



**ΟΤΕ Α.Ε.  
ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ  
Δ/ΝΣΗ ΑΝΑΛΥΣΗΣ-ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ &  
ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ**

### **Σχόλια και Απαντήσεις ΟΤΕ**

**Δημόσια Διαβούλευση της ΕΕΤΤ αναφορικά με τον Κανονισμό  
τελών διέλευσης και χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης**

Μάρτιος 2009

## ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Οι τηλεπικοινωνίες είναι αγαθό με μεγάλες εξωτερικές οικονομίες και η συμβολή τους στην οικονομική και κοινωνική ευημερία μιας χώρας είναι κρίσιμη.

Τόσο η Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και τα κράτη δέχονται ότι **οι τηλεπικοινωνίες αποτελούν ισχυρό μοχλό ανάπτυξης** και έχουν δημιουργήσει κατάλληλο πλαίσιο και αναπτύσσουν Στρατηγικές για την ταχύτερη ανάπτυξη τους. Ακόμη περισσότερο στη **σημερινή αρνητική οικονομική συγκυρία** γίνεται προσπάθεια οι επενδύσεις σε τηλεπικοινωνίες να επιδοτηθούν στο πλαίσιο της κρατικής ενίσχυσης της ενεργής ζήτησης. Συνεπώς δεν είναι επιθυμητό να δημιουργούνται αντικίνητρα για επενδύσεις. Όπως αναφέρεται και στο μόλις προ ολίγων ημερών υιοθετηθέν από την Ε. Ε. πλάνο ανάκαμψης της Οικονομίας, τα υψηλής ταχύτητας ευρυζωνικά δίκτυα είναι βασικά συστατικά του σχεδίου που θα βοηθήσουν την Ευρώπη να ξεπεράσει την οικονομική κρίση.

Σήμερα που η **ανάπτυξη δικτύων πρόσβασης νέας γενιάς (NGA)** αποτελεί μια αναγκαιότητα η επιβολή τελών διέλευσης θα αποτελέσει αντικίνητρο δεδομένου ότι θα οδηγήσει σε αύξηση του επενδυτικού κόστους.

Η αύξηση αυτή του επενδυτικού κόστους έρχεται επίσης σε αντίθεση με την όλη φιλοσοφία της ρύθμισης των τηλεπικοινωνιών, η οποία αποσκοπεί στη **μείωση των φραγμών εισόδου** των παρόχων στην αγορά.

Συνεπώς ενώ η πολιτεία αναγνωρίζει την αναγκαιότητα της επένδυσης σε οπτικά δίκτυα ως μοχλό ανάπτυξης της χώρας και προκειμένου να αναπτυχθούν καινοτόμες υπηρεσίες, δεν θα πρέπει με τις ρυθμίσεις για τα δικαιώματα διέλευσης να δημιουργεί αντικίνητρα.

Επιπλέον η επιβάρυνση των παρόχων σταθερής τηλεφωνίας με τέλη διέλευσης είναι άδικη διότι αποτελεί **διακριτική μεταχείριση σε σχέση με άλλα δίκτυα**, π.χ. αερίου, ηλεκτρικού καθώς και σε σχέση με τα δίκτυα της κινητής τηλεφωνίας.

Πέρα από την οικονομική επιβάρυνση, η ύπαρξη τελών χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης θα δημιουργήσει προστριβές με τους δήμους σχετικά με το αναλογούν ποσό καθώς επίσης χρονικές καθυστερήσεις. Είναι ασαφές αν υπάρχει **ένας μηχανισμός επίλυσης διαφορών**, ή θα επιλύονται οι διαφορές στα δικαστήρια με σημαντικό κοινωνικό κόστος.

Δεδομένου ότι οι πάροχοι στην πράξη θα μετακυλήσουν στον τελικό χρήστη το κόστος, που θα προκύπτει από την επιβολή τελών διέλευσης τότε στην ουσία οι χρήστες θα πληρώσουν τα τέλη αυτά. Στην περίπτωση αυτή τα τέλη διέλευσης αποτελούν μια οιονεί φορολόγηση των δημοτών από τους δήμους και οι πάροχοι είναι οι εισπρακτικοί μηχανισμοί. Είναι όμως αντιφατικό να φορολογείται

ένας τομέας που έχει εξωτερικές οικονομίες, θεωρείται κρίσιμος για την ανάπτυξη και ευημερία και γι' αυτό επιδοτείται.

Αν προσπαθήσουμε να αναγνωρίσουμε τα κόστη που δημιουργούνται στους δημότες από την κατασκευή και χρήση δικτύων, τότε καταλήγουμε στο ότι **το μόνο κόστος που θα μπορούσε να αναληφθεί είναι το εφάπαξ Κόστος Διαχείρισης. Το κόστος αυτό αφορά τον φόρτο εργασίας που προκαλείται στον δημόσιο φορέα από την εκτέλεση των επενδυτικών έργων του παρόχου.**

**Αντίθετα δεν θεωρούμε ότι αποτελούν πραγματικά κόστη τόσο το εφάπαξ Κόστος Κατάληψης Κοινόχρηστου Χώρου, όσο και τα ετήσια τέλη Χρήσης Δικαιωμάτων Διέλευσης.** Αυτά είναι μάλλον θεωρητικές προσεγγίσεις παρά πραγματικά κόστη και δεν θα πρέπει να επιβαρύνουν σε καμιά περίπτωση τον πάροχο. Το γεγονός ότι αυτά είναι θεωρητικά κόστη αποδεικνύεται και από τον προτεινόμενο υπολογισμό τους που βασίζεται σε αυθαίρετες παραμέτρους και όχι σε συγκεκριμένα μετρήσιμα κόστη.

**Κατά συνέπεια ο ΟΤΕ υποστηρίζει ότι δεν θα πρέπει να επιβαρύνονται οι πάροχοι σταθερής τηλεφωνίας με τέλη χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης τα δε τέλη διέλευσης να είναι τα ελάχιστα δυνατά και να αντιστοιχούν στο κόστος διαχείρισης.**

Είναι βέβαια προφανές ότι οι πάροχοι θα πρέπει να εφαρμόζουν αυστηρά τεχνικά κριτήρια χρήσης των δρόμων, πεζοδρομίων κλπ, να παρεμποδίζουν την κυκλοφορία πεζών και οχημάτων στο ελάχιστο, να μεριμνούν για την ασφάλεια αυτών και να αποκαθιστούν έντεχνα το οδόστρωμα ή το πεζοδρόμιο.

Επισημαίνεται ότι αρκετές χώρες μεταξύ των οποίων η Γερμανία, η Αυστρία η Ολλανδία, η Δανία κ.α. προβλέπουν ότι οι τοπικές αρχές είναι υποχρεωμένες να ικανοποιούν τα αιτήματα των τηλεπικοινωνιακών παρόχων για χρήση διέλευσης χωρίς να χρεώνουν τέλη.

Είναι σκόπιμο στο σημείο αυτό να σχολιάσουμε πιο συγκεκριμένα τα τέλη Χρήσης Δικαιωμάτων Διέλευσης που προτείνεται στο κείμενο της διαβούλευσης να ισχύουν για το **εναέριο δίκτυο**. Το εναέριο δίκτυο τοποθετείται σε περιοχές με μικρή πυκνότητα πληθυσμού. Ακόμη περισσότερο η κατασκευή εναερίων δικτύων αποτελεί το μοναδικό τρόπο να εκπληρωθούν οι **υποχρεώσεις της καθολικής υπηρεσίας** με εύλογο κόστος. Το κόστος αυτό, αν και η κατασκευή του δικτύου στην περίπτωση αυτή γίνεται με τον οικονομικότερο τρόπο (χωρίς χωματουργικές εργασίες εκτός της τοποθέτησης των στύλων) είναι ιδιαίτερα υψηλό ανά συνδρομητή (ή ανά ζεύγος εγκατεστημένου καλωδίου) εξαιτίας του μεγάλου μήκους των οδεύσεων και του πολύ μικρού αριθμού συνδρομητών που εξυπηρετεί κάθε μια όδευση. Για το λόγο αυτό θεωρούμε ότι η

επιβάρυνσή του εναέριου δικτύου με τέλη διέλευσης αποτελεί μέτρο που θίγει αποκλειστικά τον πάροχο καθολικής υπηρεσίας επιβαρύνοντας (ανεξαρτήτως ύψους τελών) μια ήδη κοστοβόρο υποχρέωσή.

Λαμβάνοντας υπόψη δε ότι **δεν υπάρχει συγκεκριμένος και εφαρμοζόμενος μηχανισμός επιμερισμού του Καθαρού Κόστους Καθολικής Υπηρεσίας** και το κόστος αυτό επιβαρύνει αποκλειστικά τον Πάροχο Καθολικής Υπηρεσίας, θεωρούμε απαραίτητο να εξασφαλιστεί η μη καταβολή τελών για τα δικαιώματα διέλευσης όσον αφορά στην εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής καθολικής υπηρεσίας.

Εκτιμούμε ότι στις απόψεις μας αυτές θα βρούμε σύμφωνους τους εκπροσώπους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης που επιθυμούν την ευημερία των πολιτών τους και θέλουν οι πάροχοι να έχουν κίνητρα για την πραγματοποίηση επενδύσεων νέων τεχνολογιών στην περιοχή τους χωρίς την άμεση ή έμμεση καταβολή πρόσθετων μη παραγωγικών τελών.

**ΕΡΩΤΗΣΗ 1:**

Α. 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.

**ΑΠΑΝΤΗΣΗ:**

Η πρότασή μας είναι τα τέλη διέλευσης να είναι τα ελάχιστα δυνατά και να ανταποκρίνονται στο πραγματικό κόστος διαχείρισης των έργων. Είναι προφανές ότι μια ενδεχόμενη υψηλή τιμή των τελών θα δημιουργήσει αντικίνητρο σε επενδύσεις, με προφανές κοινωνικό κόστος, αφού οι τηλεπικοινωνίες είναι κοινωνικό αγαθό με μεγάλες εξωτερικές οικονομίες.

Αντιθέτως χαμηλή τιμή τελών δεν θα δημιουργήσει κόστη στην κοινωνία δεδομένου ότι σε μεγάλο βαθμό οι δημότες οι οποίοι υφίστανται την ταλαιπωρία από την κατασκευή του νέου δικτύου είναι οι μελλοντικοί χρήστες των υπηρεσιών για τους οποίους κατασκευάζεται το νέο δίκτυο. Και επειδή όλα τα κόστη τελικά μετακυλύονται στους χρήστες, σε μεγάλο βαθμό τα τέλη διέλευσης τα πληρώνουν τελικά ως χρήστες οι ίδιοι που τα εισπράττουν ως δημότες.

Επιπλέον η μέθοδος υπολογισμού θα πρέπει να είναι απλή, δηλ. να βασίζεται σε όσο το δυνατόν λιγότερες παραμέτρους, ώστε να μη δημιουργούνται επιπλέον κόστη. Ούτως ή άλλως ο υπολογισμός αυτός βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε τεκμαρτές παραμέτρους, έτσι η εισαγωγή πολλών μεταβλητών βελτιώνει ελάχιστα, αν βελτιώνει, την ακρίβεια του υπολογισμού, ενώ δημιουργεί δυσανάλογα υψηλά διοικητικά κόστη. Πέρα από αυτό το πλεονέκτημα μια απλή μέθοδος υπολογισμού θα ελαχιστοποιήσει τα σημεία αμφισβητήσεων και τριβής μεταξύ παρόχων και φορέων.

**Συμπερασματικά λοιπόν τα τέλη διέλευσης πρέπει να είναι χαμηλά σύμφωνα με τα πραγματικά προκαλούμενα κόστη και ο υπολογισμός απλός.**

Αντίθετα το προτεινόμενο στο κείμενο της διαβούλευσης μοντέλο υπολογισμού των τελών διέλευσης είναι περίπλοκο, ουσιαστικά επιβάλλει υπέρογκα και δυσανάλογα τέλη, ενώ προτρέπει τους παρόχους να προχωρούν σε έργα «κακής» ποιότητας κατασκευής, τα οποία κατά πάσα πιθανότητα θα παρουσιάσουν συχνότερα προβλήματα και θα απαιτούν συνεχείς παρεμβάσεις για την

αποκατάσταση των βλαβών, σε βάρος των παρόχων που επιλέγουν αποτελεσματικότερες λύσεις.

Ο ΟΤΕ προτείνει το ύψος των τελών διέλευσης να υπολογίζεται αποκλειστικά με βάση μόνο το συνολικό μήκος. Η προσέγγιση του «συνολικού μήκους» αποτελεί διεθνή πρακτική π.χ. στις Η.Π.Α., απλοποιεί τον τρόπο υπολογισμού και πρωτίστως ενθαρρύνει κατασκευές που θα καλύψουν μακροχρόνια τις ανάγκες και θα απαιτήσουν λιγότερες παρεμβάσεις.

Στο πλαίσιο αυτό οι προτάσεις μας είναι:

1. Η παράγραφος 12 πρέπει να απαλειφθεί ή να περιορισθεί σε μνεία της υποχρέωσης έντεχνης κατασκευής και τήρησης των Τεχνικών Προδιαγραφών. Σε περίπτωση συμφωνίας του παρόχου με τον αρμόδιο φορέα συντήρησης του χώρου για εκτέλεση από τον φορέα των αποκαταστάσεων, η εγγυητική επιστολή πρέπει να επιστρέφεται στον πάροχο και να συμφωνείται η αμοιβή του φορέα συντήρησης.

2. Η παράγραφος 13 (1) να αντικατασταθεί από «Τα τέλη διέλευσης αποτελούν το κόστος διαχείρισης που δημιουργείται στον φορέα από την επένδυση του παρόχου». Θεωρούμε ότι το προτεινόμενο στο κείμενο της διαβούλευσης «κόστος κατάληψης κοινοχρήστων χώρων» δεν αποτελεί πραγματικό κόστος και δεν πρέπει να χρεώνεται. Κατόπιν αυτού η παράγραφος 14 (2) που αφορά τον υπολογισμό του κόστους κατάληψης κοινοχρήστων χώρων πρέπει να απαλειφθεί. Αν και αυτή είναι η άποψή μας, στο σημεία 3 και 4 παρακάτω θα σχολιάσουμε την παράγραφο αυτή, για την περίπτωση που αυτή τελικά δεν απαλειφθεί αλλά μόνο τροποποιηθεί.

3. Στην παράγραφο 14 (2<sup>α</sup>) να προστεθεί ότι «για ευκολίες που εγκαθίστανται υπό του εδάφους το πλάτος του κατειλημμένου χώρου θεωρείται κατά τεκμήριο σταθερό (π.χ.0,5μ ) επιπλέον τα φρεάτια και οι καμπίνες θεωρούνται τμήμα της υπόγειας ευκολίας και δεν επιβαρύνονται με επιπλέον τέλη διέλευσης».

4. Στην παράγραφο 14 (2<sup>α</sup>) πιο κάτω να απαλειφθεί το «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.» Σε αντικατάσταση να περιληφθεί «Σε περίπτωση που ο δεύτερος διαπιστώσει υπέρβαση του χρόνου που δηλώθηκε από τον πάροχο,

δικαιούται να ζητήσει επιπλέον τέλη για το τμήμα της υπέρβασης (εμβαδόν υπέρβασης επί ημέρες υπέρβασης).»

5. Στην παράγραφο 14 (3) και πιο κάτω 14 (3γ) να απαλειφθεί το λειτουργικό κόστος, έτσι ώστε το κόστος διαχείρισης να είναι το άθροισμα του διοικητικού και του τεχνικού κόστους. Το λειτουργικό κόστος που είναι ίσο με το 10% επί του συνόλου διοικητικού και τεχνικού κόστους δημιουργεί διπλοχρέωση αυτών.

6. Στην παράγραφο 14 (3<sup>α</sup>) το παράβολο που ανταποδίδει το διοικητικό κόστος του φορέα ορίζεται σε 250€, χωρίς να ορίζεται ο τρόπος υπολογισμού. Το κόστος αυτό αντιστοιχεί σε δύο πλήρεις ημέρες εργασίας, υπερβολικό χρόνο για διαχείριση μιας αίτησης. Προτείνεται επίσης σε περίπτωση εκτέλεσης περισσότερων του ενός έργων του ίδιου παρόχου στην περιοχή αρμοδιότητας του ίδιου φορέα να εισπράττεται μια φορά το παράβολο κατά περίπτωση.

7. Στην παράγραφο 14 (3β) διαφωνούμε με τον τρόπο υπολογισμού του τεχνικού κόστους. Στον προτεινόμενο υπολογισμό η ημέρα εκτέλεσης αυτοψίας στο εκτελούμενο έργο υπολογίζεται ως ημέρα αποκλειστικής απασχόλησης για το υπ' όψιν έργο. Τούτο δεν είναι αληθές ούτε για έργα πολύ μεγάλης έκτασης και με πολλά μέτωπα εργασίας, ενώ οι χρονοβόρες εργασίες (επιμέτρηση, αναφορές κλπ.) εκτελούνται μια φορά στο τέλος του έργου. Για απλοποίηση των υπολογισμών πιστεύουμε ότι είναι πιο σωστό το τεχνικό κόστος να συσχετισθεί με το μήκος των εργασιών που εκτελούνται. Αυτό θα κάνει δικαιότερη τη χρέωση των τελών ενός παρόχου που είναι υποχρεωμένος να εκτελεί περισσότερα του ενός έργα στην περιοχή αρμοδιότητας του ίδιου φορέα. Υπενθυμίζεται ότι ένα Έργο (= εργολαβία) συνήθως εκτελείται σε ευρύτερη περιοχή και τα επί μέρους τμήματά του εμπίπτουν (το κάθε ένα) στην περιοχή αρμοδιότητας διαφορετικού φορέα με συνέπεια την επιβάρυνση με το άθροισμα των προβλεπόμενων επί μέρους τελών.

Επίσης οι ευκολίες υπέρ του εδάφους (φρεάτια, καμπίνες) να θεωρούνται τμήμα του δικτύου και να μη επιβαρύνονται με επιπλέον τεχνικό κόστος.

8. Στην παράγραφο 15 να περιληφθεί για μεγαλύτερη σαφήνεια το παρακάτω: «Η επίσκεψη υπαρχουσών σωληνώσεων μέσω των φρεατίων για οποιονδήποτε σκοπό δεν μπορεί να θεωρηθεί επέκταση του υπάρχοντος δικτύου. Επιπλέον οι εργασίες δικτύου που αφορούν συνδέσεις των πελατών (π.χ. πολυκατοικιών) θεωρούνται έργα συντήρησης-αναβάθμισης και δε βαρύνονται με τέλη διέλευσης».

Πέρα από τα σχόλια μας στην Ερώτηση της Διαβούλευσης θα θέλαμε να επαναλάβουμε την άποψη μας σχετικά με το ύψος και τη διάρκεια της εγγυητικής επιστολής.

Η εγγύηση πρέπει να παρέχεται σε ποσοστό του Προϋπολογισμού των εργασιών αποκατάστασης μόνο. Η εκτίμηση του ύψους της δαπάνης αυτής είναι σκόπιμο να προκύπτει με τη χρήση ενιαίων τιμών μονάδος αποκαταστάσεων ανά τετραγωνικό μέτρο επιφάνειας (θα ήταν δυνατό να υπολογίζονται σε ετήσια βάση από την Ε.Ε.Τ.Τ.) καθώς ζητούμενο είναι η προσέγγιση του ύψους των εγγυήσεων και όχι η ακριβής τιμολόγηση - πληρωμή συγκεκριμένων εργασιών. Το ύψος της εγγυητικής επιστολής να καθορισθεί στο 15% της δαπάνης αποκατάστασης.

Η διάρκεια της ισχύος των εγγυητικών επιστολών να είναι 6 μήνες το πολύ μετά το πέρας των εργασιών, ώστε πριν την οριστική παραλαβή του έργου, να έχουν αυτές επιστραφεί στον πάροχο και να έχει διαπιστωθεί με τον τρόπο αυτό ότι δεν υπάρχουν απαιτήσεις του φορέα.

Προτείνεται επίσης η επιστροφή των εγγυητικών επιστολών σε περίπτωση εκτέλεσης εργασιών στην ίδια πορεία από άλλον Πάροχο ή φορέα, ώστε να μειωθεί ο κίνδυνος να καταπέσει η εγγύηση λόγω ατελειών έργων άλλων παρόχων ή τρίτων.

## ΕΡΩΤΗΣΗ 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.

## ΑΠΑΝΤΗΣΗ:

Ο ΟΤΕ θεωρεί ότι δεν θα πρέπει να καταβάλλονται τέλη χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης όπως συμβαίνει σε μια σειρά από χώρες (Γερμανία, Αυστρία, Δανία, Καναδάς, Ολλανδία κ.α.).

Δεν προκύπτει πραγματικός λόγος που θα δικαιολογούσε την καταβολή τελών χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης η δε καταβολή τους κάνει τις επενδύσεις λιγότερο ανταποδοτικές και ελκυστικές. Ειδικότερα δε τα υψηλότερα τέλη που προσδιορίζονται σε κάποιες περιπτώσεις γίνονται αποτρεπτικά για την πραγματοποίηση των επενδύσεων.

Η μη καταβολή τελών χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης θεωρούμε σκόπιμο να ισχύσει και για τη χώρα μας ως κίνητρο ανάπτυξης των δικτύων.

Σε κάθε περίπτωση αν τελικά ισχύσει καταβολή τελών δικαιωμάτων διέλευσης αυτά πρέπει να είναι τα ελάχιστα δυνατά και να υπολογίζονται με απλό τρόπο διότι υπερβολική πολυπλοκότητα κατά τον υπολογισμό οδηγεί σε άχρηστο κοινωνικό κόστος.

Ειδικότερα στη παράγραφο 16 έχουμε να παρατηρήσουμε ότι στους φορείς στους οποίους δεν καταβάλλονται τέλη χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης πρέπει να προστεθούν η Γεν. Δ/νση Δημ. Περιουσίας & Κληροδοτημάτων του Υπ. Οικονομίας & Οικονομικών, αρμόδια για τις ζώνες αιγιαλού – παραλίας και τις όχθες και την παρόχθια ζώνη ποταμών και λιμνών (η απαλλαγή των υποθαλασσίων δικτύων δεν απαλλάσσει τα άλλου είδους δίκτυα που τυχόν διέρχονται από τις ανωτέρω ζώνες) και η Δασική Υπηρεσία. Επίσης να προστεθούν οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης ή οι Οργανισμοί λιμένων και το Γεν. Επιτελείο Εθν. Άμυνας, εφ' όσον το δίκτυο ηλεκτρονικών επικοινωνιών εξυπηρετεί δικές τους ανάγκες (εναλλακτικώς να σημειωθεί ότι κατόπιν συμφωνίας με τον αρμόδιο φορέα είναι δυνατή η απαλλαγή από τα τέλη χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης όταν το δίκτυο εξυπηρετεί ανάγκες επικοινωνίας του φορέα).

Να συμπληρωθεί ότι «σε περίπτωση χορήγησης των δικαιωμάτων διέλευσης συγκεκριμένου δικτύου από φορέα που δεν εισπράττει τέλη χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης (Νομ. Αυτοδιοίκηση, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. κλπ.) δεν επιτρέπεται χρέωση τελών χρήσης

δικαιωμάτων διέλευσης σε περίπτωση αλλαγής των αρμοδιοτήτων (π.χ. υπαγωγής της οδού στην περιοχή αρμοδιότητας της Δημοτικής Αυτοδιοίκησης)». Ανάλογα πρέπει να εφαρμόζονται και στην περίπτωση μετατόπισης του δικτύου από ζώνη αρμοδιότητας φορέα που δεν εισπράττει τέλη χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης σε ζώνη αρμοδιότητας που εισπράττει τέτοια τέλη, στην περίπτωση που η μετατόπιση προκαλείται από ενέργεια του πρώτου φορέα και όχι από πρωτοβουλία του παρόχου. Δηλαδή «σε περίπτωση χορήγησης των δικαιωμάτων διέλευσης συγκεκριμένου δικτύου από φορέα που δεν εισπράττει τέλη χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης (Νομ. Αυτοδιοίκηση, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. κλπ.) δεν επιτρέπεται χρέωση τελών χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης σε περίπτωση μετατόπισης του δικτύου σε ζώνη αρμοδιότητας φορέα που εισπράττει τέτοια τέλη, εφ' όσον η μετατόπιση πραγματοποιήθηκε λόγω έργου ή αιτήματος του πρώτου φορέα».

### ΕΡΩΤΗΣΗ 3:

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

### ΑΠΑΝΤΗΣΗ:

Σχετικά με τις προτάσεις σας ως προς το μοντέλο υπολογισμού των τελών χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης παραθέτουμε αναλυτικά τα εξής:

1. Στη παράγραφο 19 (1<sup>α</sup>) σημειώνουμε ότι αν υπάρχει εγκατάσταση ευκολίας εντός κτιρίου, τούτο φυσιολογικά θα συμβαίνει για την εξυπηρέτηση του κυρίου ή του χρήστη του κτιρίου και είναι παράλογη στην περίπτωση αυτή η είσπραξη τελών. Επιπλέον πιστεύουμε ότι οι όποιες ευκολίες στην επιφάνεια του εδάφους είναι τμήμα δικτύου και είναι άσκοπο να χρεώνονται με τέλη. Η όποια επιβάρυνση του κοινωνικού συνόλου μπορεί να εισπραχθεί με την χρέωση του υπόγειου ή εναέριου δικτύου. Αυτή η ρύθμιση θα οδηγήσει και σε απλοποίηση των διαδικασιών.

2. Στη παράγραφο 19 (1<sup>β</sup>) προτείνουμε η συσχέτιση (προσαύξηση του εμβαδού) με ποσοστό (60%) «του μέγιστου βάθους της ευκολίας» να καταργηθεί. Επισημαίνεται ότι η κατασκευή σε αυξημένο βάθος και όχι επιφανειακά, η οποία είναι πάντοτε αντισυμβατική για τον κύριο του έργου (πάροχο), είναι συνέπεια συνήθως:

- Ανάγκης για προστασία του δικτύου (μείωση του κινδύνου πρόκλησης σε αυτό βλαβών κατά την εκτέλεση έργων τρίτων).
- Απαίτησης του φορέα.
- Ανάγκης προστασίας υφιστάμενης υπόγειας εγκατάστασης ή δικτύου σε θέσεις διασταύρωσης με αυτήν (με διέλευση κάτω από αυτήν – «ξετρύπημα»).
- Ειδικών κατασκευών σε σημειακές θέσεις (λάγκκους συνδέσμων – φρεάτια σωληνώσεων).

Πέρα από το γεγονός ότι η θέσπιση κινήτρου για τοποθέτηση δικτύων σε μικρό βάθος συνεπάγεται στη χώρα μας ανάληψη υψηλού ρίσκου για εμφάνιση μεγάλης συχνότητας βλαβών από επεμβάσεις (έργα) τρίτων και θα προκαλέσει σημαντικές τεχνικές δυσκολίες σε όλα τα υπόλοιπα τεχνικά έργα, υποχρεώνοντάς τα να κατασκευάζονται – διέρχονται κάτω από ένα «πλέγμα» δικτύων τηλεπικοινωνιών,

η μέθοδος αυτή προσαυξάνει και το πραγματικό πλάτος με τρόπο που αποτελεί αντικίνητρο σε κατασκευές μικρού πλάτους.

Η πρότασή μας είναι η μεταβλητή «ανηγμένο πλάτος» να αντικατασταθεί από τη μεταβλητή «τεκμαρτό πλάτος π.χ.0,5μ», με στόχο την απλοποίηση των υπολογισμών.

3. Στην παράγραφο 19 (1γ) σημειώνουμε ότι ο τρόπος υπολογισμού για ευκολίες που εγκαθίστανται υπέρ του εδάφους καταλήγει σε εξωπραγματικές χρεώσεις. Κατ' αρχήν η χρέωση αυξάνεται εκθετικά όσο αυξάνεται το μήκος του εναέριου δικτύου: Για τον υπολογισμό της χρέωσης λαμβάνεται υπόψη σαν παράγοντας τόσο το μήκος του εναερίου μέσου, όσο και το άθροισμα όλων των ανηγμένων περιμέτρων στήριξης όλων των στύλων σε αυτό το μήκος. Έτσι για διπλάσιο μήκος δικτύου θα διπλασιαστούν και οι δυο προαναφερθέντες παράγοντες με αποτέλεσμα η χρέωση να τετραπλασιαστεί. Ελπίζουμε ότι αυτό είναι λάθος εκ παραδρομής και δεν θα θέλαμε να σχολιάσουμε περαιτέρω τον τύπο υπολογισμού. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι, όπως προκύπτει από το παράδειγμα 2.2 του παραρτήματος του κειμένου της διαβούλευσης, εναέριο δίκτυο 1 χιλιομέτρου χρεώνεται με ετήσια τέλη 11.088€, ενώ ένα δίκτυο 5 χιλιομέτρων με ετήσια τέλη 277.200€, χωρίς να συνυπολογιστούν τέλη για τις εναέριες καμπίνες. Οποιαδήποτε ανάλυση ανταποδοτικότητας εναερίου δικτύου (που και πριν τη χρέωση τελών είναι οριακά ανταποδοτική) είναι περιττή.

Δεν πρέπει να αγνοούμε ότι εναέριο δίκτυο εγκαθίσταται σε περιοχές με μικρότερη πυκνότητα πληθυσμού και λιγότερο κερδοφόρες και ως εκ τούτου προτείνεται η ρητή και πλήρης απαλλαγή αυτού του εναέριου δικτύου από τέλη χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης. Στην πλειονότητα των περιοχών που εγκαθίσταται εναέριο δίκτυο η επένδυση αυτή γίνεται για την παροχή καθολικής υπηρεσίας και δεν γίνεται με εμπορικά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Ακόμη και αν πρέπει να χρεωθούν τέλη, θα ήταν λογικό να μη υπάρχει διάκριση μεταξύ υπογείου και εναερίου δικτύου όσο αφορά τον υπολογισμό των τελών. Έτσι αντί για τη φράση «ισούται με διπλάσιο γινόμενο του μήκους του ενσύρματος μέσου επί του συνολικού αθροίσματος όλων των ανηγμένων κλπ» να εισαχθεί «ισούται με το 25% του γινομένου του μήκους του ενσύρματος μέσου επί το τεκμαρτό πλάτος π.χ.0,50 μ».

Επιπλέον προτείνουμε να απαιφθεί η φράση «Στο ανωτέρω οριζόμενο ανηγμένο εμβαδόν προστίθεται και η συνολική εξωτερική επιφάνεια κάθε τυχόν ανηρτημένης καμπίνας πολλαπλασιασμένη επί 400». Οι εναέριες καμπίνες,

όπως και οι επίγειες και τα φρεάτια αποτελούν τμήμα του δικτύου, και η πολύπλοκη μέτρηση και χρέωση τους μπορεί να καλυφθεί από τα τέλη του ενσύρματου μέσου.

Τέλος προτείνουμε να απαλλαγούν από την καταβολή οποιωνδήποτε τελών τα εναέρια τμήματα του δικτύου διανομής εντός οικισμών και οπωσδήποτε οι εναέριες απολήξεις του υπογείου δικτύου (ανυψώσεις, στύλοι, κυτία διανομής και εναέρια συνδρομητικά καλώδια) καθώς η εγκατάστασή τους γίνεται για την εξυπηρέτηση και μόνον των ιδιοκτητών μικρών οικοδομών, που δεν υποχρεούνται από τον Κανονισμό Εσωτερικών Τηλεπικοινωνιακών Δικτύων (Ε.Τ.Δ.Ο.) να κατασκευάσουν υπόγεια υποδομή για εισαγωγή των τηλεπικοινωνιακών καλωδίων («Εισαγωγή»).

4. Στην παράγραφο 19 (1δ1) έχουμε να παρατηρήσουμε ότι είναι αδόκιμο να ληφθεί ως τιμή ζώνης η Αντικειμενική Τιμή του Υπουργείου Οικονομικών. Η τιμή αυτή είναι η τεκμαρτή τιμή ανά τ.μ. διαμερίσματος στον 1<sup>ο</sup> όροφο πολυκατοικίας η οποία έχει εξαντλήσει το συντελεστή δόμησης. Έτσι δυο γειτονικές περιοχές με καθ' όλα ίδια χαρακτηριστικά, με μόνη διαφορά στον συντελεστή δόμησης, θα έχουν αντικειμενικές τιμές ζώνης αντιστρόφως ανάλογες με τον επιτρεπόμενο συντελεστή δόμησης, αφού είναι προτιμότερο να κατοικεί κανείς σε λιγότερο επιβαρυσμένες γειτονιές. Από την άλλη πλευρά το οικονομικό ενδιαφέρον μιας περιοχής για ένα τηλεπικοινωνιακό πάροχο είναι ευθέως ανάλογο με τον επιτρεπόμενο συντελεστή δόμησης, αφού αυτή η περιοχή έχει μεγαλύτερη πυκνότητα πληθυσμού. Έτσι με την μέθοδο που προτείνεται στο κείμενο της διαβούλευσης ένας πάροχος επιβαρύνεται περισσότερο για την λιγότερο επικερδή περιοχή, γεγονός που θα δημιουργήσει ανεπιθύμητες στρεβλώσεις στον σχεδιασμό των επενδύσεων του. Η πρότασή μας είναι η τιμή ζώνης του αλγόριθμου να είναι ενιαία για όλη τη χώρα. Ο καθορισμός ενιαίας τιμής ζώνης θα έχει και το επιπλέον πλεονέκτημα ότι θα μειώσει και τα σημεία τριβής μεταξύ παρόχων και φορέων.

5. Στην παράγραφο 19 (2) προτείνεται η διατύπωση «καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της συμφωνίας παραχώρησης δικαιωμάτων διέλευσης» να απαλειφθεί- προτείνεται να θεωρείται ότι ισχύει η συμφωνία μέχρι ο πάροχος να ζητήσει την λήξη της και ότι δεν επιτρέπεται να παύσει η ισχύς της με μονομερή πρωτοβουλία του φορέα, καθώς σε αντίθετη περίπτωση η διάρκεια είναι δυνατόν να αποτελέσει αντικείμενο διαρκούς διαπραγμάτευσης και αυθαιρεσιών, αφού δεν υπάρχει στο κείμενο διαβούλευσης σχετική πρόβλεψη για την προστασία του παρόχου).

**ΕΡΩΤΗΣΗ 4:**

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

Β. 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?

**ΑΠΑΝΤΗΣΗ:**

1. Σχετικά με την παράγραφο 20 (1) προτείνουμε την επαναδιατύπωση της ως εξής:

«Όλες οι σχετικές άδειες και τα αντίστοιχα δικαιώματα διέλευσης παραμένουν σε ισχύ, εφόσον δεν αντιτίθενται στις προβλέψεις του άρθρου 29 του Ν. 3431/2006. Δεν επιτρέπεται η είσπραξη τελών οποιουδήποτε είδους για τα υφιστάμενα δίκτυα. Είσπραξη τελών δεν επιτρέπεται επίσης στην περίπτωση έργων συντήρησης ή αναβάθμισης υφισταμένου δικτύου εφ' όσον δεν πραγματοποιείται επέκταση, και γενικά σε κάθε περίπτωση που δεν αυξάνεται το μήκος της εγκατάστασης υποδομής (τάφρου, σωλήνωσης ή διαδρομής εναερίου δικτύου) στην οποία το υφιστάμενο δίκτυο είναι τοποθετημένο»

2. Όσον αφορά το δεύτερο σκέλος της ερώτησης, θεωρούμε ότι μια τέτοια προσέγγιση δημιουργεί σημαντικά προβλήματα στην επέκταση και συντήρηση της υποδομής, και συνεπώς απαιτεί ιδιαίτερη και προσεκτική μελέτη των τεχνικών διαδικασιών.