



Μαρούσι, 9 -03-2009

Αρ. Πρωτ. CYTA/ΕΞΕ/1637

Σελ. 13

Προς

**ΕΘΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

**& ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΩΝ**

**ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

Λ. Κηφισίας 60

15125, Μαρούσι

Fax: 210 6105049

**Θέμα: Απάντηση της CYTA HELLAS στην Δημόσια Διαβούλευση αναφορικά με τον « Κανονισμό τελών διέλευσης και χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης».**

Κύριοι,

Με το παρόν σας αποστέλλουμε και έντυπα τα σχόλια της εταιρίας μας στην εν λόγω δημόσια διαβούλευση της Επιτροπής σας.

Παραμένουμε στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε πληροφορία ή διευκρίνιση.

Με εκτίμηση,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Giorgos Athanitis", written over a horizontal line.

Γιώργος Αθηνίτης

Διευθυντής Υποστήριξης

Επιχειρησιακής Διεύθυνσης



# **Απάντηση της εταιρείας CYTA HELLAS**

**στην**

**Δημόσια Διαβούλευση αναφορικά**

**με τον Κανονισμό τελών διέλευσης και**

**χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης**



## ΓΕΝΙΚΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ

Κρίνουμε ως επιτακτική ανάγκη την άμεση εφαρμογή μιας ενιαίας και τυποποιημένης μεθόδου υπολογισμού τελών προκειμένου να ρυθμιστεί η υπάρχουσα, μη ρυθμιζόμενη, κατάσταση. Θεωρούμε ότι ο καθορισμός συγκεκριμένης μεθόδου υπολογισμού των τελών είναι προς το συμφέρον όλων των εμπλεκομένων. Ακολουθώντας το προτεινόμενο από την ΕΕΤΤ μοντέλο συνιστά μια βάση και σαφώς προτιμούμε την άμεση εφαρμογή του από την διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης, εντούτοις κρίνουμε ότι θα πρέπει να υπάρξουν κάποιες βελτιωτικές αλλαγές προκειμένου ο υπολογισμός και καθορισμός των τελών διέλευσης να συνάδει επί της ουσίας με τις αρχές της αντικειμενικότητας, διαφάνειας, αμεροληψίας και αναλογικότητας.

Ως γενικές παρατηρήσεις επί του Κειμένου Βάσης, θα θέλαμε να παραθέσουμε τα εξής:

1. Θεωρούμε προβληματικό το συσχετισμό του ύψους των τελών διέλευσης με την Τιμή Ζώνης που προκύπτει από το σύστημα Α.Π.Α.Α. Το σύστημα Α.Π.Α.Α αφορά στην φορολογητέα αξία των ακινήτων της περιοχής και όχι των κοινοχρήστων χώρων από όπου γίνεται η διέλευση των τηλεπικοινωνιακών δικτύων και συνεπώς δεν είναι δυνατός ο άμεσος συσχετισμός τους. Επίσης, πιθανές μεταβολές των ποσών του Α.Π.Α.Α που μπορεί να οφείλονται σε εφαρμογή διαφορετικής φορολογικής πολιτικής από την κυβέρνηση, μπορεί να έχουν απρόβλεπτες συνέπειες στον καθορισμό των τελών διέλευσης. Επιπλέον, άλλη περίπτωση στρέβλωσης προκύπτει σε περιοχές με υψηλές τιμές ζώνης που όμως έχουν μικρή συγκέντρωση πληθυσμού λόγω μικρού συντελεστή δόμησης. Η υλοποίηση υποδομών για αυτές τις περιοχές θα δημιουργήσει μεγάλο κόστος τελών διέλευσης και χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης για τον πάροχο αλλά η απόδοση θα είναι μικρή, λόγω του περιορισμένου αριθμού συνδρομητών.
2. Θεωρούμε μη πρακτική την εφαρμογή της μεθόδου υπολογισμού των τελών διέλευσης με βάση το πλάτος κατάληψης (παράμετρος Β του μοντέλου), καθόσον αυτό δεν υπόκειται σε αντικειμενικό σύστημα προσδιορισμού και είναι πιθανόν να προκύψουν παρερμηνείες. Προτείνουμε να γίνεται ο υπολογισμός μόνο με βάση το μήκος του ορύγματος (παράμετρος Μ), το πλάτος του ορύγματος (παράμετρος Α) και το βάθος του ορύγματος, καθώς αυτές είναι οι μόνες παράμετροι που καθορίζουν, χωρίς αμφισβήτηση, τον τύπο εκσκαφής και κατά προσέγγιση το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης



του έργου. Άλλα μεταβλητά κόστη, όπως π.χ. αμοιβές μηχανικών θα πρέπει να θεωρούνται ότι ενσωματώνονται στο μοντέλο. Το μοντέλο που προτείνουμε ορίζεται ως:

$$\text{Τέλος διέλευσης} = K * ((\chi * M) * (\psi * A) * (z * \text{Βάθος})) * C * V$$

όπου  $\chi, \psi, z$  θα είναι σταθεροί συντελεστές που θα καθορίσει η ΕΕΤΤ αναλόγως της συμμετοχής κάθε παράγοντα στην όχληση που προκαλείται από το έργο,  $C$  συντελεστής που καθορίζεται από τον τύπο εκσκαφής (π.χ. τροχός mini-trencher, εκσκαφέας με τσάπα κλπ),  $V$  καθορισμένο ποσό ανά μονάδα όγκου και  $K$  συντελεστής που θα καθορίζεται από το αρμόδιο φορέα και θα κυμαίνεται από 0% έως 100%.

## Ως προς τον Υπολογισμό Τελών Διέλευσης

**1. Σχολιάστε επί της αρχής το μοντέλο υπολογισμού των τελών δικαιωμάτων διέλευσης και τοποθετηθείτε επί της κάλυψης των γενικών αρχών της ενότητας 3.1. Προτείνετε, εάν το θεωρείτε απαραίτητο, εναλλακτικό μοντέλο υπολογισμών ή τροποποιήσεις στο υφιστάμενο και τις παραμέτρους του**

Σύμφωνα με το άρθρο 29 του Ν. 3431/2006, ορίζεται σαφώς ότι ο καθορισμός των τελών διέπεται από **αντικειμενικότητα, διαφάνεια, αμεροληψία και αναλογικότητα προς τον επιδιωκόμενο σκοπό. Το ύψος των τελών πρέπει να μην καθιστά οικονομικά ασύμφορη τη διενέργεια της επένδυσης.** Επιπρόσθετα ορίζεται σαφώς ότι **πέραν της υποχρέωσης καταβολής τελών διέλευσης και τελών χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης, ο πάροχος δικτύου ηλεκτρονικών επικοινωνιών δεν υπέχει υποχρέωση καταβολής άλλου σχετικού, με τα ανωτέρω, τέλους.**

Ακολουθώντας ως προς το μοντέλο υπολογισμού των τελών δικαιωμάτων διέλευσης θέλουμε να παρατηρήσουμε τα εξής:

1. Σύμφωνα με την παρ. 12 «3.2 Υπολογισμός Τελών Διέλευσης», ορίζεται ότι «...ειδικά για την πλήρη αποκατάσταση οδοστρωμάτων πρέπει να γίνεται συγκόλληση του νέου οδοστρώματος με το υφιστάμενο σε πλήρη ομαλότητα και γεωμετρία. Εάν κατά το χρόνο της εγγύησης διαπιστωθούν από τον αρμόδιο φορέα που είναι υπεύθυνος για τη



*συντήρηση της οδού ατέλειες στην αποκατάσταση (βαθουλώματα, λακκούβες), η αποκατάσταση θα πρέπει να επαναληφθεί με φρεζάρισμα του οδοστρώματος σε πλάτος τουλάχιστον 1,5 μέτρου...».*

Κατ' αρχήν παρατηρούμε ότι στο υπό διαβούλευση κείμενο δεν καθορίζεται το ύψος των εγγυήσεων καλής εκτέλεσης κατά τα οριζόμενα στον Ν. 3431/2006. Ακολούθως δεν υφίσταται κάποια αναφορά ως προς τον «χρόνο εγγύησης». Θεωρούμε επιτακτική ανάγκη τον καθορισμό του ύψους και της διάρκειας της εγγυητικής επιστολής που ζητείται από τις αρμόδιες αρχές. Ειδικότερα κρίνουμε ότι ο χρόνος εγγύησης αφορά στο χρονικό διάστημα κατά το οποίο είναι σε ισχύ η εγγυητική επιστολή που ζητούν οι φορείς κατά τη φάση αδειοδότησης του έργου. Σημειώνεται ότι ορισμένες αρχές απαιτούν την έκδοση εγγυητικών επιστολών αορίστου χρόνου, γεγονός που δημιουργεί σημαντικές οικονομικές υποχρεώσεις στους τηλεπικοινωνιακούς παρόχους. **Ως εκ τούτου προτείνουμε τον καθορισμό του ύψους της εγγυητικής επιστολής στο 50% του τέλους διέλευσης, με χρονική διάρκεια 3 έως 6 μηνών.**

Τέλος, προτείνουμε την επαναδιατύπωση της παραγράφου ως ακολούθως:

*«Εάν κατά το χρόνο της εγγύησης διαπιστωθούν από τον αρμόδιο φορέα που είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση της οδού, ατέλειες στην αποκατάσταση (βαθουλώματα, λακκούβες), που οφείλονται αποκλειστικά σε κακή κατασκευή του έργου, θα πρέπει να γίνει αποκατάσταση του οδοστρώματος με τις ίδιες ή καλύτερες τεχνικές προδιαγραφές με τις οποίες κατασκευάστηκε το έργο. Ως «καλύτερες τεχνικές προδιαγραφές» νοείται η αποκατάσταση με φρεζάρισμα του οδοστρώματος ή με άλλη τεχνική μέθοδο όπου το ελάχιστο πλάτος θα είναι τόσο όσο απαιτείται ώστε να επανέλθει η συνέχεια και ορθή γεωμετρία του οδοστρώματος. Εάν η ατέλεια του έργου προκύπτει από πρόβλημα που οφείλεται είτε από την υπάρχουσα οδοποιία ή /και από γεγονότα που αφορούν στο σύνολο του οδοστρώματος στην περιοχή (καθιζήσεις, υπόγεια ύδατα, σεισμοί κλπ), ο πάροχος δεν υπέχει ευθύνη για την αποκατάσταση και αυτή θα εντάσσεται στο γενικότερο πρόγραμμα αποκαταστάσεων της αρμόδιας Δημόσιας Αρχής.»*

Θεωρούμε ότι η ανωτέρω διατύπωση αφενός δεν δημιουργεί υπερβολικές υποχρεώσεις σε τηλεπικοινωνιακούς παρόχους λόγω τεχνικών προβλημάτων οδοποιίας που αφορούν στην περιοχή και αφετέρου επιτρέπει την εφαρμογή μεθόδων φρεζαρίσματος πλάτους ακόμα και μικρότερων του 0,5 μέτρου, καθώς και νέων τεχνολογιών που δεν βασίζονται σε φρεζάρισμα.



Σε αυτό το σημείο θα θέλαμε επιπρόσθετα να αναφέρουμε ότι όσον αφορά στον έλεγχο αποκατάστασης θεωρούμε ότι οι ειδικές τεχνικές προδιαγραφές για την εκπόνηση ενός φακέλου έργου θα πρέπει να προτυποποιηθούν. Να επισημανθεί ότι η υλοποίηση ενός έργου δύναται να εμπίπτει στην αρμοδιότητα διαφορετικών φορέων(τα επι μέρους τμήματα αυτού). Ακολουθώντας σε περίπτωση εφαρμογής διαφορετικών τεχνικών προδιαγραφών που τυχόν τηρεί έκαστος φορέας, δημιουργεί σημαντικά προσκόμματα στην εκτέλεση του έργου. Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται με συντονιστή την ΕΕΤΤ και τη συμμετοχή όλων των φορέων που εκδίδουν και εφαρμόζουν εγκυκλίους τεχνικών προδιαγραφών δημοσίων και ιδιωτικών έργων να συγκροτηθεί ομάδα εργασίας εκπροσώπων των παρόχων που δραστηριοποιούνται στην Αγορά προκειμένου να προτυποποιηθούν οι προδιαγραφές.

2. Σύμφωνα με την παρ. 14 εδ. (2) α «3.2 Υπολογισμός Τελών Διέλευσης», ορίζεται ότι «...Ο χρόνος κατάληψης δηλώνεται από τον αιτούντα τα δικαιώματα διέλευσης, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του φακέλου της αίτησης και βεβαιώνεται από τον αρμόδιο φορέα που είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση του κοινόχρηστου χώρου. **Σε περίπτωση που ο δεύτερος διαπιστώσει υπέρβαση του χρόνου που δηλώθηκε από τον πάροχο, η τιμή ζώνης επαυξάνεται κατά 2% ανά ημέρα.** Το επιπλέον κόστος κατάληψης υποχρεούται να καταβάλει ο πάροχος στον αρμόδιο φορέα. Σε αντίθετη περίπτωση και μέχρι την καταβολή του παραπάνω ποσού αναστέλλεται αυτομάτως η ισχύς της συμφωνίας παραχώρησης δικαιωμάτων διέλευσης..».

Θεωρούμε ότι η υπέρβαση του χρόνου κατάληψης (η οποία διατυπώνεται και στα σχετικά παραδείγματα με το σύμβολο Ψ) επιφέρει υπέρμετρες οικονομικές συνέπειες για τον πάροχο, που δεν συνάδουν προς την αρχή της αναλογικότητας, ούτε συμβάλλουν στην ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς. Περαιτέρω να επισημάνουμε ότι οι υπερβάσεις του χρόνου κατάληψης δεν οφείλονται πάντοτε σε υπαιτιότητα του παρόχου, αλλά και σε άλλους αστάθμητους παράγοντες που δεν μπορεί να ελέγξει ο τελευταίος (πχ καιρικά φαινόμενα, διαδηλώσεις). Ως εκ τούτου θα πρέπει να υπάρξει ρητή αναφορά ότι ως υπέρβαση του αρχικά δηλωθέντος χρόνου κατάληψης δεν νοείται η υπέρβαση που οφείλεται σε γεγονότα ανωτέρας βίας. Επιπρόσθετα θα πρέπει να προστεθεί ότι σε



περίπτωση υπέρβασης του χρόνου κατάληψης των κοινοχρήστων χώρων, το επιπλέον κόστος κατάληψης θα αποδίδεται απολογιστικά, χωρίς αναστολή εργασιών.

3. Επίσης θεωρούμε ότι θα πρέπει να υπάρξει ρητή αναφορά ότι για επεκτάσεις μικρών έργων με σκοπό την παροχή της βασικής υπηρεσίας σε τελικούς χρήστες ή την διασύνδεση σταθμών πρόσβασης δεν θα χρεώνονται τέλη διέλευσης. Επιπρόσθετα και όσον αφορά στις περιπτώσεις μετατοπίσεων δικτύων του παρόχου, όταν αυτό απαιτείται για την εκτέλεση έργων οδοποιίας ή συναφών εργασιών, δεν θα πρέπει να χρεώνονται τέλη διέλευσης για το σύνολο του μήκους της διαδρομής την οποία ο πάροχος υποχρεούται να ακολουθήσει για την διευκόλυνση των προαναφερθέντων έργων.
4. Στο υπό διαβούλευση κείμενο υφίσταται η έννοια του τέλους διαχείρισης το οποίο εμπεριέχει τα εξής:

**A) Διοικητικό κόστος το οποίο αντιστοιχεί σε παράβολο αξίας 250€.** Θα πρέπει να αποσαφηνιστεί αν το συγκεκριμένο κόστος αφορά και σε έργα μικρής κλίμακας και έκτασης (ενδεικτικά τα έργα που εκτελούνται στο «τελευταίο μίλι» του δικτύου πρόσβασης με σκοπό την σύνδεση των τελικών χρηστών με το πλησιέστερο κέντρο διανομής του παρόχου ή τα έργα που εκτελούνται για την διασύνδεση του φρεατίου υποδοχής παρόχων (ΦΥΠ) του ΟΤΕ με τον πλησιέστερο κόμβο του παρόχου), καθώς σύμφωνα με τα παραδείγματα του κειμένου οι πάροχοι θα επιβαρύνονται για κάθε μεμονωμένη τοποθέτηση ευκολίας, δηλαδή για κάθε απλή σύνδεση πελάτη θα επιβάλλεται το ως άνω ποσό. Ακολουθώντας και πέραν της επιφύλαξής μας ως προς το γεγονός ότι το ως άνω κόστος δεν ορίζεται και απορρέει από συγκεκριμένη διάταξη νόμου, αν δεν οριστούν σαφώς συγκεκριμένες εξαιρέσεις από την εφαρμογή του, τότε στην περίπτωση καθολικής εφαρμογής του, το κόστος επένδυσης που θα επωμίζεται ο πάροχος θα είναι υπέρμετρα μεγάλο και ασύμφορο. Όπως επισημάναμε και ανωτέρω θεωρούμε ότι οι επεκτάσεις μικρών έργων θα πρέπει να εξαιρεθούν από την υποχρέωση καταβολής τελών διέλευσης. Επίσης, εφόσον δεν έχει αποφασιστεί πλήρως η διαδικασία αδειοδότησης, παρότι υπήρχε ρητή υποχρέωση των φορέων βάσει του Ν.3431/2006, θα πρέπει να προβλεφθεί ότι πιθανές μεταβολές των διαδρομών που προβλέπονται στην αρχική άδεια και μπορεί να προκληθούν από ειδικές ανάγκες που προκύπτουν κατά την



εξέλιξη του έργου, θα θεωρούνται τροποποιήσεις της αρχικής άδειας και όχι νέες διαδρομές και συνεπώς δεν θα υπόκεινται σε νέο Διοικητικό Κόστος.

**Β) Τεχνικό κόστος.** Το εν λόγω κόστος περιλαμβάνει το φόρτο εργασίας που δημιουργείται σε έναν μηχανικό Δημοσίου που είναι υπεύθυνος για τον έλεγχο εργασιών. Όπως προτείνεται και ανωτέρω (Γενική Τοποθέτηση), θεωρούμε ότι το μοντέλο υπολογισμού πρέπει να απλοποιηθεί και να μην αποτελείται από πολλά επιμέρους μεταβλητά κόστη. Σημειώνεται δε ότι το χρονοδιάγραμμα του έργου εγκατάστασης των ευκολιών μπορεί να τροποποιηθεί λόγω περιπτώσεων ανωτέρας βίας. Την ως άνω μεταβολή δεν είναι εύλογο να την επωμιστεί ο πάροχος. Ακολουθώντας θεωρούμε ότι το κόστος του μηχανικού θα πρέπει να είναι σταθερό και να συμπεριλαμβάνεται στον υπολογισμό της φόρμουλας. Η δε αναπροσαρμογή αυτού να πραγματοποιείται από την ΕΕΤΤ ανά σταθερά χρονικά διαστήματα τα οποία δεν πρέπει να είναι μικρότερα της διετίας.

**Γ) Λειτουργικά έξοδα.** Τα λειτουργικά έξοδα ορίζονται σε ποσοστό 10% του αθροίσματος των ανωτέρω τελών. Εντούτοις, το ως άνω κόστος ορίζεται αόριστα χωρίς να προκύπτει από κάπου ο σκοπός καθορισμού του. Ως εκ τούτου κρίνουμε ότι θα πρέπει να απαλειφθεί από τον καθορισμό και υπολογισμό των τελών διέλευσης

Συμπερασματικά, θεωρούμε ότι θα πρέπει να ληφθούν υπόψιν οι ως άνω σχετικές παρατηρήσεις και να υπάρξουν αντίστοιχες αλλαγές επί του προτεινόμενου κειμένου, έτσι ώστε ο υπολογισμός και καθορισμός των τελών διέλευσης να συνάδει επί της ουσίας με τις αρχές της αντικειμενικότητας, διαφάνειας, αμεροληψίας και αναλογικότητας σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό, ήτοι στο να μην καθίσταται οικονομικά ασύμφορη η διενέργεια επένδυσης για την ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών και τηλεπικοινωνιακών υποδομών στην Ελλάδα.



## **Ως προς τον Υπολογισμό Τελών Χρήσης Δικαιωμάτων Διέλευσης**

**2. Σχολιάστε επί της αρχής το μοντέλο υπολογισμού των τελών χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης και τοποθετηθείτε επί της κάλυψης των γενικών αρχών της ενότητας 3.1. Προτείνετε, εάν το θεωρείτε απαραίτητο, εναλλακτικό μοντέλο υπολογισμών ή τροποποιήσεις στο υφιστάμενο.**

Θα πρέπει να καταστεί σαφές ότι οι πάροχοι δημοσίων δικτύων ηλεκτρονικών επικοινωνιών είναι επιχειρήσεις κοινής ωφελείας. Η δε ενίσχυση των επενδύσεων σε δικτυακή υποδομή και ακολούθως η ανάπτυξη της ευρυζωνικότητας, συνιστά πρωταρχικό στόχο τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εγχώριο επίπεδο. Εν προκειμένω η παραχώρηση της χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης εξυπηρετεί καταρχήν το δημόσιο συμφέρον καθώς αναπτύσσονται σε τοπικό επίπεδο υποδομές προκειμένου να καλύψουν ανάγκες και να αναπτυχθούν ευρυζωνικές υπηρεσίες ανά δήμο/ περιοχή.

Η επέκταση και η αναβάθμιση της διαδικτυακής υποδομής υψηλής ταχύτητας αποτελεί οικονομική και κοινωνική επιταγή. Ειδικότερα δε σε αγροτικές περιοχές στις οποίες αντιμετωπίζονται πάντα πρόσθετες δυσχέρειες στην υλοποίηση και παροχή ευρυζωνικών υπηρεσιών. Εντούτοις η υλοποίηση υποδομών για αυτές τις περιοχές, όπως προαναφέρθηκε βάσει του προτεινόμενου μοντέλου υπολογισμού, θα δημιουργήσει υπέρογκα κόστη τελών διέλευσης και χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης για τον πάροχο ενώ η απόδοση θα είναι μικρή, λόγω του περιορισμένου αριθμού συνδρομητών. Στο πλαίσιο ενίσχυσης την ανάπτυξης υποδομής σε περιοχές της περιφέρειας θεωρούμε ότι τα όποια επιβαλλόμενα τέλη (διέλευσης και χρήσης) θα πρέπει να καθοριστούν σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με τις Μητροπολιτικές περιοχές. Τα κριτήρια δε διάκρισης θα μπορούσαν να καθοριστούν βάσει της γεωγραφικής τοποθεσίας (πχ αν είναι δύσβατη η περιοχή) ή βάσει πληθυσμού (πχ πόλεις  $\leq 6.000$  κατοίκων). Επιπρόσθετα ο αρμόδιος τοπικός φορέας στο πλαίσιο ενίσχυσης και ανάπτυξης της περιοχής του θα μπορούσε να μην επιβάλει κόστος απόδοσης με το σκεπτικό ότι η υλοποίηση των ως άνω έργων θα ενισχύσει σημαντικά την περιοχή.



Επιπρόσθετα και σε σχέση με το προτεινόμενο κείμενο θα θέλαμε να παρατηρήσουμε τα εξής:

2. Ενώ ορίζεται ανώτατη τιμή ζώνης για το κόστος κατάληψης κοινοχρήστων χώρων, δεν γίνεται το ίδιο για τον υπολογισμό της τιμής ζώνης στα τέλη χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης. Αντίθετα, ο συσχετισμός της τιμής ζώνης με την ισχύουσα τιμή ζώνης για ακίνητα σύμφωνα με το σύστημα Α.Π.Α.Α. ενδεχομένως να καταστήσει υπέρμετρα υψηλό το κόστος των τελών χρήσης. Για το λόγο αυτό προτείνουμε για τα έργα που αφορούν σε κοινόχρηστους χώρους να θεσπιστεί και στην περίπτωση των τελών χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης ανώτατο όριο στην τιμή ζώνης.

Περαιτέρω στις περιπτώσεις έργων επί ιδιωτικών ιδιοκτησιών θεωρούμε ότι ομοίως θα πρέπει να καθοριστεί συγκεκριμένο ρυθμιζόμενο τέλος ομοίως με τα παραπάνω υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του Αστικού Κώδικα. Επιπλέον προτείνεται να προστεθεί ότι από την υποχρέωση καταβολής ανταλλάγματος, εξαιρούνται οι περιπτώσεις που η πρόσβαση σε ιδιωτική ιδιοκτησία πραγματοποιείται για την παροχή υπηρεσίας προς τον ιδιοκτήτη της εν λόγω ιδιοκτησίας.

3. Προτείνεται σχετική προσθήκη για τα τέλη χρήσης, όπως ισχύει και στα τέλη διέλευσης κατά την οποία να επισημαίνεται ότι «σε κοινόχρηστους χώρους εκτός σχεδίου πόλεως, το κόστος κατάληψης είναι μηδενικό».

4. Σύμφωνα με την παρ. 19, εδ. Β, ορίζεται ότι *(β) Για ευκολίες που εγκαθίστανται στο υπέδαφος, το εμβαδόν ισούται με το 25% του γινομένου του μήκους επί το «ανηγμένο» πλάτος της ευκολίας. Το ανηγμένο πλάτος ισούται με το άθροισμα του πραγματικού πλάτους της προβολής επί του εδάφους **συν το 0,6 του μέγιστου βάθους της ευκολίας.***

Θεωρούμε ότι η ως αν άνω προσαύξηση του εμβαδού με ποσοστό 60% του «μέγιστου βάθους της ευκολίας» πρέπει να επαλειφθεί, καθώς δύναται να οδηγήσει ορισμένους παρόχους, για λόγους μείωσης κόστους, σε υποχωρήσεις ως προς την ποιότητα κατασκευής των δικτύων τους. Σε αυτήν δε την περίπτωση η επιφανειακή εκσκαφή δύναται να προκαλέσει σοβαρές δυσκολίες κατά την υλοποίηση τεχνικών έργων τρίτων, καθώς θα αναγκάζονται να διέρχονται κάτω από δίκτυα τηλεπικοινωνιών, με μεγάλο κίνδυνο την πρόκληση σοβαρών βλαβών σε αυτά.



5. Ο προτεινόμενος αλγόριθμος υπολογισμού των τελών χρήσης όσον αφορά στα υπέρ του εδάφους (εναέρια) δίκτυα καθιστά ασύμφορη την εν λόγω διενέργεια επένδυσης. Ακολουθώντας η όποια υλοποίηση σε περιοχές η οποίες λόγω της γεωγραφικής τους τοπολογίας είναι προσβάσιμες μέσω εναέριων δικτύων, καθίσταται απαγορευτική. Θεωρούμε ότι στην προτεινόμενη φόρμουλα δεν έχει ληφθεί υπόψιν το γεγονός ότι το μήκος του εναέριου δικτύου δεν δημιουργεί προσκόμματα στην περαιτέρω επί και υπό εδάφους αξιοποίηση σε όλο το μήκος αυτού. Συγκεκριμένα με την ως άνω κατασκευή δεν καταλαμβάνεται υπόγειος χώρος που δύναται να αξιοποιηθεί για την διέλευση και υλοποίηση τρίτων δικτύων δημοσίας ωφέλειας (ενδεικτικά δίκτυο ύδρευσης, ηλεκτρικής ενέργειας) και παράλληλα επιτρέπεται η αξιοποίηση του χώρου επί του εδάφους για περαιτέρω εκμετάλλευση από τον Δήμο.

Δεδομένων των ως άνω κριτηρίων, προτείνουμε να επανεξεταστεί η προτεινόμενη φόρμουλα. Σε κάθε περίπτωση το κόστος των τελών χρήσης στα υπέρ του εδάφους (εναέρια) δίκτυα δεν πρέπει να υπερβαίνει το 30% του κόστους τελών διέλευσης για την κατασκευή αντίστοιχου μήκους υπόγειου δικτύου.

Περαιτέρω δεν μπορούμε να κατανοήσουμε πως προκύπτει ο πολλαπλασιαστής 400 τον οποίο σε κάθε περίπτωση δεν θεωρούμε εύλογο.

6. Το μοντέλο δεν προσδιορίζει τους κανόνες με βάση τους οποίους θα καθορίζεται το ετήσιο ποσοστό απόδοσης. Σε κάθε περίπτωση πάντως, θα πρέπει να ληφθεί πρόνοια ώστε το ετήσιο ποσοστό απόδοσης να μην αναπροσαρμόζεται μονομερώς προς τα άνω από τον φορέα, διαφορετικά δεν θα είναι δυνατός ο οικονομικός προγραμματισμός των παρόχων.

### **3. Τοποθετηθείτε επί του προτεινόμενου μοντέλου υπολογισμού των τελών χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης και των παραμέτρων του.**

Προτείνουμε τις ανωτέρω (Απάντηση σε Ερώτημα 2) μεταβολές στο προτεινόμενο μοντέλο υπολογισμού των τελών χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης. Όπως επισημάνθηκε ανωτέρω, ο συσχετισμός της τιμής ζώνης με την ισχύουσα τιμή ζώνης για ακίνητα σύμφωνα με το σύστημα Α.Π.Α.Α. ενδεχομένως να καταστήσει υπέρμετρα υψηλό το κόστος των τελών χρήσης. Ειδικότερα η τιμή ζώνης δεν θα πρέπει να υπολογίζεται με βάση το σύστημα



Α.Π.Α.Α., καθώς η αξία (σημασία) διέλευσης από μια διαδρομή δεν μπορεί να σχετίζεται με την αντικειμενική αξία της περιοχής. Για το λόγο αυτό προτείνουμε για τα έργα που αφορούν σε κοινόχρηστους χώρους να θεσπιστεί και στην περίπτωση των τελών χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης ένα εύλογο ανώτατο όριο στην τιμή ζώνης.

## **Ως προς τις Μεταβατικές Διατάξεις Υπολογισμό Τελών Χρήσης Δικαιωμάτων Διέλευσης**

**A. Τοποθετηθείτε επί των παραπάνω διατάξεων. Ποια άλλη μεταβατική διάταξη θεωρείτε απαραίτητη;**

**B. Τοποθετηθείτε για το πώς θα πρέπει να διαμορφωθούν τα τέλη διέλευσης και χρήσης ώστε να δοθούν κίνητρα στους παρόχους για κοινή διέλευση και χρήση. Συμφωνείτε με το κίνητρο που περιγράφεται στα σχετικά με τα τέλη Παράρτημα?**

**A.** Θεωρούμε ότι θα πρέπει να υπάρξει ρητή αναφορά ότι ο Κανονισμός εφαρμόζεται μόνο για τα δικαιώματα που θα δοθούν μετά την δημοσίευση του ΦΕΚ. Περαιτέρω για υφιστάμενα δικαιώματα διέλευσης δεν θα επιβληθούν πρόσθετες οικονομικές επιβαρύνσεις. Ειδικότερα δε θα πρέπει να προστεθεί ότι δεν επιτρέπεται η είσπραξη τελών οποιουδήποτε είδους για τα υφιστάμενα δίκτυα. Είσπραξη τελών δεν επιτρέπεται επίσης στην περίπτωση έργων συντήρησης υφισταμένου δικτύου και εφ' όσον δεν αυξάνεται το μήκος της υφιστάμενης εγκατεστημένης εγκατάστασης υποδομής, καθώς επίσης και για επεκτάσεις μικρών έργων με σκοπό την παροχή της βασικής υπηρεσίας σε τελικούς χρήστες ή την διασύνδεση σταθμών πρόσβασης.

**B.** Κρίνουμε ως ενδιαφέρουσα τη λογική της συνεγκατάστασης, ωστόσο έχουμε σχετικές επιφυλάξεις καθώς θεωρούμε ότι η ως άνω διαδικασία αφορά αποκλειστικά στην εκάστοτε πολιτική και το σχεδιασμό κάθε παρόχου και την επιθυμία ανάπτυξης συνεργασιών. Αντίθετα, δεν συμφωνούμε με την πιθανή επιβολή κοινής όδευσης από κάποιο φορέα, καθώς αυτό δύναται να αντίκειται στο σχεδιασμό του δικτύου κάθε παρόχου. Επιπρόσθετα διαφωνούμε, και θα πρέπει να αντιμετωπιστεί άμεσα από την ΕΕΤΤ, με την επιβολή της υποχρέωσης από ορισμένους φορείς για



εγκατάσταση επιπρόσθετων υποδομών με σκοπό την πιθανή μελλοντική συνεγκατάσταση με άλλο πάροχο. Η πρακτική αυτή αυξάνει υπέρμετρα το κόστος εκσκαφής και εγκατάστασης υποδομών, τα τέλη διέλευσης και χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης μέχρι να βρεθεί ο επόμενος πάροχος και φυσικά δεν εξασφαλίζει ότι η επιπρόσθετη υποδομή θα ικανοποιεί το σχεδιασμό του επόμενου ή επόμενων παρόχων.

Θεωρούμε ότι δεν είναι πρακτικά εφαρμόσιμος ο τρόπος μερισμού που προβλέπει μικρότερα τέλη για τον πάροχο που έχει σωλήνα σε μεγαλύτερο βάθος με επιχείρημα το μεγαλύτερο κόστος συντήρησης, καθώς αντεπιχείρημα θα ήταν ότι λόγω του μεγαλύτερου βάθους ο σωλήνας έχει μικρότερη πιθανότητα να υποστεί καταπονήσεις.