



Ημερίδα

"Λειτουργία Αυτοκινητοδρόμων : Προκλήσεις-
Προοπτικές ενόψει ολοκλήρωσης του δικτύου"

Θέματα Πολιτικής και Τεχνολογίας Διοδίων

10-10-2016

Κ. Παπανδρέου - Hellastron



Περιεχόμενα

1. Θέματα Πολιτικής Διοδίων

- a) Σήμερα - Το «Ζωνικό» Σύστημα χρέωσης
- b) Δυνατότητες βελτίωσης σε πλήρως αναλογική χρέωση
 - Πλήρως κλειστό Σύστημα Διοδίων
 - Σύστημα Ελεύθερης Ροής Ηλεκτρονικών Διοδίων (MLFF)
 - Υβριδικό Σύστημα Διοδίων

2. Ηλεκτρονικά Διόδια

- a) Ηλεκτρονικά διόδια, 14 χρόνια ζωής
- b) Διαλειτουργικότητα
- c) Ηλεκτρονικές Πληρωμές στα διόδια – φορολογικά θέματα
- d) Ηλεκτρονικές Πληρωμές στα διόδια – δυνατότητες επέκτασης

3. Θεσμικά θέματα λειτουργίας Διοδίων

- a) Παραβάσεις Διοδίων – Κατάσταση σήμερα και δυνατότητες αντιμετώπισης
- b) ΑΜΕΑ – Σημερινός τρόπος διαχείρισης και δυνατότητες βελτίωσης



Θέματα Πολιτικής Διοδίων Σήμερα – Το «Ζωνικό» Σύστημα Χρέωσης (1/2)

Σύντομο Ιστορικό

- Πριν το 2007/2008, το υπεραστικό δίκτυο ΕΟ σε λειτουργία από το ΤΕΟ. Αποσπασματική ή και παντελής έλλειψη συγκροτημένης πολιτικής διοδίων (μετωπικοί ΣΔ μονής κατεύθυνσης κάθε 80-120χλμ., μεγάλα μήκη χωρίς καθόλου διόδια, ανισοκατανομή της επιβάρυνσης, κλπ)
- Μετά το 2007-2008 οι περισσότεροι υπεραστικοί αυτοκινητόδρομοι «περνούν» σε καθεστώς ΣΠ, με προκαθορισμένη πολιτική διοδίων (το «ΠΟΥ» θα μπουν διόδια, το «ΠΟΤΕ» και το «ΠΟΣΟ» θα κοστίζουν) και με θεωρητική και μόνο την δυνατότητα επιλογής μεταξύ κλειστού ή ανοικτού συστήματος.
- Ο προϋπάρχων σχεδιασμός με συχνούς ΑΚ καθιστά πρακτικώς ανέφικτη την υλοποίηση συμβατικού «κλειστού» συστήματος διοδίων λόγω του μεγάλου απαιτούμενου πλήθους πλευρικών ΣΔ, αλλά και της γεωμετρίας των υφιστάμενων κόμβων
- Η υλοποίηση Ανοικτού / Ζωνικού συστήματος διοδίων - με μετωπικούς ΣΔ κάθε 30-50χλμ για κατάτμηση των τελών & δικαιότερη χρέωση είναι στη πράξη μονόδρομος, η μόνη ασφαλής και βιώσιμη λύση.

Βασικά Μεγέθη

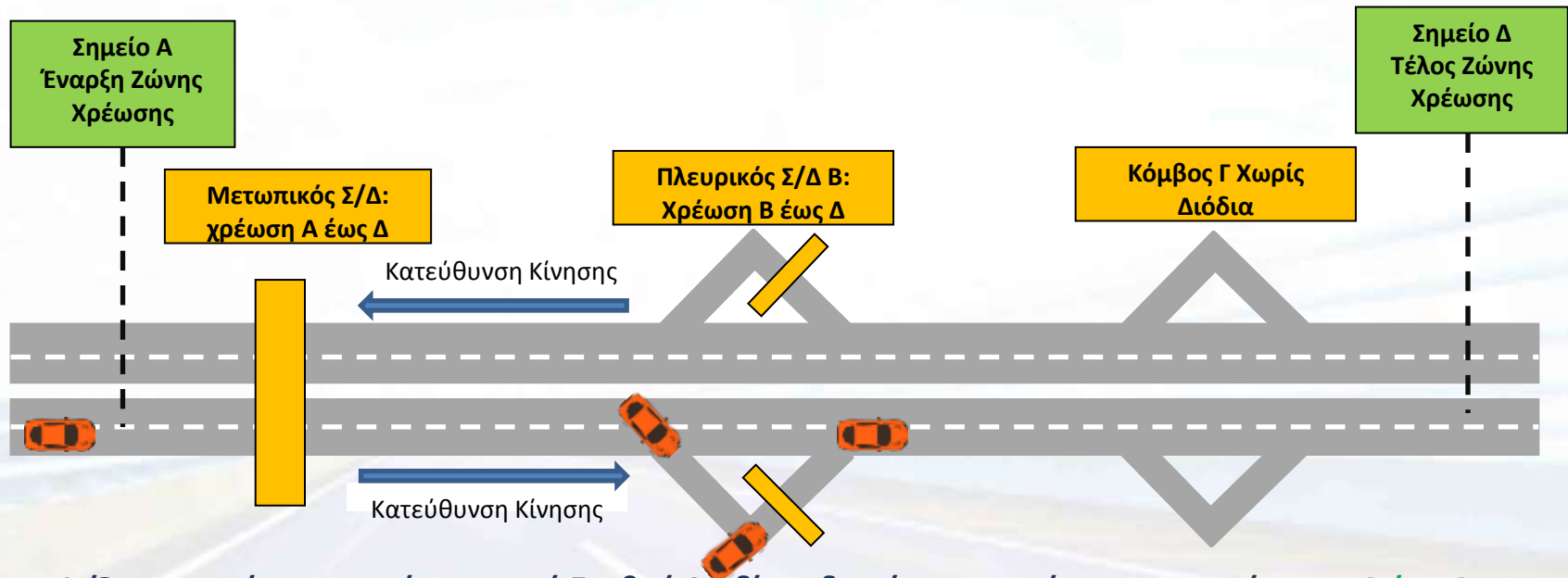
- Σήμερα λειτουργούν ~1646 χλμ αυτοκινητοδρόμων (χωρίς τα υπό κατασκευή τμήματα),
- 33 Μετωπικούς και 69 Πλευρικούς ΣΔ, που με την ολοκλήρωση των κατασκευών θα αυξηθούν
- >202 Εκατ. Συναλλαγές, εκ των οποίων τα 56 εκ (28%) ηλεκτρονικές

Διαδρομή	Αθήνα- Πάτρα	Αθήνα- Θεσσαλονίκη	Κόρινθος - Καλαμάτα
Στάσεις για Διόδια	2	6	1
Στάσεις για Διόδια	5 ανά 40χλμ μ.ο.	12 ανά 41χλμ μ.ο.	5 ανά 32χλμ μ.ο.



Εγνατία Οδός	657,7 χλμ
Αττική Οδός	70 χλμ
Ολυμπία Οδός	202,3 χλμ
Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου	230,6 χλμ
Μορέας	205 χλμ
Νέα Οδός	220,3 χλμ
Κεντρική Οδός	57 χλμ
Γέφυρα	3,5 χλμ
Σύνολο	1646,4 χλμ

Θέματα Πολιτικής Διοδίων Σήμερα – Το Ζωνικό Σύστημα Χρέωσης (2/2)



- Περίπτωση 1: Όχημα εισέρχεται από μετωπικό Σταθμό Διοδίων, διανύει και χρεώνεται την απόσταση **A έως Δ**
 ✓ Δίκαιη Χρέωση
- Περίπτωση 2: Όχημα εισέρχεται από πλευρικό σταθμό διοδίων, διανύει και χρεώνεται για την απόσταση **B έως Δ**
 ✓ Δίκαιη Χρέωση
- Περίπτωση 3: Όχημα εισέρχεται από μετωπικό Σταθμό Διοδίων, χρεώνεται για την απόσταση **A έως Δ**, αλλά διανύει την απόσταση A έως B με μεγαλύτερη χρέωση από αυτή που αναλογεί

- Για μέσες και μεγάλες αποστάσεις το «Ζωνικό» είναι αναλογικό
- Όμως υπάρχουν περιπτώσεις μικρών τοπικών μετακινήσεων όπου η χρέωση είναι μεγαλύτερη σε σχέση με την διανυθείσα απόσταση
- Μειονέκτημα : συχνές στάσεις για πληρωμή με μετρητά



Θέματα Πολιτικής Διοδίων

Δυνατότητες βελτίωσης σε πλήρως αναλογική χρέωση

- **Μετατροπή του ανοικτού συστήματος σε κλειστό με πλευρικούς Σ/Δ σε όλες τις ράμπες εισόδου και εξόδου:**
 - **Απαγορευτικά ακριβή η κατασκευή πλευρικών Σ/Δ σε όλους τους κόμβους λόγω:**
 - ✓ Πυκνότητας (μεγάλο πλήθος) υφιστάμενων κόμβων
 - ✓ Ο σχεδιασμός των υφιστάμενων κόμβων χωρίς Σ/Δ δεν επιτρέπει την κατασκευή διοδίων
 - **Υλοποίηση Ηλεκτρονικού Συστήματος Διοδίων Ελεύθερης Ροής (Multi Lane Free Flow)**
 - **Δύσκολο έως αδύνατο στην παρούσα φάση εγχείρημα** . Απαιτεί ιδιαίτερη προετοιμασία, χρόνο και ανάληψη σημαντικών νομοθετικών και οργανωτικών πρωτοβουλιών και ευθυνών από πλευράς Δημοσίου, συμπεριλαμβανομένης και της ανάγκης για σημαντική αύξηση έως καθολική χρήση των πομποδεκτών.
 - Θέματα ανάκτησης εσόδου από μη συνδρομητές και παραβάτες– Οι Παραχωρησιούχοι δεν έχουν τη δυνατότητα αστυνόμευσης και έκδοσης προστίμων. Το Δημόσιο θα έπρεπε να εγγυηθεί τα έσοδα στους Παραχωρησιούχους μέσω διευρυμένου μηχανισμού αστυνόμευσης και ανάκτησης διοδίων
 - Η κακή ποιότητα των πινακίδων κυκλοφορίας και η έλλειψη κοινής και πλήρως ενημερωμένης βάσης δεδομένων πινακίδων κυκλοφορίας καθιστά την αστυνόμευση με τεχνικά μέσα εξαιρετικά δύσκολη
 - Χρειάζεται καθολική σχεδόν χρήση ηλεκτρονικών διοδίων. Σήμερα ακόμα, μόνο το 28% της κυκλοφορίας πληρώνει τα διόδια ηλεκτρονικά
 - Θέματα προστασίας ιδιωτικότητας οδηγών και άλλα νομικά, εμπορικά και συμβατικά θέματα
- Πιθανή λύση ο συνδυασμός συμβατικού «Ζωνικού» με κλειστό Ηλεκτρονικό Σύστημα Διοδίων**
- Επέκταση ζωνικού συστήματος, με την προσθήκη «ηλεκτρονικών πυλών» σε στρατηγικά επιλεγμένους κόμβους, δημιουργώντας ένα «Υβριδικό» σύστημα χρέωσης Διοδίων, με πλήρη αναλογική χρέωση για τους χρήστες πομποδεκτών.



Θέματα Πολιτικής Διοδίων «Υβριδικό Σύστημα» – Πως λειτουργεί



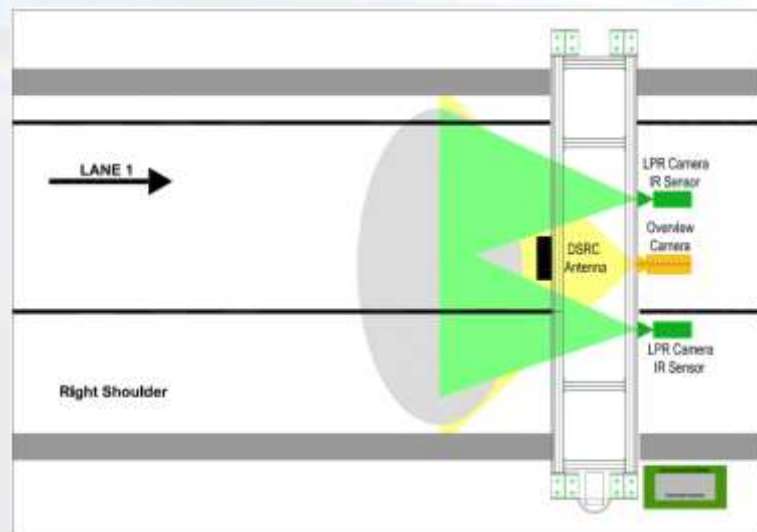
Όχημα εισέρχεται από μετωπικό Σ/Δ Α, και χρεώνεται για την απόσταση **Α έως Δ**, αλλά εξέρχεται στον κόμβο Β διανύοντας ΜΟΝΟ το μέρος της ζώνης χρέωσης **Α έως Β** (επί πλέον χρέωση Β-Δ). Κατά την έξοδο από τον Κόμβο Β, η ηλεκτρονική πύλη αναγνωρίζει τον πομποδέκτη και πινακίδα. Το σύστημα διοδίων αντιστοιχίζει τη συναλλαγή από τον μετωπικό Σ/Δ με τη διέλευση από την ηλεκτρονική Πύλη και δημιουργεί μια συναλλαγή πίστωσης στο λογαριασμό του χρήστη ίση με την απόσταση που δεν διανύθηκε **Β έως Δ**. Τελική χρέωση = **(Α έως Δ) - (Β έως Δ) = Α έως Β** ήτοι την χρέωση για την διανυθείσα διαδρομή.

✓ **Πλήρως Αναλογική Χρέωση**



Θέματα Πολιτικής Διοδίων «Υβριδικό Σύστημα» –Εξοπλισμός Ηλεκτρονικής Πύλης

- Κεραίες ETC, για την ανάγνωση πομποδεκτών
- Κάμερες φωτογράφισης πινακίδων κυκλοφορίας, για αντιστοίχιση πομποδέκτη με συγκεκριμένη πινακίδα οχήματος
- Βιντεοκάμερες γενικής άποψης, για την καταγραφή και επικουρική αναγνώριση οχημάτων που διέρχονται
- Ελεγκτής πύλης, καμπίνα με εξοπλισμό όπου συνδέονται όλες οι συσκευές της πύλης
- Εξοπλισμός τροφοδοσίας και επικοινωνίας
- Γέφυρα ανάρτησης, για την εγκατάσταση του εξοπλισμού
- Δεν απαιτείται σύστημα αυτόματης κατηγοριοποίησης, καθώς αυτή γίνεται κατά τη διέλευση από τον συμβατικό Σ/Δ
- Έλεγχος κακόβουλης χρήσης: Σε κόμβους χωρίς ΣΔ απαιτούνται Ηλεκτρονικές Πύλες Enforcement με τον ίδιο εξοπλισμό για αποφυγή του πιθανού φαινομένου εξόδου και επανεισόδου για κακόβουλη εκμετάλλευση της επιστροφής χρημάτων



Θέματα Πολιτικής Διοδίων «Υβριδικό Σύστημα» – Πλεονεκτήματα και Κριτήρια Υλοποίησης

Πλεονεκτήματα

- Απαντά στην κοινωνική απαίτηση για πλήρη αναλογική χρέωση
- Αξιοποιεί την υφιστάμενη υποδομή συμβατικών Σ/Δ χωρίς να καταργεί το ανοιχτό σύστημα
- Προσδίδει ευελιξία για μελλοντική επέκταση του συστήματος όπου απαιτείται
- Δεν προϋποθέτει τον εξοπλισμό όλων των οχημάτων με πομποδέκτες
- Συμβάλλει στην αύξηση του βαθμούς διείσδυσης των ηλεκτρονικών διοδίων με καλύτερο επίπεδο εξυπηρέτησης (αποφυγή των αλληπάλληλων στάσεων για πληρωμή)
- Δεν εισάγει ρίσκο για παραβάσεις διοδίων (όπως γίνεται στην περίπτωση συστήματος ελεύθερης ροής).
- Αποτελεί τον πιο οικονομικό τρόπο υλοποίησης ηλεκτρονικού συστήματος με πλήρη αναλογική χρέωση, όταν το σύστημα ελεύθερης ροής δεν είναι ακόμα εφαρμόσιμο.
- Αποτελεί ένα πρώτο βήμα για μελλοντική μετάβαση σε σύστημα ελεύθερης ροής, ενώ ο εξοπλισμός του είναι πλήρως επαναχρησιμοποιήσιμος σε περίπτωση μετάβασης σε αυτό.

Κριτήρια Υλοποίησης - θα πρέπει να εξετάζεται με προσοχή ανά περίπτωση, με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε έργου

- Σκοπιμότητα, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά μετακινήσεων του κάθε αυτοκινητόδρομου ή τμήματος του. Ενδείκνυται σε δρόμους με σημαντικό αριθμό τοπικών μετακινήσεων εντός ζωνών χρέωσης με σημαντικά μεγαλύτερη χρέωση από αυτή που αναλογεί στη διαδρομή.
- Σε κάποιες περιπτώσεις, στοχευμένες εκπτώτικές πολιτικές ηλεκτρονικών διοδίων που ήδη εφαρμόζονται, μπορεί να καλύπτουν ήδη επαρκώς την κοινωνική απαίτηση για δικαιότερες χρεώσεις.
- Κόστος υλοποίησης και λειτουργίας
- Επίπτωση στα έσοδα
- Βάσει και των σχετικών προβλέψεων των 5 ΣΠ δεύτερης γενιάς απαιτείται πρώτα Τεχνικό-οικονομική μελέτη, με έμφαση στους καθημερινά μετακινούμενους και στους συχνούς χρήστες, σχετικές Χρηματοοικονομικές αναλύσεις, Κυκλοφοριακή μελέτη, λαμβάνοντας υπόψη την χρηματοοικονομική ισορροπία του Έργου, και την ανάγκη μη δυσμενούς μεταβολής του Χρηματοοικονομικού Μοντέλου και των βασικών δεικτών των δανείων και της Δεσμευτικής Επένδυσης



Ηλεκτρονικά Διόδια & Διαλειτουργικότητα

5 Εκδότες πομποδεκτών, 7 φορείς χρέωσης, Πάνω από 655.500 πομποδέκτες

Φορέας Χρέωσης (Toll Charger)	Διείσδυση Ηλεκτρονικών Διοδίων %	Εκ των οποίων από Διαλειτουργικούς πομποδέκτες	Εκδότες Πομποδεκτών (Tag Issuer)					
			e-PASS Αττική Οδός	O-Pass Ολυμπία Οδός	e-Way Αυτ/μος Αιγαίου	E-PASS Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου	Fast Pass Νέα Οδός	Όλοι οι πομποδέκτες
			Ετήσιες Συναλλαγές (χιλιάδες, 2015)					
Αττική Οδός	50%	1%	35.713	232	86	28	0	36.060
Μορέας	27%	27%	3.375	274	90	10	0	3.750
Ολυμπία Οδός	27%	19%	5.863	2.396	123	138	0	8.521
Αυτ/μος Αιγαίου	17%	4%	652	100	2.209	11	0	2.973
Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου	17%	5%	116	18	4.023	351	0	490
Νέα Οδός	16%	0%	0	0	0	0	3.500	3.500
Κεντρική Οδός	10%	10%	0	0	0	0	660	660
Σύνολο	28%		45.721	3.022	2.512	540	4.160	55.955
			Κατανομή Ετήσιων Συναλλαγών Εκδοτών Πομποδέκτη					
			78%	79%	88%	65%	84%	79%
			22%	21%	12%	35%	16%	21%

2002 – Αττική Οδός



2005 – Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου



2009 – Ολυμπία Οδός



2009 – Αυτ/μος Αιγαίου



2012- Launch of GRITS

2012 – Νέα Οδός



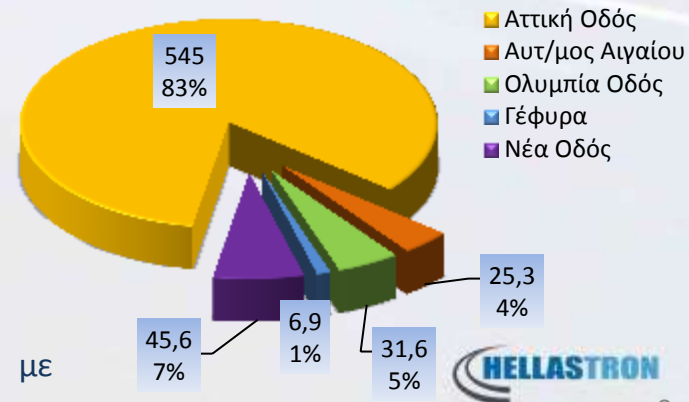
GRITS (Greek Interoperable Tolling Systems)

Αττική Οδός, Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου, Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου, Ολυμπία Οδός : 51,8 εκατ. συναλλαγές/χρόνο, εκ των οποίων 11,1 εκατ. «διαλειτουργικές» συναλλαγές

Fast Pass

Νέα Οδός, Κεντρική Οδός: 4,2 εκατ. Συναλλαγές/χρόνο εκ των οποίων 0,66 εκατ. συναλλαγές στην Κεντρική Οδό

Κατανομή Πομποδεκτών (χιλιάδες)



Επόμενα Βήματα

-Η ανάπτυξη σε πανελλαδικό επίπεδο

-Διερεύνηση δυνατότητας πολλαπλών εκπτώτικων πακέτων με ένα πομποδέκτη



Ηλεκτρονικά Διόδια

Ηλεκτρονικές πληρωμές στα διόδια – Φορολογικά Θέματα

- **Σήμερα** - Για απόκτηση και χρήση πομποδέκτη **απαιτείται η σύναψη σύμβασης**, και η έκδοση μηνιαίων παραστατικών (συγκεντρωτική κατάσταση διελεύσεων)
- **Η διανομή «ανώνυμου» πομποδέκτη**, χωρίς σύμβαση και γραφειοκρατία, για άμεση απόκτηση και χρήση από πελάτες από ΣΕΑ, πρατήρια καυσίμων, super market κλπ, **χωρίς την ανάγκη σύναψης σύμβασης δεν είναι δυνατή από την φορολογική νομοθεσία**
- **Χάνεται έτσι η δυνατότητα της εύκολης και ευρείας διάδοσης του καλύτερου μέσου για ηλεκτρονική πληρωμή διοδίων** χωρίς στάση, καθώς πολλοί χρήστες δεν επιθυμούν τη σύναψη σύμβασης ή η ανάγκη σύναψης σύμβασης κάνει την απόκτηση ενός πομποδέκτη λιγότερο ελκυστική.
- Η υποχρέωση σύναψης σύμβασης παροχής υπηρεσιών πηγάζει από την υποχρέωση έκδοσης παραστατικού παροχής υπηρεσιών για την πληρωμή διοδίων καθώς δεν υπάρχει στη φορολογική νομοθεσία η έννοια του ανώνυμου συγκεντρωτικού παραστατικού παροχής υπηρεσιών, άρα απαιτείται η εκ των προτέρων σύναψη σύμβασης με τον πελάτη.
- **Ακόμα και σήμερα οι συγκεντρωτικές καταστάσεις διελεύσεων (που έχουν ισχύ τιμολογίου) αποστέλλονται μόνο σε εταιρείες και ελεύθερους επαγγελματίες για φορολογική χρήση**
- Για τους ιδιώτες οι καταστάσεις δεν έχουν καμία φορολογική χρησιμότητα, καθώς η μόνη ανάγκη τους είναι η γνώση του υπολοίπου τους και των διελεύσεων τους. Αυτό θα μπορούσε να ικανοποιηθεί χωρίς να υπάρχει ανάγκη σύμβασης και προσωποποίησης του πομποδέκτη, καθώς ο πελάτης θα μπορούσε να γνωρίζει το υπόλοιπο του μόνο με τον αριθμό του πομποδέκτη, μέσω τηλεφώνου, web, mobile app κλπ.
- **Η φορολογική νομοθεσία θα πρέπει να εκσυγχρονισθεί, και να εξαλειφθεί η υποχρέωση αυτή, καθώς όλες οι συναλλαγές καταγράφονται ηλεκτρονικά από τα συστήματα διοδίων (στα οποία το Δημόσιο έχει άμεση και on-line διασύνδεση) και δεν υπάρχει δυνατότητα χρήσης πομποδέκτη χωρίς καταγραφή**
- **Με την ανώνυμη διανομή ο ηλεκτρονικός πομποδέκτης γίνεται πολύ απλούστερος στην απόκτηση, με αποτέλεσμα την αύξηση της διείσδυσης των ηλεκτρονικών διοδίων με όλα τους τα οφέλη.**



Ηλεκτρονικά Διόδια

Ηλεκτρονικές πληρωμές στα διόδια – δυνατότητες επέκτασης

- Η δυναμική της διείσδυσης των ηλεκτρονικών διοδίων θα πρέπει να ενισχυθεί ακόμα παραπάνω
- Η γενικευμένη χρήση πιστωτικών/χρεωστικών καρτών μέσω POS σε συμβατικά διόδια με εισπράκτορες δεν αποτελεί βιώσιμη λύση (πλην εξαιρέσεων π.χ. Γέφυρα με χαμηλή κυκλοφορία και μεγάλα κόμιστρα).
 - καθυστέρηση των συναλλαγών
 - μείωση επιπέδου εξυπηρέτησης ειδικά σε συνθήκες αιχμής
 - Εξετάζεται όμως για ειδικές περιπτώσεις να δίδεται η δυνατότητα (π.χ. με ασύρματο POS) της πληρωμής με κάρτα όταν δεν υπάρχουν μετρητά
- Η πληρωμή με πομποδέκτη αποτελεί την παγκοσμίως αποδεδειγμένα βέλτιστη λύση ηλεκτρονικής πληρωμής διοδίων
- Η ολοκλήρωση της Εθνικής Διαλειτουργικότητας, το «υβριδικό» σύστημα διοδίων, οι «ανώνυμοι» πομποδέκτες, η περαιτέρω ανάπτυξη υπηρεσιών web-mobile για τους συνδρομητές, και η προώθηση των ηλεκτρονικών διοδίων από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, μπορούν να διατηρήσουν και να αυξήσουν τη διάδοσή τους.



Θεσμικά θέματα Λειτουργίας Διοδίων

Παραβάσεις Διοδίων - Κατάσταση σήμερα & δυνατότητες περαιτέρω αντιμετώπισης

➤ Το φαινόμενο παραβάσεων σε διόδια είναι σε ύφεση σε σχέση με την περίοδο έξαρσης 2011, κατά την οποία τα ποσοστά παραβατών έφθασαν ακόμα και 20% σε κάποια Έργα Παραχώρησης

➤ Οι νόμοι Ν.3920/2011 (Νόμος «Ρέππα») και Ν.4070/2012 (Νόμος «Βορίδη») θεσμοθέτησαν αντίστοιχα:

✓ Η μη πληρωμή διοδίων να αποτελεί παράβαση του Κ.Ο.Κ.

✓ Την δυνατότητα χρήσης ηλεκτρονικών τεχνικών μέσων για αστυνόμευση παραβάσεων από Τροχαία

Σήμερα:

➤ Σημαντική μείωση παραβάσεων συνολικά σε σχέση με το παρελθόν

✓ στο 0,5% της κυκλοφορίας για το σύνολο του δικτύου

✓ κυμαίνεται από 0,05% έως και 2,7% ανάλογα με το έργο και το ΣΔ

➤ 1 εκατ. Παραβάσεις/έτος σε όλο το δίκτυο

➤ 3,3 εκατ. € η συνολικές απώλειες εσόδων/έτος

Απαιτείται

✓ επέκταση αστυνόμευσης & χρήσης τεχνικών μέσων σε όλο το δίκτυο και ειδικά σε ΣΔ που το % παραμένει υψηλό

✓ Επαγρύπνηση για αποφυγή της αναζωπύρωσης



Θεσμικά θέματα Λειτουργίας Διοδίων

Α.Μ.Ε.Α. Σημερινός τρόπος διαχείρισης και δυνατότητες βελτίωσης

➤ Τα Α.Μ.Ε.Α. δεν συμπεριλαμβάνονται στις εξαιρούμενες κατηγορίες από τις Συμβάσεις Παραχώρησης.

➤ Εκτιμώνται περίπου στο 0,3% της κυκλοφορίας

➤ Δεν υπάρχει κοινά θεσμοθετημένος τρόπος διαχείρισης:



- Νέα Οδός, Κεντρική Οδός, Μορέας, Ολυμπία Οδός: δωρεάν διέλευση με την επίδειξη της κάρτας στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α.

- Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου, δωρεάν διέλευση με έκδοση ειδικής κάρτας από την Εταιρία

- Εγνατία Οδός: δωρεάν με την επίδειξη της κάρτας στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α ως εξαιρούμενη κατηγορία

- Οι κάρτες στάθμευσης ΑΜΕΑ εκδίδονται από τις Νομαρχίες

- Αττική Οδός, Γέφυρα: Α.Μ.Ε.Α. πληρωμή πλήρους τέλους διοδίων

Ανάγκη για θεσμοθέτηση ενιαίου τρόπου διαχείρισης

➤ Οι Παραχωρησιούχοι δεν μπορούν να υποκαταστήσουν το Δημόσιο για έκδοση καρτών διοδίων για Α.Μ.Ε.Α. ή για τον έλεγχο της εγκυρότητας των καρτών στάθμευσης

➤ Το Δημόσιο θα πρέπει να θεσμοθετήσει και υλοποιήσει συνολική λύση



Συμπεράσματα

- **Θέματα πολιτικής διοδίων.** Το Ζωνικό σύστημα διοδίων επιδέχεται βελτιώσεων σε κάποιες περιπτώσεις για πιο δίκαιη χρέωση. Το «Υβριδικό» ηλεκτρονικό σύστημα διοδίων μπορεί να είναι μια πρόσφορη λύση, αλλά απαιτείται εξέταση της αναγκαιότητας και οικονομικής βιωσιμότητας ανά περίπτωση.
- **Ηλεκτρονικά Διόδια.** Σταθερή αύξηση στη διανομή πομποδεκτών και στη διείσδυση του μέσου. Υπάρχουν ακόμα πολλά περιθώρια ανάπτυξης, με κινητήριο δύναμη την επίτευξη της Εθνικής Διαλειτουργικότητας και την περαιτέρω προώθηση του πομποδέκτη ως του βέλτιστου τρόπου πληρωμής από όλους τους εμπλεκόμενους, με την απλούστευση της φορολογικής νομοθεσίας ήτοι τους «ανώνυμους» πομποδέκτες
- **Θεσμικά θέματα Λειτουργίας Διοδίων.** Ενώ το φαινόμενο των παραβατών γενικά είναι σε ύφεση, απαιτείται επέκταση της αστυνόμευσης με τεχνικά μέσα για την πρακτικά πλήρη εξάλειψη του, ενώ απαιτείται προσοχή από την πλευρά της Πολιτείας για να αποφευχθεί αναζωπύρωση του. Σχετικά με τα Α.Μ.Ε.Α., απαιτείται η εναρμόνιση των διαδικασιών διαχείρισης, μέσω θεσμοθέτησης και υλοποίησης συνολικής λύσης από το Δημόσιο.





Ευχαριστούμε για την προσοχή σας!

Επικοινωνία:

Κωνσταντίνος Παπανδρέου

krandreu@olympiaoperation.gr

+30 22960 95400

