περιπτώσεις τα δυνητικά οφέλη των σδιτ δεν επιτεύχθηκαν οδήγησε την Ευρώπη σε παρατηρήσεις, συστάσεις και προτάσεις. Την τελευταία δεκαετία προωθείται για τη διαχείριση των υποδομών ένα νέο μοντέλο με την εφαρμογή νέων τεχνολογιών και ο συνδυασμός των οικονομικών με άλλων παραγόντων, όπως των περιβαλλοντικών, οφελών.

Συνδυάζοντας τα αποτελέσματα, σε σχέση με τα ερευνητικά ερωτήματα, της θεωρητικής επισκόπησης και των συνεντεύξεων τα συμπεράσματα συνοψίζονται στα εξής:

Αποτελεί πλέον αναγκαιότητα η εφαρμογή και λειτουργία ενός συστήματος ηλεκτρονικών διοδίων που να ενσωματώνει όλες τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές για τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων και την ανταλλαγή δεδομένων καθώς επίσης και την αναλογική χρέωση των τελών διοδίων.

Οι διαφορετικοί όροι των συμβάσεων παραχώρησης που έχουν υπογραφεί στη χώρα μας δυσχεραίνουν την εφαρμογή ευρωπαϊκών οδηγιών και δεν υπάρχει, αυτή τη στιγμή, προς υλοποίηση ένα ενιαίο σύστημα λειτουργίας και διαχείρισης των αυτοκινητοδρόμων ή νομοθετικές ρυθμίσεις προς αυτή την κατεύθυνση.

Για τη βιωσιμότητα των υποδομών μελλοντικά πρέπει να συνυπολογίζονται τα οφέλη από τη διαχείριση και εκμετάλλευση δεδομένων και υπηρεσιών.

Η βραδυπορία της Ευρώπης στην εφαρμογή των αποφάσεων οδηγεί σε καθυστερήσεις, αναβολές και αποκλίσεις της επίτευξης των στόχων της.

Για την εφαρμογή των προβλεπόμενων μιας ευρωπαϊκής οδηγίας ή ενός κανονισμού απαιτούνται κανονιστικές πράξεις όπως προεδρικά διατάγματα, κοινές υπουργικές αποφάσεις, κλπ, που καθορίζουν περαιτέρω διαδικασίες, αρμοδιότητες και διευκολύνουν την διαδικασία υλοποίησης της.

Η επιτυχία ενός προγράμματος υποδομών προϋποθέτει ένα εθνικό μακροχρόνιο στρατηγικό όραμα, όπου θα εντοπίζονται οι επενδύσεις που πρέπει να υλοποιηθούν και θα καθορίζεται η προτεραιότητά τους.

7.3. Προτάσεις.

Στα πλαίσια των ευρωπαϊκών απαιτήσεων για την ανάπτυξη των δικτύων μεταφορών έγινε μια προσπάθεια αποτύπωσης της εξέλιξης των οδικών υποδομών. Τα τελευταία χρόνια τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο έχουν διαπιστωθεί και αποτυπωθεί προβλήματα που πρέπει να επιλυθούν, προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν και στόχοι που πρέπει να επιτευχθούν. Ο μακροχρόνιος σχεδιασμός, η αντιστοίχιση πόρων, στόχων και σχεδιασμού, η εναρμόνιση με τις ευρωπαϊκές προοπτικές και η θέσπιση νομοθετικών εργαλείων επιβολής των ευρωπαϊκών κανονισμών ή οδηγιών αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη των οδικών και μεταφορικών υποδομών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

- Βαβούρας Ι. σε συνεργασία με Βαβούρα Χ. (2019). *Οικονομική Πολιτική*, 3^η Βελτιωμένη Έκδοση, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Γεωργακόπουλος, Θ., Α.(2012), *Εισαγωγή στη Δημόσια Οικονομική*, Εκδόσεις Ε. Μπένου, Αθήνα.
- Δαλαμάγκας, Β. (1999), *Εισαγωγή στη Δημόσια Οικονομική*, Εκδόσεις Το Οικονομικό, Κ.& Π. ΣΜΠΙΛΙΑΣ Α.Ε.Β.Ε, Αθήνα.
- Δράκος, Γ. (1998), *Εισαγωγή στη Δημόσια Οικονομική*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
- Καράγιωργας, Δ., Π. (1979), *Δημόσια Οικονομική 1 : Οι Οικονομικές Λειτουργίες του Κράτους*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Καράγιωργας, Δ., Π. (1981), *Δημόσια Οικονομική 2 : Οι Δημοσιονομικοί Θεσμοί*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Πετράκος, Γ., Ψυχάρης, Γ. (2004), *Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα*, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.

Ξένη

- Mazzola, U., Sax, E.,Pantaleoni, M.,Wicksell, K.,Lindahl, E., Musgrave, R. and Peacock, A. (1967), *'Classics in the Theory of Public Finance'*, Macmillan publications, London-Melbourne-Toronto.
- Musgrave, R. and Peacock, A. (1967), *'Classics in the Theory of Public Finance'*, Macmillan publications, London-Melbourne-Toronto.
- Rosen, H.S., Gayer, T., Ράπανος, Β., Καπλάνογλου, Γ. (2009), *Δημόσια Οικονομική: Σύγχρονη θεωρία και ελληνική πραγματικότητα*, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.
- Mankiw, N.G. and Taylor, P.M.(2018), *Οικονομική*, Εκδόσεις Τζιόλα, Αθήνα.
- Mankiw, N.G. and Ball, M.L. (2013), *Μακροοικονομική και το Χρηματοπιστωτικό Σύστημα*, Εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα.
- Stiglitz, J. (1992), *Οικονομική του Δημόσιου Τομέα*, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.
- Gruber, J. (2017), *Δημόσια Οικονομική και Πολιτική*, Εκδόσεις DaVinci, Αθήνα

Διαδικτυακές πηγές

- Προφυλλίδης, Β.Α. και Μποτζώρης, Γ.Ν., (2005), *Επιπτώσεις της Μεθόδου Χρηματοδότησης στο Σχεδιασμό Κατασκευής και Λειτουργίας των Συγκοινωνιακών Υποδομών*.2^ο Πανελλήνιο Συνέδριο οδοποιίας, Βόλος.

Available at: <https://library.tee.gr/vufind/Record/10062256/Holdings>

- Καλτσούνης, Α. (2008, Ιούλιος-Αύγουστος), *Τεχνικά Χρονικά, Χρήστες από επιλογή και όχι από ανάγκη ως προϋπόθεση για τη βιωσιμότητα των ιδιωτικών επενδύσεων που δραστηριοποιούνται στις οδικές υποδομές. Η περίπτωση της Ελλάδας*. Available at : [techr 2008_4_kaltsounis.pdf \(tee.gr\)](http://techr.tee.gr/2008_4_kaltsounis.pdf)

- Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο / Πανοραμική Επισκόπηση (ΕΕΣ/Π.Ε. 2018), *Προς έναν επιτυχημένο τομέα μεταφορών στην ΕΕ : προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν*. Available at [Available at : https://op.europa.eu/webpub/eca/landscape-review-transport/el/](https://op.europa.eu/webpub/eca/landscape-review-transport/el/)

- PWC (2019), *Έργα υποδομών στην Ελλάδα. Χρηματοδοτώντας το μέλλον*.

Available at : https://www.pwc.com/gr/en/publications/Infrastructure_Greece_2019_GR.pdf

- IOBE (2019), *Οι αναπτυξιακές προοπτικές των κατασκευών στην Ελλάδα*.

Available at : http://iobe.gr/docs/research/RLS_13062019_PRS_GR.pdf

- Γκισάκης, Ι. (2004), *Η παραχώρηση Δημόσιας Υπηρεσίας και Δημόσιου Έργου, Εννοιολογικά στοιχεία, κανονιστικό πλαίσιο και περιπτώσεις εφαρμογής, κατά το Ελληνικό και Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Δίκαιο*. Available at : <http://ikee.lib.auth.gr/record/22555/files/gri-2005-565.pdf>

- Καντιάνης Δ. (2019-2020), *Προγραμματισμός Υποδομών: Χρηματοδότηση Έργων Υποδομών*. Πάντειο Πα/μιο. Available at : <https://openclass.panteios.gr>

- Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο / Ειδική Έκθεση αρ.9, (ΕΕΣ/Ε.Ε.αρ.9, 2018). *Συμπράξεις δημόσιου - ιδιωτικού τομέα στην ΕΕ: Πολλαπλές αδυναμίες και οφέλη*. Available at : <https://www.eca.europa.eu/>

- Αγγελή Ι., (2014), *Διπλωματική εργασία με θέμα: Συμπράξεις Ιδιωτικού & Δημόσιου Τομέα – Ανάλυση περίπτωσης έργου ΣΔΙΤ, Α.Π.Θ.*

Available at : <http://ikee.lib.auth.gr/record/136351/files/GRI-2015-14289.pdf>

- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕΚ, 2009), *Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική & Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών(52009DC0615), Κινητοποίηση των ιδιωτικών και δημόσιων επενδύσεων για την ανάκαμψη και τη μακροπρόθεσμη διαρθρωτική αλλαγή: ανάπτυξη συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα/* COM/2009/0615 τελικό */*. Available at : <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0615&from=EL>

- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (ΕΚ, 2021), *Η χρηματοδότηση των Διευρωπαϊκών Δικτύων*. Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση 2021. Available at :

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/136/η-χρηματοδότηση-των-διευρωπαϊκών-δικτύων>

- ΟΟΣΑ. Principles of Public Governance of Public-Private Partnerships.

Available at : <https://www.oecd.org/gov>

- Πράσινο Βιβλίο (2014), *Σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης*. Available at : http://www.sdit.gov.gr/sites/default/files/nomothesia/GREEN_PAPER_ELL.pdf

- Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών ΕΓΣΔΙΤ (2006), *ΣΔΙΤ Συνοπτικός Οδηγός 2006*(ΕΓΣΔΙΤ/Σ.Ο. ΣΔΙΤ, 2006). Available at : <https://www.cres.gr/>

- Γιάνναρος, Ι. (2005), *Χρηματοδότηση Δημοσίων Έργων*, Συνέδριο ΤΕΕ, Αθήνα. Available at : [3\(tee.gr\)](3(tee.gr))

- ΤΕΕ. *Αυτοχρηματοδοτούμενα έργα - Συμβάσεις Παραχώρησης*. Available at : <http://tkm.tee.gr/wp-content/uploads/2018/01/7-1.pdf>

- Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα (ΕΓΣΔΙΤ, 2006), *Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ*. Available at : <http://www.sdit.mnec.gr/>

- Γενική Γραμματεία Συγχρηματοδοτούμενων Δημοσίων Έργων(ΓΓΣΔΕ, 2011), *Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων: Προβλήματα και Προτάσεις*. Available at : http://users.ntua.gr/laser/Other_X%201.pdf

- Τσαμπούλας, Δ.Α. (2003, Ιούλιος-Αύγουστος), *Συγκοινωνιακά Έργα με Σύμβαση Παραχώρησης στην Ελλάδα*, Τεχνικά Χρονικά. Available at:[ΔΑΤ.indd\(tee.gr\)](ΔΑΤ.indd(tee.gr))

- Πετρούτσάτου, Κ., (2012), *Συγκριτική παρουσίαση των εν εξελίξει συμβάσεων παραχώρησης στην Ελλάδα*. 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδοποιίας, ΤΕΕ, Αθήνα. Available at : [m2571_petroutsatou.pdf\(tee.gr\)](m2571_petroutsatou.pdf(tee.gr))

- Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα (ΕΓΣΔΙΤ, 2019), *Στρατηγική Έργων ΣΔΙΤ*. Available at : <http://www.sdit.gov.gr/sites/default/files/assets/PPPs.pdf>

- Νιφορόπουλος, Κ. (2019).*Οι παράξενοι φόροι του Νεοελληνικού Κράτους, Τα διαπύλια τέλη*. Available at : <https://www.taxheaven.gr/news/category/24/mikra-katastikha-h-istoria-tis-loghistikis-kai-tis-forologhias>

- Ευρωπαϊκή Επιτροπή 52012DC0474 (2012), *Υλοποίηση της ευρωπαϊκής Υπηρεσίας τηλεδιοδίων /* COM/2012/0474 final */*. Available at : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52012DC0474&from=EL>

- Ευρωπαϊκή Επιτροπή 32009D0750 (2009), *Απόφαση 750/2009 της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, σχετικά με τονορισμό της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων και των τεχνικών στοιχείων της*. Available at : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009D0750&from=EL>

- Ευρωπαϊκή Οδηγία 32019L0520 (2019), *Οδηγία 2019/520/EK του Ευρωπαϊκού*

Κοινοβουλίου, σχετικά με τη Διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων και με τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για μη καταβολή οδικών τελών στην Ένωση. Available at : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:32019L0520>

- Ευρωπαϊκή Οδηγία 31999L0062 (1999), Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999. *Περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα*. Available at : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/>

- Ευρωπαϊκή Οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2010, *Περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς*. Available at : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/>

- Γενική Γραμματεία Υποδομών (ΓΓΥ). Available at : www.ggde.gr

- ΥΜΕ (2018), *Διεθνής Διαγωνισμός Ηλεκτρονικών Συστημάτων Διοδίων*.

- Helppost. Διόδια, τιμές & σταθμοί. Available at : <https://www.helppost.gr/agenda/diodia-times-xartis-stathmoi>

- Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, Δελτίο Τύπου 972/18-12-20, *Μεταρρύθμιση των κανόνων επιβολής τελών χρήσης του Οδικού Δικτύου-Καθορισμός θέσης του Συμβουλίου*. Available at : <https://www.consilium.europa.eu/el/press/press-releases/2020/12/18/road-charging-reform-council-agrees-its-stance/>

- Λευκή Βίβλος (2011), *Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών*. Available at : <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/>

- Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών (ΥΜΕ, 2019), *Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών 2019*. Available at : <http://nationaltransportplan.gr/el/>

- Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης (2020), *Βίβλος Ψηφιακού Μετασχηματισμού 2020-2025*. Available at : <https://digitalstrategy.gov.gr/>

- Εθνικό Σύστημα Πρόσβασης (NAP). Available at : <http://data.nap.gov.gr/blog/about>

Νομοθεσία

- Ν.3389/2015 (232/Α'/22-9-2005), *Συμπράξεις Δημόσιου & Ιδιωτικού Τομέα*.

- Ν.4388/2016 (ΦΕΚ 93/Α'/27-5-16), άρθρο 2, *Σύστημα Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών - Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών*

Παρουσιάσεις

- ΕΚΕΤΑ-ΙΜΕΤ (2021), Γ.Αϋφαντοπούλου & Ε. Μητσάκης, *Παρουσίαση τους Εθνικού Συστήματος Πρόσβασης (NAP)*.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ 1

1. Φύλλο : Άνδρας
2. Κλάδος/Ειδικότητα: ΠΕ Νομικών με μεταπτυχιακές σπουδές.
3. Θέση/Καθήκοντα/Σχέση Εργασίας: Στέλεχος Διοίκησης
4. Ηλικία: 50-55
5. Προϋπηρεσία (συνολικά χρόνια) : 20-25

6. Ποιο είναι το σύστημα διοδίων που εφαρμόζεται στην Ελλάδα?

Στην Ελλάδα εφαρμόζεται το σύστημα των διοδίων τελών μέσω μετωπικών & πλευρικών σταθμών.

7. Εξυπηρετείται η διαλειτουργικότητα των συστημάτων σε εθνικό και διευρωπαϊκό επίπεδο?

Αυτή τη στιγμή έχουμε ένα πρώτο βήμα το οποίο είναι ο ενιαίος πομποδέκτης που συμβαδίζει σε αυτό το επίπεδο, ώστε να εξυπηρετεί την ταχύτερη μετακίνηση μέσω των σταθμών διοδίων. Βεβαίως ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαλειτουργικότητας προϋποθέτει και ένα καινούργιο σύστημα χρέωσης τελών, το οποίο θα είναι ένα δικαιότερο ως προς τον τρόπο υπολογισμού, τα λεγόμενα αναλογικά τέλη, τα οποία ήδη πιλοτικά εφαρμόζονται από την Ολυμπία οδό και στόχος είναι να επεκταθούν σε όλους τους δρόμους με διόδια. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο δεν έχει επιτευχθεί ο στόχος και μάλιστα αυτή τη στιγμή έχει ξεκινήσει η συζήτηση για την αναθεώρηση της οδηγίας που αφορά τα συστήματα είτε τελών χρήσης είτε διοδίων τελών σε σχέση με τα περιβαλλοντικά ζητήματα, δηλαδή τη ρύπανση του περιβάλλοντος αλλά και τις βλάβες από τη χρήση των οδικών υποδομών. Είναι υπό αναθεώρηση πολλά πράγματα τα οποία και παρακολουθούμε ως υπηρεσία. Έχει πολύ ενδιαφέρον ότι η ευρωπαϊκή οδηγία βάζει λίγη μεγαλύτερη σαφήνεια στο προοίμιο της, που όπως ξέρουμε πολύ καλά το προοίμιο διαβάζουμε για να καταλάβουμε ποιος είναι ο στόχος της νομοθέτησης, για τις ομάδες που πρέπει να εξαιρούνται όπως είναι τα αμεα, οι κάτοικοι αραιοκατοικημένων απομακρυσμένων περιοχών που αναγκάζονται για την καθημερινή τους μετακίνηση να διέρχονται από διόδια, αλλά και επίσης τις κατηγορίες συγκεκριμένων κατηγοριών οχημάτων που η μετακίνηση τους συμβάλει πάρα πολύ στην ανάπτυξη της εθνικής

οικονομίας δηλαδή όπου γίνεται για την εξυπηρέτηση επαγγελματικών σκοπών, κατασκευαστικών κλπ. Υπάρχει μια συνολική συζήτηση αναθεώρησης . Για την Ελλάδα είναι βεβαίως κόκκινη γραμμή το δεδομένο των συμβάσεων παραχώρησης.

8. Στην Ελλάδα από το 2011 σε έκθεση της ΓΓΣΔΙΤ έχει επισημανθεί η αναγκαιότητα συστήματος ηλεκτρονικής είσπραξης διοδίων. Ποια είναι κατά τη γνώμη σας τα εμπόδια για την πλήρη εφαρμογής τους.

Νομίζω ότι εδώ για να πάμε σε αναλογικά διόδια πρέπει να έχουμε υπόψη μας ότι υπάρχουν τρεις βασικοί οικονομικοί συντελεστές το κράτος, οι παραχωρησιούχοι και οι τράπεζες. Οι αυτοκινητόδρομοι ξέρουμε ότι δεν είναι κερδοφόρα έργα, ξέρουμε επίσης ότι οποιαδήποτε μεταβολή στη ροή των εισπράξεων από τα διόδια τέλη προκαλεί μια ανησυχία, μια αμηχανία, έναν προβληματισμό, όποτε τίθεται ένα ζήτημα οικονομικής ισορροπίας. Για να το δούμε επομένως συνολικά , ολιστικά και να το αντιμετωπίσουμε θα πρέπει να λυθεί πρώτα με έναν πολύ ικανοποιητικό τρόπο, πράγμα το οποίο προϋποθέτει εκτός από πολύ σωστές πραγματολογικές παρατηρήσεις για το τι ισχύει σήμερα και μια πολύ σωστή οικονομοτεχνική πρόβλεψη ώστε να προχωρήσει, πέραν βεβαίως του ότι από μόνο του ως project για να γίνουν όλες οι αναγκαίες προσαρμογές να υπάρχουν όλες οι τεχνικές προδιαγραφές που απαιτούνται και να είναι ένα ολοκληρωμένο και σύγχρονο σύστημα διοδίων, το οποίο θα εξυπηρετεί και τους χρήστες και την ασφάλεια, έχει ένα αρκετά μεγάλο κόστος, το οποίο η αλήθεια είναι ότι η συγκυρία των τελευταίων πολλών ετών με τις μνημονιακές υποχρεώσεις της χώρας αλλά και στη συνέχεια με τις συνθήκες που διαμόρφωσε η πανδημία δεν ευνόησαν. Είναι ένα βήμα το οποίο πρέπει να προσέξουμε. Η αλήθεια είναι όμως ότι έχει δημόσια δηλώσει ο υπουργός υποδομών ότι αυτό είναι κάτι που θα γίνει.

9. Σύμφωνα με την Οδηγία 2004/52/EK της ΕΕ προβλέπεται η δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων (EYT - EETS), η οποία θα εγγυάται τη διαλειτουργικότητα όλων των συστημάτων τηλεδιοδίων που λειτουργούν στην Ευρώπη. Στην Ελλάδα έχουν εφαρμοστεί όσα προβλέπονται στην οδηγία? Ποια τα αναμενόμενα οφέλη από την εφαρμογή των όσων προβλέπονται στην παραπάνω οδηγία?

Στην Ελλάδα ενσωματώθηκε, είναι η οδηγία 520/2019 και έγινε από την υπηρεσία μας. Εκείνο που υπάρχει είναι το μητρώο παρόχων EYT το οποίο όμως θα πρέπει να επικαιροποιηθεί αλλά και πλέον να τηρηθεί, να ενημερώνετε και να ελέγχεται με βάση τις προδιαγραφές της οδηγίας. Σκοπός είναι να μην έχουμε απώλειες κυρίως από τις

διακρατικές μετακινήσεις αλλά και να είναι ένα σύγχρονο σύστημα παρακολούθησης της είσπραξης και απόδοσης των εσόδων. Υπάρχει ένα ζήτημα με τη παραβατικότητα που είναι το εξής στη χώρα μας τη συντήρηση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση των αυτοκινητόδρομων άρα και την είσπραξη του διόδιου τέλους έχει αναλάβει ο ιδιώτης. Το κομμάτι της αποφυγής πληρωμής αφορά αστικές αξιώσεις του κώδικα κατά του υπόχρεου, το κομμάτι όμως του κώδικα της παράβασης της οδικής κυκλοφορίας που συνεπάγεται διοικητικό πρόστιμο αφορά το ελληνικό κράτος και πρέπει να εναρμονιστούν οι λειτουργίες καταρχήν των δημοσίων υπηρεσιών της χώρας αλλά και να διαλειτουργούν με αντίστοιχες υπηρεσίες των άλλων ευρωπαϊκών κρατών ώστε να μπορέσουμε να έχουμε ένα ολοκληρωμένο σύστημα χρέωσης, παρακολούθησης, είσπραξης και καταλογισμών εκεί όπου τίθεται ζήτημα.

10. Στην Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, προβλέπεται η επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα ανάλογα: α) με την κατηγορία εκπομπών του οχήματος και β) με την ώρα του εικοσιτετραώρου. Η Ελλάδα έχει προχωρήσει στην ενσωμάτωση της οδηγίας? Τι ισχύει στη χώρα μας?

Η Ελλάδα έχει ενσωματώσει την οδηγία όμως η επιβολή τελών στα βαρέα οχήματα έχει πολλές διακρίσεις. Στην χώρα μας αυτό που ισχύει είναι η χιλιομετρική χρέωση και δεν υπάρχει τέτοια διαφοροποίηση. Τώρα περιμένουμε την αναθεώρηση της οδηγίας όπου όπως φαίνεται από τη συζήτηση καταλήγει σε εξαιρέσεις για τις χώρες που έχουν αυτοκινητόδρομους με συμβάσεις παραχώρησης για ένα μεταβατικό διάστημα κάποιων ετών. Τώρα ξεκινάει η συζήτηση για τη χρέωση με βάση την εκπομπή ρύπων. Η χώρα μας έχει λόγο σε αυτή τη συζήτηση παρεμβαίνει και συντάσσεται με τις χώρες εκείνες που έχουν αυτοκινητόδρομους με συμβάσεις παραχώρησης ώστε να διασφαλίσουμε ότι δεν θα τιναχθούν στον αέρα οι συμβάσεις αυτές και δεν θα ζημιωθούν τα εθνικά μας συμφέροντα.

11. Ποια προβλήματα θεωρείται σημαντικά για την εφαρμογή των όσων προβλέπονται στην οδηγία?

Καταρχήν είναι η ανομοιογένεια στον ευρωπαϊκό χώρο, η οποία γεννά και διαφορετικές επιδιώξεις και συμφέροντα. Επίσης υπάρχει δυσκολία αμοιβαίας κατανόησης. Το δεύτερο είναι ότι οι φτωχότερες, οι λιγότερο εύπορες, χώρες λειτουργούν με το σύστημα των συμβάσεων παραχώρησης γιατί όπως και στην Ελλάδα είναι αξεπέραστο για τα δεδομένα των προϋπολογισμών η κατασκευή μεγάλων έργων. Άρα το πρόβλημα ουσιαστικά είναι στις διαφορές που υπάρχουν, στο ότι δεν είναι ομοιογενές το τοπίο. Το να γίνει

ομοιογενές μελλοντικά νομίζω ότι είναι ανεδαφικό. Εκείνο όμως που μπορεί να γίνει είναι να γίνουν κάποιες προσαρμογές προς συγκεκριμένη κατεύθυνση, ήδη η Ευρώπη βαίνει προς κατάργηση των γιουροβινιетών, προς μια δίκαιης αναλογικής χρέωσης με εξαιρέσεις που θα τηρούν δύο κανόνες. Ο πρώτος κανόνας είναι ότι θα είναι εξειδικευμένες και αιτιολογημένες και δεύτερος ότι δεν θα αφορούν το μεγαλύτερο μέρος του οδικού δικτύου, γιατί δεν μπορεί η εξαίρεση να καταλύει τον κανόνα και να υπάρχει η ευελιξία μεν αλλά πρέπει κάποια στιγμή να καταλήξουμε ότι θέλουμε να πετύχουμε κάποιους συγκεκριμένους στόχους α) να υπάρχει κόστος και για αυτόν που ρυπαίνει και για αυτόν που χρησιμοποιεί β) να συντηρούνται ικανοποιητικά οι υποδομές σε τακτά χρονικά διαστήματα και γ) να εξασφαλίζεται στο μέγιστο βαθμό η οδική ασφάλεια .

12. Τι είναι το ΕΣΠ(NAP)?

Το ΕΣΠ είναι μια ψηφιακή διευρωπαϊκή επαφή η οποία θέλει ως πλατφόρμα να κρατάει και να παρέχει πληροφορία σε ζωντανό χρόνο για τα στατικά δεδομένα για τα δεδομένα κυκλοφορίας, για τα δεδομένα των συμβάντων, του καιρού κλπ είναι ένα πολύ φιλόδοξο και σύγχρονο πρόγραμμα στο οποίο η χώρα μας συμμετέχει ενεργά με υπεύθυνη διαχείριση την ΥΟΤ/ΗΔΟΥ. Έχουν γίνει πολύ σημαντικά βήματα, οι περισσότεροι βασικοί πάροχοι της πληροφορίας είναι ήδη εδώ, συνεργαζόμαστε, έχουν φορτωθεί δεδομένα στην πλατφόρμα, έχουμε μερική ανταπόκριση, που αυτό πρέπει να θεωρηθεί κατόρθωμα, στις προδιαγραφές των κανονισμών 885 & 886 που είναι κατά εξουσιοδότηση της οδηγίας και απαιτούν πρώτον να παρέχουμε στην πλατφόρμα πληροφορίες για τις ασφαλείς θέσεις στάθμευσης φορτηγών, εκεί υπολειπόμαστε ως κράτος στην κατασκευή αυτών των θέσεων και όχι στην παροχή της πληροφορίας πλην όμως υπάρχει διαθέσιμη η πληροφορία στην πλατφόρμα για αυτές που υπάρχουν, δεύτερον πληροφορίες για τα συμβάντα κυκλοφορίας και η Εγνατία Οδός και η Νέα Οδός και η Κεντρική Οδός μας δίνουν στοιχεία για τα συμβάντα που είναι πολύ σημαντικό. Συνεχίζεται η προσπάθεια, δεν είναι εύκολη προσπάθεια, αλλά πλέον έχουμε βρει βήμα και αυτοματισμούς και πιστεύω ότι πολύ σύντομα το ελληνικό ΕΣΠ θα είναι ένα από τα καλύτερα ΕΣΠ της Ευρώπης.

13. Βασικοί στόχοι της ΕΕ στην προσπάθεια ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών, είναι η οικονομική μεγέθυνση, η ομαλή, ταχεία και ασφαλή μετακίνηση εμπορευμάτων και προσώπων ανά την Ένωση, η εναρμόνιση με τα διεθνή πρότυπα και η

διαλειτουργικότητα των συστημάτων. Πως συμβάλει το ΕΣΠ σε αυτούς? Που στοχεύει και πια τα προσδοκώμενα οφέλη?

Το ΕΣΠ πρέπει να το δούμε ως ένα project δύο φάσεων. Η πρώτη φάση είναι να στηθεί και να λειτουργήσει σύμφωνα με τις προδιαγραφές της οδηγίας και των τεσσάρων κατά εξουσιοδότηση κανονισμών και το δεύτερο είναι το κομμάτι της ανάπτυξης. Για να πάμε στην αναπτυξιακή διάσταση του ΕΣΠ θα πρέπει να γίνει μια πολύ σοβαρή δουλειά για να πειστούν όλοι οι παίχτες, οι ενδιαφερόμενοι, όλοι οι υποψήφιοι πάροχοι πληροφοριών αλλά και οι λήπτες των πληροφοριών ότι αυτό έχει και οικονομικό ενδιαφέρον. Αυτή είναι μια προσπάθεια που γίνεται, προσπαθούμε δηλαδή να πείσουμε γιατί δεν έχουμε εργαλεία να εξαναγκάσουμε κανέναν να εισφέρει στην πλατφόρμα πληροφορίες και αυτό μπορεί να ξενίζει ανθρώπους λαούς κράτη με διαφορετική κουλτούρα συμμόρφωσης από αυτή που έχουμε στην Ελλάδα, αλλά στην πραγματικότητα παρά το ότι είμαστε δημόσια αρχή καταβάλλουμε προσπάθεια για να έχουμε τις πληροφορίες που προβλέπει η οδηγία και οι κανονισμοί. Δεν έχουμε εργαλεία να εξαναγκάσουμε κάποιον για να μας συμμορφωθεί και να δώσει την πληροφόρηση επομένως πρέπει να πείσουμε και για το πρώτο στάδιο και για το δεύτερο δηλαδή για την αναπτυξιακή διάσταση και το οικονομικό ενδιαφέρον που μπορεί να παρουσιάζει που είναι αντιληπτό και στο μέσο συνετό άνθρωπο χωρίς κάποιες εξειδικευμένες γνώσεις στο γιατί πρέπει να έχει μια ολοκληρωμένη σύγχρονη άμεση πληροφορία διαθέσιμη για τις πολυτροπικές μετακινήσεις, για τα συμβάντα στο δρόμο κλπ νομίζω ότι αυτό μπορεί να το αντιληφθεί ο καθένας ότι έχουν και αναπτυξιακό και οικονομικό στόχο.

14. Θεωρείται ότι το NAP συνδέεται με τη διαλειτουργικότητα του συστήματος διοδίων?

Το ΕΣΠ επειδή ακριβώς είναι μια διαλειτουργική/διαψηφιακή/διεπαφή προφανώς και συνδέεται γιατί είναι ένα κομμάτι της πληροφορίας η οποία πρέπει να είναι διαθέσιμη και όσο πιο πετυχημένο είναι, δηλαδή όσο πιο διαλειτουργικά είναι τα συστήματα διοδίων διευρωπαϊκά, τόσο πιο ολοκληρωμένη είναι και η λειτουργία του ΕΣΠ και η εκπλήρωση της αποστολής του.

15. Η ΥΟΤ/ΗΔΟΥ έχει ορισθεί διαχειριστής του συστήματος. Ποια τα σημαντικότερα προβλήματα στη μέχρι τώρα πορεία αλλά και στην περαιτέρω εφαρμογή του?

Η YOT δέχθηκε με χαρά αυτή την αποστολή γνωρίζοντας ότι είναι ένα εγχείρημα δύσκολο και μάλιστα ως μη γελιόμαστε κανείς από εμάς εδώ, εμένα και τους συνεργάτες μου, δεν έχουμε τις τεχνικές γνώσεις που απαιτεί η λειτουργία μιας τέτοιας πλατφόρμας πλην όμως είναι πολύ μεγάλη προσπάθεια για να κατανοήσουμε καταρχήν τη μεγάλη εικόνα και μετά να μπούμε στις λεπτομέρειες το ΕΣΠ είναι άπειρες ανθρωπόωρες δουλειάς συνοδεύεται και από πολλές τηλεδιασκέψεις, από πολλά workinggroups, δηλαδή δεν είναι μόνο αυτό που φαίνεται δηλαδή η δουλεία των στελεχών της υπηρεσίας. Τα προβλήματα είναι η υποστελέχωση, που είναι όμως πρόβλημα συνολικά του δημοσίου και του ΥΜΕ, θα ήμασταν ευτυχής αν είχαμε περισσότερο ανθρώπινο δυναμικό με εξειδικευμένη γνώση, πρέπει όμως να πούμε ότι οι άνθρωποι που ανέλαβαν ως ομάδα να τρέξουν το ΕΣΠ έχουν κάνει σπουδαία δουλειά και νομίζω ότι πλέον αρχίζουν και οι ίδιοι ότι πατάνε πολύ γερά στα πόδια τους και με τη βοήθεια του τεχνικού μας συμβούλου που είναι το ΕΚΕΤΑ-ΙΜΕΤ νομίζω ότι έχουμε μία δυνατότητα να ανταπεξέλθουμε με επάρκεια σε αυτό το ρόλο. Όμως χρειάζεται ενίσχυση και σε ανθρώπινο δυναμικό και σε πιο σύγχρονα λογισμικά δηλαδή υλοτεχνική υποδομή.

16. Σύμφωνα με ευρωπαϊκές εκθέσεις σημαντικό πρόβλημα στην εφαρμογή των οδηγιών αποτελεί η έλλειψη εργαλείων πχ νομοθετικό πλαίσιο. Συμφωνείται ? Τι ισχύει στη χώρα μας?

Προφανώς. Τώρα συζητάμε για να καταλάβετε την αναθεώρηση της οδηγίας, που όπως ξέρουμε οι οδηγίες έχουν δεσμευτικά κατευθυντήρια λειτουργία για το εσωτερικό μιας χώρας αλλά δεν έχουν την κανονιστική ισχύ ενός κανονισμού, δεν έχουμε φτιάξει ακόμα κανονισμό, είμαστε ακόμα στο στάδιο διακηρύξεων με πολύ συγκεκριμένο νομικό υπόβαθρο αλλά δεν έχουμε πάει ακόμα σε προχωρημένα βήματα. Και είναι μάχη, είναι δύσκολη ιστορία, υπάρχει πολύ σημαντική απόκλιση και συμφερόντων και απόψεων και κουλτούρας μεταξύ των χωρών.

17. Τόσο στο εθνικό στρατηγικό σχέδιο μεταφορών όσο και στη βίβλο ψηφιακού μετασχηματισμού αναφέρεται η αναγκαιότητα ενίσχυσης των πολυτροπικών μεταφορών που συνεπάγεται μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου των αυτοκινητοδρόμων άρα και μείωση των εσόδων και η προώθηση συστημάτων ηλεκτρονικής διαχείρισης των υποδομών. Θεωρείται ότι η μετάβαση σε αυτή τη νέα εποχή διαχείρισης αποτελεί προϋπόθεση για τη βιωσιμότητα των οδικών υποδομών?

Θεωρώ ότι είναι ένας συνδυασμός. Πρέπει να αντιληφθούμε όλοι η μετάβαση στη ψηφιακή εποχή έχει ένα μεσομακροπρόθεσμο οικονομικό όφελος . αυτή τη στιγμή πιθανώς να μη γίνεται αντιληπτό από όλους με αποτέλεσμα να υψώνονται εμπόδια ή να δημιουργούνται αντιδράσεις. Θα πάμε εκεί όπως και να έχει και το οικονομικό όφελος θα κατανοηθεί, θα πρέπει ίσως και να αναδειχθεί με πιο πειστικούς τρόπους, δεν υπάρχει επιστροφή σε αυτή τη πορεία. Πιστεύω ότι είναι σε όφελος, πιστεύω ότι μπορεί να υπάρχει ένας συνδυασμός αναλογικότερης και δικαιότερης επιβάρυνσης των χρηστών των οδικών υποδομών ακόμα και μια διεύρυνση του κύκλου των δικαιούχων απαλλαγών καταβολής διοδίων τελών, μπορεί λοιπόν να υπάρξει ένας συνδυασμός και να επιτευχθεί προοδευτικά - σταδιακά ένα καλύτερο οικονομικό αποτέλεσμα από αυτό που έχουμε σήμερα. Αυτό είναι σύνθετη δουλειά και προϋποθέτει ανοιχτό μυαλό και κατανόηση ότι οτιδήποτε διευκολύνει τη μετάβαση της χώρας σε ευρωπαϊκά στάδια ανάπτυξης είναι συνολικά ωφέλιμα ιδιαίτερα σε αυτούς που εύλογα έχουν και δίκαια έχουν οικονομικό ενδιαφέρον από τη λειτουργία των αυτοκινητοδρόμων.

***Μπορείτε αν θέλετε να προσθέσετε την άποψη σας ή κάποια παρατήρηση σε σχέση με όσα συζητήθηκαν.

Στο ζήτημα των οδικών υποδομών και της χρήσης των αυτοκινητόδρομων και γενικώς της λειτουργίας συνολικά του οδικού δικτύου, γιατί στην υπηρεσία μας έχουμε την ευθύνη για το συνολικό δίκτυο της χώρας, η εποχή δημιουργεί ανάγκες που οτιδήποτε σκεφτούμε σήμερα είναι παρωχημένο, ξεπερασμένο την επόμενη μέρα. Δε χρειάζεται και αυτό το κατάλαβα από τις πρώτες εβδομάδες που βρέθηκα σε αυτή τη δουλειά, σε αυτή τη θέση, αλλά και η εμπειρία μου λέει ότι πολλά πράγματα δεν είναι ζήτημα πολιτικού βολонταρισμού, δηλαδή τι επιδιώκεις αλλά τι θέλεις να καταλάβεις, πόσο γρήγορα το καταλαβαίνεις και πόσο γρήγορα προσαρμόζεις τις αποφάσεις σε αυτό που επιβάλει η πραγματικότητα, έχοντας όμως πρώτα κάνει μια σωστή πραγματολογική διαπίστωση δηλαδή τι συμβαίνει σήμερα στη χώρα και τι πρέπει να συμβεί αύριο. Αυτό έχει ελάχιστα ή πολύ μικρό κατά τη γνώμη μου πολιτικό πρόσημο, δεν είναι ζήτημα το οποίο θα μπορούσε να αποτελεί στοιχείο πολιτικής διαφωνίας ή αντιμετώπισης. Αυτά που γίνονται στην Ευρώπη, επειδή υπάρχει αυτή η ποικιλομορφία και αυτή η δυσκολία να έχουμε κοινό τόπο-κοινά συμφέροντα στο πως θα αντιμετωπίσουμε ορισμένα πράγματα, αναδεικνύει πολύ γενικούς στόχους και πρέπει κάθε κράτος να βαδίζει με τα δεδομένα και τα συμφέροντα του αλλά υπηρετώντας γενικούς στόχους. Δεν θεωρώ ότι είναι εύκολο, είναι καινούργια πεδία τα οποία πρέπει να παρακολουθούμε συνεχώς για

τα οποία πρέπει να ενημερωνόμαστε – που δεν είναι εύκολο ούτε αυτό, αλλά το σημαντικό στη δική μας υπηρεσία και με την εμπειρία που έχω, είναι ότι δεν υπάρχει συνάδελφος , συνεργάτης , υπάλληλος που να μην έχει ένα αρκετό υψηλό μέσο όρο κατανόησης του αντικειμένου και αυτό μας δημιουργεί αισιοδοξία και έχει αξιολογηθεί.

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ 2

1. Φύλλο : Άνδρας
2. Κλάδος/Ειδικότητα: ΠΕ Μηχανικών.
3. Θέση/Καθήκοντα: Μόνιμος Υπάλληλος με Θέση Ευθύνης
4. Ηλικία: πάνω από 60
5. Προϋπηρεσία (συνολικά χρόνια) : πάνω από 30

6. Ποιο είναι το σύστημα διοδίων που εφαρμόζεται στην Ελλάδα?
Η πληρωμή γίνεται με μετρητά, με χρέωση πιστωτικής ή χρεωστικής κάρτας είτε ηλεκτρονικά με τη χρήση πομποδεκτών- erass στους μετωπικούς και πλευρικούς σταθμούς διοδίων από τις εταιρείες παραχώρησης. Συνολικά είναι επτά.

7. Εξυπηρετείται η διαλειτουργικότητα των συστημάτων σε εθνικό και διευρωπαϊκό επίπεδο?
Από το 2020 ναι σε εθνικό επίπεδο μέσω των erass. Σε ευρωπαϊκό όχι.

8. Στην Ελλάδα από το 2011 σε έκθεση της ΓΓΣΔΙΤ έχει επισημανθεί η αναγκαιότητα συστήματος ηλεκτρονικής είσπραξης διοδίων. Ποια είναι κατά τη γνώμη σας τα εμπόδια για την πλήρη εφαρμογή τους?
Είχε ξεκινήσει ο διαγωνισμός, είχε γίνει η δέσμευση της πίστωσης, είχε γίνει η προκήρυξη, έγινε ο διαγωνισμός, είχε αναδειχθεί τελικός μειοδότης, υπήρχαν δικαστικές εμπλοκές, σταμάτησε λόγω εκλογών και ακυρώθηκε. Αυτό που πρέπει να σημειωθεί είναι ότι κατά τη διαδικασία υλοποίησης του διαγωνισμού είχαν γίνει όλες οι απαραίτητες επαφές και διαβουλεύσεις με τις εταιρείες παραχώρησης προκειμένου να επιλυθούν προβλήματα που σχετίζονταν με τους διαφορετικούς όρους των συμβάσεων παραχώρησης και είχε βρεθεί μια κοινή συνισταμένη οπότε και προχώρησε ο διαγωνισμός.

9. Σύμφωνα με την Οδηγία 2004/52/EK της ΕΕ προβλέπεται η δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων (EYT - EETS), η οποία θα εγγυάται τη διαλειτουργικότητα όλων των συστημάτων τηλεδιοδίων που λειτουργούν στην Ευρώπη. Στην Ελλάδα έχουν εφαρμοστεί όσα προβλέπονται στην οδηγία? Ποια τα αναμενόμενα οφέλη από την εφαρμογή των όσων προβλέπονται στην παραπάνω οδηγία?

Ναι. Υπάρχει το μητρώο των παρόχων αλλά δεν έχει γίνει καμία εγγραφή μέχρι σήμερα. Καταρχήν θα ευνοούσε τον χρήστη που θα μπορούσε σε εθνικό επίπεδο να μετακινείται από τη μία άκρη της χώρας ως στην άλλη με ένα πομποδέκτη χωρίς να υπάρχει η δέσμευση της φόρτισης αποκλειστικά από τον πάροχο της συσκευής. Επίσης, θα ευνοούσε και τις εταιρείες γιατί θα μειωνόταν το λειτουργικό κόστος της κάθε επιχείρησης. Περαιτέρω θα ενισχύσει τη διαλειτουργικότητα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, δηλαδή τη μετακίνηση σε διαφορετικές χώρες με τον ίδιο εξοπλισμό. Επίσης με την εφαρμογή του συστήματος θα πρέπει να δοθούν λύσεις και σε θέματα παραβατικότητας, επιβολής προστίμων, κλπ.

10. Στην Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, προβλέπεται η επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα. Στην οδηγία προβλέπεται ότι τα κράτη μέλη μπορούν να διαφοροποιούν τα διόδια ανάλογα: α) με την κατηγορία εκπομπών του οχήματος και β) με την ώρα του εικοσιτετραώρου. Η Ελλάδα έχει προχωρήσει στην ενσωμάτωση της οδηγίας? Τι ισχύει στη χώρα μας?

Η επιβολή των διοδίων στη χώρα μας γίνεται με βάση τους άξονες και το μήκος του οχήματος και μέχρι τώρα τουλάχιστον δεν έχει εφαρμοστεί κάποιος άλλος τρόπος. Υπάρχει βέβαια στην Ευρώπη, όπου συμμετέχει και η χώρα μας, η συζήτηση για την εφαρμογή άλλων τρόπων υπολογισμού όπως με βάση τις εκπομπές ρύπων και της αναθεώρησης της συγκεκριμένης οδηγίας, αλλά δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί.

11. Ποια προβλήματα θεωρείται σημαντικά για την εφαρμογή των όσων προβλέπονται στην οδηγία?

Υπάρχουν αρκετά πράγματα που εφόσον ολοκληρωθεί η συζήτηση θα πρέπει να ορισθούν, όπως η κατηγορία των αυτοκινήτων με βάση τις εκπομπές αλλά το σημαντικότερο είναι ότι θα πρέπει να συνδυαστεί με την εφαρμογή λειτουργίας ηλεκτρονικών διοδίων όπου κάθε φορτηγό που θα περνά θα έχει πιστοποιηθεί και θα είναι καταγεγραμμένα τα στοιχεία στη συσκευή ελεύθερης διέλευσης του οχήματος.

12. Τι είναι το ΕΣΠ(NAP)?

Το ΕΣΠ είναι μία πλατφόρμα που περιλαμβάνει δεδομένα πραγματικού χρόνου, στατικά ή ιστορικά δεδομένα, σχετικά με το οδικό δίκτυο της χώρας, τα οποία διαχειρίζονται διαπιστευμένοι φορείς με σκοπό την παροχή πληροφοριών για την γρήγορη και ασφαλή μετακίνηση εμπορευμάτων και προσώπων.

13. Βασικοί στόχοι της ΕΕ στην προσπάθεια ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών, είναι η οικονομική μεγέθυνση, η ομαλή, ταχεία και ασφαλή μετακίνηση εμπορευμάτων και προσώπων ανά την Ένωση, η εναρμόνιση με τα διεθνή πρότυπα και η διαλειτουργικότητα των συστημάτων. Πως συμβάλει το ΕΣΠ σε αυτούς? Που στοχεύει και πια τα προσδοκώμενα οφέλη?

Όπως αναφέρθηκε και πριν το ΕΣΠ έχει σκοπό τη συγκέντρωση και παροχή πληροφοριών για το οδικό δίκτυο, σε προκαθορισμένα πλαίσια σύμφωνα με τις οδηγίες της ευρωπαϊκής ένωσης, με τη συμβολή φορέων τόσο ιδιωτικών όσο και δημοσίων, με την παροχή και επεξεργασία δεδομένων που απευθύνονται στους χρήστες με στόχο ακριβώς την ταχεία και ασφαλή μετακίνηση. Τέτοιες πληροφορίες είναι τα ατυχήματα, οι θέσεις στάθμευσης, οι καιρικές συνθήκες, κλπ. Επίσης περαιτέρω στοχεύει στην ενίσχυση των πολυτροπικών μεταφορών μέσω πληροφοριών που συνδέουν όλα τα μέσα μεταφοράς όπως κόστος, δρομολόγια κλπ.

14. Θεωρείται ότι το NAP συνδέεται με τη διαλειτουργικότητα του συστήματος διοδίων?

Για να είναι το ΕΣΠ να είναι ένα ολοκληρωμένο σύστημα λήψης και παροχής πληροφοριών θα πρέπει να εφαρμόζεται ένα ενιαίο σύστημα λειτουργίας και διαχείρισης διοδίων. Μη έχοντας το ίδιο σύστημα δίνονται στοιχεία για το ίδιο θέμα αλλά με διαφορετικό τρόπο όπως στην περίπτωση των κατηγοριών των οχημάτων, που διέρχονται και τιμολογούνται, οι οποίες είναι διαφορετικές μεταξύ των συμβάσεων.

15. Η ΥΟΤ/ΗΔΟΥ έχει ορισθεί διαχειριστής του συστήματος. Ποια τα σημαντικότερα προβλήματα στη μέχρι τώρα πορεία αλλά και στην περαιτέρω εφαρμογή του?

Η ΥΟΤ είναι μια αυτοτελής υπηρεσία που συστάθηκε το 2016 για την παρακολούθηση και υλοποίηση αυτών των αλλαγών. Το κυριότερο πρόβλημα είναι οι δαιδαλώδεις διαδικασίες στη συνεργασία τόσο με το υπουργείο όσο και με άλλους εμπλεκόμενους

φορείς καθώς και λειτουργικά προβλήματα που αφορούν κυρίως στην έλλειψη οργανωτικής δομής διότι δεν έχει εκδοθεί ακόμα Π.Δ. για τον οργανισμό της υπηρεσίας και έπειτα ηλεκτρονικών συστημάτων – εφαρμογών και αριθμητικής επάρκειας προσωπικού. Μέχρι σήμερα έχουν καταβληθεί πολύ μεγάλες προσπάθειες που έχουν στηριχτεί κυρίως στην θέληση και επιμονή του ανθρώπινου δυναμικού της υπηρεσίας. Όσο αφορά την υλοποίηση του συστήματος είναι σημαντικό ο συντονισμός των συμμετεχόντων προς την ίδια κατεύθυνση με τον ίδιο στόχο.

16. Σύμφωνα με ευρωπαϊκές εκθέσεις σημαντικό πρόβλημα στην εφαρμογή των οδηγιών αποτελεί η έλλειψη εργαλείων πχ νομοθετικό πλαίσιο. Συμφωνείται ? Τι ισχύει στη χώρα μας?

Φυσικά. Και είναι πρόβλημα και ευρωπαϊκό και εθνικό. Είναι πολλές οι περιπτώσεις όπου ψηφίζονται νόμοι οι οποίοι δεν εφαρμόζονται λόγω ασάφειας ή λόγω έλλειψης συνεργασίας των αρμόδιων φορέων ή ακόμα και πολιτικής βούλησης. Ειδικά στις οδικές υποδομές που απαιτείται η συνεργασία του δημοσίου και των παραχωρησιούχων αλλά και η συνεργασία μεταξύ δημοσίων φορέων όπως το υπουργείο μεταφορών , η τροχαία και οι περιφέρειες, το πλαίσιο λειτουργίας και συνεργασίας πρέπει να καθορίζεται με σαφήνεια και στις περισσότερες φορές πέρα από τη ψήφιση ενός νόμου απαιτούνται περαιτέρω υπουργικές ή διυπουργικές αποφάσεις. Στην Ευρώπη βλέπουμε τα τελευταία χρόνια οδηγίες με δυνατότητες διαφοροποίησης στην εφαρμογή τους μεταξύ των κρατών και που περισσότερο τονίζουν τις διαφορές και όχι κανονισμούς. Το σημαντικό τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο είναι να ορίζεται με σαφήνεια ο στόχος και η βούληση.

17. Τόσο στο εθνικό στρατηγικό σχέδιο μεταφορών όσο και στη βίβλο ψηφιακού μετασχηματισμού αναφέρεται η αναγκαιότητα ενίσχυσης των πολυτροπικών μεταφορών που συνεπάγεται μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου των αυτοκινητοδρόμων άρα και μείωση των εσόδων και η προώθηση συστημάτων ηλεκτρονικής διαχείρισης των υποδομών. Θεωρείται ότι η μετάβαση σε αυτή τη νέα εποχή διαχείρισης αποτελεί προϋπόθεση για τη βιωσιμότητα των οδικών υποδομών?

Καταρχήν ένα σύγχρονο σύστημα διαχείρισης διοδίων μειώνει το λειτουργικό κόστος των εταιρειών. Η ανάπτυξη και εφαρμογή συστημάτων όπως το ΕΣΠ ενισχύουν την ασφάλεια και τον προγραμματισμό των μετακινήσεων των χρηστών και την αξιοπιστία των διαχειριστών αποφέροντας οικονομικό όφελος. Ακόμα όμως χρειάζονται πολλά

βήματα για να φτάσουμε σ' ένα ολοκληρωμένο σύστημα ηλεκτρονικής διαχείρισης των αυτοκινητοδρόμων που θα εξασφαλίζει τη βιωσιμότητα τους.

*** Μπορείτε αν θέλετε να προσθέσετε την άποψη σας ή κάποια παρατήρηση σε σχέση με όσα συζητήθηκαν.

Στην ανάπτυξη των οδικών υποδομών και γενικότερα των μεταφορικών υποδομών το σημαντικότερο είναι ένας ολοκληρωμένος μακροχρόνιος σχεδιασμός προκειμένου να αποφεύγονται καθυστερήσεις ή συγκρούσεις. Πρέπει να είναι αντιληπτός από όλους όσους συμμετέχουν ο στόχος, διαυγής και σταθερή η πορεία προς την υλοποίηση του.

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ 3

1. Φύλλο : Άνδρας
2. Κλάδος/Ειδικότητα: ΠΕ Μηχανικών / Τοπογράφος Μηχανικός
3. Θέση/Καθήκοντα: Στέλεχος Διοίκησης
4. Ηλικία: 50-55
5. Προϋπηρεσία (συνολικά χρόνια) : 20-25

6. Ποιο είναι το σύστημα διοδίων που εφαρμόζεται στην Ελλάδα?

Στην Ελλάδα εφαρμόζεται το σύστημα της είσπραξης διοδίων τελών με μετρητά ή ηλεκτρονική χρέωση μέσω πομποδέκτη στους μετωπικούς & πλευρικούς σταθμούς σε όλο το μήκος του εθνικού δικτύου. Η χρέωση γίνεται με βάση την κατηγορία του οχήματος και το μήκος της ζώνης χρέωσης επί το μήκος της ζώνης στους ΜΣΔ οπότε και διαφέρει μεταξύ των παραχωρησιούχων.

7. Εξυπηρετείται η διαλειτουργικότητα των συστημάτων σε εθνικό και διευρωπαϊκό επίπεδο?

Από πέρσι μπορεί ένα όχημα με μία συσκευήςepass να διέρχεται από τις λωρίδες ελεύθερης διέλευσης όλων των διοδίων της χώρας. Δεν υπάρχει όμως ένα ολοκληρωμένο σύστημα ελεύθερης διέλευσης οχημάτων από τους σταθμούς διοδίων. Και αυτό γιατί κάτι τέτοιο προϋποθέτει και αναλογικά τέλη δηλαδή τη χρέωση με βάση τη χιλιομετρική απόσταση που διανύει το όχημα καθώς επίσης και τη δυνατότητα φόρτισης της προπληρωμένης συσκευής epass σε οποιοδήποτε πάροχο. Επίσης δεν υπάρχει τέτοια δυνατότητα σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

8. Στην Ελλάδα από το 2011 σε έκθεση της ΓΓΣΔΙΤ έχει επισημανθεί η αναγκαιότητα συστήματος ηλεκτρονικής είσπραξης διοδίων. Ποια είναι κατά τη γνώμη σας τα εμπόδια για την πλήρη εφαρμογής τους?

Για την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου και σύγχρονου συστήματος διοδίων, απαιτούνται να γίνουν αλλαγές καταρχήν στις συμβάσεις, να υπάρχουν μελέτες και τεχνικές προδιαγραφές και φυσικά να καλυφθεί το κόστος. Το 2016 συστάθηκε η Υπηρεσία Οδικών Τελών & Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών με σκοπό την παρακολούθηση και διαχείριση του έργου.

Επίσης είχαν γίνει όλες οι απαραίτητες ενέργειες, η προκήρυξη είχε προχωρήσει η διαδικασία του διαγωνισμού δυστυχώς δεν ολοκληρώθηκε. Πρόκειται για ένα σύγχρονο έργο εναρμονισμένο με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές και απαιτήσεις για την ανάπτυξη των οδικών δικτύων και των πολυτροπικών μεταφορών.

9. Σύμφωνα με την Οδηγία 2004/52/EK της ΕΕ προβλέπεται η δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων (EYT - EETS), η οποία θα εγγυάται τη διαλειτουργικότητα όλων των συστημάτων τηλεδιοδίων που λειτουργούν στην Ευρώπη. Στην Ελλάδα έχουν εφαρμοστεί όσα προβλέπονται στην οδηγία? Ποια τα αναμενόμενα οφέλη από την εφαρμογή των όσων προβλέπονται στην παραπάνω οδηγία?

Στην Ελλάδα ενσωματώθηκε η οδηγία, έχει δημιουργηθεί μητρώο παρόχων αλλά δεν υπάρχουν περαιτέρω ενέργειες. Σκοπός είναι η διαλειτουργικότητα όλων των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Ευρώπη παρέχοντας στους οδηγούς τον αναγκαίο εξοπλισμό και υπηρεσίες για την ελεύθερη διέλευση στις ευρωπαϊκές υποδομές με διόδια. Επίσης προβλέπεται και η καταβολή στους φορείς χρέωσης διοδίων των οφειλόμενων τελών για την χρήση των δικτύων τους, ουσιαστικά εξασφαλίζει την είσπραξη και απόδοση των εσόδων από τα διόδια των διακρατικών μετακινήσεων.

10. Στην Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, προβλέπεται η επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα ανάλογα: α) με την κατηγορία εκπομπών του οχήματος και β) με την ώρα του εικοσιτετραώρου. Η Ελλάδα έχει προχωρήσει στην ενσωμάτωση της οδηγίας? Τι ισχύει στη χώρα μας?

Η Ελλάδα έχει ενσωματώσει την οδηγία αλλά δεν υπάρχει τέτοια διαφοροποίηση ακόμα τουλάχιστον. Επίσης έχει ξεκινήσει και η συζήτηση για την αναθεώρηση της οδηγίας. Η χώρα μας μαζί με άλλες όπου έχουν οδικά έργα με συμβάσεις παραχώρησης εντάσσονται

στις εξαιρέσεις ως προς την εφαρμογή των προβλεπόμενων στην οδηγία δίνοντας μας ένα χρονικό μεταβατικό περιθώριο προσαρμογής.

11. Ποια προβλήματα θεωρείται σημαντικά για την εφαρμογή των όσων προβλέπονται στην οδηγία?

Το μεταβατικό διάστημα που δίνεται στη χώρα μας και σε άλλες όπως η Ελλάδα, είναι για να υπάρξει ο χρόνος για τη διαπραγμάτευση και συμφωνία με όλους τους συμβαλλόμενους σε αυτή τη διαδικασία, όπως τις εταιρείες παραχώρησης, ως προς τον τρόπο εφαρμογής όσων προβλέπονται, όπως το πώς θα αναγνωρίζεται η κατηγορία του οχήματος με βάση την κατηγορία εκπομπών κατά τη διέλευση του και την ίδια χρέωση σε όλες τις παραχωρήσεις. Είναι μονόδρομος και αναγκαιότητα η εφαρμογή και λειτουργία ενός συστήματος ηλεκτρονικών διοδίων.

12. Τι είναι το ΕΣΠ(NAP)?

Το ΕΣΠ είναι μια ψηφιακή πλατφόρμα για την παροχή πληροφοριών σε ζωντανό χρόνο για τη κυκλοφορία, τα ατυχήματα, τον καιρό, στατικά, κλπ που θα λειτουργεί σε διευρωπαϊκό επίπεδο και θα ενισχύσει τις με ασφάλεια μετακινήσεις σε όλο το δίκτυο.

13. Βασικοί στόχοι της ΕΕ στην προσπάθεια ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών, είναι η οικονομική μεγέθυνση, η ομαλή, ταχεία και ασφαλή μετακίνηση εμπορευμάτων και προσώπων ανά την Ένωση, η εναρμόνιση με τα διεθνή πρότυπα και η διαλειτουργικότητα των συστημάτων. Πως συμβάλει το ΕΣΠ σε αυτούς? Που στοχεύει και πια τα προσδοκώμενα οφέλη?

Συμπληρωματικά για τις δράσεις της οδηγίας 2010/40/ΕΕ εκδόθηκαν κατά εξουσιοδότηση οδηγίες που ακριβώς ενίσχυαν το στόχο αυτό και σχετίζονταν με την ασφαλή θέση στάθμευσης των επαγγελματικών οχημάτων, την κυκλοφορία σε ζωντανό χρόνο, τον καιρό, τα ατυχήματα κλπ δεδομένα που εξυπηρετούν τους χρήστες να σχεδιάσουν μια πορεία από τη μία άκρη της Ευρώπης στην άλλη. Τα οφέλη είναι μακροπρόθεσμα. Εκτός από τα οφέλη στις μετακινήσεις συμβάλει και στην δημιουργία νέων επιχειρησιακών τομέων που θα συνδέονται με τις μεταφορές, κυρίως θεωρώ εταιρείες τεχνολογικών εφαρμογών που θα αξιοποιήσουν τα νέα δεδομένα που θα προκύψουν και εφόσον λειτουργήσει πανευρωπαϊκά θα είναι τεράστιο το πλήθος και θα τα εκμεταλλευτούν εμπορικά.

14. Θεωρείται ότι το NAP συνδέεται με τη διαλειτουργικότητα του συστήματος διοδίων?

Νομίζω ότι το απάντησα και παραπάνω. Θεωρώ ότι το NAPθα είναι ολοκληρωμένο εφόσον υπάρχει ένα σύγχρονο σύστημα ηλεκτρονικών διοδίων που εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο και ταυτόχρονα το σημαντικό είναι ότι επιλύει και τα προβλήματα του τρόπου υπολογισμού των τελών με βάση τις εκπομπές ρύπων ή ακόμα και του εικοσιτετραώρου, διότι προβλεπόταν η «ταυτότητα» του οχήματος και άλλα θέματα που σχετίζονταν με την ασφάλεια και τις παραβάσεις.

15. Η YOT/ΗΔΟΥ έχει ορισθεί διαχειριστής του συστήματος. Ποια τα σημαντικότερα προβλήματα στη μέχρι τώρα πορεία αλλά και στην περαιτέρω εφαρμογή του?

Η YOT συστάθηκε το 2016 για να εξυπηρετήσει, να παρακολουθεί, να ενσωματώνει γενικά να εναρμονίσει τη χώρα με αυτές τις αλλαγές που προωθούσε η Ευρώπη, το δηλώνει και η επωνυμία της άλλωστε αναφέρεται και στο συστατικό της νόμο τον 4388/16. Ο πρώτος στόχος ήταν η λειτουργία ενός συστήματος ηλεκτρονικών διοδίων σε συνεργασία με τις υπηρεσίες του υπουργείου υποδομών. Δαπανήθηκαν πολύ μεγάλος αριθμός ανθρωποωρών δουλειάς, επαφών με φορείς ιδιωτικούς και δημόσιους σε Ελλάδα και εξωτερικό και τηλεδιασκέψεις μέχρι να σχεδιαστεί και τελικά να βγει ο διαγωνισμός των τηλεδιοδίων και ταυτόχρονα να κατανοήσουμε και να προωθήσουμε το NAP. Τα προβλήματα σε αυτή την πορεία είναι εκτός από τα βασικά δηλαδή την υποστελέχωση της υπηρεσίας και την έλλειψη τεχνολογικού εξοπλισμού, η έλλειψη συντονισμού των υπηρεσιών του δημοσίου και κυρίως η χάραξη μιας ενιαίας πολιτικής στη διαχείριση των μεγάλων έργων. Παράδειγμα η ακύρωση του διαγωνισμού των διοδίων μετά την αλλαγή ηγεσίας του υπουργείου και της χώρας.

16. Σύμφωνα με ευρωπαϊκές εκθέσεις σημαντικό πρόβλημα στην εφαρμογή των οδηγιών αποτελεί η έλλειψη εργαλείων πχ νομοθετικό πλαίσιο. Συμφωνείται ? Τι ισχύει στη χώρα μας?

Βέβαια. Η εναρμόνιση είναι εύκολη, η εφαρμογή είναι που απαιτεί προσπάθεια, χρόνο και το κυριότερο κοινούς στόχους. Και νομίζω ότι το πρόβλημα στην εφαρμογή των ευρωπαϊκών οδηγιών είναι η ανομοιογένεια των ρυθμών ανάπτυξης οπότε και των ρυθμών ενσωμάτωσης και υλοποίησης των όσων προβλέπονται σε αυτές. Η χώρα μας ακολουθεί τις ευρωπαϊκές οδηγίες και κανονισμούς.

17. Τόσο στο εθνικό στρατηγικό σχέδιο μεταφορών όσο και στη βίβλο ψηφιακού μετασχηματισμού αναφέρεται η αναγκαιότητα ενίσχυσης των πολυτροπικών μεταφορών που συνεπάγεται μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου των αυτοκινητοδρόμων άρα και μείωση των εσόδων και η προώθηση συστημάτων ηλεκτρονικής διαχείρισης των υποδομών. Θεωρείται ότι η μετάβαση σε αυτή τη νέα εποχή διαχείρισης αποτελεί προϋπόθεση για τη βιωσιμότητα των οδικών υποδομών?

Σίγουρα . Νομίζω ότι και σε αυτό έχω αναφερθεί νωρίτερα αλλά θα επανέλθω. Αυτή τη στιγμή η βιωσιμότητα συνδέεται με τη καλή συντήρηση των υποδομών, τουλάχιστον στην Ελλάδα. Πλέον διευρύνονται οι στόχοι. Θεωρώ ότι όλες αυτές οι αλλαγές σηματοδοτούν μια νέα εποχή διαχείρισης των έργων γενικότερα. Μέχρι σήμερα στα οδικά έργα οι συμβαλλόμενοι ήταν το κράτος οι τράπεζες και οι παραχωρησιούχοι και τα έσοδα κυρίως από τα διόδια και τα ΣΕΑ, όπου φυσικά το έργο εξυπηρετεί το σκοπό και το σχεδιασμό του. Πλέον τα έσοδα μπορεί να προέρχονται από τη διεύρυνση των οικονομικών δραστηριοτήτων όπως από την εμπορική χρήση πχ των δεδομένων. Είναι μια πρόκληση για όλους στην οποία όλοι πρέπει να αναλάβουν την ευθύνη τους.

***Μπορείτε αν θέλετε να προσθέσετε την άποψη σας ή κάποια παρατήρηση σε σχέση με όσα συζητήθηκαν.

Η επιτυχία ενός έργου εξαρτάται από τον καθορισμό κάποιων παραμέτρων, κάποιες από τις σημαντικότερες είναι ο σχεδιασμός και ο στόχος ή ο σκοπός που εξυπηρετούν.

Ειδικά σε ένα δημόσιο έργο οι παράμετροι αυτοί πρέπει να είναι προσδιορισμένοι και αντιληπτοί από όλους. Καθυστερήσεις, πισωγυρίσματα και ακυρώσεις έχουν κοστίσει πολύ στην ανάπτυξη της χώρας μέχρι σήμερα. Η πολιτική βούληση, ο μακροχρόνιος στόχος και σχεδιασμός και η διαυγείς διαδικασίες πρέπει να είναι δεδομένα και όχι ζητούμενα.

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ 4 (1^η ΟΜΑΔΑ)

1. Φύλο: Άνδρας
2. Κλάδος/Ειδικότητα: ΠΕ Μηχανικών – Πολιτικός Μηχανικός με μεταπτυχιακές σπουδές.
3. Θέση/Καθήκοντα/Σχέση Εργασίας: Υπάλληλος / Ιδιωτικού Δικαίου Αορίστου Χρόνου
4. Ηλικία:35-40

5. Προϋπηρεσία (συνολικά χρόνια): 15-20

6. Ποιο είναι το σύστημα διοδίων που εφαρμόζεται στην Ελλάδα?

Στην Ελλάδα το κύριο οδικό δίκτυο (αυτοκινητόδρομοι) που υπάγεται σε χρεώσεις διοδίων τελών βασίζεται στο θεσμό της παραχώρησης. Η είσπραξη των διοδίων πραγματοποιείται από κάθε εταιρεία μέσω ενός μικτού συστήματος μετρητών, πιστωτικής κάρτας και ηλεκτρονικής είσπραξης(epass). Η χρέωση των διοδίων γίνεται σε σταθμούς διοδίων οι οποίοι είναι τοποθετημένοι σε συγκεκριμένα σημεία του οδικού δικτύου και καλύπτουν μια συγκεκριμένη περιοχή χρέωσης. Το ύψος του διοδίου τέλους βασίζεται στην κατηγορία οχήματος και την χιλιομετρική απόσταση μεταξύ των ΜΣΔ ενώ η κατηγοριοποίηση των οχημάτων ενδέχεται να διαφέρει μεταξύ παραχωρησιούχων, ανάλογα με την αντίστοιχη σύμβαση παραχώρησης.

7. Εξυπηρετείται η διαλειτουργικότητα των συστημάτων σε εθνικό και διευρωπαϊκό επίπεδο?

Το τελευταίο καιρό έχει επιτευχθεί μια μερική διαλειτουργικότητα των συστημάτων χρέωσης με την έννοια ότι ο χρήστης μπορεί να κάνει χρήση του εποχούμενου εξοπλισμού μιας εταιρείας σε όλους τους αυτοκινητόδρομους.

Η φόρτιση (με χρήματα) του εξοπλισμού γίνεται μόνο από το πάροχο. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο δεν εξυπηρετείται η διαλειτουργικότητα.

8. Στην Ελλάδα από το 2011 σε έκθεση της ΓΓΣΔΙΤ έχει επισημανθεί η αναγκαιότητα συστήματος ηλεκτρονικής είσπραξης διοδίων. Ποια είναι κατά τη γνώμη σας τα εμπόδια για την πλήρη εφαρμογή τους.

Βασικό εμπόδιο αποτελούν οι υφιστάμενες συμβάσεις παραχώρησης στις οποίες δεν υπάρχει ρητή υποχρέωση για καθολικό σύστημα ηλεκτρονικής είσπραξης διοδίων. Επίσης, η πλήρης εφαρμογή ενός τέτοιου συστήματος θα απαιτούσε σημαντικούς πόρους για τον σχεδιασμό και την κατασκευή του.

9. Σύμφωνα με την Οδηγία 2004/52/EK της ΕΕ προβλέπεται η δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων (EYT - EETS), η οποία θα εγγυάται τη διαλειτουργικότητα όλων των συστημάτων τηλεδιοδίων που λειτουργούν στην Ευρώπη.

Στην Ελλάδα έχουν εφαρμοστεί όσα προβλέπονται στην οδηγία? Ποια τα αναμενόμενα οφέλη από την εφαρμογή των όσων προβλέπονται στην παραπάνω οδηγία?

Στην Ελλάδα προς το παρόν δεν έχουν εφαρμοστεί όλα όσα προβλέπονται στην Οδηγία 2004/52/EK, καθώς δεν έχει εφαρμοστεί πλήρες σύστημα τηλεδιοδίων. Όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Τηλεδιοδίων έχει συσταθεί Μητρώο Παρόχων αλλά δεν υπάρχουν δηλώσεις μέχρι σήμερα. Επίσης έχει ιδρυθεί η Υπηρεσία Οδικών Τελών – Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών η οποία έχει τις αντίστοιχες αρμοδιότητες αλλά δεν έχει οργανωθεί και στελεχωθεί πλήρως ακόμα. Με την εφαρμογή όσων προβλέπονται στην ανωτέρω οδηγία τα συστήματα διοδίων θα γίνουν πιο φιλικά στον χρήστη και η χρέωση δικαιότερη αφού θα βασίζεται στην ακριβή χιλιομετρική απόσταση που διένυσε ένα όχημα.

10. Στην Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, προβλέπεται η επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα. Στην οδηγία προβλέπεται ότι τα κράτη μέλη μπορούν να διαφοροποιούν τα διόδια ανάλογα: α) με την κατηγορία εκπομπών του οχήματος και β) με την ώρα του εικοσιτετραώρου. Η Ελλάδα έχει προχωρήσει στην ενσωμάτωση της οδηγίας? Τι ισχύει στη χώρα μας?

Η οδηγία έχει ενσωματωθεί αλλά η χώρα μας, όπως και άλλες που έχουν έργα με συμβάσεις παραχώρησης, διαφοροποιείται. Στη χώρα μας προβλέπονται από την εθνική νομοθεσία τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας για όλα τα οχήματα και τα διόδια τέλη στους αυτοκινητόδρομους. Το ύψος των παραπάνω τελών βασίζεται εκτός των άλλων στην κατηγοριοποίηση του οχήματος. Στην χώρα μας το ύψος του διοδίου τέλους, στις υφιστάμενες συμβάσεις παραχώρησης, βασίζεται αποκλειστικά στην κατηγορία του οχήματος και δεν διαφέρει με την ώρα του εικοσιτετραώρου ή τις εκπομπές.

11. Ποια προβλήματα θεωρείται σημαντικά για την εφαρμογή των όσων προβλέπονται στην οδηγία?

Καταρχήν η ίδια η Ευρώπη δίνει τη δυνατότητα διαφοροποίησης. Το βασικότερο πρόβλημα αποτελούν οι υφιστάμενες συμβάσεις παραχώρησης. Λόγω των διαφορετικών όρων των συμβάσεων υπάρχει δυσκολία εναρμόνισης στην εφαρμογή των οδηγιών. Σίγουρα η αναθεώρηση των συμβάσεων παραχώρησης προς μια ενιαία κατεύθυνση θα έλυσε αρκετά προβλήματα, πράγμα που δεν είναι εφικτό.

12. Σύμφωνα με ευρωπαϊκές εκθέσεις σημαντικό πρόβλημα στην εφαρμογή των οδηγιών αποτελεί η έλλειψη εργαλείων πχ νομοθετικό πλαίσιο. Συμφωνείται ? Τι ισχύει στη χώρα μας;

Πραγματικά αποτελεί ένα σημαντικό πρόβλημα όχι μόνο η έλλειψη εργαλείων αλλά και η μη χρήση τους όταν υπάρχουν. Στη χώρα μας όπου οι αυτοκινητόδρομοι που υπάρχουν σε καθεστώς χρέωσης διοδίων έχουν παραχωρηθεί σε ιδιωτικές εταιρείες στα πλαίσια της συνεργασίας όπως πχ για τη διαπίστωση μιας παράβασης ή για την επιβολή ενός προστίμου πρέπει να συνεργαστούν τρεις φορείς, η τροχαία , το υπουργείο υποδομών και οι παραχωρησιούχοι. Απαιτείται καθορισμός και οριοθέτηση των αρμοδιοτήτων.

13. Τόσο στο εθνικό στρατηγικό σχέδιο μεταφορών όσο και στη βίβλο ψηφιακού μετασχηματισμού αναφέρεται η αναγκαιότητα ενίσχυσης των πολυτροπικών μεταφορών που συνεπάγεται μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου των αυτοκινητοδρόμων άρα και μείωση των εσόδων και η προώθηση συστημάτων ηλεκτρονικής διαχείρισης των υποδομών. Θεωρείται ότι η μετάβαση σε αυτή τη νέα εποχή διαχείρισης αποτελεί προϋπόθεση για τη βιωσιμότητα των οδικών υποδομών?

Η ενίσχυση των πολυτροπικών μεταφορών μειώνει τον κυκλοφοριακό φόρτο στους αυτοκινητόδρομους αλλά ταυτόχρονα τους καθιστά πιο φιλικούς, ιδιαίτερα σε σημεία που έχουν σχεδόν κορεστεί. Η προώθηση συστημάτων ηλεκτρονικής διαχείρισης των οδικών υποδομών εκτός των άλλων μειώνει τα έξοδα διαχείρισης αλλά και δημιουργεί υπεραξία από την ανάπτυξη παράπλευρων υπηρεσιών. Σημαντικό βήμα εξέλιξης αποτελεί η ανάπτυξη, από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, του Εθνικού Σημείου Πρόσβασης με σκοπό την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης που αφορά τουλάχιστον στην οδική ασφάλεια, στην κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο, στις πολυτροπικές μετακινήσεις κ.α.

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ 5 (1^η ΟΜΑΔΑ)

1. Φύλο: Γυναίκα.
2. Κλάδος/Ειδικότητα: ΠΕ Μηχανικών – Αρχιτέκτονας Μηχανικός με μεταπτυχιακές σπουδές.
3. Θέση/Καθήκοντα/Σχέση Εργασίας: Υπάλληλος / Ιδιωτικού Δικαίου Αορίστου Χρόνου
4. Ηλικία:40-45
5. Προϋπηρεσία (συνολικά χρόνια): 15-20

6. Ποιο είναι το σύστημα διοδίων που εφαρμόζεται στην Ελλάδα?

Υπάρχουν μετωπικοί και πλευρικοί σταθμοί διοδίων σε όλο το μήκος των εθνικού δικτύου στους οποίους το διερχόμενο όχημα καταβάλλει τέλος χρήσης.

Ο τρόπος πληρωμής είναι είτε με μετρητά είτε ηλεκτρονικά με τη χρήση πομποδεκτών - epass. Η είσπραξη γίνεται από την κάθε εταιρεία παραχώρησης, συνολικά είναι επτά.

7. Εξυπηρετείται η διαλειτουργικότητα των συστημάτων σε εθνικό και διευρωπαϊκό επίπεδο?

-Σε εθνικό επίπεδο πλέον ναι με τη χρήση των epass. Βέβαια η φόρτιση των πομποδεκτών μπορεί να γίνει μόνο από την εταιρεία που το παρέχει. Σε ευρωπαϊκό όχι.

8. Στην Ελλάδα από το 2011 σε έκθεση της ΓΓΣΔΙΤ έχει επισημανθεί η αναγκαιότητα συστήματος ηλεκτρονικής είσπραξης διοδίων. Ποια είναι κατά τη γνώμη σας τα εμπόδια για την πλήρη εφαρμογής τους?

Το κύριο εμπόδιο είναι η εναρμόνιση της λειτουργίας των διαφορετικών εταιρειών παραχώρησης λόγω των διαφορετικών όρων σύμβασης. Επίσης στην Ελλάδα η εφαρμογή ενός συστήματος ηλεκτρονικής είσπραξης διοδίων και επομένως η διαλειτουργικότητα των οδικών υποδομών αλλά και σε επόμενο βήμα οι πολυτροπικές μεταφορές συνδέονται με τις διαφορετικές συμβάσεις παραχώρησης, κάποιες είναι πιο παλιές όπως η Αττική Οδός και για τους περισσότερους η πιο προβληματική γιατί κάποια πράγματα δεν τα είχαμε δει στην εφαρμογή τους και υπάρχει δυσκολία να προχωρήσουμε με τον ίδιο βηματισμό ώστε να συγκεντρώσουμε και να ανταλλάξουμε δεδομένα. Βέβαια όλες έχουν μια ημερομηνία λήξης, οπότε με τη λήξη της καθεμίας θα μπορούσαμε να προχωρήσουμε σε νέες συμπεριλαμβάνοντας τις νέες απαιτήσεις για τη λειτουργία και ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών. Στις πιο παλιές συμβάσεις θα πρέπει να περιμένουμε τη λήξη, στις πιο νέες στις οποίες λόγω εμπειρίας έχουν βελτιωθεί οι όροι ίσως είναι σκόπιμο να υπάρξει επαναδιαπραγμάτευση γιατί λήγουν πιο αργά και δεν υπάρχει η δυνατότητα αναμονής.

9. Σύμφωνα με την Οδηγία 2004/52/EK της ΕΕ προβλέπεται η δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων (EYT - EETS), η οποία θα εγγυάται τη διαλειτουργικότητα όλων των συστημάτων τηλεδιοδίων που λειτουργούν στην Ευρώπη.

Στην Ελλάδα έχουν εφαρμοστεί όσα προβλέπονται στην οδηγία? Ποια τα αναμενόμενα οφέλη από την εφαρμογή των όσων προβλέπονται στην παραπάνω οδηγία?

Ναι έχει γίνει η ενσωμάτωση της οδηγίας στο εθνικό μας δίκαιο και έχει συσταθεί το μητρώο ΕΥΤ όμως δεν έχει ενεργοποιηθεί γιατί δεν έχουν γίνει καταγραφές. Πολύ σημαντικό όφελος είναι ότι θα δώσει δυνατότητα για διαλειτουργικότητα σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Θα μπορεί κάποιος να μετακινείται σε διαφορετικές χώρες με τον ίδιο εξοπλισμό χωρίς να χρειάζεται να φορτίσει το πομποδέκτη σε συγκεκριμένο πάροχο.

10. Στην Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, προβλέπεται η επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα. Στην οδηγία προβλέπεται ότι τα κράτη μέλη μπορούν να διαφοροποιούν τα διόδια ανάλογα: α) με την κατηγορία εκπομπών του οχήματος και β) με την ώρα του εικοσιτετραώρου. Η Ελλάδα έχει προχωρήσει στην ενσωμάτωση της οδηγίας? Τι ισχύει στη χώρα μας?

Ναι η Ελλάδα έχει προχωρήσει στην ενσωμάτωση της οδηγίας, όπως προχωρεί και ενσωματώνει όλες τις οδηγίες της Ευρώπης. Επίσης αυτή τη στιγμή εξετάζεται και πρόκειται να ψηφιστεί στο ευρωπαϊκό κοινοβούλιο η αναθεώρηση της οδηγίας οπότε θα προχωρήσουμε και στην ενσωμάτωση της νέας. Η εφαρμογή όσων προβλέπονται στην οδηγία είναι προαιρετική για τα κράτη μέλη. Στην χώρα μας αυτό που ισχύει είναι η χιλιομετρική χρέωση δηλαδή βασίζεται στα διανυόμενα χιλιόμετρα. Αυτή τη στιγμή είμαστε σε αναμονή της νέας αναθεωρημένης οδηγίας για την ενσωμάτωση της στο ελληνικό δίκαιο. Επίσης η ελληνική νομοθεσία προβλέπει τη δυνατότητα συσχέτισης των οδικών τελών με τον χρόνο χρήσης του οδικού δικτύου αλλά κάτι τέτοιο δεν έχει εφαρμοστεί στην πράξη έως σήμερα.

11. Ποια προβλήματα θεωρείται σημαντικά στην εφαρμογή των όσων προβλέπονται στην οδηγία?

Το σημαντικότερο πρόβλημα είναι το πως θα προσδιοριστούν και πως θα συσχετιστούν οι εκπομπές ρύπων με το διόδιο τέλος και την ελεύθερη διέλευση των οχημάτων από τους σταθμούς διοδίων.

12. Σύμφωνα με ευρωπαϊκές εκθέσεις σημαντικό πρόβλημα στην εφαρμογή των οδηγιών αποτελεί η έλλειψη εργαλείων πχ νομοθετικό πλαίσιο. Συμφωνείται? Τι ισχύει στη χώρα μας?

Η χώρα μας προχωρεί στην ενσωμάτωση των οδηγιών. Βέβαια αυτό που παρατηρούμε σε όλες τις οδηγίες είναι η δυνατότητα διαφοροποίησης που η ίδια η ευρωπαϊκή ένωση επιτρέπει στα κράτη μέλη. Παράδειγμα η παραπάνω οδηγία που μετά από δέκα χρόνια σχεδόν αναθεωρείτε ενώ δεν έχει εφαρμογή σε όλα τα κράτη μέλη.

13. Τόσο στο εθνικό στρατηγικό σχέδιο μεταφορών όσο και στη βίβλο ψηφιακού μετασχηματισμού αναφέρεται η αναγκαιότητα ενίσχυσης των πολυτροπικών μεταφορών που συνεπάγεται μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου των αυτοκινητοδρόμων άρα και μείωση των εσόδων και η προώθηση συστημάτων ηλεκτρονικής διαχείρισης των υποδομών. Θεωρείται ότι η μετάβαση σε αυτή τη νέα εποχή διαχείρισης αποτελεί προϋπόθεση για τη βιωσιμότητα των οδικών υποδομών?

Ναι, ειδικά μιλώντας για πολυτροπικές μεταφορές είναι το μέλλον τόσο των εμπορευματικών μεταφορών όσο και των μετακινήσεων των πολιτών. Οδηγούμεστε σε ψηφιοποίηση όλων των δεδομένων μετακίνησης και αυτό ανοίγει ένα νέο πεδίο στο τρόπο ελέγχου και διαχείρισης τους. Βέβαια πολλοί πιστεύουν ότι θα χαθούν προνόμια που υπάρχουν αυτή τη στιγμή, που ναι θα χαθούν, αλλά θα υπάρχουν και νέα οφέλη που θα ενισχύσουν τη βιωσιμότητα των υποδομών. Είναι ένα νέο και διαφορετικό πεδίο λειτουργίας και απαιτείται χρόνος προκειμένου όλοι οι συμμετέχοντες σε αυτή τη προσπάθεια να πεισθούν για τα μελλοντικά οφέλη.

*** Μπορείτε αν θέλετε να προσθέσετε την άποψη σας ή κάποια παρατήρηση σε σχέση με όσα συζητήθηκαν.

Αυτό που θέλω να επισημάνω είναι η γραφειοκρατική βραδυπορία όχι μόνο της Ελλάδας αλλά και της Ευρώπης, για να υπάρξουν αλλαγές απαιτείται πολύς χρόνος και πολύς κόπος και πολλές φορές οι εξελίξεις μας προλαβαίνουν. Σίγουρα η αντιμετώπιση της θα ήταν προς όφελος όλων σε όλα τα επίπεδα.

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ 6 (2^η ΟΜΑΔΑ)

1. Φύλο: Άνδρας.
2. Κλάδος/Ειδικότητα: ΠΕ Μηχανικών – Πολιτικός Μηχανικός με μεταπτυχιακές σπουδές.
3. Θέση/Καθήκοντα/Σχέση Εργασίας: Υπάλληλος / Ιδιωτικού Δικαίου Αορίστου Χρόνου.
4. Ηλικία:45-50.

5. Προϋπηρεσία (συνολικά χρόνια): 20-25.

6. Ποιο είναι το σύστημα είσπραξης διοδίων που εφαρμόζεται στην Ελλάδα?

Το υφιστάμενο καθεστώς διοδίων περιλαμβάνει μετωπικούς σταθμούς ανά 30-40 χλμ. περίπου και πλευρικούς σταθμούς. Η χρέωση στους μετωπικούς σταθμούς γίνεται κατά τη διέλευση, ανεξάρτητα από το σημείο εισόδου και εξόδου στους αυτοκινητόδρομους. Για την είσπραξη υπάρχει μικτό σύστημα που προσφέρει δυνατότητα πληρωμής μετρητών σε ταμείο και ηλεκτρονικής πληρωμής μέσω πομποδεκτών.

7. Εξυπηρετείται η διαλειτουργικότητα στη διέλευση διοδίων με το υφιστάμενο σύστημα σε εθνικό και διευρωπαϊκό επίπεδο?

Σε εθνικό επίπεδο, πρόσφατα έγινε πραγματικότητα η διαλειτουργικότητα των διοδίων, δηλαδή οι οδηγοί των οχημάτων μπορούν να χρησιμοποιούν έναν μοναδικό πομποδέκτη για τις διελύσεις τους από όλους τους αυτοκινητόδρομους. Επίσης, σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες έχουν πραγματοποιηθεί αντίστοιχοι μετασχηματισμοί για τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων εντός της κάθε χώρας. Ωστόσο, σε δι-ευρωπαϊκό επίπεδο δεν υπάρχει αντίστοιχη πρόοδος.

8. Στην Ελλάδα από το 2011 σε έκθεση της ΓΓΣΔΙΤ έχει επισημανθεί η αναγκαιότητα συστήματος ηλεκτρονικής είσπραξης διοδίων. Ποια είναι κατά τη γνώμη σας τα εμπόδια για την πλήρη εφαρμογή τους?

Η ύπαρξη διαφορετικών επιμέρους συστημάτων και υποδομών στους αυτοκινητόδρομους και διαφορετικών συμβάσεων παραχώρησης, συνεπάγεται και αυξημένο κόστος για την εναρμόνιση και ενιαία λειτουργία αυτών.

9. Τι είναι το ΕΣΠ (NAP)?

Το ελληνικό Εθνικό Σημείο Πρόσβασης (ΕΣΠ – NAP) σχεδιάστηκε, αναπτύχθηκε και λειτουργεί ως μια ψηφιακή υποδομή εθνικής εμβέλειας, για την ανταλλαγή δεδομένων που προέρχονται από Συστήματα Ευφώνων Μεταφορών (IntelligentTransportSystems – ITS). Το ΕΣΠ της Ελλάδας προσφέρει δεδομένα πραγματικού χρόνου, στατικά ή/και ιστορικά δεδομένα σε διάφορους τύπους και υπό διάφορες άδειες χρήσης. Τα εν λόγω δεδομένα δημοσιεύονται από διαπιστευμένους φορείς και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για ποικίλους σκοπούς, ανάλογα με την άδεια χρήσης τους.

10. Βασικοί στόχοι της ΕΕ στην προσπάθεια ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών, είναι η οικονομική μεγέθυνση, η ομαλή, ταχεία και ασφαλή μετακίνηση εμπορευμάτων και προσώπων ανά την Ένωση, η εναρμόνιση με τα διεθνή πρότυπα και η διαλειτουργικότητα των συστημάτων. Πως συμβάλλει το ΕΣΠ σε αυτούς? Που στοχεύει και πια τα προσδοκώμενα οφέλη?

Ο στόχος της ανάπτυξης και λειτουργίας του ΕΣΠ είναι η συμμόρφωση με τις σχετικές Οδηγίες και Κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίες σχετίζονται με τα Συστήματα Ευφών Μεταφορών. Στις κατά εξουσιοδότηση οδηγίες που έχουν εκδοθεί καθορίζονται οι στόχοι του ΕΣΠ και αφορούν την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων, την οδική ασφάλεια στους χρήστες, την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τις πληροφορίες για τις πολυτροπικές μετακινήσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Τα οφέλη είναι πολυεπίπεδα και για τους παρόχους των πληροφοριών και για τους χρήστες όπως η ανάπτυξη νέων εφαρμογών προστιθέμενης αξίας.

11. Θεωρείται ότι το NAP συνδέεται με τη διαλειτουργικότητα του συστήματος διοδίων?

Τόσο το ΕΣΠ (NAP) όσο και η διαλειτουργικότητα του συστήματος των διοδίων, λειτουργώντας συμπληρωματικά, συμβάλλουν στην επίτευξη της υλοποίησης των ευρωπαϊκών στόχων για τις μετακινήσεις, που αφορούν στην ομαλή, ταχεία και ασφαλή μετακίνηση ατόμων και εμπορευμάτων και ιδίως στην επίτευξη των στόχων για τις πολυτροπικές μετακινήσεις.

12. Η ΥΟΤ/ΗΔΟΥ έχει ορισθεί διαχειριστής του συστήματος. Ποια τα σημαντικότερα προβλήματα στη μέχρι τώρα πορεία αλλά και στην περαιτέρω εφαρμογή του?

Πράγματι, η ΥΟΤ/ΗΔΟΥ έχει οριστεί από το Σεπτέμβριο του 2020 ως φορέας επιχειρησιακής λειτουργίας και διαχείρισης του ΕΣΠ. Στη μέχρι τώρα πορεία, η σημαντικότερη δυσκολία είναι η έλλειψη ηλεκτρονικών δεδομένων από την πλειοψηφία των φορέων που εκτελούν μεταφορικό έργο ή/και διαχειρίζονται υποδομές μεταφορών. Κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατή η άμεση συγκέντρωση πληροφοριών για όλο το φάσμα των μετακινήσεων, πράγμα που αποτελεί τον απώτερο στόχο της υλοποίησης του ΕΣΠ.Εξάλλου, δεν υπάρχει πάντα προθυμία από τους φορείς οι οποίοι επιτελούν μεταφορικό έργο για την παροχή ηλεκτρονικών δεδομένων σχετικά με το έργο που

εκτελούν, δεδομένου ότι δεν υπάρχει άμεση ανταπόδοση προς αυτούς για την παροχή των δεδομένων. Η δυσκολία έγκειται στον να πεισθούν ότι είναι προς όφελος όλων η συμμετοχή στην υλοποίηση του ΕΣΠ και του ψηφιακού μετασχηματισμού και ότι η ανταπόδοση θα προκύψει στο μέλλον και είναι συνάρτηση της ευρύτητας συμμετοχής, δηλ. όσο μεγαλύτερη η συμμετοχή των φορέων τόσο πιο αποδοτικά και χρήσιμα εργαλεία θα προκύψουν. Αυτό είναι κάτι που θα συμβεί σταδιακά, καθώς θα υλοποιείται ο ψηφιακός μετασχηματισμός των υποδομών και των μεταφορών.

13. Σύμφωνα με ευρωπαϊκές εκθέσεις σημαντικό πρόβλημα στην εφαρμογή των οδηγιών αποτελεί η έλλειψη εργαλείων πχ νομοθετικό πλαίσιο. Συμφωνείτε ? Τι ισχύει στη χώρα μας?

Η χώρα μας ακολουθεί τις ευρωπαϊκές οδηγίες και κανονισμούς. Το πρόβλημα είναι ότι συχνά οι διαδικασίες μας προσπερνούν και μέχρι να εφαρμόσουμε αυτά που προβλέπονται έρχεται η αναθεώρηση τους τα νέα δεδομένα, οι νέες συζητήσεις κλπ.

Ένα από τα προβλήματα που αντιμετωπίζουμε στο NAP είναι η αδυναμία να πιέσουμε για την παροχή των δεδομένων. Η έλλειψη νομοθετικών μέσων επιβολής έχει ως αποτέλεσμα καθυστερήσεις στην υλοποίηση του.

14. Τόσο στο εθνικό στρατηγικό σχέδιο μεταφορών όσο και στη βίβλο ψηφιακού μετασχηματισμού αναφέρεται η αναγκαιότητα ενίσχυσης των πολυτροπικών μεταφορών που συνεπάγεται μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου των αυτοκινητοδρόμων άρα και μείωση των εσόδων και η προώθηση συστημάτων ηλεκτρονικής διαχείρισης των υποδομών. Θεωρείται ότι η μετάβαση σε αυτή τη νέα εποχή διαχείρισης αποτελεί προϋπόθεση για τη βιωσιμότητα των οδικών υποδομών?

Όπως ήδη έχει αναφερθεί τα οφέλη από την ανάπτυξη των υποδομών θα τα δούμε μακροπρόθεσμα. Σίγουρα όμως θα υπάρξουν και θα συμβάλουν στην αντιμετώπιση της μείωσης των εσόδων με τη δημιουργία νέων πηγών εσόδων από την εκμετάλλευση των πληροφοριών που αφορούν στις μετακινήσεις. Πρόκειται ουσιαστικά για ένα διευρυμένο σύστημα λειτουργίας και διαχείρισης που θα συμμετέχουν πολλοί «παίχτες» σε πολλά επίπεδα και το οποίο μελλοντικά θα προσφέρει οικονομικά οφέλη.

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ 7 (2^η ΟΜΑΔΑ)

1. Φύλο: Γυναίκα.

2. Κλάδος/Ειδικότητα: ΠΕ Μηχανικών – Αρχιτέκτονας Μηχανικός με μεταπτυχιακές σπουδές.
3. Θέση/Καθήκοντα/Σχέση Εργασίας: Υπάλληλος / Διαχειριστικός Υπεύθυνος ΕΣΠ /Ιδιωτικού Δικαίου Αορίστου Χρόνου
4. Ηλικία:45-50
5. Προϋπηρεσία (συνολικά χρόνια): 15-20

6. Ποιο είναι το σύστημα διοδίων που εφαρμόζεται στην Ελλάδα?

Υπάρχουν επτά (7) συμβάσεις παραχωρήσεις οδών του βασικού Εθνικού Δικτύου (αυτοκινητόδρομων), στις οποίες εφαρμόζονται διόδια. Τα διόδια εισπράττονται από κάθε παραχωρησιούχο στους σταθμούς διοδίων επί της οδού, είτε με μετρητά είτε με κάρτα, ενώ υπάρχει η δυνατότητα χρήσης ηλεκτρονικής συσκευής προπληρωμένης, η οποία είναι διαλειτουργική και μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε όλους τους αυτοκινητόδρομους της Ελλάδας.

7. Εξυπηρετείται η διαλειτουργικότητα των συστημάτων σε εθνικό και διευρωπαϊκό επίπεδο;

Μόνο με τη χρήση της ηλεκτρονικής συσκευής σε εθνικό επίπεδο. Ουσιαστικά τα συστήματα που εφαρμόζονται στις παραχωρήσεις δεν είναι διαλειτουργικά γιατί η συσκευή προπληρώνεται μόνο στον πάροχο της. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο δεν υπάρχει διαλειτουργικότητα.

8. Στην Ελλάδα από το 2011 σε έκθεση της ΓΓΣΔΙΤ έχει επισημανθεί η αναγκαιότητα συστήματος ηλεκτρονικής είσπραξης διοδίων. Ποια είναι κατά τη γνώμη σας τα εμπόδια για την πλήρη εφαρμογή τους?

Οι απαιτούμενες τροποποιήσεις στις συμβάσεις παραχώρησης που έχουν συναφθεί για τους δρόμους με διόδια, καθώς απαιτείται συνολική τροποποίηση του συστήματος που εφαρμόζεται τόσο από πλευράς υποδομών όσο και από πλευράς διοικητικής και οικονομικής οργάνωσης και λειτουργίας.

9. Τι είναι το ΕΣΠ(NAP)?

Το ΕΣΠ είναι μία πλατφόρμα που μέσα από την οποία τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να αποκτήσουν πρόσβαση σε δεδομένα προερχόμενα από Ευφυή Συστήματα Μεταφορών και σε δεδομένα σχετικά με το οδικό δίκτυο.

10. Βασικοί στόχοι της ΕΕ στην προσπάθεια ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών, είναι η οικονομική μεγέθυνση, η ομαλή, ταχεία και ασφαλή μετακίνηση εμπορευμάτων και προσώπων ανά την Ένωση, η εναρμόνιση με τα διεθνή πρότυπα και η διαλειτουργικότητα των συστημάτων. Πως συμβάλει το ΕΣΠ σε αυτούς? Που στοχεύει και πια τα προσδοκώμενα οφέλη?

Κύριος στόχος του Εθνικού Σημείου Πρόσβασης είναι να παρέχει πρόσβαση σε δεδομένα προερχόμενα από ITS και δεδομένα σχετικά με το οδικό δίκτυο και να διευκολύνει τη χρήση τους από τους παρόχους υπηρεσιών, τις τοπικές αρχές και τις κεντρικές κυβερνητικές υπηρεσίες. Απώτερο στόχο αποτελεί η παροχή εναρμονισμένων υπηρεσιών πληροφόρησης στους ταξιδιώτες αλλά και στους επαγγελματίες των εμπορευματικών μεταφορών κατά μήκος του εθνικού και διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

11. Θεωρείται ότι το NAP συνδέεται με τη διαλειτουργικότητα του συστήματος διοδίων?

Η διαλειτουργικότητα του συστήματος των διοδίων θα διευκόλυνε τη πρόσβαση σε δεδομένα σχετικά με το οδικό δίκτυο, καθώς αυτά θα συγκεντρώνονται συνολικά και με ένα ενιαίο τρόπο στο σύστημα.

12. Η ΥΟΤ/ΗΔΟΥ έχει ορισθεί διαχειριστής του συστήματος. Ποια τα σημαντικότερα προβλήματα στη μέχρι τώρα πορεία αλλά και στην περαιτέρω εφαρμογή του?

Καταρχήν η συγκέντρωση στοιχείων από τους εκάστοτε παρόχους πληροφοριών. Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα είναι ότι τα στοιχεία αυτά δεν συλλέγονται σε ηλεκτρονική μορφή τέτοια, που να μπορούν να παραδοθούν σε μία πλατφόρμα προς χρήση από τρίτους. Επίσης πολύ σημαντικό είναι η έλλειψη νομοθετικού πλαισίου που να ορίζει την υποχρεωτικότητα και του όρους για τη συλλογή και απόδοση πληροφοριών στο ΕΣΠ.

13. Σύμφωνα με ευρωπαϊκές εκθέσεις σημαντικό πρόβλημα στην εφαρμογή των οδηγιών αποτελεί η έλλειψη εργαλείων πχ νομοθετικό πλαίσιο. Συμφωνείται ? Τι ισχύει στη χώρα μας?

Το νομοθετικό πλαίσιο είναι ιδιαίτερα σημαντικό, τόσο σε εθνικό όσο και ευρωπαϊκό επίπεδο. Στη χώρα μας, έχουν ενσωματωθεί οι οδηγίες και οι κατά εξουσιοδότηση

κανονισμοί που έχουν θεσπιστεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Όπως όμως αναφέρθηκε και παραπάνω το έργο καθυστερεί γιατί δεν υπάρχουν εργαλεία που να υποχρεώνουν τους συμβαλλόμενους να ανταποκριθούν στα ζητούμενα και πρέπει να καταβάλλουμε προσπάθειες για να πεισθούν να συνεργαστούν.

14. Τόσο στο εθνικό στρατηγικό σχέδιο μεταφορών όσο και στη βίβλο ψηφιακού μετασχηματισμού αναφέρεται η αναγκαιότητα ενίσχυσης των πολυτροπικών μεταφορών που συνεπάγεται μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου των αυτοκινητοδρόμων άρα και μείωση των εσόδων και η προώθηση συστημάτων ηλεκτρονικής διαχείρισης των υποδομών. Θεωρείται ότι η μετάβαση σε αυτή τη νέα εποχή διαχείρισης αποτελεί προϋπόθεση για τη βιωσιμότητα των οδικών υποδομών?

Ναι, γίνεται αντιληπτό πλέον ότι βρισκόμαστε σε μια νέα εποχή, αυτής της ηλεκτρονικής διαχείρισης και απαιτείται κατανόηση των εξελίξεων και προσαρμογή. Η βιωσιμότητα τους συνδέεται με τη συντήρησή τους (αρχικά), τον εκσυγχρονισμό, την εναρμόνιση στα ευρωπαϊκά πρότυπα, την ασφάλεια, την εφαρμογή νέων τεχνολογιών, την ανταλλαγή δεδομένων κλπ. Η εφαρμογή των νέων συστημάτων θα οδηγήσει και στην αναζήτηση νέων τρόπων αξιοποίησης τους είτε μέσω της τεχνολογίας είτε μέσω των δεδομένων και τη διεύρυνση του μοντέλου διαχείρισης με τη συμμετοχής φορέων που συνδέονται με αυτά.

*** Μπορείτε αν θέλετε να προσθέσετε την άποψή σας ή κάποια παρατήρηση σε σχέση με όσα συζητήθηκαν.

Ένα από τα βασικά πρόβλημα είναι η βραδυπορία των δημόσιων αλλά και των ιδιωτικών φορέων και η έλλειψη συγχρονισμού. Τις περισσότερες φορές αναζητούμε την πληροφορία ή την λαμβάνουμε εκπρόθεσμα με αποτέλεσμα να χάνεται χρόνος και να ξοδεύονται δυνάμεις.

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ 8 (2^η ΟΜΑΔΑ)

1. Φύλο: Γυναίκα.
2. Κλάδος/Ειδικότητα: ΠΕ Μηχανικών – Πολιτικός Μηχανικός με μεταπτυχιακές σπουδές.

3. Θέση/Καθήκοντα/Σχέση Εργασίας: Υπάλληλος / Διαχειριστικός Υπεύθυνος ΕΣΠ /Ιδιωτικού Δικαίου Αορίστου Χρόνου

4. Ηλικία:40-45

5. Προϋπηρεσία (συνολικά χρόνια): 15-20

6. Ποιο είναι το σύστημα διοδίων που εφαρμόζεται στην Ελλάδα?

Στο εθνικό δίκτυο της χώρας εφαρμόζονται διόδια. Τα διόδια εισπράττονται επί της οδού, είτε με μετρητά είτε με κάρτα από κάθε παραχωρησιούχο. Από το Νοέμβριο του 2020 έγινε δυνατή η κίνηση με έναν πομποδέκτη, το οποίο επιτρέπει στους οδηγούς να κινηθούν με έναν ενιαίο ηλεκτρονικό πομποδέκτη χρέωσης διοδίων σε όλους τους συνεργαζόμενους αυτοκινητόδρομους.

7. Εξυπηρετείται η διαλειτουργικότητα των συστημάτων σε εθνικό και διευρωπαϊκό επίπεδο?

Το τελευταίο χρόνο με τη χρήση πομποδέκτη, εξασφαλίζονται οι διελύσεις από τις ηλεκτρονικές λωρίδες των αυτοκινητοδρόμων όλης της χώρας. Δεν δίνεται τέτοια δυνατότητα σε διευρωπαϊκό επίπεδο.

8. Στην Ελλάδα από το 2011 σε έκθεση της ΓΓΣΔΙΤ έχει επισημανθεί η αναγκαιότητα συστήματος ηλεκτρονικής είσπραξης διοδίων. Ποια είναι κατά τη γνώμη σας τα εμπόδια για την πλήρη εφαρμογή τους?

Για να εφαρμοστεί το νέο σύστημα πρέπει να αλλάξουν οι συμβάσεις παραχώρησης στους οδικούς άξονες προς μια ενιαία λειτουργία και διαχείριση.

9. Τι είναι το ΕΣΠ(NAP)?

Το ΕΣΠ είναι μία πλατφόρμα που προσφέρει δεδομένα πραγματικού χρόνου, στατικά ή ιστορικά δεδομένα σε διάφορους τύπους. Τα εν λόγω δεδομένα δημοσιεύονται από διαπιστευμένους φορείς και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για ποικίλους σκοπούς (όπως για την ανάπτυξη εμπορικών υπηρεσιών) ανάλογα με την άδεια χρήσης τους. Τα δεδομένα αυτά προερχόμενα από Ευφυή Συστήματα Μεταφορών και αφορούν δεδομένα σχετικά με το οδικό δίκτυο της χώρας.

10. Βασικοί στόχοι της ΕΕ στην προσπάθεια ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών, είναι η οικονομική μεγέθυνση, η ομαλή, ταχεία και ασφαλή μετακίνηση εμπορευμάτων

και προσώπων ανά την Ένωση, η εναρμόνιση με τα διεθνή πρότυπα και η διαλειτουργικότητα των συστημάτων. Πως συμβάλει το ΕΣΠ σε αυτούς? Που στοχεύει και πια τα προσδοκώμενα οφέλη?

Ο κύριος στόχος του NAP είναι να συλλέγει και να παρέχει δεδομένα σχετικά με τις μεταφορές και να διευκολύνει τη χρήση τους από τους παρόχους υπηρεσιών, τις τοπικές αρχές και τις κεντρικές κυβερνητικές υπηρεσίες. Απώτερος σκοπός του ΕΣΠ είναι η παροχή εναρμονισμένων υπηρεσιών πληροφόρησης στους ταξιδιώτες κατά μήκος του Εθνικού και Διεθνούς Δικτύου Μεταφορών (ΔΔΜ). Τα οφέλη είναι και για τους χρήστες και για τους παρόχους όπως ανάπτυξης νέων εφαρμογών προστιθέμενης αξίας, η αύξηση της εμπιστοσύνης προς τον φορέα από το κοινό, εξοικονόμηση πόρων κλπ.

11. Θεωρείται ότι το NAP συνδέεται με τη διαλειτουργικότητα του συστήματος διοδίων?

Όσον αφορά τα Συστήματα Διαλειτουργικών Τηλεδιοδίων στόχευση της ΕΕ είναι να επιτευχθεί η εγκατάσταση συστημάτων τηλεδιοδίων στα κράτη μέλη και στις γειτονικές χώρες, ώστε να καταστεί δυνατό να ταξιδεύει κανείς σε ολόκληρη την Ένωση έχοντας ένα μόνο τεμάχιο εποχούμενου εξοπλισμού. Η διαλειτουργικότητα του συστήματος των διοδίων θα διευκολύνει όσο αφορά την παροχή δεδομένων με έναν ενιαίο τρόπο.

12. Η YOT/ΗΔΟΥ έχει ορισθεί διαχειριστής του συστήματος. Ποια τα σημαντικότερα προβλήματα στη μέχρι τώρα πορεία αλλά και στην περαιτέρω εφαρμογή του?

Το σημαντικότερο πρόβλημα είναι η παροχή των δεδομένων. Πολλά δεδομένα δεν συλλέγονται σε ηλεκτρονική μορφή και όσα συλλέγονται έχουν διαφορετικό μορφότυπο και δεν υπάρχει νομοθετικό πλαίσιο που να υποχρεώνει τους παρόχους των δεδομένων να δίνουν στοιχεία. Είναι ένας τεράστιος όγκος πληροφοριών που για να κατανοηθούν και να εφαρμοστούν πρέπει να υπάρχει η κατάλληλη γνώση και κυρίως υποστήριξη τόσο σε οργανωτικό επίπεδο με τη συνεργασία των φορέων όσο και τεχνικής υποστήριξης. Και στα δύο επίπεδα υπάρχουν προβλήματα και ελλείψεις.

13. Σύμφωνα με ευρωπαϊκές εκθέσεις σημαντικό πρόβλημα στην εφαρμογή των οδηγιών αποτελεί η έλλειψη εργαλείων πχ νομοθετικό πλαίσιο. Συμφωνείται? Τι ισχύει στη χώρα μας?

Πραγματικά αποτελεί γενικότερη διαπίστωση στην Ευρώπη που ενισχύεται όμως από το γεγονός ότι έχουμε περισσότερο οδηγίες και όχι κανονισμούς. Οι οδηγίες συνήθως έχουν και εξαιρέσεις, διαφοροποιήσεις θα έλεγα. Και πάντα δίνεται ένας εύλογος χρόνος προσαρμογής και εφαρμογής. Η χώρα μας ανταποκρίνεται θετικά στην ενσωμάτωση τους και μάλιστα στις οδηγίες που έχουν εκδοθεί για το ΕΣΠ έχει κάνει αξιοσημείωτα βήματα για την εφαρμογή τους. Όπως είπα όμως και προηγουμένως δεν υπάρχει νομοθετικό πλαίσιο που να υποχρεώνει τους παρόχους των δεδομένων να δίνουν στοιχεία γεγονός που καθυστερεί την υλοποίηση του έργου σε εθνικό και περαιτέρω σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

14. Τόσο στο εθνικό στρατηγικό σχέδιο μεταφορών όσο και στη βίβλο ψηφιακού μετασχηματισμού αναφέρεται η αναγκαιότητα ενίσχυσης των πολυτροπικών μεταφορών που συνεπάγεται μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου των αυτοκινητοδρόμων άρα και μείωση των εσόδων και η προώθηση συστημάτων ηλεκτρονικής διαχείρισης των υποδομών. Θεωρείται ότι η μετάβαση σε αυτή τη νέα εποχή διαχείρισης αποτελεί προϋπόθεση για τη βιωσιμότητα των οδικών υποδομών?

Ναι. Η χρήση των νέων συστημάτων, όπως το ΕΣΠ, θα οδηγήσουν μακροχρόνια στην ανάπτυξη νέων εφαρμογών και υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας. Τα οφέλη που θα χαθούν θα αντισταθμιστούν από άλλα που θα προκύψουν από τη διαχείριση των δεδομένων.