

1 Παράρτημα Ι - Ερωτήσεις

<p>Ερώτηση 1:</p> <p>Συμμερίζετε την άποψη ότι οι αρχές τιμολόγησης θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την απαίτηση που περιγράφεται ανωτέρω σχετικά με την έλλειψη στρατηγικών πλεονεκτημάτων και προς τα δύο διαπραγματευόμενα μέρη;</p>
<p>Απάντηση 1:</p> <p>Ναι</p>
<p>Ερώτηση 2:</p> <p>Συμφωνείτε ότι οι αρχές τιμολόγησης για την παροχή πρόσβασης σε υπάρχουσα υλική υποδομή πρέπει να είναι συγκεκριμένες για κάθε έργο / αίτημα πρόσβασης και ότι οι ρυθμιζόμενες τιμές πρόσβασης στις αγορές με ΣΙΑ δεν αποτελούν κατάλληλο υποχρεωτικό μέτρο για την επίλυση διαφορών στο πλαίσιο της τιμολόγησης για κάθε έργο; Ωστόσο, ενδέχεται να υπάρχουν περιπτώσεις όπου τέτοιες τιμές είναι εφαρμόσιμες. Σε κάθε περίπτωση, μια τέτοια προσέγγιση θα απαιτούσε ειδική επιχειρηματολογία. - Λάβετε υπόψη ότι οι εμπλεκόμενοι / τα μέρη που διαπραγματεύονται ενδέχεται να ερμηνεύσουν τις τιμές ΣΙΑ ως εύλογα σημεία αναφοράς (benchmarks).</p>
<p>Απάντηση 2:</p> <p>Οι αρχές τιμολόγησης για την παροχή πρόσβασης σε υπάρχουσα υλική υποδομή του αυτοκινητοδρόμου πρέπει να είναι συγκεκριμένη, είναι ίδια για κάθε αυτοκινητόδρομο και θα πρέπει να λαμβάνει υπόψιν ειδικούς εθνικούς όρους, ενδεχόμενες τιμολογιακές δομές, λειτουργικές απαιτήσεις και διαδικασίες με σκοπό την παροχή εύλογης δυνατότητας ανάκτησης δαπανών.</p>
<p>Ερώτηση 3:</p> <p>α) Συμφωνείτε με την αξιολόγηση του δίκαιου και εύλογου χαρακτήρα όσον αφορά τις οριοθετήσεις που προκύπτουν για ένα εύρος τιμών που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη διευκόλυνση της διαδικασίας διακανονισμού των τιμών όσον αφορά τις αιτήσεις πρόσβασης;</p> <p>β) Συμφωνείτε με την εννοιολογική προσέγγιση για να επιτραπούν οι προσαυξήσεις και οι εκπτώσεις ως σχετικές κατηγορίες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη σε περίπτωση επίλυσης διαφορών;</p> <p>γ) Συμφωνείτε να θεωρηθεί η αυτόνομη επένδυση ως ένα λογικό σημείο εκκίνησης της ανάλυσης για τον προσδιορισμό ενός ανώτερου ορίου για το εύρος τιμών;</p>

δ) Στην περίπτωση όπου ο πάροχος πρόσβασης δεν είναι σε θέση να παρέχει τα απαραίτητα δεδομένα κόστους, το όργανο επίλυσης διαφορών δύναται να χρησιμοποιήσει οποιαδήποτε άλλα διαθέσιμα δεδομένα τα οποία μπορούν να θεωρηθούν κατάλληλα να καλύψουν την προαναφερόμενη έλλειψη. Συμφωνείτε με την ανωτέρω πρόταση;

Απάντηση 3:

Για το πάροχο της πρόσβασης οι βασικότεροι παράγοντες κόστους που πρέπει να εξεταστούν επιπλέον αυτών που αναφέρονται στο 3.3.1 είναι:

1. το κόστος για την χαρτογράφηση των υφιστάμενων υποδομών όπως τεκμαίρεται από το 4
2. το κόστος επισκευής αυτών εφόσον η συμφωνία αφορά τη παράδοση πλήρως λειτουργικών σωληνώσεων εφόσον απαιτηθεί από το 1
3. Το κόστος συντήρησης των υποδομών
4. Στη αναφορά της σελ. 12 «Ο πάροχος της πρόσβασης διαθέτει πόρους (διαθέσιμη χωρητικότητα εντός της υλικής του υποδομής) για τους οποίους δεν έχει περαιτέρω χρήση ο ίδιος» πρέπει να συμπληρωθεί η επισήμανση «..για τους οποίους δεν έχει περαιτέρω χρήση ο ίδιος τη δεδομένη στιγμή, ωστόσο ενδέχεται να χρειαστούν μελλοντικά για τη κάλυψη λειτουργικών απαιτήσεων του αυτοκινητοδρόμου ή εθνικών απαιτήσεων (ομοίως με τη συγκεκριμένη προς διαβούλευσης). Συνεπώς προκύπτει εύλογα πως ένας βασικός παράγοντας κόστους που πρέπει να συνεκτιμηθεί είναι η δημιουργία νέων αντίστοιχων υποδομών μελλοντικά

Κατά τα άλλα με το α,β,δ συμφωνούμε. Για το γ προτείνουμε την εξής αναδιατύπωση

«να θεωρηθεί η αυτόνομη επένδυση κατασκευής μαζί με τα κόστη προληπτικής και επεμβατικής συντήρησης για το συνολικό χρόνο ζωής της επένδυσης ως ένα λογικό σημείο εκκίνησης της ανάλυσης για τον προσδιορισμό ενός ανώτερου ορίου για το εύρος τιμών»

Η παραπάνω διευκρίνηση είναι απαραίτητη καθώς υπάρχουν διαφορές στα κόστη επένδυσης και προληπτικής και επεμβατικής συντήρησης αναλόγως το μέρος εφαρμογής.

Ερώτηση 4:

α) Συμφωνείτε με την άποψη ότι η EETT ως φορέας επίλυσης διαφορών, πρέπει να μπορεί να απορρίπτει τα αιτήματα πρόσβασης με βάση τις επιπτώσεις στο επιχειρηματικό σχέδιο;

β) Θεωρείτε δίκαιο και εύλογο εάν κάποιο είδος επιμερισμού του κόστους που σχετίζεται με την υπό εξέταση υλική υποδομή, θα μπορούσε να

αποτελέσει επαρκή αντιστάθμιση για τις επιπτώσεις στο επιχειρηματικό σχέδιο; (βλέπε επίσης τις σχετικές αρχές της ενότητας 3.4 όπου διευκρινίζονται οι κανόνες επιμερισμού του κόστους).

Απάντηση 4:

A) Δεν συμφωνούμε καθώς η παροχή τέτοιων υπηρεσιών έχει και κοινωνικό χαρακτήρα και πρέπει να εξασφαλιστούν

B) Το θεωρούμε δίκαιο

Ερώτηση 5:

α) Συμφωνείτε με τη γενική αρχή να επιτρέπονται διαφοροποιημένοι κανόνες τιμολόγησης ανάλογα με το είδος της αιτούμενης πρόσβασης σε υπάρχουσα υλική υποδομή;

β) Συμφωνείτε ότι, λόγω της δυσκολίας πρόβλεψης όλων των σχετικών ιδιαιτεροτήτων, θα πρέπει να θεωρηθεί εύλογο να εφαρμοστεί μια αρχή ενιαίας τιμολόγησης ανά είδος πρόσβασης;

γ) Σε περίπτωση που τάσσετε υπέρ των αρχών ενιαίας τιμολόγησης, παρακαλείστε να αναλύσετε την επιχειρηματολογία σας.

Απάντηση 5:

Ερώτηση 6:

Παρακαλείστε να τεκμηριώσετε τη θέση σας σε περίπτωση που δεν συμφωνείτε με την πρόβλεψη προσαυξήσεων στις διαδικασίες διακανονισμού τιμών.

Απάντηση 6:

Ερώτηση 7:

Συμφωνείτε με την προτεινόμενη αρχή που ορίζει τα εφάπαξ τέλη ως το επαυξητικό κόστος για την παροχή πρόσβασης;

Απάντηση 7:

Συμφωνούμε

Ερώτηση 8:

α) Συμφωνείτε με την εκτίμηση ότι το κόστος που σχετίζεται με τις υποδομές είναι μη ανακτήσιμο, οπότε η BCRD δεν απαιτεί την ανάκτηση αυτού του κόστους;

β) Παρ' όλα αυτά, η τιμολόγηση σύμφωνα με το κόστος που σχετίζεται με τις υποδομές θεωρείται από αρκετά όργανα επίλυσης διαφορών ως δίκαιη και εύλογη (βλ. ενότητα 3.3.2), αλλά δεν θα πρέπει να περιλαμβάνει πλήρως αποσβεσμένα περιουσιακά στοιχεία (καθώς αυτό δεν θεωρείται δίκαιο και εύλογο). Συμμερίζετε την εκτίμηση για καθορισμό μηνιαίων τελών πρόσβασης βάσει του κόστους υλοποίησης της υπάρχουσας υποδομής, παρόλο που η επένδυση είναι μη ανακτήσιμη; Παρακαλώ διευκρινίστε.

Απάντηση 8:

A) Δεν συμφωνούμε

B) Συμφωνούμε

Ερώτηση 9:

Συμφωνείτε ότι το εφάπαξ κόστος για τη μελέτη σκοπιμότητας θα πρέπει να περιλαμβάνει σχετικές με το έργο δαπάνες, εφόσον δεν σχετίζονται με τις βασικές απαιτήσεις πληροφόρησης που είναι υποχρεωτικό να δημοσιεύονται στο ενιαίο σημείο πληροφόρησης; Παρακαλώ διευκρινίστε ποιες δαπάνες θα πρέπει να περιλαμβάνονται.

Απάντηση 9:

Οι δαπάνες που πρέπει να περιλαμβάνει είναι:

1. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις
2. Εργολαβικά κόστη εκτέλεσης των εργασιών στο πεδίο
3. Κόστη αποκατάστασης των υποδομών για την ολοκλήρωση της καταγραφής
4. Κόστη ψηφιοποίησης της καταγραφής

Ερώτηση 10:

Συμφωνείτε με την προτεινόμενη προσέγγιση για τον καθορισμό των τιμών για τα είδη υλικής υποδομής; Εάν διαφωνείτε, παρακαλείστε να αναφέρετε λεπτομερώς την προτεινόμενη προσέγγισή σας για την τιμολόγηση τους με σκοπό την πρόσβαση σε υπάρχουσα υλική υποδομή στο πλαίσιο του Νόμου 4463/2017 και της Οδηγίας BCRD.

Απάντηση 10:

Συμφωνούμε. Για τους αυτοκινητόδρομους τα βασικά στοιχεία προς τιμολόγηση και η τιμή αντίστοιχα είναι

1. Σωλήνας Φ32: €/m

Ερώτηση 11:

α) Συμφωνείτε με την προτεινόμενη αρχή ότι η προσαύξηση δύναται να καθορίζεται ανεξάρτητα από τις πληροφορίες που παρέχουν τα διαπραγματευόμενα μέρη;

β) Παραθέστε οποιαδήποτε πρόταση έχετε σχετικά με υπάρχουσες πηγές/τιμές (benchmark) που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν για το σκοπό αυτό.

γ) Συμφωνείτε με την πρόταση ότι το όργανο επίλυσης διαφορών θα πρέπει να χρησιμοποιεί στοιχεία κόστους των διαπραγματευόμενων μερών κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επίλυσης της διαφοράς;

δ) Στην περίπτωση όπου ο πάροχος της πρόσβασης δεν είναι σε θέση να παρέχει τα απαραίτητα δεδομένα κόστους για το συγκεκριμένο έργο, το όργανο επίλυσης διαφορών δύναται να χρησιμοποιήσει οποιαδήποτε άλλα διαθέσιμα δεδομένα τα οποία θεωρούνται κατάλληλα. Συμφωνείτε με αυτήν την πρόταση;

ε) Συμφωνείτε με την πρόταση της χρήσης από την ΕΕΤΤ, ως φορέας επίλυσης διαφορών, στοιχείων κόστους υποδομής από τον πάροχο ECN για τον υπολογισμό της σχετικής προσαύξησης που σχετίζεται με τον πάροχο μη ECN;

Απάντηση 11:

a) Δεν συμφωνούμε

b) Πρόταση

3.500,00€/χλμ ως προκαταβολή για τη μίσθωση της υποδομής

1.000,00€/χλμ/εξάμηνο για τη περίοδο μίσθωσης

2.000,00€/χλμ για μελέτη σκοπιμότητας η οποία θα περιλαμβάνει όσα αναφέραμε στην ερώτηση 9

Ερώτηση 12:

α) Η υπόθεση ότι το κόστος που σχετίζεται με τις υποδομές είναι μη ανακτήσιμο, δημιουργεί περιθώριο για διαφοροποιημένη τιμολόγηση. Συμφωνείτε με την αναλογική κοστολόγηση των υποδομών ως μέσο για τη

δημιουργία κινήτρων για την από κοινού χρήση και ως μέσο ανάκτησης κόστους;

β) Θεωρείτε σκόπιμο να εφαρμοστεί επιμερισμός του κόστους ανάλογα με τον αριθμό των παρόχων που χρησιμοποιούν την υποδομή ή αναλογικό επιμερισμό του κόστους ανάλογα με τη χρησιμοποιούμενη χωρητικότητα ή των εγκατεστημένων καλωδίων; Αιτιολογείστε την απάντησή σας.

Απάντηση 12: