

Παραδοτέο .:	D4_Task 4.1
<b>Οδηγός για καινοτόμα σχέδια χρηματοδότησης</b>	
Ακρωνύμιο έργου:	SUITS
Πλήρης Τίτλος:	
<b>Υποστήριξη Αστικών Ολοκληρωμένων Συστημάτων Μεταφορών. Μεταβιβάσιμα Εργαλεία για τις Αρχές</b>	
Συμφωνία επιχορήγησης αριθ .:	690650
Πακέτο Εργασίας Νο	4
Πακέτο Εργασίας:	
Καινοτόμος και βιώσιμη χρηματοδότηση, προμήθειες και επιχειρηματική καινοτομία	
Υπεύθυνος Συντάκτης:	
<b>Olga Feldman</b> Arcadis, Ηνωμένο Βασίλειο	
Άλλοι συντάκτες:	
<b>Aleksei Lugovoi, Alice Parker, Shaista Farooq</b> Arcadis, Ηνωμένο Βασίλειο	
Ημερομηνία:	06.07.2019
Κατάσταση:	V6.0
Επίπεδο διάδοσης:	Δημόσια έκθεση



## Αποποίηση ευθύνης

Ο παρόν Οδηγός αναπτύχθηκε στα πλαίσια του έργου SUITS (Υποστήριξη Αστικών Ολοκληρωμένων Συστημάτων Μεταφορών. Μεταβιβάσιμα Εργαλεία για τις Αρχές) το οποίο αποσκοπεί στην αύξηση της δημιουργίας ικανοτήτων των τοπικών αρχών και των φορέων των μεταφορών για την εφαρμογή βιώσιμων μέτρων στον τομέα των μεταφορών. Το SUITS είναι ένα από τα τρία έργα της πρωτοβουλίας CIVITAS 2020 της ΕΕ που επικεντρώνεται στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Το έργο SUITS έλαβε χρηματοδότηση από το πρόγραμμα έρευνας και καινοτομίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης Horizon 2020 βάσει της συμφωνίας επιχορήγησης αριθ. 690650 / 2016.

Αυτό το έγγραφο παρέχεται για δοκιμές και σχόλια. Τα αποτελέσματα αυτού του Οδηγού θα δοκιμαστούν και θα αναλυθούν κατά τη διάρκεια μιας πιλοτικής εφαρμογής που θα διαχειριστεί ο Δήμος Alba Iulia (Ρουμανία) στο πλαίσιο του έργου SUITS.

Η τελική έκδοση του Οδηγού πρόκειται να κυκλοφορήσει τον Ιανουάριο του 2020 σε διαφορετικές επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι πληροφορίες και οι απόψεις που παρουσιάζονται είναι εκείνες των συντακτών και δεν αντικατοπτρίζουν απαραίτητα την επίσημη γνώμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ούτε τα θεσμικά όργανα και οι οργανισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης ούτε οποιοσδήποτε που ενεργεί για λογαριασμό τους μπορούν να θεωρηθούν υπεύθυνοι για τη χρήση των πληροφοριών που περιέχονται σε αυτά.

Τα σχόλια σας είναι ευπρόσδεκτα! Η μοναδική μεγαλύτερη βοήθεια για τη βελτίωση αυτού που κάνουμε είναι η ανατροφοδότηση που λαμβάνουμε από τους επαγγελματίες στις τοπικές αρχές και τους ενδιαφερόμενους φορείς: [office@integralconsulting.ro](mailto:office@integralconsulting.ro)

## Εταίροι του έργου

Οργανισμός	Συντομογραφία	Χώρα	Κύρια ομάδα εργασίας
Integral Consulting E&A – Επικεφαλής εταίρος WP4	INTECO	RO	Dan Caraman, Isolda Constantin, Ștefan Roșeanu
Coventry University	COV UNI	Ηνωμένο Βασίλειο	Andree Woodcock
Eurokleis srl.	EUROKLEIS	IT	Iana Dulckaia
Ινστιτούτο Τεχνολογίας, Μεταφορών και Logistics	ITENE	ES	Dolores Herrero
Interactions Ltd	INTERACTIO NS	IRL	
VTM-Consultores em Engenharia e Planeamento LDA	VTM	PT	Sofia Martins
LEVER AE Σύμβουλοι Ανάπτυξης	LEVER	EL	Γεώργιος Γεωργιάδης, Ολυμπία Παπαδοπούλου
Smart Continent LT UAB	SC	LT	
Technische Universität Ilmenau	TUIL	DE	Sebastian Spundflasch
F.K. Liotopoulos & SIA	SBOING	EL	Φώτης Κ. Λιοτόπουλος
Signosis Sprl.	SIGNOSIS	BE	
Citta di Torino	TORINO	IT	
Coventry City Council -Transport for West Midlands	CCC	Ηνωμένο Βασίλειο	Sunil Budhdeo, Chris Lane
Δήμος Καλαμαριάς	ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ	EL	Ιωάννης Κρίνος
Fundacion De La Comunitat Valenciana Para La Promoc ión Estrategica El Desarrollo Y La Innovación Urbana	INNDEA	ES	Angel Navarro
ΜΑΚΙΟΣ Α.Ε.	ΜΑΚΙΟΣ	ΕΛ	Νίκος Σφίτης, Θεόδωρος Θεοδοουλίδης
Logdrill INFORMATIKAI es Szolgáltatató KORLATOLT FELELOSSEGU társaság	LogDrill	HU	
Wuppertal Institute für Klima, Umwelt, Energie GmbH	WI	DE	Frederic Rudolph
Roma Servizi per la mobilità	RSM	IT	Marco Surace, Francesco Lacorossi, Fabio Nussio and Chiara Di Majo
Alba Iulia Municipality	AIM	RO	Tudor Drambarean, Ovidiu Podaru, Cristina Fica, Dana Naghiu
Arcadis – Υπεύθυνος εταίρος Δράση 4.1	ARCADIS	UK	Olga Feldman, Aleksei Lugovoi, Alice Parker, Shaista Farooq

## Ιστορικό εγγράφου

Ημερομηνία	Συγγραφέας	Δράση	Κατάσταση	Επίπεδο διάδοσης
03.07.17	Dan Caraman, INTECO	General comments and ideas regarding the Guidelines structure and content		
10.10.17	Olga Feldman, ARCADIS	Initial draft of Task 4.1 Innovative Financing Guidelines	V0.1 - Draft	RE
10.11.17	Dan Caraman, INTECO	Review and comments on the T4.1 Guidelines V0.1		RE
15.01.17	Olga Feldman, ARCADIS	Second draft of Task 4.1 Innovative Financing Guidelines. Addressing comments from partners	V0.2 - Draft	RE
25.01.18	Iana Dulskaja, EUROKLEIS	Review and comments on the T4.1 Guidelines V0.2		RE
31.01.18	COV UNI	Review and comments on the T4.1 Guidelines V0.2		RE
31.01.18	Loli Herrero, ITENE	Review and comments on the T4.1 Guidelines V0.2		RE
01.02.18	Dan Caraman, INTECO	Review and comments on the T4.1 Guidelines V0.2		RE
01.02.18	Angel Navarro, InnDEA	Review and comments on the T4.1 Guidelines V0.2		RE
02.02.18	Frederic Rudolph, WI	Review and comments on the T4.1 Guidelines V0.2		RE
29.03.18	Arcadis	Upgraded version based on feedback from partners	V1.0 – First Issue	RE
22.05.18	Arcadis	Version for Pilot Application to be translated and insertion of the Disclaimer	V1.0.1 version for Pilot Application	PP
19.03.19	Olga Feldman, Arcadis	Version for dissemination to participants in Kalamaria's stakeholder event on 20th March 2019	V4.0	PP
29.03.19	Olga Feldman, Arcadis	Completed version	V5.0	PP
20.05.19	Olga Feldman, Arcadis	Minor Correccions	V5.1	
24.06.19	Nicola York	Visual illustration of Innovative Financial Mechanisms		
06.07.19	Olga Feldman, Arcadis	Upgraded version based on feedback from partners	V6.0	PP

Επίπεδο διάδοσης:

- PU - Δημόσιο
- PP - Περιορισμένο σε άλλους συμμετέχοντες στο πρόγραμμα (συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών της Επιτροπής)
- RE - Περιορίζεται σε ομάδα που καθορίζεται από την κοινοπραξία (συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών της Επιτροπής)
- CO - Εμπιστευτικό, μόνο για τα μέλη της κοινοπραξίας (συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών της Επιτροπής)

## Περιεχόμενα

Πίνακες	8
Εικόνες	8
Συνομογραφίες	9
Σύνοψη	10
Εισαγωγή	10
Ρυθμιστικό περιβάλλον, στρατηγική και διακυβέρνηση	11
Τρέχουσες τάσεις χρηματοδότησης σήμερα στις μικρές-μεσαίες πόλεις της ΕΕ	12
Καινοτόμες προσεγγίσεις χρηματοδότησης	12
Συστάσεις	14
1. Εισαγωγή	15
1.1. SUITS: Γενικοί στόχοι	16
1.2. Στόχοι του Οδηγού για καινοτόμα σχέδια χρηματοδότησης	17
1.3. Πώς να χρησιμοποιήσετε τον Οδηγό	17
1.4. Βασικοί ενδιαφερόμενοι φορείς στην ανάπτυξη του Οδηγού	18
2. Μεθοδολογία έρευνας	19
3. Ρυθμιστικό περιβάλλον, στρατηγική και διακυβέρνηση	20
3.1. Νομικό και κανονιστικό πλαίσιο: η ΕΕ	20
3.1.1. Γενικός κανονισμός χρηματοδότησης	20
3.1.2. Κανονισμός για τη χρηματοδότηση των μεταφορών και της κινητικότητας	21
3.2. Νομικό και κανονιστικό πλαίσιο: κράτη μέλη της ΕΕ	22
3.2.1. Γενικός κανονισμός χρηματοδότησης	22
3.2.2. Κανονισμός για τη χρηματοδότηση των μεταφορών και της κινητικότητας	22
3.3. Τρέχουσες τάσεις στις συνεργαζόμενες πόλεις	23
3.3.1. Χρηματοδότηση για τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα στις πόλεις	24
3.3.1.1. Συστήματα δημόσιας χρηματοδότησης	24
3.3.1.2. Ιδιωτικά συστήματα χρηματοδότησης	25
3.3.1.3. Συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ)	26
3.3.2. Περίληψη	26
4. Καινοτόμες προσεγγίσεις	27
4.1. Καινοτόμες οικονομικές αρχές	27
4.2. Σημασία των καινοτόμων προσεγγίσεων χρηματοδότησης	27
5. Καινοτόμοι Χρηματοδοτικοί Μηχανισμοί	29
5.1. Τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης (congestion charge)	34
5.2. Δημοτικά πράσινα ομόλογα (Municipal Green bands)	37
5.3. Πληθοπορισμός (civic crowdfunding)	40
5.4. Χαρτοσήμο φόρου ακίνητης περιουσίας (Stamp Duty Land Tax SDLT)	43

5.5 Χρηματοδότηση Λοταρίας (Lottery Funding)	45
5.6 Εθελοντική Δέσμευση (Voluntary Capture)	48
5.7 Οδικά τέλη για βαρέα φορτηγά οχήματα (HGV Charging Schemes)	50
5.8 Φόρος στάθμευσης χώρου εργασίας (Work Place Parking Levy WPL)	53
5.9 Τέλος κοινοτικής υποδομής (Community Infrastructure Levy CIL)	57
5.10 Διαφήμιση, Χορηγίες και δικαιώματα κατονομασίας (Advertising, Sponsorship and Naming Rights)	60
5.11 Συνεργασία με άλλες πόλεις, ερευνητικές κοινοπραξίες και ιδιωτικές εταιρείες (collaborating with other cities, research consortia and private companies)	64
5.12 Συνεταιρισμοί πολιτών (Citizen Cooperatives)	67
5.13 Εμπορία εκπομπών αερίου (Emission Trading)	69
5.14 Υποχρεώσεις Σχεδιασμού / Συνεισφορές Υπευθύνων Ανάπτυξης (Planning Obligations / Developer Contributions)	72
5.15 Χρηματοδότηση Φορολογικής Προσαύξησης (Tax Increment Financing TIF)	76
5.16 Φόρος επί των πωλήσεων (Sales Tax)	79
5.17 Διόδεια (Toll Roads)	82
5.18 Εμπειρογνωμοσύνη και τεχνογνωσία (Selling Expertise and Technical Know-how)	85
5.19 Πώληση γης και ακινήτων (Selling of Land and Property)	87
5.20 Δωρεές ως μέρος των αγορών των καταναλωτών (Donations as Part of Consumer Purchases)	89
5.21 Επιχορηγήσεις από Ιδιωτικά Ιδρύματα και Καταπιστεύματα (Grants from Private Foundations and Trusts)	91
6. Συστάσεις	94
6.1. Πρόσθετες συστάσεις	94
6.1.1 Δημιουργία κέντρων αστικής καινοτομίας ή "Καταπέλτες"	94
6.1.2. Τεχνολογία-η πρώτη προσέγγιση στις επενδύσεις	95
6.1.3. Ανοιχτά δεδομένα και διαφάνεια	95
6.1.4 Η Κινητικότητα ως Υπηρεσία	95
6.2 Συμπεράσματα	96
6.3 Ευχαριστίες και αποποίηση ευθυνών	96
7 Αναφορές και σύνδεσμοι	98
7.1. Πρόσθετες πληροφορίες και χρήσιμοι σύνδεσμοι	98
7.2. Βιβλιογραφικές αναφορές	99
Παράρτημα Α Οικονομικοί Κανονισμοί στα κράτη μέλη της ΕΕ	102
Παράρτημα Β Χρηματοδότηση της σημερινής ημέρας σε πόλεις εταίρους	108
Appendix C Επιλεγμένοι χρηματοπιστωτικοί μηχανισμοί	115
Appendix C.1 Τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης (Congestion Charge)	115
Appendix C.2 Δημοτικά πράσινα ομόλογα (Municipal Green Bonds)	115
Appendix C.3 Πληθοπορισμός (Crowdsourcing)	115

Appendix C.4 Χαρτοσήμο φόρου ακίνητης περιουσίας (Stamp Duty Land Tax SDLT)	115
Appendix C.5 Χρηματοδότηση λοταρίας (Lottery Funding)	115
Appendix C.6 Εθελοντική δέσμευση (Voluntary Capture)	115
Appendix C.7 Οδικά τέλη για βαρέα φορτηγά οχήματα (HGV Charging Schemes)	115
Appendix C.8 Φόρος στάθμευσης χώρου εργασίας (Work Place Parking Levy WPL)	115
Appendix C.9 Τέλος κοινοτικής υποδομής (Community Infrastructure Levy CIL)	115
Appendix C.10 Διαφημίσεις, χορηγίες και δικαιώματα κατονομασίας (Advertising, Sponsorship and Naming Rights)	115
Appendix C.11 Συνεργασία με άλλες πόλεις, ερευνητικές κοινοπραξίες και ιδιωτικές εταιρείες (Collaborating with other cities, research consortia and private companies)	115
Appendix C.12 Συνεταιρισμοί πολιτών (Citizen Cooperatives)	115
Appendix C.13 Εμπορία εκπομπών αερίων (Emission Trading)	115
Appendix C.14 Υποχρεώσεις Σχεδιασμού / Συνεισφορές υπευθύνων ανάπτυξης (Planning Obligations / Developer Contributions)	115
Appendix C.15 Χρηματοδότηση Φορολογικής Προσαύξησης (Tax Increment Financing)	115
Appendix C.16 Φόρος επί των πωλήσεων (Sales Tax)	115
Appendix C.17 Διόδια (Toll Roads)	115
Appendix C.18 Εμπειρογνωμοσύνη και τεχνογνωσία (Selling Expertise and Technical Know-how)	115
Appendix C.19 Πώληση γης και ακινήτων (Selling of Land and property)	116
Appendix C.20 Επιχορηγήσεις από Ιδιωτικά Ιδρύματα και καταπιστεύματα (Grants from Private Foundations and Trusts)	116
Appendix C.21 Δωρεές ως μέρος των αγορών των καταναλωτών (Donations as part of Consumer Purchases)	116

## Πίνακες και σχήματα

Πίνακας 1 Συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων .....	11
Πίνακας 2 Συστάσεις.....	14
Σχήμα 1 Ενδεικτικό πλέγμα μηχανισμών χρηματοδότησης.....	30
Σχήμα 2 Οπτική απεικόνιση καινοτόμων μηχανισμών χρηματοδότησης .....	33
Πίνακας 3 Τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης .....	36
Πίνακας 4 Δημοτικά πράσινα ομόλογα.....	39
Πίνακας 5 Πληθοπορισμός .....	42
Πίνακας 6 χαρτόσημο φόρου ακίνητης περιουσίας .....	44
Πίνακας 7 Χρηματοδότηση λοταρίας.....	47
Πίνακας 8 Εθελοντική Δέσμευση.....	49
Πίνακας 9 Οδικά τέλη για βαρέα φορτηγά οχήματα .....	52
Πίνακας 10 Φόρος στάθμευσης χώρου εργασίας.....	56
Πίνακας 11 Τέλος κοινοτικής υποδομής (CIL) .....	59
Πίνακας 12 Δικαιώματα διαφήμισης, χορηγίας και κατονομασίας .....	63
Πίνακας 13 Συνεργασία με άλλες πόλεις, ερευνητικές κοινοπραξίες και ιδιωτικές εταιρείες ...	66
Πίνακας 14 Συνεταιρισμοί πολιτών.....	68
Πίνακας 15 Εμπορία εκπομπών αερίων.....	71
Πίνακας 16 Υποχρεώσεις σχεδιασμού/Συνεισφορές Υπευθύνων Ανάπτυξης .....	75
Πίνακας 17 Χρηματοδότηση φορολογικής προσάυξης.....	78
Πίνακας 18 Φόρος επί των πωλήσεων .....	81
Πίνακας 19 Δρόμοι οδικής χρέωσης .....	84
Πίνακας 20 Πωλήσεις εμπειρογνωμοσύνης και τεχνογνωσίας .....	86
Πίνακας 21 Πώληση γης και ακινήτων .....	88
Πίνακας 22 Δωρεά ως μέρος των αγορών των καταναλωτών .....	90
Πίνακας 23 Επιχορηγήσεις από Ιδιωτικά Ιδρύματα και Καταπιστεύματα .....	93
Πίνακας B1 Παραδείγματα βιώσιμων μηχανισμών χρηματοδότησης των μεταφορών και κινητικότητας .....	108
Πίνακας B2 Εξωτερική χρηματοδότηση της βιώσιμης κινητικότητας στη Ρώμη (2014-2020)	111
Πίνακας B3 Εσωτερική χρηματοδότηση της βιώσιμης κινητικότητας στη Ρώμη (ετήσιος μέσος όρος).....	112



## Συντομογραφίες

CIPE	Διαμεσολάβηση Κομιτάτο ανά πρόγραμμα Προγραμματισμός Οικονομία
EC	Ευρωπαϊκή Επιτροπή
EU	Ευρωπαϊκή Ένωση
DfT	Τμήμα Μεταφορών
H2020	Horizon 2020
SUITS	Υποστήριξη Αστικών Ολοκληρωμένων Μεταφορικών Συστημάτων
STP	Κοινωνία Μεταφορών Δημόσια
TfL	Μεταφορά για Λονδίνο
WP	Work Package

## Σύνοψη

### Εισαγωγή

Ο Οδηγός για καινοτόμα σχέδια χρηματοδότησης αποτελεί ένα χρήσιμο και αποτελεσματικό εργαλείο για τις τοπικές αρχές και άλλους ενδιαφερόμενους σε πόλεις μικρού και μεσαίου μεγέθους για την εφαρμογή καινοτόμων χρηματοδοτήσεων που προσεγγίζονται για βιώσιμα έργα και προγράμματα μεταφορών και κινητικότητας.

Το έργο Υποστήριξη Αστικών Ολοκληρωμένων Συστημάτων Μεταφορών (SUITS) χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προκειμένου να συμβάλει στην επίτευξη του στόχου τους για προώθηση βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας σε ολόκληρη την ΕΕ. Ο γενικός στόχος του σχεδίου SUITS είναι η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και η ανάπτυξη εργαλείων λήψης αποφάσεων που θα βοηθήσουν στην αύξηση της ικανότητας των τοπικών αρχών και άλλων ενδιαφερομένων να χρηματοδοτήσουν και να εφαρμόσουν βιώσιμα μέτρα για τις μεταφορές και την κινητικότητα στις πόλεις μικρού έως μεσαίου μεγέθους.

Ο συγκεκριμένος Οδηγός αποτελεί ένα από τα τρία βασικά αποτελέσματα του πακέτου εργασίας 4 του έργου SUITS, του οποίου ο πρωταρχικός στόχος είναι η μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας και της βιωσιμότητας των μέτρων μεταφοράς μέσω βιώσιμων μεταβιβάσιμων πρακτικών, νέων μοντέλων χρηματοδότησης και ευκαιριών για νέες επιχειρήσεις. Τρία ξεχωριστά έγγραφα καθοδήγησης έχουν αναπτυχθεί ως εξής:

1. Οδηγός για καινοτόμα σχέδια χρηματοδότησης
2. Οδηγός για καινοτόμες δημόσιες συμβάσεις
3. Οδηγός για την ανάπτυξη οικονομικά αποδοτικών έργων (bankable projects), νέων επιχειρηματικών μοντέλων και συνεργασιών

Οι κύριοι στόχοι του συγκεκριμένου Οδηγού είναι:

- Παρουσίαση υφιστάμενων μηχανισμών χρηματοδότησης και προσεγγίσεων για βιώσιμη χρηματοδότηση που χρησιμοποιούνται για έργα μεταφορών και κινητικότητας σε μικρές και μεσαίες πόλεις, συμπεριλαμβανομένων κεφαλαίων, εσόδων και πόρων συντήρησης, όπου ενδείκνυται.
- Απεικόνιση τυχόν κενών στις τρέχουσες γνώσεις και οργανωτική ικανότητα που εμποδίζουν τις πόλεις αυτές να εντοπίζουν, να δοκιμάζουν ή να υιοθετούν νέες προσεγγίσεις χρηματοδότησης για έργα βιώσιμης κινητικότητας.
- Παρόντες καινοτόμοι χρηματοδοτικοί μηχανισμοί και στρατηγικές που είναι κλιμακούμενες και μεταβιβάσιμες σε έργα βιώσιμης κινητικότητας σε μικρές-μεσαίες πόλεις.
- Παρουσίαση της διεθνούς βέλτιστης πρακτικής μέσω ενός εργαλείου λήψης αποφάσεων με τη μορφή ενός πίνακα μηχανισμών χρηματοδότησης.
- Ενίσχυση της διοικητικής και οργανωτικής ικανότητας των τοπικών αρχών στις μικρές-μεσαίες πόλεις α χρησιμοποιούν καινοτόμους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς.

Τα βασικά αποτελέσματα των καινοτόμων κατευθυντήριων γραμμών χρηματοδότησης είναι:

- Συλλογή ενημερωτικών εντύπων για τον μηχανισμό χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων επιλεγμένων περιπτώσιολογικών μελετών (case studies) και βημάτων εφαρμογής για τις μικρές-μεσαίες πόλεις.
- Ένα πλέγμα χρηματοδοτικών μηχανισμών που θα δείξει στους χρήστες του Οδηγού τους καινοτόμους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς που ταιριάζουν καλύτερα σε συγκεκριμένους τύπους έργων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας και

προβλέπεται ότι αυτοί που θα επωφεληθούν από τον Οδηγό είναι μικροί και μεσαίοι ευρωπαϊκοί αστικοί δήμοι, οι οποίοι επί του παρόντος δεν έχουν την ικανότητα να εντοπίζουν και να εφαρμόζουν νέες χρηματοδοτικές προσεγγίσεις.

Οι βασικοί εταίροι που εμπλέκονται στην ανάπτυξη του παρόντος Οδηγού παρουσιάζονται στον πίνακα 1.

Εταίρος του έργου SUITS	Ομάδα εργασίας
Arcadis	Η διαχείριση των καθηκόντων που σχετίζονται με την ανάπτυξη του οδηγού, την κατάρτιση των τελικών κατευθυντήριων γραμμών, την προετοιμασία σειράς μηχανισμών καινοτόμου χρηματοδοτικού μηχανισμού και την επανεξέταση και επικαιροποίηση των καινοτόμων μηχανισμών χρηματοδότησης.
Οι εταίροι του έργου που εμπλέκονται στο δρόμο 4.1	Οι εταίροι με ειδική συνεισφορά στο έργο 4.1 ήταν υπεύθυνοι για την προετοιμασία ενημερωτικών εκθέσεων σχετικά με τους καινοτόμους μηχανισμούς χρηματοδότησης και την παροχή ανατροφοδότησης σχετικά με τον Οδηγό.
Πόλεις-εταίροι του έργου SUITS	Οι πόλεις-εταίροι εντοπίζουν κενά όσον αφορά τη χρηματοδοτική ικανότητα, παρέχουν σχόλια σχετικά με τη μορφή του Οδηγού και παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τους τρέχοντες μηχανισμούς χρηματοδότησης που χρησιμοποιούν για βιώσιμες μεταφορές και μέτρα κινητικότητας.

### Πίνακας 1 Συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων

## Ρυθμιστικό περιβάλλον, στρατηγική και διακυβέρνηση

Η προώθηση βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας είναι σημαντική σε επίπεδο ΕΕ και παρόλο που δεν υπάρχει νομοθεσία σχετικά με τη χρηματοδότηση βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας ειδικότερα, υπάρχει μεγάλη νομοθεσία που στηρίζεται στη χρηματοδότηση μεταφορών και επικεντρώνεται σε μεγάλο βαθμό στην αύξηση της βιωσιμότητας των μεταφορών. Για παράδειγμα, υπάρχει ένας κανονισμός που καθορίζει κανόνες για τη χρησιμοποίηση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (Connecting Europe Facility), ενός χρηματοδοτικού μέσου για τη χρηματοδότηση των μεταφορών και της κινητικότητας στην ΕΕ, όπου αναφέρεται ότι τα σχέδια είναι επιλέξιμα για χρηματοδότηση μόνο εάν προωθήσουν μια οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα και αυξήσουν τη χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς.

Συγκριτικά, σε επίπεδο κρατών μελών της ΕΕ, υπάρχουν ελάχιστες νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις σχετικά με τη χρηματοδότηση ιδίως των έργων στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας, ιδίως εκείνων που είναι βιώσιμες. Ωστόσο, παραδείγματα από τη Γερμανία, την Ελλάδα, την Ιταλία, το Ηνωμένο Βασίλειο και τη Ρουμανία υπογραμμίζουν ότι υπάρχει ένα μεγάλο νομικό και κανονιστικό πλαίσιο όσον αφορά στη γενική χρηματοδότηση και τις επενδύσεις στα κράτη μέλη της ΕΕ, καθώς και διάφορα αρμόδια όργανα που ελέγχουν τον τρόπο που η οικονομία και οι χρηματοδοτήσεις διανέμονται για έργα μεταφορών και κινητικότητας. Επιπλέον, η πλειονότητα των χρηματοδοτήσεων ρυθμίζεται σύμφωνα με τα εθνικά επενδυτικά σχέδια, έτσι εκτός από λίγα νομικά πλαίσια, υπάρχουν κανόνες για τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να δαπανηθούν διαφορετικοί τύποι κεφαλαίων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που δαπανώνται για έργα μεταφορών και κινητικότητας.

## Τρέχουσες τάσεις χρηματοδότησης σήμερα στις μικρές-μεσαίες πόλεις της ΕΕ

Τα συστήματα χρηματοδότησης σήμερα για βιώσιμες αστικές μεταφορές και κινητικότητα ποικίλλουν σε μεγάλο βαθμό από πόλη σε πόλη και περιλαμβάνουν δημόσια και ιδιωτικά συστήματα χρηματοδότησης, καθώς και συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ). Οι περισσότερες πόλεις λαμβάνουν κάποιο είδος εθνικής και κοινοτικής χρηματοδότησης, αν και οι μικρές-μεσαίες πόλεις τείνουν να λαμβάνουν πολύ λιγότερη χρηματοδότηση σε σύγκριση με τις μεγάλες πόλεις. Αυτό συνηγορεί υπέρ της βοήθειας των μικρών-μεσαίων πόλεων να αυξήσουν την ικανότητά τους να επωφεληθούν από τους καινοτόμους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς που είναι διαθέσιμοι για την προώθηση των βιώσιμων αστικών μεταφορών και της κινητικότητας τους.

## Καινοτόμες προσεγγίσεις χρηματοδότησης

Για τους σκοπούς αυτού του Οδηγού, η «καινοτόμος χρηματοδότηση» αναφέρεται σε μηχανισμούς χρηματοδότησης που είναι δημιουργικοί, κινητοποιούν, κυβερνούν ή διανέμουν κεφάλαια με τρόπους που υπερβαίνουν τις παραδοσιακές διαδικασίες χρηματοδότησης. Η καινοτόμος χρηματοδότηση περιλαμβάνει επίσης πρακτικές χρηματοδότησης που δεν έχουν εφαρμοστεί στο παρελθόν σε βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα, καθώς και μηχανισμούς που μπορεί να είναι καλά εδραιωμένοι σε ορισμένες πόλεις, αλλά δεν εφαρμόζονται ευρέως στις ευρωπαϊκές μικρές-μεσαίες πόλεις.

Οι καινοτόμες προσεγγίσεις στη χρηματοδότηση των βιώσιμων μεταφορών και της κινητικότητας στις ευρωπαϊκές μικρές-μεσαίες πόλεις είναι σημαντικές λόγω της αυξημένης πίεσης στις παραδοσιακές πηγές χρηματοδότησης που προκαλούνται από τη μείωση των εθνικών και τοπικών προϋπολογισμών και την αύξηση του πληθυσμού και της αστικοποίησης. Επιπλέον, υπάρχει μια απροθυμία από τους παραδοσιακούς επενδυτές στις μεταφορές και την κινητικότητα να επενδύσουν σε *βιώσιμα* έργα μεταφορών και κινητικότητας, καθώς δεν αναμένουν αρκετά υψηλή οικονομική απόδοση, καθώς τα οφέλη τείνουν να είναι πιο διάχυτα (όπως η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των πόλεων, ή η αποτελεσματική χρήση ενός σπάνιου πόρου).

Οι καινοτόμοι μηχανισμοί χρηματοδότησης που επιλέχθηκαν και αξιολογούνται σε αυτό τον Οδηγό:

- Τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης (Congestion Charge)
- Δημοτικά Πράσινα Ομόλογα (Municipal Green Bonds)
- Πληθοπορισμός (Crowdsourcing)
- Χαρτοσήμου φόρο ακίνητης περιουσίας (Stamp Duty Land Tax SDLT)
- Χρηματοδότηση λοταρίας (Lottery Funding)
- Εθελοντική Δέσμευση (Voluntary Capture)
- Οδικά τέλη για βαρέα φορτηγά οχήματα (HGV Charging Schemes)
- Φόρος στάθμευσης χώρου εργασίας (Work Place Parking Levy WPL)
- Τέλος κοινοτικής υποδομής (Community Infrastructure Levy - CIL)
- Διαφήμιση, Χορηγίες και δικαιώματα κατονομασίας (Advertising, Sponsorship and Naming Rights)
- Συνεργασία με άλλες πόλεις, ερευνητικές κοινοπραξίες και ιδιωτικές εταιρείες (Collaborating with other cities, research consortia and private companies)
- Συνεταιρισμοί Πολίτων (Citizen Cooperatives)
- Εμπορία εκπομπών αερίων (Emission Trading)

- Υποχρεώσεις Σχεδιασμού / Συνεισφορές υπευθύνων ανάπτυξης (Planning Obligations / Developer Contributions)
- Χρηματοδότηση Φορολογικής Προσαύξησης (Tax Increment Financing)
- Φόρος επί των πωλήσεων (Sales Tax)
- Διόδια (Toll Roads)
- Εμπειρογνωμοσύνη και τεχνογνωσία (Selling Expertise and Technical Know-how)

Σύντομοι οδηγοί του κάθε χρηματοδοτικού εργαλείου μπορούν να βρεθούν στο Παράρτημα Γ.

Ο πίνακας των πιθανών μηχανισμών χρηματοδότησης παρουσιάζεται στο Σχήμα 1.

## Συστάσεις

Ο Πίνακας 2 παρουσιάζει συστάσεις που αποσκοπούν να βοηθήσουν τις τοπικές αρχές στις μικρές-μεσαίες πόλεις να καλλιεργήσουν ένα περιβάλλον που να μπορεί να υποστηρίξει και να ενθαρρύνει την καινοτομία και την αποδοτικότητα στις βιώσιμες μεταφορές και στη χρηματοδότηση της κινητικότητας

	Σύσταση	Περιγραφή
Ανάπτυξη δυνατοτήτων	Ενίσχυση της καινοτομίας	Συμμετοχή σε προγράμματα E & A για την υποστήριξη της καινοτομίας.
	Εκπαίδευση και Ανθρώπινη Ανάπτυξη	Εκπαιδεύστε συναφή άτομα που συμμετέχουν στη χρηματοδότηση βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας, ώστε να αυξάνεται η συνειδητοποίηση των στόχων πολιτικής και των διαθέσιμων μηχανισμών χρηματοδότησης. Επίσης, να εργάζεστε σε όλους τους τομείς για να αξιοποιήσετε τις πολυτομεακές τεχνικές δεξιότητες.
Πρόσθετες συστάσεις	Δημιουργία κέντρων καινοτομίας	Τα κέντρα καινοτομίας των αστικών κέντρων (γνωστά και ως καταπέλτες) μπορούν να βοηθήσουν τους ακαδημαϊκούς, τους ηγέτες των πόλεων, τους επιχειρηματίες και τις επιχειρήσεις να εμπνεύσουν έξυπνες λύσεις για βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα.
	Τεχνολογία-Πρώτη Προσέγγιση στις Επενδύσεις	Προτεραιότητα στις επενδύσεις για τη βελτίωση των υπηρεσιών ψηφιακού πελάτη και την παροχή πληροφοριών για τις υπηρεσίες μεταφοράς για τη βελτιστοποίηση των υφιστάμενων δικτύων και τη βελτίωση της εμπειρίας των χρηστών.
	Ανοίξτε δεδομένα και διαφάνεια	Παρέχετε ανοιχτή ημερομηνία για να βελτιώσετε την ανάπτυξη προϊόντων για έξυπνες λύσεις πόλης.
	Η Κινητικότητα ως υπηρεσία (MaaS)	Η MaaS είναι ένα μοντέλο διανομής κινητικότητας που συνδυάζει επιλογές από διαφορετικούς παρόχους μεταφορών σε μια ενιαία υπηρεσία, για να μειώσει την ιδιοκτησία αυτοκινήτων και να αυξήσει τη χρήση των υφιστάμενων δικτύων δημόσιων συγκοινωνιών.

Πίνακας 2 Συστάσεις

## 1. Εισαγωγή

Πολλές μικρές και μεσαίες ευρωπαϊκές πόλεις αντιμετωπίζουν ζητήματα που προκαλούνται από την κυκλοφορία και τη συμφόρηση. Οι αστικές οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 40% όλων των εκπομπών CO<sub>2</sub> που προκαλούνται από τις οδικές μεταφορές στην Ευρώπη και έως και 70% άλλων ρύπων από τον τομέα των μεταφορών. Επιπλέον, η κυκλοφοριακή συμφόρηση στην ΕΕ, που συχνά βρίσκεται εντός και γύρω από τις αστικές περιοχές, κοστίζει περίπου 100 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως, ποσό που ισοδυναμεί με το 1% του συλλογικού ΑΕΠ της ΕΕ. Η προώθηση αποτελεσματικών και βιώσιμων αστικών μεταφορών και κινητικότητας μπορεί να συμβάλει στη μείωση αυτών των θεμάτων και στην επίτευξη στόχων σε ένα ευρύ φάσμα πολιτικών πλαισίων. Αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα ευρύτερα οικονομικά και κοινωνικά οφέλη και να οδηγήσει σε καλύτερα αποτελέσματα υγείας και ευημερίας για τους πολίτες των πόλεων.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕ) προωθεί βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα μέσω συλλογής εγγράφων, πολιτικών, έρευνας και στοχοθετημένων επενδύσεων. Το 2007, η Επιτροπή ενέκρινε την Πράσινη Βίβλο [«Προς μια νέα κουλτούρα για την αστική κινητικότητα»](#), ένα έγγραφο διαβούλευσης το οποίο άνοιξε ευρεία συζήτηση σχετικά με τα βασικά ζητήματα της αστικής κινητικότητας, περιγράφοντας έναν οδικό χάρτη για την επίτευξη αστικών μεταφορών και κινητικότητας, ασφαλή για όλους τους ευρωπαϊούς πολίτες. Βάσει διαβουλεύσεων από το έγγραφο αυτό, το 2009, η ΕΚ ενέκρινε το [σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα](#). Το παρόν έγγραφο πρότεινε μέτρα για την ενθάρρυνση των τοπικών, περιφερειακών και εθνικών αρχών να επιτύχουν τους στόχους βιώσιμης κινητικότητας και ήταν το πρώτο ολοκληρωμένο πακέτο στήριξης στον τομέα της αστικής κινητικότητας. Από την έκδοσή του, η ΕΕ δημιούργησε διάφορα άλλα εργαλεία για τις αρχές, συμπεριλαμβανομένης το 2013, τη [δέσμη μέτρων αστικής κινητικότητας](#), η οποία καθιέρωσε διαδικασίες και μηχανισμούς οικονομικής στήριξης σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την προετοιμασία σχεδίων αστικής κινητικότητας.

Σχεδόν το ήμισυ (44%) όλων των πολιτών της ΕΕ ζουν σε μικρές και μεσαίες πόλεις με λιγότερους από 500.000 κατοίκους, ενώ μεγάλο μέρος της καινοτομίας και η αντίστοιχη έρευνα για βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα προέρχονται από μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2014). Η ΕΕ έχει αναγνωρίσει το γεγονός ότι απαιτούνται στοχοθετημένες επενδύσεις και έρευνα για να γεφυρωθεί το χάσμα γνώσεων και ικανοτήτων που αντιμετωπίζουν οι μικρές και μεσαίες πόλεις, ώστε να είναι σε θέση να επιτύχουν τους στόχους κινητικότητας τους. Αυτό είναι το πλαίσιο της έρευνας SUITS (Υποστήριξη των Αστικών Ολοκληρωμένων Συστημάτων Μεταφορών: Μεταβιβάσιμα Εργαλεία για τις Αρχές), η οποία χρηματοδοτείται στο πλαίσιο του προγράμματος HORIZON 2020.

Ο γενικός στόχος των SUITS είναι να αυξηθεί η ικανότητα των τοπικών αρχών στις μικρές-μεσαίες πόλεις να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν βιώσιμες, ολοκληρωμένες και προσιτές στρατηγικές και τεχνολογίες μεταφορών και κινητικότητας. Το έργο SUITS μοιράζεται τις βέλτιστες πρακτικές και αναπτύσσει μια σειρά υλικών για να διευκολύνει τις μικρές-μεσαίες πόλεις να αυξήσουν την ικανότητά τους να χρηματοδοτούν και να εφαρμόζουν βιώσιμα μέτρα μεταφορών και κινητικότητας και Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) που υποστηρίζουν τον μετασχηματισμό της κινητικότητας.

Η παρούσα έκθεση επικεντρώνεται στη χρηματοδότηση μηχανισμών για βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα, καθώς η χρηματοδότηση αποτελεί ζήτημα που αντιμετωπίζουν πολλές πόλεις και περιφέρειες σε ολόκληρη την Ευρώπη. Παραδοσιακά, η υποδομή δημόσιων μεταφορών χρηματοδοτήθηκε με δημόσια χρηματοδότηση μέσω φορολογίας, δανεισμού, λειτουργικών κερδών ή μείγματος αυτών. Μετά τη μειωμένη ικανότητα των κυβερνήσεων να βρουν χρηματοδότηση για προγράμματα κινητικότητας και μεταφοράς, οι καινοτόμες προσεγγίσεις χρηματοδότησης έχουν αποκτήσει όλο και μεγαλύτερη σημασία.

Αυτός ο οδηγός έχει σχεδιαστεί για να βοηθήσει τις τοπικές αρχές στις μικρές-μεσαίες πόλεις στη διαδικασία λήψης αποφάσεων για τον εντοπισμό των καταλληλότερων χρηματοδοτικών

προσεγγίσεων για την επίτευξη στόχων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Συγκεκριμένα, επικεντρώνεται σε νέες και καινοτόμες προσεγγίσεις χρηματοδότησης, οι οποίες, για διάφορους λόγους, δεν χρησιμοποιούνται σήμερα ευρέως από τους δήμους μικρών-μεσαίων πόλεων.

Τα βασικά αποτελέσματα αυτής της καθοδήγησης είναι μια σειρά σύντομων ενημερωτικών δελτίων που περιγράφουν πιθανές καινοτόμες προσεγγίσεις χρηματοδότησης και ένα πλέγμα μηχανισμών χρηματοδότησης που είναι κατάλληλοι για έργα βιώσιμης κινητικότητας.

## 1.1. SUITS: Γενικοί στόχοι

Ο πρωταρχικός στόχος του έργου SUITS είναι να εντοπιστούν τα κενά στις ικανότητες των πόλεων όσον αφορά στις μεθόδους για τη χρηματοδότηση της βιώσιμης κινητικότητας. Μπορεί να υπάρξουν κενά λόγω της περικοπής του προϋπολογισμού, της οργανωτικής αλλαγής, των αλλαγών στην τεχνολογία, των νέων φορέων κινητικότητας, των μεταβαλλόμενων προσδοκιών των πολιτών και των νέων οδηγιών της ΕΕ και των γενικών τάσεων στη συμπεριφορά κινητικότητας. Το SUITS παρέχει μια εργαλειοθήκη και μεθόδους που βοηθούν τις μικρές-μεσαίες πόλεις να αυξήσουν την ικανότητά τους να σχεδιάζουν, να χρηματοδοτούν και να υλοποιούν βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα μέσω της άσκησης των καλύτερων πρακτικών από όλη την Ευρώπη.

Σύμφωνα με το πακέτο εργασίας 4 (ΠΕ4), αναπτύχθηκαν τρεις Οδηγοί για να βοηθήσουν τις τοπικές αρχές στις μικρές-μεσαίες πόλεις να εφαρμόσουν καινοτόμες πρακτικές για βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα. Οι Οδηγοί είναι οι εξής:

1. Οδηγός για καινοτόμα σχέδια χρηματοδότησης
2. Οδηγός για καινοτόμες δημόσιες συμβάσεις
3. Οδηγός για την ανάπτυξη οικονομικά αποδοτικών έργων (bankable projects), νέων επιχειρηματικών μοντέλων και συνεργασιών

Αυτοί οι 3 Οδηγοί έχουν τους πρωταρχικούς στόχους:

- Προσδιορισμός του τρόπου χρηματοδότησης, προμήθειας και λειτουργίας των διαφόρων μέτρων μεταφοράς και κινητικότητας.
- Εξομοίωση δημοσιευμένων δεδομένων σχετικά με καινοτόμα χρηματοδότηση, προμήθειες και επιχειρηματικά μοντέλα.
- Αξιολόγηση της εφαρμογής των μηχανισμών σε σχέση με τις απαιτήσεις των φορέων μεταφορών και κινητικότητας · και
- Παρουσίαση βέλτιστων πρακτικών με τη μορφή εργαλείου υποστήριξης αποφάσεων.

Προκειμένου να ελεγχθεί η δυνατότητα εφαρμογής και η βιωσιμότητα των εργαλείων υποστήριξης αποφάσεων, θα διεξαχθεί πιλοτική εφαρμογή στο Δήμο Alba Iulia με τη βοήθεια των ηγετών του ΠΕ4. Στη συνέχεια θα εκπονηθεί έκθεση πιλοτικής εφαρμογής για την αναμετάδοση των αποτελεσμάτων του πιλοτικού σχεδίου και για την εξέταση των εργαλείων καταλληλότητας που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο του ΠΕ4. Αναβαθμίσεις και συστάσεις για βελτίωση θα γίνουν και θα ενεργήσουν αναλόγως.

Οι τρεις Οδηγοί αλληλοσυμπληρώνονται και συνθέτουν ένα πακέτο που πρέπει να μεταφερθεί στην δράση 4.5 «Μεθοδολογία και σχεδιασμός των εργαλείων υποστήριξης των μέσων στήριξης» έτσι ώστε, από κοινού, να ενισχύσουν την ικανότητα των τοπικών αρχών να εφαρμόσουν μέτρα βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Μετά την ολοκλήρωση όλων των πακέτων εργασίας και της πιλοτικής μελέτης, οι εννέα πόλεις-εταίροι (Coventry, Stuttgart, Erfurt, Palanga, Rome, Valencia, Torino, Alba Iulia και Καλαμαριά) θα εφαρμόσουν την τεχνογνωσία που παρέχεται από το SUITS. Αυτό θα



βοηθήσει τους εταίρους να αναπτύξουν διοικητική ικανότητα και να εφαρμόσουν καινοτόμους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς για βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα.

Στο τέλος της πιλοτικής εφαρμογής και της περιόδου υλοποίησης του έργου θα αξιολογηθούν οι δραστηριότητες και τα αποτελέσματα των εννέα πόλεων εταίρων. Τον Ιούλιο του 2020 θα πραγματοποιηθεί ένα εργαστήριο για να παρουσιάσει τις δραστηριότητες και τα επιτεύγματα στις εννέα συμμετέχουσες πόλεις.

## 1.2. Στόχοι του Οδηγού για καινοτόμα σχέδια χρηματοδότησης

Οι βασικοί στόχοι του Οδηγού για τους μηχανισμούς χρηματοδότησης είναι:

- Να παρουσιαστούν οι υφιστάμενοι χρηματοδοτικοί μηχανισμοί και προσεγγίσεις για βιώσιμη χρηματοδότηση που χρησιμοποιούνται για έργα μεταφορών και κινητικότητας σε μικρές-μεσαίες πόλεις, συμπεριλαμβανομένων των κεφαλαίων, των εσόδων και της χρηματοδότησης συντήρησης.
- Απεικόνιση τυχόν κενών στις τρέχουσες γνώσεις και οργανωτική ικανότητα που εμποδίζουν τις μικρές-μεσαίες πόλεις να εντοπίζουν, να δοκιμάζουν ή να υιοθετούν νέες προσεγγίσεις χρηματοδότησης για έργα βιώσιμης κινητικότητας.
- Παρόντες καινοτόμοι χρηματοδοτικοί μηχανισμοί και στρατηγικές που είναι κλιμακούμενες και μεταβιβάσιμες σε έργα βιώσιμης κινητικότητας σε μικρές-μεσαίες πόλεις.
- Παρουσίαση της διεθνούς βέλτιστης πρακτικής μέσω ενός εργαλείου λήψης αποφάσεων με τη μορφή ενός πίνακα μηχανισμών χρηματοδότησης.
- Ενίσχυση της διοικητικής και οργανωτικής ικανότητας των τοπικών αρχών στις μικρές-μεσαίες πόλεις να χρησιμοποιούν καινοτόμους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς.

Προβλέπεται ότι οι κύριοι δικαιούχοι αυτού του Οδηγού θα είναι μικροί και μεσαίοι ευρωπαϊκοί αστικοί δήμοι που επί του παρόντος δεν διαθέτουν το προσωπικό και την οργανωτική ικανότητα που απαιτείται για τον εντοπισμό και την εφαρμογή νέων χρηματοδοτικών προσεγγίσεων, ακόμη και αν έχουν ήδη υπάρξει σχέδιο ανάπτυξης της κινητικότητας.

## 1.3. Πώς να χρησιμοποιήσετε τον Οδηγό

Η Καθοδήγηση αναπτύχθηκε κατά τρόπο ώστε να μπορεί να θεωρηθεί ως αυτόνομο έγγραφο. Ωστόσο, για να αξιοποιηθεί στο έπακρο αυτός ο Οδηγός πρέπει να διαβαστεί μαζί με δύο άλλες εκθέσεις που καταρτίστηκαν στο πλαίσιο του ΠΕ4: «Καινοτόμες Δημόσιες Συμβάσεις» και «ανάπτυξη οικονομικά αποδοτικών έργων (bankable projects), νέων επιχειρηματικών μοντέλων και συνεργασιών».

- Η έκθεση έχει δομηθεί με τον ακόλουθο τρόπο:
  - Ενότητα 1 - εισαγωγή.
  - Ενότητα 2 επισκόπηση της μεθοδολογίας έρευνας.
  - Ενότητα 3 παρουσιάζει ένα σχετικό κανονιστικό περιβάλλον, στρατηγική και διακυβέρνηση και προσδιορίζει τις τρέχουσες τάσεις στις ευρωπαϊκές μικρές-μεσαίες πόλεις της Μεσογείου.
  - Ενότητα 4 περιγράφει τις καινοτόμες αρχές χρηματοδότησης και τη σημασία των καινοτόμων προσεγγίσεων χρηματοδότησης.
  - Ενότητα 5 προσδιορίζονται καινοτόμοι μηχανισμοί χρηματοδότησης που μπορούν να χρησιμοποιήσουν οι μικρές-μεσαίες πόλεις για τη χρηματοδότηση έργων βιώσιμης κινητικότητας.

- Ενότητα 6 - περιγράφει πρόσθετες συστάσεις, και το
- Ενότητα 7 - συνοψίζει τα συμπεράσματα.

Τα βασικά αποτελέσματα αυτής της καθοδήγησης είναι τα εξής:

- Συλλογή ενημερωτικού υλικού για τις καινοτόμες χρηματοδοτήσεις, συμπεριλαμβανομένων επιλεγμένων περιπτώσιολογικών μελετών (case studies) και βημάτων εφαρμογής για τις μικρές-μεσαίες πόλεις και
- ένα πλέγμα χρηματοδοτικών μηχανισμών.

Οι μεμονωμένοι οδηγοί, οι οποίοι περιέχονται στο Παράρτημα Γ, παρέχουν συνοπτικές επισκοπήσεις των αναγνωρισμένων Καινοτόμων Χρηματοδοτικών Μηχανισμών. Κάθε σύντομη παρουσίαση περιλαμβάνει μια περίληψη και γενικό χαρακτηριστικό ενός μηχανισμού χρηματοδότησης, καθώς και αποδεδειγμένα ιστορικά στοιχεία, μελέτες περιπτώσεων και Οδηγοί για την εφαρμογή σε μικρές-μεσαίες πόλεις.

Ο πίνακας χρηματοδοτικών μηχανισμών δείχνει ποιοι καινοτόμοι μηχανισμοί χρηματοδότησης είναι οι πλέον κατάλληλοι για τη χρηματοδότηση συγκεκριμένων τύπων έργων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας.

## 1.4. Βασικοί ενδιαφερόμενοι φορείς στην ανάπτυξη του Οδηγού

Διάφοροι ενδιαφερόμενοι φορείς διαδραμάτισαν ρόλο σε διάφορα στάδια ανάπτυξης αυτού του Οδηγού. Η ΕΕ είναι υπεύθυνη για τη χρηματοδότηση της ανάπτυξης του Οδηγού στο πλαίσιο του προγράμματος Horizon 2020, του μεγαλύτερου προγράμματος έρευνας και καινοτομίας της ΕΕ.

Η ARCADIS ήταν υπεύθυνη για την προετοιμασία επιλεγμένων καινοτόμων μηχανισμών χρηματοδότησης και την καθοδήγηση, καθώς και για τη διαχείριση της συνεισφοράς των συνεργατών στην δράση 4.1.

Οι εταίροι με ειδική συνεισφορά στη δράση 4.1 ήταν υπεύθυνοι για την προετοιμασία των ενημερωτικών οδηγών σχετικά με τους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς καθώς και για την παροχή σχολίων σχετικά με την καθοδήγηση. Κάθε εταίρος επέλεξε έναν μηχανισμό χρηματοδότησης (με βάση το μεμονωμένο ενδιαφέρον, την εμπειρογνωμοσύνη και τις γνώσεις του) για να συντάξει έναν οδηγό.

Οι πόλεις-εταίροι συμμετείχαν στον εντοπισμό κενών όσον αφορά στην ικανότητα εφαρμογής καινοτόμων χρηματοδοτικών μηχανισμών στις τοπικές αρχές, καθώς και στην παροχή βοήθειας στους συγγραφείς του ΠΕ4 για την ανάπτυξη της δομής του οδηγού. Οι πόλεις-εταίροι συνέβαλαν επίσης στη δράση 3.3, για τις τρέχουσες τάσεις για τη χρηματοδότηση έργων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας σε μικρές-μεσαίες πόλεις. Παρόλο που έχουν επιτευχθεί κάποιες κατανοήσεις σχετικά με τις σημερινές τάσεις στις πόλεις εταίρους στις έρευνες για το χαρακτηρισμό της πόλης που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια του ΠΕ2, διεξήχθησαν επίσης ημι-δομημένες ανεπίσημες τηλεφωνικές συνεντεύξεις για να αποκτήσουν κάποια περαιτέρω κατανόηση.

Μέσα από συνεχείς επικοινωνίες και εργαστήρια, οι πόλεις-εταίροι αποκάλυψαν την προτίμησή τους για σαφή και συνοπτική καθοδήγηση, περιλαμβάνοντας όχι μόνο περιγραφές των μηχανισμών χρηματοδότησης, αλλά και σχετικά παραδείγματα, μελέτες περιπτώσεων, συστάσεις και οδηγούς εφαρμογής. Για να ικανοποιήσει αυτό το αίτημα, το περιεχόμενο αυτής της έκθεσης περιοριζόταν στις πιο σχετικές πληροφορίες που βοηθούσαν τους Ευρωπαίους δήμους να βελτιώσουν τις γνώσεις και την ικανότητά τους.

## 2. Μεθοδολογία έρευνας

Αυτή η αναφορά έκανε χρήση μιας ποικιλίας πρωτογενών και δευτερογενών πηγών δεδομένων. Οι πρωτογενείς πηγές περιελάμβαναν ημιδομημένες συνεντεύξεις και άτυπες συζητήσεις με μεμονωμένους εταίρους της πόλης. Οι συνεντεύξεις αυτές διεξήχθησαν για τη συγκέντρωση πληροφοριών σχετικά με το status quo και τη μελλοντική εφαρμογή των μηχανισμών χρηματοδότησης. Οι δευτερεύουσες πηγές περιελάμβαναν δημοσιεύσεις από επιστημονικά περιοδικά, δημοσιεύματα των μέσων ενημέρωσης και βιβλία, καθώς και εκθέσεις και δημοσιεύσεις ανοιχτού κώδικα που δημοσιεύθηκαν από κυβερνητικές υπηρεσίες, πανεπιστήμια, μη κερδοσκοπικές οντότητες, ιδιωτικές συμβουλευτικές υπηρεσίες και κέντρα καινοτομίας.

### Διαθεσιμότητα πληροφοριών

Το κύριο εμπόδιο που αντιμετωπίστηκε κατά την προετοιμασία αυτής της μελέτης ήταν το τεράστιο μέγεθος των διαθέσιμων πληροφοριών σχετικά με τις χρηματοδοτικές και χρηματοδοτικές προσεγγίσεις που είχαν χρησιμοποιηθεί από διάφορες αρχές, οργανώσεις και ομάδες για τη χρηματοδότηση των έργων και των δραστηριοτήτων τους. Ως εκ τούτου, οι εταίροι SUITS αξιοποίησαν την επαγγελματική τους κρίση για να επιλέξουν πηγές και περιπτώσιολογικές μελέτες που ήταν πιο σχετικές με αυτές τις οδηγίες. Οι μηχανισμοί χρηματοδότησης που κρίθηκαν ως οι πλέον κατάλληλοι για μικρές-μεσαίες πόλεις για τη χρηματοδότηση των βιώσιμων φιλοδοξιών κινητικότητας συμπεριλήφθηκαν στην έκθεση και αξιολογήθηκαν λεπτομερώς. Αναπόφευκτα, υπάρχουν και άλλοι χρήσιμοι χρηματοδοτικοί μηχανισμοί που δεν εντοπίστηκαν από την έρευνα αυτή. **Ως εκ τούτου, ο παρόν οδηγός δεν αποτελεί μια εξαντλητική λίστα εργαλείων.**

Διαπιστώθηκε επίσης ότι υπάρχει έλλειψη έρευνας που αξιολογείται από ομοτίμους και εξετάζει υφιστάμενους / παραδοσιακούς χρηματοδοτικούς μηχανισμούς που χρησιμοποιούνται ειδικά από τις μικρές-μεσαίες πόλεις για τη χρηματοδότηση της ατζέντας τους για βιώσιμη κινητικότητα. Οι διαθέσιμες πληροφορίες για τον Οδηγό προέρχονταν κυρίως από τη μορφή υποκειμενικών στοιχείων όπως οι κυβερνητικές εκθέσεις και οι δημοσιεύσεις των μέσων ενημέρωσης ή οι εκθέσεις του προϋπολογισμού και τα εσωτερικά έγγραφα των τοπικών αρχών. Οι πληροφορίες που ελήφθησαν από τις πόλεις-εταίρους χρησιμοποιήθηκαν επίσης για την ενημέρωση του οδηγού.

### Περιορισμοί

Η επαγγελματική κρίση, με βάση τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία και την έρευνα, ήταν απαραίτητη για να κριθεί η δυνατότητα εφαρμογής των εντοπισθέντων χρηματοδοτικών μηχανισμών και των πιθανών επιπτώσεών τους στις μικρές-μεσαίες πόλεις. Ωστόσο, χωρίς προηγούμενες μελέτες, οι επιπτώσεις αυτών των παρεμβάσεων δεν θα μπορούσαν πάντοτε να αξιολογηθούν σωστά. Μετά την πιλοτική εφαρμογή και τα σχόλια που έλαβε από τους πόλεις-εταίρους, οι οδηγίες μπορούν να ενημερωθούν.

Ακόμη και αν είχε προηγουμένως εφαρμοστεί μηχανισμός χρηματοδότησης για τη χρηματοδότηση έργων βιώσιμης κινητικότητας, οι μελέτες περιπτώσεων δεν αποτελούσαν πάντοτε ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα που απαιτείται για μια ισχυρή αξιολόγηση. Ως εκ τούτου, τα ευρήματα από τις περιπτώσιολογικές μελέτες πρέπει να αντιμετωπίζονται περισσότερο ως ανεπιβεβαίωτες ενδείξεις που εξαρτώνται από εξωτερικούς παράγοντες όπως το περιβάλλον και η κουλτούρα.

### Εφαρμογή

Καταβλήθηκε κάθε δυνατή προσπάθεια για να διασφαλιστεί ότι η καθοδήγηση αυτή θα είναι χρήσιμη για ένα ευρύ φάσμα δημοτικών αρχών, με διαφορετικά επίπεδα χωρητικότητας και οργανωτική δομή. Ωστόσο, η ικανότητα εφαρμογής των ευρημάτων και των συστάσεων αυτής της καθοδήγησης θα εξαρτηθεί από την κλίμακα και την πυκνότητα μιας πόλης, τη διακυβέρνηση, τις οργανωτικές δομές, τη στάση απέναντι σε νέες ιδέες και τις καινοτόμες προσεγγίσεις, την υπάρχουσα ικανότητα και τους διαθέσιμους πόρους.

### 3. Ρυθμιστικό περιβάλλον, στρατηγική και διακυβέρνηση

Καταρχήν, στο παρόν κεφάλαιο εξετάζονται οι πολιτικές και η νομοθεσία, που εκπονούνται σε επίπεδο ΕΕ και σε επίπεδο κρατών μελών και αφορούν στη χρηματοδότηση έργων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας. Εν συνεχεία, το παρόν κεφάλαιο εντοπίζει τις τρέχουσες τάσεις στη χρηματοδότηση των έργων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας σε μικρές-μεσαίες

πόλεις.

#### 3.1. Νομικό και κανονιστικό πλαίσιο: η ΕΕ

Μετά την πρόσφατη οικονομική κρίση, η ΕΕ ενέκρινε πάνω από 40 νέα νομοθετήματα για τη χρηματοδότηση της αποκατάστασης της χρηματοπιστωτικής σταθερότητας και της εμπιστοσύνης στην αγορά (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2016). Η δημοσιονομική νομοθεσία και οι κανονισμοί παρέχουν στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο την εξουσία να αποφεύγει τις δαπάνες για έργα που δεν πληρούν τους κανόνες που καθορίζονται στα πλαίσια αυτά (Ευρωπαϊκή Ένωση, 2017). Όσον αφορά στις μεταφορές και την κινητικότητα, υπάρχουν διάφορα νομοθετικά και κανονιστικά πλαίσια που καθορίζουν λεπτομερώς τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να δαπανηθούν αυτά τα κονδύλια της ΕΕ.

Από τη δέσμευση της ΕΕ το 2013 για την ενθάρρυνση των βιώσιμων πρωτοβουλιών στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας, έχουν θεσπιστεί επίσης περισσότεροι αντίστοιχοι νόμοι και ρυθμιστικά πλαίσια. Προκειμένου να επιτευχθεί χρηματοδότηση για έργα μεταφορών και κινητικότητας, έχουν αυξηθεί τα κριτήρια σχετικά με την περιβαλλοντική βιωσιμότητα του έργου. Υπάρχει μια σειρά επιλογών χρηματοδότησης και χρηματοδότησης για έργα στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας, όπως το «Ευρωπαϊκό Ταμείο Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων» ([European Structural and Investment Fund ESIF](#)), η Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» ([Connecting Europe Facility CEF](#)) και το «Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων» ([European Fund for Strategic Investment](#)).

##### 3.1.1. Γενικός κανονισμός χρηματοδότησης

Ο κανονισμός (ΕΕ, ΕΥΡΑΤΟΜ) αριθ. 966/2012 ([Regulation \(EU, EURATOM\) No 966/2012](#)) είναι το κεντρικό νομοθετικό έγγραφο που καθορίζει τους δημοσιονομικούς κανόνες που ισχύουν για τον γενικό προϋπολογισμό της ΕΕ. Η χρηματοδότηση και η χρηματοδότηση όλων των ενεργειών στην ΕΕ πρέπει να συμμορφώνονται με αυτούς τους κανόνες.

Η περιφερειακή πολιτική [Regional Policy](#) (γνωστή και ως πολιτική συνοχής) και το επενδυτικό σχέδιο για την Ευρώπη ([Investment Plan for Europe](#)) αποτελούν τις κυριότερες επενδυτικές πολιτικές της ΕΕ, όπου δαπανάται το ένα τρίτο του προϋπολογισμού της ΕΕ. Η περιφερειακή πολιτική στοχεύει σε όλες τις περιφέρειες και τις πόλεις της ΕΕ και στηρίζει την οικονομική ανάπτυξη, την αειφόρο ανάπτυξη και την ποιότητα ζωής. Μία από τις βασικές προτεραιότητες της περιφερειακής πολιτικής για την περίοδο 2014-2020 είναι τα δίκτυα μεταφορών και ενέργειας, με ιδιαίτερη έμφαση στην «έξυπνη κινητικότητα, τις πολυτροπικές μεταφορές, τις καθαρές μεταφορές και την αστική κινητικότητα» (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2017c).

Το επενδυτικό σχέδιο για την Ευρώπη, το οποίο είναι γνωστό και ως σχέδιο Juncker, είναι ένα φιλόδοξο επενδυτικό σχέδιο υποδομών, το οποίο καθορίστηκε το 2013 και αποβλέπει στην απελευθέρωση πρόσθετων δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων για υποδομές, παρέχοντας εγγυήσεις και τεχνική υποστήριξη. Οι κύριοι στόχοι του σχεδίου είναι η "άρση των εμποδίων στις επενδύσεις" παροχή ορατότητας και τεχνικής βοήθειας σε επενδυτικά σχέδια · και να γίνει πιο έξυπνη χρήση των οικονομικών πόρων ". Υπάρχουν τρεις κεντρικοί πυλώνες στο Σχέδιο: το Ευρωπαϊκό Ταμείο για τις Στρατηγικές Επενδύσεις ([The European Fund for Strategic Investment EFSI](#)), το οποίο αποτελεί τον πυρήνα του επενδυτικού σχεδίου για την Ευρώπη. το [European Investment Project Portal / Investment Advisory Hub](#), που

παρέχει τεχνική βοήθεια σε επενδυτικά σχέδια και την άρση των ρυθμιστικών φραγμών σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο για τη βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2017c). Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/17 ([Regulation \(EU\) 2015/17](#)) ορίζει κανόνες σχετικά με το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων (EFSI), την Ευρωπαϊκή Πύλη του Επενδυτικού Έργου και τον Ευρωπαϊκό Χάρτη Συμβουλευτικών Υπηρεσιών για τις Επενδύσεις. Ο κανονισμός υπογραμμίζει ότι η χρηματοδότηση από το EFSI θα πρέπει να στηρίζει μόνο στρατηγικές επενδύσεις σε έργα που παρουσιάζουν κοινό ενδιαφέρον για τους στόχους της Ένωσης.

Για παράδειγμα, το EFSI υποστήριξε τον δήμο Las Palmas, Gran Canaria, για να εξασφαλίσει δάνειο ύψους 50 εκατ. Ευρώ από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για τη χρηματοδότηση ενός δικτύου λεωφορείων μεγάλης χωρητικότητας στον δήμο. Το έργο περιλαμβάνει μια νέα διαδρομή 11,7 χιλιομέτρων υψηλής χωρητικότητας με νέες λωρίδες ποδηλασίας και διεύρυνση πεζοδρομίων καθώς και 17 νέα υβριδικά και ηλεκτροκίνητα λεωφορεία. Αυτό το δάνειο δεν θα ήταν εφικτό χωρίς την εγγύηση του EFSI και των υπηρεσιών υποστήριξης από τον Κέντρο Συμβούλων Επενδύσεων που συνέβαλαν στην έναρξη του έργου.

### **3.1.2. Κανονισμός για τη χρηματοδότηση των μεταφορών και της κινητικότητας**

Μεγάλο μέρος της πρόσφατης νομοθεσίας για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε επίπεδο ΕΕ υπογραμμίζει τη σημασία της βιωσιμότητας. Η τελευταία νομοθεσία της ΕΕ σχετικά με τις μεταφορές και την κινητικότητα, η οποία παρέχει λεπτομέρειες για τον τρόπο με τον οποίο θα δαπανηθεί ο νέος προϋπολογισμός της ΕΕ, εγκρίθηκε το 2013. Πριν από αυτό το διάστημα, η νομοθεσία για τη χρηματοδότηση των έργων στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας από την ΕΕ δεν έκανε τίποτα για να ενθαρρύνει την «πράσινη» κινητικότητα, και γενικά απέτυχε να εξετάσει τις επιπτώσεις των ατμοσφαιρικών ρύπων, της χρήσης γης και των αερίων θερμοκηπίου που προκαλούνται από τις μεταφορές. Ωστόσο, το 2013 η ΕΕ δεσμεύτηκε ότι τουλάχιστον 20% του προϋπολογισμού της ΕΕ για ένα τρισεκατομμύριο ευρώ για την περίοδο 2014-2020 θα δαπανηθούν για τους στόχους προσαρμογής και προστασίας του κλίματος, από τους οποίους θα διατεθούν εκατό δισεκατομμύρια ευρώ για βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα (Μεταφορές και Περιβάλλον, 2017). Έκτοτε, η νομοθεσία της ΕΕ για τη χρηματοδότηση των μεταφορών και την κινητικότητα και τη χρηματοδότηση έχει επικεντρωθεί περισσότερο στις βιώσιμες μεταφορές και την κινητικότητα.

Η διευκόλυνση **«Συνδέοντας την Ευρώπη»** ([Connecting Europe Facility CEF](#)) είναι το κύριο χρηματοδοτικό εργαλείο για τη χρηματοδότηση σχεδίων μεταφορών και κινητικότητας σε επίπεδο ΕΕ. Το CEF ξεκίνησε για πρώτη φορά το 2014 και έχει διαθέσει πόρους για τις ευρωπαϊκές μεταφορές, την ενέργεια και τις ψηφιακές υποδομές. Το μεγαλύτερο μέρος αυτής της χρηματοδότησης, πέραν των είκοσι τεσσάρων δισεκατομμυρίων ευρώ για την περίοδο 2014-2020, διατέθηκε στις ευρωπαϊκές μεταφορές (Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών), εκ των οποίων περίπου ένδεκα δισεκατομμύρια ευρώ θα διατεθούν μόνο για έργα στα κράτη μέλη που είναι επιλέξιμα για το Ταμείο Συνοχής.

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 ([Regulation \(EU\) No 1316/2013](#)) καθορίζει τους κανόνες για τη χρήση του CEF. Ο κανονισμός δίνει ιδιαίτερη έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα και στις μεταφορές και τα έργα μεταφορών και κινητικότητας είναι επιλέξιμα για χρηματοδότηση από το CEF μόνο εάν πληρούν τα κριτήρια για αύξηση των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς και προωθούν μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Υπάρχει επίσης μια νομική απαίτηση για κοινωνικοοικονομικές εκτιμήσεις κόστους-οφέλους που πρέπει να πραγματοποιηθούν για όλα τα σχέδια που αφορούν στη χρήση αυτού του ταμείου. Τούτο αποδεικνύει ότι το σχέδιο σχεδιάζεται σύμφωνα με όλη την εθνική και την κοινοτική περιβαλλοντική νομοθεσία και με αποτελεσματικό τρόπο από πλευράς πόρων.

Ο κανονισμός (ΕΕ) 1315/2013 ([Regulation \(EU\) 1315/2013](#)) καλύπτει τους κανόνες χρηματοδότησης του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (Trans-European Transport

Network (TEN-T), συμπεριλαμβανομένου του τύπου των έργων TEN-T στα οποία μπορεί να επενδύσει η ΕΕ. Σχέδια που πληρούν τους στόχους της ΕΕ και συμβάλλουν στο TEN-T, είναι επιλέξιμα για χρηματοδοτική συνδρομή της Ένωσης. Ο κανονισμός ορίζει ότι κάθε δύο χρόνια, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να δημοσιεύει έκθεση προόδου σχετικά με το πού δαπανήθηκε η οικονομική βοήθεια για τα TEN-T. Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να περιγράψει πώς οι δαπάνες για κάθε έργο υποστηρίζουν με συνεκτικό τρόπο τις κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ, σύμφωνα με τους στόχους και τις προτεραιότητές αυτών.

Παρόλο που υπάρχει λίγη νομοθεσία σχετικά με τη χρηματοδότηση βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας ειδικότερα, υπάρχει μεγάλη νομοθεσία που καλύπτει τη χρηματοδότηση των μεταφορών και εστιάζει σε μεγάλο βαθμό στην αύξηση της βιωσιμότητας αυτών των μεταφορών. Τα επιλεγμένα παραδείγματα νομοθεσίας για τη χρηματοδότηση από την ΕΕ σε γενικό και ειδικό επίπεδο μεταφορών επιλέχθηκαν για να αποδείξουν το ευρύ φάσμα και τη σημασία της νομοθεσίας χρηματοδότησης από την ΕΕ και το επίκεντρό της στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και των μεταφορών.

## **3.2. Νομικό και κανονιστικό πλαίσιο: κράτη μέλη της ΕΕ**

Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ υποχρεούνται να ενσωματώσουν τις οδηγίες χρηματοδότησης σε επίπεδο ΕΕ στις εθνικές νομοθεσίες και να εγκρίνουν μέτρα που κοινοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Σε ορισμένες περιπτώσεις, για να είναι οι εν λόγω νόμοι πλήρως αποτελεσματικοί, απαιτείται η θέσπιση μέτρων εφαρμογής σε εθνικό επίπεδο στα κράτη μέλη της ΕΕ (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2017β).

Το κεφάλαιο αυτό αναδεικνύει τα κανονιστικά και νομικά πλαίσια που εφαρμόστηκαν σε διάφορα κράτη μέλη της ΕΕ, πρώτον, από την αναθεώρηση των νομικών και ρυθμιστικών πλαισίων για γενικές επενδύσεις που έχουν πραγματοποιηθεί σε αυτές τις χώρες, ακολουθούμενη από συζήτηση νομικών και κανονιστικών πλαισίων που είναι περισσότερο ειδικά για τις επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας, ιδίως στις βιώσιμες μεταφορές και την κινητικότητα.

### **3.2.1. Γενικός κανονισμός χρηματοδότησης**

Στα κράτη μέλη, υπάρχουν διάφορα είδη νομικών και κανονιστικών πλαισίων, τα οποία διέπουν τη χρηματοδότηση και τις επενδύσεις από τις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές, καθώς και από ιδιωτικούς οργανισμούς. Εκτός από τους νόμους περί χρηματοδότησης, ορισμένα κράτη μέλη διαθέτουν ειδικά ρυθμιστικά όργανα που ρυθμίζουν αυτούς τους νόμους.

Λεπτομέρειες σχετικά με τα συγκεκριμένα παραδείγματα ρύθμισης για τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα στα κράτη μέλη της ΕΕ περιέχονται στο Παράρτημα Α.

### **3.2.2. Κανονισμός για τη χρηματοδότηση των μεταφορών και της κινητικότητας**

Οι νόμοι και οι κανονισμοί που διέπουν τις επενδύσεις και τη χρηματοδότηση έργων μεταφορών και κινητικότητας ποικίλλουν σημαντικά από χώρα σε χώρα. Σε ορισμένα κράτη μέλη της ΕΕ όπως η Ελλάδα, φαίνεται ότι υπάρχει έλλειψη νόμων και κανονισμών που σχετίζονται άμεσα με τη χρηματοδότηση των μεταφορών και της κινητικότητας, ιδίως όσον αφορά στις βιώσιμες μεταφορές και τη χρηματοδότηση της κινητικότητας. Από την άλλη πλευρά, ορισμένα κράτη μέλη της ΕΕ με έντονη εστίαση στη βιωσιμότητα διαθέτουν νόμους και κανονισμούς σχετικά με τη χρηματοδότηση βιώσιμων μεταφορών και προγραμμάτων κινητικότητας.

Σε πολλά κράτη μέλη της ΕΕ υπάρχουν έγκυρα όργανα που ρυθμίζουν τις μεταφορές και την κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένου του τρόπου με τον οποίο χρηματοδοτείται.

Οι εθνικοί νόμοι και τα κανονιστικά πλαίσια σε σχέση με τις μεταφορές θεσπίζουν συχνά μέτρα σχετικά με τη χρηματοδότηση και τις επενδύσεις. Ωστόσο, ακόμη και αν υπάρχουν κανονισμοί που διέπουν τις επενδύσεις στις μεταφορές και την κινητικότητα, θα μπορούσαν

να είναι παρωχημένες και να μην είναι πάντοτε κατάλληλες για την αποστολή της ανάγκης για επενδύσεις σε βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα.

Συνολικά, παρά τους διάφορους νόμους σχετικά με τη χρηματοδότηση των μεταφορών και της κινητικότητας στα κράτη μέλη της ΕΕ, φαίνεται ότι ένα σημαντικό ποσοστό χρηματοδότησης για βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα δεν ελέγχεται από νομικά και κανονιστικά πλαίσια. Για τα βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας, λαμβάνεται χρηματοδότηση από κάθε οργανισμό που είναι πρόθυμος να επενδύσει στο έργο και υπάρχουν λίγοι νόμοι που συνδέονται με τον τόπο χρηματοδότησης και τον τρόπο με τον οποίο διανέμεται.

Στα περισσότερα κράτη μέλη, τα εθνικά κονδύλια για τις μεταφορές και την κινητικότητα δαπανώνται σύμφωνα με τις εθνικές επενδυτικές στρατηγικές που καθορίζουν τις προτεραιότητες για επενδύσεις στον τομέα αυτό. Πιο πρόσφατα, οι εθνικές επενδυτικές στρατηγικές επικεντρώθηκαν περισσότερο στις βιώσιμες μεταφορές και την κινητικότητα.

Γενικά, μολονότι υπάρχουν λίγες νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις σχετικά με τη χρηματοδότηση των έργων στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας, ιδίως εκείνων που είναι βιώσιμα, υπάρχει ένα μεγάλο νομικό και κανονιστικό πλαίσιο όσον αφορά στη γενική χρηματοδότηση και τις επενδύσεις στα κράτη μέλη της ΕΕ. Επιπλέον, υπάρχουν διάφοροι έγκυροι φορείς που ελέγχουν και ρυθμίζουν τον τρόπο αποδοχής και χρηματοδότησης για έργα μεταφορών και κινητικότητας στα κράτη μέλη της ΕΕ. Επιπλέον, οι περισσότερες πηγές χρηματοδότησης για βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα ρυθμίζονται σύμφωνα με τα εθνικά επενδυτικά σχέδια και επομένως, παρά τα λίγα νομικά πλαίσια, υπάρχουν κανόνες για τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να δαπανηθούν διαφορετικοί τύποι χρηματοδότησης.

Λεπτομέρειες σχετικά με τα συγκεκριμένα παραδείγματα των νομοθετικών ρυθμίσεων σχετικά με τη χρηματοδότηση των μεταφορών και τη χρηματοδότηση της κινητικότητας στα κράτη μέλη της ΕΕ υπάρχουν στο προσάρτημα Α:

- Appendix A1 discussed transport related Finance Regulations in Germany and highlights the Municipal Transport Financing Act and the Urban Transport Development Concept VEK, which is an action plan for sustainable mobility.
- Appendix A2 mentions the the Regulatory Authority for Railways (RAS), which was set up in 2011 in Greece.
- Appendix A3 provides Italy-specific examples, including the national strategic plan.
- Appendix A4 talks about the general financial regulations (namely, the Financial Services Act 2012 and the Enterprise Act 2002) and transport related financial regulations in the UK (the Transport Investment Strategy).
- Appendix A5 gives an example from Romania, including the law no. 500/2002 regarding public finances, the law no. 273 on local public finances and the General Transport Master Plan of Romania (GTMP), which prioritises investments in the field of transport for all transport modes.
- Appendix A6 discusses the general and transport related financial regulations in Spain, including Law 22/2009 of financing schemes for Regions and Autonomous Cities.

### **3.3. Τρέχουσες τάσεις στις συνεργαζόμενες πόλεις**

Αυτό το κεφάλαιο εξετάζει πόσο οι πόλεις μικρού και μεσαίου μεγέθους χρηματοδοτούν επί του παρόντος βιώσιμα συστήματα μεταφορών και κινητικότητας δίνοντας μια γενική επισκόπηση της βιβλιογραφίας σχετικά με το θέμα. Λεπτομέρειες σχετικά με τα

παραδείγματα των σημερινών τάσεων στη χρηματοδότηση των βιώσιμων μεταφορών και της κινητικότητας στις πόλεις διατίθενται στο προσάρτημα Β. Οι πληροφορίες που παρουσιάζονται στο παρόν προσάρτημα προέρχονται από τα αποτελέσματα των ερευνών των πόλεων-εταίρων (που συλλέχθηκαν στο ΠΕ 2), καθώς και συνεντεύξεις που πραγματοποιήθηκαν με τις πόλεις-εταίρους στο πλαίσιο του ΠΕ4.

Παραδοσιακά, τα συστήματα χρηματοδότησης στις πόλεις ήταν σχεδόν εξ ολοκλήρου εξαρτώμενα από τη χρηματοδότηση από το εθνικό επίπεδο μέσω της φορολογίας. Οι δραστηριότητες υποδομής και πόλεων τείνουν να καλύπτονται από φόρο ακίνητης περιουσίας. Ωστόσο, πιο πρόσφατα, οι αυξημένοι δείκτες δημόσιου χρέους προς ΑΕΠ (increased public debt-to-GDP ratios), οι εσφαλμένες κατανομές πόρων λόγω πολιτικών παρεμβάσεων και τα δημόσια ελλείμματα οδήγησαν σε σημαντική μείωση της δημόσιας χρηματοδότησης σε εθνικό επίπεδο (OECD, 2014, Pagano & Perry, 2008). Ως αποτέλεσμα, οι δημοτικές και τοπικές κυβερνήσεις γνώρισαν μειωμένες πηγές χρηματοδότησης από τις εθνικές κυβερνήσεις και αναζητούν όλο και περισσότερο χρηματοδότηση από ένα ευρύτερο φάσμα μηχανισμών, δημόσιων και ιδιωτικών.

Τα σημερινά συστήματα χρηματοδότησης για βιώσιμες αστικές μεταφορές και κινητικότητα ποικίλλουν σημαντικά από πόλη σε πόλη. Το κεφάλαιο αυτό υπογραμμίζει τις πιο κοινές τάσεις στα σημερινά συστήματα χρηματοδότησης που χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση των συστημάτων βιώσιμης αστικής μεταφοράς και κινητικότητας στις πόλεις.

### **3.3.1. Χρηματοδότηση για τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα στις πόλεις**

Η ποικιλία των χρηματοδοτικών πόρων που χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση των δημοτικών μεταφορών και των συστημάτων κινητικότητας είναι πολύπλοκη λόγω των πολυάριθμων παραγόντων και των τρόπων που σχετίζονται με τον σχεδιασμό, την παροχή και τη λειτουργία της υποδομής. Ωστόσο, υπάρχει κυρίαρχη διάρθρωση της χρηματοδότησης των μεταφορών και της κινητικότητας για τους δήμους, η οποία περιλαμβάνει συνδυασμό δημόσιας και ιδιωτικής χρηματοδότησης από διαφορετικές πολιτικές κλίμακες (εθνικές, περιφερειακές, δημοτικές, τοπικές κ.λπ.). Αυτή η ενότητα παρέχει μια σύντομη επισκόπηση των τύπων δημόσιων και ιδιωτικών χρηματοδοτικών μηχανισμών που χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση βιώσιμων μεταφορών και προγραμμάτων κινητικότητας εντός των πόλεων.

#### **3.3.1.1. Συστήματα δημόσιας χρηματοδότησης**

Τα δημόσια οικονομικά ελέγχονται και κατανέμονται από την εθνική, περιφερειακή ή τοπική κυβέρνηση. Παρά τη μείωση των δημόσιων οικονομικών τον περασμένο αιώνα, οι δημόσιες αρχές εξακολουθούν να είναι ένας από τους κύριους φορείς που συμμετέχουν στη χρηματοδότηση των συστημάτων αστικών μεταφορών και κινητικότητας. Τα διάφορα επίπεδα δημόσιας εξουσίας στην πολιτική ιεραρχία μιας χώρας διαδραματίζουν ξεχωριστούς ρόλους στη χρηματοδότηση των μεταφορών και της κινητικότητας. Σε σύγκριση με άλλες πόλεις, οι μεγαλύτερες και πρωτεύουσες τείνουν να λαμβάνουν μεγαλύτερο ποσοστό χρηματοδότησης από την κεντρική κυβέρνηση λόγω της πολιτικής προσοχής. Η χρηματοδότηση των αστικών μεταφορών και της κινητικότητας στις περισσότερες άλλες πόλεις είναι συχνά ευθύνη των περιφερειακών ή δημοτικών κυβερνήσεων, με μόνο κάποιο βαθμό χρηματοδότησης από την κεντρική κυβέρνηση, αν και αυτό ποικίλλει ανάλογα με τις χώρες και τις γεωπολιτικές δομές τους (Παγκόσμια Τράπεζα)

Τα δημόσια οικονομικά τείνουν να προέρχονται από πολλαπλές πηγές, ως εξής:

- **Φορολογία (εθνικό, περιφερειακό, δημοτικό ή τοπικό επίπεδο):** Η εθνική φορολογία αποτελεί υποχρεωτική εισφορά στα έσοδα της πολιτικής δικαιοδοσίας που επιβάλλει η κυβέρνηση σε περιουσιακά στοιχεία όπως το εισόδημα των εργαζομένων, η ιδιοκτησία των οχημάτων, η βενζίνη και η περιουσία. Η φορολόγηση σε τοπικό επίπεδο περιλαμβάνει τους φόρους ρύπων και τους ειδικούς φόρους μισθωτών υπηρεσιών, οι οποίοι ξεκινούν από τις τοπικές αρχές (Ubbels et al., 2004, Παγκόσμια



Τράπεζα), για παράδειγμα το σύστημα «Versement Transport» στη Γαλλία, Το σύστημα "Vale-Transporte" στη Βραζιλία είναι φορολογικά συστήματα που λειτουργούν σε τοπικό επίπεδο, όπου οι εργοδότες υποχρεούνται να χρηματοδοτούν μέρος των εξόδων μετακίνησης των υπαλλήλων τους (Παγκόσμια Τράπεζα).

- *Χρηματοδότηση Value capture (VC)*: Το VC είναι ένας μηχανισμός με τον οποίο ο οργανισμός που είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη νέων υποδομών λαμβάνει χρηματική συνεισφορά από τοπικούς δικαιούχους (όπως ιδιοκτήτες ακινήτων και κατασκευαστές γης) για τη χρηματοδότηση του έργου υποδομής (Enoch, Potter & Ison, 2005). Οι ιδιοκτήτες και οι υπεύθυνοι ανάπτυξης τοπικής ιδιοκτησίας αναμένεται να επωφεληθούν από την αύξηση των τιμών της γης και της παρουσίας στην περιοχή που περιβάλλει τη νέα υποδομή, ενώ η VC στοχεύει να συλλάβει μέρος αυτής της αξίας. Για παράδειγμα, για την ανάπτυξη της γραμμής Jubilee, οι υπεύθυνοι ανάπτυξης στην Canary Wharf έδωσαν συνεισφορά ύψους 400 εκατομμυρίων λιρών στερλινών για το κόστος κατασκευής της γραμμής Jubilee Line (Enoch et al., 2005).
- *Τέλη και χρεώσεις χρηστών (User fees and charges)*: Τα τέλη και οι χρεώσεις των χρηστών είναι είτε χρεώσεις που επιβάλλονται στους χρήστες των υποδομών και των υπηρεσιών μεταφορών, είτε χρεώσεις για μη συμβατή χρήση υποδομών και υπηρεσιών. Τα τέλη και οι χρεώσεις των χρηστών μπορούν να περιλαμβάνουν χρεώσεις συμφόρησης, οδικά τέλη, οδικά πρόστιμα, εισιτήρια λεωφορείων και σιδηροδρόμων ή τέλη στάθμευσης. Για παράδειγμα, μια αρκετά πρόσφατη πρωτοβουλία στο Λονδίνο ήταν το τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης του κεντρικού Λονδίνου (Central London Congestion Charge), η οποία συνέβαλε στη χρηματοδότηση της αναβάθμισης των υπηρεσιών λεωφορείων για την κάλυψη της αύξησης των επιβατών που συνδέεται με τη μείωση κατά 20% της οδικής κυκλοφορίας που επιτεύχθηκε από το τέλος συμφόρησης (Enoch et al., 2005).
- *Χρηματοδότηση από την ΕΕ*: Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρέχει χρηματοδοτική στήριξη σε πόλεις της ΕΕ μέσω ενός ευρέος φάσματος χρηματοδοτικών μέσων, όπως επιχορηγήσεις για την υποστήριξη σχεδίων, προσφορά δημόσιων συμβάσεων και παροχή στήριξης από τον προϋπολογισμό. Οι επιδοτήσεις της ΕΕ είναι άμεσες χρηματοδοτικές συνεισφορές και προέρχονται από πόρους όπως η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) και το Ταμείο Συνοχής. Οι συμβάσεις ανατίθενται μέσω διαγωνισμού για την αγορά προμηθειών, υπηρεσιών ή έργων για δραστηριότητες που συμβάλλουν άμεσα σε συγκεκριμένους αναπτυξιακούς στόχους που ορίζει η ΕΕ και περιλαμβάνουν μηχανισμούς όπως η κοινή ευρωπαϊκή στήριξη για βιώσιμες επενδύσεις σε αστικές περιοχές (JESSICA) και το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2017α). Το JESSICA υποστηρίζει την αιεφόρο αστική ανάπτυξη και ανάπτυξη μέσω μηχανισμών χρηματοοικονομικής τεχνικής, ενώ το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» είναι το χρηματοδοτικό μέσο που χρησιμοποιείται για την υλοποίηση της Ένωσης Καινοτομίας, μια εμβληματική πρωτοβουλία της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» που στοχεύει στην εξασφάλιση της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης. Η στήριξη του προϋπολογισμού και του τομέα αποτελείται από μεταφορές χρημάτων από τον προϋπολογισμό της ΕΕ σε εθνικό ταμείο και βοηθά στην υλοποίηση έργων που προσδιορίζονται από τις ίδιες τις χώρες.

### 3.3.1.2. Ιδιωτικά συστήματα χρηματοδότησης

Ιδιωτική χρηματοδότηση είναι η χρηματοδότηση που διατίθεται από τον ιδιωτικό τομέα, όπου οι ιδιωτικές επιχειρήσεις έχουν αναλάβει τη σύμβαση για την ολοκλήρωση ή τη διαχείριση δημόσιων έργων ή όταν κινητοποιούνται κεφάλαια από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Οι ιδιωτικές επενδύσεις σε συστήματα και υποδομές μεταφορών και κινητικότητας αυξήθηκαν κατά την τελευταία δεκαετία ως αποτέλεσμα της μείωσης των δημόσιων δαπανών. Σε γενικές

γραμμές, όταν μια υπηρεσία δημόσιων συγκοινωνιών προωθείται στον ιδιωτικό τομέα, η χρηματοδότηση των οχημάτων και της υποστηρικτικής τους υποδομής τείνει να γίνει ευθύνη του franchise (World Bank, nd).

Η ιδιωτική χρηματοδότηση τείνει να προέρχεται από πολλαπλές πηγές, με την πλειονότητα της ιδιωτικής χρηματοδότησης για βιώσιμα συστήματα μεταφορών και κινητικότητας σε πόλεις να προέρχονται από τράπεζες και ιδρύματα. Οι τράπεζες και τα ιδρύματα παρέχουν προκαταβολικές κεφαλαιακές επενδύσεις (δάνεια) για τη χρηματοδότηση των έργων που χρειάζεται μια πόλη, αλλά απαιτούν προβλέψιμες ροές εσόδων σε αντάλλαγμα της υποστήριξης αυτών των έργων (BBA, 2015).

### 3.3.1.3. Συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ)

Οι συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) είναι συμβατικές συμφωνίες μεταξύ δημόσιας υπηρεσίας (ομοσπονδιακής, κρατικής ή τοπικής) και οντότητας του ιδιωτικού τομέα. Μέσα από αυτή τη συμφωνία, και οι δύο οντότητες συμφωνούν να μοιραστούν τις δεξιότητές τους και τα περιουσιακά τους στοιχεία για την παροχή υπηρεσίας ευκολίας για τη χρήση του ευρέος κοινού. Οι ιδιωτικές επιχειρήσεις θεωρούν τις ΣΔΙΤ ως επιλογή χαμηλότερου κινδύνου σε σύγκριση με τις ιδιωτικές επενδύσεις, ενώ οι δημόσιοι οργανισμοί επωφελοούνται από τις επενδύσεις κεφαλαίου.

Η προσέγγιση των ΣΔΙΤ υιοθετείται ολοένα και περισσότερο για την παροχή νέων επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών και είναι καθιερωμένη σε ολόκληρη την Ευρώπη. Τα διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα προωθούν επίσης όλο και περισσότερο αυτήν την προσέγγιση για τη χρηματοδότηση της ανάπτυξης. Για παράδειγμα, η προσπάθεια της Παγκόσμιας Τράπεζας για τη μεγιστοποίηση της χρηματοδότησης για την ανάπτυξη (MFD) επιδιώκει να ωθήσει τον ιδιωτικό τομέα και να βελτιστοποιήσει τη χρήση ανεπαρκών δημόσιων πόρων για τη χρηματοδότηση αναπτυξιακών έργων που στοχεύουν στην αειφόρο αστική κινητικότητα.

### 3.3.2. Περίληψη

Τα σημερινά συστήματα χρηματοδότησης στις πόλεις, τα οποία χρησίμευαν για τη χρηματοδότηση βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας, τείνουν να περιλαμβάνουν δημόσια και ιδιωτικά κεφάλαια, αν και τα είδη δημόσιας και ιδιωτικής χρηματοδότησης τείνουν να διαφέρουν από πόλη σε πόλη. Η υπάρχουσα βιβλιογραφία δείχνει ότι οι περισσότερες πόλεις λαμβάνουν κάποιο επίπεδο εθνικής χρηματοδότησης, παρόλο που οι μικρές έως μεσαίες πόλεις τείνουν να λαμβάνουν πολύ λιγότερη εθνική χρηματοδότηση σε σύγκριση με τις μεγαλύτερες πόλεις. Ωστόσο, όπως φαίνεται στο Παράρτημα Β, οι απαντήσεις της έρευνας που ελήφθησαν στο ΠΕ2 δείχνουν ότι η χρηματοδότηση στις πόλεις-εταίρους προέρχεται από εθνικές, περιφερειακές ή κοινοτικές πηγές. Οι πρόσθετες ερωτήσεις που τέθηκαν στους εταίρους της πόλης στο πλαίσιο της δράσης 4.1 υπογράμμισαν επίσης περαιτέρω πού προέρχεται συγκεκριμένα αυτή η εθνική, περιφερειακή και κοινοτική χρηματοδότηση. Για παράδειγμα, η Alba Iulia τείνει να βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στη χρηματοδότηση της ΕΕ για τη χρηματοδότηση βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας, υποβάλλοντας διάφορες επιχορηγήσεις και προγράμματα της ΕΕ, ενώ η Στουτγάρδη, η οποία είναι μια πολύ μεγαλύτερη πόλη, τείνει να βασίζεται περισσότερο στην τοπική χρηματοδότηση από τον δημοτικό προϋπολογισμό.

## 4. Καινοτόμες προσεγγίσεις

### 4.1. Καινοτόμες οικονομικές αρχές

Για τους σκοπούς αυτού του Οδηγού, η «καινοτόμος χρηματοδότηση» αναφέρεται σε μηχανισμούς χρηματοδότησης που είναι δημιουργικοί, κινητοποιούν, κυβερνούν ή διανέμουν κεφάλαια με τρόπους που ξεπερνούν τις παραδοσιακές διαδικασίες χρηματοδότησης. Η καινοτόμος χρηματοδότηση περιλαμβάνει πρακτικές χρηματοδότησης που δεν έχουν εφαρμοστεί προηγουμένως για βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα. Περιλαμβάνει επίσης μηχανισμούς που μπορεί να είναι καθιερωμένοι και παραδοσιακοί σε ορισμένες πόλεις, αλλά δεν έχουν εφαρμοστεί ευρέως σε άλλες ευρωπαϊκές μικρές-μεσαίες πόλεις.

Οι αρχές που χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της καταλληλότητας και της εφαρμογής των αναγνωρισμένων Καινοτόμων Χρηματοδοτικών Μηχανισμών έχουν ως εξής:

- Περιβαλλοντική βιωσιμότητα - οι μηχανισμοί θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την υποστήριξη επενδύσεων προς εναλλακτικές λύσεις στις μεταφορές και την κινητικότητα με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα,
- Οικονομική βιωσιμότητα - οι μηχανισμοί δεν έχουν αρνητικό αντίκτυπο στην ικανότητα των πόλεων των πόλεων να συνεργαστούν με άλλους δημόσιους φορείς και ιδιωτικούς οργανισμούς ή να προσελκύσουν χρηματοδότηση από άλλες πηγές.
- Συμπληρωματικότητα - οι μηχανισμοί θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν με άλλους μηχανισμούς χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των παραδοσιακών πηγών χρηματοδότησης και των δημόσιων εσόδων.
- Επεκτασιμότητα - οι μηχανισμοί θα μπορούσαν να αναπαραχθούν και να επεκταθούν σε άλλες πόλεις της ΕΕ.
- Αποτελεσματικότητα - οι μηχανισμοί έχουν τη δυνατότητα να γεφυρώσουν ελλείψεις χρηματοδότησης ή / και να δημιουργήσουν νέες πηγές χρηματοδότησης.
- Καινοτομία - οι μηχανισμοί διαθέτουν νέες μεθόδους που είναι προηγμένες και πρωτότυπες.

### 4.2. Σημασία των καινοτόμων προσεγγίσεων χρηματοδότησης

Το όραμα της ευρωπαϊκής «πόλης του αύριο» είναι ένας χώρος περιβαλλοντικής, οικολογικής και πράσινης αναγέννησης, που απαιτεί μια νέα ισορροπία μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών τρόπων μεταφοράς και κινητικότητας. Για να επιτευχθεί αυτή η ισορροπία, η ΕΕ ενθαρρύνει ενεργά τις μικρές και μεσαίες πόλεις για την προώθηση της αειφόρου και υγιούς κινητικότητας και την ενσωμάτωση πολυτροπικών (multi-modal) συστημάτων μεταφορών (Ευρωπαϊκή Ένωση, 2011 · AFD & MEDDE, 2014).

Ωστόσο, κυρίως λόγω της μεγάλης ύφεσης και των επακόλουθων πολιτικών μείωσης των εθνικών κυβερνητικών ελλειμμάτων, οι τοπικές κυβερνήσεις είδαν τους προϋπολογισμούς τους να μειώνονται κατά την τελευταία δεκαετία. Τα αυξημένα επίπεδα αβεβαιότητας στην αγορά μείωσαν σημαντικά τη διαθεσιμότητα τόσο του δημόσιου όσο και του ιδιωτικού τομέα (OECD, 2014). Ως αποτέλεσμα, οι τρέχουσες επενδυτικές ροές ήταν σε μεγάλο βαθμό ανεπαρκείς για την κάλυψη των αναγκών υποδομής μεταφορών και κινητικότητας για την υποστήριξη των περιβαλλοντικών στόχων της ΕΕ, της οικονομικής ανάπτυξης και των κοινωνικών στόχων. Επιπλέον, σε ολόκληρη την Ευρώπη, οι αρμοδιότητες που συνδέονται με τη χρηματοδότηση και τη λειτουργία των υποδομών μεταφορών και κινητικότητας μεταφέρονται ολοένα και περισσότερο στις τοπικές και περιφερειακές κυβερνήσεις. Εν τω μεταξύ, οι πόλεις αντιμετωπίζουν αυξανόμενη πίεση στις υπηρεσίες τους λόγω της αύξησης του πληθυσμού και της αστικοποίησης, ενώ βιώνουν περικοπές στις παραδοσιακές πηγές

χρηματοδότησης. Τα καινοτόμα χρηματοδοτικά μέτρα και μέσα είναι καθοριστικής σημασίας για την υπέρβαση αυτού του κενού χρηματοδότησης, βοηθώντας τις τοπικές αρχές να διαφοροποιήσουν τις εισροές τους.

Επιπλέον, οι επενδυτές που ενδέχεται να έχουν επενδύσει στο παρελθόν σε προγράμματα μεταφορών και κινητικότητας είναι απρόθυμοι να επενδύσουν σε βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας, καθώς δεν αναμένουν επαρκή οικονομική απόδοση. Οι επενδυτές είναι καλοί στην κατανόηση ενός συγκεκριμένου περιουσιακού στοιχείου, όπως ενός σταθμού ηλεκτροπαραγωγής ή ενός διοδίου, αλλά όταν τα οφέλη είναι διάχυτα, όπως η αυξημένη ανταγωνιστικότητα των πόλεων, η οικονομική ανάπτυξη ή η αποδοτική χρήση ενός σπάνιου πλουτοπαραγωγικού πόρου, τα πιθανά χρηματικά οφέλη είναι λιγότερο σαφή και, ως εκ τούτου, λιγότερο ελκυστική λύση για έναν επενδυτή. Αυτή η αντίληψη τείνει να διαμορφώνεται από διάφορους παράγοντες, όπως η αβεβαιότητα σχετικά με τις μελλοντικές τιμές ενέργειας, οι μακροπρόθεσμες καθυστερήσεις πριν από τη λήξη του έργου και η κερδοφορία και οι μεγάλες ποσότητες απαιτούμενων επενδύσεων (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013). Ως εκ τούτου, τα προγράμματα βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας τείνουν να εμπίπτουν στην κατηγορία των επικίνδυνων «οικονομικά μη-αποδοτικών» έργων.

Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο οι καινοτόμες προσεγγίσεις χρηματοδότησης είναι σημαντικές και θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την κάλυψη του χάσματος των κεφαλαίων που προκλήθηκε από τη μειωμένη χρηματοδότηση από τους επενδυτές. Η καινοτόμος χρηματοδότηση μπορεί να μειώσει τον εκτιμώμενο παράγοντα κινδύνου που συνδέεται με βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας και μπορεί να προσφέρει πιο επαρκή, αποτελεσματικά και σταθερά κεφάλαια σε σύγκριση με τις παραδοσιακές δημοσιονομικές επενδύσεις (Ευρωπαϊκή Ένωση, 2011 · Sun, Li & Xie, 2014 · Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013)

## 5. Καινοτόμοι Χρηματοδοτικοί Μηχανισμοί

Αυτή η ενότητα συνοψίζει τους Καινοτόμους Μηχανισμούς Χρηματοδότησης που αναλύθηκαν κατά τη διάρκεια αυτής της μελέτης, με πλήρεις ανακοινώσεις που περιέχονται στο Παράρτημα Γ. Το Πλαίσιο Μηχανισμών Χρηματοδότησης παρουσιάζεται στο Σχήμα 1, και δείχνει ποιοι καινοτόμοι μηχανισμοί χρηματοδότησης ταιριάζουν καλύτερα σε συγκεκριμένους τύπους έργων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας. Το Σχήμα 2 προσφέρει μια οπτική απεικόνιση των μηχανισμών, ενώ οι Πίνακες 3 - 23 παρέχουν μια επισκόπηση όλων των Χρηματοδοτικών Μηχανισμών μαζί με ένα σύντομο οδηγό για εφαρμογή.

Ο πίνακας καταρτίστηκε με την επαγγελματική κρίση και τις διαθέσιμες πληροφορίες και είναι ενδεικτικός. Πρέπει να σημειωθεί ότι δεν καλύπτει όλα τα βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας που μπορούν να χρηματοδοτηθούν χρησιμοποιώντας τους προσδιορισμένους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς. Ορισμένοι από τους εντοπισθέντες μηχανισμούς χρηματοδότησης θα μπορούσαν επίσης να χρησιμοποιηθούν ενδεχομένως για άλλα προγράμματα βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας διαφορετικά από αυτά που αναφέρονται στον πίνακα. Η δυνατότητα εφαρμογής των εντοπισθέντων μηχανισμών χρηματοδότησης θα εξαρτηθεί από το τοπικό πλαίσιο και θα καθορίζεται από την ισχύουσα νομοθεσία και πολιτική, από εθνικά και τοπικά σχέδια βιώσιμης κινητικότητας, καθώς και από πολιτική βούληση εντός της διοίκησης της μικρές-μεσαίες πόλης.

		Financing Mechanism																				
		Congestion Charge	Municipal Green Bonds	Crowdfunding	Stamp Duty Land Tax	Lottery Funding	Voluntary Capture	HGV Charging Schemes	Workplace Parking Levy	Community Infrastructure Levy	Advertising, Sponsorship and Naming Rights	Collaborating with Other Cities, Research Consortia and Private Companies	Citizen Cooperatives	Emissions Trading	Planning Obligations/ Developer Contributions	Tax Increment Financing	Sales Tax	Toll Roads	Selling Expertise and Technical Know-how	Sale of Land and Property	Grants from Private Foundations and Trusts	Donations as Part of Consumer Purchases
Sustainable Transport or Mobility Measure	Park and Ride	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			
	Electric and Hybrid Buses	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓			
	Bus Priorities	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			
	Integrating Urban Freight	✓	✓			✓		✓	✓	✓		✓		✓			✓	✓	✓	✓		
	Cycle Parking and Storage	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Cycle Lanes	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Cycle Signage	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Bike Sharing System	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Pedestrian Crossings	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓		
	Pedestrian Footpaths	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓		
	Pedestrian Signage	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓		
	Car Sharing Scheme	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Car Pooling Scheme	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Public Electric Vehicle Charging Services	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Parking Management Systems	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓		
	Tram/ Light Rail	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
	Cable Cars	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
	Green Zones	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
	Trip Planning Systems (i.e. Mobile Travel Planning Apps)	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓		✓		✓			✓	✓	✓	✓		
	Personalised Travel Planning	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓		✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Improving Availability of Travel Information	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Improving Train, Bus, Tram Stations	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Improving Accessibility to Transport for Disabled	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Safety, Secureness and Awareness Schemes	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓		✓			✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
CCTV for Public Transport	✓	✓			✓		✓	✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓			
Street Lighting	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓					✓	✓	✓	✓			

Σχήμα 1 Ενδεικτικό πλέγμα μηχανισμών χρηματοδότησης

<p><b>Congestion Charge</b></p>	<p><b>Municipal Green Bonds</b></p>	<p><b>Civic Crowdfunding</b></p>
<p><b>Stamp Duty Land Tax (SDLT)</b></p>	<p><b>Lottery Funding</b></p>	<p><b>Voluntary Capture</b></p>
<p><b>HGV Charging Schemes</b></p>	<p><b>Workplace Parking Levy (WPL)</b></p>	<p><b>Community Infrastructure Levy (CIL)</b></p>

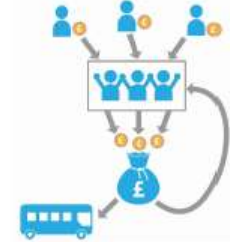
**Advertising, Sponsorship and Naming Rights**



**Collaborating with other cities, research consortia and private companies**



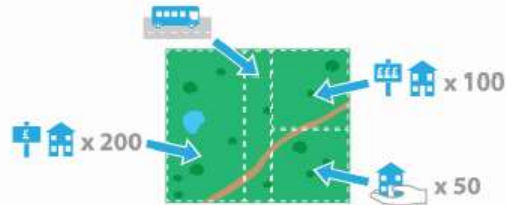
**Citizen Cooperatives**



**Emissions Trading**



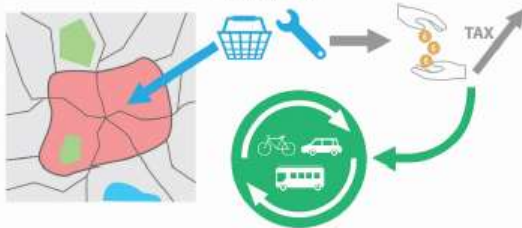
**Planning Obligations / Developer Contributions**



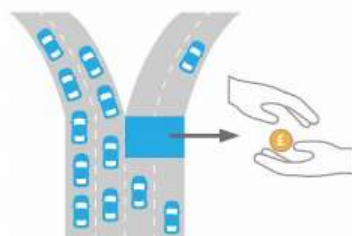
**Tax Increment Financing**



**Sales Tax**



**Toll Roads**



**Selling expertise and technical know-how**







Σχήμα 2 Οπτική απεικόνιση καινοτόμων μηχανισμών χρηματοδότησης

## 5.1. Τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης (congestion charge)

<b>Βασικά χαρακτηριστικά</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Προσαύξηση για άτομα που ταξιδεύουν με ιδιωτικά οχήματα σε ορισμένες περιοχές με συμφόρηση για να ενθαρρύνουν εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς ή διαδρομές.</li><li>• Αυξάνει τα πρόσθετα έσοδα για τα έργα μεταφορών και κινητικότητας, βελτιώνοντας παράλληλα τις περιβαλλοντικές συνθήκες, ανακουφίζοντας από τη συμφόρηση και μειώνοντας τους χρόνους ταξιδιού για τις οδικές μεταφορές.</li><li>• Η ισχυρή πολιτική υποστήριξη και η αποδοχή από το κοινό είναι καθοριστικής σημασίας για την επιτυχή εφαρμογή συστήματος «Τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης»</li></ul>
<b>Σύντομη περιγραφή</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ένα τέλος συμφόρησης είναι ένας μηχανισμός χρηματοδότησης και μια στρατηγική διαχείρισης της κινητικότητας που επιβαρύνει τους χρήστες δημόσιων υπηρεσιών ως αποτέλεσμα της υπερβολικής ζήτησης. Μια επιβάρυνση συμφόρησης για τη μεταφορά μπορεί να περιλαμβάνει υψηλότερες χρεώσεις αιχμής για τη χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς ή την τιμολόγηση των οδών για τη μείωση της συμφόρησης. Αγκαλιάζει μια προσέγγιση "stick" στη διαχείριση της κυκλοφορίας, χρησιμοποιώντας αρνητικά κίνητρα για να ενθαρρύνει τους χρήστες να αλλάξουν τη συμπεριφορά τους. Η χρέωση για τη συμφόρηση βοηθά στη διαχείριση της ζήτησης, επιτρέποντας τον έλεγχο της συμφόρησης χωρίς αύξηση της προσφοράς.</li></ul>
<b>Ελκυστικότητα</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ως πηγή σημαντικών πρόσθετων εσόδων, το «τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης» μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη χρηματοδότηση πρωτοβουλιών για τις μεταφορές και την κινητικότητα. Αυτό απαιτεί συγκεκριμένη συμβολή στις δημόσιες μεταφορές ή μια κυβερνητική δέσμευση / προϋπολογισμό που περιγράφει τις χρήσεις του τέλους συμφόρησης.</li><li>• Ενθαρρύνει τη μετατόπιση των τρόπων μεταφοράς και τη μείωση της χρήσης του οχήματος εντός καθορισμένων ορίων.</li><li>• Μειώνει την κυκλοφοριακή συμφόρηση κατά τις ώρες φόρτισης, γεγονός που επιτρέπει υγιέστερα περιβάλλοντα και ασφαλέστερο αστικό πυρήνα.</li><li>• Μειώνει την ποσότητα των ορυκτών καυσίμων που καταναλώνονται στη ζώνη φόρτισης της συμφόρησης.</li></ul>
<b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Η αποδοχή αποτελεί βασική μέριμνα για τη χρέωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Ο τρόπος με τον οποίο γίνονται αντιληπτές οι επιπτώσεις, ιδιαίτερα τα οφέλη, είναι καθοριστικής σημασίας.</li><li>• Οι δήμοι και οι εθνικές κυβερνήσεις δυσκολεύονται να σχεδιάσουν ένα πλάνο που να είναι αποτελεσματικό και δημόσια αποδεκτό. Αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την αποδυνάμωση των αρχικών προτάσεων.</li><li>• Προκειμένου να δημιουργηθούν σημαντικά κεφάλαια, τα οχήματα πρέπει να συνεχίσουν να οδηγούν εντός της ζώνης φόρτισης. Αυτό</li></ul>

	<p>έρχεται σε αντίθεση με τους πρωταρχικούς στόχους του μέτρου αυτού, δηλαδή την αποθάρρυνση των ατόμων από την οδήγηση.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Κίνδυνος διαρροής κυκλοφορίας σε περιοχές εκτός της ζώνης συμφόρησης.</li> <li>• Η εφαρμογή προκαλεί μεταβολή της ζήτησης άλλων τρόπων μεταφοράς. οι υπεύθυνοι σχεδιασμού των μεταφορών πρέπει να διασφαλίζουν ότι παρέχονται και / ή βελτιώνονται άλλες εναλλακτικές υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών.</li> <li>• Χωρίς συγκεκριμένα έργα και πρωτοβουλίες χρηματοδότησης, η χρέωση για τη συμφόρηση αποτελεί γενική πηγή κεφαλαίων για δημόσια έργα, και όχι πρωτοβουλίες που σχετίζονται με τις δημόσιες μεταφορές.</li> <li>• Απαιτεί υψηλό κόστος κεφαλαίου και λειτουργίας, ωστόσο αυτό μπορεί να αντισταθμιστεί από το εισόδημα που προκύπτει από την επιβάρυνση.</li> <li>• Απαιτεί από τις εθνικές κυβερνήσεις να επιτρέψουν τη χρέωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης μέσω της νομοθεσίας.</li> </ul>
<p><b>Οι περιπτώσιολογικές μελέτες</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης στο Λονδίνο</li> <li>• Τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης στο Γκέτεμποργκ</li> </ul>
<p><b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Το ποσό που χρεώνεται πρέπει να αντιστοιχεί στον τύπο των αστικών οχημάτων και τη συμβολή τους στην κυκλοφοριακή συμφόρηση.</li> <li>• Η εύρεση του σωστού τιμολογίου θα απαιτήσει προσεκτική εξέταση, καθώς πρέπει να είναι αρκετά υψηλή ώστε να ενθαρρύνει τη μεταβολή της συμπεριφοράς, αλλά δεν πρέπει να είναι υπερβολικά υψηλή για να ενθαρρύνει την έντονη αντίθεση.</li> <li>• Η χρήση αποτελεσματικής επικοινωνίας και μάρκετινγκ θα συγκεντρώσει υποστήριξη για το πρόγραμμα. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να το καταφέρουμε αυτό στην αρχή του έργου, καθώς οι προσδοκίες των πολιτών πρέπει να αντιμετωπιστούν νωρίς. • Το «τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης» θα είναι αποτελεσματικό μόνο εάν συνδυάζεται με βελτιωμένες υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών και κινητικότητας και αυξημένη εστίαση στις πρωτοβουλίες πεζοπορίας και ποδηλασίας.</li> <li>• Να υποθηκεύονται τα έσοδα από τα τέλη, έτσι ώστε να δαπανώνται άμεσα για τη βελτίωση των συστημάτων δημόσιας συγκοινωνίας και κινητικότητας της πόλης ή της περιοχής. Αυτό θα συμβάλει στη συγκέντρωση της δημόσιας υποστήριξης και θα ενθαρρύνει περαιτέρω την αλλαγή τρόπου μεταφοράς.</li> <li>• Εάν δεν έχει ήδη γίνει, ενδέχεται να απαιτείται από τις εθνικές κυβερνήσεις να δημιουργήσουν νέα νομοθεσία που θα επιτρέψει στους δήμους να εφαρμόσουν ένα σύστημα χρέωσης συμφόρησης. Μόλις επιτευχθεί αυτό, οι εθνικές κυβερνήσεις μπορούν να συνεργαστούν στενά με τους δήμους για τη δημιουργία κινήτρων από την κορυφή προς τα κάτω, π.χ. το Δυτικό Σουηδικό Ταμείο, το οποίο συνέβαλε στην προώθηση της τοπικής πολιτικής στήριξης για το σχέδιο.</li> <li>• Δημιουργία ισχυρών συνασπισμών μεταξύ οικονομικών, πολιτικών και περιβαλλοντικών ομάδων, προκειμένου να αναπτυχθεί δυναμική.</li> </ul>

	<p>Αυτό μπορεί να είναι ιδιαίτερα δύσκολο, καθώς οι κύριοι ενδιαφερόμενοι συχνά έχουν διαφορετικές προσδοκίες και επιθυμητά αποτελέσματα.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Η χρέωση της συμφόρησης μπορεί εύκολα να δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα, π.χ. μετατοπίζοντας τη συμφόρηση στις γειτονικές περιοχές. Απαιτείται μια μετα-ανάλυση του συστήματος μεταφορών και κινητικότητας της πόλης και μια στρατηγική άσκηση μοντελοποίησης προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι τοπικές συνθήκες.</li></ul>
--	--

### *Πίνακας 3 Τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης*

## 5.2. Δημοτικά πράσινα ομόλογα (Municipal Green bands)

<p><b>Βασικά χαρακτηριστικά</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Τα πράσινα ομόλογα είναι ένα χρηματοπιστωτικό μέσο που επιτρέπει θεσμικές επενδύσεις για έργα με περιβαλλοντικά οφέλη.</li> <li>• Τα πράσινα ομόλογα είναι ιδιαίτερα ελκυστικά για τους επενδυτές που ενσωματώνουν στην επενδυτική τους ανάλυση περιβαλλοντικά, κοινωνικά και διακυβερνητικά κριτήρια (environmental, social and governance ESG) (οι τρεις δείκτες που μετρούν τη βιωσιμότητα των επενδύσεων).</li> <li>• Τα πράσινα δημοτικά ομόλογα για βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας θα μπορούσαν ενδεχομένως να προσελκύσουν επενδυτές που δεν ενδιαφέρονται συνήθως για επενδύσεις σε δημοτικά ομόλογα και επιτρέπουν στους κατοίκους να επενδύουν σε προγράμματα βιώσιμης κινητικότητας στις δικές τους κοινότητες.</li> </ul>
<p><b>Σύντομη περιγραφή</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Στις χρηματοπιστωτικές αγορές, ένα ομόλογο κατηγοριοποιείται ως χρεωστικό μέσο, το οποίο επιτρέπει στον εκδότη να αντλεί κεφάλαια από επενδυτές. Ο εκδότης ενός ομολόγου οφείλει στον κάτοχο ομολογίων χρέος, του οποίου οφείλει να καταβάλει τόκους ή / και να εξοφλήσει τον κύριο υπόχρεο στην ημερομηνία λήξης. Τα ομόλογα σταθερής απόδοσης έχουν γενικά χαμηλότερο προφίλ κινδύνου σε σύγκριση με τα συμμετοχικά μέσα. Αυτό καθιστά τα ομόλογα πιο ελκυστικά για τους θεσμικούς επενδυτές που προσελκύνονται από σταθερές πληρωμές σε ένα επενδυτικό χρονοδιάγραμμα.</li> <li>• Τα πράσινα ομόλογα διαφέρουν από άλλα ομόλογα επειδή μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο για τη χρηματοδότηση έργων που λειτουργούν για την άμβλυνση της αλλαγής του κλίματος και την ανθεκτικότητα, η οποία περιλαμβάνει πρωτοβουλίες και έργα βιώσιμης κινητικότητας. Τα δημοτικά ομόλογα είναι ομόλογα που εκδίδονται από τις εθνικές κυβερνήσεις, τις τοπικές αρχές, τους περιφερειακούς οργανισμούς και άλλους κυβερνητικούς οργανισμούς για τη χρηματοδότηση καθημερινών πράξεων και νέων έργων.</li> <li>• Πολλοί επενδυτές προσελκύνονται από τα πράσινα ομόλογα λόγω της αυστηρής επιμέλειας και της διαφάνειας τους. Ο εκδότης Πράσινων Ομολόγων υπόκειται σε αυστηρούς κανονισμούς και πρέπει να αποδείξει στους επενδυτές πόσο πράσινα είναι τα έργα. Τα πράσινα ομόλογα είναι ιδιαίτερα ελκυστικά για τους επενδυτές που λαμβάνουν αποφάσεις βάσει κριτηρίων ESG, ακολουθούν την περιβαλλοντική ατζέντα ή / και έχουν ξεχωριστή κατηγορία περιουσιακών στοιχείων για επενδύσεις επικεντρωμένες στο κλίμα (Reichelt, 2010). Οι αγοραστές πράσινων ομολόγων περιλαμβάνουν ιδιωτικούς και δημόσιους επενδυτές, συνταξιοδοτικά ταμεία και ασφαλιστικές εταιρείες.</li> </ul>
<p><b>Ελκυστικότητα</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Τα πράσινα ομόλογα ενθαρρύνουν επενδύσεις σε βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας όπως ηλεκτρικά, υβριδικά, δημόσια, σιδηροδρομικά, μη μηχανοκίνητα, πολυτροπικά, υποδομές για οχήματα καθαρότητας ενέργειας και μείωση των επιβλαβών εκπομπών.</li> <li>• Οι επενδυτές εκτιμούν τη διαφάνεια των πράσινων ομολόγων.</li> <li>• Τα πράσινα δημοτικά ομόλογα που εκδίδονται για βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας μπορούν να προσελκύσουν επενδυτές που συνήθως δεν ενδιαφέρονται να επενδύσουν σε δημοτικά ομόλογα.</li> <li>• Μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση ή τη συγχρηματοδότηση μεγάλων έργων και των λειτουργικών δαπανών τους.</li> <li>• Τα πράσινα ομόλογα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη δέσμευση μικρότερων πράσινων έργων για την αύξηση της κλίμακας και της</li> </ul>

	<p>ελκυστικότητα τους για τους επενδυτές.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Η συνεργασία μεταξύ διαφόρων δημοτικών τμημάτων για την έκδοση Δημοτικών Πράσινων Ομολόγων θα μπορούσε να αποφέρει οφέλη για τις τοπικές αρχές. Οι δήμοι που πραγματοποίησαν αυτή την άσκηση το θεωρούν χρήσιμο για την ευθυγράμμιση της τοπικής κυβέρνησης ως θεσμού γύρω από την ατζέντα βιωσιμότητας.</li> </ul>
<b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Έλλειψη προτύπων και καθολικός ορισμός των Πράσινων Ομολόγων.</li> <li>• Έλλειψη πληροφόρησης και γνώσης της αγοράς από τις τοπικές αρχές, τις εθνικές κυβερνήσεις και τους επενδυτές.</li> <li>• Έλλειψη σαφούς προφίλ κινδύνου που συνδέεται με συγκεκριμένες πράσινες επενδύσεις.</li> <li>• Οι υποεθνικές κυβερνήσεις όπως οι δήμοι της πόλης έχουν γενικά χαμηλότερες αξιολογήσεις πιστοληπτικής ικανότητας από τις εθνικές κυβερνήσεις, καθώς ο κίνδυνος αθέτησης τους θεωρείται υψηλότερος.</li> <li>• Οι τοπικές κυβερνήσεις συχνά στερούνται νομοθετικής εξουσίας για την πρόσβαση στην αγορά ομολόγων. Αυτό θα μπορούσε να απαιτήσει από τις εθνικές κυβερνήσεις να θεσπίσουν νέα νομοθεσία που θα επιτρέπει την έκδοση των δημοτικών Πράσινων Ομολόγων.</li> <li>• Η έκδοση των Πράσινων Δημοτικών Ομολογίων απαιτεί ικανότητα και γνώση που συχνά στερούνται οι μικρές και μεσαίες δημοτικές αρχές.</li> <li>• Κατάλληλο για μεσαίες και μεγάλες πόλεις παρά για μικρές πόλεις λόγω πρόσθετου κόστους (το κόστος έκδοσης θα μπορούσε να είναι υψηλό - έως 50.000 δολάρια ΗΠΑ), την τεχνογνωσία και τη ζήτηση πόρων.</li> </ul>
<b>Οι περιπτώσιολογικές μελέτες</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• New York MTA and Puget Sound, <b>US</b>; Municipality of Finance, <b>Finland</b>; Council of Paris, <b>France</b>; TfL, <b>UK</b>.</li> </ul>
<b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b>	<p><b>Βήμα 1</b> : Προσδιορίστε ποιοτικά και κατάλληλα οικολογικά βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας.</p> <p><b>Βήμα 2</b> : Διοργανώστε μια ανεξάρτητη αναθεώρηση από τρίτους.</p> <p><b>Βήμα 3</b>: Ρυθμίστε τις διαδικασίες παρακολούθησης και αναφοράς.</p> <p><b>Βήμα 4</b> : Έκδοση Δημοτικού Πράσινου Ομολόγου.</p> <p><b>Βήμα 5</b>: Παρακολουθήστε τη χρήση των εσόδων και αναφέρετε ετησίως</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι πόλεις που έχουν έλλειψη εμπειρογνομosύνης και ικανότητα να εκδίδουν Πράσινες Ομολογίες μπορούν να συνεργαστεί με άλλους δήμους ή / και με την εθνική κυβέρνηση.</li> </ul>

- |  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Η συνεργασία μεταξύ των δημοτικών τμημάτων είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχία. Για παράδειγμα, το τμήμα οικονομικών πρέπει να συνεργάζεται στενά με τα τμήματα μεταφορών και περιβάλλοντος. Αυτό θα μπορούσε να αποτελέσει πρόκληση για τους δήμους και τις τοπικές αρχές, όπου αυτό το είδος συνεργασίας δεν είναι κοινό.</li></ul> |
|--|---|

#### *Πίνακας 4 Δημοτικά πράσινα ομόλογα*

### 5.3. Πληθοπορισμός (civic crowdfunding)

<b>Βασικά χαρακτηριστικά</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ένα εναλλακτικό μοντέλο χρηματοδότησης που χρησιμοποιεί τη μικροχρηματοδότηση και το crowdsourcing για τη χρηματοδότηση κοινοτικών προγραμμάτων που τείνουν να έχουν υψηλό κοινωνικό αντίκτυπο.</li> <li>• Οι υπεύθυνοι για την ανάληψη σχεδίων είναι συνήθως οι τοπικοί πολίτες που αναπτύσσουν και δημοσιοποιούν τις ιδέες τους σε πλατφόρμες στο διαδίκτυο. Αυτές οι πλατφόρμες χειρίζονται επίσης τις χρηματοπιστωτικές συναλλαγές του crowdsourcing που συμβάλλουν στην αύξηση της διαφάνειας.</li> <li>• Όλο και περισσότερο, οι κυβερνήσεις χρησιμοποιούν τη χρηματοδότηση «match-funding», όπου ταιριάζουν τα κονδύλια με τα έργα που έχουν πετύχει crowdsourcing.</li> </ul>
<b>Σύντομη περιγραφή</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Το Civic crowdfunding, γνωστό και ως «δημόσια συνδρομή», επικεντρώνεται γύρω από τέσσερις κύριες έννοιες: crowdsourcing (συλλογικά επίτευξη του στόχου του έργου), crowdfunding (μικροχρηματοδότηση από το πλήθος), το διαδίκτυο (online πλατφόρμες όπου δημοσιεύονται τα έργα και μαζεύονται χορηγίες) και επίκεντρο οι πολιτικο-κοινωνικές επιπτώσεις. Τα έργα παρουσιάζονται σε μια ηλεκτρονική πλατφόρμα όπου παρακολουθούνται και συγκεντρώνονται τα κεφάλαια. Οι τοπικές αρχές αξιοποιούν όλο και περισσότερο τις πλατφόρμες δημοσίων κέντρων για την υποστήριξη και συγχρηματοδότηση / αντιστοίχιση των πολιτών στις πρωτοβουλίες τους για την ανάπτυξη, χρηματοδότηση και υλοποίηση τοπικών βελτιώσεων ή κοινοτικών σχεδίων / υπηρεσιών.</li> </ul>
<b>Ελκυστικότητα</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Το Crowdfunding είναι κατάλληλο για έργα μικρής κλίμακας που έχουν κοινωνικό σκοπό και έχουν περιόδους μικρής διάρκειας όπου οι επιπτώσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν σχετικά γρήγορα.</li> <li>• Παρέχει μια εναλλακτική λύση στους «άκαμπτους και πολύπλοκους μηχανισμούς δέσμευσης» που διατίθενται σήμερα στους πολίτες.</li> <li>• Ενθαρρύνει την ενεργό συμμετοχή των πολιτών, η οποία δίνει στους ανθρώπους την αίσθηση της οικειοποίησης των έργων τους και των δημόσιων χώρων τους. Δημιουργεί επίσης νέες σχέσεις μεταξύ πολιτών, οργανισμών και δημόσιων αρχών. Αυτό βοηθά στην οικοδόμηση πιο ανθεκτικών και συνεκτικών κοινοτήτων.</li> <li>• Επιτρέπει περισσότερη καινοτομία, μειώνοντας παράλληλα τον κίνδυνο αποτυχίας, καθώς τα έργα έχουν ήδη αποδειχθεί δημοφιλή και τα έργα δεν βασίζονται στο χρέος.</li> <li>• Τα οικονομικά οφέλη από τη συγκέντρωση πολιτών είναι συχνά η πιο δελεαστική πτυχή αυτού του μηχανισμού χρηματοδότησης. Ωστόσο, υπάρχουν σημαντικά κοινωνικά οφέλη, όπως η αυξημένη συμμετοχή της κοινότητας και η βελτίωση της ψυχικής υγείας, που συχνά γίνονται τόσο σημαντικά όσο τα οικονομικά οφέλη.</li> </ul>
<b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι επικριτές μπορούν να υποστηρίξουν ότι οι δήμοι θα μειώσουν τις δημόσιες δαπάνες για δημόσιους χώρους και κοινοτικά έργα ως αποτέλεσμα της αυξημένης δραστηριότητας crowdfunding. Αυτό προκαλεί ιδιαίτερη ανησυχία για τις κοινότητες με λιγότερους πόρους, οι οποίοι στερούνται το κεφάλαιο, το χρόνο και την κινητοποίηση για να αναλάβουν πρωτοβουλίες για τη συγκέντρωση κεφαλαίων.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Το Crowdfunding πρέπει να λειτουργεί εντός του νομικού πλαισίου των εθνικών και τοπικών κυβερνήσεων. Αυτό μπορεί να απαιτήσει ισχυρή συνεργασία μεταξύ διαφόρων οργάνων διοίκησης και στρατηγική ευθυγράμμιση των στόχων.</li> <li>• Οι τοπικές κυβερνήσεις, οι οποίες ταιριάζουν τα διαθέσιμα κεφάλαια μέσω πλατφόρμων, πρέπει να διασφαλίσουν ότι οι ίδιες οι πλατφόρμες είναι νόμιμες και έχουν τους κατάλληλους ελέγχους. Διαφορετικά, το crowdfunding ενδέχεται να μην συμμορφώνεται με τα πρότυπα διαφάνειας και αποδοτικότητας.</li> <li>• Δεδομένου ότι πρόκειται για νέο μηχανισμό χρηματοδότησης, υπάρχει έλλειψη γνώσης σχετικά με το crowdfunding και τον καλύτερο τρόπο χρήσης του τόσο από το ευρύ κοινό όσο και από τις κυβερνήσεις.</li> <li>• Δεν είναι ακόμη κατάλληλη για τη χρηματοδότηση μακροπρόθεσμων προγραμμάτων ή μεγάλων υποδομών που απαιτούν μεγάλα κεφάλαια. Ωστόσο, στο μέλλον, οι κυβερνήσεις μπορούν να βρουν νέους και δημιουργικούς τρόπους να χρησιμοποιήσουν το crowdfunding για να συμπληρώσουν μεγαλύτερα έργα.</li> </ul>
<b>Οι περιπτώσιολογικές μελέτες</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spacehive, <b>Ηνωμένο Βασίλειο</b> και την πλατφόρμα Civic Crowdfunding του Δημάρχου του Λονδίνου.</li> </ul>
<b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι δήμοι πρέπει να βρουν τις κατάλληλες διαδικτυακές πλατφόρμες για να παρέχουν «match-funding» σε έργα. Εάν δεν υπάρχει τέτοια πλατφόρμα σε μια χώρα, ίσως δημιουργηθούν επιχορηγήσεις καινοτομίας για να προσελκύσουν μια τοπική κοινωνική επιχείρηση ή εταιρεία λογισμικού για να δημιουργήσουν μια τέτοια πλατφόρμα. Μια καλή πλατφόρμα θα συμβάλει στη μείωση των διοικητικών δαπανών για τις αρχές και θα προσφέρει ειδικές υπηρεσίες στήριξης στους ιδιοκτήτες έργων και στους παρόχους επιχορηγήσεων.</li> <li>• Το δημογραφικό κίνημα απαιτεί στενή εποπτεία από την κυβέρνηση και, ανάλογα με τον τύπο του crowdfunding, μπορεί να απαιτήσει εξ ολοκλήρου νέα ρύθμιση. Τα εθνικά, περιφερειακά και τοπικά νομικά πλαίσια θα πρέπει να ληφθούν υπόψη πριν ληφθούν υπόψη οι πρωτοβουλίες για τη συγκέντρωση χρημάτων.</li> <li>• Η εκκίνηση πρωτοβουλιών crowdfunding σε επίπεδο κυβερνήσεων θα μπορούσε να απαιτήσει την ανάπτυξη εσωτερικών ικανοτήτων και την άρση των γραφειοκρατικών φραγμών.</li> <li>• Το Crowdfunding απαιτεί τον καθορισμό κοινών αποτελεσμάτων, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κυβερνητικές αρχές, οι πλατφόρμες πολλαπλών χρηστών και οι συμμετέχοντες στο έργο ευθυγραμμίζονται και εργάζονται για έναν παρόμοιο, πρωταρχικό στόχο.</li> <li>• Η δημιουργία «κινήσεων» όπως η πρωτοβουλία Civic Crowdfunding του Δημάρχου του Λονδίνου, η οποία επικεντρώνεται στην αναγέννηση της γειτονιάς, είναι ένας χρήσιμος τρόπος για την οικοδόμηση κοινοτήτων γύρω από διάφορα έργα και τον καθορισμό κοινών στόχων. Αυτό συμβάλλει στη μεγιστοποίηση του κοινωνικού αντίκτυπου των μεμονωμένων έργων. Οι μικρές-μεσαίες πόλεις που είναι καινούργιες για το crowdfunding θα μπορούσαν να οργανώσουν ένα μικρό, πιλοτικό «Κίνημα» για να μετρήσουν την κοινή γνώμη.</li> <li>• Οι κυβερνήσεις θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι οι περιθωριοποιημένες ομάδες λαμβάνουν επιπλέον υποστήριξη και δέσμευση προκειμένου να αποφευχθεί η ομογενοποίηση και η κυριαρχία των πλουσιότερων κοινοτήτων. Αυτό μπορεί να απαιτεί την παροχή στοχευμένης χρηματοδοτικής στήριξης.</li> </ul>

## Πίνακας 5 Πληθοπορισμός

## 5.4 Χαρτόσημο φόρου ακίνητης περιουσίας (Stamp Duty Land Tax SDLT)

<b>Βασικά χαρακτηριστικά</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Το χαρτόσημο φόρου ακίνητης περιουσίας καταβάλλεται από τον νέο ιδιοκτήτη στα περισσότερα ακίνητα πάνω από μια ορισμένη αξία όταν αγοράζεται το ακίνητο.</li><li>• Το χαρτόσημο φόρου ακίνητης περιουσίας θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τη χρηματοδότηση νέων έργων υποδομής, μέσω μιας έννοιας γνωστής ως «land value capture». Αυτή η μέθοδος χρηματοδότησης επιτρέπει στην κυβέρνηση να ανακυκλώνει μερικά από αυτά τα απροσδόκητα κέρδη στην αξία των ακινήτων τα οποία προς το παρόν ωφελούν μόνο τους ιδιοκτήτες γης.</li><li>• Οι βελτιώσεις στις μεταφορές που χρηματοδοτούνται μέσω αυτού του μηχανισμού ενδέχεται να περιλαμβάνουν πρόσθετες υπηρεσίες, κατασκευή υποδομών ή επιδοτήσεις ναύλων.</li></ul>
<b>Σύντομη περιγραφή</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Οι δημόσιες επενδύσεις σε μέσα μαζικής μεταφοράς ή υποδομές μπορούν να αυξήσουν την αξία της γειτονικής γης, δημιουργώντας έτσι κέρδος για τους ιδιοκτήτες γης. Οι επακόλουθες αυξήσεις της αξίας της γης (οι οποίες κατά τα άλλα ωφελούν τους ιδιωτικούς ιδιοκτήτες γης χωρίς κόστος) μπορούν να "καταληφθούν" με τη μετατροπή τους σε δημόσια έσοδα μέσω διαφόρων μηχανισμών. Το χαρτόσημο φόρου ακίνητης περιουσίας αποτελεί μία από τις μεθόδους για την καταγραφή αυτής της αύξησης των τιμών γης</li></ul>
<b>Ελκυστικότητα</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Υπάρχει σχεδόν πάντα εγγυημένη αξία γης σε περιοχές με βελτιωμένες δημόσιες συγκοινωνίες.</li><li>• Εκείνοι που επωφελούνται περισσότερο από την ανάπτυξη της υποδομής πληρώνουν περισσότερο.</li><li>• Σχετικά εύκολο στην παρακολούθηση και ρύθμιση.</li><li>• Αποδεδειγμένη ικανότητα παροχής σημαντικής χρηματοδότησης για τη μείωση της επιβάρυνσης για τη χρηματοδότηση υποδομών από άλλες πηγές, όπως η μεγαλύτερη φορολογία του δημόσιου εισοδήματος.</li><li>• Στην περίπτωση της ανάπτυξης «land value capture», μόνο όσοι μπορούν να αντέξουν οικονομικά πληρώνουν την εισφορά (δηλαδή οι υπεύθυνοι για την ανάπτυξη), εξασφαλίζοντας ότι όσοι διαθέτουν δυνητικά χαμηλό εισοδήματα δεν επιβαρύνονται πάρα πολύ.</li></ul>
<b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Οι φόροι μπορούν να επιφέρουν σημαντική οικονομική επιβάρυνση σε μια σχετικά μικρή ομάδα.</li><li>• Η επιτυχία αυτών των τύπων φόρων στη χρηματοδότηση των υποδομών εξαρτάται από το υψηλό επίπεδο κατανόησης και υποστήριξης του τρόπου με τον οποίο λειτουργούν οι φόροι και από το υψηλό επίπεδο στήριξης των ίδιων των έργων.</li><li>• Συνήθως, οι αυξήσεις των τιμών των ακινήτων θα πραγματοποιηθούν μετά την ολοκλήρωση των έργων υποδομής μεταφορών, πράγμα που σημαίνει ότι τα πρόσθετα έσοδα από αυτή την αυξημένη αξία ακινήτων δεν μπορούν να ληφθούν παρά μόνο μετά την ολοκλήρωση του έργου και την εξάντληση των κεφαλαίων.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Σε όλες τις περιπτώσεις όπου έχει πραγματοποιηθεί αυτός ο φόρος, μόνο ένα ποσοστό της χρηματοδότησης του έργου προήλθε από αυτόν τον μηχανισμό. Απαιτεί επιπλέον μηχανισμούς χρηματοδότησης ως συμπληρωματικό μέσο.</li> <li>• Οι φόροι, ιδιαίτερα αν είναι υπερβολικά υψηλοί, ενδέχεται να καταστήσουν μη βιώσιμη κάποια αναδιάρθρωση, με αποτέλεσμα την μικρότερη ανάπτυξη στους κόμβους διέλευσης, ιδίως στην περίπτωση των μηχανισμών land value capture.</li> <li>• Μόνο ένα μικρό ποσοστό της συνολικής αύξησης της αξίας των ακινήτων μέσω αποτελεσμάτων έργων υποδομής μπορεί να καταγραφεί (δηλαδή εάν μια τιμή ακίνητης περιουσίας αυξάνεται κατά £ 50.000, μόνο ένα ποσοστό των £ 50.000 θα ληφθεί).</li> <li>• Τα περισσότερα, αν όχι όλα τα παραδείγματα αυτού του τύπου χρηματοδοτικού μηχανισμού έχουν δοκιμαστεί στις μεγαλύτερες πόλεις. Χονγκ Κονγκ, Σιγκαπούρη, Λος Άντζελες και Λονδίνο Δεν υπάρχουν ακόμη σαφή παραδείγματα που να εξετάζονται σε μικρές έως μεσαίες πόλεις.</li> </ul>
<b>Οι περιπτώσιολογικές μελέτες</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Το 32% του σχεδίου Crossrail του Λονδίνου, ύψους 14,8 δισεκατομμυρίων δολαρίων, χρηματοδοτήθηκε μέσω «land value capture», εκ των οποίων ορισμένα από αυτά επωφελούνται από το χαρτόσημο φόρου ακίνητης περιουσίας.</li> </ul>
<b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η δημόσια διαβούλευση θα πρέπει να είναι μπροστά και κεντρική σε όλη την εφαρμογή, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το κοινό ενημερώνεται με σαφήνεια και συνέπεια για τα οφέλη του φόρου.</li> <li>• Ο αυξημένος συντελεστής χαρτοσήμου φόρου ακίνητης περιουσίας θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο σε ζώνες επιρροής γύρω από νέες ή αναβαθμισμένες υποδομές μεταφορών.</li> <li>• Ο φόρος θα πρέπει να είναι ανάλογος με την προσβασιμότητα του ακινήτου στις νέες δημόσιες συγκοινωνίες και όχι τόσο υψηλός ώστε να εμποδίζει την αγορά ακινήτων να λειτουργήσει.</li> <li>• Οι υφιστάμενοι κάτοικοι (εκείνοι που δεν πωλούν την ιδιοκτησία τους) θα πρέπει να απαλλάσσονται από την καταβολή του τέλους.</li> <li>• Θα πρέπει πάντα να υπάρχουν άλλοι μηχανισμοί χρηματοδότησης για τη στήριξη του χαρτόσημου φόρου ακίνητης περιουσίας για τη χρηματοδότηση έργων μεταφορών, δεδομένου ότι αυτή η μέθοδος από μόνη της δεν μπορεί να χρηματοδοτήσει έργα αυτοχρηματοδότησης.</li> </ul>

*Πίνακας 6 χαρτόσημο φόρου ακίνητης περιουσίας*

## 5.5 Χρηματοδότηση Λοταρίας (Lottery Funding)

<b>Βασικά χαρακτηριστικά</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Τα έσοδα για τη χρηματοδότηση λοταρίας παράγονται μέσω της κινητοποίησης των κερδών από τις λαχειοφόρες αγορές.</li><li>• Η χρηματοδότηση της λοταρίας επενδύεται σε «καλές αιτίες», όπως τα ενεργητικά ταξιδιωτικά προγράμματα, η πρόσβαση σε έργα φύσης, τα κληρονομιά και οι κοινοτικές μεταφορές.</li><li>• Χρηματοδότηση διαθέσιμη για μη κερδοσκοπικούς και φιλανθρωπικούς οργανισμούς, τοπικές κυβερνήσεις, εκπαιδευτικούς οργανισμούς και ιδιώτες.</li><li>• Για να κερδηθεί η χρηματοδότηση ενός έργου, πρέπει να υποβληθεί αίτηση που να προσδιορίζει την ανάγκη για επένδυση.</li><li>• Η χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών τείνει να είναι μια εφάπαξ και παράτυπη πηγή εσόδων.</li></ul>
<b>Σύντομη περιγραφή</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Η χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών κινητοποιείται μέσω των κερδών που προκύπτουν από τις λαχειοφόρες αγορές, οι οποίες αποτελούν μια μορφή τυχερών παιχνιδιών, η οποία περιλαμβάνει την κλήρωση για έπαθλα, συμπεριλαμβανομένων των λαχείων, των ηλεκτρονικών τερματικών και των παιχνιδιών άμεσου κέρδους.</li><li>• Για να κερδίσει τη χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών, ο αιτών χρηματοδότηση ακολουθεί συνήθως μια τυποποιημένη ηλεκτρονική διαδικασία υποβολής αιτήσεων και ένας καθορισμένος διανομέας χρηματοδότησης λαχειοφόρων αγορών αποφασίζει έπειτα εάν το έργο είναι εφαρμόσιμο για χρηματοδότηση. Ωστόσο, μερικές φορές η απόκτηση χρηματοδότησης είναι ανταγωνιστική και τα έργα πρέπει να μπαίνουν σε διαγωνισμούς για να κερδίσουν τα κεφάλαια.</li></ul>
<b>Ελκυστικότητα</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Η χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών μπορεί να δημιουργήσει σημαντικά πρόσθετα έσοδα, τα οποία μπορούν να συμβάλουν είτε στο μέρος είτε στο σύνολο του κόστους των νέων υποδομών δημόσιων μεταφορών και των συστημάτων κινητικότητας.</li><li>• Η χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών μπορεί να επιτρέψει στα αστικά κέντρα μεταφοράς και τα συστήματα κινητικότητας να εξαρτώνται λιγότερο από τη χρηματοδότηση από το κράτος.</li><li>• Η απόκτηση επιχορηγήσεων από τη λαχειοφόρο αγορά επιτρέπει την ευελιξία και την άντληση χρημάτων από άλλες πηγές χωρίς σύνθετες νομικές δομές ή κοινοπραξίες (Big Lottery Fund, 2005).</li><li>• Υπάρχει χαμηλότερος κίνδυνος για τον διανομέα χρηματοδότησης λόγω μη μακροπρόθεσμης δέσμευσης χρηματοδότησης, γεγονός που θα μπορούσε να αυξήσει την πιθανότητα να δοκιμάσει μια σειρά καινοτόμων έργων, όπως τα αειφόρα ή ενεργά σχέδια ταξιδιών.</li><li>• Η απόκτηση χρηματοδότησης είναι γρήγορη, με ένα σύντομο χρονικό διάστημα ανάκαμψης μεταξύ της υποβολής αίτησης και της χρηματοδότησης, καθώς η χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών είναι ξεχωριστή από τον εθνικό προϋπολογισμό και συνεπώς υπάρχουν λιγότεροι νομικοί περιορισμοί (UNDP, 2018).</li><li>• Παρέχει στην τοπική κοινότητα την ευκαιρία να πάρει πίσω ένα έργο συνεισφέροντας στην αίτηση χρηματοδότησης.</li></ul>

<p><b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών τείνει να είναι μια εφάπαξ ή παράτυπη πηγή εσόδων. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως βάση εισοδήματος για τη χρηματοδότηση όλων των έργων δημόσιας μεταφοράς.</li> <li>• Οι προϋπολογισμοί για τη χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις πωλήσεις εισιτηρίων, τις προμήθειες λιανικής πώλησης και τις πληρωμές με έπαθλα και, ως εκ τούτου, μπορούν να διαφέρουν σημαντικά. Συνεπώς, αν μια οργάνωση βασίζεται στη χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών, οι τυχόν περικοπές του προϋπολογισμού θα μπορούσαν να έχουν σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις.</li> <li>• Ο μηχανισμός χρηματοδότησης δεν ενθαρρύνει καλό προγραμματισμό ή δαπάνες. Οι διανομείς χρηματοδότησης δεν φέρουν καμία ευθύνη για την επιτυχία του έργου και υπάρχει η τάση να «χρηματοδοτήσέ το και ξέχασέ το». Ως εκ τούτου, εναπόκειται αποκλειστικά στον λήπτη επιχορήγησης να επενδύσει τα χρήματα με τον αποδοτικότερο τρόπο.</li> <li>• Οι διανομείς χρηματοδότησης τείνουν να έχουν ανεπαρκείς δεξιότητες για τον εντοπισμό τραπεζικών έργων και οργανισμών. Συνεπώς, υπάρχει ο κίνδυνος να παραβλεφθούν κάποιες εφαρμογές για βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα.</li> <li>• Θα ήταν δυνατόν να επωφεληθούν από αυτό το είδος χρηματοδότησης μόνο σε χώρες της ΕΕ που διαθέτουν λαχεία.</li> </ul>
<p><b>Οι περιπτώσιολογικές μελέτες</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εθνική Χρηματοδοτική Χρηματοδότηση Λοταριών του Ηνωμένου Βασιλείου για έργα όπως οι μεταφορές της αγροτικής κοινότητας Holsworth, το έργο Reach Out από την Ystwyth Transport και το σχέδιο Sustrans 'Connect 2.</li> </ul>
<p><b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εγγραφείτε σε σχετικούς οργανισμούς χρηματοδότησης λοταρίας που είναι διαθέσιμοι στη χώρα ή στην πόλη σας.</li> <li>• Συνήθως, θα υπάρχει μια σελίδα αναζήτησης σε ιστότοπους λαχειοφόρων αγορών όπου μπορείτε να προσδιορίσετε τα κριτήρια για την αναζήτηση σχετικών προγραμμάτων χρηματοδότησης.</li> <li>• Όταν υποβάλλετε αίτηση για χρηματοδότηση, αναπτύξτε ένα υγιές επιχειρηματικό σχέδιο για το έργο σας, το οποίο δείχνει ακριβώς γιατί χρειάζεστε τη χρηματοδότηση. Για να γίνει αυτό:</li> <li>• Μιλήστε σε άτομα με εμπειρία στον τομέα του έργου σας.</li> <li>• Διεξαγωγή έρευνας σχετικά με την κλίμακα της ανάγκης για επένδυση στο έργο σας.</li> <li>• Να συμπεριληφθούν τοπικά στατιστικά στοιχεία όπως το επίπεδο του πληθυσμού σε κατάσταση στέρησης ή χωρίς πρόσβαση στις συνδέσεις των δημόσιων συγκοινωνιών.</li> <li>• Υπογραμμίστε πώς το έργο σας θα εκπληρώσει ορισμένους από τους στόχους που προσδιορίζονται στην τοπική, περιφερειακή και εθνική πολιτική.</li> <li>• Δείξτε πώς το έργο σας θα κάνει τη διαφορά.</li> </ul>

- |  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Η καθοδήγηση του Ταμείου Μεγάλων Λοταριών για τη χρηματοδότηση και το σχεδιασμό επιτυχημένων έργων θα μπορούσε να είναι χρήσιμη όταν υποβάλλετε αίτηση για χρηματοδότηση στο Ηνωμένο Βασίλειο.</li><li>• Προσέξτε για τυχόν διαγωνισμούς που διεξάγονται από λαχειοφόρες αγορές στα μέσα ενημέρωσης, τα οποία προσφέρουν χρηματοδότηση ως βραβείο.</li></ul> |
|--|--|

### *Πίνακας 7 Χρηματοδότηση λοταρίας*

## 5.6 Εθελοντική Δέσμευση (Voluntary Capture)

<b>Βασικά χαρακτηριστικά</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Συμφωνία ή συνεργασία μεταξύ υπεύθυνων ανάπτυξης ή ιδιοκτητών ακινήτων και μιας τοπικής αρχής, όπου ο κύριος του έργου οικειοθελώς συμφωνεί να πληρώσει μέρος ή το σύνολο των δαπανών για ένα έργο υποδομής.</li> <li>• Αυξάνει τα πρόσθετα έσοδα για έργα υποδομής, ενώ παράλληλα παρέχει απόδοση επένδυσης στον κύριο του έργου ή στον ιδιοκτήτη ακινήτου.</li> <li>• Μια απλή ή μη κανονική πηγή εισοδήματος.</li> </ul>
<b>Σύντομη περιγραφή</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η εθελοντική δέσμευση είναι μια συμφωνία ή μια σύμπραξη μεταξύ υπευθύνων ανάπτυξης ή ιδιοκτητών ακινήτων και μιας τοπικής αρχής, όπου οι υπεύθυνοι ανάπτυξης ή οι ιδιοκτήτες ακινήτων προσφέρουν εθελοντική συμβολή στο κόστος ενός έργου δημόσιας υποδομής. Οι εθελοντικές συνεισφορές τείνουν να προσφέρονται όταν ο κύριος του έργου ή ο ιδιοκτήτης ακινήτου υπολογίζει ότι τα οφέλη που θα αντλήσει από την παροχή δημόσιας υποδομής υπερτερούν του κόστους επένδυσης σε αυτό.</li> </ul>
<b>Ελκυστικότητα</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η εθελοντική δέσμευση μπορεί συχνά να δημιουργήσει σημαντικά πρόσθετα έσοδα, τα οποία μπορούν να συμβάλουν είτε στο μέρος είτε στο σύνολο του κόστους των νέων υποδομών δημόσιων μεταφορών και των συστημάτων κινητικότητας.</li> <li>• Η χρηματοδότηση έργων μέσω της εκούσιας σύλληψης δημιουργεί κίνητρα για τις τοπικές αρχές και τους οργανισμούς μεταφορών ώστε να διασφαλιστεί ότι τα οφέλη του έργου θα υλοποιηθούν στην πράξη.</li> <li>• Η εθελοντική δέσμευση μπορεί να επιτρέψει στα συστήματα αστικής συγκοινωνίας και κινητικότητας να εξαρτηθούν λιγότερο από τη χρηματοδότηση από το κράτος, διατηρώντας παράλληλα τη διαθεσιμότητα των ναύλων στους χρήστες.</li> <li>• Ενθαρρύνει τη συμμετοχή της κοινότητας στην ανάπτυξη του αστικού χώρου, δημιουργώντας ένα αίσθημα ιδιοκτησίας και αυξάνοντας το κοινωνικό κεφάλαιο.</li> </ul>
<b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Σε αντίθεση με ορισμένους άλλους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς, η εθελοντική δέσμευση τείνει να είναι μία απλή ή παράτυπη πηγή εισοδήματος. Ως αποτέλεσμα, δεν μπορεί να εξελιχθεί σε μια αξιόπιστη και συνεχή ροή εσόδων.</li> <li>• Δεν αποτελεί νομική απαίτηση και επομένως είναι δύσκολο να υπάρξουν μεμονωμένες συμφωνίες, καθώς για να είναι βιώσιμη για τους υπεύθυνους ανάπτυξης η εθελοντική συμβολή στη βελτίωση των μεταφορών, πρέπει να πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις.</li> <li>• Οι περιοχές στις οποίες χρειάζονται περισσότερο οι δημόσιες μεταφορές και οι επενδύσεις κινητικότητας ενδέχεται να μην είναι οι ίδιες με τις περιοχές στις οποίες οι εθελοντικές συνεισφορές είναι πιο βιώσιμες.</li> <li>• Οι στόχοι ενός υπεύθυνου ανάπτυξης που πληρώνει για τη βελτίωση των μεταφορών δεν ανταποκρίνονται απαραίτητα σε στόχους της ευρύτερης κοινότητας και άλλων ενδιαφερομένων. Η εξεύρεση συμβιβασμού που θα ικανοποιεί όλους τους ενδιαφερόμενους θα μπορούσε να αποτελέσει πρόκληση.</li> </ul>



<p><b>Οι περιπτώσιολογικές μελέτες</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ο νέος σταθμός προσγείωσης του Μπράιτον στη Βοστώνη</li> </ul>
<p><b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Συχνά οι υπεύθυνοι ανάπτυξης ή οι ιδιοκτήτες ακινήτων υποβάλουν σχέδια για χρηματοδότηση ενός ίδιου του έργου, στο πλαίσιο των αναπτυξιακών τους σχεδίων. Ωστόσο, εάν δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο, πρέπει να ληφθούν τα ακόλουθα μέτρα:</li> <li>• <b>Βήμα 1</b> : Οι τοπικές αρχές θα πρέπει να είναι ανοιχτές σχετικά με τους μελλοντικούς στόχους στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας, ώστε να βοηθήσουν στην απόκτηση ενδιαφέροντος από το κοινό, τους ιδιοκτήτες γης και τους υπεύθυνους για την ανάπτυξη και να δημιουργήσουν μια αίσθηση διαφάνειας. Οι στόχοι θα μπορούσαν να δημοσιοποιηθούν μέσω των κοινωνικών μέσων δικτύωσης (LinkedIn, Twitter, Facebook), των τοπικών εφημερίδων και περιοδικών, των φυλλαδίων που δημοσιεύθηκαν στους κατοίκους της περιοχής, των δημόσιων διαβουλεύσεων και των εκδηλώσεων των ενδιαφερομένων.</li> <li>• <b>Βήμα 2</b> : Οι τοπικές αρχές πρέπει να διασφαλίσουν ότι τα πιθανά οφέλη από τα προτεινόμενα έργα μεταφορών και κινητικότητας κοινοποιούνται στους υπεύθυνους ανάπτυξης και στους ιδιοκτήτες γης στις υπο-συζήτηση περιοχές. Εάν ο κύριος του έργου ή ο ιδιοκτήτης της γης αντιληφθεί τα οφέλη που θα του αποφέρει ένα έργο, αυτό θα ενισχύσει την υποστήριξή του και θα ενθαρρύνει την επένδυσή του.</li> <li>• <b>Βήμα 3</b> : Θα πρέπει να καταστεί σαφές ότι η προθυμία των υπεύθυνων ανάπτυξης και των ιδιοκτητών γης να συμβάλουν στο έργο θα επηρεάσει οποιαδήποτε απόφαση που έχει ληφθεί. Για παράδειγμα, πρέπει να δοθεί η ευκαιρία στους υπεύθυνους ανάπτυξης και στους ιδιοκτήτες γης που συμβάλλουν στο έργο μεταφοράς ή κινητικότητας να δώσουν τη συμβολή τους στο σχεδιασμό και την εφαρμογή του προγράμματος.</li> <li>• <b>Βήμα 4 Κοινωνικό κεφάλαιο</b> Οι υπεύθυνοι ανάπτυξης ή οι ιδιοκτήτες γης θα πρέπει να έχουν την ευκαιρία να επιδείξουν την προθυμία τους να συνεισφέρουν σε ένα έργο. Η τοπική αρχή θα πρέπει να δημοσιοποιήσει ότι χαιρετίζει την οικονομική στήριξη των ιδιωτικών κατασκευαστών και ιδιοκτητών γης και πρέπει να αναπτύξει ένα σύστημα για να εκφράσουν την προθυμία τους να συνεισφέρουν. Το σύστημα θα μπορούσε να είναι ένα ηλεκτρονικό έντυπο.</li> <li>• Εάν ο φορέας διαχείρισης / τοπικός σχεδιασμός έχει ήδη ανακοινώσει το έργο, μπορεί να ειδοποιήσει τους ιδιώτες επενδυτές και υπεύθυνους ανάπτυξης ότι μπορούν να επηρεάσουν ορισμένες πτυχές του σχεδιασμού και τα πιθανά οφέλη, δείχνοντας την προθυμία τους να πληρώσουν και να παρέχουν εθελοντικές συνεισφορές. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί ανοίγοντας μια διαδικασία διαβούλευσης που ενθαρρύνει την ανατροφοδότηση και τα σχόλια από πιθανούς επενδυτές στην περιοχή.</li> <li>• Ενώ η χρήση της εθελοντικής δέσμευσης θα μπορούσε να σημαίνει ότι η επένδυση σε βιώσιμες υποδομές οδηγείται από ιδιώτες επενδυτές, αυτό δεν σημαίνει ότι ένα σχέδιο δεν μπορεί να σχεδιαστεί για να προσφέρει τις καλύτερες δυνατές λύσεις για την ευρύτερη κοινότητα. Είναι σημαντικό οι στόχοι των δικαιούχων για το σχεδιασμό του έργου να μην υπονομεύουν τους στόχους της ευρύτερης κοινότητας. Οι τοπικές αρχές που χρησιμοποιούν την εθελοντική δέσμευση για να χρηματοδοτήσουν την ατζέντα βιώσιμης κινητικότητας και μεταφοράς πρέπει να διασφαλίσουν ότι όλοι οι ενδιαφερόμενοι συμμετέχουν ενεργά στη διαδικασία σχεδιασμού και ότι ακούγονται οι φωνές τους.</li> </ul>

*Πίνακας 8 Εθελοντική Δέσμευση*

## 5.7 Οδικά τέλη για βαρέα φορτηγά οχήματα (HGV Charging Schemes)

<b>Βασικά χαρακτηριστικά</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ένα σύστημα επιβολής τέλους στα βαρέα φορτηγά οχήματα ή σε ορισμένους τύπους φορτηγών, προκειμένου να αντισταθμιστεί το εξωτερικό κόστος που προκύπτει από τη λειτουργία τους.</li><li>• Συνήθως εισάγονται και λειτουργούν σε εθνικό επίπεδο, αλλά οι πόλεις θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν στο σύστημα (π.χ. στις Βρυξέλλες) ή θα μπορούσαν να δημιουργήσουν το δικό τους σύστημα χρέωσης κατόπιν παραγγελίας (π.χ. London's Low Emission Zone LEZ).</li><li>• Τα έσοδα που εισπράττονται από τη λειτουργία των συστημάτων χρέωσης των βαρέων φορτηγών οχημάτων μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την υλοποίηση άλλων, πιο βιώσιμων έργων υποδομής μεταφορών.</li><li>• Η ανάπτυξη μιας πολιτικής χρέωσης για ένα σύστημα χρέωσης για βαρέα φορτηγά οχήματα, το οποίο λαμβάνει υπόψη όλες τις παραμέτρους του εξωτερικού κόστους, θα μπορούσε να αποτελέσει πρόκληση για τις μικρές-μεσαίες πόλεις, εκτός εάν αποτελεί μέρος περιφερειακού ή εθνικού συστήματος.</li></ul>
<b>Σύντομη περιγραφή</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Τρεις διαφορετικοί εθνικοί μηχανισμοί χρέωσης φορτηγών χρησιμοποιούνται σήμερα στην ΕΕ:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Ηλεκτρονικά διόδια σε ολόκληρο το δίκτυο (χρέωση βάσει εξ αποστάσεως).</li><li>○ Χρέωση με φυσικά εμπόδια (χρέωση με βάση την απόσταση). και</li><li>○ Χρεώσεις που βασίζονται στο χρόνο.</li></ul></li><li>• Για μια χρέωση με βάση την απόσταση, το ύψος των διοδίων που πρέπει να καταβληθούν εξαρτάται από τον αριθμό των χιλιομέτρων που οδηγούνται. Ένα από τα βασικά στοιχεία των διοδίων ηλεκτρονικού δικτύου είναι η μονάδα επί του οχήματος (On-Board Unit OBU), η οποία αποστέλλει δεδομένα διαδρομής GPS και άλλες υποχρεωτικές πληροφορίες σε ένα διακομιστή. Τα διόδια με βάση την απόσταση υπολογίζονται με τη χρήση διαδρομών GPS, τον τύπο δρόμου και την κατηγορία του μηχανοκίνητου οχήματος. Ενώ οι περισσότερες από τις χρεώσεις που βασίζονται στην απόσταση βαρέων φορτηγών εισάγονται και διοικούνται σε εθνικό επίπεδο, μπορεί να συμπεριληφθούν στο σύστημα ορισμένοι ή όλοι οι δρόμοι σε μεμονωμένες πόλεις.</li><li>• Μια παραλλαγή της χρέωσης που βασίζεται στην απόσταση είναι μια χρέωση βάσει περιοχής, ένα παράδειγμα της οποίας είναι το LEZ του Λονδίνου. Η χρέωση βάσει της περιοχής μπορεί να επιβληθεί μέσω φυσικών φραγμών ή τεχνολογίας ANPR (Automatic Number Plate Recognition). Το ANPR χρησιμοποιείται για την καταγραφή των πινακίδων κυκλοφορίας και για την είσπραξη εισφορών στα οχήματα που εισέρχονται και ταξιδεύουν σε δρόμους που υπόκεινται σε διόδια.</li><li>• Με χρέωση βάσει χρόνου, τα βαρέα φορτηγά χρεώνονται σύμφωνα με τη διάρκεια της χρήσης της υποδομής. Το επίπεδο χρέωσης μπορεί επίσης να εξαρτάται από τον τύπο και την κατηγορία εκπομπών του οχήματος.</li></ul>

<p><b>Ελκυστικότητα</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Βεβαιωθείτε ότι τα βαρέα φορτηγά οχήματα πληρώνουν το δικαίό τους μερίδιο για να αντισταθμίσουν το εξωτερικό κόστος που προκαλούν.</li> <li>• Βελτιωμένη αποδοτικότητα εφοδιαστικής και μείωση της οδικής εμπορευματικής κυκλοφορίας, λόγω της βελτιστοποίησης του προγραμματισμού των εμπορευματικών δρομολογίων.</li> <li>• Ανανέωση του στόλου ΗGV, μέσω της επιβολής τελών που εξαρτώνται από την τεχνολογία κινητήρων (πρότυπα Euro).</li> <li>• Μείωση των ρυπογόνων εκπομπών λόγω του εκσυγχρονισμού του στόλου ΗGV από πλευράς εκπομπών κινητήρων.</li> <li>• Τα έσοδα από τα συστήματα χρέωσης των βαρέων φορτηγών οχημάτων μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση έργων υποδομής, όπως η επέκταση και συντήρηση του υφιστάμενου οδικού δικτύου και η επένδυση σε άλλα πιο βιώσιμα μέσα μεταφοράς όπως οι σιδηροδρομικές και οι οδικές μεταφορές.</li> </ul>
<p><b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η ανάπτυξη μιας ανεξάρτητης πολιτικής χρέωσης για τα διόδια για τα βαρέα φορτηγά οχήματα που θα λαμβάνει υπόψη όλες τις παραμέτρους του εξωτερικού κόστους (π.χ. εκπομπές ρύπων, μεικτό βάρος οχημάτων) και τις συνθήκες κυκλοφορίας θα μπορούσε να αποτελέσει πρόκληση για τις μικρές-μεσαίες πόλεις .</li> <li>• Η εισαγωγή ενός συστήματος θα μπορούσε να βρει αντίσταση από μια σειρά ενδιαφερομένων, ιδίως από τη βιομηχανία οδικών εμπορευματικών μεταφορών, τα πρακτορεία μεταφορών και τις τοπικές επιχειρήσεις που θα επηρεάζονταν άμεσα.</li> <li>• Οι μικρές-μεσαίες πόλεις ενδέχεται να μην έχουν τη γνώση και την ικανότητα να εισάγουν από μόνες τους ένα αποτελεσματικό και αποδοτικό σύστημα χρέωσης χωρίς να αποτελούν μέρος ενός ευρύτερου περιφερειακού ή εθνικού συστήματος.</li> <li>• Θα πρέπει να υπάρχει κατάλληλο εθνικό και τοπικό νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο θα επιτρέπει την ανάπτυξη ενός συστήματος χρέωσης για τα βαρέα φορτηγά οχήματα και θα ρυθμίζει τη διαδικασία ανάκτησης του χρέους από τους ιδιοκτήτες οχημάτων που δεν πληρώνουν το τέλος.</li> <li>• Τα διόδια στο κύριο οδικό δίκτυο θα μπορούσαν να εκτρέψουν την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων σε δευτερεύοντες και τοπικούς δρόμους.</li> <li>• Το δυνητικά υψηλό κόστος που συνδέεται με την εισαγωγή και τη λειτουργία του συστήματος μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική του βιωσιμότητα.</li> </ul>
<p><b>Οι περιπτώσιολογικές μελέτες</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Το σύστημα Lkw-Maut της Γερμανίας, ΗGV Toll των Βρυξελλών, LEZ του Λονδίνου</li> </ul>
<p><b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Απαιτείται το σχετικό εθνικό νομοθετικό πλαίσιο. Εάν δεν υπάρχει τέτοια νομοθεσία, η μικρή-μεσαία πόλη μπορεί να χρειαστεί να συνεργαστεί με άλλες τοπικές αρχές και να ασκήσει πιέσεις σε μια εθνική και περιφερειακή κυβέρνηση για την έγκριση κατάλληλης νομοθεσίας.</li> <li>• Όταν υφίσταται ή προτείνεται ένα σύστημα χρέωσης φορτηγών οχημάτων σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο, η τοπική αρχή που εξετάζει</li> </ul>

	<p>την εισαγωγή ενός τέτοιου συστήματος πρέπει να επωφεληθεί από το υφιστάμενο ή προτεινόμενο σύστημα, συνεργαζόμενο με μια εποπτική αρχή.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Για να αποφευχθεί η εκτροπή της κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων σε δρόμους που δεν καλύπτονται από το σύστημα, πρέπει να εξεταστούν προσεκτικά οι δρόμοι που θα συμπεριληφθούν στο σύστημα και το επίπεδο επιβάρυνσης για κάθε τύπο οδού.</li><li>• Για να ελαχιστοποιήσετε τις επιπτώσεις στις τοπικές επιχειρήσεις, παρέχετε, όπου είναι δυνατόν, εναλλακτικές επιλογές μεταφοράς εμπορευμάτων.</li><li>• Εξασφάλιση της συμβατότητας των διοδίων με τα γειτονικά τοπικά διοικητικά συμβούλια και τις περιφέρειες ώστε να επιτραπεί η μελλοντική ολοκλήρωση των συστημάτων.</li><li>• Να συνεργαστείτε με τα ενδιαφερόμενα μέρη που θα επηρεαστούν άμεσα από το σύστημα χρέωσης, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών και περιφερειακών επιχειρήσεων, των μεταφορέων, των γειτονικών τοπικών αρχών και της τοπικής κοινότητας.</li><li>• Βεβαιωθείτε ότι υπάρχει σχετική νομοθεσία που επιτρέπει την ανάκτηση χρεών από τους ιδιοκτήτες οχημάτων που δεν έχουν καταβάλει το τέλος, συμπεριλαμβανομένων των διεθνών οχημάτων.</li></ul>
--	--

### *Πίνακας 9 Οδικά τέλη για βαρέα φορτηγά οχήματα*

## 5.8 Φόρος στάθμευσης χώρου εργασίας (Work Place Parking Levy WPL)

<b>Βασικά χαρακτηριστικά</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Στόχος του φόρου στάθμευσης χώρου εργασίας (WPL) είναι να μειωθεί το ημερήσιο ταξίδι με αυτοκίνητο, ενθαρρύνοντας την απομάκρυνση των χώρων στάθμευσης από τους χώρους εργασίας με παράλληλη αύξηση των εσόδων.</li><li>• Το WPL είναι μια εισφορά που χρεώνεται σε ορισμένους χώρους στάθμευσης που χρησιμοποιούνται από τους μετακινούμενους.</li><li>• Η εισφορά επιβάλλεται στους εργοδότες και όχι στους υπαλλήλους τους.</li><li>• Το προϊόν της εισφοράς πρέπει να δαπανηθεί για βελτιώσεις και επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών.</li><li>• Χώροι στάθμευσης για οχήματα παράδοσης, περιστασιακούς επιχειρηματικούς επισκέπτες και πελάτες μπορεί να απαλλάσσονται από την εισφορά. Τα νοσοκομεία, οι υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι χώροι στάθμευσης για άτομα με ειδικές ανάγκες θα μπορούσαν να δικαιούνται εκπτώσεις.</li><li>• Για την αποφυγή μετατόπισης της στάθμευσης από τους χώρους στάθμευσης στους δρόμους, ενδέχεται να απαιτούνται ελεγχόμενα μέτρα στάθμευσης στην περιοχή.</li><li>• Μόλις εγκατασταθεί, το σύστημα είναι αρκετά φθηνό και εύκολο στη διαχείριση.</li></ul>
<b>Σύντομη περιγραφή</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Το WPL είναι μια χρέωση για τους εργοδότες, εκ μέρους των τοπικών αρχών, οι οποίες παρέχουν χώρους στάθμευσης για τους υπαλλήλους τους και μπορούν να θεωρηθούν ως ένα είδος συστήματος χρέωσης συμμόρφωσης. Η εισαγωγή ενός συστήματος WPL έχει συνήθως δύο στόχους: πρώτον, να είναι ένα μέτρο διαχείρισης της ζήτησης της κυκλοφορίας για την αποτροπή της οδήγησης και, δεύτερον, να συγκεντρωθούν κεφάλαια για τα προγράμματα μεταφορών και βελτίωσης της κινητικότητας.</li></ul>
<b>Ελκυστικότητα</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Το WPL μπορεί να αποτελέσει πηγή πρόσθετων εσόδων για μια μικρή-μεσαία πόλη που θα μπορούσε να επενδύσει σε βελτιώσεις στις μεταφορές και την κινητικότητα.</li><li>• Η χρέωση του παροχέα σταθμεύσεων σε αντίθεση με την χρέωση των αυτοκινητιστών μειώνει τη σύγκρουση μεταξύ τοπικής αυτοδιοίκησης και κοινού, δεδομένου ότι είναι ευθύνη του εργοδότη να διαχειριστεί εάν οι εργαζόμενοι καλούνται να πληρώσουν για στάθμευση.</li><li>• Ενθαρρύνει τη στροφή σε άλλα μέσα μεταφοράς και τη μείωση της χρήσης του οχήματος εντός καθορισμένων ορίων. Το WPL παρέχει οικονομικά κίνητρα για τη μείωση της ζήτησης για επιπλέον χώρο στάθμευσης στο χώρο εργασίας και το κίνητρο για τους μετακινούμενους να μεταβαίνουν στην εργασία τους με περπάτημα, ποδήλατο, Park &amp; Ride και δημόσιες συγκοινωνίες.</li><li>• Με την εφαρμογή πρόσθετου κόστους οδήγησης στην εργασία και τη μείωση της προσφοράς χώρων στάθμευσης, καθώς οι εργοδότες προσπαθούν να μειώσουν το κόστος τους, η WPL μπορεί να συμβάλει στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Το WPL θα μπορούσε να θεωρηθεί ως εσωτερίκευση ορισμένων από τις εξωτερικές επιπτώσεις που προκαλούνται από τη μετακίνηση στην εργασία με αυτοκίνητο.</li> <li>• Είναι λιγότερο περίπλοκο και φθηνότερο να εφαρμοστεί και να λειτουργήσει σε σύγκριση με μέτρα όπως η τιμολόγηση του οδικού δικτύου.</li> <li>• Μόλις εγκατασταθεί το σύστημα θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί σχετικά φθηνά και εύκολα.</li> </ul>
<b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Θα μπορούσε να οδηγήσει σε πιθανή αντίδραση από τις τοπικές επιχειρήσεις, οι οποίες θα χρεώνονταν επιπλέον.</li> <li>• Η WPL θα μπορούσε να θεωρηθεί άδικη από ένα ευρύ φάσμα ατόμων, εργοδοτών και άλλων οργανισμών, καθώς δεν κάνει διάκριση μεταξύ εκείνων που ταξιδεύουν σε κυκλοφοριακές διαδρομές σε συμφορημένους δρόμους και εκείνων που δεν το κάνουν. Επίσης, δεν κάνει διάκριση μεταξύ εκείνων που διαθέτουν δυνατότητα δημόσιας συγκοινωνίας και όσων δεν το κάνουν. Τέλος, επιβάλλει πρόσθετη επιβάρυνση στα νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος σε σύγκριση με τα νοικοκυριά υψηλότερων εισοδημάτων.</li> <li>• Η εισαγωγή εισφοράς απαιτεί μακρές και ολοκληρωμένες διαβουλεύσεις με τους κατοίκους και τις επιχειρήσεις, καθώς και έλεγχο των υπαρχόντων χώρων στάθμευσης χώρου εργασίας.</li> <li>• Η εξεύρεση της σωστής ισορροπίας για τη στρατηγική τιμολόγησης μπορεί να είναι δύσκολη. Μια τοπική αρχή πρέπει να βρει μια ισορροπία μεταξύ μιας δραστηριότητας αύξησης των εσόδων, αποφεύγοντας τον καθορισμό υπερβολικά υψηλού τέλους, αποτρέποντας έτσι τους εργοδότες από τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων.</li> <li>• Κίνδυνος διάχυσης σε γειτονικούς δρόμους εκτός εάν εφαρμοστούν ελεγχόμενα μέτρα στάθμευσης στο δρόμο εντός των σχετικών περιοχών.</li> </ul>
<b>Οι περιπτώσιολογικές μελέτες</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nottingham (Ηνωμένο Βασίλειο), Περθ, Μελβούρνη και Σίδνεϊ (Αυστραλία), Σιγκαπούρη.</li> </ul>
<b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Κατά το σχεδιασμό και την εφαρμογή ενός προγράμματος WPL, πρέπει να κατανοηθούν και να ληφθούν υπόψη οι ακόλουθες πτυχές του WPL: αριθμός σχετικών χώρων, απαλλαγές, δικαιοσύνη, η τάση για στάθμευση να εκτοπίζεται εάν εφαρμόζονται μέτρα ελέγχου στις θέσεις στάθμευσης εντός δρόμου, ανάγκη να σχεδιαστεί το σύστημα κατά τρόπο που να ενισχύει την επιβολή του νόμου, διαθεσιμότητα μιας καλής εναλλακτικής λύσης για τις δημόσιες μεταφορές πριν από την εισαγωγή του συστήματος, και πιθανά ζητήματα που συνδέονται με δημόσια διαβούλευση ή διεξαγωγή δημοψηφίσματος.</li> <li>• Το σημαντικότερο εμπόδιο για την εφαρμογή ενός προγράμματος WPL είναι ο πολιτικός κίνδυνος για τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων.</li> <li>• Είναι ζωτικής σημασίας η εισαγωγή ενός προγράμματος WPL να περιλαμβάνει μια εκτεταμένη περίοδο διαβουλεύσεων με τους κατοίκους και τις επιχειρήσεις και με τις γειτονικές τοπικές αρχές που θα επηρεαστούν από το σύστημα. Ένα σημαντικό μέρος της διαβούλευσης θα ήταν η λήψη αποφάσεων σχετικά με τα κατάλληλα όρια για την περιοχή που καλύπτεται από την εισφορά.</li> </ul>

#### **Συστάσεις στους φορείς χάραξης πολιτικής .**

- Εάν δεν υπάρχει σχετική εθνική νομοθεσία, οι τοπικές αρχές που επιδιώκουν να εισαγάγουν την WPL πρέπει να συνεργαστούν με τις εθνικές κυβερνήσεις για να δημιουργήσουν την κατάλληλη νομοθετική βάση.
- Οι τοπικές αρχές δεν θα πρέπει να προχωρήσουν μέχρι να εκπονήσουν λεπτομερές πρόγραμμα, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης στρατηγικής διαχείρισης των εσόδων και μιας διοικητικής δομής που απαιτείται για τη διαχείριση του σχεδίου.
- Οι τοπικές αρχές πρέπει να είναι σαφείς και διαφανείς σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα δαπανηθούν τα έσοδα του WPL.
- Η αποδοχή ενός καθεστώτος μπορεί να βελτιωθεί διασφαλίζοντας ότι όλοι όσοι καταβάλλουν την εισφορά επωφελούνται από βελτιώσεις που χρηματοδοτούνται από αυτό.
- Ένα σύστημα WPL μπορεί να γίνει καλύτερα αποδεκτό πολιτικά σε χώρους όπου ένα μεγάλο μέρος των μετακινούμενων επιβατών ταξιδεύει εκτός της δικαιοδοσίας μιας τοπικής αρχής που εξετάζει το σχέδιο WPL.
- Τα στοιχεία δείχνουν ότι τα δημοψηφίσματα για τα συστήματα χρέωσης, όπως το χρέος χρηστών οδικού δικτύου (Road User Charge RUC) ή η WPL, δεν αποκτούν σχεδόν ποτέ μια ψήφο «ναι» λόγω της φύσης του κόστους και των οφελών. Ως εκ τούτου, μια διαβούλευση για ένα πρόγραμμα WPL θα μπορούσε να είναι πιο κατάλληλη για να μετρήσει την κοινή γνώμη και να κατανοήσει τις ανησυχίες και τις επιθυμίες των ανθρώπων.
- Είναι σημαντικό να υπάρχει πολιτική σταθερότητα και συνέχεια, ώστε να είναι δυνατή η στρατηγική ανάπτυξη ενός σχεδίου χωρίς αποσταθεροποίηση από εκλογές και αλλαγή πολιτικού κόμματος.

#### **Συστάσεις στους επαγγελματίες**

- Η εφαρμογή της WPL σε ολόκληρη την περιοχή των τοπικών αρχών και όχι σε μια συγκεκριμένη περιοχή εντός των διοικητικών ορίων μπορεί να απλοποιήσει την διοικητική πολυπλοκότητα και να αυξήσει τα έσοδα.
- Η στενή συνεργασία με τους εργοδότες κατά την εισαγωγή του συστήματος θα βελτίωνε τη συμμόρφωση με το σύστημα.
- Οι υποψήφιοι του προγράμματος θα πρέπει να στοχεύουν στην ελαχιστοποίηση του αριθμού των εξαιρέσεων, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το σύστημα παραμένει απλό.
- Η εφαρμογή της έκπτωσης κατά 100% αντί της απαλλαγής παρέχει μεγαλύτερη ευελιξία όσον αφορά την μεταγενέστερη αλλαγή των κριτηρίων εξαίρεσης.
- Μια χαμηλότερη αρχική χρέωση μπορεί να βελτιώσει την αποδοχή κατά την πρώτη εισαγωγή του συστήματος. Εάν απαιτείται, η χρέωση μπορεί αργότερα να αυξηθεί για να αυξηθούν τα πρόσθετα έσοδα μόλις υλοποιηθεί το σχέδιο.
- Εάν είναι δυνατόν, οι εργοδότες θα πρέπει να μπορούν να μεταβιβάσουν την επιβάρυνση μέσω θυσιάς μισθού. Αυτό θα μειώσει αποτελεσματικά τη χρέωση για έναν εργαζόμενο μέσω φορολογικών ελαφρύνσεων.

- |  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Οι εργοδότες πρέπει να υποβάλουν αίτηση για άδεια χρήσης για όλους τους χώρους στάθμευσης που χρησιμοποιούν, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που απαλλάσσονται από την εισφορά. Αυτές οι πληροφορίες θα χρησιμοποιηθούν για να υπολογιστεί πόσο η επιχείρηση πρόκειται να πληρώσει στο πλαίσιο του συστήματος και να δημιουργήσει ένα μητρώο όλων των χώρων στάθμευσης των εργαζομένων εντός των ορίων του σχεδίου.</li><li>• Οι τοπικές αρχές θα χρειαστεί να διενεργούν τακτικούς ελέγχους για να διαπιστώσουν πόσες θέσεις χρησιμοποιούνται και ότι τηρείται η άδεια.</li><li>• Οι τοπικές αρχές πρέπει να εντοπίσουν τις πιο πιθανές τοποθεσίες για τους σταθμούς στάθμευσης που έχουν μετακινηθεί και να σχεδιάσουν την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος, συμπεριλαμβανομένης της διάθεσης πόρων για την εφαρμογή των απαραίτητων μέτρων ελέγχου στάθμευσης.</li><li>• Οι τοπικές αρχές μπορούν να επωφεληθούν σημαντικά από την άποψη του σχεδιασμού και της λειτουργίας του WPL, μαθαίνοντας από άλλες πόλεις που έχουν εισάγει ή εργάζονται για την εισαγωγή παρόμοιου τύπου. Μπορούν να αντληθούν σημαντικά διδάγματα σχετικά με την εφαρμογή (επιχειρησιακή περίπτωση, χρέωση, εξαιρέσεις κ.λπ.) και λειτουργία (παρακολούθηση, κυρώσεις, επιβολή κ.λπ.) ενός WPL.</li></ul> |
|--|--|

### *Πίνακας 10 Φόρος στάθμευσης χώρου εργασίας*



## 5.9 Τέλος κοινοτικής υποδομής (Community Infrastructure Levy CIL)

<p><b>Βασικά χαρακτηριστικά</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Το τέλος κοινοτικής υποδομής (CIL) είναι μια εισφορά που μια τοπική αρχή μπορεί να επιλέξει να χρεώσει για νέες αναπτυξιακών σχεδίων στην περιοχή της (Συμβουλευτική Υπηρεσία Σχεδιασμού, 2018).</li> <li>• Το τέλος εφαρμόζεται στους υπεύθυνους ανάπτυξης που αναλαμβάνουν νέα κατασκευαστικά έργα εντός της περιοχής.</li> <li>• Τα έσοδα που θα προκύψουν από ένα CIL θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από την τοπική αρχή για την προώθηση των υφιστάμενων υποδομών και τη χρηματοδότηση νέων υποδομών που επιθυμούν το συμβούλιο και η τοπική κοινότητα (Συμβουλευτική Υπηρεσία Σχεδιασμού, 2018).</li> <li>• Το χρονοδιάγραμμα χρέωσης είναι μοναδικό για κάθε τοπική αρχή. Γενικά, εισπράττεται ανά τετραγωνικό μέτρο και συλλέγεται από την ημερομηνία έναρξης ανάπτυξης.</li> </ul>
<p><b>Σύντομη περιγραφή</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Τα CIL χρησιμοποιούνται για την άντληση συμπληρωματικών πόρων για την προώθηση της υπάρχουσας υποδομής και την ανάπτυξη νέων υποδομών στην Αγγλία και την Ουαλία. Η εισφορά τοποθετείται σε νέους κατασκευαστές κτιρίων στην περιοχή, καθώς αναμένεται ότι η νέα υποδομή θα αυξήσει την αξία των νέων αναπτυξιακών σχεδίων. Τα έσοδα που παράγονται μέσω της CIL χρησιμοποιούνται συνήθως για τη χρηματοδότηση εγκαταστάσεων όπως οι δρόμοι και άλλες μεταφορές, σχολεία και άλλη εκπαίδευση, ιατρικές υπηρεσίες, αθλητισμός / αναψυχή και ανοιχτοί χώροι. Το χρονοδιάγραμμα χρέωσης είναι μοναδικό για κάθε τοπική αρχή και καθορίζεται κατά περίπτωση. Ο συντελεστής υπολογίζεται λαμβάνοντας υπόψη την καθαρή αύξηση του εμβαδού του νέου σχεδίου, με μια ελάχιστη minimum χρέωση. Οι CIL είναι νομικά δεσμευτικές και οι φόροι μπορούν να υπολογιστούν πριν από την εκτέλεση των εργασιών κατά τη διαδικασία σχεδιασμού, λαμβανομένων υπόψη των αξιών που καθορίζονται από κάθε τοπική αρχή. Το αντίστοιχο τέλος τιμολογείται κατά την ημερομηνία έναρξης της ανάπτυξης, μετά από μια ανακοίνωση που αποστέλλεται από την τοπική αρχή. Η προθεσμία για την πληρωμή της εισφοράς καθορίζεται στο τιμολόγιο.</li> </ul>
<p><b>Ελκυστικότητα</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η CIL έχει υψηλότερο επίπεδο διαφάνειας σε σχέση με το σύστημα προγραμματισμού υποχρεώσεων (Planning Obligations system π.χ. τμήμα 106 (S.106) και δημόσιο κέρδος), λόγω του σταθερού ποσοστού χρέωσης.</li> <li>• Η διαδικασία απόκτησης χρηματοδότησης από τους υπεύθυνους ανάπτυξης είναι γρήγορη καθώς καταργεί τις μακρές διαδικασίες διαπραγμάτευσης δίνοντας υποχρεωτικές χρεώσεις.</li> <li>• Τα ποσοστά των εισφορών καθορίζονται από τις τοπικές αρχές, καθιστώντας το ιδιαίτερα εξειδικευμένο στις ανάγκες και το μέγεθος τόσο της περιοχής όσο και της νέας ανάπτυξης.</li> <li>• Υπάρχει μεγαλύτερη βεβαιότητα για τους υπεύθυνους ανάπτυξης σχετικά με τα αναμενόμενα ποσά συνεισφοράς τους.</li> <li>• Το CIL προωθεί ένα δίκαιο σύστημα για τις εξελίξεις, όπου όλοι εκτός από τους μικρότερους αναμένεται να συμβάλουν στην τοπική υποδομή.</li> <li>• Τα έσοδα από την CIL δημιουργούν μεγάλη αύξηση των συνολικών πόρων που έχουν αποκτηθεί, σε σύγκριση με το σύστημα</li> </ul>

	<p>προγραμματισμού υποχρεώσεων, σύμφωνα με το οποίο μόνο το 6% του συνόλου της ανάπτυξης παρείχε συνεισφορές για την υποστήριξη της υποδομής.</p>
<b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ο μηχανισμός χρηματοδότησης εξαρτάται από την τοπική αρχή για τιμολόγηση και επιβολή.</li> <li>• Δεν υπάρχει κανένας «τρόπος» για την εφαρμογή ενός CIL, οπότε η τοπική αρχή πρέπει να έχει επίγνωση της δημιουργίας χρονοδιαγράμματος χρέωσης της CIL.</li> <li>• Το σύστημα χρέωσης ενδέχεται να αποθαρρύνει την ανάπτυξη σε περιοχές με υψηλά ποσοστά χρέωσης, προς όφελος της ανάπτυξης σε περιοχές με ένα πιο προσιτό CIL ή καθόλου CIL. Αυτό μπορεί να επιλυθεί με την εφαρμογή ενός CIL σε όλες τις τοπικές αρχές στην περιοχή.</li> <li>• Απαιτεί εποπτική αρχή προκειμένου να εγκρίνει τα ποσοστά και το χρονοδιάγραμμα της CIL.</li> </ul>
<b>Οι περιπτώσιολογικές μελέτες</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mayoral CIL Crossrail 2 Project</li> <li>• Bristol City Council</li> </ul>
<b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Προσδιορίστε κάθε σχετική εθνική νομοθεσία που επιτρέπει στις τοπικές αρχές να χρεώνουν CIL. Εάν δεν υπάρχει τέτοια νομοθεσία, οι τοπικές αρχές πρέπει να συνεργαστούν και να ασκήσουν πίεση στο εθνικό νομοθετικό σώμα να υιοθετήσει ένα.</li> <li>• Προσδιορίστε την απαραίτητη υποδομή που απαιτείται για να υποστηρίξει την ανάπτυξη της περιοχής της, καθώς και το κόστος που σχετίζεται με αυτήν.</li> <li>• Η αρχή χρέωσης θα πρέπει να προετοιμάσει ένα «προκαταρκτικό χρονοδιάγραμμα χρέωσης» το οποίο θα καθορίζει το ποσοστό ή / και τον τύπο που θα καθορίζει τον τρόπο υπολογισμού του CIL στην περιοχή του. Οι συντελεστές των εισφορών θα πρέπει να εκφράζονται ανά τετραγωνικό μέτρο και η επιβάρυνση θα πρέπει να εφαρμόζεται στο ακαθάριστο εσωτερικό πάτωμα της ανάπτυξης που είναι υπεύθυνο για την εισφορά. Οι εξελίξεις που είναι υπεύθυνες για τη χρέωση της εισφοράς πρέπει να καθορίζονται στο χρονοδιάγραμμα χρέωσης. Οι αρχές χρέωσης πρέπει να επιτύχουν την κατάλληλη ισορροπία μεταξύ της σκοπιμότητας χρήσης της εισφοράς για τη χρηματοδότηση των υποδομών και των επιπτώσεων που μπορεί να έχει αυτό στην οικονομική βιωσιμότητα της ανάπτυξης στην περιοχή τους. Για το σκοπό αυτό, οι αρχές χρέωσης θα πρέπει να εξετάσουν τα στοιχεία του σχεδιασμού υποδομής, τα οποία στηρίζουν την αναπτυξιακή στρατηγική για την περιοχή τους.</li> <li>• Συμβουλευτείτε το προκαταρκτικό χρονοδιάγραμμα χρέωσης και, στη συνέχεια, προετοιμάστε ένα σχέδιο χρονοδιαγράμματος που θα υποβληθεί σε περαιτέρω δημόσια διαβούλευση.</li> <li>• Ελέγξτε το χρονοδιάγραμμα χρέωσης μέσω δημόσιας εξέτασης (examination in public EIP). Ο εξεταστής πρέπει να εξετάσει εάν η αρχή χρέωσης έχει λάβει υπόψη τα κριτήρια της νομοθεσίας CIL. Ο εξεταστής πρέπει να δημοσιεύσει τις συστάσεις του.</li> <li>• Η αρχή χρέωσης πρέπει να εξετάζει τις συστάσεις του εξεταστή και η έγκριση, απόρριψη ή τροποποίηση του χρονοδιαγράμματος χρέωσης θα πρέπει να γίνει από την αρχή χρέωσης.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Όταν εγκριθεί το χρονοδιάγραμμα χρέωσης, θα πρέπει να δημοσιεύεται από την αρχή χρέωσης. Η ημερομηνία έναρξης για την οποία ισχύει η χρέωση θα πρέπει να επιλέγεται από την αρχή χρέωσης και να καθορίζεται στο χρονοδιάγραμμα χρέωσης. Το χρονοδιάγραμμα χρέωσης θα παραμείνει σε ισχύ μέχρις ότου η αρχή χρέωσης αποφασίσει να θέσει σε εφαρμογή είτε μια αναθεωρημένη έκδοση είτε αποφασίσει να εγκαταλείψει την εισφορά.</li><li>• Το ποσό της CIL που πρέπει να καταβληθεί από μια ανάπτυξη θα πρέπει να υπολογίζεται από την αρχή είσπραξης (συνήθως το ίδιο όργανο με την αρχή χρέωσης) κατά τη χρονική στιγμή της έγκρισης σχεδιασμού και θα καταβάλλεται κατά την έναρξη της ανάπτυξης. Είναι ευθύνη της αποδέκτριας αρχής να βεβαιώνεται ότι εισπράττεται η εισφορά. Η μη πληρωμή μπορεί να οδηγήσει σε νομική απαίτηση να σταματήσει η ανάπτυξη.</li></ul>
--	---

### *Πίνακας 11 Τέλος κοινοτικής υποδομής (CIL)*

## 5.10 Διαφήμιση, Χορηγίες και δικαιώματα κατονομασίας (Advertising, Sponsorship and Naming Rights)

<p><b>Βασικά χαρακτηριστικά</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι επιχειρήσεις και οι οργανισμοί πληρώνουν τις τοπικές αρχές για τη χρήση των εγκαταστάσεων και των περιουσιακών τους στοιχείων για την προώθηση του εμπορικού σήματος, των υπηρεσιών και των προϊόντων τους, ιδέες και μηνύματα δημόσιας καμπάνιας.</li> <li>• Παραδείγματα συμφωνιών μάρκετινγκ μπορεί να περιλαμβάνουν διαφημίσεις, χορηγίες και δικαιώματα κατονομασίας.</li> <li>• Η πώληση διαφημιστικών, χορηγικών και ονομαστικών δικαιωμάτων πρέπει να είναι σύμφωνη με τις κατευθυντήριες γραμμές για το αποδεκτό περιεχόμενο διαφήμισης και την τοπική πολιτική και νομοθεσία.</li> </ul>
<p><b>Σύντομη περιγραφή</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι επιλογές τοπικών κυβερνητικών εσόδων από το ιδιωτικό μάρκετινγκ γενικά κυμαίνονται σε τρεις κατηγορίες: τη διαφήμιση σε δημόσια περιουσιακά στοιχεία, σε εκδόσεις και ψηφιακά μέσα, χορηγίες, πώληση ή εκμίσθωση δικαιωμάτων κατονομασίας για δημόσιες εγκαταστάσεις και περιουσιακά στοιχεία.</li> <li>• Η διαφήμιση μπορεί να οριστεί ως συμφωνία μεταξύ μιας τοπικής αρχής και του διαφημιζόμενου, όπου η τοπική αρχή λαμβάνει χρήματα από έναν οργανισμό ή ένα άτομο σε αντάλλαγμα μιας διαφήμισης σε ελεγχόμενα μέσα τοπικής αρχής και σε περιουσιακά στοιχεία του δημόσιου τομέα. Η αξία των συμβολαίων διαφήμισης εξαρτάται από την τοπική αγορά και το συνολικό ύψος της έκθεσης, που είναι ο συνολικός αριθμός πιθανών ευκαιριών που ένας θεατής θα πρέπει να δει τη διαφήμιση.</li> <li>• Η χορηγία δίνει στις επιχειρήσεις τη δυνατότητα να γίνουν βασικοί φορείς και επίσημοι πάροχοι αγαθών ή υπηρεσιών για τοπικές εκδηλώσεις και προγράμματα αειφόρου κινητικότητας και μεταφοράς. Για μια τοπική αρχή αποτελεί ευκαιρία να μοιραστεί το κόστος με έναν ιδιωτικό εταίρο, παρέχοντας παράλληλα οφέλη στους πολίτες της.</li> <li>• Μια τοπική αρχή μπορεί επίσης να πουλήσει ή να μισθώσει σε ιδιωτικές εταιρείες ονόματα δικαιωμάτων για δημόσιες εγκαταστάσεις και περιουσιακά στοιχεία. Η συμφωνία παρέχει στις εταιρείες το πλεονέκτημα της βελτιωμένης αναγνώρισης της μάρκας, ενώ η τοπική αρχή επωφελείται από πρόσθετα έσοδα. Η πώληση ονομαστικών δικαιωμάτων για δημόσιο φυσικό κεφάλαιο μπορεί να αποτελέσει μια βιώσιμη εναλλακτική λύση για την αύξηση των εσόδων, ειδικά για την χρηματοδότηση ιδιαίτερα ορατών υποδομών, όπως μεγάλα μεταφορικά κέντρα, καθώς και σταθμοί λεωφορείων και μετρό.</li> </ul>
<p><b>Ελκυστικότητα</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η διαφήμιση είναι μια δυνητικά κερδοφόρα επιχειρηματική ευκαιρία που χρησιμοποιεί μια αγορά που διαφορετικά δεν θα χρησιμοποιηθεί.</li> <li>• Η παραγωγή εσόδων μέσω της πώλησης διαφημιστικού χώρου, επωνυμίας και δικαιωμάτων κατονομασίας αποδεικνύεται ένας βιώσιμος και επιτυχημένος τρόπος για την άντληση πρόσθετων κεφαλαίων. Ενώ τα πιθανά έσοδα που προέρχονται από τη διαφήμιση μπορεί να είναι μικρά σε σύγκριση με τον συνολικό λειτουργικό προϋπολογισμό, τα πιθανά κεφάλαια που θα μπορούσαν να δημιουργηθούν είναι σημαντικά.</li> <li>• Πολλές τοπικές αρχές έχουν ένα ισχυρό και αξιόπιστο εμπορικό σήμα που μπορεί να τους βοηθήσει να προσελκύσουν σημαντικά διαφημιστικά έσοδα.</li> <li>• Η διαφήμιση με τις τοπικές αρχές, για παράδειγμα στα λεωφορεία και στα μέσα μαζικής μεταφοράς, είναι δημοφιλής στις εμπορικές</li> </ul>

	<p>επιχειρήσεις, καθώς τα μηνύματά τους φθάνουν σε χιλιάδες ανθρώπους που χρησιμοποιούν δημόσιες συγκοινωνίες καθώς και πεζούς.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Η διαφήμιση στο εσωτερικό και στο εξωτερικό των οχημάτων δημόσιων μεταφορών μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να αντισταθμίσει το κόστος των ναύλων στους χρήστες των δημόσιων συγκοινωνιών και το κόστος παροχής υπηρεσιών.</li> <li>● Υπάρχει ελάχιστο κόστος για τη διαφήμιση σε τοποθεσίες τοπικής αυτοδιοίκησης, οπότε ανεξάρτητα από τα εισοδήματα, μπορείτε άμεσα να μετριάσετε τα τρέχοντα λειτουργικά έξοδα.</li> <li>● Κάποια διαφήμιση μπορεί να είναι καλλιτεχνική ή διασκεδαστική, καθιστώντας έτσι τον χώρο και το κτίριο πιο ενδιαφέρον ή ελκυστικό.</li> <li>● Τα έσοδα από τη διαφήμιση μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση παροχών που διαφορετικά δεν θα υπήρχαν. Για παράδειγμα, τα έσοδα από τη διαφήμιση σε μια στάση λεωφορείου μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την πληρωμή για την κατασκευή και συντήρηση του.</li> <li>● Η συμφωνία κατανομής εσόδων με εξειδικευμένο πρακτορείο μάρκετινγκ μπορεί να μεταφέρει κάποιο κόστος και κινδύνους σε έναν ιδιωτικό εταίρο.</li> </ul>
<p><b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Μπορεί να υπάρξει ένα αρχικό κόστος που συνδέεται με την αγορά και την εγκατάσταση υποδομής διαφήμισης.</li> <li>● Οι κανονισμοί για υπαίθρια διαφήμιση θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν ειδικές απαιτήσεις για το μέγεθος, το περιεχόμενο και την τοποθεσία. Ο προγραμματισμός και οι νομικοί περιορισμοί ενδέχεται επίσης να απαγορεύουν ορισμένες πλατφόρμες εξωτερικής διαφήμισης και άλλες μορφές διαφήμισης.</li> <li>● Ο πολλαπλασιασμός των διαφημίσεων μπορεί να έχει αρνητικό αντίκτυπο στην αισθητική όπως το γραφικό τοπίο και τα πολιτιστικά τοπία. Αυτό μπορεί να επηρεάσει παράγοντες όπως ο τουρισμός και η ποιότητα ζωής, οι οποίες, με τη σειρά τους, ενδέχεται να υποβαθμίσουν έναν τόπο.</li> <li>● Η εξωτερική διαφήμιση μπορεί να προκαλέσει φωτορύπανση.</li> <li>● Οι τοπικές αρχές δεν έχουν πάντα την ίδια δύναμη έλξης με τον ιδιωτικό τομέα όσον αφορά την κερδοσκοπία και τη διαφήμιση.</li> <li>● Σε δύσκολο οικονομικό κλίμα μπορεί να είναι πολύ δύσκολο να εξασφαλιστεί η χορηγία και να πωληθεί διαφήμιση.</li> <li>● Έλλειψη προσωπικού, πόρων και εμπειρογνωμοσύνης που απαιτούνται για το σχεδιασμό και την εφαρμογή στρατηγικής χορηγίας και διαφήμισης ή / και αυξανόμενης πίεσης στο υφιστάμενο εργατικό δυναμικό, δημιουργώντας επιπλέον εργασία πάνω από τον υπάρχοντα φόρτο εργασίας.</li> <li>● Η διαφήμιση μπορεί να είναι παρεμβατική στον δημόσιο χώρο, μπορεί να απομακρύνει την προσοχή του οδηγού από το έργο οδήγησης.</li> <li>● Οι φορολογούμενοι και οι πληρωτές μπορούν να αντιπαχθούν σε συγκεκριμένη διαφήμιση ή το όνομα που έχει τεθεί σε μια εγκατάσταση.</li> <li>● Οι τρέχουσες επιχειρήσεις που προσφέρουν διαφημιστικό χώρο πιθανότατα θα αντιπαχθούν στις παραχωρήσεις, καθώς θα μπορούσαν να</li> </ul>

	υπονομεύσουν το οικονομικό τους μέλλον.
<b>Οι περιπτώσιολογικές μελέτες</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Emirates Air Line, Λονδίνο</li> <li>• Διαφήμιση της Αρχής Μεταφορών της Νότιας Πενσυλβανίας (SEPTA)</li> </ul>
<b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Προσδιορισμός ευκαιριών - Μια τοπική αρχή πρέπει να εντοπίσει ευκαιρίες για Διαφήμιση, Χορηγίες και Δικαιώματα κατονομασίας. Αυτό περιλαμβάνει τον προσδιορισμό δημόσιων εγκαταστάσεων και περιουσιακών στοιχείων κατάλληλων για υπαίθρια και εσωτερική διαφήμιση, μέσα ενημέρωσης και ψηφιακά μέσα κατάλληλα για διαφήμιση, ευκαιρίες χορηγίας για βιώσιμες εκδηλώσεις κινητικότητας και περιουσιακά στοιχεία κατάλληλα για ονομαστικά δικαιώματα.</li> <li>• Ανάπτυξη σχετικής πολιτικής και κατευθυντήριων γραμμών - Προετοιμασία και υιοθέτηση τοπικών πολιτικών και κατευθυντήριων γραμμών για τη χορηγία, την ονομασία και τη διαφήμιση. Αυτή η πολιτική πρέπει να καθορίσει μια συνεπή, συντονισμένη και επαγγελματική προσέγγιση όσον αφορά στη διαφήμιση και στη χορηγία, καθώς και να περιγράψει τα πρότυπα, τις αρχές, τις ευθύνες και τις διαδικασίες για την έγκριση των συμβάσεων και τις συμφωνίες. Μια τέτοια πολιτική θα πρέπει να ελαχιστοποιήσει την έκθεση των τοπικών αρχών σε κινδύνους ενώ παράλληλα θα υποστηρίξει την ευκαιρία. Πρέπει να διευκρινίσει τι είναι αποδεκτό και τι δεν είναι. Πολλές τοπικές αρχές, για παράδειγμα, περιορίζουν ή απαγορεύουν τη διαφήμιση του αλκοόλ και του καπνού. Άλλοι περιορισμοί αφορά στο περιεχόμενο διαφημίσεων δηλαδή δυσάρεστο, άσεμνο, δυσφημιστικό ή πολιτικό περιεχόμενο. Για παράδειγμα, η εταιρεία «μεταφορά στο Λονδίνο» (Transport for London TfL) απαγόρευσε μια διαφήμιση που προτρέπει τους ιδιοκτήτες επιχειρήσεων να εγκαταλείψουν το Ηνωμένο Βασίλειο και να πάνε στη Γαλλία μετά το Brexit επειδή δεν συμμορφώθηκαν με τις οδηγίες τους. Παραδείγματα πολιτικών της κατηγορίας «Διαφήμιση, Χορηγίες και δικαιώματα κατονομασίας» που έχουν ετοιμάσει τοπικές αρχές μπορείτε να βρείτε στο κεφάλαιο Χρήσιμες συνδέσεις (Useful Links) σε αυτό τον οδηγό.</li> <li>• Συμμόρφωση με τα υφιστάμενα νομοθετικά πλαίσια - Οι τοπικές αρχές πρέπει να γνωρίζουν ότι οι διαφημιστικές τους εκστρατείες, όπως αυτές των εμπορικών εταιρειών, πιθανότατα υπόκεινται στον διαφημιστικό κώδικα και κανονισμούς.</li> <li>• Ανάπτυξη καταλόγου κεντρικών βάσεων δεδομένων - Μια τοπική αρχή πρέπει να δημιουργήσει μια συντονισμένη προσέγγιση για την παραγωγή εισοδήματος μέσω της χορηγίας και της διαφήμισης, αναπτύσσοντας μια κεντρική βάση δεδομένων που θα περιλαμβάνει τους υπάρχοντες προμηθευτές, τις τοπικές επιχειρήσεις και τις εθνικές εταιρείες. Αυτό το εργαλείο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τη συμμετοχή υποψήφιων χορηγών και τη δημιουργία σχέσεων με τις τοπικές εταιρείες για πιθανά έσοδα από διαφημίσεις.</li> <li>• Αναδεικνύοντας τα δυνητικά οφέλη για τους ιδιωτικούς εταίρους - Μια τοπική αρχή πρέπει να επισημάνει τα δυνητικά οφέλη για τους ιδιωτικούς εταίρους από τη διαφήμιση με τις τοπικές αρχές και τη χρηματοδότηση τοπικών εκδηλώσεων βιώσιμης κινητικότητας. Η διασφάλιση ότι οι εταιρείες γνωρίζουν αυτά τα οφέλη βελτιώνει τις πιθανότητες προσέλκυσης ιδιωτικών εταίρων που θα μπορούσαν να παράσχουν οικονομική συνεισφορά.</li> <li>• Συνεργασία με ένα εξειδικευμένο πρακτορείο μάρκετινγκ - Ο ρόλος του ιδιωτικού εταίρου θα είναι η διάθεση συμφωνημένων περιουσιακών στοιχείων για διαφημίσεις και χορηγίες. Αυτή η ρύθμιση συνήθως περιλαμβάνει ένα μερίδιο εσόδων (το επιτόκιο της αγοράς κυμαίνεται μεταξύ 30 και 50% για έναν ιδιωτικό εταίρο), ενώ ένας ιδιωτικός εταίρος θα πληρώνεται μόνο βάσει αποτελεσμάτων. Η τρέχουσα διαχείριση της σύμβασης απαιτεί από μια τοπική αρχή να διαθέσει πόρους προσωπικού για το έργο αυτό. Η συνεργασία με ένα εξειδικευμένο πρακτορείο μάρκετινγκ περιλαμβάνει ορισμένα οφέλη για μια τοπική αρχή. Ταυτόχρονα, μακροπρόθεσμα, η συνεργασία με ένα</li> </ul>

	<p>εξειδικευμένο πρακτορείο μάρκετινγκ θα μπορούσε να δημιουργήσει λιγότερα έσοδα λόγω της προσέγγισης του μεριδίου των εσόδων.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Κλειδιά για την επιτυχία - Ανταγωνιστικές δομές τιμολόγησης, προσεκτική διαπραγμάτευση των συστολών, συμμόρφωση με τους κανονισμούς χρηματοδότησης και προμήθειας και διασφάλιση της καλύτερης αξίας.</li><li>• Δυνητικές ευκαιρίες και περιουσιακά στοιχεία - Στις πιθανές ευκαιρίες και περιουσιακά στοιχεία περιλαμβάνονται η υπαίθρια διαφήμιση, οι δημοσιεύσεις και τα έντυπα μέσα, η ψηφιακή διαφήμιση, οι χορηγίες, τα δικαιώματα κατονομασίας και άλλα.</li></ul>
--	---

### *Πίνακας 12 Δικαιώματα διαφήμισης, χορηγίας και κατονομασίας*

## 5.11 Συνεργασία με άλλες πόλεις, ερευνητικές κοινοπραξίες και ιδιωτικές εταιρείες (collaborating with other cities, research consortia and private companies)

<b>Βασικά χαρακτηριστικά</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μια εταιρική σχέση μεταξύ των τοπικών αρχών και των πανεπιστημίων, των ιδιωτικών εταιρειών και των μη κυβερνητικών οργανώσεων, μέσω των οποίων αξιοποιούνται οι γνώσεις και οι δυνατότητες κάθε εταίρου.</li> <li>• Η πόλη συνεργάζεται διαθέτοντας συγκεκριμένα δεδομένα, προσφέροντας ευκαιρίες υλοποίησης για πιλοτικά έργα και παρέχοντας υποστήριξη στους εταίρους της.</li> <li>• Η πόλη θα μπορούσε να επωφεληθεί από πιλοτικά έργα, καθώς και από επενδύσεις σε προγράμματα υποδομής και ανάπτυξης ικανοτήτων. Η πόλη θα μπορούσε επίσης να είναι επιλέξιμη για χρηματοδότηση διαθέσιμη σε κοινοπραξία.</li> <li>• Η συνεργασία με ερευνητικούς οργανισμούς και ιδιωτικές εταιρείες μπορεί να βοηθήσει τις πόλεις να γίνουν πιο αποτελεσματικές, να μειώσουν τις δαπάνες και να μεγιστοποιήσουν τα πιθανά έσοδα από την καινοτόμο τεχνολογία.</li> </ul>
<b>Σύντομη περιγραφή</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι ερευνητικές κοινοπραξίες και οι ιδιωτικές εταιρείες ενδιαφέρονται να συνεργαστούν με τις πόλεις, καθώς τους προσφέρει την ευκαιρία να δοκιμάσουν και να προωθήσουν τις ιδέες τους και τα νέα προϊόντα τους. Με τη σειρά τους, οι πόλεις μπορούν να επωφεληθούν από πρόσθετη χρηματοδότηση, προγράμματα ανάπτυξης ικανοτήτων και επενδύσεις στην υποδομή τους.</li> <li>• Τα είδη συνεργαζόμενων έργων που μπορούν να εμπλέκονται και επωφελούνται από τις μικρές-μεσαίες πόλεις είναι: έργα επίδειξης, πιλοτικά έργα, έργα γνωστικής κατάρτισης (capacity building projects) και εφαρμοσμένη έρευνα.</li> </ul>
<b>Ελκυστικότητα</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι πόλεις που συμμετέχουν μπορούν να είναι επιλέξιμες για χρηματοδότηση για συμμετοχή σε ερευνητικές κοινοπραξίες, καθώς και να λαμβάνουν χρηματοδότηση και επενδύσεις για να αποτελέσουν ένα πεδίο δοκιμών για πιλοτικά έργα.</li> <li>• Οι συμμετέχουσες πόλεις θα μπορούσαν να επωφεληθούν από τη μεταφορά γνώσεων, τη βελτίωση της διακυβέρνησης ως αποτέλεσμα προγραμμάτων κατάρτισης και κατάρτισης, μάθησης σχετικά με βέλτιστες πρακτικές, χωρίς ή με περιορισμένες επενδύσεις από δημοτικό προϋπολογισμό.</li> <li>• Οι πόλεις μπορούν να αναπτύξουν μακροχρόνιες εταιρικές σχέσεις και δίκτυα με άλλες πόλεις και οργανισμούς.</li> <li>• Η συνεργασία με άλλες πόλεις και η συμμετοχή σε ερευνητικές κοινοπραξίες αποτελεί προϋπόθεση για να είναι επιλέξιμες για μέρος της κοινοτικής χρηματοδότησης που διατίθεται μέσω προγραμμάτων χρηματοδότησης όπως το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» και «URBACT III».</li> </ul>
<b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η ανάπτυξη μακροπρόθεσμων σχεδίων δράσης και η ανάληψη δεσμεύσεων για μακροπρόθεσμα έργα θα μπορούσε να αποτελέσει πρόκληση λόγω πολιτικών περιορισμών και έλλειψης πολιτικής βούλησης.</li> <li>• Έλλειψη ευαισθητοποίησης σχετικά με τα προγράμματα που υποστηρίζουν τη συνεργασία μεταξύ των πόλεων και τη χρηματοδότηση που</li> </ul>



	<p>διατίθεται για ερευνητικές κοινοπραξίες.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Έλλειψη εμπειρίας, εμπειρογνωμοσύνης και σχετικών γνώσεων, καθώς και ανθρώπινο δυναμικό που θα μπορούσε να είναι αφιερωμένο στη διαχείριση της συμμετοχής σε ερευνητικά προγράμματα και εταιρικές σχέσεις.</li> <li>• Η εκπλήρωση συγκεκριμένων προαπαιτήσεων για συμμετοχή θα μπορούσε να αποτελέσει πρόκληση.</li> <li>• Τα οφέλη που προκύπτουν από τη συνεργασία με ερευνητικούς οργανισμούς και κοινοπραξίες θα μπορούσαν να περιοριστούν σε προγράμματα μεταφοράς τεχνολογίας και κατάρτισης και να μην παρέχουν αναγκαστικά πρόσθετες ευκαιρίες χρηματοδότησης.</li> <li>• Ακόμη και αν παρέχεται χρηματοδότηση, είναι πιθανότερο να συνδεθεί με συγκεκριμένο σχέδιο ή προγράμματα.</li> </ul>
<p><b>Οι περιπτώσιολογικές μελέτες</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alba Iulia Έξυπνη πόλη 2018'-Πιλοτικό έργο.</li> </ul>
<p><b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η συμμετοχή σε ερευνητικές συνεργασίες απαιτεί μακροπρόθεσμο όραμα, στρατηγική και σχέδιο δράσης από τη διοίκηση της πόλης.</li> <li>• Επισκεφθείτε την <u>πύλη εταιρικής σχέσης έρευνας και καινοτομίας</u> του προγράμματος Horizon 2020 (Horizon 2020 Research and Innovation Partnership Portal) για να μάθετε σχετικά με τις ευκαιρίες χρηματοδότησης, τους εταίρους και τις οδηγίες για τον τρόπο συμμετοχής. Η αναζήτηση εταίρων στη δικτυακή πύλη επιτρέπει την προβολή προφίλ όλων των εταιρειών που έλαβαν χρηματοδότηση από το πρόγραμμα Horizon 2020.</li> <li>• Επικοινωνήστε με τα <u>Εθνικά Σημεία Επαφής ( National Contact Points NCPs)</u>. Τα NCPs παρέχουν πρακτικές πληροφορίες και δυνατότητες αναζήτησης για τους εταίρους, με λεπτομέρειες σχετικά με τα προφίλ των εταίρων και τις απαιτήσεις της ενεργού εταιρικής σχέσης. Δημιουργήστε ένα προφίλ που περιλαμβάνει σχετικές πληροφορίες και προετοιμάστε μια επιστολή προθέσεων (letter of intent).</li> <li>• Καταχωρίστε σε ιστότοπους που παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις δυνατότητες χρηματοδότησης και πιθανούς συνεργάτες. Μπείτε σε λίστες αλληλογραφίας για να λαμβάνετε ενημερώσεις σχετικά με ευκαιρίες συνεργασίας.</li> <li>• Επισκεφθείτε την ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις <u>έξυπνες πόλεις και τις κοινότητες</u> (Smart Cities and Communities) για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις συμπράξεις και τον τρόπο συμμετοχής.</li> <li>• Για συνεργασία και ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ πόλεων, ανατρέξτε στην <u>πύλη για την αστική ανάπτυξη της Περιφερειακής Πολιτικής</u> (Regional Policy Urban Development Portal) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής .</li> <li>• Το δίκτυο υποστήριξης επιχειρήσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής <u>Enterprise Europe Network (EEN)</u> προσφέρει επαγγελματικά προφίλ συνεργασίας και καινοτομίας και δυνατότητα αναζήτησης εταίρων.</li> </ul>

- |  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Δημιουργήστε δίκτυα και συνεργασίες με άλλες πόλεις που μοιράζονται τους στόχους βιώσιμης κινητικότητας.</li><li>• Ορίστε ένα άτομο ή μια ομάδα εντός του οργανισμού σας υπεύθυνο για τον εντοπισμό των ευκαιριών.</li><li>• Ελέγξτε τα κριτήρια επιλεξιμότητας και τα απαιτούμενα κριτήρια πριν υποβάλετε αίτηση συμμετοχής σε κοινοπραξία ή εταιρική σχέση.</li><li>• Χρησιμοποιώντας μια εταιρεία παροχής συμβουλών και όχι έχοντας ένα εξειδικευμένο άτομο ή ομάδα μέσα στον οργανισμό σας μπορεί να είναι μια επιλογή.</li><li>• Η συνεργασία με άλλες υπηρεσίες του οργανισμού σας, όπως οι οικονομικές και νομικές υπηρεσίες, μπορεί να είναι σημαντική για την ανάπτυξη μιας επιτυχημένης εφαρμογής.</li></ul> |
|--|--|

*Πίνακας 13 Συνεργασία με άλλες πόλεις, ερευνητικές κοινοπραξίες και ιδιωτικές εταιρείες*

## 5.12 Συνεταιρισμοί πολιτών (Citizen Cooperatives)

<b>Βασικά χαρακτηριστικά</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι συνεταιρισμοί των πολιτών είναι ανοιχτές ενώσεις ατόμων που επιτυγχάνουν τους στόχους τους μέσω μιας δημοκρατικά ελεγχόμενης και κοινής ιδιοκτησίας επιχείρησης.</li> <li>• Τα κέρδη που πραγματοποιούνται μέσω του συνεταιρισμού των πολιτών είτε επανεπενδύονται στην επιχείρηση είτε επιστρέφονται στα μέλη.</li> <li>• Τα οικονομικά και κοινωνικά οφέλη μιας συνεταιριστικής δραστηριότητας παραμένουν στις κοινότητες στις οποίες λειτουργούν.</li> </ul>
<b>Σύντομη περιγραφή</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι συνεταιρισμοί των πολιτών είναι «αυτόνομες ενώσεις ανθρώπων που ενώνονται οικειοθελώς για να ανταποκριθούν στις κοινές οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές ανάγκες και προσδοκίες τους μέσω μιας κοινώς ανήκουσας και δημοκρατικά ελεγχόμενης επιχείρησης». Τα μέλη πληρώνουν τέλος συνδρομής όταν συμμετέχουν στους συνεταιρισμούς των πολιτών και τα τέλη αυτά πηγαίνουν σε έργα που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για ολόκληρη την ομάδα. Οι συνεταιρισμοί πολιτών τείνουν να λειτουργούν σε μη κερδοσκοπική βάση και ως εκ τούτου οποιαδήποτε έσοδα από την επιχείρηση είτε επανεπενδύονται στην επιχείρηση είτε επιστρέφονται στα μέλη. Υπάρχουν παραδείγματα όπου συνεταιρισμοί πολιτών χρησιμοποιήθηκαν για τη χρηματοδότηση έργων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας.</li> </ul>
<b>Ελκυστικότητα</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι συνεταιρισμοί των πολιτών μπορούν να βοηθήσουν στην υλοποίηση έργων για τα οποία δεν διατίθενται δημόσια κονδύλια και τα οποία δεν είναι ελκυστικά για τους ιδιώτες επενδυτές.</li> <li>• Καθώς οδηγούνται από πολίτες, οι τοπικές αρχές μπορούν να προωθήσουν την ατζέντα τους για την αειφόρο κινητικότητα χωρίς να αφιερώσουν σημαντικούς πόρους και προσωπικό.</li> <li>• Η σύσταση ενός συνεταιρισμού είναι απλούστερη από τη δημιουργία μιας ιδιωτικής εταιρείας και έχει λιγότερους γραφειοκρατικούς φραγμούς.</li> <li>• Οι συνεταιρισμοί συχνά προσφέρουν υπηρεσίες ή προϊόντα στα μέλη χαμηλότερα από τις τιμές της αγοράς και με αυτόν τον τρόπο τις καθιστούν πιο προσίτες και ελκυστικές.</li> <li>• Η συμμετοχή των πολιτών και η δημοκρατική διαδικασία προσδίδουν στους πολίτες την αίσθηση της οικειοποίησης των έργων τους.</li> <li>• Οι συνεταιρισμοί θα μπορούσαν να είναι επιλέξιμοι για επιχορηγήσεις και δωρεές και συχνά απολαμβάνουν φορολογικά πλεονεκτήματα σε σύγκριση με άλλες μορφές εταιρειών.</li> </ul>
<b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Απαιτεί γνώση των συνθηκών του νομικού πλαισίου και των διοικητικών διαδικασιών, ιδίως σε μικρότερους συνεταιρισμούς χωρίς υπαλλήλους. Θα ήταν δύσκολο για τα μέλη να δημιουργήσουν τις απαραίτητες γνώσεις χωρίς κάποια υποστήριξη από μια τοπική αρχή.</li> <li>• Οι συνεταιρισμοί υπόκεινται στην αυτοδιοίκηση από τα μέλη τους, επομένως η τοπική αρχή δεν έχει άμεση επιρροή στις αποφάσεις τους.</li> <li>• Τα μέλη ευθύνονται για τις ζημίες που υπέστη ο συνεταιρισμός μέχρι το ποσό της συνεισφοράς τους. Σε περίπτωση αφερεγγυότητας, εκτός αν εξαιρούνται από το καταστατικό, τα μέλη μπορούν επίσης να υποχρεωθούν να καταβάλλουν πρόσθετες πληρωμές.</li> <li>• Λόγω της δημοκρατικής λήψης αποφάσεων, οι αποφάσεις ενδέχεται να μην αντικατοπτρίζουν πάντα τα συμφέροντα των ίδιων ή των τοπικών αρχών.</li> <li>• Η έλλειψη κέρδους οδηγεί, σε ορισμένες περιπτώσεις, στη διαφθορά και στην υπεξαίρεση των κεφαλαίων.</li> <li>• Τα επηρεασμένα μέλη τείνουν να κυριαρχούν στις υποθέσεις του συνεταιρισμού.</li> </ul>

<p><b>Οι περιπτώσιολογικές μελέτες</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sauerland Hellweg Citizen Bus Association στη Γερμανία και Συνεργατική Ενέργεια - Greenpeace Energy, Γερμανία</li> </ul>
<p><b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b></p>	<p>Οι τοπικές αρχές μπορούν να ενθαρρύνουν και να υποστηρίξουν τη βιώσιμη κινητικότητα και τη μεταφορά συνεταιρισμών πολιτών ως εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Προωθώντας ενεργά τους συνεταιρισμούς πολιτών ως ένα βιώσιμο και ελκυστικό επιχειρηματικό μοντέλο για βιώσιμες υπηρεσίες μεταφορών, μέσω της ανταλλαγής γνώσεων, των σεμιναρίων και της κατάρτισης.</li> <li>• Βοηθώντας να βρεθεί ή να παρέχοντας έναν μέντορα ή έναν σύμβουλο, ο οποίος μπορεί να αξιολογήσει την ιδέα, να βοηθήσει στην αντιμετώπιση πιθανών ζητημάτων και να αποδείξει συμβουλές στα ιδρυτικά μέλη ενός συνεταιρισμού.</li> <li>• Βοήθεια με τον εντοπισμό πιθανών επιλογών χρηματοδότησης.</li> <li>• Παροχή νομικής και συμβουλευτικής υποστήριξης, όπως βοήθεια στην ανάπτυξη ενός ισχυρού επιχειρηματικού σχεδίου, συμπεριλαμβανομένων αξιόπιστων οικονομικών λειτουργικών σχεδίων και προβλέψεις ταμειακών ροών.</li> <li>• Παροχή οικονομικής υποστήριξης υπό μορφή επιχορηγήσεων και τοπικών φορολογικών ελαφρύνσεων.</li> <li>• Παροχή χώρων και διευκολύνσεων στους βιώσιμους συνεταιρισμούς μετακίνησης και μεταφοράς δωρεάν ή με μειωμένο συντελεστή, π.χ. κράτηση χώρων στάθμευσης ή χώρων στάθμευσης για συνεταιριστικές υπηρεσίες ανταλλαγής αυτοκινήτων ή ποδηλάτων.</li> </ul>

### *Πίνακας 14 Συνεταιρισμοί πολιτών*

## 5.13 Εμπορία εκπομπών αερίου (Emission Trading)

<p><b>Βασικά χαρακτηριστικά</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η εμπορία εκπομπών είναι μια προσέγγιση βασισμένη στην αγορά που χρησιμοποιείται για τον έλεγχο της ρύπανσης με την παροχή οικονομικών κινήτρων για την επίτευξη μειώσεων των εκπομπών ρύπων.</li> <li>• Τα εθνικά ή περιφερειακά συστήματα εμπορίας άνθρακα λειτουργούν στην Ευρώπη, τις ΗΠΑ, το Τόκιο, τη Νέα Ζηλανδία και αλλού.</li> <li>• Μια μονάδα ρύπου (carbon credit ή αλλιώς γνωστή ως 'emission permit', 'carbon offset' ή 'allowance') αποτελεί βασικό στοιχείο της εμπορίας εκπομπών. Είναι ένα χρηματοπιστωτικό μέσο που δίνει το δικαίωμα στον κάτοχο να εκπέμπει έναν τόνο διοξειδίου του άνθρακα. Αυτό περιλαμβάνει επίσης άλλα αέρια θερμοκηπίου με <u>ισοδύναμο διοξειδίου του άνθρακα</u> (tCO<sub>2</sub>e) ενός τόνου.</li> <li>• Οι χώρες, οι πόλεις ή οι βιομηχανίες μπορούν να πουλήσουν αχρησιμοποίητες μονάδες ρύπων σε άλλες χώρες, πόλεις ή βιομηχανίες για να αυξήσουν τα έσοδα για τη χρηματοδότηση έργων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας, καθώς και άλλων φιλικών προς το περιβάλλον έργων με στόχο τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και αερίων θερμοκηπίου.</li> </ul>
<p><b>Σύντομη περιγραφή</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η εμπορία εκπομπών έχει τις ρίζες της στις οικονομικές θεωρίες, που διατυπώθηκαν για πρώτη φορά στη δεκαετία του 1960, οι οποίες επιδιώκουν να προσδώσουν κόστος παραγωγής στη ρύπανση. Η θεωρία λέει ότι εάν η ρύπανση είχε τιμή, οι δυνάμεις της αγοράς θα αποθάρρυναν τελικά τις επιχειρήσεις από τη ρύπανση του περιβάλλοντος, επειδή θα γινόταν λιγότερο αποδοτικό για αυτές. Η εμπορία εκπομπών αποτελεί κεντρικό πυλώνα των προσπαθειών της ΕΕ να επιβραδύνει την αλλαγή του κλίματος αλλά είναι και ένα μέσο που επιλέγουν και πολλές άλλες κυβερνήσεις. Το 2005 το Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Ρύπων (EU ETS) εισήχθη από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ανεξάρτητα από τις προϋπάρχουσες διεθνείς συνθήκες, όπως το πρωτόκολλο του Κιότο και τη σύμβαση πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος (UNFCCC).</li> <li>• Δραστηριότητες και έργα που <u>μειώνουν τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα</u> ή <u>απορροφούν</u> το διοξείδιο του άνθρακα από την ατμόσφαιρα (για παράδειγμα, μέσω της <u>βιοποικιλότητας</u>, της δέσμευσης του άνθρακα από την ατμόσφαιρα από τη βιολογική διαδικασία της φωτοσύνθεσης) δημιουργούν <u>μονάδες ρύπων</u> που πωλούνται σε αγορές εκπομπών αερίων.</li> </ul>
<p><b>Ελκυστικότητα</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η ελκυστικότητα της εμπορίας εκπομπών είναι το γεγονός ότι υπάρχει κρυμμένη και ανεξερεύνητη δυνατότητα εκ μέρους των πόλεων για τη δημιουργία εσόδων μέσω της εμπορίας εκπομπών ρύπων, προκειμένου να υποστηριχθούν σημαντικές επενδύσεις που απαιτούνται για βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας.</li> <li>• Το ποσό των δικαιωμάτων εκπομπής άνθρακα που δημοπρατήθηκαν από τα κράτη μέλη το 2013 ανερχόταν σε 808 εκατομμύρια, ενώ η βιομηχανία έλαβε δωρεάν κατανομή ύψους 995 εκατομμυρίων αδειών. Με τη μέση τιμή άνθρακα, τα έσοδα των κρατών μελών ήταν περίπου 3,6 δισ. Ευρώ και αναμένεται να αυξηθούν με τις τιμές των αδειών.</li> <li>• Οι τοπικές αρχές στις μικρές-μεσαίες πόλεις μπορούν να παράσχουν κίνητρα σε αυτές τις βιομηχανίες να πουλήσουν τις ποσοστώσεις άνθρακα και να επενδύσουν σε έργα τοπικής βιώσιμης μεταφοράς. Υπάρχουν επίσης περιπτώσεις στις οποίες οι τοπικές αρχές έχουν μερίδια ή διαθέτουν κάποιες από αυτές τις εγκαταστάσεις παραγωγής άνθρακα (όπως εργοστάσια ή σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας), διευκολύνοντας την πρόσβαση στα έσοδα μέσω της εμπορίας εκπομπών.</li> </ul>

<p><b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Είναι ένας σύνθετος μηχανισμός που αλλάζει διαχρονικά λόγω των συμβάσεων για την αλλαγή του κλίματος, την κατάσταση της αγοράς και άλλες παραμέτρους. Επομένως, δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως συνεχής ροή εσόδων.</li> <li>• Παρόλο που οι τοπικές κυβερνήσεις διαθέτουν στρατηγικές, σχέδια και μέτρα στον τομέα των μεταφορών για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στις πόλεις (για παράδειγμα, εάν το πλαίσιο των εθελοντικών συμφωνιών τους είναι μέσω του Συμφώνου των Δημάρχων), η αγορά και πώληση ποσοστώσεων άνθρακα για τις χώρες πραγματοποιείται σε εθνικό επίπεδο.</li> <li>• Πολλές τοπικές αρχές σε μικρές-μεσαίες πόλεις έχουν περιορισμένη θεσμική ικανότητα (π.χ. ανθρωπίνι πόροι και τεχνική εμπειρογνομosύνη στον τομέα της εμπορίας εκπομπών), γεγονός που θα μπορούσε να τους προκαλέσει δυσκολίες στον εντοπισμό βιώσιμων επιλογών έργων και στην ανάπτυξη και παρακολούθησή τους.</li> <li>• Τα νομοθετικά πλαίσια που θεσπίζουν και ρυθμίζουν τις αγορές άνθρακα δεν έχουν σχεδιαστεί έχοντας υπόψη έργα σε αστικά κέντρα.</li> <li>• Πιθανή επικαλυπτόμενη δικαιοδοσία των πηγών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG).</li> <li>• Υψηλό κόστος συναλλαγών λόγω μεγάλων χρονικών πλαισίων.</li> <li>• Ο κίνδυνος υποβάθμισης έργων λόγω της μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και των μονάδων ρύπων που θα παραλάβουν.</li> </ul>
<p><b>Οι περιπτώσιολογικές μελέτες</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενεργειακά αποδοτικά τραμ στο Ταλίν, Εσθονία</li> </ul>
<p><b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εγγύηση από την κεντρική / εθνική κυβέρνηση.</li> <li>• Μάθετε εάν υπάρχει πολιτική βούληση για τη χρηματοδότηση σχεδίων μεταφορών και κινητικότητας σε μικρές-μεσαίες πόλεις.</li> <li>• Μάθετε εάν η κεντρική κυβέρνηση ή οι βιομηχανίες ηλεκτροπαραγωγής παράγουν έσοδα από την εμπορία εκπομπών. Εάν ναι, μάθετε πού επενδύουν αυτήν τη στιγμή και εάν υπάρχουν επιλογές για να υποβάλετε αίτηση για τη χρηματοδότηση αυτή.</li> <li>• Μάθετε εάν η κεντρική κυβέρνηση μπορεί να παράσχει εμπειρογνομosύνη σχετικά με τη χρήση εσόδων από την εμπορία εκπομπών για τοπικά έργα. Αν ναι, χρησιμοποιήστε αυτό.</li> <li>• Διερευνήστε τις πιθανές πηγές των μονάδων ρύπων</li> <li>• Αναζητήστε αν οι βιομηχανίες και οι μονάδες ηλεκτροπαραγωγής κοντά στην πόλη συμμετέχουν στην αγορά εμπορίας εκπομπών και διαθέτουν διαθέσιμες πιστώσεις άνθρακα. Μάθετε εάν έχουν σχέδια για μελλοντικές επενδύσεις στις εγκαταστάσεις τους και εάν είναι πρόθυμοι να συζητήσουν μια επένδυση μέσα στην πόλη μέσω της πώλησης των μονάδων ρύπων.</li> <li>• Μάθετε αν υπάρχουν άλλες πηγές μονάδων ρύπων.</li> <li>• Δημιουργήστε κίνητρα.</li> </ul>

- Ορισμένες βιομηχανίες παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας ενδέχεται να έχουν ήδη θεσπίσει ένα σχέδιο εταιρικής κοινωνικής ευθύνης που επικεντρώνεται σε τομείς όπως το περιβάλλον και η υποστήριξη υποδομών. Εντούτοις, πρέπει να αναπτυχθεί μια σταθερή δέσμη κινήτρων για να προσελκύσουν εταιρικές σχέσεις με τις μικρές-μεσαίες πόλεις για να ανταλλάξουν τις πιστώσεις τους με άνθρακα και να επενδύσουν σε προγράμματα βιώσιμης κινητικότητας.
- Θα πρέπει να αναπτυχθούν κίνητρα για την κεντρική / εθνική κυβέρνηση προκειμένου να επενδύσουν τα έσοδα από την πώληση μονάδων ρύπων σε έργα μεταφορών στην πόλη.
- Προσλάβετε ειδικούς στην εμπορία εκπομπών.
- Οι μηχανισμοί είναι πολύ περίπλοκοι και πιθανότατα θα απαιτηθεί εξωτερική υποστήριξη για να διερευνηθεί κατά πόσον η εμπορία εκπομπών είναι ένας βιώσιμος και οικονομικά αποδοτικός μηχανισμός για τη χρηματοδότηση έργων μεταφορών στην πόλη.
- Σχεδιάστε το έργο.
- Βρείτε ένα κατάλληλο έργο για την πόλη.
- Εφαρμογή ανάλυσης κόστους-οφέλους.
- Ενεργοποιήστε τον ιδιωτικό τομέα για να ελαχιστοποιήσετε τον οικονομικό κίνδυνο.
- Εξετάστε τα οφέλη του δυνητικού έργου μεταφορών, δηλαδή τα οφέλη για την πόλη, τους πολίτες της και τους τοπικούς ενδιαφερόμενους, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος υποεκτέλεσης των έργων.

### *Πίνακας 15 Εμπορία εκπομπών αερίων*

## 5.14 Υποχρεώσεις Σχεδιασμού / Συνεισφορές Υπευθύνων Ανάπτυξης (Planning Obligations / Developer Contributions)

<p><b>Βασικά χαρακτηριστικά</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι υποχρεώσεις σχεδιασμού είναι συμφωνίες μεταξύ τοπικών αρχών και υπεύθυνων ανάπτυξης που μπορούν να επισυνάπτονται σε άδειες σχεδιασμού για να καταστήσουν την ανάπτυξη αποδεκτή από άποψη σχεδιασμού, η οποία διαφορετικά θα ήταν απαράδεκτη.</li> <li>• Οι συνεισφορές υπεύθυνων ανάπτυξης που λαμβάνονται μέσω υποχρεώσεων σχεδιασμού αντιπροσωπεύουν έναν τρόπο για τις τοπικές αρχές να εσωτερικοποιήσουν μέρος του εξωτερικού κόστους της ανεπτυγμένης γης, όπως αυξημένη πίεση στις τοπικές υποδομές.</li> <li>• Τα έσοδα που λαμβάνονται από τους υπεύθυνους ανάπτυξης ως μέρος των υποχρεώσεων σχεδιασμού μπορούν να επενδυθούν σε τοπικά έργα μεταφορών και κινητικότητας, εάν μετριάσουν τις αρνητικές επιπτώσεις της ανάπτυξης.</li> <li>• Οι υποχρεώσεις σχεδιασμού μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν για τον περιορισμό του τρόπου με τον οποίο χρησιμοποιείται η γη, για παράδειγμα, για την ανάληψη ελάχιστου ποσοστού προσιτής στέγασης.</li> </ul>
<p><b>Σύντομη περιγραφή</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι υποχρεώσεις σχεδιασμού είναι ένας τρόπος για τις τοπικές αρχές να ενσωματώσουν μέρος του εξωτερικού κόστους της ανάπτυξης, είτε μέσω σταθερής εισφοράς για την ανάπτυξη, είτε μέσω απευθείας διαπραγματεύσεων μεταξύ του υπεύθυνου ανάπτυξης και της τοπικής αρχής.</li> <li>• Οι υποχρεώσεις σχεδιασμού είναι το αποτέλεσμα μεμονωμένων διαπραγματεύσεων βάσει σχεδίων που έχουν αποδειχθεί ότι είναι πρακτικός τρόπος για τις τοπικές αρχές να καλύψουν το κόστος της υποδομής, καθώς και να αποκομίσουν κάποια αξία ανάπτυξης.</li> <li>• Οι υποχρεώσεις σχεδιασμού μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν για τον περιορισμό ή τον καθορισμό του τρόπου με τον οποίο χρησιμοποιείται η γη.</li> <li>• Η συμφωνία ισχύει συνήθως για την ίδια τη γη, όχι για το άτομο ή τον οργανισμό που το διαπραγματεύτηκε.</li> </ul>
<p><b>Ελκυστικότητα</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Επιτρέπει σε μια τοπική αρχή να ανακτήσει μέρος του εξωτερικού κόστους που προκύπτει από μια ανάπτυξη.</li> <li>• Παρέχει την ευκαιρία να συγκεντρωθούν κεφάλαια για τη χρηματοδότηση αναγκών υποδομής για συγκεκριμένες τοποθεσίες, συμπεριλαμβανομένης της βιώσιμης κινητικότητας και των μεταφορών.</li> <li>• Μπορεί να περιλαμβάνει πτυχές εκτός του πεδίου εφαρμογής άλλων μέσων σχεδιασμού, όπως η κοινωνική στέγαση.</li> <li>• Ενώ η τοπική αρχή επωφελείται από την πρόσθετη χρηματοδότηση, τα συμφέροντα των υπεύθυνων ανάπτυξης διατηρούνται καθώς δεν αναβάλλονται από μια υψηλή, σταθερή χρέωση.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Το χρηματικό ποσό που συνεισφέρεται αποφασίζεται τελικά από τις Τοπικές Αρχές Χωροταξίας, καθώς έχουν την εξουσία να αποδεχτούν ή να απορρίψουν την προσφορά.</li> <li>• Μια υποχρέωση σχεδιασμού επιτρέπει στην Τοπική Αρχή Σχεδιασμού να επιβάλλει όρους στον υπεύθυνο ανάπτυξης, καθώς και να ορίζει περιορισμούς σίγουρα ή επ' αόριστον.</li> </ul>
<p><b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι διαπραγματεύσεις μεταξύ των υπευθύνων ανάπτυξης και των τοπικών αρχών μπορεί να είναι χρονοβόρες και μερικές φορές δύσκολες, απαιτώντας χρόνο και προσπάθεια και από τα δύο μέρη.</li> <li>• Μπορεί να απαιτηθεί η γνωμοδότηση πολλαπλών ουδέτερων επιθεωρητών προκειμένου να επιτευχθεί μια αμερόληπτη εκτίμηση της βιωσιμότητας του συστήματος.</li> <li>• Το αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων παραμένει ασαφές για την τοπική αρχή μέχρι το τέλος της διαδικασίας. Ως αποτέλεσμα αυτής της αβεβαιότητας, ο οικονομικός προγραμματισμός για πιθανά σχέδια και έργα είναι πιο δύσκολος.</li> <li>• Οι υποχρεώσεις σχεδιασμού θα μπορούσαν να θεωρηθούν πολύ υποκειμενικές στον καθορισμό του ποσού που πρέπει να συνεισφερθεί. .</li> <li>• Χωρίς επαρκείς ελέγχους ή διαφάνεια, οι διαπραγματεύσεις μεταξύ του αναπτυξιακού φορέα και της τοπικής αρχής σχεδιασμού για τη συμβολή του φορέα θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε συμπαιγνία και διαφθορά.</li> <li>• Οι υποχρεώσεις σχεδιασμού θα μπορούσαν να αποθαρρύνουν την ανάπτυξη σε περιοχές που ζητούν υποχρεώσεις σχεδιασμού, υπέρ της ανάπτυξης σε περιοχές που είναι λιγότερο αυστηρές όσον αφορά στην επιβολή δημόσιων υποχρεώσεων.</li> <li>• Η χρηματοδότηση για μεγάλες υποδομές θα εξαρτάται ενδεχομένως από τις πληρωμές υποχρεώσεων σχεδιασμού από πολλούς διαφορετικούς φορείς ανάπτυξης και έργα. Λόγω της μοναδικής φύσης των διαπραγματεύσεων για την υποχρέωση σχεδιασμού, η εξασφάλιση του απαιτούμενου ποσού χρηματοδότησης θα μπορούσε να είναι δύσκολη, καθώς και η κατανάλωση χρόνου και πόρων.</li> <li>• Μπορεί να απαιτηθούν σημαντικοί πόροι για την παρακολούθηση των συμφωνιών και των όρων που τους αφορούν μετά τη σύναψή τους, δηλαδή κατά τη διάρκεια και μετά την ανάπτυξη της γης.</li> <li>• Οι διαπραγματεύσεις σχετικά με τις υποχρεώσεις σχεδιασμού, συμπεριλαμβανομένης της αποδοχής της βιωσιμότητας, μπορούν να προσθέσουν καθυστερήσεις στη διαδικασία σχεδιασμού.</li> </ul>
<p><b>Οι περιπτώσιολογικές μελέτες</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πολλά παραδείγματα στο Ηνωμένο Βασίλειο, συμπεριλαμβανομένου του Croydon Tramlink, καθώς και της Γερμανίας και των Κάτω Χωρών.</li> </ul>
<p><b>Κατευθυντήριες</b></p>	<p><b>Νομικό πλαίσιο</b></p>

## γραμμές για την εφαρμογή

- Εάν δεν υπάρχει σχετικό νομικό πλαίσιο σε εθνικό επίπεδο, οι μικρές-μεσαίες πόλεις και οι περιφερειακές αρχές θα πρέπει να συνεργαστούν στενά με μια εθνική κυβέρνηση για να αναπτύξουν νομοθεσία κατάλληλη για αυτόν τον σκοπό.
- Κάθε νομοθεσία που έχει σχεδιαστεί για να αποκομίσει αναπτυξιακά οφέλη - όπως οι υποχρεώσεις σχεδιασμού - πρέπει να είναι ισχυρή και αποτελεσματική και να μην αποθαρρύνει την ανάπτυξη.

### Ανάπτυξη πολιτικής υποχρέωσης σχεδιασμού

- Οι πολιτικές υποχρεώσεων σχεδιασμού θα πρέπει να επιτρέπουν στους αιτούντες να κατανοήσουν με σαφήνεια ποιο επίπεδο και είδος υποχρεώσεων σχεδιασμού είναι πιθανό να τους ζητηθεί από την Τοπική Αρχή Σχεδιασμού.
- Είναι σημαντικό όλες οι πολιτικές υποχρεώσεων σχεδιασμού να ενημερώνονται από μια ορθή και ισχυρή βάση αποδεικτικών στοιχείων, για παράδειγμα μια ενημερωμένη αξιολόγηση της ανάγκης, των επιπτώσεων και του κόστους της απαραίτητης υποδομής που σχετίζεται με την ανάπτυξη.
- Οι πολιτικές υποχρεώσεων σχεδιασμού πρέπει να ενημερώνουν άλλες τοπικές αναπτυξιακές πολιτικές και πλαίσια, τα οποία μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν για να αποσαφηνίσουν τον τρόπο εφαρμογής της πολιτικής υποχρεώσεων σχεδιασμού.
- Η τοπική αρχή πρέπει να γνωρίζει τις διάφορες μορφές συνεισφορών και τις συνθήκες υπό τις οποίες θα ήταν σκόπιμο να τις χρησιμοποιήσει για τη βελτίωση της παράδοσης.
- Το επίπεδο συνεισφοράς που καθορίζεται στις πολιτικές υποχρεώσεων σχεδιασμού πρέπει να αντικατοπτρίζει σωστά το σχετικό κόστος και να μπορεί να προσαρμοστεί ώστε να λαμβάνει υπόψη τις αλλαγές στο κόστος με την πάροδο του χρόνου.
- Η Τοπική Αρχή σχεδιασμού πρέπει να συμφωνήσει μια κοινή προσέγγιση όσον αφορά στις πολιτικές υποχρεώσεων σχεδιασμού, εφόσον ο αντίκτυπος ενός αναπτυξιακού έργου εντός των ορίων της ή των ορίων γειτονικών αρχών πιθανόν να έχει σημαντικό αντίκτυπο στις κοινές τους υποδομές.
- Οι προγραμματιστές και άλλοι ενδιαφερόμενοι πρέπει να ενημερώνονται για τις ευκαιρίες να συμβάλουν στη χάραξη πολιτικής και να συμμετέχουν εποικοδομητικά στη διαδικασία.
- Οι υποχρεώσεις σχεδιασμού πρέπει να διέπονται από τη θεμελιώδη αρχή ότι οι άδειες προγραμματισμού δεν επιτρέπεται να αγοράζονται ή να πωλούνται.

### Βήματα για τη διαπραγμάτευση των υποχρεώσεων σχεδιασμού

- Στο πλαίσιο της συζήτησης πριν από την εφαρμογή, ο υπεύθυνος ανάπτυξης και η τοπική αρχή σχεδιασμού διεξάγουν διάλογο σχετικά με το

	<p>σχέδιο και τυχόν ζητήματα βιωσιμότητας που προβλέπουν οι υπεύθυνοι ανάπτυξης με το έργο τους.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Η Τοπική Αρχή Σχεδιασμού και ο υπεύθυνος ανάπτυξης εξετάζουν τη βιωσιμότητα του έργου.</li><li>• Ο υπεύθυνος ανάπτυξης υποβάλλει αίτηση σχεδιασμού.</li><li>• Η Τοπική Αρχή Σχεδιασμού εξετάζει την αίτηση για άδεια σχεδιασμού και το οφειλόμενο ποσό για συνεισφορές σχεδιασμού.</li><li>• Τα μέλη του κοινού έχουν την ευκαιρία να σχολιάσουν την εφαρμογή σχεδιασμού, για να διασφαλίσουν ότι ικανοποιείται επαρκής δημόσια υποδομή για την κοινότητα.</li><li>• Η Τοπική Αρχή Σχεδιασμού αποφασίζει εάν θα γίνει αποδεκτή η αίτηση σχεδιασμού βάσει των πληροφοριών που υποβλήθηκαν και πρόσθετων πληροφοριών που ανακαλύφθηκαν κατά τη διαδικασία επαλήθευσης.</li><li>• Οι απαιτήσεις υποχρέωσης σχεδιασμού αποδεσμεύονται με την υπό όρους έγκριση της ανάπτυξης.</li><li>• Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι συμφωνημένες υποχρεώσεις σχεδιασμού εφαρμόζονται αποτελεσματικά, είναι ζωτικής σημασίας η τοπική αρχή να διαθέτει συστήματα σχεδιασμένα για να παρακολουθούν την έγκαιρη και αποτελεσματική εκπλήρωση των υποχρεώσεων, καθώς και τυχόν ενέργειες επιβολής, όπου απαιτείται.</li></ul>
--	---

*Πίνακας 16 Υποχρεώσεις σχεδιασμού/Συνεισφορές Υπευθύνων Ανάπτυξης*

## 5.15 Χρηματοδότηση Φορολογικής Προσαύξησης (Tax Increment Financing TIF)

<p><b>Βασικά χαρακτηριστικά</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η Χρηματοδότηση Φορολογικής Προσαύξησης χρησιμοποιεί μελλοντικά κέρδη σε φόρους για τη χρηματοδότηση βελτιώσεων υποδομών, οι οποίες αναμένεται να δημιουργήσουν συνθήκες για φορολογικά κέρδη πάνω από τις αυξήσεις που συχνά θα συνέβαιναν χωρίς αυτές τις βελτιώσεις.</li> <li>• Οι επενδύσεις μπορεί να περιλαμβάνουν δημόσιες συγκοινωνίες, υποδομές μη μηχανοκίνητων μεταφορών, περιοχές χωρίς αυτοκίνητα και άλλα έργα που σχετίζονται με τη χρήση γης και την ανάπτυξη της πόλης.</li> <li>• Οι επενδύσεις πληρώνονται μέσω δανεισμού έναντι της μελλοντικής αύξησης των φορολογικών εσόδων.</li> <li>• Τα πρόσθετα έσοδα που προέρχονται από φόρους χρησιμοποιούνται για την αποπληρωμή δανείων που έχουν ληφθεί για τη χρηματοδότηση τέτοιων βελτιώσεων.</li> <li>• Τα κέρδη στα φορολογικά έσοδα ενδέχεται να προέρχονται από την αύξηση των τιμών των ακινήτων ως αποτέλεσμα της βελτίωσης ή άλλων μέσων, όπως η αυξημένη οικονομική δραστηριότητα.</li> <li>• Η Χρηματοδότηση Φορολογικής Προσαύξησης είναι επίσης γνωστή ως Ανακυκλούμενο Ταμείο Υποδομών.</li> </ul>
<p><b>Σύντομη περιγραφή</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η Χρηματοδότηση Φορολογικής Προσαύξησης είναι ένας τρόπος με τον οποίο οι τοπικές αρχές δανείζονται χρήματα για την κατασκευή υποδομών. Υποθέτοντας ότι η βελτίωση μιας περιοχής με την παροχή ή τη βελτίωση δημόσιων εγκαταστάσεων ή υποδομών θα αυξήσει την αξία των ακινήτων που περιβάλλουν αυτές τις εγκαταστάσεις, η τοπική αρχή μπορεί να δανειστεί χρήματα για την κατασκευή αυτών των εγκαταστάσεων και να την πληρώσει χρησιμοποιώντας τα αυξημένα φορολογικά έσοδα που σχετίζονται με την αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας και τις τιμές ιδιοκτησίας.</li> </ul>
<p><b>Ελκυστικότητα</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η Χρηματοδότηση Φορολογικής Προσαύξησης είναι ένας τρόπος χρηματοδότησης επενδύσεων σε υποδομές που συνήθως περιλαμβάνουν υψηλές προκαταβολές.</li> <li>• Επιτρέπει στις τοπικές αρχές να χρηματοδοτούν υποδομές εάν άλλες, δηλαδή εθνικές ή υπερεθνικές, δεν είναι διαθέσιμες πηγές χρηματοδότησης.</li> <li>• Η Χρηματοδότηση Φορολογικής Προσαύξησης θεωρείται ευρέως ως win-win για τις επιχειρήσεις και τα συμβούλια, ενθαρρύνοντας τις επενδύσεις σε μια περιοχή και παρέχοντας κεφάλαιο εκ των προτέρων με βάση τη μελλοντική αύξηση.</li> <li>• Εξαιρετική εναλλακτική μέθοδος χρηματοδότησης όταν η χρηματοδότηση του ιδιωτικού τομέα είναι σπάνια.</li> <li>• Ενθαρρύνει τις τοπικές αρχές να σκεφτούν συστήματα δημόσιας υποδομής που βασίζονται σε πλεονεκτήματα και όχι σε τρέχουσες οικονομικές</li> </ul>

	<p>δυνατότητες.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Η ενθαρρυνόμενη επένδυση σε μια περιοχή μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της αξίας των ακινήτων και εξευγενισμό.</li> </ul>
<b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η Χρηματοδότηση Φορολογικής Προσαύξησης εξαρτάται από την αύξηση των φόρων ιδιοκτησίας και υποθέτει ότι οι τιμές των ακινήτων θα αυξηθούν ως αποτέλεσμα της ανάπτυξης μιας νέας εγκατάστασης ή υποδομής.</li> <li>• Αν και γενικά πωλούνται σε νομοθετικά σώματα ως εργαλεία αναδιαμόρφωσης, ορισμένες περιοχές της Χρηματοδότησης Φορολογικής Προσαύξησης καταρτίζονται όπου θα συνέβαινε η ανάπτυξη ούτως ή άλλως, όπως ιδανικές περιοχές ανάπτυξης στα άκρα των πόλεων.</li> <li>• Η διαδικασία Χρηματοδότησης Φορολογικής Προσαύξησης οδηγεί αναμφισβήτητα σε ευνοιοκρατία για πολιτικά συνδεδεμένους υπεύθυνους ανάπτυξης, εκτελεστικούς δικηγόρους, αξιωματούχους οικονομικής ανάπτυξης και άλλους που συμμετέχουν στις διαδικασίες.</li> <li>• Οι περιφέρειες μπορούν να συγκεντρωθούν υπερβολικά μεγάλες, λαμβάνοντας έτσι έσοδα από περιοχές που θα είχαν εκτιμηθεί σε αξία ανεξάρτητα από τον ορισμό της Χρηματοδότησης Φορολογικής Προσαύξησης.</li> </ul>
<b>Οι περιπτώσιολογικές μελέτες</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manchester City Deal (Manchester, UK).</li> </ul>
<b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b>	<p><b>ΕΝΑΡΞΗ</b></p> <p>ο Προσδιορίστε τη συνολική σκοπιμότητα του έργου.</p> <p>ο Ο δημόσιος τομέας ξεκινά συχνότερα έργα Χρηματοδότησης Φορολογικής Προσαύξησης, ωστόσο ο ιδιωτικός τομέας και μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί μπορούν επίσης να το πράξουν.</p> <p><b>ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ</b></p> <p>ο Δημιουργήστε ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης, στο οποίο καθορίζονται τα γεωγραφικά όρια της περιοχής που θα χρησιμοποιηθεί ο φόρος ακινήτων (TID) για τη χρηματοδότηση της επένδυσης μαζί με τους στόχους, το κόστος και τα χρονοδιαγράμματα του έργου.</p> <p>ο Καθιέρωση φορολογικής βάσης, αύξησης εσόδων και πολιτικών χρηματοδότησης χρέους.</p> <p>ο Ίσως είναι απαραίτητο να υποστηρίξουμε τι θα συνέβαινε εάν το έργο Χρηματοδότησης Φορολογικής Προσαύξησης δεν γινόταν.</p> <p><b>ΥΙΟΘΕΣΙΑ</b></p>

	<p>ο Οργάνωση εκδηλώσεων συμμετοχής των ενδιαφερομένων μερών για να διασφαλιστεί η συμβολή των πολιτών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.</p> <p>ο Πλήρεις πολιτικές και νομικές εγκρίσεις και σχέδια συμφωνιών εταιρικής σχέσης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα.</p> <p><b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ</b></p> <p>ο Κατασκευή της υποδομής.</p> <p>ο Διαχείριση της κατασκευής και των οικονομικών του έργου.</p> <p>ο Καθορίστε τη φορολογική βάση και τους φορολογικούς συντελεστές.</p> <p>ο Έκδοση χρεωστικών μέσων.</p> <p>ο Δημιουργία και διανομή προσαυξήσεων.</p> <p><b>ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ</b></p> <p>ο Αξιολογήστε τα αποτελέσματα του έργου σε σχέση με τα αναμενόμενα αποτελέσματα.</p> <p>ο Διαλύστε το TID μετά την αποπληρωμή όλων των χρεών.</p> <p>ο Ο τερματισμός του έργου ρυθμίζεται γενικά από οποιαδήποτε νομοθεσία που επιτρέπει τη Χρηματοδότηση Φορολογικής Προσαύξης σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο.</p> <p>ο Σε αυτό το σημείο, τα φορολογικά έσοδα από το TID επανέρχονται στα κονδύλια πριν από τη Χρηματοδότηση Φορολογικής Προσαύξης, ελπίζουμε σε σημαντικά υψηλότερα επίπεδα.</p>
--	--

*Πίνακας 17 Χρηματοδότηση φορολογικής προσαύξης*

## 5.16 Φόρος επί των πωλήσεων (Sales Tax)

<b>Βασικά χαρακτηριστικά</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Μια εφάπαξ αύξηση φόρου προστίθεται στον τρέχοντα φόρο επί των πωλήσεων που ισχύει στην περιοχή και η διαφορά μεταξύ του αρχικού φορολογικού συντελεστή και του πρόσφατα αυξημένου φορολογικού συντελεστή είναι διαθέσιμη για χρήση σε βελτιώσεις του δημόσιου τομέα.</li><li>• Η χρηματοδότηση από την αύξηση του φόρου πρέπει να επενδύεται στους τύπους βελτιώσεων του δημόσιου τομέα που αποφασίζονται στην αρχική πρόταση για αύξηση του φόρου επί των πωλήσεων.</li><li>• Αυτός ο χρηματοδοτικός μηχανισμός μπορεί να εφαρμοστεί για τη χρηματοδότηση έργων και πρωτοβουλιών βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας (King, Vecia and Thompson, 2015).</li></ul>
<b>Σύντομη περιγραφή</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ο φόρος επί των πωλήσεων είναι ένας φόρος που καταβάλλεται σε ένα διοικητικό όργανο μιας περιοχής, όπως μια τοπική αρχή, για τις πωλήσεις ορισμένων αγαθών και υπηρεσιών. Γενικά, οι νόμοι απαιτούν από τον πωλητή των αγαθών ή της υπηρεσίας να εισπράξει τα χρήματα για τον φόρο από τον καταναλωτή στο σημείο αγοράς.</li><li>• Η χρηματοδότηση αύξησης φόρου πωλήσεων είναι ένας μηχανισμός που χρησιμοποιείται μερικές φορές από το διοικητικό όργανο μιας περιοχής, για τη δημιουργία πρόσθετων εσόδων για τη χρηματοδότηση βελτιώσεων του δημόσιου τομέα. Όπου συμβαίνει αυτό, ένα διοικητικό όργανο ξεκινά μια εφάπαξ αύξηση στον τρέχοντα συντελεστή φόρου επί των πωλήσεων μιας περιοχής για τη δημιουργία πρόσθετων εσόδων. Εκτελείται γενική αύξηση του φόρου επί των πωλήσεων, η οποία καλύπτει όλα τα ισχύοντα αγαθά και υπηρεσίες που πωλούνται εντός της περιοχής. Τα ισχύοντα αγαθά και υπηρεσίες καθορίζονται από την τοπική αυτοδιοίκηση και υπάρχουν ορισμένα αγαθά και υπηρεσίες που εξαιρούνται από το φόρο.</li><li>• Η διαφορά μεταξύ των αρχικών φορολογικών εσόδων και των πρόσφατα αυξημένων φορολογικών εσόδων διατίθεται στη συνέχεια για χρήση σε βελτιώσεις του δημόσιου τομέα, όπως η χρηματοδότηση έργων και πρωτοβουλιών βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας (King, Vecia και Thompson, 2015).</li></ul>
<b>Ελκυστικότητα</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Η χρηματοδότηση αύξησης του φόρου πωλήσεων παρέχει μια επιπλέον πηγή χρηματοδότησης για έργα βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας.</li><li>• Οι τοπικές αρχές μπορούν να ξεκινήσουν την αύξηση του φόρου επί των πωλήσεων και επομένως δεν χρειάζεται να βασίζονται στις εθνικές κυβερνήσεις για υποστήριξη.</li><li>• Τα έσοδα που επενδύονται σε έργα βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας θα ωφελήσουν κυρίως τα άτομα με χαμηλό εισόδημα καθώς βασίζονται περισσότερο στις δημόσιες μεταφορές, προωθώντας την οριζόντια ισότητα (King, Vecia και Thompson, 2015).</li><li>• Τα έσοδα που δημιουργούνται προορίζονται ειδικά για βελτιώσεις του δημόσιου τομέα (King, Vecia και Thompson, 2015).</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Βαίεται στην αρχή «ο χρήστης πληρώνει» με το οποίο οι άνθρωποι που επωφελούνται από την υποδομή, πληρώνουν για αυτήν.</li> <li>• Οι αυξήσεις του φόρου επί των πωλήσεων μπορεί να είναι αρκετά ευέλικτες και επομένως επιτρέπουν στο διοικητικό όργανο να επιλέξει συγκεκριμένα αγαθά και υπηρεσίες που θα επιφέρουν αύξηση της φορολογίας. Επιπλέον, υπάρχει η δυνατότητα φορολόγησης των απομακρυσμένων πωλήσεων (The Wall Street Journal, 2008).</li> <li>• Ακόμη και μια μικρή αύξηση του φόρου επί των πωλήσεων μπορεί να δημιουργήσει ένα μεγάλο ποσό εσόδων λόγω του μεγάλου αριθμού αγαθών και υπηρεσιών που ισχύουν για τον φόρο (King, Vecia και Thompson, 2015).</li> </ul>
<b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι τοπικές αρχές ενδέχεται να μην έχουν την ικανότητα να αναλάβουν τις σύνθετες διαδικασίες διαχείρισης που σχετίζονται με την αύξηση του φόρου επί των πωλήσεων στην περιοχή.</li> <li>• Ο συντελεστής του φόρου επί των πωλήσεων δεν εξαρτάται από το εισόδημα ή τον πλούτο ενός ατόμου και, συνεπώς, η αύξηση του φόρου επί των πωλήσεων μπορεί να μην είναι προσιτή για άτομα με χαμηλότερους μισθούς.</li> <li>• Εάν η αύξηση του φόρου είναι αρκετά μεγάλη, θα μπορούσε να επηρεάσει το επίπεδο των δημοσίων δαπανών για αγαθά και υπηρεσίες, κάτι που θα επηρέαζε την τοπική και περιφερειακή οικονομία (King, Vecia and Thompson, 2015).</li> <li>• Το κοινό μπορεί να είναι ανθεκτικό στις αυξήσεις φόρων εάν δεν χρησιμοποιεί απαραίτητα τις υπηρεσίες που θα επωφεληθούν από την αύξηση του φόρου (King, Vecia and Thompson, 2015).</li> </ul>
<b>Οι περιπτωσιολογικές μελέτες</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vancouver, Canada.</li> </ul>
<b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Θα πρέπει να εφαρμοστεί μια ισχυρή εκστρατεία για την ενημέρωση του κοινού για θέματα που σχετίζονται με τις δημόσιες μεταφορές και πώς τα έσοδα που προκύπτουν από την αύξηση της φορολογίας θα βοηθήσουν να ξεπεραστούν αυτά τα ζητήματα.</li> <li>• Θα πρέπει να διεξαχθεί διαδικασία διαβούλευσης με τοπικούς ενδιαφερόμενους και μέλη του κοινού, προκειμένου να ξεπεραστεί η αντίσταση του κοινού.</li> <li>• Η εφαρμογή του πρόσθετου φόρου συμπεριλαμβάνοντας τον ΦΠΑ ενδέχεται να είναι λιγότερο αισθητή όσον αφορά τις προσωπικές συνήθειες και τους προϋπολογισμούς δαπανών, σε σύγκριση με ένα μοντέλο «πρόσθετου φόρου», όπου προστίθεται ξεχωριστά σε έναν λογαριασμό (King, Vecia and Thompson, 2015).</li> <li>• Η εφαρμογή της χρηματοδότησης αύξησης του φόρου πωλήσεων σχετίζεται με την περιοχή και πρέπει να προσαρμοστεί στη ρύθμιση και τις αρμοδιότητες της πόλης.</li> <li>• Τα πρόσθετα έσοδα που προκύπτουν από την αύξηση του φόρου επί των πωλήσεων θα πρέπει να συγκεντρωθούν σε ξεχωριστό</li> </ul>



	<p>«λογαριασμό» και θα πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο για τη χρηματοδότηση εφαρμοστέων έργων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ο φόρος πρέπει να είναι ανάλογος με το ποσό που προορίζεται για επενδύσεις σε έργα βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας. Η αύξηση του φόρου δεν πρέπει να είναι υψηλότερη από το ποσό που προορίζεται να δαπανηθεί, καθώς αυτό θα μπορούσε να προκαλέσει μεγάλη αντίθεση του κοινού.</li></ul>
--	--

### *Πίνακας 18 Φόρος επί των πωλήσεων*

## 5.17 Διόδια (Toll Roads)

<b>Βασικά χαρακτηριστικά</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Τέλος που καταβάλλεται για το δικαίωμα διέλευσης από έναν αυτοκινητόδρομο ή γέφυρα ή για μιας συγκεκριμένης περιοχής.</li><li>• Τα διόδια είναι ένας μηχανισμός που χρησιμοποιείται για τη δημιουργία εσόδων, ο οποίος μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τις τοπικές αρχές για τη χρηματοδότηση έργων μεταφορών και κινητικότητας.</li><li>• Ως μέτρο ελέγχου της κυκλοφοριακής συμφόρησης, προάγει τη βιώσιμη κινητικότητα.</li></ul>
<b>Σύντομη περιγραφή</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Οι οδικές υποδομές, όπως οι αυτοκινητόδρομοι, οι σήραγγες ή οι γέφυρες, είναι αρκετά δαπανηρές και οι κυβερνήσεις συχνά δεν μπορούν ή δεν επιθυμούν να δεσμεύσουν τις δημοσιονομικές δαπάνες για την κατασκευή νέων υποδομών. Αυτό ισχύει και για τις υπάρχουσες υποδομές. οι περισσότεροι οργανισμοί αυτοκινητοδρόμων θεωρούν ότι είναι δύσκολο ή και αδύνατο να παρασχεθούν οι απαραίτητοι πόροι για τη βέλτιστη συντήρηση και αποκατάσταση των υποδομών οδικών μεταφορών.</li><li>• Πολλές χώρες προσπάθησαν να ξεπεράσουν αυτή την έλλειψη κεφαλαίων επιβάλλοντας διόδια στους χρήστες των αυτοκινητοδρόμων για να δημιουργήσουν πρόσθετα έσοδα. Στην πραγματικότητα, τα έσοδα από τα διόδια παρέχουν ήδη μια πολύ αναγκαία πηγή εσόδων για τη διατήρηση και επέκταση των δικτύων αυτοκινητοδρόμων παγκοσμίως, επιτρέποντας στο κοινό να απολαμβάνει υποδομές και υπηρεσίες, οι οποίες διαφορετικά δεν θα ήταν εφικτές κατά την ίδια χρονική περίοδο ή στο στην ίδια έκταση.</li><li>• Τα συστήματα διακανονισμού έχουν δύο κύριους σκοπούς. αφενός, της επιλογής του τρόπου μετατόπισης προς τις δημόσιες μεταφορές και, αφετέρου, της δημιουργίας εσόδων για τη χρηματοδότηση της συντήρησης των δρόμων και των επενδύσεων. Ωστόσο, τα πλεονάζοντα έσοδα που παράγονται μπορούν επίσης να χρησιμεύσουν ως δυνητική πηγή χρηματοδότησης για έργα μεταφοράς και κινητικότητας άλλων τύπων και, ως εκ τούτου, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας.</li><li>• Γενικά, το κόστος της υποδομής καταβάλλεται κατά τη διάρκεια του έργου. Αυτό επιτρέπει την εκτέλεση έργων τα οποία δεν έχουν άμεση ή βραχυπρόθεσμη δημοσιονομική στήριξη.</li></ul>
<b>Ελκυστικότητα</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Προσφέρει μια αυξανόμενη και συνεχή πηγή εσόδων, χωρίς να συνδέεται με τις δημοσιονομικές διαδικασίες και πολιτικές του κρατικού προϋπολογισμού.</li><li>• Τα έσοδα που παράγονται μέσω διοδίων μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση τόσο της κατασκευής όσο και της συντήρησης της οδικής υποδομής, καθώς και νέων έργων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας.</li><li>• Τα διόδια θεωρούνται ως ένας αποτελεσματικός τρόπος για να εξασφαλιστεί ότι οι οδηγοί θα απορροφήσουν το κόστος ενός ταξιδιού με αυτοκίνητο κατά μήκος του διοδίων, σε σύγκριση με άλλα μέτρα πολιτικής όπως οι αυξήσεις του φόρου ακίνητης περιουσίας, διότι τα διόδια χρεώνονται για κάθε ταξίδι. Αυτό είναι επίσης γνωστό ως «user pay's principle», όπου οι χρήστες πληρώνουν για το όφελος που επιλέγουν να έχουν.</li><li>• Τα αστικά διόδια έχουν οφέλη από τον άμεσο χρήστη, συμπεριλαμβανομένης της εξοικονόμησης χρόνου ταξιδιού και των βελτιώσεων της ασφάλειας των οδικών δικτύων.</li></ul>

<p><b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η επιτυχία των αστικών διοδίων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ισχυρή πολιτική υποστήριξη και την αποδοχή του κοινού από την πλευρά της για την υλοποίησή της. Σε ορισμένες πόλεις, όπως το Εδιμβούργο, το Μάντσεστερ και η Νέα Υόρκη, η προσπάθεια των τοπικών κυβερνήσεων να εισαγάγουν μια κατηγορία απέτυχε λόγω πολιτών ή πολιτικής αντιπολίτευσης.</li> <li>• Η Πολιτική αντιπαράθεση και η δημόσια αντίδραση μπορεί να συμβεί λόγω της αίσθησης της ανισότητας, για παράδειγμα, της ιδέας ότι οι συχνοί χρήστες υποφέρουν περισσότερο.</li> <li>• Πολιτική αντιπαράθεση και δημόσια αντίδραση μπορεί επίσης να συμβεί εάν δεν υπάρχει αποτελεσματική επικοινωνία των θετικών στοχοθετημένων επιπτώσεων του συστήματος διοδίων, όπως τα πρόσθετα έσοδα για έργα δημοσίων μεταφορών. Αυτό μπορεί να ξεπεραστεί με τη διάθεση εσόδων από διόδια, όπως συμβαίνει στο Μπέργκκεν, όπου τα έσοδα από τα διόδια διοχετεύονται στις επενδύσεις σε οδικό δίκτυο.</li> <li>• Δημόσια αντίδραση μπορεί επίσης να επέλθει λόγω της αντίληψης του χρήστη ότι χρεώνεται δύο φορές, πληρώνοντας τα διόδια έχοντας πληρώσει και τους φόρους τους.</li> <li>• Υπάρχει κίνδυνος ανάκτησης κόστους. Τα επίπεδα των τελών κυκλοφορίας και των διοδίων ενδέχεται να μην επαρκούν για την κάλυψη όλων των δαπανών, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής, της λειτουργίας και της συντήρησης.</li> </ul>
<p><b>Οι περιπτώσιολογικές μελέτες</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bergen Toll Ring, Νορβηγία</li> </ul>
<p><b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Χρησιμοποιήστε την πολιτική υποστήριξη ως οδηγό για την εφαρμογή του συστήματος χρέωσης και συντονίστε τις τοπικές και εθνικές αρχές να προωθήσουν τα συστήματα διοδίων ως μέσο για την εφαρμογή των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας.</li> <li>• Θα πρέπει να εφαρμοστεί μια εντατική ενημερωτική εκστρατεία για να επισημανθούν οι στοχοθετημένοι στόχοι και η χρήση των εσόδων προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοχή του κοινού. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό στις κοινωνίες που δεν γνωρίζουν τους δρόμους με διόδια.</li> <li>• Καθορίστε σαφώς τους κύριους στόχους του συστήματος διοδίων, καθώς αυτό είναι κεντρικό στοιχείο στον σχεδιασμό του προγράμματος (για παράδειγμα, επίπεδα διοδίων, μηχανισμός χρέωσης, περίοδος χρέωσης).</li> <li>• Τα τέλη διοδίων πρέπει να προσαρμόζονται ανάλογα με την ταξινόμηση του οχήματος, την ώρα της ημέρας ή της ημέρας της εβδομάδας, τα έξοδα κατασκευής και λειτουργίας, τις κοινωνικές εκτιμήσεις και τη γεωγραφική περιοχή (Bull and Mauchan, 2014). Μια τιμολογιακή διάρθρωση με βάση αυτά τα θέματα βελτιώνει την αντίληψη του χρήστη για το σύστημα χρέωσης.</li> <li>• Προσδιορίστε τα πρότυπα κινητικότητας, ποσοτικοποιήστε τη ζήτηση οδικής κυκλοφορίας και αναπτύξτε προβλέψεις και σενάρια μετατόπισης των μεταφορών μετά την εφαρμογή του συστήματος διοδίων.</li> <li>• Αναλύστε τις εναλλακτικές λύσεις των δημόσιων μεταφορών και τα επίπεδα των υπηρεσιών και αξιολογήστε την ικανότητα απορρόφησης της εκτιμώμενης αύξησης της ζήτησης μετά τη μείωση της οδικής κυκλοφορίας.</li> <li>• Βελτιώστε τις υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών, καθώς και την υποδομή πεζοπορίας και ποδηλασίας, που θα χρησιμοποιηθούν ως</li> </ul>

	<p>εναλλακτικές λύσεις.</p>
--	-----------------------------

- Αναπτύξτε μια ανάλυση οικονομικής σκοπιμότητας του έργου με βάση τα αναμενόμενα έσοδα και το κόστος.

### *Πίνακας 19 Δρόμοι οδικής χρέωσης*

## 5.18 Εμπειρογνωμοσύνη και τεχνογνωσία (Selling Expertise and Technical Know-how)

<p><b>Βασικά χαρακτηριστικά</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η εμπειρογνωμοσύνη και η τεχνογνωσία είναι μια μορφή συνεργατικής ανταλλαγής γνώσεων, όπου κάποιος έχει το αποκλειστικό δικαίωμα να εκμεταλλεύεται τις ουσιαστικές γνώσεις του για οικονομικό κέρδος και να το εμπορευματοποιήσει.</li> <li>• Μια τοπική αρχή μεταφορών ή δημόσια διοίκηση μπορεί να πουλήσει την εμπειρογνωμοσύνη και την τεχνογνωσία της όσον αφορά στις μεταφορές και την κινητικότητα, καθώς και άλλες πτυχές της λειτουργίας της, προκειμένου να επιτύχει έσοδα.</li> <li>• Η πώληση εξιδείκευσης και τεχνογνωσίας διέπεται από συμβάσεις, συμφωνίες μεταφοράς τεχνολογίας ή δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας.</li> </ul>
<p><b>Σύντομη περιγραφή</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μια αστική τοπική αρχή μπορεί επίσης να μεταβιβάσει και να μοιραστεί τις γνώσεις της μέσω δικτύων, εταιρικών σχέσεων και κόμβων γνώσης, δωρεάν ή σε μικρή τιμή. Με αυτόν τον τρόπο, η πόλη μπορεί να επωφεληθεί από την αυξημένη ελκυστικότητα και την αναγνώριση του ονόματος της μεταξύ του κοινού και διαφόρων οργανισμών.</li> <li>• Η μεταφορά εμπειρογνωμοσύνης και τεχνικής τεχνογνωσίας μπορεί να συνίσταται στον εντοπισμό, την τεκμηρίωση και τη διάδοση διαδικασιών, πρακτικών και εμπειρογνωμοσύνης στον τομέα ενδιαφέροντος, ο οποίος μπορεί να περιλαμβάνει αλλά δεν περιορίζεται σε μεταφορές και κινητικότητα, διαχείριση περιουσιακών στοιχείων, προμήθειες, μοντέλα για εξοικονόμηση κόστους και εσόδων, καινοτόμα νομικά εργαλεία κ.λπ.</li> </ul>
<p><b>Ελκυστικότητα</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μια αρχή μεταφορών ή μια δημόσια διοίκηση μπορεί να παράγει πρόσθετα έσοδα με την πώληση της εμπειρογνωμοσύνης και της τεχνογνωσίας της σε δημόσιες και ιδιωτικές εταιρείες.</li> <li>• Η συμμετοχή σε δραστηριότητες ανταλλαγής γνώσεων μπορεί επίσης να βοηθήσει τις πόλεις να καλλιεργήσουν δίκτυα και κοινότητες πρακτικής που θα επιτρέψουν τη δική τους ανάπτυξη και θα παράσχουν διαθέσιμους καταλόγους εμπειρογνωμοσύνης για περαιτέρω συνεργασία στο μέλλον.</li> <li>• Η συμμετοχή στις μεταφορές γνώσεων με άλλες τοπικές αρχές μπορεί να βοηθήσει τις τοπικές αρχές να μάθουν νέα μοντέλα εξοικονόμησης κόστους και εσόδων.</li> <li>• Οι υπάλληλοι τοπικής αυτοδιοίκησης από άλλες πόλεις θα μπορούσαν να εξετάσουν την επίσκεψη στην πόλη σε μια εκμάθηση ή για μια επίσκεψη στο χώρο, εάν βρουν κοινές γνώσεις και εμπειρίες σχετικές και χρήσιμες.</li> <li>• Συμμετέχοντας στην καινοτόμο μεταφορά γνώσης μέσω δικτύων και εταιρικών σχέσεων πολλών ενδιαφερομένων, οι πόλεις καθίστανται πιο ορατές και ελκυστικές για τις ιδιωτικές εταιρείες που αναζητούν μια βάση για τις δραστηριότητές τους ή μια έδρα για την εταιρεία τους.</li> <li>• Η τοποθέτηση της πόλης ως μιας πόλης με μοναδική τεχνογνωσία και εξιδίκευση, δημιουργεί μια θετική εικόνα της πόλης και έχει θετική επίδραση στην ελκυστικότητά της για τους πιθανούς τουρίστες και τους επισκέπτες.</li> </ul>
<p><b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η εμπειρογνωμοσύνη και η τεχνογνωσία πρέπει να μεταφερθούν με τον κατάλληλο τρόπο στον «αγοραστή», ώστε να αποφευχθούν παρεξηγήσεις, αντίσταση ή παγίδες.</li> <li>• Θα μπορούσαν να υπάρξουν θεσμικές / οργανωτικές προκλήσεις στο πλαίσιο των αρχών μεταφορών και των δημόσιων διοικήσεων, όπως η παρακίνηση των πολιτών να προσεγγίσουν την «εμπειρία πώλησης και την τεχνογνωσία» ως νέο μηχανισμό χρηματοδότησης.</li> <li>• Η πρακτική της ανταλλαγής γνώσεων πρέπει να ευθυγραμμίζεται με την τοπική νομοθεσία και να εναρμονίζεται με αυτήν σε παγκόσμιο, περιφερειακό, εθνικό και κρατικό επίπεδο.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι μικρές και μεσαίες πόλεις μπορεί να μην διαθέτουν σχετική εμπειρογνωμοσύνη ή γνώση που να έχει αγοραία αξία.</li> <li>• Οι μικρές και μεσαίες τοπικές αρχές ενδέχεται να μην έχουν την ικανότητα και τους πόρους να συμμετάσχουν σε δίκτυα ανταλλαγής γνώσεων και εταιρικές σχέσεις.</li> </ul>
<b>Οι περιπτώσιολογικές μελέτες</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Παραδείγματα αρχών μεταφορών που πωλούν εμπειρογνωμοσύνη και τεχνογνωσία περιλαμβάνουν επιτυχώς την Ακαδημία Χερσαίων Μεταφορών (LTA) στη Σιγκαπούρη. αδειοδότηση της τεχνολογίας επαφής χωρίς εισιτήρια από την Transport for London (TfL) · Ολλανδικές πόλεις, όπως η πόλη του Nijmegen, η πόλη του Άμστερνταμ και η Ουτρέχτη, που μοιράζονται τις γνώσεις και την τεχνογνωσία τους για την ποδηλασία μέσω της <a href="#">ολλανδικής πρεσβείας ποδηλασίας</a> .</li> </ul>
<b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η αρχή μεταφορών ή η δημόσια διοίκηση θα πρέπει να διεξάγουν έρευνες για να διαπιστώσουν εάν η τεχνογνωσία τους είναι εμπορεύσιμη στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας. Πρέπει να επιδιώξουν να βρουν κενά γνώσης και να διερευνήσουν εάν έχουν την τεχνογνωσία και την τεχνογνωσία για να τα γεμίσουν.</li> <li>• Ένας κρίσιμος παράγοντας στην πώληση εμπειρογνωμοσύνης και τεχνικής τεχνογνωσίας στον τομέα των μεταφορών είναι η διαχείριση των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας της καινοτομίας. Αυτή η πτυχή πρέπει να ληφθεί υπόψη πριν από την πώληση της τεχνογνωσίας.</li> <li>• Η πώληση εμπειρογνωμοσύνης και τεχνογνωσίας πρέπει να ευθυγραμμίζεται με όλες τις σχετικές νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις.</li> <li>• Οι συμβατικές ρυθμίσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές και να προστατεύουν τα εμπορικά συμφέροντα και των δύο μερών που συμμετέχουν στην αγορά και πώληση εμπειρογνωμοσύνης και τεχνικής τεχνογνωσίας.</li> <li>• Προκειμένου να υπάρξει μια επιτυχημένη μεταφορά γνώσεων, απαιτείται μια αποτελεσματική στρατηγική επικοινωνίας και δέσμευσης. Η ακριβής επιλογή των καναλιών επικοινωνίας είναι πολύ σημαντική.</li> <li>• Μάθετε σχετικά με τις ευκαιρίες για δίκτυα ανταλλαγής γνώσεων και συνεργασίες που χρησιμοποιούν διαδικτυακούς πόρους όπως τα <a href="#">URBACT</a> , <a href="#">EUROCITIES</a> και το <a href="#">Κέντρο Γνώσης και Εκπαίδευσης του Δικτύου JASPRS</a> .</li> <li>• Αφιερώστε ένα άτομο ή μια ομάδα εντός του οργανισμού σας που για τον εντοπισμό τέτοιων ευκαιριών.</li> <li>• Μπορεί να χρειαστεί να γίνουν αλλαγές στο ίδρυμα / οργανισμό, όπως η ανάπτυξη μιας κουλτούρας που δέχεται νέα μάθηση, διανομή, αλλαγές και βελτιώσεις.</li> </ul>

## *Πίνακας 20 Πωλήσεις εμπειρογνωμοσύνης και τεχνογνωσίας*

## 5.19 Πώληση γης και ακινήτων (Selling of Land and Property)

<b>Βασικά χαρακτηριστικά</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Να αποδεσμεύσει υπερβολική κρατική γη και περιουσία για τη χρηματοδότηση τοπικών συστημάτων μεταφοράς.</li><li>• Ο στόχος είναι η αποτελεσματικότερη χρήση γης και ιδιοκτησίας του δημοσίου για τη δημιουργία εσόδων, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τις τοπικές αρχές για τη χρηματοδότηση έργων μεταφοράς και κινητικότητας.</li></ul>
<b>Σύντομη περιγραφή</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Οι τοπικές αρχές έχουν δημόσια ιδιοκτησία γης και ιδιοκτησίας, η οποία σε πολλές περιπτώσεις δεν χρησιμοποιούνται, ειδικά γη brownfield, (δηλαδή οποιαδήποτε προηγουμένως ανεπτυγμένη γη που δεν χρησιμοποιείται εδώ και χρόνια).</li><li>• Τέτοια κρατική γη και ιδιοκτησία μπορούν να χρησιμοποιηθούν παραγωγικά για τη συγκέντρωση κεφαλαίων για έργα βιώσιμων μεταφορών.</li><li>• Τέτοιες πρωτοβουλίες όχι μόνο θα δημιουργήσουν έσοδα για στέγαση και θέσεις εργασίας και θα υποστηρίξουν την οικονομική ανάπτυξη, αλλά θα εξοικονομήσουν και το κόστος λειτουργίας της διατήρησης τέτοιων περιουσιακών στοιχείων.</li></ul>
<b>Ελκυστικότητα</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Μια πρόσθετη πηγή χρηματοδότησης για έργα βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας.</li><li>• Οι τοπικές αρχές μπορούν να παράγουν έσοδα χωρίς να βασίζονται στην εθνική κυβέρνηση.</li><li>• Μια παραγωγική χρήση δημόσιας γης με το ξεκλείδωμα της προσφοράς κατοικιών, τη δημιουργία περισσότερων θέσεων εργασίας και τη χρηματοδότηση έργων αναγέννησης.</li><li>• Ενθαρρύνει τις τοπικές αρχές να συνεργαστούν και να συνεργαστούν στενότερα με όλους τους εταίρους, συμπεριλαμβανομένου του τομέα ανάπτυξης εμπορικών ακινήτων, για να καινοτομήσουν και να δημιουργήσουν τρόπους για τη μεγιστοποίηση της χρήσης δημόσιων περιουσιακών στοιχείων.</li></ul>
<b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Απαιτείται ισχυρή πολιτική και δημόσια υποστήριξη.</li><li>• Οι τοπικές αρχές ενδέχεται να μην έχουν την ικανότητα να αναλάβουν την περίπλοκη διοικητική διαδικασία που απαιτεί αυστηρή δέουσα επιμέλεια και λογοδοσία και ενδέχεται να απαιτούν την υποστήριξη άλλων κυβερνητικών φορέων.</li><li>• Μπορεί να υπάρχουν ζητήματα σχεδιασμού και γης που πρέπει να επιλυθούν πριν από τη διάθεση των περιουσιακών στοιχείων και, σε ορισμένες περιπτώσεις, θα πρέπει να συμμετέχει η κεντρική κυβέρνηση.</li><li>• Οι αβεβαιότητες στην οικονομία και, ειδικότερα, στην αγορά ακινήτων θα αποτελούσαν κίνδυνο, καθώς οι αξίες της γης μπορεί να διαφέρουν πολύ ανάλογα με πολλούς παράγοντες.</li></ul>

<p><b>Οι περιπτώσιολογικές μελέτες</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plymouth Railway Station Project - The One Public Estate Programme (OPE), UK</li> </ul>
<p><b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πρέπει να καθοριστεί ένα πλαίσιο για τη θέσπιση των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάθεση της γης των τοπικών αρχών.</li> <li>• Θα πρέπει να πραγματοποιηθεί διαδικασία διαβούλευσης με όλους τους ενδιαφερόμενους και τα μέλη του κοινού για να λάβετε τη συναίνεση όλων των εμπλεκόμενων μερών.</li> <li>• Οι τοπικές αρχές πρέπει να είναι σαφείς και διαφανείς σχετικά με τον τρόπο δαπανών των εσόδων.</li> <li>• Η χαρτογράφηση των περιουσιακών στοιχείων της τοπικής αρχής είναι το κλειδί για τον εντοπισμό των ευκαιριών χρήσης τους με πιο αποτελεσματικό τρόπο.</li> <li>• Οι διαδικασίες πώλησης θα πρέπει να είναι ευκολότερες, ώστε να ενθαρρύνεται ο τομέας της εμπορικής ανάπτυξης ακινήτων να συνεργάζεται με τις τοπικές αρχές και να προσελκύει περισσότερες επενδύσεις του ιδιωτικού τομέα.</li> <li>• Η προετοιμασία ενός αποτελεσματικού επιχειρηματικού σχεδίου και η συνεργασία με τους κατάλληλους συνεργάτες ανάπτυξης μπορούν να αποκομίσουν την καλύτερη αξία για τη δημόσια ιδιοκτησία γης και ακινήτων.</li> <li>• Δημιουργία ισχυρού μηχανισμού διακυβέρνησης και αποτελεσματικών συνεργασιών με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη.</li> <li>• Συνεργασία με εταίρους του δημόσιου τομέα στα αρχικά στάδια του έργου για την ανάπτυξη ενός κοινού οράματος και την επίτευξη ενός κοινού στόχου.</li> <li>• Η διαθεσιμότητα χρηματοδότησης εσόδων για την υποστήριξη των αρχικών σταδίων του έργου.</li> </ul>

*Πίνακας 21 Πώληση γης και ακινήτων*



## 5.20 Δωρεές ως μέρος των αγορών των καταναλωτών (Donations as Part of Consumer Purchases)

<b>Βασικά χαρακτηριστικά</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αυτός ο μηχανισμός χρηματοδότησης λειτουργεί με την αξιοποίηση ενός μικρού ποσού πρόσθετων εσόδων από κάθε αγορά καταναλωτή, ενώ ο καταναλωτής συμφωνεί να δωρίσει ένα μικρό πρόσθετο χρηματικό ποσό όταν αγοράζει κάτι.</li> <li>• Η δωρεά θα μπορούσε να δοθεί είτε όταν ο αγοραστής αγοράζει ένα μόνο προϊόν είτε ως επαναλαμβανόμενη δωρεά σε μια συνδρομητική υπηρεσία.</li> </ul>
<b>Σύντομη περιγραφή</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Στόχος αυτού του μηχανισμού χρηματοδότησης είναι η μόχλευση ενός μικρού ποσού πρόσθετων εσόδων από κάθε αγορά καταναλωτή που καλύπτεται από το συγκεκριμένο πρόγραμμα. Για να γίνει αυτό, όταν ένας αγοραστής αγοράζει κάτι, μπορεί να συμφωνήσει να δωρίσουν ένα μικρό πρόσθετο χρηματικό ποσό το οποίο θα οδηγούσε σε κάποια καλή αιτία.</li> <li>• Υπάρχουν δύο τρόποι που ο αγοραστής μπορεί να δωρίσει: είτε στην αγορά ενός μόνο προϊόντος είτε ως επαναλαμβανόμενη δωρεά σε μια συνδρομητική υπηρεσία (για παράδειγμα, μια τακτική δωρεά σε σύμβαση κινητού τηλεφώνου).</li> <li>• Οι δωρεές συλλέγονται χρησιμοποιώντας την υπάρχουσα υποδομή που έχει δημιουργηθεί από τον πάροχο υπηρεσιών ή τον έμπορο και γενικά διοχετεύεται μέσω ενός ανεξάρτητου φορέα.</li> <li>• Παλαιότερα, αυτός ο μηχανισμός χρηματοδότησης χρησιμοποιήθηκε κυρίως για να κερδίσει πρόσθετη χρηματοδότηση για διεθνείς αναπτυξιακούς οργανισμούς ή φιλανθρωπικούς οργανισμούς, αλλά θα μπορούσε επίσης να χρησιμοποιηθεί για την άντληση χρηματοδότησης για συγκεκριμένα τοπικά βιώσιμα μεταφορικά μέσα ή μέτρα κινητικότητας εντός μιας πόλης.</li> </ul>
<b>Ελκυστικότητα</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Δυνατότητα άντλησης μεγάλων ποσών πρόσθετων εσόδων.</li> <li>• Υπάρχουν παραδείγματα όπου ο μηχανισμός αυτός είναι σε θέση και λειτουργήσει με επιτυχία.</li> <li>• Οι δωρεές σε μια υπηρεσία συνδρομής καθιστούν τα έσοδα αρκετά προβλέψιμα.</li> <li>• Αυτός ο μηχανισμός χρηματοδότησης είναι ευκολότερος από την εφαρμογή ενός φόρου, τόσο πολιτικά όσο και νομοθετικά.</li> <li>• Τα διοικητικά έξοδα που συνδέονται με αυτόν τον μηχανισμό χρηματοδότησης είναι χαμηλά (περίπου 3 έως 10%), καθώς οι δωρεές συλλέγονται χρησιμοποιώντας την υπάρχουσα υποδομή.</li> <li>• Αυτός ο μηχανισμός χρηματοδότησης μπορεί να συμβάλει στην αύξηση της ευαισθητοποίησης σε θέματα βιώσιμων μεταφορών ή κινητικότητας εντός μιας πόλης.</li> <li>• Οι εταιρείες (δηλ. Οι έμποροι ή ο πάροχος υπηρεσιών) μπορούν επίσης να βρουν αυτόν τον μηχανισμό ελκυστικό, καθώς θα μπορούσαν να αυξήσουν το προφίλ τους λόγω της σύνδεσής τους με τη δημόσια χρηματοδότηση.</li> </ul>
<b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Υπάρχουν παραδείγματα για το πού απέτυχε αυτός ο μηχανισμός χρηματοδότησης (για παράδειγμα, η MASSIVEGOOD που συγκέντρωσε κεφάλαια για την UNITAID).</li> <li>• Η ροή εσόδων μπορεί να είναι απρόβλεπτη εάν δεν είναι αυτοματοποιημένη ή μεγιστοποιημένη.</li> <li>• Μια σημαντική επένδυση στο μάρκετινγκ ενδέχεται να χρειαστεί για τη μεγιστοποίηση των εσόδων.</li> <li>• Τα επιτυχημένα παραδείγματα για το πού εφαρμόστηκε αυτός ο μηχανισμός χρηματοδότησης δεν έχουν δημιουργήσει τεράστια έσοδα (σε δεκάδες χιλιάδες) και επομένως αυτός ο μηχανισμός χρηματοδότησης ίσως χρειαστεί να χρησιμοποιηθεί παράλληλα με άλλους.</li> <li>• Η επιτυχία του μηχανισμού χρηματοδότησης εξαρτάται τόσο από την καταναλωτική όσο και από την εταιρική απορρόφηση.</li> <li>• Αυτός ο μηχανισμός χρηματοδότησης είναι ευάλωτος στις ευρύτερες οικονομικές συνθήκες. Οι οικονομικές κάμψεις θα μπορούσαν να επηρεάσουν τις συνήθειες των δαπανών των ανθρώπων.</li> </ul>
<b>Οι περιπτώσιολογικές</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (PRODUCT) RED αυξήθηκε πάνω από 190 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ μεταξύ 2006 και 2012</li> <li>• Η εκστρατεία μαλακών παιχνιδιών του IKEA συγκέντρωσε 15 εκατομμύρια δολάρια το 2011</li> </ul>

μελέτες	
<b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι τοπικές αρχές θα πρέπει να ξοδέψουν χρόνο για να βρουν τους καταλληλότερους εμπόρους και παρόχους υπηρεσιών για τη συλλογή των δωρεών. Το προϊόν ή η υπηρεσία που παρέχεται από τον έμπορο ή τον πάροχο υπηρεσιών πρέπει να σχετίζεται με την αιτία της χρηματοδότησης. Για παράδειγμα, οι πιθανοί έμποροι και πάροχοι υπηρεσιών για τη συλλογή δωρεών θα μπορούσαν να συμπεριλαμβάνουν παροχές λεωφορείων, παροχές μετρό ή καταστήματα ενοικίασης ποδηλάτων.</li> <li>• Οι τοπικές αρχές πρέπει να βρουν έναν ανεξάρτητο φορέα για τη διοχέτευση των εσόδων μεταξύ του εμπόρου ή του παρόχου υπηρεσιών και της τοπικής αρχής.</li> <li>• Για να αυξηθούν σημαντικά πρόσθετα έσοδα, ο εθελοντικός χαρακτήρας της δωρεάς πρέπει να μεγιστοποιηθεί. Αυτό θα μπορούσε να γίνει με τη χρήση είτε διατάξεων "εξαίρεσης" ('opt out') είτε "επιλογής συμμετοχής" (opt in). Εάν η τοπική αρχή θέλει να εφαρμόσει ένα σύστημα "opt in", θα πρέπει να γίνει βολικό για τον αγοραστή να το κάνει αυτό για να μεγιστοποιήσει τα έσοδα. Εάν η τοπική αρχή θέλει να εφαρμόσει ένα σύστημα "opt out", θα πρέπει επίσης να γίνει βολικό για τον αγοραστή να το κάνει αυτό για να αποφευχθεί οποιαδήποτε ανησυχία.</li> <li>• Μια άλλη προσέγγιση για τη μεγιστοποίηση των πρόσθετων εσόδων είναι η χρήση ενός αυτοματοποιημένου συστήματος δωρεάς. Για παράδειγμα, έχοντας μια επιλογή για την προσθήκη δωρεάς σε μια μηχανή πληρωμής με κάρτα.</li> <li>• Το επιπλέον ποσό που πληρώνουν οι καταναλωτές πέρα από την κανονική τιμή του προϊόντος ή της υπηρεσίας θα πρέπει να καθοριστεί σε χαμηλό επίπεδο ώστε ο καταναλωτής να μην αποθαρρυνθεί από τη δωρεά.</li> <li>• Οι τοπικές αρχές θα πρέπει να διαφημίσουν τη σημασία των προτεινόμενων έργων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας, να ενημερώσουν τους καταναλωτές σχετικά με το πού πηγαίνουν οι δωρεές τους και τις επιπτώσεις που θα έχουν. Αυτό θα μπορούσε να γίνει μέσω μίας εκστρατείας μάρκετινγκ με τη δημοσίευση στον ιστότοπο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, στις τοπικές σελίδες Facebook, σε τοπικές εφημερίδες και περιοδικά και σε αφίσες και φυλλάδια στα κόμβους διαμετακόμισης.</li> </ul>

### *Πίνακας 22 Δωρεά ως μέρος των αγορών των καταναλωτών*

## 5.21 Επιχορηγήσεις από Ιδιωτικά Ιδρύματα και Καταπιστεύματα (Grants from Private Foundations and Trusts)

<p><b>Βασικά χαρακτηριστικά</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι επιχορηγήσεις από Ιδιωτικά Ιδρύματα και Καταπιστεύματα είναι κεφάλαια που χορηγούνται για συγκεκριμένο σκοπό. Συχνά συνδέονται με σκοπούς και στόχους ή μπορεί να είναι διαθέσιμα για ένα συγκεκριμένο έργο. Αναμένεται ότι η επένδυση θα επιτύχει ένα δημόσιο αγαθό σε αντάλλαγμα.</li> <li>• Τέτοιες επιχορηγήσεις διαφέρουν από τις επιχορηγήσεις από την κυβέρνηση. Τα χρήματα δεν προέρχονται από τους φορολογούμενους.</li> <li>• Οι ιδιωτικές επιχορηγήσεις είναι μια μορφή «φιланθρωπίας» ή «ιδιωτικής χρηματοδότησης για το δημόσιο συμφέρον».</li> <li>• Συχνά υπάρχουν αυστηρές διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν κατά την υποβολή αίτησης για ιδιωτική επιχορήγηση και μπορεί να υπάρχει διαδικασία διαγωνισμού με την οποία μόνο σε ορισμένους αιτούντες απονέμονται χρήματα.</li> <li>• Επιχορηγήσεις από Ιδιωτικά Ιδρύματα και Καταπιστεύματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση καινοτόμων έργων που διαφορετικά δεν θα μπορούσαν να λάβουν χρηματοδότηση.</li> </ul>
<p><b>Σύντομη περιγραφή</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η επιχορήγηση ορίζεται ως ένα χρηματικό ποσό που δίνεται από μια κυβέρνηση ή έναν άλλο οργανισμό για συγκεκριμένο σκοπό. Διαφέρουν από το δάνειο στο ότι τα χρήματα δεν αναμένεται να αποπληρωθούν. Στο Ηνωμένο Βασίλειο, η «Grant-Making Trusts and Foundations» δίνει περίπου 3,9 δισεκατομμύρια £ σε επιχορηγήσεις κάθε χρόνο.</li> <li>• Τα καταπιστεύματα και τα ιδιωτικά ιδρύματα μπορούν να λάβουν διάφορες μορφές, όπως και οι δωρεές τους. Ορισμένα Trusts θα δώσουν σε οποιοδήποτε έργο ή ομάδα δικαιούχου, ενώ άλλα επικεντρώνονται σε καθορισμένους τομείς (όπως χρηματοδότηση των τεχνών, της εκπαίδευσης ή της βιωσιμότητας).</li> <li>• Τα Ταμεία και τα Ιδιωτικά Ιδρύματα θα αντλήσουν το εισόδημά τους από δωρεές από κυρίως πλούσιους ιδιώτες ή εταιρείες ως ένα είδος φιλανθρωπικής δωρεάς.</li> <li>• Υπάρχουν πολλά παραδείγματα Ιδιωτικών Ιδρυμάτων και Καταπιστευμάτων που δωρίζουν χρήματα σε έργα. Διαγωνισμοί όπως το Bloomberg Mayor's Challenge, το οποίο απονέμεται από το Ίδρυμα Bloomberg, στοχεύει στη συλλογή καινοτόμων λύσεων σε προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις. Ο διαγωνισμός απονέμει τα επιτυχή έργα με Grants για να συνεχίσει τις προτάσεις τους.</li> </ul>
<p><b>Ελκυστικότητα</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Χρήματα από Ιδιωτικά Ιδρύματα και Καταπιστεύματα μπορούν να παρασχεθούν για συγκεκριμένο σκοπό, για τη χρηματοδότηση συγκεκριμένων και μετρήσιμων στόχων.</li> <li>• Οι επιχορηγήσεις μπορούν να αξιοποιηθούν για την προώθηση καινοτόμων ιδεών. Στην περίπτωση της πρόκλησης του δημάρχου Bloomberg, ο διαγωνισμός χρησιμοποιείται για την ανάπτυξη προτάσεων, με τους νικητές να απονέμουν χρήματα. Ακόμη και στις περιπτώσεις όπου δεν</li> </ul>

	<p>έχουν χρηματοδοτηθεί έργα, η διαδικασία είναι χρήσιμη για την ανάπτυξη καινοτόμων λύσεων. Οι υποψήφιες πόλεις μπορούν επομένως να βρουν αργότερα άλλες εναλλακτικές μεθόδους για τη χρηματοδότηση των έργων που δημιουργήθηκαν για τον διαγωνισμό, οπότε η διαδικασία είναι χρήσιμη με κάθε τρόπο.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Λόγω της φύσης των επιχορηγήσεων, με αρκετά υψηλό επίπεδο ελέγχου σχετικά με τη χρήση των κεφαλαίων, είναι πιθανό να υπάρχει υψηλή σχέση ποιότητας/τιμής. Οι απαιτήσεις αναφοράς που σχετίζονται με τις επιχορηγήσεις πρέπει επίσης να διασφαλίζουν γενικά ότι τα κεφάλαια χρησιμοποιούνται για αυτό που προτάθηκαν.</li> <li>• Σε αντίθεση με ένα δάνειο, η χορήγηση χρημάτων δεν χρειάζεται να εξοφληθεί και συνήθως απαλλάσσεται από το φόρο.</li> <li>• Με τις ιδιωτικές επιχορηγήσεις, σε αντίθεση με τις επιχορηγήσεις από την κυβέρνηση όπου τα χρήματα προέρχονται απευθείας από τους φορολογούμενους, υπάρχουν περισσότερες ευκαιρίες για ανάληψη κινδύνων. Οι επιχορηγήσεις από ιδιωτικά Ιδρύματα και Καταπιστεύματα αφαιρούνται επίσης περισσότερο από πολιτικές προτεραιότητες</li> </ul>
<p><b>Προκλήσεις &amp; Κίνδυνοι</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η απόκτηση επιχορήγησης από Ιδιωτικό Ίδρυμα ή Trust μπορεί να είναι μια δύσκολη διαδικασία. Οι αιτήσεις συχνά περιλαμβάνουν την τήρηση αυστηρών κριτηρίων επιλογής και ενδέχεται να υπάρχουν περιορισμοί στους πιθανούς υποψηφίους.</li> <li>• Οι επιχορηγήσεις ενδέχεται να απαιτούν σημαντική αναφορά για τα αποτελέσματά τους. Η συχνή αναφορά σχετικά με τα επιτεύγματα και τα κριτήρια για τις επιχορηγήσεις μπορεί να είναι καλό, αλλά μπορεί επίσης να δημιουργήσει μεγάλη διοικητική επιβάρυνση για τους οργανισμούς.</li> <li>• Οι επιχορηγήσεις από Ιδιωτικά Ιδρύματα ή Καταπιστεύματα τείνουν να μην αποτελούν ιδιαίτερα αξιόπιστη πηγή χρηματοδότησης, συνήθως είναι εφάπαξ. Μόλις χρησιμοποιηθούν τα κονδύλια επιχορήγησης, δεν θα καλυφθούν τυχόν τρέχοντα έξοδα.</li> <li>• Συνήθως υπάρχει μια σειρά αιτούντων που ανταγωνίζονται για τα ίδια χρήματα.</li> </ul>
<p><b>Οι περιπτώσιολογικές μελέτες</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πρόκληση δημάρχων του Bloomberg. Κάθε χρόνο οι ανταγωνιστικές πόλεις βρίσκονται σε διαφορετική περιοχή (όπως η Βόρεια Αμερική, η Ευρώπη ή η Νότια Αμερική). Τα κριτήρια του διαγωνισμού έχουν γενικά τη μορφή «1. Το πρόβλημα, 2. Η καινοτομία και 3. Ο αντίκτυπος. " Οι επιτυχημένες προτάσεις λαμβάνουν χρήματα.</li> </ul>
<p><b>Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι αρχές που είναι υπεύθυνες για τη χρηματοδότηση έργων δημόσιων μεταφορών θα πρέπει να ενημερώνουν τους σχετικούς ιστότοπους και τα φόρουμ των Ιδιωτικών Ιδρυμάτων και Καταπιστευμάτων για να διασφαλίσουν ότι δεν χάνουν ευκαιρίες να υποβάλουν αίτηση για επιχορηγήσεις.</li> <li>• Πρέπει να επενδυθούν σημαντικοί πόροι και εκπαίδευση για οργανισμούς που επιθυμούν να γράψουν πιθανές προσφορές για επιχορηγήσεις από ιδιωτικούς οργανισμούς και καταπιστευτικά ιδρύματα για να διασφαλίσουν τις καλύτερες πιθανότητες επιτυχίας.</li> <li>• Λόγω της φύσης της χρηματοδότησης από ιδιωτική επιχορήγηση, η χρήση αυτού του μηχανισμού χρηματοδότησης θα πρέπει να εξοικονομηθεί</li> </ul>

	για μικρότερα εφάπαξ έργα, ειδικά για καινοτόμα έργα, τα οποία δεν πρόκειται να διαρκέσουν για παρατεταμένες χρονικές περιόδους.
--	--

*Πίνακας 23 Επιχορηγήσεις από Ιδιωτικά Ιδρύματα και Καταπιστεύματα*

## 6. Συστάσεις

Οι μικρές-μεσαίες πόλεις αντιμετωπίζουν ορισμένους περιορισμούς στην εφαρμογή καινοτόμων προσεγγίσεων χρηματοδότησης, όπως:

- Υπάρχουσα κουλτούρα που ενισχύει το status quo, αντί να ενθαρρύνει την καινοτομία.
- Εθνικοί και τοπικοί περιορισμοί πολιτικής και κανονιστικών ρυθμίσεων.
- Απουσία σχετικής τεχνογνωσίας και περιορισμών ικανότητας.
- Έλλειψη ευαισθητοποίησης σχετικά με τους καινοτόμους μηχανισμούς χρηματοδότησης.
- Έλλειψη καθοδήγησης από τις εθνικές κυβερνήσεις.
- Αποτροπισμός κινδύνου και φόβος αντιληπτών ή / και πραγματικών κινδύνων.
- Έλλειψη πολιτικού πρωταθλητή να αναλάβει πρωτοβουλίες καινοτομίας.

Οι τοπικές αρχές μπορούν να αντιμετωπίσουν αυτές τις πολιτιστικές και διοικητικές ελλείψεις, δημιουργώντας πλαίσια που ευνοούν την καινοτομία και επιτρέπουν την άσκηση των ιδεών. Μπορούν να παράσχουν στήριξη στην καινοτομία μέσω πρωτοβουλιών και δράσεων που αποσκοπούν στην παροχή χρηματοδοτικής στήριξης σε προγράμματα E & A, τη συνεργασία μεταξύ του προσωπικού της και άλλων εθνικών και διεθνών τοπικών αρχών. Μπορούν επίσης να αφιερώσουν προσωπικό για την καινοτομία και να υιοθετήσουν βέλτιστες πρακτικές για τη χάραξη πολιτικής για την καινοτομία.

Οι τοπικές αρχές των μικρών-μεσαίων πόλεων θα πρέπει να διαθέσουν πόρους για την κατάρτιση και την ανθρωπινή ανάπτυξη, μεταξύ άλλων:

- Συνεργασία με τοπικούς και εθνικούς υπαλλήλους του δημοσίου, καθώς και με άλλους ενδιαφερόμενους και υποστηρικτικούς οργανισμούς για την αύξηση της ευαισθητοποίησής τους όσον αφορά στους στόχους της τοπικής πολιτικής και στη στρατηγική βιώσιμης κινητικότητας.
- Διορισμός ενός πρωταθλητή για να αναλάβει πρωτοβουλίες για καινοτόμες πρωτοβουλίες και να δοκιμάσει νέες προσεγγίσεις.
- Ανάπτυξη πολυτομεακών τεχνικών δεξιοτήτων (multi-sector technical skills) για τον προγραμματισμό της υποδομής των μεταφορών.
- Συνεργασία με ιδιώτες επενδυτές για τη μείωση του χάσματος δυνατοτήτων τους και
- Μετατροπή της τοπικής αρχής σε εκπαιδευτικό οργανισμό.

### 6.1. Πρόσθετες συστάσεις

Αυτή η ενότητα περιγράφει μερικές πρόσθετες συστάσεις οι οποίες, αν και δεν αφορούν άμεσα στη χρηματοδότηση, μπορούν να συμβάλουν στην προώθηση ενός περιβάλλοντος που ενθαρρύνει την καινοτομία και προωθεί την αποτελεσματικότερη χρήση των κυβερνητικών πόρων και των πόρων που σχετίζονται με τις μεταφορές. Περισσότερες συστάσεις υπάρχουν στον «Οδηγό για καινοτόμες δημόσιες συμβάσεις» και στον «Οδηγό για την ανάπτυξη οικονομικά αποδοτικών έργων (bankable projects), νέων επιχειρηματικών μοντέλων και συνεργασιών».

#### 6.1.1 Δημιουργία κέντρων αστικής καινοτομίας ή "Καταπέλτες"

Τα κέντρα καινοτομίας στα αστικά κέντρα (γνωστά και ως «καταπέλτες» ή «θερμοκοιτίδες») μπορούν να βοηθήσουν τους ακαδημαϊκούς, τους ηγέτες των πόλεων, τους επιχειρηματίες και τις επιχειρήσεις να εμπνεύσουν νέες λύσεις έξυπνης πόλης. Τα κέντρα καινοτομίας λαμβάνουν κανονικά την κύρια χρηματοδότησή τους από τις εθνικές κυβερνήσεις, αλλά μπορούν επίσης να αναλάβουν συνεργατική έρευνα και να λάβουν ιδιωτική χρηματοδότηση από τις επιχειρήσεις. Τα κέντρα μπορούν να διοργανώνουν εκδηλώσεις, συνεδρίες δικτύωσης, εκπαίδευση και να βοηθούν στην επίβλεψη καινοτόμων σχεδίων παρέχοντας τεχνική υποστήριξη. Οι Δήμοι και οι εθνικές κυβερνήσεις μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα κέντρα καινοτομίας για να στοχεύσουν στις βιώσιμες πρωτοβουλίες μεταφορών και

κινητικότητας και να προσελκύσουν τις επιχειρήσεις να διερευνήσουν νέες και αναδυόμενες τεχνολογίες (π.χ. blockchain, IoT και τεχνητή νοημοσύνη).

### **6.1.2. Τεχνολογία-η πρώτη προσέγγιση στις επενδύσεις**

Οι μικρές-μεσαίες πόλεις πρέπει να δώσουν προτεραιότητα στις επενδύσεις που βελτιώνουν τις υπηρεσίες ψηφιακών πελατών και την παροχή πληροφοριών για τις υπηρεσίες μεταφορών. Αυτό θα συμβάλει στη βελτιστοποίηση των υφιστάμενων δικτύων και πόρων και στη βελτίωση των συνθηκών για τους επιβάτες παρέχοντάς τους πληροφορίες ζωντανής διαδρομής και δρομολόγησης. Οι επενδύσεις πρέπει να ξεκινήσουν με τη δημιουργία συστημάτων πολλαπλών καναλιών smartcard ή contactless ticketing για να αυξηθεί η ευκολία χρήσης, καθιστώντας πολύ πιο απλές τις αλλαγές μεταξύ των μέσων μεταφοράς. Οι έξυπνες κάρτες δημιουργούν πολύτιμα δεδομένα για το πώς και πού ταξιδεύουν οι άνθρωποι, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν και να υποβληθούν σε επεξεργασία για να βελτιώσουν τα υπάρχοντα δίκτυα μεταφορών. Εκτός από τις έξυπνες κάρτες, η χρήση τεχνολογιών όπως το IoT (Internet of Things) και η ασύρματη παρακολούθηση σε κινητές συσκευές μπορεί να βοηθήσει στην παροχή λεπτομερέστερων πληροφοριών σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο οι άνθρωποι χρησιμοποιούν σταθμούς διέλευσης, γραμμές διέλευσης, ακόμη και τρένα. Αυτό μπορεί να βοηθήσει τους δήμους να στοχεύσουν επενδύσεις όπου είναι πιο απαραίτητες (World Bank, 2015).

### **6.1.3. Ανοιχτά δεδομένα και διαφάνεια**

Τα ανοιχτά δεδομένα μπορούν να βοηθήσουν στην ενίσχυση της ανάπτυξης προϊόντων, επιτρέποντας στους προγραμματιστές να φτιάξουν δημιουργικά και χρήσιμα εργαλεία που βοηθούν τους επιβάτες να λαμβάνουν πιο ενημερωμένες ταξιδιωτικές αποφάσεις. Για παράδειγμα, τα μη προσωπικά δεδομένα θα μπορούσαν να διατεθούν ελεύθερα στο κοινό, τα οποία θα μπορούσαν να βοηθήσουν τους τεχνολογικούς επιχειρηματίες να αναπτύξουν έξυπνες λύσεις για να διευκολύνουν τη χρήση του υφιστάμενου δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών εντός μιας πόλης. Η χρήση δεδομένων του κοινού απαιτεί προσεκτική εξέταση του τρόπου με τον οποίο χρησιμοποιούνται τα δεδομένα και πρέπει να γίνει σε επικοινωνία με τους επιβάτες. Εάν προσεγγιστεί με ηθικό και αποτελεσματικό τρόπο, τα ανοιχτά δεδομένα θα μπορούσαν να συμβάλουν στην εξοικονόμηση χρημάτων, ενθαρρύνοντας τον ιδιωτικό τομέα να χρησιμοποιήσει τα δεδομένα.

Τα ανοιχτά δεδομένα είναι μια πρωτοβουλία που ενθαρρύνεται σε ολόκληρη την ΕΕ και αναμένεται αύξηση του αριθμού των διαθέσιμων δεδομένων. Μέχρι το 2020, η χρήση ανοιχτών δεδομένων αναμένεται να μειώσει το κόστος της δημόσιας διοίκησης σε ολόκληρη την ΕΕ. Η αποτελεσματική χρήση των ανοιχτών δεδομένων θα μπορούσε επίσης να συμβάλει στη διάσωση εκατομμυρίων ωρών περιπτού χρόνου αναμονής στους δρόμους της ΕΕ και να συμβάλει στη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας κατά 16% (Carrara, Volders & Berends, 2017). Για παράδειγμα, η Transport for London ισχυρίζεται ότι με την αποδέσμευση δεδομένων μεταφοράς που θα χρησιμοποιηθούν από παγκόσμιους ηγέτες, όπως το Citymapper, δημιουργούν απασχόληση και πλούτο για το Λονδίνο και όχι μόνο.

### **6.1.4 Η Κινητικότητα ως Υπηρεσία**

Η κινητικότητα ως υπηρεσία (MaaS) είναι ένα μοντέλο διανομής κινητικότητας που επιφέρει ψηφιακή καινοτομία στο δομημένο περιβάλλον. Αν έχει σχεδιαστεί σωστά, θα διαδραματίσει τεράστιο ρόλο στην προώθηση θετικών αλλαγών στη βιομηχανία κινητικότητας. Το MaaS φέρνει μαζί όλους τους τρόπους μετακίνησης, συνδυάζοντας επιλογές για διαφορετικούς παρόχους μεταφορών σε μια ενιαία κινητή υπηρεσία. Πρόκειται για ένα μοντέλο πρόσβασης πάνω από το ιδιοκτησιακό καθεστώς που αποσκοπεί στην απελευθέρωση όλων των τρόπων μεταφοράς με τον πρωταρχικό στόχο να μειώσει την ανάγκη ιδιοκτησίας αυτοκινήτων και να αυξήσει τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς (Catapult Transport Systems, 2016). Ίσως το πιο σημαντικό, θα βοηθήσει στην προετοιμασία των πόλεων για την άφιξη αυτόνομων οχημάτων και θα συντονίσει τις διάφορες υπηρεσίες κινητικότητας, ώστε να μην υπάρξει μετατόπιση από τους βιώσιμους τρόπους μεταφοράς.

Οι δήμοι θα πρέπει να αρχίσουν να συντονίζουν τις προσπάθειες για την εφαρμογή ή πιλοτική δοκιμή της κινητικότητας ως υπηρεσία (MaaS) στις πόλεις τους, προκειμένου να παραμείνουν μπροστά από την καμπύλη και να διατηρήσουν μεγαλύτερο έλεγχο στο μέλλον των υπηρεσιών κινητικότητας. Δήμοι σε όλη την Ευρώπη, συμπεριλαμβανομένων μεγαλύτερων πόλεων όπως το Ελσίνκι και το Άμστερνταμ, καθώς και μικρότερες πόλεις όπως η Milton Keynes, αρχίζουν να οδηγούν πρωτοβουλίες MaaS.

Με την εφαρμογή της MaaS στις μικρές-μεσαίες πόλεις αναμένεται να αυξηθεί η χρήση των υφιστάμενων δικτύων δημόσιων συγκοινωνιών, βελτιώνοντας τη συνολική απόδοση και αποτελεσματικότητα, γεγονός που θα συμβάλει στην εξοικονόμηση χρημάτων μειώνοντας την ανάγκη επενδύσεων σε άλλες βιώσιμες λύσεις μεταφορών και κινητικότητας.

## 6.2 Συμπεράσματα

Πολλές ευρωπαϊκές τοπικές αρχές των μικρών-μεσαίων πόλεων αναζητούν τρόπους για τη χρηματοδότηση της ατζέντας τους για βιώσιμη κινητικότητα στο πλαίσιο της μείωσης της χρηματοδότησης από τις εθνικές κυβερνήσεις και τις περικοπές του προϋπολογισμού. Υπό αυτό το πρίσμα, οι καινοτόμες προσεγγίσεις χρηματοδότησης καθίστανται ολοένα και πιο σημαντικές, δεδομένου ότι προσφέρουν νέες ευκαιρίες χρηματοδότησης για συγκεκριμένα έργα και σχέδια.

Ο Οδηγός για καινοτόμα σχέδια χρηματοδότησης σχεδιάστηκε για να βοηθήσει τις ευρωπαϊκές τοπικές αρχές των μικρών-μεσαίων πόλεων να χρηματοδοτήσουν και να εφαρμόσουν βιώσιμα μέτρα μεταφορών και κινητικότητας και σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) που υποστηρίζουν τον μετασχηματισμό της κινητικότητας. Οι επιμέρους καινοτόμοι μηχανισμοί χρηματοδότησης (Παράρτημα Γ) και το Matrix (Τμήμα 5.3) αποτελούν εργαλεία τα οποία οι τοπικές αρχές των μικρών-μεσαίων πόλεων μπορούν να χρησιμοποιήσουν στη διαδικασία λήψης αποφάσεων για τον εντοπισμό των καταλληλότερων χρηματοδοτικών προσεγγίσεων για την επίτευξη στόχων βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Αυτή η καθοδήγηση υποστηρίζεται από δύο άλλες εκθέσεις που εκπονήθηκαν για το SUITS WP4: Innovative Procurement, το οποίο συνιστά καινοτόμες δημόσιες συμβάσεις για την προμήθεια προϊόντων και υπηρεσιών μεταφοράς και κινητικότητας και παρουσιάζει καινοτόμα μοντέλα για την κατάρτιση των εγγράφων και διαδικασιών για τις δημόσιες προμήθειες για μέσα μεταφοράς, υπηρεσίες μεταφορών και άλλες υπηρεσίες που σχετίζονται με την κινητικότητα · και ένα νέο επιχειρηματικό μοντέλο που σχετίζεται με τις μεταφορές, το οποίο εξηγεί πώς να σχεδιάσετε, να βελτιώσετε και να εφαρμόσετε νέα επιχειρηματικά μοντέλα που σχετίζονται με τις μεταφορές και την κινητικότητα για να βελτιστοποιήσετε τις ευκαιρίες χρηματοδότησης.

Τα αποτελέσματα αυτού του Οδηγού καθώς και του «Οδηγού για καινοτόμες δημόσιες συμβάσεις» και του «Οδηγού για την ανάπτυξη οικονομικά αποδοτικών έργων (bankable projects), νέων επιχειρηματικών μοντέλων και συνεργασιών», θα συγκεντρωθούν σε ένα πλαίσιο στήριξης της λήψης αποφάσεων για τη βοήθεια των τοπικών αρχών που σήμερα στερούνται γνώσεων και εμπειρογνωμοσύνης σε καινοτόμες προσεγγίσεις χρηματοδότησης, και επιχειρηματικών μοντέλων. Αυτό το πλαίσιο στήριξης αποφάσεων θα σχεδιαστεί για να βοηθήσει τις αρχές των κρατών μελών να βελτιώσουν τη διοικητική ικανότητα, να αυξήσουν την οικονομική βιωσιμότητα και να βελτιστοποιήσουν τις ευκαιρίες, όπως η πρόσβαση σε ταμεία περιφερειακής ανάπτυξης, η ανάπτυξη εταιρικών σχέσεων και η εφαρμογή νέων χρηματοδοτικών προσεγγίσεων.

## 6.3 Ευχαριστίες και αποποίηση ευθυνών

Είμαστε ευγνώμονες στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την ευκαιρία να πραγματοποιήσουμε αυτή την έρευνα. Είμαστε ευγνώμονες για τις συζητήσεις που είχαμε με τους εταίρους του



έργου και τους ευχαριστούμε για την εποικοδομητική κριτική τους σε όλη την έρευνα. Οι συγγραφείς παραμένουν αποκλειστικά υπεύθυνοι για τις πληροφορίες και τις απόψεις που παρουσιάζονται εδώ.

## 7 Αναφορές και σύνδεσμοι

### 7.1. Πρόσθετες πληροφορίες και χρήσιμοι σύνδεσμοι

Regulation (EU, EURATOM) No 966/2012 – European Commission  
[https://ec.europa.eu/europeaid/regulation-eu-euratom-no-9662012-european-parliament-and-council-25-october-2012-financial-rules\\_en](https://ec.europa.eu/europeaid/regulation-eu-euratom-no-9662012-european-parliament-and-council-25-october-2012-financial-rules_en)

EU's Regional Policy – European Commission  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/policy/what/investment-policy/](http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/what/investment-policy/)

EC Green Paper - Towards a new culture for urban mobility (2007) <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52007DC0551>

Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - Action Plan on Urban Mobility (2009) <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52009DC0490>

Investment Plan for Europe – European Commission  
<http://www.consilium.europa.eu/en/policies/investment-plan/>

Regulation (EU) 2015/1017 – European Commission <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R1017&from=EN>

Connecting Europe Facility (CEF) – European Commission <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R1017&from=EN>

Regulation (EU) No 1316/2013 – European Commission <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:348:0129:0171:EN:PDF>

Regulation (EU) No 1315/2013 – European Commission <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32013R1315>

The UK's Financial Services Act 2012 – UK Government  
<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2012/21/contents/enacted>

The UK's Enterprise Act 2002 – UK Government  
<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2002/40/contents>

Greece's Regulatory Authority for Railways <http://www.ras-el.gr/en/home/name/index>

Italian Transport Authority <http://www.autorita-trasporti.it>

UK's Transport Investment Strategy – UK Government  
<https://www.gov.uk/government/publications/transport-investment-strategy>

UK's Transport Act 2000 <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/contents>

UK's Transport (Finance) Act 1982 <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1982/6>

## 7.2. Βιβλιογραφικές αναφορές

AFD (Agence Française Development) & MEDDE (Ministry of Ecology Sustainable Development and Energy), 2014. *Who pays what for urban transport?*

BBA, 2015. Financing the UK's infrastructure needs. Retrieved September 22, 2017, from <https://www.bba.org.uk/news/reports/financing-the-uks-infrastructure-needs/#.WcUccGaWyoW>

Big Lottery Fund, 2005. Big Lottery Fund Research: A discussion paper on risk and good grantmaking, (17). Retrieved from [http://www.biglotteryfund.org.uk/er\\_risk\\_good\\_grantuk.pdf](http://www.biglotteryfund.org.uk/er_risk_good_grantuk.pdf), 2005

Campaign for Better Transport, 2015. *Buses in Crisis: a report on bus funding across England and Wales.*

Carrara, W., Vollers, H., & Berends, J., 2017. Re-Using Open Data, 106. Retrieved from [https://www.europeandataportal.eu/sites/default/files/re-using\\_open\\_data.pdf](https://www.europeandataportal.eu/sites/default/files/re-using_open_data.pdf)

Catapult Transport Systems, 2016. *Mobility as a Service: Exploring the Opportunity for Mobility as a Service in the K.* London. Retrieved from [https://ts.catapult.org.uk/wp-content/uploads/2016/07/Mobility-as-a-Service\\_Exploring-the-Opportunity-for-MaaS-in-the-UK-Web.pdf](https://ts.catapult.org.uk/wp-content/uploads/2016/07/Mobility-as-a-Service_Exploring-the-Opportunity-for-MaaS-in-the-UK-Web.pdf)

Daude, P., 2017. Interview with Patrick Daude at Stuttgart.

Department for Transport, 2017. *Transport Investment Strategy.*

Díaz, R. (EMBARQ), & Bongardt, D. (GIZ), 2013. *Financing Sustainable Urban Transport.* Retrieved from [http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/J\\_Others/GIZ\\_SUTP\\_Financing-Sustainable-Urban-Transport\\_EN.pdf](http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/J_Others/GIZ_SUTP_Financing-Sustainable-Urban-Transport_EN.pdf)

EC, (2017). Urban mobility. Retrieved September 19, 2017, from [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en)

Enoch, M. P., Potter, S., & Ison, S. G., 2005. Recapturing value for property owners and developers to finance public transport: a review of possible mechanisms. *Public Money and Management*, 25 (3), 147–154.

European Commission, 2013. Smart Cities Stakeholder Platform. Financing models for smart cities, 1–33. Retrieved from <https://eu-smartcities.eu/sites/all/files/Guideline-Financing-Models-for-smart-cities-january.pdf>

European Commission, 2016. Communication on the Call for Evidence - EU regulatory framework for financial services Commission Communication on the call for evidence: EU regulatory framework for financial services.

European Commission, 2017a. About Funding. Retrieved September 22, 2017, from [https://ec.europa.eu/europeaid/about-funding\\_en](https://ec.europa.eu/europeaid/about-funding_en)

- European Commission, 2017b. Enforcement and infringements of banking and finance law. Retrieved September 22, 2017, from [https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/enforcement-and-infringements-banking-and-finance-law\\_en](https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/enforcement-and-infringements-banking-and-finance-law_en)
- European Commission, 2017c. The EU's Main Investment Policy. Retrieved September 22, 2017, from [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/policy/what/investment-policy/](http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/what/investment-policy/)
- European Union, 2011. Cities of tomorrow: Challenges, visions, ways forward. <https://doi.org/10.2776/41803>
- European Union, 2017. EU Budget. Retrieved September 22, 2017, from [https://europa.eu/european-union/topics/budget\\_en](https://europa.eu/european-union/topics/budget_en)
- Feikert-Ahalt, C., 2014. National Funding of Road Infrastructure: England and Wales. Retrieved March 2, 2017, from <https://www.loc.gov/law/help/infrastructure-funding/englandandwales.php>
- International Energy Agency, 2017. Municipal Transport Financing Act (GVFG) and Regionalisation Act (RegG). Retrieved September 22, 2017, from <https://www.iea.org/policiesandmeasures/pams/germany/name-31423-en.php>
- LCA Law, 2017. The 2017 Italian Financial Law: news concerning labor, family, and transportation, 2016–2018.
- OECD, 2014. Private Financing and Government Support to Promote Long-Term Investments in Infrastructure. Retrieved from <https://www.oecd.org/daf/fin/private-pensions/Private-financing-and-government-support-to-promote-LTI-in-infrastructure.pdf>
- Pagano, M. A., & Perry, D., 2008. Financing Infrastructure in the 21st Century City. *Public Works Management & Policy*, 13(1), 22–38. Retrieved from <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/1087724x08321015>
- Reichelt, H., 2010. Green bonds: a model to mobilise private capital to fund climate change mitigation and adaptation projects. *Climate change is a problem of global proportions*, 8.
- Sun, Z., Li, X., & Xie, Y., 2014. A comparison of innovative financing and general fiscal investment strategies for second-class highways: Perspectives for building a sustainable financing strategy. *Transport Policy*, 35(C), 193–201.
- Territorio, S., 2014. The new Italian Transport Authority becomes operative. Retrieved September 22, 2017, from <http://blogs.dlapiper.com/regulatory-ita/2014/01/17/the-new-italian-transport-authority-becomes-operative/>
- Transport and Environment, 2017. EU funds for transport. Retrieved September 22, 2017, from <https://www.transportenvironment.org/what-we-do/eu-transport-spending/background>
- Ubbels, B., Enoch, M. P., Potter, S., & Nijkamp, P., 2004. *Unfair Solutions: local earmarked changes to fund public transport*. London: Spon Press.
- UNDP, 2018. Lotteries. Retrieved January 10, 2018, from <http://www.undp.org/content/sdfinance/en/home/solutions/lotteries.html>

World Bank, 2015. New World Bank Green Bond Is a Story of Market Growth and Innovation.  
Retrieved September 27, 2017, from  
<http://www.worldbank.org/en/news/feature/2015/02/25/green-bond-story-market-growth-innovation>

World Bank., 2002. Urban Transport Pricing and Finance.

# Παράρτημα Α Οικονομικοί Κανονισμοί στα κράτη μέλη της ΕΕ

## Παράρτημα Α1

### Γερμανία

#### Κανονισμοί χρηματοδότησης που σχετίζονται με τη μεταφορά

Η γερμανική κυβέρνηση έχει εγκρίνει αρκετούς νόμους σχετικά με τη βιώσιμη μεταφορά και τη χρηματοδότηση της κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένου του νόμου περί χρηματοδότησης των δημοτικών μεταφορών, ο οποίος περιέχει προβλέψεις επενδύσεων για τη βελτίωση των μεταφορών επιβατών και των υποδομών στις πόλεις και τους δήμους, με ιδιαίτερη έμφαση στην επίτευξη αλλαγής συμπεριφοράς δημόσιες συγκοινωνίες (Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας, 2017).

Υπάρχει ένα σχέδιο δράσης για τη βιώσιμη κινητικότητα, το οποίο είναι γνωστό ως η ιδέα της ανάπτυξης της αστικής μεταφορών VEK, το οποίο ξεκίνησε το 2013 και περιγράφει τους βραχυπρόθεσμους και μεσοπρόθεσμους στόχους και τα μέτρα για τη βιώσιμη κινητικότητα. Το Σχέδιο Δράσης χρησιμεύει ως βάση για την προετοιμασία της χρηματοδότησης για την περιοχή και το Τμήμα Στρατηγικής Σχεδιασμού και Βιώσιμης Κινητικότητας συντονίζει το εθνικό προϋπολογισμό σύμφωνα με το σχέδιο δράσης για την υποστήριξη έργων όπως η κινητικότητα των πεζών, 2017).

## Παράρτημα Α2

### Ελλάδα

#### Κανονισμοί Χρηματοδότησης για τις Μεταφορές

Η [Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων \(RAS\)](#) ιδρύθηκε το 2011 και έχει εξουσίες που περιλαμβάνουν διοικητική και οικονομική αυτάρκεια, χωρίς να υπόκεινται σε έλεγχο από κυβερνητικούς φορείς. Το RAS ρυθμίζει τον τρόπο με τον οποίο κερδίζεται και διανέμεται η χρηματοδότηση και η χρηματοδότηση των σιδηροδρόμων. Το παράδειγμα αυτό δείχνει πώς η χρηματοδότηση των μεταφορών ελέγχει συχνά αξιόπιστους φορείς που είναι υπεύθυνοι για ορισμένους τομείς μεταφορών και όχι να παράσχει ένα γενικό νομικό πλαίσιο.

## Παράρτημα Α3

### Ιταλία

#### Κανονισμοί χρηματοδότησης σχετιζόμενοι με τις μεταφορές

Το εθνικό στρατηγικό σχέδιο για τη βιώσιμη κινητικότητα προγραμματίζει μια σειρά προτεραιοτήτων για επενδύσεις. Η ιταλική κυβέρνηση συμφώνησε επίσης πρόσφατα ότι θα πρέπει να τεθεί σε ισχύ μια σειρά κανονισμών έως τις 31 Δεκεμβρίου 2017, οι οποίες θα αντιστοιχούν στις προτεραιότητες επενδύσεων που ορίζονται στο εθνικό στρατηγικό σχέδιο της Βιέννης για την αειφόρο κινητικότητα (νόμος LCA, 2017).

Μια πρόσφατα συσταθείσα [ιταλική υπηρεσία μεταφορών](#) έχει οικονομική εξουσία για τον τρόπο με τον οποίο δαπανώνται οι εθνικοί προϋπολογισμοί για τις μεταφορές. Η Αρχή Μεταφορών στοχεύει στην προστασία και προώθηση του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρόμων, των αεροδρομίων, των λιμένων, των αυτοκινητοδρόμων με δίοδια και των δημόσιων και επιβατικών μεταφορών (Territorio, 2014).

## Παράρτημα Α4

### Ηνωμένο Βασίλειο

## Γενικά Χρηματοδότηση Κανονισμοί

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, το βασικό νόμο για τη χρηματοδότηση είναι η [Financial Services Act 2012](#). Ο νόμος προβλέπει διάφορα οικονομικά θέματα όπως οι χρηματοπιστωτικές αγορές και υπηρεσίες και ανανεώνεται τουλάχιστον μία φορά το χρόνο. Ο τίτλος της νομοθεσίας για τον προϋπολογισμό θεσπίστηκε από το Κοινοβούλιο του Ηνωμένου Βασιλείου και περιλαμβάνει πολλαπλές διατάξεις σχετικά με τις φορολογίες, τις απαλλαγές, τους δασμούς και τα απαλλαγές.

Ο [νόμος για τις επιχειρήσεις του 2002](#) θεσπίστηκε για να θεσπίσει κανόνες για τη ρύθμιση των ξένων επενδύσεων, συμπεριλαμβανομένων των επενδύσεων σε έργα υποδομής μεταφορών. Ο νόμος αναφέρει ότι είναι σημαντικό οι επενδύσεις σε ορισμένα έργα υποδομής να εγκριθούν από την κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου. Το Ηνωμένο Βασίλειο έχει επίσης περισσότερους νόμους σε περιφερειακό επίπεδο σχετικά με τη χρηματοδότηση, στους οποίους περιλαμβάνονται οι πράξεις του Κοινοβουλίου της Σκωτίας, οι νόμιμες πράξεις της Ουαλίας και οι κανονισμοί της Βόρειας Ιρλανδίας.

Σε εθνικό επίπεδο, ο Νόμος περί Χρηματοοικονομικών Υπηρεσιών του Ηνωμένου Βασιλείου για το 2012 έχει μια σειρά φορέων που ρυθμίζουν την εφαρμογή του: την Αρχή Χρηματοοικονομικής Συμπεριφοράς (FCA), τον Κανονισμό Προληπτικής Πράξης (PRA) και την Τράπεζα της Αγγλίας. Η PRA είναι θυγατρική της Τράπεζας και της Αγγλίας και είναι υπεύθυνη για την προληπτική ρύθμιση των ασφαλιστών, των καταθετών και των μεγάλων επιχειρήσεων επενδύσεων. Οι FCA είναι υπεύθυνες για τη ρύθμιση της συμπεριφοράς, καθώς και για την προληπτική ρύθμιση των εταιρειών που δεν είναι μέλη του PRA (όπως ανταλλαγές, μικρές επιχειρήσεις επενδύσεων και άλλοι πάροχοι χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών).

Σε πιο περιφερειακό επίπεδο, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου δημιούργησε 24 επιχειρηματικές ζώνες σε ολόκληρη την Αγγλία το 2010 και κάλεσε τις επιχειρήσεις και τα συμβούλια να συναντηθούν για να σχηματίσουν συμπράξεις τοπικών επιχειρήσεων (LEPs). Στην Αγγλία τείνουν να είναι αυτοί οι LEP που ρυθμίζουν τον τρόπο με τον οποίο επενδύονται τα χρήματα σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

## Κανονισμοί χρηματοδότησης σχετιζόμενοι με τις μεταφορές

Στο Ηνωμένο Βασίλειο υπάρχει μια [στρατηγική](#) επενδύσεων στις μεταφορές, η οποία κάνει την περίπτωση συνεχών επενδύσεων σε υποδομές μεταφορών και θέτει προτεραιότητες και προτάσεις για επενδύσεις. Οι προτεραιότητες τείνουν να παρέχονται μέσω κονδυλίων όπως η καινοτόμος επιχορήγηση για την τεχνολογία μεταφορών (T-TRIG), το Ταμείο πρόκλησης καινοτομίας και άλλα δημόσια και ιδιωτικά κονδύλια (Τμήμα Μεταφορών, 2017). Για να κερδηθεί η χρηματοδότηση από αυτές τις πηγές, δεν φαίνεται να υπάρχει κάποιο νομικό πλαίσιο που να είναι συγκεκριμένο για αυτούς τους τύπους πηγών χρηματοδότησης, ωστόσο οι στόχοι των προτεινόμενων συστημάτων πρέπει να ευθυγραμμίζονται με στόχους που καθορίζονται από τους οργανισμούς που είναι αρμόδιοι για την πηγές χρηματοδότησης. Για παράδειγμα, το Υπουργείο Μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου έχει την ευθύνη για τη ρύθμιση της χρηματοδότησης από την T-TRIG και το Ταμείο Προκλήσεων Καινοτομίας και υπάρχουν κριτήρια που πρέπει να πληρούν τα συστήματα για να κερδίσουν τη χρηματοδότηση. Ομοίως, τα κονδύλια από άλλα ιδιωτικά ταμεία, όπως αυτά που προέρχονται από επαγγελματικές ενώσεις, τείνουν να ρυθμίζονται εσωτερικά και να επενδύονται σε έργα που ανταποκρίνονται στις εσωτερικές απαιτήσεις των ενώσεων.

Ο [νόμος περί μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου του 2000](#) προβλέπει σειρά μέτρων σχετικά με τις μεταφορές στο Ηνωμένο Βασίλειο και θεσπίζει κανόνες σχετικά με τη χρηματοδότηση των μεταφορών. Ο νόμος επισημαίνει κανόνες όπως εκείνοι που αφορούν τις ιδιωτικές επενδύσεις στα συστήματα χρέωσης οδικών αρτηριών, κανόνες για τον τρόπο με τον οποίο η Στρατηγική Αρχή Σιδηροδρόμων θα πρέπει να διαχειρίζεται τα οικονομικά τους και τον τρόπο με τον οποίο οι τοπικές αρχές θα πρέπει να αποφασίσουν ποια προσφορά πρέπει να αποδεχθούν για επιδοτούμενα συστήματα δημόσιων μεταφορών, αξία

". Όσον αφορά τις βιώσιμες μεταφορές και την κινητικότητα, ο νόμος περί μεταφορών του 2000 υπογραμμίζει ότι πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στις επενδύσεις σε περισσότερο αειφόρα συστήματα μεταφορών και ότι η δοκιμή «βέλτιστης αξίας» θα πρέπει να δώσει προτεραιότητα σε προγράμματα που μειώνουν ή περιορίζουν τη ρύπανση του θορύβου και της ατμόσφαιρας και συναφή περιβαλλοντικά ζητήματα.

Ο [νόμος περί μεταφορών \(χρηματοδότηση\)](#), ο οποίος περιλαμβάνει οικονομικούς κανονισμούς για την Εθνική Εταιρεία Λεωφορείων, το Συμβούλιο των Βρετανικών Σιδηροδρόμων, το Λιμάνι του Λονδίνου και την Εταιρεία Mersey Docks and Harbor, τέθηκε σε ισχύ το 1982. Ωστόσο, φαίνεται ότι δεν υπάρχουν νομικά πλαίσια για την αντικατάστασή του.

Οι μεταφορές στο Ηνωμένο Βασίλειο είναι ένα «αποκλειστικό θέμα», δηλαδή η Σκωτία, η Ουαλία και το Βόρειο Νησί μπορούν να νομοθετούν και να δημιουργήσουν τη δική τους πολιτική για τη μεταφορά.

## Προσάρτημα A5

### Ρουμανία

#### Γενικοί κανονισμοί χρηματοδότησης

Σε εθνικό επίπεδο, ο νόμος [αριθ. 500/2002](#) για τα δημόσια οικονομικά καθορίζει τις αρχές, το γενικό πλαίσιο και τις διαδικασίες που σχετίζονται με τη σύσταση, τη διαχείριση, τη δέσμευση και τη χρησιμοποίηση των δημόσιων κονδυλίων, καθώς και τις υποχρεώσεις των δημόσιων φορέων που εμπλέκονται στη διαδικασία του προϋπολογισμού. Ο νόμος ορίζει ότι όλα τα δημόσια οικονομικά πρέπει να διαχειρίζονται μέσω ενός ενιαίου συστήματος. Περιλαμβάνει τον κρατικό προϋπολογισμό, τον κρατικό προϋπολογισμό για τους κοινωνικούς τίτλους, τους τοπικούς προϋπολογισμούς, τον προϋπολογισμό για τα μη επιστρεπτέα εξωτερικά κεφάλαια και τον προϋπολογισμό για τα κονδύλια που προέκυψαν από τις ξένες πιστώσεις. Το Υπουργείο Δημόσιων Οικονομικών παρουσιάζει τη Στρατηγική στον τομέα των δημόσιων επενδύσεων σε επίπεδο κεντρικής διοίκησης, με βάση τις προτάσεις των επενδυτικών προγραμμάτων.

Σε τοπικό επίπεδο, ο νόμος [αριθ. 273](#) για τα τοπικά δημόσια οικονομικά καθορίζει τις αρχές, το γενικό πλαίσιο και τις διαδικασίες σχετικά με τη σύσταση, τη διαχείριση, τη δέσμευση και την ενημέρωση των τοπικών δημόσιων ταμείων, καθώς και τις υποχρεώσεις των τοπικών αρχών δημόσιας διοίκησης και των δημόσιων φορέων που εμπλέκονται στον τομέα των τοπικών δημόσιων οικονομικών.

Η κυριότερη αρχή που είναι επιφορτισμένη με την παρακολούθηση των δημόσιων οικονομικών σε τοπικό / τομεακό επίπεδο είναι γνωστή ως αρχή έκδοσης πιστώσεων, της οποίας η κύρια αποστολή, όσον αφορά τις επενδύσεις, είναι η εκτέλεση των δαπανών του προϋπολογισμού. Οι αρχές έκδοσης πιστωτικών καρτών είναι νομικές οντότητες, οι οποίες υπόκεινται σε χρονοδιάγραμμα και παρακολουθούν τις δαπάνες σύμφωνα με την αρχή της συμμόρφωσης με τη χρήση του δημόσιου χρήματος. Υπάρχουν τρεις κατηγορίες αρχών χορήγησης πιστοληπτικής ικανότητας, οι οποίες είναι οι εξής:

- Κυριότερες αρχές έκδοσης πιστωτικών καρτών - εκπρόσωποι υπουργών, άλλοι ηγέτες της κεντρικής δημόσιας διοίκησης (οργανισμοί) και, όσον αφορά την τοπική διοίκηση, πρόεδροι συμβουλίων ή δημάρχων.
- Δευτερεύουσες αρχές αποδέσμευσης πιστωτικών ιδρυμάτων - επικεφαλής υπαγόμενων ιδρυμάτων ή άλλων κεντρικών οργάνων που ασκούν εξουσία σε όργανα προϋπολογισμού,
- αρχές τριτοβάθμιας αποδέσμευσης πιστώσεων - επικεφαλής των ιδρυμάτων που χρησιμοποιούν τα κονδύλια που διατίθενται σύμφωνα με το σκοπό χρήσης τους.

Οι κύριες αρχές έκδοσης πιστοληπτικής ικανότητας είναι επίσης υπεύθυνες για την κατάρτιση επενδυτικών προγραμμάτων (καταναμημένα ανά λειτουργική ταξινόμηση, τρέχοντες στόχους, νέους στόχους, άλλες δαπάνες).



## **Κανονισμοί χρηματοδότησης σχετιζόμενοι με τις μεταφορές**

[Το γενικό γενικό σχέδιο μεταφορών της Ρουμανίας \(GTMP\)πολλαπλών κριτηρίων](#) δίνει προτεραιότητα στις επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών για όλους τους τρόπους μεταφοράς, με βάση μια ανάλυση. Το Υπουργείο Μεταφορών είναι η κύρια αρχή αποδέσμευσης πιστώσεων που είναι υπεύθυνη για τη χρηματοδότηση των μεταφορών και συντονίζει τα προγράμματα που σχετίζονται με την πολιτική συνοχής της ΕΕ μέσω του Επιχειρησιακού Προγράμματος Μεγάλων Υποδομών. Η προτεραιότητα των έργων υποδομής μεταφορών καθορίστηκε με βάση τη μεθοδολογία που καθορίστηκε στο GTMP, η οποία εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως συσχετισμένη με το πρόγραμμα ρουμανικής κυβέρνησης του 2017-2020.

Μεταξύ των στρατηγικών αρχών που εξετάζονται στη Στρατηγική Χωροταξίας πρέπει να δοθεί προσοχή στα ακόλουθα: να συνδεθεί η εθνική επικράτεια με το ευρωπαϊκό και διηπειρωτικό δίκτυο των πόλων ανάπτυξης και των διαδρόμων μεταφορών, να αναπτυχθεί το δίκτυο των περιοχών, να δομηθεί η λειτουργική αστική Ενισχύει και αναπτύσσει το δίκτυο των διαπεριφερειακών διασυνδέσεων.

Η βασική νομοθεσία για τη χρηματοδότηση των δημόσιων μεταφορών και της κινητικότητας περιέχεται στο [νόμο 92/2007](#) σχετικά με τις τοπικές δημόσιες μεταφορές - αποσκοπεί στον καθορισμό του νομικού πλαισίου για τη σύσταση, να οργανώνουν, να λειτουργούν, να διαχειρίζονται, να χρηματοδοτούν και να ελέγχουν τη λειτουργία των υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών σε χωριά, πόλεις, κομητείες, καθώς και στους τομείς των κοινοτικών αναπτυξιακών ενώσεων.

Μια σημαντική πηγή χρηματοδότησης για την περιφερειακή και τοπική ανάπτυξη μέσω της οποίας οι τοπικές αρχές μπορούν να πραγματοποιήσουν επενδύσεις στις μεταφορές και την κινητικότητα είναι το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2014-2020.

## **Παράρτημα A6**

### **Ισπανία**

#### **Γενικοί κανονισμοί χρηματοδότησης**

Ισπανία ενσωματώνεται από 17 περιφέρειες (Comunidades Autónomas) και 2 αυτόνομες πόλεις (Θέουτα και Μελίλια). Σύμφωνα με το ισπανικό Σύνταγμα (1978), κάθε περιοχή (Comunidad Autónoma) έχει οικονομική αυτονομία για την ανάπτυξη και την εκτέλεση των αρμοδιοτήτων της σύμφωνα με τις αρχές του συντονισμού με το δημόσιο ταμείο και την αλληλεγγύη μεταξύ όλων των ισπανών.

Οι πόροι των Περιφερειών (Comunidades Autónomas) αποτελούνται από:

- Φόρους που εκχωρούνται εν όλω ή εν μέρει από το κράτος, πρόσθετες επιβαρύνσεις για κρατικούς φόρους και άλλες συμμετοχές στα έσοδα του κράτους.
- Τους δικούς τους φόρους, τέλη και ειδικές εισφορές.
- Μεταφορές διεπαγγελματικού ταμείου αντιστάθμισης και άλλες κατανομές που χρεώνονται στους γενικούς κρατικούς προϋπολογισμούς.
- Έσοδα από τη δική τους κληρονομιά και ιδιωτικά δικαιώματα.

Οι διαδικασίες χρηματοδότησης των Περιφερειών (Comunidades Autónomas) ορίζονται στο νόμο 22/2009 των χρηματοδοτικών προγραμμάτων για τις περιφέρειες και τις αυτόνομες πόλεις.

#### **Κανονισμοί χρηματοδότησης σχετιζόμενοι με τις μεταφορές**

Ισπανία δεν διαθέτει συγκεκριμένο εθνικό νόμο για τη χρηματοδότηση των αστικών μαζικών μεταφορών, η οποία εμποδίζει τον σχεδιασμό ενός ομοιογενούς μοντέλου και παρεμποδίζει τον μεσοπρόθεσμο ή μακροπρόθεσμο σχεδιασμό των υπηρεσιών.

Οι δημόσιες μεταφορές χρηματοδοτούνται κυρίως με δύο παραλλαγές:

(i) τις συμβάσεις προγράμματος της Μαδρίτης και της Βαρκελώνης.

Ανταλλαγή των συμφερόντων της κρατικής διοίκησης, των αυτόνομων κοινοτήτων και των δήμων της μητροπολιτικής περιοχής των πόλεων αυτών για την από κοινού χρηματοδότηση του συστήματος μεταφορών. Ο τύπος είναι πολύ απλός: οι τρεις διοικήσεις συμφωνούν σε ένα πρόγραμμα επενδύσεων και δράσεων, όπου κάθε ένα από τα μέρη δεσμεύεται ένα ποσοστό των πόρων για μια ορισμένη περίοδο. Η διοχέτευση των επενδύσεων πραγματοποιείται μέσω κάποιας οργανικής οντότητας (η Μητροπολιτική Κοινοπραξία Μεταφορών, στην περίπτωση της Μαδρίτης, για παράδειγμα) και στη συνέχεια κάθε επιχείρηση, με μετρό ή λεωφορείο, λαμβάνει τις συμφωνηθείσες επενδύσεις και τα λειτουργικά ελλείμματα λόγω της χρήσης το σύστημα μεταφορών.

(ii) Το γενικό μοντέλο επιδότησης του ελλείμματος εκμετάλλευσης για πόλεις με περισσότερους από 50.000 κατοίκους.

Από την πλευρά της, το δεύτερο σύστημα χρηματοδότησης είναι το γενικό. Το σύστημα αυτό αποτελείται από τη διανομή ενός ποσού που είναι γνωστό κάθε χρόνο και αυτό καθορίζεται στους γενικούς προϋπολογισμούς του κράτους. Μέσω αυτού του μηχανισμού, πόλεις με περισσότερους από 50.000 κατοίκους επωφελούνται, κατόπιν αιτήματος προς τη διοίκηση τοπικών οικονομικών της υποχρεωτικής επιχορήγησης. Μόλις ληφθούν όλα τα αιτήματα, η κεντρική διοίκηση προχωρά στη διανομή σύμφωνα με μια σειρά παραμέτρων. Επομένως, είναι ένα μοντέλο που λέγεται "μηδενικό άθροισμα", όπου αυτό που κερδίζει μια πόλη, μπορεί να χάσει άλλο. The three parameters for the distribution are:

1. Grant for the length of the network (5%)
2. Subsidy on demand (5%)
3. Ticket deficit subsidy (90%)

## Παράρτημα Α7

### Πορτογαλία

#### Γενικοί κανονισμοί χρηματοδότησης

Στην Πορτογαλία ο χρηματοπιστωτικός τομέας εποπτεύεται και ρυθμίζεται σύμφωνα με το εξειδικευμένο ή θεσμικό μοντέλο, σύμφωνα με το οποίο καθεμία από τις τραπεζικές, ασφαλιστικές και κινητές αξίες εποπτεύεται και ρυθμίζεται από ένα εξειδικευμένο ίδρυμα, σε αντίθεση με το σύστημα των δύο κορυφών.

Οι τραπεζικές δραστηριότητες ρυθμίζονται από το Banco de Portugal. Ο ρόλος αυτού του ιδρύματος είναι να διασφαλίσει τη σταθερότητα, την αποτελεσματικότητα και τη σταθερότητα του χρηματοπιστωτικού συστήματος. Η Τράπεζα εποπτεύει πιστωτικά ιδρύματα (συμπεριλαμβανομένων τραπεζών), χρηματοοικονομικές εταιρείες, ιδρύματα πληρωμών και ιδρύματα ηλεκτρονικού χρήματος. Ρυθμίζει επίσης, παρακολουθεί και τιμωρεί την εμπορία λιανικών χρηματοοικονομικών προϊόντων και υπηρεσιών. Η εποπτεία του καλύπτει τραπεζικές καταθέσεις, στεγαστικά δάνεια, καταναλωτική πίστη, εταιρική πίστωση και άλλες πιστώσεις (εκτός από τη χρηματοδότηση συναλλαγών σε χρηματοοικονομικά μέσα) και μέσα πληρωμής.

Η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς (CMVM) ρυθμίζει τους χρηματοπιστωτικούς διαμεσολαβητές που ενεργούν εντός της αγοράς κινητών αξιών και των οργανισμών συλλογικών επενδύσεων. Το CMVM είναι υπεύθυνο για:

- Την εποπτεία της οργανωμένης διαπραγμάτευσης χρηματοοικονομικών μέσων, των δημόσιων προσφορών κινητών αξιών, της εκκαθάρισης και του διακανονισμού των σχετικών

συναλλαγών και των κεντρικών αποθετηρίων τίτλων

- Η ρύθμιση των αγορών χρηματοπιστωτικών μέσων, η δημόσια προσφορά κινητών αξιών, οι δραστηριότητες που ασκούνται από οντότητες που υπόκεινται στην εποπτεία της CMVM. και

- Η εποπτεία και ρύθμιση της διεξαγωγής επιχειρηματικών καθηκόντων από οντότητες που σκοπεύουν να συνάψουν ασφαλιστικές συμβάσεις μεσιτών που συνδέονται με επενδυτικά ταμεία και την εμπορία μεμονωμένων συμβάσεων προσκόλλησης σε συνταξιοδοτικά ταμεία ανοιχτού τύπου

Τέλος, η Εποπτική Αρχή Ασφαλιστικών και Συνταξιοδοτικών Ταμείων (ASF) ρυθμίζει τις ασφαλιστικές και αντασφαλιστικές εταιρείες, καθώς και τις εταιρείες διαχείρισης συνταξιοδοτικών ταμείων, τη μεσιτεία ασφαλιστικών και συνταξιοδοτικών ταμείων και άλλες συναφείς και παρεπόμενες δραστηριότητες.

Η ρύθμιση της παροχής χρηματοοικονομικών προϊόντων και υπηρεσιών, επομένως, ποικίλλει ανάλογα με το παρεχόμενο προϊόν και την οντότητα που παρέχει τα σχετικά προϊόντα και υπηρεσίες.

### **Κανονισμοί χρηματοδότησης σχετιζόμενοι με τις μεταφορές**

Οι δημόσιες μεταφορές επιβατών στην Πορτογαλία ρυθμίστηκαν από το Regulamento dos Transportes em Automóveis (Κανονισμός Μεταφορών σε Οδικά Οχήματα) (RTA) από το 1948 και από το Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres (Βασικός νόμος για τις εσωτερικές μεταφορές) (LBTT) από το 1990.

Η παροχή δημόσιων μεταφορών σε μητροπολιτικές, αστικές και αγροτικές περιοχές ρυθμίζεται από το καθεστώς Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), το οποίο καθορίζει τους ρόλους και τις σχετικές ευθύνες για την οργάνωση, το σχεδιασμό, τη διαχείριση και τη χρηματοδότηση όλων των τρόπων χερσαίων μέσων μεταφοράς. Σύμφωνα με το RJSPTP, οι γενικοί ρόλοι ναύλων καθορίζονται από την Αρχή Κινητικότητας και Μεταφορών ή από την Εθνική Κυβέρνηση.

Σε εθνικό επίπεδο, οι δημόσιες συγκοινωνίες επιδοτούνται από το Υπουργείο Οικονομικών (Ministério das Finanças (MF)) που σε συνεργασία με το Υπουργείο Προγραμματισμού και Υποδομών (Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC)) διαχειρίζεται και διανέμει τις επιδοτήσεις και επενδυτικοί πόροι για δραστηριότητες μεταφορών.

Οι δήμοι (και οι κοινότητες των δήμων) χρηματοδοτούν τις τοπικές υπηρεσίες μεταφορών με τοπικούς πόρους. Πρέπει να σημειωθεί ότι τον Νοέμβριο του 2017 εγκρίθηκαν τα Ταμεία Υπηρεσιών Δημοσίων Μεταφορών (Fundo para o Serviço Público de Transportes). Στοχεύει να συνεισφέρει οικονομικά στα τοπικά κονδύλια που παρέχονται από κάθε αρχή, να υποστηρίζει έργα και δράσεις για την κατάρτιση αυτών των αρχών μεταφορών και να βελτιώνει το δημόσιο σύστημα μεταφοράς επιβατών.

Εκτός από τη Λισαβόνα και το Πόρτο, όπου το κόστος μεταφοράς συγχρηματοδοτείται από την Κεντρική Κυβέρνηση, ο χρηματοοικονομικός οργανισμός κατανέμεται σε διάφορες τοπικές αρχές. Ειδικότερα, όπως αναφέρεται στα άρθρα τρία και τέσσερα του RJSPTP, κάθε αρχή μεταφοράς (δηλ. Οποιαδήποτε δημόσια αρχή με αρμοδιότητες και ευθύνες για την οργάνωση, τη λειτουργία, την κατανομή, τις επενδύσεις, τη χρηματοδότηση και την εποπτεία της δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών μεταφορών) είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση και κατανομή κεφαλαίων για τις δημόσιες συγκοινωνίες, καθώς και για τον καθορισμό των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και τιμολογίων σε μια γεωγραφική περιοχή στόχο σε τοπικό ή περιφερειακό επίπεδο.

## Παράρτημα Β Χρηματοδότηση της σημερινής ημέρας σε πόλεις εταίρους

Στο προσάρτημα Γ παρουσιάζονται περιπτώσιολογικές μελέτες των σημερινών συστημάτων χρηματοδότησης για βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα εντός των πόλεων. Αυτό το προσάρτημα παρέχει μια γενική εικόνα της χρηματοδότησης στο Ηνωμένο Βασίλειο, ακολουθούμενη από μελέτες περιπτώσεων για συγκεκριμένες πόλεις, οι οποίες προέρχονται από πληροφορίες που παρέχονται από τις πόλεις εταίρων SUITS.

### Αποτελέσματα έρευνας WP2

Στο πλαίσιο του SUITS WP2, πραγματοποιήθηκε μια βασική αξιολόγηση για κάθε πόλη-εταίρο, όσον αφορά τις υπάρχουσες πηγές χρηματοδότησης για τις μεταφορές και την κινητικότητα. Διεξήχθη έρευνα για τη συλλογή πληροφοριών σχετικά με τα δημογραφικά στοιχεία, την κοινωνικοοικονομική και το πλαίσιο κινητικότητας κάθε πόλης-εταίρου. Το τμήμα 9 της έρευνας, «Μέτρα και πολιτικές για την κινητικότητα», ζήτησε από τους εκπροσώπους των πόλεων να δώσουν παραδείγματα για το πώς χρηματοδοτήθηκαν τα βιώσιμα προγράμματα μεταφορών και κινητικότητας (τοπικά, εθνικά ή άλλα ταμεία). Οι απαντήσεις φαίνονται στον Πίνακα 23 παρακάτω.

### Πίνακας Β1 Παραδείγματα βιώσιμων μηχανισμών χρηματοδότησης των μεταφορών και κινητικότητας

Χώρα	Ευρωπαϊκά ταμεία	Εθνικά Ταμεία	Τοπικά ταμεία
Alba Iulia	Μεταφορά επιβατών / υιοθέτηση του SUMP / χρονοδιαγράμματος για παραδόσεις εμπορευμάτων στην ιστορική και κεντρική περιοχή.	Μεταφορά επιβατών / υιοθέτηση του SUMP / χρονοδιαγράμματος για παραδόσεις εμπορευμάτων στην ιστορική και κεντρική περιοχή.	Χρησιμοποιείται για τη μεταφορά επιβατών / υιοθετεί το SUMP / χρονοδιάγραμμα για τις παραδόσεις εμπορευμάτων στην ιστορική και κεντρική περιοχή.
Erfurt		Επέκταση του δικτύου τραμ (120 εκατ. Ευρώ). Απαγόρευση επέκτασης των στάσεων και σταθμών του τραμ και των λεωφορείων.	Επέκταση του δικτύου τραμ (120 εκατ. Ευρώ). Απαγόρευση επέκτασης των στάσεων και σταθμών του τραμ και των λεωφορείων. Μισθός στο συγκρότημα μεταφορών «Μέση Θουριγγία» μέχρι το 2006 (200.000 ευρώ).
Καλαμαριά	Επανασχεδίαση της οδού Μεταμόρφωσης σε πεζόδρομο και λεωφόρο ποδηλάτου (2 εκατ. Ευρώ).	Επανασχεδιασμός της οδού Μεταμόρφωσης σε πεζόδρομο και ποδήλατο (2 εκατ. Ευρώ) Ενημερωτική εκστρατεία, ευρωπαϊκή εβδομάδα κινητικότητας και κατάρτιση σε πάρκο κινητικότητας (10.000 ευρώ)	Αναβάθμιση πεζοδρομίων (1,3 εκατ. Ευρώ). Ενημερωτική εκστρατεία, ευρωπαϊκή εβδομάδα κινητικότητας και εκπαίδευση σε ένα πάρκο κινητικότητας (10.000 ευρώ).
Palanga	Απόκτηση περιβάλλοντος και φιλικών λεωφορείων με άτομα με ειδικές ανάγκες (0,44 εκατομμύρια ευρώ έως το 2030).		Απόκτηση περιβάλλοντος και φιλικών λεωφορείων με άτομα με ειδικές ανάγκες (0,44 εκατομμύρια ευρώ έως το 2030).
Ρώμη	Smartset (φορτίο).	Ένα ποδηλατικό σχέδιο και η εφαρμογή του χρηματοδοτούνται από το	Ένα ποδηλατικό σχέδιο και η

		Υπουργείο Περιβάλλοντος Tumabia	πρώτη του εφαρμογή χρηματοδοτείται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος  Smartset (μεταφορά εμπορευμάτων)
Τορίνο	Novelog (υπό πειραματισμό)	Γραμμή μετρό (1.046 εκατ. Ευρώ)	Γραμμή μετρό (1.046 εκατ. Ευρώ)  ZTL (Zona Traffico Limitato) - Περιορισμένες ζώνες κυκλοφορίας (5 εκατ. Ευρώ)  Πεζοπορικές περιοχές στο κέντρο της πόλης (1 εκατ. Ευρώ)

Για να κατανοήσουμε λεπτομερέστερα τα σύγχρονα συστήματα χρηματοδότησης των εταιρών της πόλης για βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας, συγκεντρώθηκαν πρόσθετες πληροφορίες στο πλαίσιο του WP4. Αυτό έγινε μέσω συζητήσεων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και ανεπίσημων συνεντεύξεων. Ο Συνεργάτης της Πόλης έδωσε τις ακόλουθες ερωτήσεις:

- Από πού προέρχεται το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησής σας για προγράμματα βιώσιμων μεταφορών / κινητικότητας (π.χ. τοπική / εθνική ή διεθνής κυβέρνηση, δάνεια, φορολογία, ομόλογα, τέλη χρήσης); Καταχωρίστε τους μηχανισμούς χρηματοδότησης και τα τυπικά έργα που χρησιμοποιήθηκαν για τη χρηματοδότηση. Μας ενδιαφέρει ιδιαίτερα νέες και καινοτόμες πηγές χρηματοδότησης που χρησιμοποιήσατε πρόσφατα για πρώτη φορά ή σκέφτεστε να χρησιμοποιήσετε για να χρηματοδοτήσετε τα έργα και τα προγράμματα βιώσιμης κινητικότητας.
- Η πόλη σας διαθέτει βιώσιμους προϋπολογισμούς μεταφορών / κινητικότητας από εθνικές κυβερνήσεις; Εάν ναι, ποιο ποσοστό (%) του κόστους των βιώσιμων μεταφορών / κινητικότητας καλύπτει αυτό και πώς αποφασίζετε πού δαπανάται αυτό;

Αυτή η ενότητα συνοψίζει τα βασικά χαρακτηριστικά όπως τα αποτύπωσαν οι εκπρόσωποι των πόλεων που συμμετείχαν στο έργο.

## Προσάρτημα Β1

### Πόλεις στο Ηνωμένο Βασίλειο

Το Υπουργείο Μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου (DfT) θέτει στρατηγική πολιτική μεταφορών και κινητικότητας για το σύνολο του Ηνωμένου Βασιλείου. Η DfT θέτει λειτουργικούς και νομικούς περιορισμούς για τις τοπικές και περιφερειακές αρχές μεταφορών (μέσω του εθνικού πλαισίου πολιτικής σχεδιασμού) και διαδραματίζει εποπτικό ρόλο. Ως αποτέλεσμα, οι μικρές έως μεσαίες πόλεις έχουν τον έλεγχο των τοπικών συστημάτων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας.

Όσον αφορά τη χρηματοδότηση των συστημάτων αστικής μεταφοράς και κινητικότητας, η κεντρική κυβέρνηση παρέχει κάποια χρηματοδότηση στις τοπικές αρχές μεταφορών και κινητικότητας στις πόλεις μικρού έως μεσαίου μεγέθους, προκειμένου να βελτιωθεί η υποδομή και να αναπτυχθούν υπηρεσίες μεταφορών και κινητικότητας. Ωστόσο, οι τοπικές αρχές μεταφορών και κινητικότητας έλαβαν 50% περικοπές στη χρηματοδότηση από το εθνικό επίπεδο από το 2010 (εκστρατεία για τη βελτίωση των μεταφορών, 2015). Επιπλέον, το μεγαλύτερο μέρος αυτής της χρηματοδότησης δεν καλύπτει βιώσιμα συστήματα μεταφορών και κινητικότητας, δεδομένου ότι η κυβέρνηση επικεντρώνεται σήμερα στις οδικές υποδομές και η χρηματοδότηση τείνει να παρέχεται μόνο για τη συντήρηση των υφιστάμενων δρόμων (Díaz & Bongardt, 2013 · Feikert-Ahalt, 2014) .

Για να ξεπεραστεί η έλλειψη χρηματοδότησης σε εθνικό επίπεδο, οι τοπικές μεταφορές και οι αρχές κινητικότητας τείνουν να αποκομίζουν μεγάλο μέρος της χρηματοδότησής τους για αειφόρα συστήματα μεταφορών και κινητικότητας από μηχανισμούς όπως η τοπική φορολογία (π.χ. τοπικός φόρος αυτοκινήτων, συμπληρώματα επαγγελματικών επιτοκίων, φόροι εργαζομένων), δάνεια για χρήστες (διοδίων, τελών συμφόρησης και ναύλων), δάνεια, συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (PPP), χρηματοδότηση αύξησης φόρου (TIF) και ταμεία καινοτομίας (π.χ.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι δεν ελέγχονται όλα τα συστήματα δημόσιας συγκοινωνίας και κινητικότητας σε πόλεις της Μάλτας σε τοπικό επίπεδο. Το κράτος εξακολουθεί να έχει μεγάλο έλεγχο στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι σιδηροδρομικές μεταφορές ανήκουν στο σιδηροδρομικό δίκτυο που ελέγχεται από το κράτος και οι υπηρεσίες τείνουν να παρέχονται από ιδιωτικές εταιρείες σε περιφερειακό επίπεδο, με τις πόλεις και ιδιαίτερα τις μικρές και μεσαίες πόλεις να έχουν ελάχιστο έλεγχο. Από την άλλη πλευρά, στην Αγγλία, οι υπηρεσίες λεωφορείων έχουν απορρυθμιστεί σε τοπικό επίπεδο και στις περισσότερες πόλεις (εκτός του Λονδίνου, όπου τα λεωφορεία ελέγχονται από την Transport for London), οι ιδιωτικές εταιρείες λειτουργούν με λεωφορεία και έχουν πλήρη έλεγχο των υπηρεσιών, οχήματα.

## Προσάρτημα B2

### Alba Iulia

Με πληθυσμό 63.540 (2011), η Ρουμανική πόλη Alba Iulia είναι μία από τις μικρές έως μεσαίες πόλεις εταίρων SUITS. Όσον αφορά το σημερινό σύστημα χρηματοδότησης της πόλης Alba Iulia για βιώσιμες αστικές μεταφορές και κινητικότητα, ο δήμος λαμβάνει μικρή εθνική στήριξη και η μεγαλύτερη χρηματοδότηση για την αποκατάσταση της υποδομής προέρχεται από επιχειρησιακά προγράμματα που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ.

Επί του παρόντος, η μόνη μορφή δημόσιων συγκοινωνιών στο Alba Iulia είναι το λεωφορείο της πόλης. Οι υπηρεσίες αυτές εκτελούνται από μια ιδιωτική εταιρεία, η Societa de Transport Public Alba (STP Alba), η οποία κατέχει το μεγαλύτερο μέρος των λεωφορείων της πόλης και επιδοτείται από το δήμο. Επιπλέον, η πόλη έχει δει πρόσφατες επενδύσεις σε έργα βιώσιμης αστικής κινητικότητας και πρόσφατα έχει επωφεληθεί από την κατασκευή περίπου είκοσι χιλιομέτρων λωρίδων νέου κύκλου. Η χρηματοδότηση των λωρίδων κυκλοφορίας προέρχεται απευθείας από την Ευρωπαϊκή Ένωση, με τη μορφή επιχορηγήσεων που λαμβάνονται μέσω του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος.

Στα μελλοντικά σχέδια της ΕΕ που προβλέπονται για την κινητικότητα σε επίπεδο πόλεων, προβλέπονται λωρίδες ποδηλασίας για ολόκληρο το μήκος του οδικού δικτύου της πόλης.

Συνολικά, η Alba Iulia λαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης από ιδιωτικές εταιρείες σε τοπικό επίπεδο και μέσω διεθνών προγραμμάτων που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ.

## Παράρτημα B3

### Ρώμη

Η Ρώμη είναι μία από τις μεγαλύτερου μεγέθους πόλεις εταίρων SUITS, που βρίσκονται στην Ιταλία, με πληθυσμό περίπου τριών εκατομμυρίων κατοίκων. Η σύνθεση της χρηματοδότησης της Ρώμης για βιώσιμα συστήματα μεταφορών και κινητικότητας παρουσιάζεται στον Πίνακα 24 και στον Πίνακα 25. Η πλειοψηφία των εξωτερικών χρηματοδοτήσεων για τα προγράμματα βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας της Ρώμης φαίνεται να λαμβάνεται από το εθνικό επίπεδο μέσω της Διαμεσολαβητικής Επιτροπής κατά πρόγραμμα Προγράμματα Η Economica (CIPE), το ιταλικό ταμείο για μεγάλες υποδομές εθνικού ενδιαφέροντος, το οποίο χρηματοδότησε έργα όπως το μετρό της Ρώμης C. Επιπλέον, λαμβάνεται μεγάλη χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής και Ανάπτυξης της Περιφέρειας Lazio, το οποίο χρηματοδοτείται από την Ιταλία κεντρική κυβέρνηση, και αυτό

χρησιμοποιήθηκε επίσης για τη χρηματοδότηση του μετρό C, καθώς και για την ηλεκτροδότηση της σιδηροδρομικής γραμμής Roma-Lido και του σιδηροδρόμου Pigneto. Αντιστρόφως, μέρος της χρηματοδότησης της Ρώμης είναι η εσωτερική χρηματοδότηση σε τοπικό επίπεδο, τα πρόστιμα, τα κόμιστρα και τα τέλη στάθμευσης, καθώς και η συμφωνία επιπέδου υπηρεσιών για τοπικές δημόσιες μεταφορές και υπηρεσίες κινητικότητας. Η χρηματοδότηση σε τοπικό επίπεδο τείνει να χρηματοδοτεί προγράμματα πολύ μικρότερης κλίμακας, όπως η διατήρηση των υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών. Επιπλέον, το ποσοστό της χρηματοδότησης από την ΕΕ που έλαβε η Ρώμη είναι μικρό σε σύγκριση με άλλα είδη χρηματοδότησης.

Συνολικά, η Ρώμη έλαβε το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησής της για βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα από δημόσιους πόρους σε εθνικό επίπεδο, αν και λαμβάνεται κάποια χρηματοδότηση από τα δημόσια οικονομικά σε τοπικό επίπεδο και από τη χρηματοδότηση της ΕΕ σε διεθνές επίπεδο.

### Πίνακας B2 Εξωτερική χρηματοδότηση της βιώσιμης κινητικότητας στη Ρώμη (2014-2020)

Ref	External Financing source	Share	Funded Activities
1	ΕΤΠΑ (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης) Περιφέρεια Lazio 2014-20	6%	70 CNG Λεωφορεία, 7 P & R, συστήματα ITS συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών πύλων
2	PON Metro (Εθνικό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τις Αστικές Περιοχές που χρηματοδοτείται από την ΕΚ)	1%	PON Metro (Εθνικό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τον κόμβο UrbMultimodal, ποδηλατόδρομους, στάθμευση ποδηλάτων, ITS και περιοχές χρηματοδοτούμενες από την ΕΚ)
3	Ταμεία από το Υπουργείο Μεταφορών	1%	Ολοκληρωμένο έργο ποδηλασίας, ανάπτυξη ITS και νέα φανάρια LED, μέτρα για την οδική ασφάλεια
4	Ταμεία αειφόρου κινητικότητας από το Υπουργείο Περιβάλλοντος	2%	Αυτοκινητοβιομηχανίες και ανάπτυξη της κοινής χρήσης αυτοκινήτων, καινοτόμα κίνητρα για το δίκτυο διαχειριστή κινητικότητας για την κινητικότητα από το σπίτι έως την εργασία και από το σχολείο στην εργασία, ένα σχέδιο βελτίωσης της ποιότητας του αέρα για την κινητικότητα
5	Εθνικό ταμείο για την αναγέννηση των προαστίων και των προαστίων	1%	Έργα αναγέννησης σε δύο εξωτερικές συνοικίες της πόλης με έργα ολοκληρωμένης κινητικότητας
6	Ταμείο Συνοχής και Ανάπτυξης για την περιφέρεια Lazio (συμπληρωματικό προς το ΕΤΠΑ, χρηματοδοτούμενο από την Ιταλία)	19%	Επανεξέταση του σιδηροδρόμου Roma-Lido, σιδηροδρομική ραχοκοκαλιά Pigneto, περιφερειακή συμβολή του μετρό C
7	Ταμείο Συνοχής και Ανάπτυξης της Πόλης της Ρώμης (συμπληρωματικό του ΕΤΠΑ, χρηματοδοτούμενο από την Ιταλία)	4%	Τα έργα κινητικότητας (τραμ και άλλα έργα ελαφρών σιδηροδρομικών γραμμών) που περιλαμβάνονται στο SUMP που τελεί υπό εκκαθάριση
8	CIPE (ιταλικό ταμείο για μεγάλες υποδομές εθνικού ενδιαφέροντος)	65%	Ολοκλήρωση του μετρό C μέχρι το σταθμό Colosseo

9	CEF στους αστικούς κόμβους	<1%	Σχέδια σκοπιμότητας σχετικά με την ενδοτροπικότητα με τον εθνικό φορέα εκμετάλλευσης οδικών μεταφορών (ANAS)
10	Η ΕΤΕπ (Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων) και τα νέα εργαλεία (UIA, αστική ατζέντα κ.λπ.)	Tbc	Χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και κονδύλια στο πλαίσιο των μέσων της Jessica, ELENA και ESIF για τη συμπλήρωση του διαρθρωτικού ταμείου για σχέδια κινητικότητας σύμφωνα με το SUMP της Ρώμης

### Πίνακας Β3 Εσωτερική χρηματοδότηση της βιώσιμης κινητικότητας στη Ρώμη (ετήσιος μέσος όρος)

Ref	Εσωτερική πηγή χρηματοδότησης	Share	Δρασεις
1	Συμφωνία επιπέδου εξυπηρέτησης για τοπικές δημόσιες μεταφορές και υπηρεσίες κινητικότητας	71%	Κάλυψη των δαπανών για τη συντήρηση των υπηρεσιών ΠΤ (ATAC + Roma TPL) και των υπηρεσιών του Οργανισμού
2	Εσωτερικός πόρος για έργα κινητικότητας	20%	Ποσοστό συγχρηματοδότησης για το έργο των διαρθρωτικών ταμείων και έργα αυτοχρηματοδότησης για κινητικότητα που περιλαμβάνονται στο SUMP
3	Ετήσια αναπροσαρμογή με πόρους που προέρχονται από οδικά πρόστιμα	5%	Νέα έργα κινητικότητας που περιλαμβάνονται στο SUMP που χρηματοδοτούνται από τα έσοδα από τα οδικά πρόστιμα. Οι ιταλικοί νόμοι περί κυκλοφορίας (άρθρο 208) ορίζουν ότι το 50% των εσόδων πρέπει να επανεπενδύεται.
4	Το σύστημα αδειών λεωφορείων λεωφορείων και τα τέλη στάθμευσης στο δρόμο	3%	Νέα σχέδια κινητικότητας για βιωσιμότητα

## Παράρτημα Β4

### Valencia

Η Βαλένθια είναι μια άλλη μεγαλύτερη πόλη εταίρος SUITS, που βρίσκεται στην Ισπανία, με πληθυσμό περίπου 800.000 κατοίκους. Το Δημοτικό Συμβούλιο της Βαλένθια, μέσω της περιοχής βιώσιμης κινητικότητας, είναι υπεύθυνο για βιώσιμα συστήματα μεταφορών και κινητικότητας για την πόλη και διαχειρίζεται το στόλο των δημόσιων λεωφορείων (EMT Valencia) και το δημόσιο σύστημα ποδηλάτων.

Η χρηματοδότηση για προγράμματα βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας στη Βαλένθια προέρχεται από τοπικούς πόρους, καθώς η χρηματοδότηση από την κεντρική κυβέρνηση είναι περιορισμένη. Για παράδειγμα, ο στόλος των δημόσιων λεωφορείων (EMT Valencia) παίρνει τον προϋπολογισμό του από ένα συνδυασμό κεφαλαίων από το Δημοτικό Συμβούλιο και επίσης από την έκδοση εισιτηρίων. Το Δήμο της Βαλένθια προσπάθησε να διεκδικήσει επιδότηση για μητροπολιτικές μεταφορές από την κεντρική κυβέρνηση στο παρελθόν, ωστόσο, αυτό αμφισβητήθηκε. Ωστόσο, η EMT Valencia εξακολουθεί να αναζητά ευκαιρίες για την περιφερειακή χρηματοδότηση (από το IVACE), την εθνική χρηματοδότηση (όπως η επιχορήγηση στις συλλογικές αστικές μεταφορές ή το MOVEA) και την ευρωπαϊκή χρηματοδότηση. Το Δημοτικό Συμβούλιο της Βαλένθια αυξάνει επίσης τις δυνατότητες χρηματοδότησης με τη συμμετοχή σε πολλούς δήμους της μητροπολιτικής περιοχής,



συνεργαζόμενος ως υπηρεσία κινητικότητας της μητροπολιτικής περιοχής της Βαλένθια, η οποία προβλέπει περισσότερες ευκαιρίες για υποβολή αιτήσεων για επιχορηγήσεις.

Συνολικά, η πλειονότητα των χρηματοδοτήσεων για τα βιώσιμα συστήματα μεταφορών και κινητικότητας της Βαλένθια είναι τοπική, προέρχεται από πόρους του Δημοτικού Συμβουλίου και εισιτήρια.

## **Παράρτημα B5**

### **Stuttgart**

Η Στουτγάρδη είναι επίσης μια μεγαλύτερη πόλη εταίρος SUITS, που βρίσκεται στη Γερμανία, με πληθυσμό περίπου 600.000 κατοίκων. Από τη δεκαετία του 1970, το δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών στη Στουτγάρδη έχει επεκταθεί σημαντικά και αποτελείται από 55 γραμμές λεωφορείων, 17 γραμμές ελαφρών σιδηροδρόμων και 6 περιφερειακές γραμμές μετρό. Η Verkehrsverbund και η Tarifverbund Stuttgart (VVS) ρυθμίζουν όλες τις βιώσιμες μεταφορές και την κινητικότητα για την πόλη και περιλαμβάνουν πάνω από 50 εταιρείες δημόσιων μεταφορών, η μεγαλύτερη είναι η SSB, η οποία διαθέτει περισσότερα από 500 λεωφορεία και τρένα.

Οι περισσότεροι πόροι για βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα στη Στουτγάρδη προέρχονται από τον προϋπολογισμό του δήμου σε τοπικό επίπεδο. Το Τμήμα Στρατηγικού Σχεδιασμού και Βιώσιμης Κινητικότητας συντονίζει τον προϋπολογισμό, ο οποίος στη συνέχεια εγκρίνεται από τον Δήμαρχο και το Δημοτικό Συμβούλιο. Αυτός ο προϋπολογισμός τείνει να δαπανηθεί για την κινητικότητα των πεζών, την υποδομή του κύκλου και τα μέτρα εταιρικής κινητικότητας.

Η Στουτγάρδη επωφελείται επίσης από κάποια εθνική χρηματοδότηση και εθνικές πρωτοβουλίες βιώσιμης κινητικότητας. Για παράδειγμα, υπήρξε πρόσφατα ένα μεγάλο εθνικό πρόγραμμα χρηματοδότησης για την Ηλεκτρονική Κινητικότητα (για τη δημιουργία και τον εντοπισμό σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων), παρόλο που τα χρήματα αυτά δαπανήθηκαν σε εθνικό επίπεδο.

Τα περισσότερα από τα καινοτόμα προγράμματα χρηματοδότησης της Στουτγάρδης προέρχονται από το περιφερειακό επίπεδο μέσω του προϋπολογισμού του Baden-Wuerttemberg και χρηματοδοτούν έργα όπως αυτοκινητόδρομους για ποδηλατικούς κύκλους, επιτόπιους ελέγχους και υποδομές κύκλων. Επιπλέον, η Στουτγάρδη έχει συμμετάσχει σε αρκετά ευρωπαϊκά προγράμματα έρευνας, πρόσφατα, ως συντονιστές των έργων CAVITAS CARAVEL και 2MOVE2.

Ωστόσο, στη Στουτγάρδη, η χρηματοδότηση των μέσων μαζικής μεταφοράς τείνει να είναι ιδιωτική και να λειτουργεί σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο.

Συνολικά, το χρηματοπιστωτικό σύστημα της Στουτγάρδης για βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα χρηματοδοτικών μηχανισμών, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων είναι τοπικό, από τον προϋπολογισμό του δήμου.

## **Παράρτημα B6**

### **Καλαμαριά**

Η Καλαμαριά είναι μια μεσαίου μεγέθους πόλη-εταίρος SUITS, που βρίσκεται στη βόρεια Ελλάδα, με πληθυσμό περίπου 100.000 κατοίκους (2011). Βρίσκεται περίπου 7 χιλιόμετρα (4 μίλια) νοτιοανατολικά του κέντρου της Θεσσαλονίκης.

Μεγάλα έργα για βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα στην Καλαμαριά χρηματοδοτούνται κυρίως από ευρωπαϊκούς πόρους (ΠΠ 2014-2020) σε ποσοστό 85%. Το άλλο 15% προέρχεται από εθνικούς πόρους. Η ΠΑ (Συμφωνία Εταιρικής Σχέσης για το Αναπτυξιακό Πλαίσιο) 2014-2020 αποτελεί το κύριο στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης στην Ελλάδα με τη συμβολή σημαντικών πόρων που προέρχονται από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία (ESIF) της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ΠΠ 2014-2020 περιλαμβάνει 20 προγράμματα, εκ των οποίων τα 7 είναι τομεακά και τα 13 είναι περιφερειακά. Ένα τομεακό λειτουργικό πρόγραμμα είναι αφιερωμένο στο επιχειρησιακό πρόγραμμα υποδομής μεταφορών, περιβάλλοντος και βιώσιμης ανάπτυξης (ΥΜΕΡΕΡΑΑ). Ένας από τους στόχους του προγράμματος είναι η ανάπτυξη βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών (σταθερές τροχίες αστικών μεταφορών) για την ενίσχυση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Ένα έργο, χρηματοδοτούμενο από την ΠΑ, θα είναι «Ψηφιακές υπηρεσίες έξυπνης πόλης - βελτίωση της ποιότητας ζωής στην Καλαμαριά». Το έργο αναφέρεται στην εγκατάσταση 150 έξυπνων συστημάτων αυλακώσεων στάθμευσης σε 3 δρόμους (on-street) με αισθητήρες, γύρω από το εμπορικό κέντρο της πόλης.

Οι μελέτες για έργα για αστικές βιώσιμες μεταφορές χρηματοδοτούνται από τον δημοτικό προϋπολογισμό και από εθνικούς πόρους. Για παράδειγμα, η μελέτη του σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας (SUMP) της Καλαμαριάς θα χρηματοδοτηθεί από το Πράσινο Ταμείο (εθνικά ταμεία). Το Πράσινο Ταμείο είναι μια νομική οντότητα δημοσίου δικαίου. Επίσης, οι μελέτες για την ανάπτυξη πάρκων ή άλλες αστικές εγκαταστάσεις / εξοπλισμό για βιωσιμότητα χρηματοδοτούνται από τον δημοτικό προϋπολογισμό. Ο δημοτικός προϋπολογισμός προέρχεται κυρίως από το φόρο του συμβουλίου. Η πηγή χρηματοδότησης για την προμήθεια νέων φορτηγών σκουπιδιών για το 2019, απαραίτητη για βιώσιμες αστικές εμπορευματικές μεταφορές, θα προέρχεται από τον φόρο του συμβουλίου.

Το πρόγραμμα «FILODIMOS II» είναι ένα νέο πρόγραμμα χρηματοδότησης για την αστική αειφορία. Οι κύριοι στόχοι του προγράμματος "FILODIMOS II" είναι: α) Ενίσχυση της ισορροπημένης, βιώσιμης και δίκαιης ανάπτυξης, β) βελτίωση των υποδομών και γ) ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των δήμων. Σκοπός του προγράμματος είναι η χρηματοδότηση έργων, προμηθειών, υπηρεσιών και μελετών έργων ελληνικών δήμων. Η συνολική διάρκεια του προγράμματος είναι από το 2018 έως το 2022, με δυνατότητα παράτασης. Ένα έργο, στο πλαίσιο του προγράμματος Filodimos II στην περιοχή της Καλαμαριάς, θα είναι η βελτίωση των σταθμών λεωφορείων στην Καλαμαριά.

Στο τέλος του 2021, ένας νέος τρόπος δημόσιας μεταφοράς - μετρό - θα λειτουργεί στην πόλη της Καλαμαριάς, ενισχύοντας τη βιωσιμότητα των αστικών μεταφορών. Η πηγή χρηματοδότησης είναι η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Εν κατακλείδι, οι μηχανισμοί χρηματοδότησης της Καλαμαριάς ποικίλλουν από ευρωπαϊκούς πόρους σε εθνικούς και δημοτικούς πόρους. Τα μεγάλα έργα χρηματοδοτούνται από ευρωπαϊκούς πόρους (85%) με μικρό μερίδιο από εθνικούς πόρους. Τα μικρότερα έργα / προμήθειες χρηματοδοτούνται από τον δημοτικό προϋπολογισμό. Το νέο πρόγραμμα "ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ II" αποσκοπεί στην αύξηση του συνολικού ετήσιου προϋπολογισμού του δήμου.

## Παράρτημα Γ Επιλεγμένοι χρηματοπιστωτικοί μηχανισμοί

Παράρτημα Γ.1 Τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης (Congestion Charge)

Παράρτημα Γ.2 Δημοτικά πράσινα ομόλογα (Municipal Green Bonds)

Παράρτημα Γ.3 Πληθοπορισμός (Crowdsourcing)

Παράρτημα Γ.4 Χαρτοσήμο φόρου ακίνητης περιουσίας (Stamp Duty Land Tax SDLT)

Παράρτημα Γ.5 Χρηματοδότηση λοταρίας (Lottery Funding)

Παράρτημα Γ.6 Εθελοντική δέσμευση (Voluntary Capture)

Παράρτημα Γ.7 Οδικά τέλη για βαρέα φορτηγά οχήματα (HGV Charging Schemes)

Παράρτημα Γ.8 Φόρος στάθμευσης χώρου εργασίας (Work Place Parking Levy WPL)

Παράρτημα Γ.9 Τέλος κοινοτικής υποδομής (Community Infrastructure Levy CIL)

Παράρτημα Γ.10 Διαφημίσεις, χορηγίες και δικαιώματα κατονομασίας (Advertising, Sponsorship and Naming Rights)

Παράρτημα Γ.11 Συνεργασία με άλλες πόλεις, ερευνητικές κοινοπραξίες και ιδιωτικές εταιρείες (Collaborating with other cities, research consortia and private companies)

Παράρτημα Γ.12 Συνεταιρισμοί πολιτών (Citizen Cooperatives)

Παράρτημα Γ.13 Εμπορία εκπομπών αερίων (Emission Trading)

Παράρτημα Γ.14 Υποχρεώσεις Σχεδιασμού / Συνεισφορές υπευθύνων ανάπτυξης (Planning Obligations / Developer Contributions) in English

Παράρτημα Γ.15 Χρηματοδότηση Φορολογικής Προσαύξησης (Tax Increment Financing) in English

Παράρτημα Γ.16 Φόρος επί των πωλήσεων (Sales Tax) in English

Παράρτημα Γ.17 Διόδια (Toll Roads)

Παράρτημα Γ.18 Εμπειρογνωμοσύνη και τεχνογνωσία (Selling Expertise and Technical Know-how)

**Παράρτημα Γ.19 Πώληση γης και ακινήτων (Selling of Land and property) in English**

**Παράρτημα Γ.20 Επιχορηγήσεις από Ιδιωτικά Ιδρύματα και καταπιστεύματα (Grants from Private Foundations and Trusts) in English**

**Παράρτημα Γ.21 Δωρεές ως μέρος των αγορών των καταναλωτών (Donations as part of Consumer Purchases) in English**

# Παράρτημα Γ1 -Τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης (Congestion Charge)

## Χαρακτηριστικά

- επιβάρυνση για τα άτομα που ταξιδεύουν με ιδιωτικά οχήματα σε ορισμένες περιοχές με συμφόρηση για να ενθαρρύνουν εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς ή διαδρομές.
- Αυξάνει τα πρόσθετα έσοδα για έργα μεταφορών, βελτιώνοντας ταυτόχρονα τις περιβαλλοντικές συνθήκες, ανακουφίζοντας από τη συμφόρηση και μειώνοντας τους χρόνους ταξιδιού για τις οδικές μεταφορές.
- Η ισχυρή πολιτική υποστήριξη και η αποδοχή από το κοινό είναι καθοριστικής σημασίας για την επιτυχή εφαρμογή συστήματος χρέωσης συμφόρησης.

## Σύντομη περιγραφή

Ο φόρος ή η επιβάρυνση συμφόρησης είναι ένας μηχανισμός χρηματοδότησης και μια στρατηγική διαχείρισης της κινητικότητας που επιβαρύνει τους χρήστες δημόσιων υπηρεσιών ως αποτέλεσμα της υπερβολικής ζήτησης. Μια επιβάρυνση συμφόρησης για τη μεταφορά μπορεί να περιλαμβάνει υψηλότερες χρεώσεις αιχμής για τη χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς ή την τιμολόγηση των οδών για τη μείωση της συμφόρησης. Αγκαλιάζει μια προσέγγιση "stick" στη διαχείριση της κυκλοφορίας, χρησιμοποιώντας αρνητικά κίνητρα για να ενθαρρύνει τους χρήστες να αλλάξουν τη συμπεριφορά τους. Η χρέωση για τη συμφόρηση βοηθά στη διαχείριση της ζήτησης, επιτρέποντας τον έλεγχο της συμφόρησης χωρίς αύξηση της προσφοράς.

## Ιστορικό

Η χρέωση για τη συμφόρηση βασίζεται στη Θεωρία της Οικονομίας της Αγοράς, η οποία πιστεύει ότι οι χρήστες θα πρέπει να πληρώνουν για τις αρνητικές εξωτερικότητες που προκαλούνται από την αιχμή της ζήτησης όταν υπάρχει έλλειψη προσφοράς. Ο στόχος αυτού του μηχανισμού τιμολόγησης είναι να κάνει τους ανθρώπους να συνειδητοποιήσουν περισσότερο το κόστος κατά την κατανάλωση κατά τη διάρκεια της αιχμής της ζήτησης.

Τέσσερις γενικοί τύποι χρέωσης συμφόρησης για οδούς είναι συνήθως αναγνωρισμένοι:

- μια περιοχή κορδονιών γύρω από ένα κέντρο της πόλης, με χρεώσεις για τη διέλευση της γραμμής καλωδίου?
- μια τιμή κυκλοφοριακής συμφόρησης σε όλη την έκταση της περιοχής, η οποία χρεώνει ότι είναι εντός μιας περιοχής.
- ένα δακτύλιο με διόδια στο κέντρο της πόλης, με συλλογή διοδίων γύρω από την πόλη. και
- διαδρόμου ή ενιαία τιμολόγηση της συμφόρησης εγκατάσταση, όπου η πρόσβαση σε μια λωρίδα ή μια εγκατάσταση τιμές

(. Sintropher, 2015, σελ 7)

Η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της φόρτισης σε πόλεις της κυκλοφοριακής συμφόρησης δείχνουν ότι οι χρήστες ανταποκρίνονται συνήθως αστικών διοδίων από:

- Ψάχνοντας άλλες διαδρομές για να αποφύγετε να χρεωθείτε.

- Προσαρμογή ταξιδεύοντας κατά τις φτηνές ή δωρεάν ώρες.
- Carpooling για την κατανομή των εξόδων.
- Χρήση άλλων τρόπων μεταφοράς στη δημόσια συγκοινωνία.
- Χρησιμοποιώντας εγκαταστάσεις Park & Ride προκειμένου να εισέλθει στην περιοχή χρέωσης με τη δημόσια συγκοινωνία ή την
- ακύρωση του ταξιδιού συνολικά ή τη συγχώνευση αρκετών ταξιδιών σε ένα (Zhili, Liu, Chunyan, Li, Cheng, 2009).

Η χρέωση φόρτωσης μπορεί να είναι πιο εκτεταμένη από τα άλλα συστήματα διαχείρισης της ζήτησης, επειδή ενθαρρύνει τους χρήστες να αλλάξουν πολλές πτυχές της συμπεριφοράς τους στον τομέα των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου του συνολικού αριθμού ταξιδιών που πραγματοποιήθηκαν, του τρόπου επιλογής, της ημέρας, της διαδρομής και του προορισμού. Μπορεί επίσης να επηρεάσει τη λήψη μακροπρόθεσμων αποφάσεων, όπως όταν οι άνθρωποι επιλέγουν να ζήσουν, να εργαστούν και να κάνουν επιχειρήσεις (de Palma, Andre, Lindsey, 2011). Η βελτιωμένη παροχή δημόσιων μεταφορών συνοδεύει συχνά την καθιέρωση φόρου συμφόρησης, η οποία συμβάλλει στην απορρόφηση και ενθάρρυνση της μετάβασης από τη χρέωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Αν και δημιουργεί μέτριο εισόδημα για δημόσιες επενδύσεις, η χρέωση για τη συμφόρηση δεν έχει ποτέ δεσμευθεί για τη συγκεκριμένη χρηματοδότηση των βελτιώσεων της διαμετακόμισης. Το τυχόν εισόδημα προέρχεται συνήθως από ένα μείγμα επισκευών οδών, λειτουργικών εξόδων του συστήματος χρέωσης συμφόρησης και των μέσων μαζικής μεταφοράς (Sintropher, 2015).

Η τιμολόγηση συμφόρησης ήταν επιτυχής στη μείωση της συμφόρησης στις μητροπολιτικές περιοχές, αλλά είναι συχνά αμφιλεγόμενη και μη δημοφιλής. Οι επικριτές της χρέωσης συμφόρησης υποστηρίζουν ότι είναι άδικο, θέτοντας άδικο βάρος στις γύρω κοινότητες ή στους φτωχότερους οδηγούς (Sintropher, 2015). Ένα άλλο κοινό επιχείρημα κατά της χρέωσης συμφόρησης είναι ότι θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις λιανικής και στην οικονομική δραστηριότητα γενικά. Πολλές αποτυχημένες προσπάθειες για την εφαρμογή χρέωσης συμφόρησης, όπως αυτές στο Εδιμβούργο, το Μάντσεστερ και τη Νέα Υόρκη, αποδεικνύουν τη δυσκολία περιορισμού της ατομικής επιλογής για το κοινό καλό.

### Περιοχή επιβάρυνσης

περιοχής Cordon Η τιμολόγηση της συμφόρησης περιοχής Cordon περιλαμβάνει έναν φόρο που καταβάλλεται για να εισέλθει σε μια καθορισμένη περιοχή, συνήθως ένα κέντρο της πόλης. Συχνά αποτελεί μέρος της στρατηγικής για μεγαλύτερη διαχείριση της ζήτησης του δήμου για την ανακούφιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης στην περιοχή. Αυτή η στρατηγική υποστηρίζει την οικονομική λογική που πρέπει να πληρώνουν οι χρήστες για τις αρνητικές εξωτερικές επιπτώσεις της συμφόρησης, οι οποίες περιλαμβάνουν τον θόρυβο και την ατμοσφαιρική ρύπανση, τα ατυχήματα και τους αυξημένους χρόνους ταξιδιού.

### Δακτύλιος χρέωσης ή διάδρομος

Η τιμολόγηση του μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί σε αστικούς αυτοκινητόδρομους και περιφερειακούς δρόμους. Η Νορβηγία πρωτοστάτησε στην υλοποίηση των ηλεκτρονικών διοδίων των αστικών οδών κατά μήκος σημαντικών διαδρόμων και έχει πλέον πάνω από εβδομήντα χρόνια εμπειρίας σε διοδίων με βάση το χρήστη, τα οποία βοηθούν στη χρηματοδότηση της υποδομής των αστικών μεταφορών. Στο Μπέργκεν, μια μεσαία πόλη 230.000 κατοίκων στη δυτική ακτή της Νορβηγίας, οι οδηγοί μπορούν να εισέλθουν στο κέντρο της πόλης μόνο μέσω ενός διόδια, το οποίο δημιουργεί ένα παρόμοιο αποτέλεσμα με το χρέος της περιοχής του Κόρντον (Sintropher, 2015).

### Εξαιρέσεις

Τα περισσότερα συστήματα χρέωσης συμφόρησης έχουν εξαιρέσεις για συγκεκριμένους τύπους οχημάτων, όπως οχήματα έκτακτης ανάγκης, δημόσια λεωφορεία, άτομα με ειδικές ανάγκες, ηλεκτρικά αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες. Ωστόσο, αυτό εξαρτάται από την αρμόδια αρχή και μπορεί να διαφέρει.

### Ελκυστικότητα του τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης

- Ως πηγή σημαντικών πρόσθετων εσόδων, η χρέωση της κυκλοφοριακής συμμόρφωσης μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη χρηματοδότηση των πρωτοβουλιών στον τομέα των μεταφορών. Αυτό απαιτεί συγκεκριμένη συμβολή στις δημόσιες μεταφορές ή μια κυβερνητική δέσμευση / προϋπολογισμό που περιγράφει τις χρήσεις του τέλους συμμόρφωσης.
- Ενθαρρύνει τη στροφή των μεταφορών και τη μείωση της χρήσης οχημάτων εντός καθορισμένων ορίων.
- Μειώνει τη συμμόρφωση της κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια των ωρών φόρτισης, γεγονός που επιτρέπει υγιέστερα περιβάλλοντα και ασφαλέστερο αστικό πυρήνα / περιοχή.
- Μειώνει την ποσότητα των ορυκτών καυσίμων που καταναλώνονται στη ζώνη φόρτισης της συμμόρφωσης.

### Προκλήσεις & Κίνδυνοι

- Η αποδοχή είναι μια πρωταρχική ανησυχία για τη χρέωση της κυκλοφοριακής συμμόρφωσης. Ο τρόπος με τον οποίο γίνονται αντιληπτές οι επιπτώσεις, ιδιαίτερα τα οφέλη, είναι καθοριστικής σημασίας.
- Οι δήμοι και οι εθνικές κυβερνήσεις δυσκολεύονται να σχεδιάσουν ένα σχέδιο που να είναι αποτελεσματικό και δημόσια αποδεκτό. Αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την αποδυνάμωση ή την αποδυνάμωση των αρχικών προτάσεων (Banister, 2003).
- Προκειμένου να δημιουργηθούν σημαντικά κεφάλαια, τα οχήματα πρέπει να συνεχίσουν να κινούνται εντός της ζώνης φόρτισης της συμμόρφωσης. αυτό έρχεται σε αντίθεση με τους πρωταρχικούς στόχους της χρέωσης συμμόρφωσης, δηλαδή την αποθάρρυνση των ατόμων από την οδήγηση.
- Κίνδυνος διαρροής της κυκλοφορίας σε περιοχές έξω από τη ζώνη συμμόρφωσης.
- Η εφαρμογή προκαλεί μεταβολή της ζήτησης άλλων τρόπων μεταφοράς. οι υπεύθυνοι σχεδιασμού των μεταφορών πρέπει να διασφαλίζουν ότι παρέχονται και / ή βελτιώνονται άλλες εναλλακτικές υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών.
- Χωρίς συγκεκριμένα έργα και πρωτοβουλίες χρηματοδότησης, η χρέωση της κυκλοφοριακής συμμόρφωσης παρέχει μια γενική πηγή κεφαλαίων για δημόσια έργα, και όχι πρωτοβουλίες που αφορούν συγκεκριμένες δημόσιες μεταφορές.
- Απαιτεί υψηλό κόστος κεφαλαίου και λειτουργίας, ωστόσο αυτό μπορεί να αντισταθμιστεί από το εισόδημα που δημιουργείται από την επιβάρυνση.
- Απαιτεί τις εθνικές κυβερνήσεις να επιτρέψουν τη χρέωση της κυκλοφοριακής συμμόρφωσης μέσω της νομοθεσίας.

### Track Record

Η επιτυχής εφαρμογή του τέλους συμμόρφωσης περιορίζεται σήμερα σε λίγες πόλεις, συμπεριλαμβανομένων της Σιγκαπούρης, το Λονδίνο, τη Στοκχόλμη, το Μιλάνο, και μερικές μικρότερες πόλεις, όπως το Γκέτεμποργκ στη Σουηδία. Άλλες πόλεις όπως η Νέα Υόρκη, το Εδιμβούργο και το Κέιμπριτζ έχουν εξετάσει σχέδια, αλλά πολλά έχουν απορριφθεί από τις αρχές ή με δημόσιο δημοψήφισμα. Ενώ η χρέωση της κυκλοφοριακής συμμόρφωσης είναι εύκολη στην εφαρμογή σε περιοχές με ισχυρά συστήματα δημόσιας συγκοινωνίας και επιτυχημένα εναλλακτικά συστήματα μεταφορών, οι περιφέρειες με ισχυρά συμφέροντα αυτοκινήτων και το χαμηλό μερίδιο αγοράς των μεταφορών τείνουν να αγωνίζονται στην εφαρμογή του συστήματος. Ωστόσο, μετά τη θέση σε εφαρμογή, οι περιοχές αυτές έχουν μεγαλύτερες αποδόσεις και έχουν θετικές επιπτώσεις στη συμμόρφωση και τη χρήση των αυτοκινήτων, ειδικά εάν το πρόγραμμα εφαρμόζεται παράλληλα με βελτιώσεις διαμετακόμισης.

Δεν υπάρχει σταθερή μέθοδος για τον τρόπο καθορισμού των διοδίων, του ποσού χρέωσης ή του τρόπου με τον οποίο θα δαπανηθούν τα καθαρά έσοδα που προκύπτουν από την επιβάρυνση συμμόρφωσης. Οι πόλεις που έχουν εφαρμόσει με επιτυχία ένα τέλος συμμόρφωσης είχαν διαφορετικά κίνητρα, χρησιμοποίησαν διαφορετικές μεθόδους και είχαν διαφορετικά αποτελέσματα. Οι ακόλουθες δύο περιπτώσιολογικές μελέτες θα διερευνήσουν αυτές τις διαφορές με περισσότερες λεπτομέρειες.

## Περιπτωσιολογική μελέτη I: Τα τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης του Λονδίνου

Λονδίνου είναι μια ημερήσια χρέωση για την οδήγηση ενός οχήματος στη ζώνη χρέωσης στο κεντρικό Λονδίνο μεταξύ 07:00 και 18:00, από Δευτέρα έως Παρασκευή. Η ημερήσια χρέωση είναι £ 11.50 εάν καταβληθεί εκ των προτέρων ή την ίδια ημέρα, £ 14 εάν καταβληθεί η επόμενη ημέρα χρέωσης ή £ 10.50 μέσω αυτόματου συστήματος πληρωμών. Υπάρχουν εξαιρέσεις, για παράδειγμα, οι κάτοικοι ζώνης χρέωσης λαμβάνουν έκπτωση 90%. Τα λεωφορεία, οι φόροι και τα ηλεκτρικά οχήματα και ορισμένοι οδηγοί, όπως και τα άτομα με ειδικές ανάγκες, απαλλάσσονται επίσης.

Οι οδηγοί μπορούν να πληρώσουν εκ των προτέρων, την ημέρα του ταξιδιού ή μέχρι τα μεσάνυχτα την επόμενη ημέρα χρέωσης. Ο φόρος μπορεί να καταβληθεί απευθείας στον ιστότοπο της TfL μέσω τηλεφώνου ή με το αυτοματοποιημένο σύστημα πληρωμών που ονομάζεται Auto-Pay. Η αυτόματη πληρωμή καταγράφει τον αριθμό ημερών που ένα όχημα ταξιδεύει εντός της ζώνης κάθε μήνα και την αυτόματη πληρωμή. Εάν η χρέωση δεν καταβληθεί, υπάρχει χρέωση ποινής £ 130 ή £ 65 εάν το πρόστιμο καταβληθεί εντός £ 14 ημερών.

### Στοχευμένες ομάδες

Οι οδηγοί και οι χρήστες οχημάτων που έχουν πρόσβαση στη ζώνη φόρτισης συμμόρφωσης (CCZ). Υπάρχουν εξαιρέσεις, για παράδειγμα, οι κάτοικοι ζώνης χρέωσης λαμβάνουν έκπτωση 90%, ενώ ορισμένα οχήματα εξαιρούνται, όπως λεωφορεία, ταξί, ηλεκτρικά οχήματα και ορισμένοι οδηγοί, όπως τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

### Χρονοδιάγραμμα

Η χρέωση για τη συμμόρφωση εφαρμόστηκε το 2003. Το 2010, καταργήθηκε η Δυτική Επέκταση της CCZ, μετά από μια τοπική διαβούλευση που ψήφισε το 62% υπέρ της απομάκρυνσης.

### Τεχνικές προδιαγραφές

Ενώ η TfL είναι υπεύθυνη για την επίβλεψη του συστήματος, η καθημερινή λειτουργία γίνεται με υπεργολαβία. Η IBM είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία του συστήματος. Η Siemens Traffic Solutions χρησιμοποιεί την ψηφιακή υποδομή επιβολής, χρησιμοποιώντας κάμερες ANPR για την παρακολούθηση των οχημάτων που εισέρχονται και της υπάρχουσας ζώνης φόρτισης. Οι αριθμοί πινακίδων κυκλοφορίας καταγράφονται (με ακρίβεια 90%) και στη συνέχεια ελέγχονται αυτόματα από τον κατάλογο των δικαιούχων της TfL. Εκείνοι που δεν έχουν πληρώσει επιβάλλονται πρόστιμα. Εάν η πινακίδα κυκλοφορίας δεν έχει αναγνωριστεί, ελέγχεται χειροκίνητα, πράγμα που οδηγεί σε κάποιες ανεπάρκειες στο σύστημα.

### Καθορισμένοι Στόχοι

- Μείωση του αριθμού των ιδιωτικών οχημάτων που εισέρχονται στο κεντρικό Λονδίνο κατά τη διάρκεια της ημέρας
- Να αυξηθούν τα σημαντικά καθαρά έσοδα
- Να διευκολυνθεί η μεγαλύτερη χρήση των εναλλακτικών λύσεων μεταφοράς (δευτερεύων στόχος)
- Να μειωθούν οι εκπομπές και να βελτιωθεί η ασφάλεια (δευτερεύων στόχος)

### Οφέλη

- Μειωμένες εκπομπές οχημάτων και συμμόρφωση, τη δοκιμασία του χρόνου. Η κυκλοφορία που εισέρχεται στη ζώνη χρέωσης είναι κατά 27% χαμηλότερη από τις συνθήκες προφόρτισης το 2002 (Transport for London, 2017)
- Ενθάρρυνε τη μετάβαση από το δρόμο στις δημόσιες συγκοινωνίες και την ποδηλασία, αν και είναι δύσκολο να αποδειχθεί άμεση αιτιότητα. Οι βελτιώσεις στις υπηρεσίες λεωφορείων συνοδεύτηκαν από τη θέσπιση ενός τέλους συμμόρφωσης (Givoni, 2010).



- Τα έσοδα της TfL από την επιβάρυνση συμμόρφωσης για τη χρήση 2014-2015 ανήλθαν σε 257,4 εκατομμύρια λίρες ή το 8,5% των ετήσιων εσόδων του οργανισμού. Το ένα τρίτο αυτού του ποσού δαπανώνται για τη λειτουργία του συστήματος, με αποτέλεσμα το καθαρό εισόδημα να ανέλθει σε 172 εκατ. Ευρώ για τον TfL (Δήμαρχος του Λονδίνου, 2015). Τα καθαρά έσοδα από την επιβάρυνση καλύπτονται για περαιτέρω βελτιώσεις στις μεταφορές στο Λονδίνο, αν και αυτό δεν προορίζεται ειδικά για τις δημόσιες μεταφορές.
- Η εισαγωγή χρέωσης συμμόρφωσης στο Λονδίνο ήταν μέρος ενός ευρύτερου πακέτου πολιτικής που περιελάμβανε αύξηση των επενδύσεων σε δίκτυα και υπηρεσίες λεωφορείων.
- Από το 2010 (όπου καταργήθηκε η δυτική επέκταση), η επιβάρυνση συμμόρφωσης παρέμεινε και είναι τώρα αποδεκτή ως γενική πτυχή της ζωής του Λονδίνου.

### Μειονεκτήματα

- Τα κονδύλια συμμόρφωσης δεν προορίζονται για βιώσιμες μεταφορές καθεαυτές, αλλά κατατάσσονται σε μια γενική ομάδα χρηματοδότησης των μεταφορών.
- Τα παραγόμενα έσοδα μπορεί μερικές φορές να είναι απρόβλεπτα.
- Η δυτική επέκταση του τέλους συμμόρφωσης καταργήθηκε λόγω αλλαγής της πολιτικής ηγεσίας και έλλειψης δημοτικότητας του συστήματος, καθιστώντας την αρχικά ευαίσθητη στους πολιτικούς κύκλους.

### Αξιολόγηση

Η χρέωση για τη συμμόρφωση στο Λονδίνο έχει αποδειχθεί ότι είναι ένας επιτυχημένος μηχανισμός χρηματοδότησης και ένα πρόγραμμα διαχείρισης της κινητικότητας. Έχει δημιουργήσει σταθερές ροές χρημάτων μέσω ενός συνεπούς και καλά εφαρμοσμένου προγράμματος το οποίο έχει δημιουργήσει σημαντικά καθαρά έσοδα για την TfL που επανεπενδύεται στο σύστημα μεταφορών. Η τεχνολογία ANPR είναι αποτελεσματική για να εξασφαλίσει ότι όλοι οι χρήστες των δρόμων που διασχίζουν τη ζώνη φόρτισης της κυκλοφοριακής συμμόρφωσης πληρώνουν τα τέλη, αν και υπάρχουν κάποιες ανεπάρκειες στο σύστημα.

Η επιβάρυνση συμμόρφωσης του Λονδίνου ήταν, τουλάχιστον εν μέρει, επιτυχημένη, επειδή υποστηρίχθηκε από έναν ισχυρό πολιτικό πρωταθλητή, τον Δήμαρχο του Λονδίνου Ken Livingstone. Ενέγραψε το έργο στο μανιφέστο της εκστρατείας του και εργάστηκε σκληρά για να προωθήσει την πολιτική για την τετραετή θητεία του. Ο αρχικός σχεδιασμός του συστήματος χρέωσης ήταν κάπως εξασθενημένος με την πάροδο του χρόνου λόγω μιας ισχυρής, φωνητικής μειοψηφίας των ανθρώπων που αντιτάχθηκαν στο σχέδιο. Ακόμη και μετά την εφαρμογή του σχεδίου, η δυτική περιοχή της ζώνης φόρτισης στη συνέχεια απομακρύνθηκε από τον επόμενο δήμαρχο, Μπόρις Τζόνσον, ο οποίος τελικά μείωσε τη συνολική επίδραση της φόρτισης. Αυτό αποδεικνύει τον ιδιαίτερα πολιτικό χαρακτήρα της χρέωσης συμμόρφωσης, ιδιαίτερα όταν η ιδέα ή η εφαρμογή είναι ακόμα φρέσκια στο μυαλό των ανθρώπων. Δεδομένου ότι η δυτική περιοχή αφαιρέθηκε το 2010, η επιβάρυνση συμμόρφωσης παρέμεινε άθικτη και σε μεγάλο βαθμό αδιαμφισβήτητη.

Παρά τη συνολική επιτυχία της χρέωσης συμμόρφωσης στο Λονδίνο, το γεγονός ότι αυτός ο μηχανισμός χρηματοδότησης δεν προοριζόταν για βιώσιμες μεταφορές, αλλά αντίθετα κατευθύνθηκε σε ένα ενοποιημένο ταμείο για την TfL. Μερικά από τα έσοδα λοιπόν πηγαίνουν στις βελτιώσεις των δρόμων, κάτι που είναι κάπως αντιφατικό.

## Μελέτη περίπτωσης II: Τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης στο Γκέτεμποργκ

Εμπνευσμένος από τη Στοκχόλμη, το Γκέτεμποργκ εισήγαγε ένα σύστημα χρέωσης συμμόρφωσης με βάση το κορμό το 2013. Το Γκέτεμποργκ είναι διαφορετικό από άλλες πόλεις με χρέωση για συμμόρφωση, επειδή είναι μια σχετικά μικρή πόλη με πληθυσμό περίπου 500.000 κατοίκων. Η συμμόρφωση περιορίζεται σε μερικές διασταυρώσεις των αυτοκινητοδρόμων, ενώ η ιππασία των

δημόσιων συγκοινωνιών είναι χαμηλή (26% μερίδιο αγοράς στο Γκέτεμποργκ σε σύγκριση με 77% στη Στοκχόλμη) (Borjesson, Maria · Kristoffersson, 2014). Το Γκέτεμποργκ είναι επίσης λιγότερο πυκνό από τη Στοκχόλμη και είναι πολυπυρηνικό με πολλά γραφεία έξω από το κέντρο της πόλης. Το σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας της πόλης είναι κατά κύριο λόγο τραμ και λεωφορεία.

Αυτό που ήταν το κλειδί για την επιτυχία του έργου ήταν η πολιτική αποδοχή στο Γκέτεμποργκ. Η πολιτική στήριξη επιτεύχθηκε λόγω των κινήτρων που δημιούργησε η εθνική κυβέρνηση, η οποία δημιούργησε ένα ταμείο υποδομών γνωστό ως Πακέτο Δυτικής Σουηδίας. Αυτή η δέσμη χρηματοδότησης θα αποτελείται από κονδύλια της εθνικής κυβέρνησης και θα απαιτεί ταμεία από τοπικές / περιφερειακές κυβερνήσεις και θα χρηματοδοτεί μεγάλα έργα υποδομής στην περιοχή του Γκέτεμποργκ. Σύμφωνα με πολλούς τοπικούς σχεδιαστές και πολιτικούς που πραγματοποίησαν συνεντεύξεις στην πόλη (Hysing, Erk, Frandberg, Lotta, Wilhelmson, 2014), ο δήμος του Γκέτεμποργκ είχε από καιρό την πεποίθηση ότι δεν λαμβάνει μερίδιο των εθνικών επενδύσεων σε υποδομές και πίστευε ότι αυτό μειώνει την περιφερειακή ανταγωνιστικότητα της πόλης στη Σουηδία και παγκοσμίως. Έγινε σαφές ότι τα έσοδα από μια επιβάρυνση συμμόρφωσης θα συγκέντρωναν αρκετά κεφάλαια για να ξεκλειδώσουν τα κονδύλια από την κυβέρνηση στο πακέτο Δυτικής Σουηδίας και θα βοηθούσαν στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας στην περιοχή.

Η επιβάρυνση συμμόρφωσης του Γκέτεμποργκ μπορεί να γίνει αντιληπτή μόνο μέσα σε αυτό το ευρύτερο πολιτικό και οικονομικό πλαίσιο. Το κύριο κίνητρο του δήμου για φόρο συμμόρφωσης ήταν να χρησιμοποιήσει τα κεφάλαια για τη χρηματοδότηση υποδομών ως μέρος μιας ευρύτερης δέσμης επενδύσεων (Hysing, Erk, Frandberg, Lotta, Wilhelmson, 2014). Η μείωση της συμμόρφωσης και των περιβαλλοντικών οφελών, αν και σημαντικές, ήταν δευτερεύουσες ανησυχίες. Παρόλο που το 57% των πολιτών ψήφισαν κατά τη διάρκεια του συμβουλευτικού δημοψηφίσματος το 2014, ο δήμος συνέχισε με το σχέδιο λόγω της πολιτικής αποδοχής που επέτυχε η δέσμη μέτρων για τη Δυτική Σουηδία.

## Μεθοδολογία τιμολόγησης και τεχνολογία

Το φορτίο συμμόρφωσης του Γκέτεμποργκ περιέχει μια περιοχή κορδονιών. Οι χρεώσεις εισπράττονται μεταξύ 6: 00-18: 30, Δευτέρα έως Παρασκευή και κυμαίνονται από 8 SEK έως 18 SEK, ανάλογα με την ώρα της ημέρας (βλ. Πίνακα 1). Τα οχήματα χρεώνονται (χρησιμοποιώντας την τεχνολογία ANPR) όταν διασχίζουν το όριο φόρτισης και στις δύο κατευθύνσεις. Εάν ένα όχημα περάσει το κορδόνι περισσότερο από μία φορά σε μία ώρα, πληρώνεται μόνο η υψηλότερη χρέωση. Η μέγιστη ημερήσια χρέωση είναι 60 SEK.

**Πίνακας 1 Χρέωση για τη συμμόρφωση στο Γκέτεμποργκ**

Χρόνος (καθημερινές)	Χρέωση
6: 00-6: 29	9 SEK
6: 30-6: 59	16 SEK
07: 00-07: 59	22 SEK
08: 00-08: 29	16 SEK
08:30 -14: 59	9 SEK
15: 00-15: 29	16 SEK
15: 30-16: 59	22 SEK
18: 00-18: 29	9 SEK

Πηγή: Σουηδική Υπηρεσία Μεταφορών

## Στοχοθετημένες ομάδες

Αυτοκίνητα, φορτηγά και λεωφορεία πληρώνουν τον φόρο κυκλοφοριακής συμφόρησης. Υπάρχουν εξαιρέσεις, συμπεριλαμβανομένων των λεωφορείων με συνολικό βάρος τουλάχιστον 14 τόνων, έκτακτα και στρατιωτικά οχήματα, μοτοποδήλατα και μοτοποδήλατα. Δεν υπάρχουν εξαιρέσεις για ηλεκτρικά ή άλλα οχήματα χαμηλών εκπομπών - υποστηρίζεται ότι συμβάλλουν επίσης στη συμφόρηση. Τα ταξί δεν απαλλάσσονται ούτε επειδή πιστεύεται ότι επωφελούνται από τη μείωση της συμφόρησης (σουηδική υπηρεσία μεταφορών, 2017).

Η χαμηλή χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς στο Γκέτεμποργκ (που χαρακτηρίζει τις μικρότερες πόλεις της Σουηδίας) ισοδυναμεί με μεγαλύτερο ποσοστό οδηγών που πληρώνουν το τέλος συμφόρησης από ό, τι στη Στοκχόλμη (Borjesson, Maria, Kristoffersson, 2014).

## Χρονοδιάγραμμα

Η χρέωση για τη συμφόρηση εφαρμόστηκε το 2013, πρώτα ως δοκιμή. Το 2014 διεξήχθη δημοψήφισμα, ενώ το 57% αντιστάθηκε. Το Γκέτεμποργκ αποφάσισε να διατηρήσει το σχέδιο παρά την έλλειψη αρχικής δημόσιας στήριξης.

## Τεχνικές προδιαγραφές

Υπάρχουν μη επανδρωμένα, ηλεκτρικά σημεία ελέγχου σε όλες τις εισόδους του κορδονιού. Όταν ένα όχημα διέρχεται από το κορδόνι, μια κάμερα ANPR λαμβάνει μια εικόνα της πινακίδας. Η φωτογραφία αποστέλλεται στον Σουηδικό Οργανισμό Μεταφορών, όπου το όχημα εντοπίζεται αυτόματα και αποστέλλεται ένας λογαριασμός στον ιδιοκτήτη του οχήματος.

## Δημοσιοποιημένοι στόχοι

- Να αυξηθούν τα ουσιαστικά καθαρά έσοδα για επενδύσεις υποδομής στη συμφωνία της Δυτικής Σουηδίας, τα οποία πρέπει να αντισταθμιστούν από την εθνική κυβέρνηση
- Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και μείωση των εκπομπών. αν και αυτοί ήταν δευτερεύοντες στόχοι στα πρώτα.

## Οφέλη

- Η κυκλοφορία στη ζώνη χρέωσης μειώθηκε κατά 12%, αν και η προβλεπόμενη μείωση ήταν 18% (Borjesson & Kristoffersson, 2014). Επιπλέον, οι χρόνοι ταξιδιού σε υπάρχοντα σημεία συμφόρησης μειώθηκαν σημαντικά.
- Οι χρόνοι ταξιδιού για μετακίνηση το πρωί μειώθηκαν, ειδικά στους εσωτερικούς αρτηριακούς δρόμους.
- Ενθάρρυνε τη μετάβαση από το δρόμο στις δημόσιες συγκοινωνίες.
- Παρέχει σημαντικά έσοδα για το Ταμείο Δυτικής Σουηδίας, το οποίο χρησιμοποιείται εν μέρει για τη βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών στην περιοχή, γεγονός που ενθαρρύνει τη μετατόπιση των μεταφορών.
- 72 εκατ. Ευρώ ακαθάριστα έσοδα κατά το πρώτο έτος λειτουργίας. η οποία ήταν χαμηλότερη από τις αρχικές προβολές των 93 εκατομμυρίων, αλλά σχεδόν στο ίδιο επίπεδο με τα 76 εκατομμύρια μικτά έσοδα της Στοκχόλμης το 2013 παρά το μικρότερο μέγεθος του Γκέτεμποργκ.
- Ο δημόσιος ενθουσιασμός για το τέλος έχει αυξηθεί καθώς οι άνθρωποι έχουν εξοικειωθεί περισσότερο με αυτό. Το 2015, πάνω από το 55% υποστήριξε το σχέδιο, έναντι 57% έναντι του δημοψηφίσματος του 2014.
- Αν και η βιωσιμότητα ήταν δευτερεύουσα ανησυχία για τους πολιτικούς, η ατζέντα βιωσιμότητας ευθυγραμμίστηκε με ισχυρό πολιτικό και οικονομικό συνασπισμό που τελικά οδήγησε στην υλοποίηση του σχεδίου (Hysing, Erk, Frandberg, Lotta, Wilhelmson, 2014).

## Μειονεκτήματα

- Χαμηλή δημόσια υποστήριξη και αποδοχή του συστήματος αρχικά. Αυτό μπορεί να οφείλεται στο γεγονός ότι η «ηθική ατζέντα» του περιβαλλοντισμού και η μείωση των εκπομπών δεν υπογραμμίστηκαν στο κοινό, ενώ η αύξηση των εσόδων για τις υποδομές ήταν σαφώς ο κύριος στόχος του σχεδίου.
- Τα καθαρά έσοδα από τη φόρτωση του φόρου συμφόρησης του Γκέτεμποργκ σε ένα ταμείο υποδομών που αντιστοιχεί στην εθνική κυβέρνηση. Το εν λόγω ταμείο υποδομών περιλαμβάνει τη χρηματοδότηση των οδών, η οποία αντιβαίνει στους στόχους μείωσης των εκπομπών και συμφόρησης προκαλώντας τη ζήτηση (Hysing, Erk, Frandberg, Lotta, Wilhelmson, 2014).
- Η επιτυχής εφαρμογή του καθεστώτος απαιτούσε από το Ταμείο Δυτικής Σουηδίας κίνητρα από την αρχή της κυβέρνησης προς την κορυφή προς τα κάτω. το σύστημα μπορεί να μην ήταν επιτυχές χωρίς αυτό.
- Δεν έχει καθοριστεί αριθμητικός στόχος για τη μείωση της κυκλοφορίας στην αρχή του έργου. Πολλοί ενδιαφερόμενοι πίστευαν ότι θα μπορούσαν απλώς να αντιγράψουν τον σχεδιασμό του φόρου συμφόρησης της Στοκχόλμης και δεν έλαβαν αρχικά υπόψη τις τοπικές συνθήκες (Borjesson, Maria, Kristoffersson, 2014).

## Αξιολόγηση

Η επιβάρυνση συμφόρησης στο Γκέτεμποργκ ήταν αποτελεσματική στη μείωση της κυκλοφορίας (12% χαμηλότερα από τα επίπεδα προφόρτισης), με πολλούς μετακινούμενους να μεταβαίνουν στις δημόσιες συγκοινωνίες. Αυτό μπορεί να υποδηλώνει βασική αποτελεσματικότητα της τιμολόγησης των οδικών μεταφορών σε μητροπολιτικές περιοχές με διαφορετική πυκνότητα και κάλυψη διαμετακόμισης (Borjesson, Maria · Kristoffersson, 2014). Επιπλέον, οι δημόσιες αντιλήψεις για το φόρο συμφόρησης έχουν βελτιωθεί καθώς οι άνθρωποι έχουν εξοικειωθεί με το σύστημα.

Η κακή αντίληψη του κοινού παρέμεινε βασικό ζήτημα σε όλα τα στάδια της σύλληψης και υλοποίησης του έργου. Αυτό μπορεί να αποδοθεί σε μια χαμηλή βασική τιμή για τους οδηγούς των δημόσιων συγκοινωνιών, που σημαίνει ότι ένα μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού χρεώνεται σε συχνή βάση από άλλες πόλεις όπως η Στοκχόλμη ή το Λονδίνο. Μπορεί επίσης να αποδοθεί στην κακή διαχείριση της αντίληψης και τη συμμετοχή του κοινού από τον Δήμο.

Τα έσοδα που εισπράττονται από το φόρο συμφόρησης του Γκέτεμποργκ διοχετεύονται σε ένα μεγαλύτερο επενδυτικό πακέτο που αντιστοιχεί στην εθνική κυβέρνηση, προσφέροντας σημαντικό κεφάλαιο για τη χρηματοδότηση σημαντικών έργων δημόσιας συγκοινωνίας και οδικής υποδομής στην περιοχή. Ο πολιτικός λόγος γύρω από το έργο επικεντρώθηκε σε μεγάλο βαθμό στη χρηματοδότηση των υποδομών και όχι στα οφέλη για το περιβάλλον / συμφόρηση, τουλάχιστον αρχικά. (Hysing, Erk, Frandberg, Lotta, Wilhelmson, 2014) υποδηλώνει ότι αυτή η αφήγηση δεν έπληξε απαραίτητα το σχέδιο. Αντ' αυτού, η υπόθεση του Γκέτεμποργκ δείχνει πώς οι ατζέντες για την αειφορία μπορούν να ευθυγραμμιστούν με ισχυρούς πολιτικούς και οικονομικούς συμμάχους για να επιτύχουν στόχους που θέτουν υπό αμφισβήτηση το status quo.

## Τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης και μικρές-μεσαίες πόλεις

Η περίπτωση του Γκέτεμποργκ δείχνει ότι το μοντέλο χρέωσης συμφόρησης έχει υψηλό βαθμό μεταβιβάσεων μεταξύ μεγάλων και μικρότερων πόλεων με ποικίλα επίπεδα παροχής δημόσιων μεταφορών.

## Αξία του μέτρου για τις μικρές-μεσαίες πόλεις

- χρέωση για τη συμφόρηση είναι κατάλληλη για μικρές έως μεγάλες αστικές περιοχές, αν και το ύψος των εσόδων που θα αντληθούν θα εξαρτηθεί από την κλίμακα και την τιμολόγηση της χρέωσης συμφόρησης.

- Η εφαρμογή ενός συστήματος χρέωσης θα είναι δυνατή μόνο εάν υπάρχει μέση έως υψηλή βασική τιμή αναφοράς για τις δημόσιες μεταφορές. διαφορετικά η παροχή των μέσων μαζικής μεταφοράς πρέπει να βελτιωθεί δραματικά.
- Αποδεδειγμένο να είναι αποτελεσματικό στην ενθάρρυνση της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, ενώ κερδίζει κεφάλαια για πρωτοβουλίες στον τομέα των μεταφορών
- Τα τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης απαιτούν σχετικά υψηλό κόστος κεφαλαίου, το οποίο μπορεί να είναι δύσκολο για τις μικρές-μεσαίες πόλεις να απορροφήσουν. Ωστόσο, οι δαπάνες αυτές μπορούν να αντισταθμιστούν από το εισόδημα που προκύπτει από το τέλος συμμόρφωσης. αλλά αυτό πρέπει να αντιμετωπιστεί προσεκτικά.

### Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή

- Το ποσό που χρεώνεται πρέπει να αντιστοιχεί στον τύπο των αστικών οχημάτων και τη συμβολή τους στην κυκλοφοριακή συμμόρφωση.
- Η εύρεση του σωστού τιμολογίου θα απαιτήσει προσεκτική εξέταση, καθώς πρέπει να είναι αρκετά υψηλή ώστε να ενθαρρύνει τη μεταβολή της συμπεριφοράς, αλλά δεν πρέπει να είναι υπερβολικά υψηλή για να ενθαρρύνει τη βαριά αντίθεση.
- Η αποτελεσματική επικοινωνία και το μάρκετινγκ θα κερδίσουν υποστήριξη για το σχέδιο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να το καταφέρουμε αυτό στο εμπρόσθιο τμήμα του έργου, καθώς οι προσδοκίες των πολιτών πρέπει να αντιμετωπιστούν νωρίς.
- Η επιβάρυνση συμμόρφωσης θα είναι συναισθηματική μόνο εάν συνδυάζεται με βελτιωμένες υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών και αυξημένη εστίαση στις πρωτοβουλίες πεζοπορίας και ποδηλασίας.
- Υποχρεώστε τα έσοδα από την υπερφόρτωση της κυκλοφοριακής συμμόρφωσης, έτσι ώστε να δαπανώνται άμεσα για τη βελτίωση του συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών της πόλης ή της περιοχής. Αυτό θα συμβάλει στη συγκέντρωση της δημόσιας υποστήριξης και θα ενθαρρύνει περαιτέρω τη μετατόπιση των μεταφορών.
- Εάν δεν γίνει ήδη, οι εθνικές κυβερνήσεις ενδέχεται να υποχρεωθούν να δημιουργήσουν νέα νομοθεσία που θα επιτρέψει στους δήμους να εφαρμόσουν ένα σύστημα χρέωσης συμμόρφωσης. Μόλις επιτευχθεί αυτό, οι εθνικές κυβερνήσεις μπορούν να συνεργαστούν στενά με τους δήμους για τη δημιουργία κινήτρων "από την κορυφή προς τα κάτω", π.χ. το Δυτικό Σουηδικό Ταμείο, το οποίο βοήθησε στην τοπική πολιτική στήριξη του προγράμματος.
- Δημιουργία ισχυρών συνασπισμών μεταξύ οικονομικών, πολιτικών και περιβαλλοντικών ομάδων, προκειμένου να αναπτυχθεί δυναμική. Αυτό μπορεί να είναι ιδιαίτερα δύσκολο, καθώς οι κύριοι ενδιαφερόμενοι συχνά έχουν διαφορετικές προσδοκίες και επιθυμητά αποτελέσματα.
- Η χρέωση της συμμόρφωσης μπορεί εύκολα να δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα, π.χ. μετατοπίζοντας τη συμμόρφωση στις γειτονικές περιοχές. Απαιτείται μια μετα-ανάλυση του συστήματος μεταφορών της πόλης και μια στρατηγική άσκηση μοντελοποίησης προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι τοπικές συνθήκες.

### Περίληψη

Η χρέωση για τη συμμόρφωση είναι ένας αποτελεσματικός τρόπος για να ενθαρρυνθεί η στροφή προς τα μέσα, να μειωθεί η συμμόρφωση και να περιοριστεί η χρήση των ιδιωτικών οχημάτων. Παρόλο που ένα σύστημα τιμολόγησης απαιτεί σημαντικές επενδύσεις κεφαλαίου, τα έσοδα που εισπράττονται από τις χρεώσεις μπορούν τελικά να καλύψουν αυτές τις δαπάνες, εάν έχουν σχεδιαστεί σωστά. Οι τρέχουσες προτάσεις για συστήματα χρέωσης συμμόρφωσης υπάρχουν στις Ηνωμένες Πολιτείες, την Ευρώπη, τη Βραζιλία και την Κίνα, με κύριους στόχους τη μείωση της κυκλοφοριακής συμμόρφωσης και των εκπομπών από τη χρήση ιδιωτικών οχημάτων. Ωστόσο, η χρέωση της κυκλοφοριακής συμμόρφωσης δεν έχει ακόμη καταστεί καθεστώς χρηματοδότησης αμιγώς δημόσιων μεταφορών. Πολύ λίγα συστήματα έφεραν συγκεκριμένα τα έσοδά τους για να χρηματοδοτήσουν βιώσιμες μεταφορές. Αυτό αποτελεί μια ευκαιρία για τις μικρές-μεσαίες πόλεις που θέλουν να καινοτομήσουν και είναι σοβαροί για την προώθηση της ατζέντας βιώσιμων μεταφορών.

Η χρέωση για τη συμφόρηση απαιτεί ισχυρή πολιτική βούληση και αποδοχή από το κοινό, ενώ οι πόλεις με υψηλότερα ποσοστά χρήσης προσωπικών οχημάτων ενδέχεται να δυσκολευτούν στην εφαρμογή. Παραδείγματα αποτυχημένων προσπαθειών περιλαμβάνουν πόλεις όπως το Χονγκ Κονγκ, η Νέα Υόρκη, το Μάντσεστερ και το Εδιμβούργο, μεταξύ άλλων. Η πλειοψηφία αυτών των προτάσεων απορρίφθηκε όταν ψηφίστηκε στην τοπική ψηφοφορία ή σε δημόσιο δημοψήφισμα. Αυτό αποδεικνύει τη δυσκολία αμφισβήτησης του status quo των πολιτικών και της σκέψης που προσανατολίζονται προς το αυτοκίνητο, καθώς και τη σημασία της διαχείρισης της δημόσιας αντίληψης και της εμπλοκής των ενδιαφερομένων μερών. Το Γκέτεμποργκ και το Λονδίνο εφάρμοσαν χρεώσεις συμφόρησης ανεξάρτητα από την κοινή γνώμη, αλλά είχαν ισχυρή πολιτική υποστήριξη. Ειδικότερα, η περίπτωση του Γκέτεμποργκ καταδεικνύει πόσο ισχυροί οικονομικοί και πολιτικοί συνασπισμοί μπορούν να επιφέρουν την επιτυχή εφαρμογή του σχεδίου.

Οι μικρές-μεσαίες πόλεις μπορούν να μάθουν από τις επιτυχίες και αποτυχίες παλαιότερων σχεδίων, περιλαμβανομένων, ενδεικτικά, των περιπτώσιολογικών μελετών αυτής της έκθεσης, του Γκέτεμποργκ και του Λονδίνου. Τα τρία πιο σημαντικά διδάγματα από τις δύο περιπτώσιολογικές μελέτες είναι: Η

- 1) χρέωση για τη συμφόρηση αποτελεί άμεση πρόκληση για το status quo του σχεδιασμού μεταφορών με γνώμονα το αυτοκίνητο. Η υλοποίησή του θα απαιτήσει ισχυρή πολιτική ηγεσία.
- 2) Διαχείριση της δημόσιας αντίληψης - έγκαιρα, αποτελεσματικά και σταθερά καθ'όλη τη διάρκεια του έργου
- 3) Ασφαλής πολιτική και οικονομική στήριξη - μέσω εθνικών κινήτρων, κάθετων εταιρικών σχέσεων και δημιουργίας ισχυρών συνασπισμών
- 4) Υπόφραξη του φόρου για τη χρηματοδότηση βιώσιμων μεταφορών εντός της πόλης  
Ανακοίνωση για τα άμεσα οφέλη στον τοπικό πληθυσμό

## Περαιτέρω πληροφορίες / αναφορές / συνδέσεις

### Χρήσιμοι σύνδεσμοι

**Χρέωση για τη συμφόρηση - Μεταφορές για το Λονδίνο**

<https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge>

**Κανονισμός για την αστική πρόσβαση στην Ευρώπη - Γκέτεμποργκ (Γκέτεμποργκ) - Σύστημα χρέωσης**

<http://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/sweden-mainmenu-248/goeteborg-charging-scheme>

### Αναφορές

Banister, D. (2003). Κρίσιμος πραγματισμός και χρέωση συμφόρησης στο Λονδίνο. *International Journal of Social Science*, 55(176), 249-264.

Borjesson, Μαρία. Kristoffersson, I. (2014). Η επιβάρυνση συμφόρησης του Γκέτεμποργκ: Επιδράσεις, σχεδιασμός και πολιτική. *Έγγραφο εργασίας του Κέντρου Μελετών Μεταφορών*, 25. Ανακτήθηκε από το <http://www.transportportal.se/swopec/CTS2014-25.pdf>

de Palma, Andre; Lindsey, R. (2011). Μεθοδολογίες και τεχνολογίες τιμολόγησης κυκλοφοριακής συμφόρησης. *Έρευνα Μεταφορών Μέρος Γ*, 19, 1377-1399.

- Givoni, M. (2010). *Επανεξέταση των αποτελεσμάτων του προγράμματος επιβάρυνσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης στο Λονδίνο - Κριτική επισκόπηση*. Λισαβόνα.
- Hysing, Erk; Frandberg, Lotta. Wilhelmson, B. (2014). Compromising sustainable mobility? The case of the GÖthenburg congestion tax. *Journal of Environmental Planning and Management*, 58(6), 1058–1075.
- Mayor of London. (2015). *Annual Report and Statement of Accounts 2014/2015*. London.
- OECD. (2010). *Implementing Congestion Charges: International Transport Forum Round Table 147*.
- Sintropher. (2015). *Briefing Paper 8 - Public Levies, Congestion Pricing. (From: Innovative Financing for Transport Schemes: A European reference resource)*. London.
- Swedish Transport Agency. (2017). Congestion taxes in Stockholm and Gothenburg. Retrieved May 25, 2017, from <http://www.transportstyrelsen.se/en/road/Congestion-taxes-in-Stockholm-and-Goteborg/>
- Transport for London. (2017). Congestion Charge Factsheet. London. Retrieved from <http://content.tfl.gov.uk/congestion-charge-factsheet.pdf>
- Zhili, Liu; Chunyan, Li; Cheng, L. (2009). Traffic Impact Analysis of Congestion Charge in Mega Cities. *J Transpn Sys Eng & IT*, 57–62.

# Παράρτημα Γ2 - Δημοτικά πράσινα ομόλογα (Municipal Green Bonds)

## Χαρακτηριστικά

- Πράσινα Ομόλογα είναι ένα χρηματοδοτικό μέσο που επιτρέπει θεσμικές επενδύσεις για έργα με περιβαλλοντικά οφέλη.
- Τα πράσινα ομόλογα είναι ιδιαίτερα ελκυστικά για τους επενδυτές που ενσωματώνουν κριτήρια περιβαλλοντικής, κοινωνικής και διακυβέρνησης (οι τρεις δείκτες που μετράνε τη βιώσιμη επίδραση των επενδύσεων) στις επενδυτικές τους αναλύσεις
- Κριτήρια επιλεξιμότητας για τα Πράσινα Ομόλογα (GBP) περιλαμβάνουν πράσινα έργα μεταφοράς όπως " υβριδικών, δημόσιων, σιδηροδρομικών, μη μηχανοκίνητων, πολυτροπικών μεταφορών, υποδομών για οχήματα καθαρότητας ενέργειας και μείωσης των επιβλαβών εκπομπών "(ICMA, 2016).
- Το πράσινο δημοτικό ομόλογο για έργα βιώσιμων μεταφορών θα μπορούσε ενδεχομένως να προσελκύσει επενδυτές που συνήθως δεν ενδιαφέρονται να επενδύσουν σε δημοτικά ομόλογα και να επιτρέψουν στους κατοίκους να επενδύσουν σε προγράμματα βιώσιμης κινητικότητας στις δικές τους κοινότητες.

## Σύντομη περιγραφή

Στις χρηματοπιστωτικές αγορές, ένα ομόλογο κατηγοριοποιείται ως χρεωστικός τίτλος, ο οποίος επιτρέπει στον εκδότη να αντλεί κεφάλαια από επενδυτές. Ο εκδότης ενός ομολόγου οφείλει στον κάτοχο ομολόγων χρέος, εκ των οποίων υποχρεούται να καταβάλει τόκους και / ή να επιστρέψει το κεφάλαιο κατά την λήξη ημερομηνία. Λόγω των σταθερών αποδόσεων, τα ομόλογα έχουν γενικά χαμηλότερο προφίλ κινδύνου σε σύγκριση με τα ίδια κεφάλαια. Αυτό καθιστά τα ομόλογα πιο ελκυστικά για τους θεσμικούς επενδυτές που προσελκύνονται από σταθερές πληρωμές σε ένα επενδυτικό χρονοδιάγραμμα.

Τα πράσινα ομόλογα διαφέρουν από τα άλλα ομόλογα επειδή μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο για τη χρηματοδότηση έργων που λειτουργούν με στόχο την άμβλυνση της κλιματικής αλλαγής και την ανθεκτικότητα, η οποία περιλαμβάνει πρωτοβουλίες και έργα βιώσιμης κινητικότητας. Τα δημοτικά χρεόγραφα είναι χρεόγραφα που εκδίδονται από εθνικές κυβερνήσεις, τοπικές αρχές, περιφερειακούς φορείς και άλλες κυβερνητικές υπηρεσίες για τη χρηματοδότηση καθημερινών επιχειρήσεων και νέων έργων.

Πολλοί επενδυτές προσελκύνονται από πράσινα ομόλογα λόγω της αυστηρής δέουσας επιμέλειας και διαφάνειας. Ο εκδότης πράσινων ομολόγων υπόκειται σε αυστηρούς κανονισμούς και πρέπει να αποδείξει στους επενδυτές πόσο πράσινα είναι τα έργα. Τα πράσινα ομόλογα είναι ιδιαίτερα ελκυστικά για τους επενδυτές που λαμβάνουν αποφάσεις βάσει κριτηρίων ESG, ακολουθούν την περιβαλλοντική ατζέντα ή / και έχουν ξεχωριστή κατηγορία περιουσιακών στοιχείων για επενδύσεις επικεντρωμένες στο κλίμα (Reichelt, 2010). Οι αγοραστές πράσινων ομολόγων περιλαμβάνουν ιδιωτικούς και δημόσιους επενδυτές, συνταξιοδοτικά ταμεία και ασφαλιστικές εταιρείες.

## Ιστορικό

Τα πρώτα πράσινα ομόλογα εκδόθηκαν από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων το 2007 και από την Παγκόσμια Τράπεζα το 2008. Άλλες πολυμερείς τράπεζες ανάπτυξης, ιδιωτικές εταιρείες και εθνικές κυβερνήσεις προσχώρησαν στην αγορά.

Η παγκόσμια αγορά πράσινων ομολόγων έχει βιώσει μια ταχεία ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια ως ανταπόκριση στην αυξημένη προσοχή από τους επενδυτές. Οι συνολικές εκδόσεις αυξήθηκαν 10 φορές από 3 δισεκατομμύρια δολάρια το 2012 σε 35 δισεκατομμύρια δολάρια το 2014 (Climate Bond Initiative, 2017). Από το 2016, η ετικέτα αγοράς πράσινων ομολόγων αποτιμήθηκε στα 118 δισεκατομμύρια δολάρια (Climate Bonds Initiative, 2016).



Οι μεταφορές κυριαρχούν στην αγορά των περιβαλλοντικών ομολόγων, ενώ το 71% αφορά έργα μεταφοράς χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, κυρίως λόγω της δραστηριότητας μεγάλων σιδηροδρομικών οντοτήτων που υποστηρίζονται συχνά από το κράτος (Climate Bond Initiative, 2017). Ωστόσο, μόνο ένα μέρος αυτών είναι ρητά χαρακτηρισμένο ως «πράσινοι δεσμοί».

Οι αρχές των πράσινων ομολόγων (GBP), που αναπτύχθηκαν και δημοσιεύτηκαν από τη Διεθνή Ένωση Κεφαλαιαγοράς (ICMA), είναι μια προαιρετική καθοδήγηση για τους συμμετέχοντες στην αγορά ομολόγων. Το GBP αναγνωρίζει ρητώς διάφορες κατηγορίες καθαρών μεταφορών ως επιλέξιμα πράσινα έργα, όπως ηλεκτρικές, υβριδικές, δημόσιες, σιδηροδρομικές, μη μηχανοκίνητες, πολυτροπικές μεταφορές, υποδομές για οχήματα με καθαρές ενέργειες και άλλες στρατηγικές για τη μείωση των επιβλαβών εκπομπών (ICMA, 2016).

## Δημοτικά πράσινα ομόλογα

Δημοτικά πράσινα ομόλογα είναι από πολλές απόψεις παρόμοια με τα συνηθισμένα δημοτικά ομόλογα. Η βασική διαφορά είναι ότι εκδίδονται για τη χρηματοδότηση έργων που συμβάλλουν στην άμβλυνση της κλιματικής αλλαγής.

Τα πρώτα ομόλογα που εκδόθηκαν ρητά ως «πράσινα» από έναν δήμο / πόλη εκδόθηκαν το 2012 από τις γαλλικές περιοχές Île-de-France, Nord-Pas-de-Calais και Provence-Alpes-Côte d'Azur. Από τότε, οι δήμοι από όλο τον κόσμο εισήλθαν στην αγορά και τώρα αποτελούν σημαντικό μέρος της αγοράς πράσινων ομολόγων. Οι μη κοινοτικοί δήμοι / πόλεις / περιφέρειες έχουν εκδώσει πάνω από 6 δισεκατομμύρια δολάρια σε ετικέτες πράσινων ομολόγων από το 2012, με πολλαπλές εκδόσεις από Île-de-France, πόλη του Γκέτεμποργκ, Στοκχόλμη Lans Landsting κ.α.

Τα δημοτικά ομόλογα των ΗΠΑ χρησιμοποιούνταν ιστορικά για τη χρηματοδότηση έργων μεγάλης κλίμακας, υψηλής έντασης κεφαλαίου και επιχειρησιακών δαπανών σε χώρες και πόλεις από τις αρχές της δεκαετίας του 1990. Εκτιμάται ότι η συνολική τρέχουσα αξία των εκκρεμών δημοτικών ομολόγων των ΗΠΑ που κατέχουν οι επενδυτές είναι κοντά στα 3,7 τρισεκατομμύρια δολάρια. Από το 2013, όταν εκδόθηκε το πρώτο Muni Green Bond, το οποίο οδήγησε στο συνεπές και έντονο ενδιαφέρον των επενδυτών, η αγορά αυξήθηκε ραγδαία, με πωλήσεις ύψους 2,5 δισεκατομμυρίων δολαρίων να πωλούνται το 2014 (Συνασπισμός Green City Bonds, 2017). Η έκδοση των πρώτων αμερικανικών πράσινων δημοσίων ομολόγων στην αγορά των ΗΠΑ ήταν μια αλλαγή του παιχνιδιού λόγω της κλίμακας της αμερικανικής αγοράς και των μελλοντικών δυνατοτήτων.

## Ελκυστικότητα Δημοτικών Πράσινων Ομολόγων

- Ελκυστική για τους επενδυτές που επιθυμούν να επιτύχουν σταθερή απόδοση, ενώ παράλληλα υποστηρίζουν έργα πράσινης ανάπτυξης. Είναι ιδιαίτερα ελκυστικό για τους επενδυτές που ενσωματώνουν την περιβαλλοντική, κοινωνική και διακυβέρνηση (ESG) στην επενδυτική τους ανάλυση.
- Οι πράσινοι δεσμοί ενθαρρύνουν τις επενδύσεις σε βιώσιμα μεταφορικά έργα, όπως ηλεκτρικά, υβριδικά, δημόσια, σιδηροδρομικά, μη μηχανοκίνητα, πολυτροπικά, υποδομές για οχήματα καθαρότητας ενέργειας και μείωση των επιβλαβών εκπομπών.
- Οι επενδυτές εκτιμούν τη διαφάνεια των Green Bonds.
- Τα πράσινα δημοτικά ομόλογα που εκδίδονται για έργα βιώσιμων μεταφορών μπορούν να προσελκύσουν επενδυτές που συνήθως δεν ενδιαφέρονται να επενδύσουν σε δημοτικά ομόλογα.
- Οι κάτοικοι μπορούν να επενδύσουν σε πράσινους δεσμούς για να ενθαρρύνουν σχέδια βιώσιμης κινητικότητας στις δικές τους κοινότητες.
- Μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση ή τη συγχρηματοδότηση μεγάλων έργων και των λειτουργικών δαπανών τους.

- Τα πράσινα ομόλογα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη δέσμευση μικρότερων πράσινων έργων για την αύξηση της κλίμακας και της ελκυστικότητάς τους για τους επενδυτές.
- Η συνεργασία μεταξύ διαφόρων δημοτικών τμημάτων για χάρη της έκδοσης δημοτικών πράσινων ομολόγων θα μπορούσε να έχει επιπρόσθετα οφέλη για τις τοπικές αρχές. Οι δήμοι που πραγματοποίησαν αυτήν την άσκηση θεώρησαν χρήσιμο να ευθυγραμμίσουν την τοπική κυβέρνηση ως θεσμικό όργανο γύρω από την ατζέντα βιωσιμότητας.

## Προκλήσεις και Κίνδυνοι

Η αγορά πράσινων ομολόγων εν γένει, καθώς και η δημοτική αγορά πράσινων ομολόγων για βιώσιμα έργα μεταφορών, αντιμετωπίζει μια σειρά από συγκεκριμένες προκλήσεις, όπως:

- έλλειψη προτύπων και καθολικός ορισμός
- Η έλλειψη πληροφόρησης και γνώσεων σχετικά με την αγορά για τις τοπικές αρχές, τις εθνικές κυβερνήσεις και τους επενδυτές.
- Έλλειψη σαφούς προφίλ κινδύνου που συνδέεται με συγκεκριμένες πράσινες επενδύσεις (Cochu, Annica et al, 2016) Οι
- υποεθνικές κυβερνήσεις όπως οι δήμοι των πόλεων έχουν γενικά χαμηλότερες πιστοληπτικές αξιολογήσεις από τις εθνικές κυβερνήσεις, καθώς ο κίνδυνος αθέτησης τους θεωρείται υψηλότερος (Cantú και Liu, 2010) .
- Οι τοπικές κυβερνήσεις συχνά στερούνται νομοθετικής εξουσίας για την πρόσβαση στην αγορά ομολόγων. Αυτό θα μπορούσε να απαιτήσει από τις εθνικές κυβερνήσεις να θεσπίσουν νέα νομοθεσία που θα επιτρέπει την έκδοση δημοτικών πράσινων ομολόγων.
- Το κόστος έκδοσης μπορεί να είναι υψηλό (έως και 50.000 δολάρια).
- Η έκδοση πράσινων δημοτικών ομολόγων απαιτεί ικανότητα και γνώση που συχνά στερούνται οι μικρές και μεσαίες δημοτικές αρχές.
- Κατάλληλο για μεσαίες και μεγάλες πόλεις παρά για μικρές πόλεις λόγω του πρόσθετου κόστους, της τεχνογνωσίας και της ζήτησης πόρων.

Ο Πίνακας 1 εντοπίζει τους κινδύνους που θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν οι πόλεις της MM όταν επιχειρούν να χρησιμοποιήσουν πράσινες δεσμεύσεις για τη χρηματοδότηση έργων μεταφορών και κινητικότητας και παρέχει πιθανά μέτρα μετριασμού για την αντιμετώπιση αυτού του κινδύνου.

Πίνακας 1 Κίνδυνοι που αντιμετωπίζουν οι μικρές-μεσαίες πόλεις

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η μικρότερη κλίμακα έργων και το μικρότερο μέγεθος των δήμων θα μπορούσαν να δημιουργήσουν εμπόδια στην απαιτούμενη κλίμακα για την προσέλκυση επενδυτών.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι πόλεις των πόλεων θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν μια προσέγγιση "λέσχη ή συγκεντρωτική έκδοση", εκδίδοντας δεσμό εκ μέρους διαφόρων δήμων.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πράσινες επενδύσεις ομολόγων πρέπει να ταιριάζουν με την έκδοση πράσινων ομολόγων, δηλαδή η ζήτηση για το bon θα πρέπει να ανταποκρίνεται στην προσφορά.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Φορολογικά κίνητρα και φοροαπαλλαγές για επενδυτές</li> <li>• Αύξηση πιστώσεων</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πολλοί από τους δήμους δεν έχουν πιστοληπτικές αξιολογήσεις επενδυτικού βαθμού ή έχουν χαμηλή πιστοληπτική ικανότητα.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Συνεργασία με τις εθνικές κυβερνήσεις, οι οποίες θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν εγγυήσεις</li> <li>• Πιστωτική ενίσχυση</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Θεωρούμενος κίνδυνος αθέτησης</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πιστωτική ενίσχυση Οι</li> <li>• δημόσιοι φορείς μπορούν να μοιράζονται τον κίνδυνο με τους επενδυτές</li> </ul>

## Κόστος και απαίτηση χωρητικότητας

Σε σύγκριση με τα συμβατικά ομόλογα, τα δημοτικά πράσινα ομόλογα έχουν πρόσθετο κόστος συναλλαγής επειδή οι εκδότες πρέπει να παρακολουθούν τα έργα τα έσοδα χρησιμοποιούνται καταλλήλως. Αυτό περιλαμβάνει τον προσδιορισμό του κατά πόσον ένα έργο μεταφοράς χαρακτηρίζεται ως πράσινο. Στη συνέχεια απαιτούνται πρόσθετες εργασίες για την παρακολούθηση της χρήσης των εσόδων και την αναφορά αυτών των πληροφοριών στους επενδυτές. Έτσι, η έκδοση πράσινων ομολόγων θα μπορούσε ενδεχομένως να δημιουργήσει πρόσθετη εργασία για τους δημόσιους δημοτικούς υπαλλήλους.

Οι επικυρώσεις τρίτων μερών για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης δημοτικών ομολόγων με κριτήρια "πράσινης" αυξάνουν επίσης το κόστος. Η πρωτοβουλία Climate Bond Initiative υπολογίζει το κόστος μιας ανεξάρτητης αναθεώρησης μεταξύ US \$ 10.000 και US \$ 50.000 (περίπου μεταξύ 8.000 και 42.000 ευρώ).

Ένας δήμος μπορεί επίσης να εξετάσει την ανάπτυξη ενός πλαισίου πράσινων ομολόγων για τα επιλέξιμα έργα, το οποίο θα απαιτήσει πρόσθετο χρόνο και πόρους για επενδύσεις. Στην ιδανική περίπτωση, το πλαίσιο θα επαληθεύεται από ένα εξωτερικό μέρος, το οποίο θα απαιτήσει επίσης πρόσθετα έξοδα.

Για ένα εφάπαξ έργο, η εξακρίβωση από τρίτους της συμμόρφωσης των έργων με δημόσια διαθέσιμα πρότυπα, όπως το πρότυπο Climate Bonds Standard, είναι συνήθως φθηνότερη από την ανάπτυξη και την εξατομικευμένη έρευνα του πλαισίου των πράσινων ομολόγων. Ωστόσο, οι δήμοι που σχεδιάζουν να βασίζονται σε πράσινα ομόλογα για να χρηματοδοτήσουν ένα σημαντικό μέρος του βιώσιμου προϋπολογισμού τους για την κινητικότητα θα πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο να επενδύσουν σε ένα πλαίσιο.

## Ιστορικό

Ενώ οι πολυμερείς τράπεζες ανάπτυξης παραμένουν οι κύριοι μοχλοί της πράσινης αγοράς ομολόγων, οι εθνικές και τοπικές αρχές καθίστανται επίσης σημαντικοί παράγοντες και μεταφέρουν την αγορά σε νέο επίπεδο. Ένας αυξανόμενος αριθμός δήμων και υποεθνικών κυβερνήσεων συγκεντρώνει κεφάλαια με την έκδοση πράσινων ομολόγων. Οι Δήμοι είναι σήμερα ο δεύτερος μεγαλύτερος εκδότης πράσινων ομολόγων, με μερίδιο 15% της συνολικής έκδοσης (Cochu et al., 2016).

Τα πράσινα ομόλογα χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση έργων από μια σειρά έργων. Οι μεταφορές εξακολουθούν να είναι σχετικά μικρό θέμα στην πράσινη αγορά ομολόγων, καθώς τα ομόλογα που εκδίδονται αποκλειστικά για έργα μεταφορών αποτελούν πιο πρόσφατο χαρακτηριστικό της αγοράς πράσινων ομολόγων.

Η έκδοση ομολόγων της Toyota για τη χρηματοδότηση ηλεκτρικών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων το 2014 ήταν το πρώτο πράσινο ομόλογο μόνο για τις μεταφορές. Από τότε, οι αρχές διαμετακόμισης όπως το Transport for London το 2015 και το 2016 η μητροπολιτική αρχή μεταφορών της Νέας Υόρκης (MTA) και τοπικοί δήμοι όπως το Συμβούλιο του Παρισιού (Conseil de Paris) εισήλθαν στην αγορά.

## Μελέτες περιπτώσεων

### MTA της Νέας Υόρκης

Η Νέα Υόρκη MTA, έκδωσε ένα πράσινο ομόλογο ύψους 782 εκατομμυρίων δολαρίων τον Φεβρουάριο του 2016. Πιστοποιημένο από το πρότυπο Climate Bonds Standard, το ομόλογο χρηματοδοτεί την ανανέωση και αναβάθμιση της σιδηροδρομικής υποδομής στη μητροπολιτική περιοχή της Νέας Υόρκης. Έχει αποδειχθεί μεγάλη επιτυχία, ειδικά με τους τοπικούς επενδυτές λιανικής.

## Puget Sound, ΗΠΑ

Ο δήμος Puget Sound στην πολιτεία της Ουάσιγκτον εξέδωσε το μεγαλύτερο δημοτικό πράσινο ομόλογο ποτέ, συνολικής αξίας 943 εκατομμυρίων δολαρίων το 2015. Χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση επενδύσεων δημόσιας διαμετακόμισης για την περιοχή του Σηάτλ, συμπεριλαμβανομένων των βελτιώσεων στις υπηρεσίες βαρέων και ελαφρών σιδηροδρομικών και λεωφορείων .

## Finance, Φινλανδία

City Το Σεπτέμβριο του 2016, η City Finance Plc (MuniFin) έγινε οπρώτος φινλανδός εκδότης διεθνούς πράσινου ομολόγου πράσινο ομόλογο, εκδίδοντας ύψους 500 εκατομμυρίων δολαρίων για τη χρηματοδότηση φιλικών προς το περιβάλλον έργων στο δημόσιο τομέα της Φινλανδίας. Η έκδοση του πενταετούς ομολόγου ήταν πολύ επιτυχημένη και ήταν ακόμη υπερβολικά εγγραμμένη.

## Συμβούλιο του Παρισιού, Γαλλία

Το Συμβούλιο του Παρισιού (2015 *Conseil de Paris*) εξέδωσε το πράσινο δεσμό ύψους 300 εκατ. Ευρώ για τις μεταφορές χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, την ενεργειακή απόδοση και την προσαρμογή του κλίματος. Το Παρίσι έχει δεσμεύσει κονδύλια για τη χρηματοδότηση των τρεχόντων και μελλοντικών έργων, παρά για την αναχρηματοδότηση ολοκληρωμένων έργων. Η πόλη θα υποβάλλει ετησίως αναφορά στην κατανομή των κεφαλαίων και των επιδόσεων επιλεγμένων έργων με βάση τα κριτήρια ESG (Cochu, Annica et al, 2016).

## TfL, Ηνωμένου Βασιλείου,

η Αρχή Αστικών Μεταφορών του υπεύθυνη για την εποπτεία της επένδυσης και λειτουργίας του συστήματος μεταφορών του Μεγάλου Λονδίνου, άρχισε να εκδίδει Green Bonds το 2015 για να χρηματοδοτήσει έργα που εντάσσονται σε πέντε πράσινες κατηγορίες έργων (TfL, 2015). Αυτή η πρωτοβουλία συμβάλλει στην υποστήριξη των στόχων του εταιρικού περιβαλλοντικού πλαισίου της TfL, που αποσκοπεί στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην πόλη και στην προετοιμασία για πιθανές επιπτώσεις στην αλλαγή του κλίματος.

## Δημοτικά πράσινα ομόλογα και μικρές-μεσαίες πόλεις

### Σημασία για τις ευρωπαϊκές μικρές-μεσαίες πόλεις

Υπάρχει αυξανόμενη αναγνώριση ότι τα πράσινα ομόλογα συμβάλλουν στη χρηματοδότηση των στόχων της Ευρώπης για το κλίμα και το περιβάλλον (Ευρωπαϊκή Επιτροπή - Δελτίο Τύπου, 2016). Επιπλέον, η χρήση των Πράσινων Ομολόγων για τη χρηματοδότηση βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας μπορεί να προσφέρει πολλά οφέλη στις μικρές-μεσαίες πόλεις .

- Τα πράσινα ομόλογα επιτρέπουν στους δήμους να αναπτυχθούν και να διαφοροποιήσουν τη βάση των επενδύτων τους, προσελκύοντας επενδυτές που διαφορετικά δεν μπορούν να εξετάσουν τη συμμετοχή τους στην αγορά δημοτικών ομολόγων. Αυτό περιλαμβάνει τους επενδυτές και τα άτομα που ενσωματώνουν στη διαδικασία λήψης αποφάσεων περιβαλλοντικά, κοινωνικά και διακυβερνητικά (ESG), τα επενδυτικά ταμεία που έχουν αρμοδιότητες για το κλίμα, καθώς και άλλους θεσμικούς επενδυτές που αναζητούν τρόπους για να κερδίσουν εισόδημα υποστηρίζοντας παράλληλα φιλικές προς το περιβάλλον πρωτοβουλίες.
- Οι Πράσινοι Ομολόγοι μπορούν να ενισχύσουν τη δέσμευση της πόλης για μακροπρόθεσμη βιώσιμη κινητικότητα, παρέχοντας ταυτόχρονα ένα κανάλι στους κατοίκους να επενδύσουν σε βιώσιμα μεταφορικά έργα στις δικές τους κοινότητες.

- Μπορεί να αυξήσει τη συνεργασία μεταξύ διαφορετικών τμημάτων ενός δήμου (κυρίως μεταξύ των τμημάτων χρηματοδότησης, μεταφορών και περιβάλλοντος) και μεταξύ διαφορετικών επιπέδων διακυβέρνησης (εθνικών, περιφερειακών και δημοτικών).
- Μακροπρόθεσμα, η αύξηση της διαθεσιμότητας πράσινης χρηματοδότησης θα μπορούσε ενδεχομένως να οδηγήσει σε μεγαλύτερη εσωτερική εστίαση στα σχέδια βιώσιμης κινητικότητας (Συνασπισμός των Green City Bonds, 2017).
- Δημοτικά πράσινα ομόλογα μπορούν να αντισταθμίσουν την έλλειψη κεφαλαίων που χρειάζονται για τις μικρές και μεσαίες κυβερνήσεις των πόλεων για τη χρηματοδότηση φιλικών προς το κλίμα υποδομών.

Η Ταξινόμηση Πρωτοβουλίας Κλιματικών Ομολόγων προσδιορίζει τα ακόλουθα περιουσιακά στοιχεία και προγράμματα που είναι κατάλληλα για πράσινα ομόλογα. Για τις ευρωπαϊκές μικρές-μεσαίες πόλεις, τα πιο σχετικά προγράμματα περιλαμβάνουν:

- Βελτιώσεις συστήματος που βελτιστοποιούν την αποτελεσματικότητα του υπάρχοντος δικτύου.
- Όλοι οι τρόποι δημόσιας διαμετακόμισης, ιδίως η ταχεία διαμετακόμιση μέσω αστικών σιδηροδρόμων και λεωφορείων (BRT)
- Εναλλακτική υποδομή διανομής ενέργειας με χαμηλή περιεκτικότητα σε ενέργεια, όπως τα σημεία ηλεκτρικής φόρτισης.
- Νέες και καινοτόμες λύσεις στις δημόσιες συγκοινωνίες, όπως οι λιμενικές γραμμές και τα τελεφερίκ.
- Τεχνολογίες που ενθαρρύνουν τη μεταβολή της συμπεριφοράς (όπως οι λέσχες πισίνας, τα δίκτυα ανταλλαγής ποδηλάτων, κλπ.) και
- καλύτερη ενσωμάτωση των διαφόρων μέσων μεταφοράς (Πρωτοβουλία για τα ομόλογα του κλίματος, 2017).

## Κατευθυντήριες γραμμές για την έκδοση Δημοτικών Πράσινων Ομολόγων

Η πρωτοβουλία για τα ομόλογα κλιματικών συνεταιρισμών έχει συνεργαστεί με άλλους οργανισμούς, όπως οι C40 Cities and Ceres, για την ανάπτυξη κατευθυντήριων γραμμών που παρέχουν ένα βήμα-βήμα οδηγό για την έκδοση δημοτικών πράσινων ομολόγων. Αυτή η ενότητα περιγράφει αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές οι οποίες θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν από τις μικρές και μεσαίες πόλεις που εξετάζουν την έκδοση δημοτικών πράσινων ομολόγων για βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας

**Βήμα 1:** Εντοπισμός κατάλληλων και κατάλληλων πράσινων βιώσιμων έργων μεταφορών και κινητικότητας

**Βήμα 2:** Διενέργεια ανεξάρτητης αναθεώρησης από τρίτους

**Βήμα 3:** Θέσπιση διαδικασιών παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

**Βήμα 4:** Έκδοση δημοτικών πράσινων ομολόγων

**Βήμα 5:** Παρακολούθηση της χρήσης των εσόδων και αναφορά ετησίως

## Βήμα 1: Προσδιορισμός κατάλληλων πράσινων βιώσιμων έργων μεταφορών και κινητικότητας

Έχει εκπονηθεί από την ICMA καθοδήγηση που παρέχει κατηγορίες υψηλού επιπέδου για επιλέξιμα έργα. Αυτές οι [προαιρετικές κατευθυντήριες οδηγίες](#) καθορίζουν τις ευρείες πράσινες κατηγορίες περιουσιακών στοιχείων και παρέχουν στους εκδότες καθοδήγηση σχετικά με τα βασικά βήματα για τη δρομολόγηση αξιόπιστων και επιτυχημένων οικολογικών δεσμών (ICMA, 2017).

Η πρωτοβουλία Climate Bonds Initiative προετοίμασε επίσης ένα [υπόβαθρο που](#) περιγράφει τα κριτήρια επιλεξιμότητας για τη μεταφορά χερσαίων μεταφορών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Το έγγραφο καθορίζει ένα σύνολο κριτηρίων για την πιστοποίηση έργων και περιουσιακών στοιχείων χαμηλής εκπομπής άνθρακα και βιώσιμης χερσαίας μεταφοράς (Climate Bond Initiative, 2017).

## Βήμα 2: Οργάνωση ανεξάρτητης αναθεώρησης

Οι επενδυτές που ενδιαφέρονται να επενδύσουν σε δημοτικά ομόλογα υποχρεώνονται να βεβαιωθούν ότι οι πράσινες επενδύσεις είναι πραγματικά πράσινες. Για το λόγο αυτό, οι πόλεις που εκδίδουν πράσινες ομολογίες πρέπει να εξετάσουν ανεξάρτητες αναθεωρήσεις για να εξασφαλίσουν την εμπιστοσύνη των επενδυτών σε χρηματοδοτούμενα έργα. Η πιστοποίηση των πράσινων διαπιστευτηρίων ενός ομολόγου μπορεί να γίνει χρησιμοποιώντας την του [Climate Bond Standards](#) πιστοποίηση. Οι αναθεωρητές ομολόγων μπορούν επίσης να βοηθήσουν στην αναγνώριση πράσινων στοιχείων ενεργητικού και έργων και να βοηθήσουν τις τοπικές αρχές με το Βήμα 1.

## Βήμα 3: Θέστε σε εφαρμογή διαδικασίες για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων

Η διαφάνεια και η πλήρης αποκάλυψη του τρόπου κατανομής των πόρων είναι απαραίτητη για τα δημοτικά πράσινα ομόλογα. Ο εκδότης θα πρέπει να αναπτύξει διαδικασίες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εσόδων. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων πρέπει να αποδεικνύουν στους επενδυτές ότι όλα τα έσοδα χρησιμοποιούνται για πράσινα έργα και ότι το ποσό που επενδύεται σε στοιχεία ενεργητικού ή έργων δεν είναι μικρότερο από το ποσό των εκδοθέντων ομολόγων.

## Βήμα 4: Έκδοση πράσινου Δημοτικού Ομολογίου

Τα βήματα για την έκδοση πράσινων δημοτικών ομολόγων παρόμοια με αυτά για την έκδοση συμβατικών ομολόγων:

- Εργασία με τράπεζα ή σύμβουλο για τη δομή του ομολόγου
- Τιμή και την αγορά του δημοτικού πράσινου ομολόγου.

## Βήμα 5: Παρακολούθηση της χρήσης των εσόδων και υποβολή ετήσιας έκθεσης

Θα πρέπει να δημοσιοποιείται έκθεση στην οποία να περιγράφεται ο τρόπος κατανομής των κονδυλίων. Η έκθεση θα πρέπει να αναθεωρήσει τη χρήση των εσόδων, υπογραμμίζοντας τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις μέχρι σήμερα. Οι εκθέσεις πρέπει να είναι διαθέσιμες στο κοινό και ιδανικά εύκολα να βρεθούν και να είναι προσβάσιμες, όπως στην ιστοσελίδα του δήμου έκδοσης (Coalition των Green City Bonds, 2017).

## Συμπληρωματικές συστάσεις για τις μικρές-μεσαίες πόλεις

- Οι πόλεις που δεν διαθέτουν πείρα και ικανότητα να εκδίδουν πράσινες ομολογίες μπορούν να συνεργαστούν με άλλους δήμους ή / και με την εθνική κυβέρνηση.
- Η συνεργασία μεταξύ των δημοτικών τμημάτων είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχία. Για παράδειγμα, το τμήμα οικονομικών πρέπει να συνεργάζεται στενά με τα τμήματα μεταφορών και περιβάλλοντος. Αυτό θα μπορούσε να αποτελέσει πρόκληση για τους δήμους και τις τοπικές αρχές, όπου αυτό το είδος συνεργασίας δεν είναι κοινό.
- Οι υποεθνικές κυβερνήσεις, όπως οι δήμοι των δήμων, έχουν γενικά χαμηλότερες πιστοληπτικές αξιολογήσεις από τις εθνικές κυβερνήσεις τους, καθώς ο κίνδυνος αθέτησης τους θεωρείται υψηλότερος (Cantú και Liu, 2010). Ως εκ τούτου, πρέπει να εξεταστεί κάποια μορφή συνεργασίας με τις εθνικές και περιφερειακές κυβερνήσεις. Αυτό θα βοηθούσε στη μείωση του εκτιμώμενου κινδύνου για τους επενδυτές.

Οι μικρές και μεσαίες πόλεις μπορούν να βελτιώσουν την ελκυστικότητα των πράσινων ομολόγων αντιμετωπίζοντας ορισμένους από τους αντιληπτούς κινδύνους για τους δυνητικούς επενδυτές.

## Φορολογικά κίνητρα

Τα φορολογικά κίνητρα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ενθάρρυνση επενδύσεων σε πράσινα ομόλογα με σχετικά χαμηλό αντίκτυπο στα δημόσια οικονομικά. Τα κίνητρα συμβάλλουν στη μείωση του κόστους για τους επενδυτές και, ως εκ τούτου, στη βελτίωση της ελκυστικότητας των πράσινων ομολόγων. Ορισμένες εθνικές κυβερνήσεις, όπως οι ΗΠΑ, έχουν θεσπίσει φορολογικές απαλλαγές για δημοτικά ομόλογα. Πάνω από το 80% της αγοράς δημοτικών ομολόγων των ΗΠΑ απαλλάσσεται από φόρους (Dai (Lily), Weihui et al, 2016). Οι τόκοι επί των δημοτικών ομολόγων των ΗΠΑ απαλλάσσονται από τον ομοσπονδιακό φόρο εισοδήματος και τα κουπόνια ομολόγων απαλλάσσονται συνήθως από τον κρατικό φόρο (Jason Appleson, Eric Parsons, 2012). Ως αποτέλεσμα, έως και το 50% των δημοτικών ομολόγων των ΗΠΑ αγοράζονται από ιδιώτες (Climate Bonds Initiative, 2016).

Το εν λόγω κίνητρο μπορεί να χρησιμοποιηθεί και για τα πράσινα ομόλογα που εκδίδονται από τις ευρωπαϊκές μικρές-μεσαίες πόλεις για τη χρηματοδότηση των βιώσιμων σχεδίων μεταφορών και κινητικότητας. Εντούτοις, θα πρέπει να θεσπιστεί ένα αντίστοιχο ρυθμιστικό πλαίσιο σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και κοινοτικό επίπεδο, που χρειάζεται ή θα πρέπει να αναπτυχθεί.

## Ενίσχυση της πιστοληπτικής ικανότητας

Οι υψηλότεροι επενδυτικοί κίνδυνοι που συνδέονται με τα έργα πράσινης μεταφοράς και κινητικότητας μπορούν να αποτρέψουν τους θεσμικούς επενδυτές. Η πιστωτική ενίσχυση περιλαμβάνει μεθόδους χρηματοδότησης που έχουν σχεδιαστεί για τη μείωση του κινδύνου για τους επενδυτές. Αυτό περιλαμβάνει την ανταλλαγή επενδυτικών κινδύνων με τους επενδυτές για τη βελτίωση του προφίλ κινδύνου-αποδόσεων και την εξασφάλιση οικονομικής ανταγωνιστικότητας των πράσινων ομολόγων. Η πιστωτική ενίσχυση θα μπορούσε να επιτρέψει σε ένα ευρύτερο φάσμα έργων και σε δήμους (εκδότες) να είναι πιο ελκυστικοί για τους επενδυτές.

## Διαφάνεια

Για να αυξηθεί η εμπιστοσύνη των επενδυτών, οι πόλεις μπορούν να διενεργήσουν ανεξάρτητη ανασκόπηση για να επικυρώσουν την "πράσινη φύση" των πιθανών πράσινων έργων

Αυτό μπορεί να γίνει με επικύρωση μέσω του δεύτερου μοντέλου γνώμης ή με επαλήθευση ενάντια σε ένα σύνολο υφιστάμενων προτύπων. Στο δεύτερο μοντέλο γνωμοδότησης, οι εκδότες επικυρώνουν το οικολογικό τους σήμα με μια δεύτερη εξωτερική γνώμη σχετικά με το πλαίσιο των πράσινων ομολόγων τους για τα επιλέξιμα έργα, τις διαδικασίες τους για τη διαχείριση των εσόδων και τη διαδικασία υποβολής εκθέσεων. Στο μοντέλο επαλήθευσης, οι ανεξάρτητοι αξιολογητές ελέγχουν τη συμμόρφωση με τα κριτήρια του προτύπου, όπως το πρότυπο Climate Bonds Standard.

## Σύνοψη

Τα δημοτικά πράσινα ομόλογα είναι ένας βιώσιμος χρηματοδοτικός μηχανισμός που μπορεί να συμβάλει στην ατζέντα βιώσιμης κινητικότητας των ευρωπαϊκών μικρών-μεσαίων πόλεων. Οι τοπικές αρχές καθίστανται σημαντικοί παράγοντες στην πράσινη αγορά ομολόγων και ένας αυξανόμενος αριθμός δήμων και υποεθνικών κυβερνήσεων συγκεντρώνει τώρα κεφάλαια με την έκδοση πράσινων ομολόγων.

Οι δυνητικές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι πόλεις της SM περιλαμβάνουν τη μικρή κλίμακα έργων, την έλλειψη αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας και την εκτίμηση του κινδύνου αθέτησης υποχρεώσεων. Αυτές οι προκλήσεις μπορούν να μετριαστούν με τη χρήση της προσέγγισης "club ή συγκεντρωτική έκδοση" με έκδοση ομολόγων εκ μέρους διαφόρων δήμων, παρέχοντας φορολογικά κίνητρα και φοροαπαλλαγές για τους επενδυτές, χρησιμοποιώντας μεθόδους πιστωτικής ενίσχυσης και από τις δημοτικές αρχές που μοιράζονται διακεκομμένους επενδυτικούς κινδύνους.

Σε σύγκριση με τα παραδοσιακά ομόλογα, τα δημοτικά πράσινα ομόλογα έχουν επιπλέον κόστος συναλλαγών λόγω της αυξημένης ανάγκης για παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων, καθώς οι εκδόσεις πράσινων ομολόγων θα πρέπει να είναι φθηνότερες καθώς οι εκδότες μπορούν να χρησιμοποιούν το ίδιο πλαίσιο για τον προσδιορισμό πράσινων έργων και περιουσιακών στοιχείων, τις ίδιες διαδικασίες για τη διαχείριση των εσόδων και την υποβολή εκθέσεων.

Παρά τις προκλήσεις και το πρόσθετο κόστος, τα δημοτικά ομόλογα θα μπορούσαν να προσφέρουν σημαντικά οφέλη στις πόλεις της ΜΜ, προσφέροντας πρόσβαση σε νέες πηγές κεφαλαίων για τη χρηματοδότηση φιλικών προς το κλίμα υποδομών. Τα δημοτικά πράσινα ομόλογα μπορούν να προσελκύσουν ιδιωτικά κεφάλαια και επενδυτές που συνήθως δεν ενδιαφέρονται να επενδύσουν σε δημοτικά ομόλογα και να επιτρέψουν στους κατοίκους να επενδύσουν σε προγράμματα βιώσιμης κινητικότητας στις δικές τους κοινότητες. Μακροπρόθεσμα, η αυξανόμενη διαθεσιμότητα της πράσινης χρηματοδότησης θα μπορούσε ενδεχομένως να οδηγήσει σε ισχυρότερη εσωτερική έμφαση για τα έργα βιώσιμης κινητικότητας και την ενισχυμένη συνεργασία μεταξύ διαφόρων τμημάτων ενός δήμου.

## Περισσότερες πληροφορίες

**Πώς να εκδώσετε ένα Πράσινο Muni Bond: το Green Muni Bond Playbook**

[https://www.climatebonds.net/files/files/Green City Playbook.pdf](https://www.climatebonds.net/files/files/Green%20City%20Playbook.pdf)

**Πόλη του Γκέτεμποργκ - Πλαίσιο των Green Bond**

[http://finans.goteborg.se / en / greenbonds / green-bond-πλαίσιο /](http://finans.goteborg.se/en/greenbonds/green-bond-πλαίσιο/)

**Οι αρχές των πράσινων ομολόγων (GBP) 2017**

<https://www.icmagroup.org/assets/documents/Regulatory/Green-Bonds/GreenBondsBrochure-JUNE2017.pdf>

**Κλιματικές ομολογίες Πρότυπο**

[https://www.climatebonds.net/files/files/Climate%20Bonds%20Standard%20v2\\_1%20-%20January\\_2017.pdf](https://www.climatebonds.net/files/files/Climate%20Bonds%20Standard%20v2_1%20-%20January_2017.pdf)

## Γλωσσάριο βασικών όρων

**Ομολογιών** - Επένδυση ή ασφάλεια χρεογράφων στην οποία ένας επενδυτής δανείζει κεφάλαια σε μια οντότητα για μια καθορισμένη περίοδο χρόνο με επιτόκιο.

**Αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας** - αξιολόγηση του πιστωτικού κινδύνου ενός οφειλέτη, προβλέποντας την ικανότητά του να αποπληρώσει το χρέος

**Πράσινη ομολογία** - Μια πράσινη «ετικέτα» εγγύηση χρέους που συνδέεται με πράσινα έργα, αγαθά ή υπηρεσίες.

**Πράσινη αγορά ομολόγων** - η αγορά ετικετών πράσινων ομολόγων.

**Δημοτικά χρεόγραφα** - Χρεόγραφα που εκδίδονται από κράτη, πόλεις, περιφερειακούς φορείς και άλλες κυβερνητικές οντότητες για την κάλυψη των καθημερινών υποχρεώσεων και για τη χρηματοδότηση των κεφαλαιουχικών έργων

**Χρήση των εσόδων** - τα πράσινα έργα στα οποία βασίζονται τα πράσινα ομόλογα

## Παραπομπές



Cantú, O. and Liu, L. (2010) «Χρηματοδότηση υποεθνικού χρέους: να το κάνετε βιώσιμο», *Χρηματοδότηση υποεθνικού χρέους: Κάντε το βιώσιμο*, σελ. 219-237.

Πρωτοβουλία για τα ομόλογα κλιματικών μεταβολών (2017) «Μεταφορές εδάφους χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα και πρότυπο για τα ομόλογα των κλιματικών συνθηκών».

Πρωτοβουλία για τα ομόλογα για το κλίμα (2016) «Ομόλογα και κλιματική αλλαγή - Η κατάσταση της αγοράς το 2016», *Ομόλογα και αλλαγή του κλίματος*, σελ. 20. Διατίθεται στη διεύθυνση: [www.climatebonds.net](http://www.climatebonds.net).

Cochu, Annica. Glenting, Carsten; Hogg, Dominic; Georgiev, Ivo; Skolina, Julija; Eisinger, Frederik; Jespersen, Malene. Agster, Rainer; Fawkes, Steven. Chowdhury, T.; (2016) *Μελέτη σχετικά με τις δυνατότητες χρηματοδότησης πράσινων ομολόγων για επενδύσεις αποδοτικές από πλευράς πόρων*. doi: 10.2779 / 234777.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή - Δελτίο Τύπου (2016) *Πράσινες δεσμεύσεις: Νέα μελέτη δείχνει εξαιρετική ανάπτυξη και σηματοδοτεί τη δυνατότητα χρηματοδότησης των στόχων της Ευρώπης για το κλίμα και το περιβάλλον*.

Συνασπισμός των Green City Bonds (2017) *Πώς να εκδώσετε ένα Πράσινο Muni Bond: το Green Muni Bond Playbook*. Διατίθεται στη διεύθυνση: [https://www.climatebonds.net/files/files/Green City Bond Playbook.pdf](https://www.climatebonds.net/files/files/Green%20City%20Bond%20Playbook.pdf).

ICMA (2016) *Αρχές πράσινων δεσμών*.

ICMA (2017) «Η αρχή του πράσινου δεσμού 2017», (309), σελ. 1-4. doi: 10.13427 / j.cnki.njgi.2017.02.043.

Jason Appleson, Eric Parsons, AH (2012) *Η απαρχαιωμένη ιστορία των προεπιλογών δημοτικών ομολόγων*. Διατίθεται στη διεύθυνση: <http://libertystreeteconomics.newyorkfed.org/2012/08/the-untold-story-of-municipal-bond-defaults.html> (Πρόσβαση: 16 Μαΐου 2016).

Reichelt, H. (2010) «Πράσινα ομόλογα: πρότυπο κινητοποίησης ιδιωτικών κεφαλαίων για τη χρηματοδότηση έργων μετριασμού και προσαρμογής στην αλλαγή του κλίματος Η αλλαγή του κλίματος αποτελεί πρόβλημα με παγκόσμιες διαστάσεις», σ. 8.

TfL (2015) *Πλαίσιο για ένα TfL Green Bond*. Λονδίνο.

Weihui, BD (Lily), Sean, K. και Sonerud (2016) *Χάρτης πορείας για την Κίνα: Χρήση πράσινων φορολογικών κινήτρων και πιστωτικών βελτιώσεων για την κλιμάκωση των πράσινων ομολόγων*. Διατίθεται στη διεύθυνση: <https://www.iisd.org/sites/default/files/publications/greening-securitisation-tax-incentives-credit-enhancements-green-bonds-en.pdf>.

# Παράρτημα Γ3 - Πληθοπορισμός (Crowdsourcing)

## Χαρακτηριστικά

- Ένα εναλλακτικό μοντέλο χρηματοδότησης που χρησιμοποιεί τη μικροχρηματοδότηση και το crowdsourcing για τη χρηματοδότηση κοινοτικών έργων που τείνουν να έχουν υψηλό κοινωνικό αντίκτυπο.
- Οι υπεύθυνοι για την ανάληψη σχεδίων είναι συνήθως οι τοπικοί πολίτες που αναπτύσσουν και δημοσιοποιούν τις ιδέες τους σε πλατφόρμες που βασίζονται στο διαδίκτυο. Αυτές οι πλατφόρμες χειρίζονται επίσης τις χρηματοπιστωτικές συναλλαγές του crowdsourcing που συμβάλλουν στην αύξηση της διαφάνειας.
- Όλο και περισσότερο, οι κυβερνήσεις χρησιμοποιούν τη «χρηματοδότηση αγώνα», όπου ταιριάζουν με τα κονδύλια για έργα που έχουν επιτυχώς εξαπλωθεί.
- Η πλήρης προμήθεια είναι η πλέον κατάλληλη για τη χρηματοδότηση έργων κοινωνικού αντικτύπου μικρότερης κλίμακας και μεγάλης κλίμακας - πράγμα που σημαίνει ότι υπάρχει μεγάλος βαθμός δυναμικής για την προμήθεια πλήθους σε μικρές έως μεσαίες πόλεις.
- Υπάρχουν τρεις τύποι crowdfunding που ταιριάζουν ιδιαίτερα στα πολιτικά προγράμματα: Δωρεές βασισμένες σε έπαθλα και μετοχές της κοινότητας

## Σύντομη Περιγραφή

Το Civic crowdfunding, γνωστό και ως «δημόσια εγγραφή», επικεντρώνεται σε τέσσερις βασικές έννοιες: crowdsourcing (συλλογικά επίτευξη στόχου του έργου) (διαδικτυακές πλατφόρμες όπου δημοσιεύονται τα έργα και αυξάνονται τα κεφάλαια), καθώς και το επίκεντρο των πολιτικών και κοινωνικών επιπτώσεων (FCC, 2017). Τα έργα παρουσιάζονται σε μια ηλεκτρονική πλατφόρμα όπου παρακολουθούνται και συγκεντρώνονται τα κεφάλαια. Όλο και περισσότερο, οι τοπικές αρχές αξιοποιούν όλο και περισσότερο τις πλατφόρμες δημοσίων κέντρων για την υποστήριξη και συγχρηματοδότηση / αντιστοίχιση των πολιτών στις πρωτοβουλίες τους για την ανάπτυξη, χρηματοδότηση και υλοποίηση τοπικών βελτιώσεων ή κοινοτικών σχεδίων υπηρεσιών.

## Ιστορικό

Προηγουμένως δημοφιλές ως «δημόσια συνδρομή», το crowdfunding για έργα πολιτών δεν είναι ένα νέο φαινόμενο. Πολλά αγάλματα και μνημεία γύρω από το Ηνωμένο Βασίλειο και τις ΗΠΑ, για παράδειγμα, χρηματοδοτήθηκαν με την κοινοτική μικροχρηματοδότηση. Συχνά αναφέρεται ως πρωτοβουλία χρηματοδότησης πλήθους είναι το άγαλμα της ελευθερίας, του οποίου το βάθρο γρανίτη ήταν crowdfunded αφού κατέστη σαφές ότι το Κογκρέσο των ΗΠΑ ή η πόλη της Νέας Υόρκης θα μπορούσε να βρει τα χρήματα. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η αγορά, ένας ιδιοκτήτης εφημερίδας το 1984 πραγματοποίησε μια εκστρατεία διάρκειας μισού έτους, η οποία συγκέντρωσε \$ 100.000 από 120.000 συνεισφέροντες.

Fast forward στο<sup>21ο</sup> αιώνα - όταν σε απευθείας σύνδεση πλατφόρμες, όπως Indigogo και μανιβέλα έχουν διαδώσει τη σύγχρονη μορφή του crowdfunding, όπου τα χρήματα για τα έργα και τα προϊόντα θα μπορούσε να είναι το πλήθος που χρηματοδοτούνται απευθείας σύνδεση ως εναλλακτική λύση στις παραδοσιακές επενδυτικές μηχανισμούς. Το δημοφιλές crowdfunding έχει εξελιχθεί ως υποτομέας του online crowdfunding, καθιστώντας τον τρόπο για τους πολίτες να αναπτύξουν και να χρηματοδοτήσουν τα δικά τους κοινοτικά έργα και υπηρεσίες. Οι πρωτοβουλίες δημοσίου πολίτη τείνουν να είναι μικρότερες και πιο τοπικές από εκείνες που χρηματοδοτούνται από τοπικές δημοτικές αρχές. Στον τομέα των μεταφορών, τα έργα πολιτοφυλακής έχουν επικεντρωθεί στο έργο βελτίωσης του δημόσιου τομέα.

Υπάρχουν τρεις γενικοί τύποι crowdfunding που είναι κατάλληλοι για το πολυσύχναστο πολιτικό κόμμα:

- Βασισμένο στην Δωρεά - Όπου οι χορηγοί έργων απλώς δωρίζουν χρήματα χωρίς να λαμβάνουν ανταμοιβές άμεσης ανταμοιβής.
- Βασισμένο στα έπαθλα - Τα χρήματα που αντλήθηκαν δεν επιστρέφονται στους δωρητές. Αντ' αυτού, η επιχείρηση τους απονέμει με ανταμοιβές. Ένα παράδειγμα είναι η γεφυρωμένη πεζογέφυρα Luchtsingel στο Ρότερνταμ, όπου τα ονόματα των δωρητών ήταν μόνιμα εγγεγραμμένα στη γέφυρα με αντάλλαγμα μια δωρεά τουλάχιστον 25 ευρώ.
- Οι Κοινοτικές Μετοχές - αποτελούν «μια μορφή αποσπώμενης μετοχής» όπου μπορείτε να αγοράσετε μετοχές για κοινοτικά έργα. Αυτός ο τύπος crowdfunding εκδίδεται συνήθως από κοινωνικές επιχειρήσεις, συνεταιριστικές και φιλανθρωπικές κοινωνίες, οι οποίες εφαρμόζουν αυστηρούς κανόνες και κάνουν χρήση κλειδαριών για την αποφυγή κερδοσκοπίας και ανατίμησης (Future Cities Catapult (FCC), 2017).

Άλλοι δυνατοί, αλλά όχι τόσο δημοφιλείς τύποι πολιτοφυλακής είναι τα μετοχικά κεφάλαια και τα έσοδα / κέρδος που μοιράζονται τις παραδοσιακές επενδύσεις και την αγορά χρεογράφων. Αυτές είναι λιγότερο δημοφιλείς μορφές crowdfunding όχι μόνο επειδή υπόκεινται σε αυστηρότερους οικονομικούς κανονισμούς αλλά και επειδή είναι κοινώς πεπεισμένη ότι οι κοινωνικές επιχειρήσεις δεν πρέπει να επιτρέπουν την οικονομική κερδοσκοπία και τους μετόχους.

## Match-χρηματοδότηση

Σε όλη την Ευρώπη, οι θεσμικές χρηματοδότες, ιδιαίτερα οι τοπικές αρχές, καθώς και ιδιωτικές φιλανθρωπικές οργανώσεις και επιχειρήσεις, αρχίζουν να συνεργαστεί με ορισμένες πλατφόρμες πολιτών crowdfunding να μπορέσει, να ενθαρρύνει, ακόμα και συν-χρηματοδότηση έργων αστικής crowdfunding. Αυτό συχνά επιτυγχάνεται μέσω ενός μηχανισμού που ονομάζεται «χρηματοδότηση με ταιριάξι», όπου οι αρχές και τα θεσμικά όργανα συμφωνούν να χρηματοδοτήσουν ένα ποσοστό ενός έργου. Τα θεσμικά όργανα συχνά θέτουν προκαθορισμένα κριτήρια για τη χρηματοδότηση ενός έργου. Επίσης, απαιτούν από έναν ιδιοκτήτη του σχεδίου να συγκεντρώσει ένα σημαντικό ποσό της χρηματοδότησης του σχεδίου από το πλήθος πριν από τη δέσμευση κεφαλαίων επιχορήγησης. Αυτού του είδους η συνεργασία είναι μια «ενδιαφέρουσα εξέλιξη του μοντέλου civic crowdfunding, που συνδυάζει τις ιδέες από κάτω προς τα πάνω και τις μικρές δωρεές από τους πολίτες, με την κορυφαία θεσμική χρηματοδότηση» (FCC, 2017).

## Η ελκυστικότητα του Crowdfunding

- Crowdfunding είναι κατάλληλο για έργα μικρής κλίμακας που έχουν κοινωνικό σκοπό και έχουν περιόδους μικρής διάρκειας όπου οι επιπτώσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν σχετικά γρήγορα.
- Παρέχει μια εναλλακτική λύση στους «άκαμπτους και πολύπλοκους μηχανισμούς δέσμευσης» που είναι σήμερα διαθέσιμοι στους πολίτες (Future Cities Catapult (FCC), 2017)
- Ενθαρρύνει την ενεργό συμμετοχή των πολιτών, η οποία δίνει στους πολίτες την αίσθηση της ιδιοκτησίας στα έργα τους και τους δημόσιους χώρους τους. Δημιουργεί επίσης νέες διεπαφές μεταξύ πολιτών, οργανισμών και δημόσιων αρχών. Αυτό βοηθά στην οικοδόμηση πιο ανθεκτικών και συνεκτικών κοινοτήτων.
- Τα προγράμματα Crowdfunded τείνουν να αντικατοπτρίζουν τις αξίες και τη ζήτηση της κοινότητας και όχι μόνο τα συμφέροντα συγκεκριμένων κοινοτικών ομάδων ή τοπικών πολιτικών.
- (Miglietta, Angelo, Parisi, Emanuele, Pessione, Matteo, Servato, 2013)
- Επειδή οι τοπικές αρχές συχνά περιορίζονται όσον αφορά τους τύπους έργων που μπορούν να χρηματοδοτήσουν, το πολωνικό crowdfunding ανοίγει νέες δυνατότητες.
- Τα οικονομικά οφέλη από τη συγκέντρωση πολιτών είναι συχνά η πιο δελεαστική πτυχή αυτού του μηχανισμού χρηματοδότησης. Ωστόσο, υπάρχουν σημαντικά κοινωνικά οφέλη, συμπεριλαμβανομένης της αυξημένης εμπλοκής της κοινότητας και της βελτίωσης της ψυχικής υγείας, που συχνά γίνονται τόσο σημαντικά όσο τα οικονομικά οφέλη (Future Cities Catapult (FCC), 2017)

Επειδή οι πολίτες συχνά έχουν την επιθυμία για μεγαλύτερη συμμετοχή στη διαδικασία σχεδιασμού μεγαλύτερη συμμετοχή στην κατανομή του προϋπολογισμού και τη λήψη αποφάσεων), το πολυσύχναστο πολιτικό έχει τη δυνατότητα να μετασχηματίσει τη συμμετοχή των πολιτών και να αμφισβητήσει το status quo της διαφάνειας και της δημοκρατίας στην τοπική κυβέρνηση. Το Crowdfunding επιτρέπει στους πολίτες να συμμετέχουν πιο ενεργά στον προγραμματισμό των κοινοτήτων τους, δίνοντάς τους τη δυνατότητα να οδηγούν και / ή να συμμετέχουν σε έργα που αντικατοπτρίζουν τα δικά τους οράματα και αξίες (FCC, 2017). Το Civic Crowdfunding μπορεί να δημιουργήσει νέες διεπαφές και εταιρικές σχέσεις μεταξύ πολιτών, κοινοτήτων, επιχειρήσεων και δημόσιων αρχών - σχέσεις που ενδέχεται να μην υπάρχουν στο πλαίσιο του σημερινού συστήματος κατανομής και λήψης αποφάσεων από την κορυφή προς τα κάτω. Εάν οι κυβερνήσεις συνεργαστούν στενά για την παρακολούθηση και τη ρύθμιση των έργων και των πλατφόρμων, μπορούν να ενθαρρύνουν ορισμένα έργα μέσω θεματικών επιχορηγήσεων ή μπορούν να αξιοποιήσουν κεφάλαια για να συμβάλουν σε μεγαλύτερα έργα υποδομής.

## Προκλήσεις & Κίνδυνοι

- Οι κριτικοί μπορούν να υποστηρίξουν ότι τα συμβούλια θα μειώσουν τις δημόσιες δαπάνες για δημόσιους χώρους και κοινοτικά έργα ως αποτέλεσμα της αυξημένης δραστηριότητας crowdfunding. Αυτό προκαλεί ιδιαίτερη ανησυχία για τις κοινότητες με λιγότερους πόρους, οι οποίοι στερούνται το κεφάλαιο, το χρόνο και την κινητοποίηση για να αναλάβουν πρωτοβουλίες για τη συγκέντρωση χρημάτων.
- Τα προγράμματα Crowdfunding συχνά βασίζονται σε μεγάλες συνεισφορές επιχειρήσεων ή ιδρυμάτων. Αυτό όμως δεν αποδυναμώνει απαραίτητα το μοντέλο - ο ενθουσιασμός από πολλές μικρότερες συνεισφορές μπορεί να οδηγήσει σε γενναιοδωρία από τους μεγαλύτερους δωρητές (The Economist, 2013) Το
- Crowdfunding πρέπει να λειτουργεί εντός του νομικού πλαισίου των εθνικών και τοπικών κυβερνήσεων. Αυτό μπορεί να απαιτήσει ισχυρή συνεργασία μεταξύ διαφόρων διοικητικών οργάνων και στρατηγική ευθυγράμμιση των στόχων (Miglietta et al., 2013).
- Οι τοπικές κυβερνήσεις που ταιριάζουν με τα μέσα μέσω των πολιτικών πλατφόρμων πολλαπλών χρήσεων πρέπει να διασφαλίσουν ότι οι ίδιες οι πλατφόρμες είναι νόμιμες και έχουν τους κατάλληλους ελέγχους. Διαφορετικά, το crowdfunding ενδέχεται να μην συμμορφώνεται με τα πρότυπα διαφάνειας και απόδοσης.
- Δεδομένου ότι πρόκειται για νέο μηχανισμό χρηματοδότησης, υπάρχει έλλειψη γνώσεων σχετικά με το crowdfunding και τον καλύτερο τρόπο χρησιμοποίησής του τόσο από το ευρύ κοινό όσο και από την κυβέρνηση.
- Δεν είναι ακόμη κατάλληλη για τη χρηματοδότηση μακροπρόθεσμων προγραμμάτων ή μεγάλων υποδομών που απαιτούν μεγάλα κεφάλαια. Ωστόσο, στο μέλλον, οι κυβερνήσεις μπορούν να βρουν νέους και δημιουργικούς τρόπους να χρησιμοποιήσουν το crowdfunding για να συμπληρώσουν μεγαλύτερα έργα.

## Ιστορικό

Online Civic Crowdfunding είναι ένας σχετικά νέος μηχανισμός χρηματοδότησης, οπότε βρίσκεται στα αρχικά στάδια ανάπτυξης, με μόνο λίγες λεπτομερείς περιπτώσιολογικές μελέτες διαθέσιμες επί του παρόντος. Ωστόσο, η αγορά αναπτύσσεται ραγδαία στην Ευρώπη, με τις δημοτικές αρχές μεσαίων και μεγάλων πόλεων στο Ηνωμένο Βασίλειο να οδηγούν το δρόμο.

Στον τομέα των μεταφορών, τα περισσότερα παραδείγματα πλατφόρμων πολιτοφυλακής περιλαμβάνουν δημόσιες βελτιώσεις, όπως νέους διαδρόμους, πλατείες και δημόσιους κήπους, αντί για μεγάλα έργα υποδομής μεταφορών.

## Μελέτη περίπτωσης: Spacehive, UK

Spacehive είναι μια δικτυακή πύλη δημοφιλούς crowdfunding που βασίζεται σε δωρεές, η οποία «συνεργάζεται με ανθρώπους, εταιρείες και συμβούλια για την οικοδόμηση ενός οικοσυστήματος χρηματοδότησης» για κοινοτικά έργα που αφορούν συγκεκριμένα δημόσιο και κοινοτικό χώρο στο δομημένο περιβάλλον (Spacehive, 2017).

Το Spacehive παρέχει τις υπηρεσίες λογισμικού για crowdfunding παράλληλα με την καθοδήγηση και την υποστήριξη τόσο των ιδιοκτητών έργων, των κοινοτικών οργανώσεων και των κυβερνήσεων. Οι δημιουργοί έργων χρησιμοποιούν την πλατφόρμα Spacehive για να αναπτύξουν τα κοινοτικά τους σχέδια έργων, να δημιουργήσουν υποστήριξη στην κοινότητα και να συλλέξουν χρηματοδότηση από το πλήθος. Εν τω μεταξύ, συμβούλια, ιδρύματα και άλλοι οργανισμοί μπορούν να προσφέρουν επιχορηγήσεις στη Spacehive για να ταιριάζουν με τα έργα που πληρούν ορισμένα κριτήρια ή να ευθυγραμμίζονται με στρατηγικούς στόχους.

Τα μεγαλύτερα προγράμματα διασκορπισμού του Spacehive συνήθως «αποσκοπούν στην ανανέωση, αποκατάσταση ή επαναχρησιμοποίηση των υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών» (Spacehive, 2017).

## Πώς λειτουργεί η πλατφόρμα

Κάθε έργο Spacehive απαιτεί έναν υπεύθυνο του έργου και έναν υπεύθυνο έργου. Η εργασία ο ηγέτης δημιουργεί ένα προφίλ έργου στην ιστοσελίδα όπου αναπτύσσει ένα επιχειρηματικό σχέδιο και ένα σχέδιο διαχείρισης έργου. Το διαδικτυακό προφίλ έργου γίνεται στη συνέχεια η πλατφόρμα όπου το έργο τελικά διατίθεται στο εμπόριο στο κοινό και όπου συλλέγονται δωρεές και χορηγούνται επιχορηγήσεις.

Προκειμένου να λάβει κεφάλαια και να εξασφαλίσει την επιτυχή υλοποίηση του έργου, κάθε έργο καλείται να αποδείξει την αρμοδιότητα του υπεύθυνου του έργου, να δημιουργήσει ένα ταμείο έκτακτης ανάγκης και να αποδείξει ότι οι εκτιμήσεις χρηματοδότησης είναι κατάλληλες. Το Spacehive έχει διεξοδική διαδικασία επαλήθευσης από τρίτους, όπου το οικονομικό σχέδιο ελέγχεται ως προς τη σκοπιμότητα. Αυτή η διαδικασία αυξάνει την εμπιστοσύνη και τελικά λειτουργεί ως έλεγχος ποιότητας που παρέχει διαβεβαίωση στο πλήθος, σε άλλους χορηγούς βοήθειας και σε παρόχους επιχορηγήσεων. Η Spacehive ζητά επίσης από τους ηγέτες του έργου να αναζητήσουν οικονομική υποστήριξη από φιλανθρωπικούς ή εμπορικούς συλλόγους, για να επαληθεύσουν ότι η επιχείρηση έχει ισχυρή υποστήριξη και είναι επωφελής για την κοινότητα (Economist, 2013).

Το Spacehive απαιτεί από κάθε έργο να θέσει έναν στόχο για χρηματοδότηση βάσει αυτού του σχεδίου χρηματοδότησης και της διαδικασίας επαλήθευσης. Η καμπάνια μπορεί να συγκεντρώσει το δηλωμένο ποσό και όχι περισσότερα. Μόλις ο ηγέτης του έργου πετύχει τον στόχο του, η καμπάνια σταματά - αυτή είναι γνωστή ως προσέγγιση "όλα ή τίποτα".

Συμβούλια, παραγωγοί επιχορηγήσεων και εταιρείες μπορούν να συνεργαστούν με το Spacehive για να χρηματοδοτήσουν έργα και να συνεργαστούν με άλλους ανθρώπους και άλλους οργανισμούς. Το Spacehive διαθέτει μια πλατφόρμα «επιχορηγήσεων», όπου οι οργανισμοί αυτοί δημοσιεύουν τις επιχορηγήσεις τους με λεπτομέρειες και συγκεκριμένες παραμέτρους. Το Spacehive αυτοματοποιεί τη διαδικασία εύρεσης αντιστοιχιών για αυτές τις επιχορηγήσεις με βάση τα κοινοτικά έργα που έχουν μεταφερθεί στο διαδίκτυο. Αυτή η λειτουργικότητα είναι προσαρμόσιμη - έτσι οι οργανώσεις μπορούν να υποβάλλουν ερωτήσεις για να χρηματοδοτήσουν τους αιτούντες και να διασφαλίσουν ότι το θέμα τους ταιριάζει με το θέμα του έργου. Αυτή η λειτουργικότητα έχει επίσης ενσωματωμένη αναφορά στις επιπτώσεις, η οποία οδηγεί σε έργα υψηλότερου αντίκτυπου και μειωμένο διοικητικό κόστος για τις τοπικές αρχές.

Το Spacehive έχει επίσης πρωτοστατήσει: Οι «κινήσεις» (εκστρατείες που εκτελούνται σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή ή έχουν παρόμοιο θέμα) συγκεντρώνονται σε μια κοινή πλατφόρμα (Spacehive, 2017). Οι κινήσεις μπορούν να δημιουργηθούν από τοπικές αρχές και κοινοτικές οργανώσεις για την οικοδόμηση ισχυρών συνασπισμών γύρω από διάφορα έργα. Αυτό συμβάλλει στην αύξηση του συνολικού αντίκτυπου των μεμονωμένων έργων, στην οικοδόμηση ισχυρότερων δικτύων και βοηθά τους εκκινητές των έργων να αξιοποιήσουν υπάρχοντες πόρους. Τα μεγαλύτερα κινήματα του Spacehive περιλαμβάνουν το Πιλοτικό Πρόγραμμα Civic Crowdfunding του Δήμαρχου του Λονδίνου και το «Μάντσεστερ» μας, τα οποία είναι γεμάτα από πρωτοβουλίες αναγέννησης υπό την καθοδήγηση των δήμων και των δύο πόλεων.

## Πρόγραμμα Civic Crowdfunding των δημάρχων

Το πρόγραμμα Civic Crowdfunding του Δημάρχου ενθαρρύνει - με αυστηρή εποπτεία - τους Λονδρέζους να προτείνουν ιδέες έργων αναγέννησης στο Spacehive. Η πρόθεση αυτών των έργων

crowdfunding είναι να συμπληρώσουν τις συνεχιζόμενες προσπάθειες αναγέννησης στην πόλη και όχι να τις αντικαταστήσουν. Το πρόγραμμα αυτό είναι η πρώτη πρωτοβουλία που διεξάγεται από έναν δήμαρχο μιας μεγάλης ευρωπαϊκής πόλης για τη χρηματοδότηση έργων κοινότητας μέσω μιας κεντρικής πλατφόρμας crowdfunding (Future Cities Catapult (FCC), 2017) ΣΤ. Η πρωτοβουλία αυτή διοικείται από την ομάδα αναγέννησης του Δήμαρχου (GLA) σε στενή συνεργασία με τους δυνητικούς και τρέχοντες ηγέτες των έργων και το Spacehive. Μέχρι στιγμής έχουν γίνει δύο γύροι χρηματοδότησης, ενώ ο Δήμαρχος έχει ήδη υποστηρίξει 57 έργα σε ολόκληρη την πρωτεύουσα ύψους £ 800.000 από τον Σεπτέμβριο του 2017 (Spacehive, Τα υποστηριζόμενα έργα ήταν ποικίλα, από τις κοινοτικές αγορές, τους δημόσιους κήπους έως τις μεγαλύτερες πρωτοβουλίες όπως η γραμμή άνθρακα Peckham, ένα νέο γραμμικό πάρκο που θα χρησιμοποιήσει μια παλιά υπερυψωμένη σιδηροδρομική γραμμή στο νότιο Λονδίνο (Peckham Coal Line, 2017).

Η έγκαιρη έρευνα για τον πιλότο από την Αρχή του Μεγάλου Λονδίνου αποκάλυψε θετικά αποτελέσματα που ξεπερνούν τα αρχικά οικονομικά οφέλη: «πολλές θετικές κοινωνικές επιπτώσεις, από την αυξημένη αίσθηση της υπερωφάνειας των πολιτών και της τοπικής οικειοποίησης στις κοινότητες, στις νέες δεξιότητες, γνώσεις και εμπειρία που αποκτήθηκε μέσω της ευκαιρικής συμμετοχής στη διαδικασία βελτίωσης των πολιτών. Οι τοπικές ομάδες που συναντώνται για να προτείνουν ιδέες επέτρεψαν την άνθηση νέων σχέσεων και συνδέσεων, συμβάλλοντας στην οικοδόμηση ισχυρότερων κοινοτήτων» (Spacehive, 2017α).

## Οφέλη από το Spacehive

- Η πλατφόρμα παρέχει όχι μόνο το λογισμικό αλλά τις ισχυρές υπηρεσίες υποστήριξης. Η Spacehive εργάζεται σε στενή συνεργασία με τους διευθυντές έργων και τους κυβερνητικούς αξιωματούχους για να εξασφαλίσει την επιτυχή υλοποίηση του έργου. Αυτό αυξάνει την εμπιστοσύνη τόσο των μικροχρηματοδοτών όσο και των φορέων χορήγησης επιχορηγήσεων. Η Spacehive έχει επίσης διευκολύνει τις κυβερνήσεις να συντονίζουν και να παρακολουθούν την πρόοδο των συνεχιζόμενων έργων μέσω μιας ενιαίας πλατφόρμας.
- Η ικανότητα των τοπικών κυβερνήσεων να δημιουργούν «κινήσεις» μπορεί να αυξήσει το συντονισμό και τη συνεργασία μεταξύ των σχεδίων και να αυξήσει τον ενθουσιασμό και την έκθεση για πρωτοβουλίες.
- Με την υποστήριξη έργων που έχουν ήδη λάβει έναν στόχο crowdfunding, οι κυβερνήσεις μπορούν να εξασφαλίσουν ότι υποστηρίζουν προγράμματα που είναι ήδη δημοφιλή μέσα στην κοινότητα.
- Ακόμη και αν ένα έργο αποτύχει να λάβει χρηματοδότηση, τα δίκτυα μιας κοινότητας που δημιουργούνται εξακολουθούν να είναι πολύτιμα και μπορούν να οδηγήσουν σε μελλοντικές πρωτοβουλίες.
- Υπάρχουν ενδείξεις πολλών επιπτώσεων στην ευημερία, ιδίως όσον αφορά την ψυχική υγεία, οι οποίες προήλθαν από τις πολιτικές δραστηριότητες που συνδέονται με την πρωτοβουλία crowdfunding του Δήμαρχου του Λονδίνου για το Spacehive. Αν και δεν έχει πραγματοποιηθεί ποσοτική ανάλυση, οι ποιοτικές συνεντεύξεις με τους συμμετέχοντες στο πρόγραμμα αποκάλυψαν αυξημένη εμπλοκή της κοινότητας, ευτυχία και νέες σχέσεις που συνέβαλαν στη βελτίωση της ψυχικής υγείας (Warbis, 2016).
- Η πλατφόρμα συνέβαλε στην εξοικείωση των ανθρώπων με τη βρετανική διαδικασία προγραμματισμού και οδήγησε τη σχετική ικανότητα και την ανάπτυξη δεξιοτήτων για τους συμμετέχοντες συμμετέχοντες.
- Το Spacehive έχει δελεάσει έναν νεότερο δημογραφικό από εκείνους που παραδοσιακά ασχολούνται με τη διαδικασία σχεδιασμού.
- Βοηθάει στη μείωση των διοικητικών δαπανών για τις αρχές, καθώς το Spacehive διαθέτει ενσωματωμένες δυνατότητες αναφοράς και παρακολούθησης έργου.

## Μειονεκτήματα

- Η προσέγγιση "All-or-nothing" στο Spacehive έχει οδηγήσει σε αναφορές εκδηλώσεων αγωνιστών στο έργο του Λονδίνου, που προκαλούν έντονο άγχος και άγχος, ιδιαίτερα κατά τη φάση συγκέντρωσης χρημάτων (Warbis, 2016).
- Τα έργα απαιτούν μεγάλη ζήτηση σε χρόνο και πόρους από τους ιδιοκτήτες του έργου.
- Η εξάρτηση της πλατφόρμας από την «κεφαλαιακή ψηφοφορία» ή η προβολή υποστήριξης για ένα έργο μέσω χρηματικών δωρεών σημαίνει ότι τα επιτυχημένα έργα τείνουν να προέρχονται από πλουσιότερες περιοχές.
- Το ζήτημα της πολυμορφίας: Γενικά, φτάνοντας στον κάπως ομοιογενή πληθυσμό νέων και μορφωμένων αστιτών.
- Η πλατφόρμα πολιτών crowdfunding είναι σχετικά νέα, οπότε είναι δύσκολο να μετρηθεί η επιτυχία αυτών των έργων μακροπρόθεσμα. Επιπλέον, είναι δύσκολο να ποσοτικοποιηθούν οι μυριάδες κοινωνικά οφέλη των έργων πολιτοφυλακής.

## Ο Μηχανισμός Χρηματοδότησης και οι μικρές-μεσαίες πόλεις

### Σημασία για τις μικρές-μεσαίες πόλεις

Είναι σημαντικοί για τους δήμους SM, καθώς θα βοηθούσαν να συμπληρώσουν πιο παραδοσιακούς μηχανισμούς χρηματοδότησης για τις υποδομές και να χαράξουν νέες σχέσεις μεταξύ των πολιτών και των κυβερνήσεων τους στο σύστημα σχεδιασμού. Παρόλο που η χρηματοδότηση από τους πολίτες δεν αποτελεί κατάλληλο εργαλείο για τις μεγάλες υποδομές και υπηρεσίες μεταφορών, είναι ιδιαίτερα κατάλληλη για βελτιώσεις στο δημόσιο τομέα, πρωτοβουλίες πεζοπορίας και ποδηλασίας, δηλαδή σχέδια βιώσιμης κινητικότητας που έχουν μεγαλύτερο κοινωνικό σκοπό για τη βελτίωση της κοινωνικής συνοχής χτισμένο περιβάλλον. Οι μικρές-μεσαίες πόλεις μπορούν να χρησιμοποιήσουν το crowdfunding για να αξιοποιήσουν το ταλέντο και τους πόρους των πολιτών τους και επίσης να το χρησιμοποιήσουν ως «μηχανισμό επικύρωσης» για την υποστήριξη έργων που έχουν ήδη αποδεδειγμένη οικονομική σκοπιμότητα και δημοτικότητα. Ως εκ τούτου, τα σχέδια δημοσίων κέντρων είναι σχετικά χαμηλού κινδύνου, καθώς οι δήμοι μπορούν να υποστηρίξουν έργα που δεν βασίζονται στο χρέος και μπορούν να παραδοθούν σε σχετικά σύντομα χρονικά διαστήματα.

Παρόλο που οι περισσότερες από τις πρόσφατες επιτυχίες σε εκστρατείες πολιτικού πολέμου έχουν συμβεί σε μεσαίες έως μεγαλύτερες ευρωπαϊκές πόλεις, υπάρχουν ενδείξεις ότι αυτό το μοντέλο είναι κλιμακωτό και γίνεται όλο και πιο δημοφιλές στις μικρές-μεσαίες πόλεις. Ωστόσο, η πιο δύσκολη πτυχή για τις μικρές-μεσαίες πόλεις θα είναι η δημιουργία ικανοτήτων στο εσωτερικό της κυβέρνησης και η συμμετοχή των τοπικών πολιτών, καθώς και η εξεύρεση κατάλληλης πλατφόρμας που προσφέρει ισχυρές υπηρεσίες υποστήριξης και επιτρέπει στενή συνεργασία με την κυβέρνηση.

### Κατευθυντήριες γραμμές για την υλοποίηση

- Οι Δήμοι πρέπει να βρουν τις κατάλληλες διαδικτυακές πλατφόρμες για να παρέχουν «χρηματοδότηση αγώνων» σε έργα δημοσίου πολίτη. Εάν δεν υπάρχει τέτοια πλατφόρμα σε μια χώρα, ίσως δημιουργηθούν επιχορηγήσεις καινοτομίας για να προσελκύσουν μια τοπική κοινωνική επιχείρηση ή εταιρεία λογισμικού για να δημιουργήσουν μια τέτοια πλατφόρμα. Μια καλή πλατφόρμα θα συμβάλει στη μείωση των διοικητικών δαπανών για τις αρχές και θα παράσχει ισχυρές υπηρεσίες υποστήριξης στους ιδιοκτήτες έργων και στους φορείς επιχορήγησης.
- Το δημογραφικό κίνημα απαιτεί στενή εποπτεία από την κυβέρνηση και, ανάλογα με τον τύπο του crowdfunding, μπορεί να απαιτήσει εξ ολοκλήρου νέα ρύθμιση. Τα εθνικά, περιφερειακά και τοπικά νομικά πλαίσια θα πρέπει να ληφθούν υπόψη πριν ληφθούν υπόψη οι πρωτοβουλίες για τη συγκέντρωση χρημάτων.
- Η εκκίνηση των πρωτοβουλιών πολιτοφυλακής σε επίπεδο κυβερνήσεων θα μπορούσε να απαιτήσει την ανάπτυξη εσωτερικών ικανοτήτων και την άρση των γραφειοκρατικών φραγμών.
- Το Crowdfunding απαιτεί τον καθορισμό κοινών αποτελεσμάτων, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κυβερνητικές αρχές, οι πλατφόρμες πολλαπλών χρηστών και οι συμμετέχοντες στο έργο ευθυγραμμίζονται και εργάζονται για έναν παρόμοιο, πρωταρχικό στόχο.

- Η δημιουργία «κινήσεων» όπως η πρωτοβουλία Civic Crowdfunding του Δημάρχου του Λονδίνου, η οποία επικεντρώνεται στην αναγέννηση της γειτονιάς, είναι ένας χρήσιμος τρόπος για την οικοδόμηση κοινοτήτων γύρω από διάφορα έργα και τον καθορισμό κοινών στόχων. Αυτό συμβάλλει στη μεγιστοποίηση του κοινωνικού αντίκτυπου των μεμονωμένων έργων. Οι μικρές-μεσαίες πόλεις που είναι καινούργιες για το crowdfunding θα μπορούσαν να οργανώσουν ένα μικρό, πιλοτικό «Κίνημα» για να μετρήσουν την κοινή γνώμη.
- Οι κυβερνήσεις θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι οι περιθωριοποιημένες ομάδες λαμβάνουν επιπλέον στήριξη και δέσμευση προκειμένου να αποφευχθεί η ομογενοποίηση και η κυριαρχία των πλουσιότερων κοινοτήτων. Αυτό μπορεί να απαιτεί την παροχή στοχευμένης χρηματοδοτικής στήριξης.
- Οι πόλεις των χωρών της Μεσογείου πρέπει να προσεγγίσουν το Civil Crowdfunding ως ευκαιρία για να ενθαρρύνουν την ενεργό συμμετοχή και να αντισταθμίσουν τις πρωτοβουλίες οικονομικής εξυγίανσης, αλλά δεν πρέπει να το χρησιμοποιήσουν ως δικαιολογία για την πλήρη περικοπή της χρηματοδότησης. Αντ' αυτού, πρέπει να τονιστεί ότι το crowdfunding συμβάλλει στην αποτελεσματικότερη χρήση των σημερινών κεφαλαίων και έχει ευρύτερα οφέλη, όπως η βελτίωση της ψυχικής υγείας.

## Περίληψη

Το Civic Crowdfunding συνδυάζει τη συγκέντρωση και τη μικροχρηματοδότηση για τη δημιουργία εκστρατειών για έργα που εστιάζουν στον κοινωνικό αντίκτυπο στο δημόσιο χώρο των συνοικιών. Αυτός ο τύπος χρηματοδότησης τονίζει την κοινωνική πτυχή της βιωσιμότητας (περισσότερο από την περιβαλλοντική και οικονομική βιωσιμότητα), καθώς οι συνέπειες αυτού του μηχανισμού χρηματοδότησης υπερβαίνουν απλώς τη συγκέντρωση κεφαλαίων. Οι επιτυχείς εκστρατείες και κινητοποιήσεις σε κοινό επίπεδο έχουν αποδείξει την αύξηση της ευημερίας και της ψυχικής υγείας των συμμετεχόντων στο έργο, την οικοδόμηση δικτύων μεταξύ πολιτών και μεταξύ των πολιτών και των κυβερνήσεων, την αυξημένη δέσμευση και κατανόηση του συστήματος σχεδιασμού και την ανάπτυξη ικανοτήτων και ικανοτήτων των πολιτών. Δεδομένου ότι οι τοπικές αρχές συχνά περιορίζονται όσον αφορά τα είδη των έργων που μπορούν να χρηματοδοτήσουν, το πολωνικό crowdfunding μπορεί επίσης να ανοίξει νέες δυνατότητες.

Οι επικριτές μπορούν να υποστηρίξουν ότι το Crowdfunding αποτελεί ένδειξη περαιτέρω ανατροπής του κράτους, αλλά το πιλοτικό πρόγραμμα της Αρχής της Μεγάλης Περιοχής του Λονδίνου έδειξε ότι «ένας νέος και όχι μειωμένος ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης είναι χαραγμένος ... επικεντρωμένος γύρω από τη διευκόλυνση και την προστασία της ισότητας και ενσωμάτωση μέσα σε ένα ευρύτερο πλαίσιο εναλλακτικών χρηματοοικονομικών και προσανατολισμένων στην αγορά προσεγγίσεων σε αναπτυξιακά έργα »(Warbis, 2016). Η στενή εμπλοκή της κυβέρνησης φαίνεται να είναι μια κρίσιμη πτυχή του πολυσυλλεκτικού πολίτη, ιδίως προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμετοχή των απαλλαγμένων από δικαιοσύνη ομάδων σε υποβαθμισμένες περιοχές και να υπάρξει ολιστική και στρατηγική σκέψη για τα σχέδια για το crowdfunding. Οι στενές συνεργασίες και η διαφάνεια μεταξύ των διαδικτυακών πλατφορμών, των κυβερνητικών οργανώσεων και των πολιτών είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχή υλοποίηση αυτών των σχεδίων και προγραμμάτων.

Το μοντέλο Civic Crowdfunding είναι πλήρως κλιμακωτό στις μικρές-μεσαίες πόλεις και σε χώρες όπως οι πόλεις της Μεγάλης Βρετανίας παρακολουθούν τώρα αυτή την τάση. Η μεγαλύτερη πρόκληση θα είναι η οικοδόμηση ικανοτήτων και η εξεύρεση μιας καλής πλατφόρμας για τη συγκέντρωση χρημάτων, η οποία μπορεί να απαιτεί επιχορηγήσεις καινοτομίας, ρυθμιστικές αλλαγές και ισχυρή υποστήριξη από τις εθνικές κυβερνήσεις για την εφαρμογή τους. Επιπλέον, το μερίδιο της γνώσης μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών θα είναι πολύτιμο για να μάθει από τα λάθη του παρελθόντος και να οικοδομήσει ισχυρές συμπράξεις.

## Περισσότερες πληροφορίες / αναφορές / σύνδεσμοι



- I. [Civic Crowdfunding: Οδηγός για τις Τοπικές Αρχές](#) (Future Cities Catapult (FCC), 2017)
- II. [Έκθεση του GLA: Κατανόηση των κοινωνικών επιπτώσεων του Προγράμματος του Δημάρχου Crowdfunding](#)(Warbis, 2016)
- III. [Βίντεο: Πώς να δημιουργήσετε μια επιτυχημένη εκστρατεία Crowdfunding με το Spacehive](#) , 2017b)
- IV. [Webinar από το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Crowdfunding](#): Χρηματοδότηση συναντήσεων, όταν τα Δημόσια Ιδρύματα συναντώνται με το Crowdfunding (Ευρωπαϊκό Δίκτυο Crowdfunding (ECN), 2017)
- V. [Έκθεση Εναλλακτικής Βιομηχανίας του 2015 στο Ηνωμένο Βασίλειο](#) (Zhang, Johanathan Garvey, 2016)
- VI. [Peckham Coal Line website](#) - Υψηλής γραμμής project crowdfunding στο Λονδίνο
- VII. Άλλες υπάρχουσες πλατφόρμες παρόμοιες με το Spacehive περιλαμβάνουν το [Neighbor.ly](#) και το [Citizinvestor](#).
- VIII. [Τακτικός πολεοδομικός τομέας: βραχυπρόθεσμη δράση για τη μακροπρόθεσμη αλλαγή](#) (βιβλίο) (Lydon, Mike, Garcia, 2015)

## Αναφορές

- Ευρωπαϊκό Δίκτυο Crowdfunding (ECN). (2017). Webinar: Χρηματοδότηση με ταίριασμα: όταν οι δημόσιοι οργανισμοί συναντούν το crowdfunding. Ανακτήθηκε στις 31 Αυγούστου 2017, από <http://eurocrowd.org/2017/02/23/webinar-match-funding-public-institutions-meet-crowdfunding/>
- Καταπέλτες για τις μελλοντικές πόλεις (FCC). (2017). *Civic Crowdfunding - ένας οδηγός για τις τοπικές αρχές*. Λονδίνο. Ανακτήθηκε από το <http://futurecities.catapult.org.uk/2017/03/31/crowdfunding-become-de-facto-funding-method-councils/>
- Lydon, Mike; Garcia, A. (2015). *Τακτικός πολεωνισμός: Βραχυπρόθεσμη δράση για μακροπρόθεσμη αλλαγή*. Ουάσιγκτον, DC: Island Press.
- Miglietta, Angelo. Παρίσι, Εμανουέλε. Pessione, Matteo; Servato, F. (2013). *CrowFunding και τοπικές κυβερνήσεις: μια οικονομική ευκαιρία για μια νέα σύνδεση με τους πολίτες. 16ο Συνέδριο Toulon-Verona "Αριστείας στις Υπηρεσίες."*
- Γραμμή άνθρακα Peckham. (2017). Αρχική σελίδα. Ανακτήθηκε στις 13 Σεπτεμβρίου 2017, από το <http://www.peckhamcoalline.org/>
- Spacehive. (2017c). Πώς ο δήμαρχος του Λονδίνου είναι using Spacehive να βρει και να υποστηρίξει τις μεγάλες νέες ιδέες πολιτών. Ανακτήθηκε στις 13 Σεπτεμβρίου 2017 από <https://about.spacehive.com/case-studies/mayor-of-london/>
- Spacehive. (2017b). Πώς να δημιουργήσετε μια επιτυχημένη καμπάνια Crowdfunding με το Spacehive. Ηνωμένο Βασίλειο. Ανακτήθηκε από τη διεύθυνση <https://www.youtube.com/watch?v=wMNn2vL-Ofs&feature=youtu.be>
- The Economist. (2013, Μάιος). Τεράστιο έδαφος: Οι σε απευθείας σύνδεση νεοσύστατες επιχειρήσεις συγκεντρώνουν τους πολίτες για να ανανεώσουν τις γειτονιές τους. Ανακτήθηκε από το <https://www.economist.com/news/international/21578039-online-start-ups-are-rallying-citizens-revamp-their-neighbourhoods-breaking-ground>
- Warbis, M. (2016). *Κατανόηση των κοινωνικών επιπτώσεων του Προγράμματος Crowdfunding του Δημάρχου: ποιοτική αναδρομή για τους γύρους 1 και 2*. Λονδίνο. Ανακτήθηκε από το

<https://data.london.gov.uk/dataset/mayor-s-crowdfunding-programme-social-impacts/resource/797ad009-48ad-4c37-a590-cd5da9a26729>

Zhang, Bryan; Braeck, Peter; Ziegler, Tania; Bone, Johanathan; Garvey, K. (2016). *Ορίζοντας τα όρια: Έκθεση εναλλακτικής οικονομικής βιομηχανίας του Ηνωμένου Βασιλείου το 2015*. Cambridge, Ηνωμένο Βασίλειο. Ανακτήθηκε από τη διεύθυνση [http://www.nesta.org.uk/sites/default/files/pushing\\_boundaries\\_0.pdf](http://www.nesta.org.uk/sites/default/files/pushing_boundaries_0.pdf)

# Παράρτημα Γ4 - Χαρτοσήμο φόρου ακίνητης περιουσίας (Stamp Duty Land Tax SDLT)

## Χαρακτηριστικά

- Το χαρτόσημο φόρου ακίνητης περιουσίας εφαρμόζεται από την κυβέρνηση και καταβάλλεται από τον νέο ιδιοκτήτη των περισσότερων ιδιότητες πάνω από μια συγκεκριμένη τιμή όταν αγοράζεται το ακίνητο.
- Ο Φόρος Σφραγίδας Φόρου Σφραγίδων είναι μια μορφή σύλληψης αξίας, καθώς καταγράφει την αυξημένη αξία των ακινήτων που προκαλείται από τη νέα υποδομή στην περιοχή. Εκείνοι που επωφελούνται περισσότερο από τη βελτίωση της υποδομής πληρώνουν γι 'αυτό.
- Ο Φόρος Στεγαστικών Δανείων μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη χρηματοδότηση της υποδομής μεταφορών στην περιοχή.

## Σύντομη περιγραφή

Το χαρτόσημο φόρου ακίνητης περιουσίας επί των σφραγίδων καταβάλλεται στην κυβέρνηση από τον νέο ιδιοκτήτη στα περισσότερα ακίνητα πάνω από μια ορισμένη αξία όταν αγοράζεται το ακίνητο (Transport for London, 2017). Ένα ορισμένο ποσοστό των εσόδων που προέρχονται από το φόρο ακίνητης περιουσίας θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τη χρηματοδότηση νέων συστημάτων μεταφορών και κινητικότητας εντός της λεκάνης απορροής, μέσω μιας έννοιας «σύλληψη αξίας γης». Λόγω των αποδείξεων βελτίωσης της υποδομής των μεταφορών που συμβάλλουν στην αύξηση των αξιών των ακινήτων, η θεωρία είναι ότι αυτοί οι τύποι φόρων θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση των βελτιώσεων στην υποδομή μεταφορών, οι οποίες διεγείρουν αυτή την αύξηση των τιμών των ακινήτων. Οι βελτιώσεις στις μεταφορές που χρηματοδοτούνται μέσω αυτού του μηχανισμού ενδέχεται να περιλαμβάνουν πρόσθετες υπηρεσίες, κατασκευή υποδομών ή επιδοτήσεις ναύλων. Αυτή η μέθοδος χρηματοδότησης επιτρέπει στην κυβέρνηση να ανακυκλώνει μερικά από αυτά τα απροσδόκητα κέρδη στην αξία των ακινήτων τα οποία προς το παρόν ωφελούν μόνο τους ιδιοκτήτες γης (Sintropher, 2015).

## Ιστορικό

Υπάρχει σημαντική έρευνα που υποστηρίζει την ιδέα ότι τα συστήματα μεταφορών μεταφράζονται σε υψηλότερες τιμές γης. Αυτό υποστηρίζεται από στοιχεία από την Nationwide Building Society, η οποία υποδηλώνει ότι οι ιδιότητες εντός συγκεκριμένης ακτίνας των υπόγειων σταθμών του Λονδίνου κατέχουν υψηλότερες αξίες ακινήτων (Transport for London, 2017). Επί του παρόντος, ο φορολογικός συντελεστής σφραγίδων είναι κατά μέσο όρο 3 τοις εκατό της αξίας ενός ακινήτου κατά την αγορά του, αν και αυξάνεται σε 15 τοις εκατό κατ 'ανώτατο όριο. Η συλλογή αυξημένων συντελεστών Φόρου Κτηματολογίου στο σημείο πώλησης ακινήτων σε περιοχές που επωφελούνται από βελτιώσεις στις μεταφορές θεωρείται ως μια πρακτική μέθοδος για την οποία θα μπορούσε να επιτευχθεί η σύλληψη της αξίας της γης.

Μελέτες που πραγματοποιήθηκαν διαπίστωσαν ότι περιοχές κοντά σε έναν προτεινόμενο σταθμό Crossrail στο Λονδίνο σημείωσαν επίσης αύξηση 50% στην πυκνότητα των κατοικιών σε σύγκριση με τις περιοχές που βρίσκονται 500 μέτρα μακριά από το σταθμό (Transport for London, 2017). Αυτό δείχνει την ευρύτερη επίδραση των έργων μεταφορών στην καθιέρωση της αναδιαμόρφωσης. Μία παραλλαγή ενός μηχανισμού χρηματοδότησης τύπου φορολογικού χρέους είναι εκεί όπου μόνο οι εν λόγω προγραμματιστές που αναπτύσσουν αυτή τη γη κοντά στις βελτιώσεις στις μεταφορές καταβάλλουν στην κυβέρνηση φόρο, ο οποίος στη συνέχεια βοηθά στη χρηματοδότηση του έργου. Οι προγραμματιστές επωφελούνται από το γεγονός ότι το έργο υποδομής θα πρέπει να τους φέρει αυξημένα κέρδη μέσω της πώλησης ακινήτων κοντά σε αυτές τις βελτιώσεις στις μεταφορές. Αυτό μπορεί να είναι γνωστό ως καταγραφή της αξίας της γης βάσει ανάπτυξης.

Μια ηθική περίπτωση μπορεί επίσης να γίνει με τη χρήση του φόρου επί των τελωνειακών δασμών ή παρόμοιων τύπων μηχανισμών χρηματοδότησης για έργα μεταφορών. Δεδομένου ότι τα έργα θα ωφεληθούν

συνήθως μερικά επιλεγμένα άτομα, πολλοί θέτουν το ερώτημα γιατί ολόκληρο το κοινό θα πρέπει να πληρώσει για ένα έργο το οποίο θα ωφελήσει δυσανάλογα εκείνους που ζουν κοντά σε αυτόν. Σύμφωνα με αυτά τα συστήματα, μόνο εκείνοι που ζουν σε ορισμένες ζώνες που θα επωφεληθούν από την υποδομή συμβάλλουν σε αυτές (Murray, 2016).

## Ελκυστικότητα του φόρου

- επί των γηπέδων Ο φόρος ακίνητης περιουσίας είναι σχεδόν πάντα εγγυημένη σε περιοχές με βελτιωμένες δημόσιες συγκοινωνίες.
- Εκείνοι που επωφελούνται περισσότερο από την ανάπτυξη της υποδομής πληρώνουν περισσότερο.
- Σχετικά εύκολο στην παρακολούθηση και ρύθμιση.
- Αποδεδειγμένη ικανότητα παροχής σημαντικής χρηματοδότησης για τη μείωση της επιβάρυνσης για τη χρηματοδότηση υποδομών από άλλες πηγές, όπως η μεγαλύτερη φορολογία του δημόσιου εισοδήματος.
- Στην περίπτωση της σύλληψης της αξίας της γης με βάση την ανάπτυξη, μόνο όσοι μπορούν να αντέξουν οικονομικά να πληρώσουν την εισφορά (οι προγραμματιστές), εξασφαλίζοντας ότι όσοι διαθέτουν δυνητικά χαμηλό διαθέσιμο εισόδημα δεν επιβαρύνουν πάρα πολύ.

## Προκλήσεις & Κίνδυνοι

- Οι φόροι μπορούν να επιφέρουν σημαντική οικονομική επιβάρυνση σε μια σχετικά μικρή ομάδα.
- Η επιτυχία αυτών των τύπων φόρων στη χρηματοδότηση των υποδομών εξαρτάται από το υψηλό επίπεδο κατανόησης και υποστήριξης του τρόπου με τον οποίο λειτουργούν οι φόροι και από το υψηλό επίπεδο στήριξης των ίδιων των έργων.
- Συνήθως, οι αυξήσεις των τιμών των ακινήτων θα πραγματοποιηθούν μετά την ολοκλήρωση των έργων υποδομής μεταφορών, πράγμα που σημαίνει ότι τα πρόσθετα έσοδα από αυτή την αυξημένη αξία ακινήτων δεν μπορούν να ληφθούν παρά μόνο μετά την ολοκλήρωση του έργου και την εξάντληση των κεφαλαίων.
- Σε όλες τις περιπτώσεις όπου έχει πραγματοποιηθεί αυτός ο φόρος, μόνο ένα ποσοστό της χρηματοδότησης του έργου προήλθε από αυτόν τον μηχανισμό. Απαιτεί επιπλέον μηχανισμούς χρηματοδότησης ως συμπληρωματικό μέσο.
- Οι φόροι, ιδιαίτερα εάν είναι υπερβολικά υψηλοί, θέτουν σε κίνδυνο την ανασυγκρότηση κάποιου μετασχηματισμού, με αποτέλεσμα τη λιγότερη ανάπλαση στους κόμβους διέλευσης, ιδιαίτερα στην περίπτωση των μηχανισμών σύλληψης της αξίας της γης.
- Μόνο ένα μικρό ποσοστό της συνολικής αύξησης της αξίας των ακινήτων μέσω αποτελεσμάτων έργων υποδομής μπορεί να καταγραφεί (δηλαδή εάν μια τιμή ακίνητης περιουσίας αυξάνεται κατά £ 50.000, μόνο ένα ποσοστό των £ 50.000 θα ληφθεί).
- Τα περισσότερα, αν όχι όλα, παραδείγματα αυτού του τύπου χρηματοδοτικού μηχανισμού έχουν δοκιμαστεί στις μεγαλύτερες πόλεις. Χονγκ Κονγκ, Σιγκαπούρη, Λος Άντζελες και Λονδίνο Δεν υπάρχουν ακόμη σαφή παραδείγματα που να εξετάζονται σε μικρές έως μεσαίες πόλεις.

## Ιστορικό

Η επιτυχής εφαρμογή μηχανισμών χρηματοδότησης τύπου φόρου κρατικών δασμών έχει πραγματοποιηθεί σε ορισμένες πόλεις σε ολόκληρο τον κόσμο. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι οι πιο επιτυχημένες περιπτώσεις έχουν συμβεί σε πολύ μεγαλύτερες πόλεις από αυτές που μπορεί να θεωρηθούν μικρή έως μεσαία πόλη. Το Χονγκ Κονγκ, η Σιγκαπούρη και το Λος Άντζελες έχουν εφαρμόσει με επιτυχία διάφορες παραλλαγές αυτού του μηχανισμού χρηματοδότησης. Το Χονγκ Κονγκ και η Σιγκαπούρη έχουν χρησιμοποιήσει τη συλλογή φόρου κρατικών δασμών για τη χρηματοδότηση έργων μεταφοράς. Οι Hui, Ho και Ho (2004) διαπίστωσαν ότι ένας λόγος για τη συνέχιση αυτής της επιτυχίας τόσο στη Σιγκαπούρη όσο και στο Χονγκ Κονγκ ήταν η εξαιρετικά υψηλή πυκνότητα αυτών των πόλεων και το ποσοστό των ανθρώπων που θα χρησιμοποιούσαν υποδομές μεταφορών σε οποιαδήποτε δεδομένη περιοχή. Υπάρχουν δύο σχέδια αυτού του τύπου στο Λος Άντζελες, γνωστά ως πρόταση Α και πρόταση C, τα οποία έχουν συμβάλει στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης με τη χρηματοδότηση βελτιώσεων στο σύστημα μετρό και την εισαγωγή λωρίδων συγκέντρωσης αυτοκινήτων

(Los Angeles Metro, 2018). Το πρόγραμμα Crossrail στο Λονδίνο θεωρείται ένα από τα πιο επιτυχημένα παραδείγματα αυτού του τύπου μηχανισμού χρηματοδότησης, το οποίο συζητείται αργότερα.

Αν και δεν χρηματοδοτήθηκε από αυτόν τον τύπο φόρου, πραγματοποιήθηκε μια πληθώρα ερευνητικών ερευνών για το πώς θα μπορούσε να λειτουργήσει ο φόρος στη χρηματοδότηση του νέου ελαφρού σιδηροδρομικού συστήματος του Gold Coast, το οποίο άνοιξε το 2014 (Keolis Downer, 2015). Η Gold Coast είναι μια πόλη στην Αυστραλία περίπου 600.000 ατόμων, που φιλοξενεί τους Αγώνες της Κοινοπολιτείας του 2018 (Murray, 2016). Ο Murray (2016) επεδίωξε να ερευνηθεί τα οικονομικά οφέλη αυτού του νέου ελαφρού σιδηροδρομικού συστήματος, εξετάζοντας το βαθμό στον οποίο οι μειώσεις του χρόνου ταξιδιού και η βελτιωμένη προσβασιμότητα σε ιδιότητες σε άμεση γειτνίαση με τον ελαφρύ σιδηροδρομικό διάδρομο μεταφράστηκαν σε αύξηση των αξιών των ακινήτων. Η μελέτη του Murray διαπίστωσε ότι το έργο Gold Coast Light Rail αύξησε τις τιμές των ακινήτων στην περιοχή συλλογικά κατά τουλάχιστον \$ 300 εκατομμύρια AUD. Αυτό αντιστοιχεί περίπου στο 25% του συνολικού κόστους του έργου, το οποίο εκτιμάται σε περίπου \$ 1,2 δισεκατομμύρια AUD. Πρέπει ωστόσο να επισημανθεί ότι το σύνολο της αξίας της αύξησης των αξιών των ακινήτων θα ήταν αδύνατο να καλυφθεί, καθώς δεν θα ήταν ρεαλιστικό να φορολογηθεί ένας γαιοκτήμονας £ 50.000 εάν η περιουσία τους είχε αυξηθεί σε αξία κατά το ποσό αυτό. Παρ'όλα αυτά, ο Murray περιέγραψε το γεγονός ότι αυτά τα στοιχεία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να ενημερώσουν τις μελλοντικές αποφάσεις πολιτικής γύρω από τη χρήση του φόρου Land Land Duty Land.

## Μελέτη περίπτωσης: London Crossrail

Οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχία του Λονδίνου ως παγκόσμιας πόλης. Το Crossrail του Λονδίνου είναι ένα νέο έργο αστικών υποδομών που περιλαμβάνει σιδηροδρομικό διάδρομο υψηλής συχνότητας που εκτείνεται από το Δυτικό Λονδίνο μέσω της πόλης στο Ανατολικό Λονδίνο (Transport for London, 2017). Μόλις όλα τα τμήματα της νέας ζεύξης λειτουργούν το 2019, ο σιδηρόδρομος αναμένεται να προσθέσει επιπλέον 10% δυναμικό στο σιδηροδρομικό δίκτυο του Λονδίνου. Το νέο έργο Crossrail του Λονδίνου θα συμβάλει επίσης στην πρωτοβουλία του Λονδίνου για αειφόρο ανάπτυξη και θα μειώσει την πίεση στις υπάρχουσες σιδηροδρομικές υπηρεσίες στον υπόγειο σιδηρόδρομο, στον εθνικό σιδηρόδρομο και στον ελαφρύ σιδηρόδρομο Docklands. Το έργο Crossrail εκτείνεται από το Maidenhead και το αεροδρόμιο Heathrow στα δυτικά μέχρι το Shenfield και το Abbey Wood στα ανατολικά. Το έργο στοχεύει επίσης στην προώθηση της αστικής ανανέωσης σε περιοχές κοντά σε νέους σταθμούς, κυρίως στο Isle of Dogs, Woolwich και Abbey Wood και θα ενισχύσει το επίπεδο απασχόλησης, θα μειώσει την κυκλοφορία, θα συμβάλει στην ποιότητα του αέρα και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα και θα βελτιώσει την οδική ασφάλεια στην πρωτεύουσα.

Το έργο χρησιμοποιεί συνδυασμό μηχανισμών συλλογής αξίας για τη χρηματοδότηση £ 4,8 δισ. Του συνολικού προϋπολογισμού £ 14,8 δισ. Αυτό αντιστοιχεί περίπου στο 32% των αναγκών χρηματοδότησης των σχεδίων. Αυτό το 32% περιλαμβάνει τον φόρο επί των τελωνειακών δασμών καθώς και τον κοινοτικό φόρο υποδομής των κοινοτήτων (Clark-Jones et.al., 2016). Αυτός ο φόρος κοινοτικής υποδομής υποδομών εισήχθη στο Λονδίνο το 2010 και είναι ένας τύπος μηχανισμού καταγραφής της αξίας της γης που βασίζεται στην ανάπτυξη. Σε μια έκθεση που δημοσίευσε η Transport for London (2017) προτείνεται η χρηματοδότηση της Crossrail να έχει το δικό της σύνολο μοναδικών θεμάτων, ιδίως με την έλλειψη οικονομικά προσιτής στέγης στο Λονδίνο και ως εκ τούτου μια ώθηση για να εξασφαλιστεί ότι οι τιμές των ακινήτων δεν θα συνεχίσουν να μη βιώσιμα αυξάνουν.

Τα πλαίσια της προγραμματισμού και τα κενά που προκύπτουν από αυτά έχουν θέσει επίσης θέματα σχετικά με το έργο. Για παράδειγμα, η προσθήκη μιας ρήτρας στο Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής Σχεδιασμού για το 2012 υπογράμμισε ότι τα σχέδια κοντά στους Σταθμούς Crossrail "δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε μια τέτοια κλίμακα υποχρεώσεων και επιβαρύνσεων πολιτικής ώστε να απειλείται η ικανότητά τους να αναπτυχθούν βιώσιμα" (Transport for London, 2017). » Αυτό συχνά είχε ως αποτέλεσμα οι προγραμματιστές να υποβαθμίσουν τη βιωσιμότητα των εξελίξεών τους, για να αποφύγουν να πληρώσουν το Levy. Ο φόρος κοινοτικής υποδομής χρεώθηκε στις επιχειρήσεις σε ένα συγκεκριμένο όριο (εκείνες με φορολογητέα αξία άνω των £ 55.000) (Greater London Authority, 2011). Αυτό είχε ως στόχο να εξασφαλίσει ότι οι μικρότερες εγκαταστάσεις εξαιρούνται και το βάρος θα επιβαρυνόταν από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις που θα μπορούσαν να απορροφήσουν το κόστος.

Όπως αναφέρθηκε, οι φορολογικές εισπράξεις από εκποιήσεις ακινήτων στη ζώνη επιρροής του έργου χρησιμοποιήθηκαν στο πρόγραμμα Crossrail για τη χρηματοδότηση ορισμένων από τις νέες υποδομές. Η μεταφορά στο Λονδίνο (2017) διαπίστωσε ότι αυτή η αύξηση της αξίας στο σημείο αγοράς από τον νέο ιδιοκτήτη είναι η απλούστερη και πιο απλή μέθοδος. Δημιουργήθηκε ένα πλαίσιο που περιελάμβανε μια ζώνη εκχώρησης της αύξησης της αξίας σε σχέση με τη ζώνη επιρροής του νέου δικτύου μεταφορών. Ο Φόρος Σφραγίδων δεν ήταν δημοφιλής όταν εισήχθη για πρώτη φορά, αλλά η δημόσια διαβούλευση και η αύξηση των τιμών της γης που προέκυψαν από την Crossrail οδήγησαν προοδευτικά σε μεγαλύτερη δημόσια αποδοχή του φόρου.

Ανεξάρτητα από τα μειονεκτήματα, το London Crossrail Project μπόρεσε να συλλάβει τις προβλεπόμενες τιμές του εισοδήματος ανεξάρτητα από το οικονομικό κλίμα. Σύμφωνα με τον Sintropher (2015), η χρήση του φόρου επί των τελωνειακών δασμών και του τέλους κοινοτικής υποδομής για τη χρηματοδότηση του Crossrail έχει ληφθεί σχετικά καλά. Το 2013/14 έως 98,4% του προβλεπόμενου ποσού εσόδων εισπράχθηκε μέσω φόρου επί των τελωνειακών δασμών (Transport for London, 2017). Σύμφωνα με το Ινστιτούτο Πολιτικών Μηχανικών (2017), το σχέδιο Crossrail αναμένεται να ανοίξει το 2019 έγκαιρα και εντός προϋπολογισμού, με τους Λονδρέζους και τους μετακινούμενους να επωφεληθούν σύντομα από τα οφέλη του.

## Στοχοθετημένες ομάδες

Επειδή το σχέδιο Crossrail του Λονδίνου χρηματοδοτήθηκε μέσω ποικίλων μεθόδων καταγραφής της αξίας της γης, μία από τις οποίες είναι ο Φόρος Στεγαστικής Φορολογίας, υπάρχουν πολλές στοχευμένες ομάδες στην περίπτωση αυτή. Στην περίπτωση του φόρου επί των γηπέδων, η στοχευόμενη ομάδα είναι ιδιοκτήτες γης. Ο Κοινοτικός Χορηγός Υποδομής Δανείων, ο οποίος αποτελεί ένα άλλο μέρος της χρηματοδότησης, απευθύνεται σε προγραμματιστές στη ζώνη επιρροής, δηλαδή στους δήμους του Λονδίνου που επιδιώκουν να επωφεληθούν από το Crossrail.

## Χρονοδιάγραμμα

Ο νόμος Crossrail, ο οποίος παρείχε το νομικό πλαίσιο για την κατασκευή του σχεδίου Crossrail, έλαβε την Royal Assent τον Ιούλιο του 2008 (Crossrail, 2018). Μέχρι αυτή τη χρονική στιγμή δημιουργήθηκε η διαδρομή για το νέο σχέδιο και συμφωνήθηκε η χρηματοδότηση του πακέτου. Το έργο κατασκευής ξεκίνησε το 2012 και θα είναι πλήρως λειτουργικό μέχρι τα τέλη του 2019. Η χρήση των φορολογικών εσόδων από τα τέλη χαρτοσήμου ως μηχανισμού χρηματοδότησης του έργου θα συνεχιστεί για διάστημα 24 έως 31 ετών, έως ότου αποπληρωθεί το ληφθέν χρηματικό ποσό ( Αρχή του Μεγάλου Λονδίνου, 2011).

## Τεχνικές Προδιαγραφές

Το έργο London Crossrail χρηματοδοτήθηκε μέσω ποικίλων πηγών, με το ένα τρίτο σχεδόν της χρηματοδότησης να προέρχεται από τους μηχανισμούς συλλογής αξίας γης. Αυτό το τρίτο διαχωρίστηκε στη συνέχεια σε τμήματα, περιλαμβανομένης της εισπραξης φόρου επί των τελωνειακών δασμών και του κοινοτικού τέλους κοινοτικής υποδομής, συμβάλλοντας ταυτόχρονα στη χρηματοδότηση του σχεδίου Crossrail. Μέρος του Φόρου Σφραγίδας Φόρων από την αγορά ακινήτων στις περιοχές του Λονδίνου θεωρούμενες ζώνες επιρροής πήγε προς Crossrail. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα υψηλότερους συντελεστές φορολογίας γαιών σφραγίδων σε αυτές τις περιοχές.

## Αναφερόμενοι στόχοι

Ο στόχος της χρήσης του φόρου ακίνητης περιουσίας ως μέθοδος χρηματοδότησης του Crossrail ήταν να αυξήσει τα έσοδα και να μειώσει συλλογικά το βάρος των άλλων μεθόδων χρηματοδότησης που απαιτούνται για τη νέα υποδομή, όπως η κρατική χρηματοδότηση.

## Οφέλη

Η χρησιμοποίηση του φόρου επί των γνησίων τελών ως μηχανισμός χρηματοδότησης αποδείχθηκε ευεργετική στην περίπτωση του σχεδίου Crossrail. Μαζί με άλλους μηχανισμούς συλλογής αξίας γης, παρέχει περίπου το ένα τρίτο της απαιτούμενης χρηματοδότησης ύψους 14,8 δισεκατομμυρίων λιρών για το έργο, το οποίο

αναμένεται να παραδοθεί εντός του προϋπολογισμού. Η χρησιμοποίηση του φόρου επί των τελωνειακών δασμών ως μηχανισμός χρηματοδότησης έχει ως αποτέλεσμα την ουσιαστική μείωση της πίεσης σε άλλες πηγές χρηματοδότησης. Αν και αρχικά κάπως αντιδημοφιλής, η ισχυρή αύξηση των τιμών της γης γύρω από τους κόμβους διέλευσης Crossrail και η αυξανόμενη ανάπλαση σε αυτές τις περιοχές έχει επίσης ως αποτέλεσμα ότι το κοινό υποστήριζε ως επί το πλείστον τους αυξημένους φορολογικούς συντελεστές.

## Μειονεκτήματα

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, το σχέδιο Crossrail δεν ήταν απαλλαγμένο από τα δικά του θέματα. Όσον αφορά την κοινωτική εισφορά υποδομής, οι ρήτρες για την προστασία ορισμένων επιχειρήσεων και για να εξασφαλιστεί ότι οι υπεύθυνοι για την ανάπτυξη δεν αποθαρρύνονται από έργα στις ζώνες επιρροής, έχουν επίσης καταστρατηγηθεί κατά καιρούς. Όσον αφορά το στοιχείο του φόρου επί των τελωνειακών δασμών, η έρευνα δείχνει ότι δεν υπήρχαν σημαντικά ζητήματα με το μηχανισμό χρηματοδότησης, εκτός από την αρχική αντίθεση του κοινού στην ιδέα. Όμως, αυτό διαπιστώθηκε ότι μειώθηκε σημαντικά με την πάροδο του χρόνου, όταν το κοινό είδε τα οφέλη του έργου και οι τιμές της γης στις ζώνες επιρροής αυξήθηκαν σημαντικά ως αποτέλεσμα.

## Αξιολόγηση του φόρου

Το χαρτόσημο φόρου ακίνητης περιουσίας ως χρηματοδοτικού μηχανισμού είναι μια σχετικά επιτυχημένη μέθοδος για την επίτευξη ενός ποσοστού της χρηματοδότησης για έργα μεταφορών. Οι μεμονωμένες περιπτώσεις θα πρέπει να εξετάζονται με προσοχή, όπως και οι προκλήσεις και οι κίνδυνοι και, κατά συνέπεια, η δυνατότητα χρήσης του ως μηχανισμού χρηματοδότησης. Πρέπει να επισημανθεί εκ νέου ότι ο φόρος επί των τελωνειακών δασμών μπορεί συνήθως να χρησιμοποιηθεί ως συμπλήρωμα άλλων μηχανισμών χρηματοδότησης, καθώς συνήθως θα αντλούν μόνο ένα μέρος των κονδυλίων για έργα υποδομής.

## Χαρτόσημο φόρου ακίνητης περιουσίας και μικρές-μεσαίες πόλεις

### Σημασία για τις μικρές-μεσαίες πόλεις

Παρόλο που η εμπειρία των μηχανισμών χρηματοδότησης του φόρου ακίνητης περιουσίας σε μικρές έως μεσαίες πόλεις είναι επί του παρόντος περιορισμένη, πρέπει να εξεταστεί ενεργά η χρήση τέτοιων μηχανισμών. Το έργο Crossrail του Λονδίνου και η συλλογή του από το φόρο Land Land Duty worked, αλλά το Λονδίνο είναι πόλη με τουλάχιστον 8 εκατομμύρια κατοίκους. Μετά την ολοκλήρωση του έργου, η έρευνα διαπίστωσε ότι το έργο των σιδηροδρομικών γραμμών του Gold Coast στην Αυστραλία, μια σημαντικά μικρότερη πόλη των 600.000, θα ήταν σε θέση να επιτύχει σημαντικό μέρος της χρηματοδότησης που απαιτείται μέσω της συλλογής φόρων επί των γηπέδων. Με μικρότερη διαθέσιμη κρατική χρηματοδότηση σε μικρές έως μεσαίες πόλεις, η σύλληψη των κατάλληλων αυξήσεων της αξίας της γης θα πρέπει σίγουρα να θεωρηθεί ως μέθοδος για την επίτευξη χρηματοδότησης για έργα μεταφορών.

### Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή

- Η δημόσια διαβούλευση θα πρέπει να είναι μπροστά και κεντρική σε όλη την εφαρμογή, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το κοινό ενημερώνεται με σαφήνεια και συνέπεια για τα οφέλη του φόρου.
- Ο αυξημένος συντελεστής του φόρου επί των τελωνειακών δασμών θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο σε ζώνες επιρροής γύρω από νέες ή αναβαθμισμένες υποδομές μεταφορών.
- Ο φόρος θα πρέπει να είναι ανάλογος με την προσβασιμότητα του ακινήτου στις νέες δημόσιες συγκοινωνίες και όχι τόσο υψηλός ώστε να εμποδίζει την αγορά ακινήτων να λειτουργήσει.
- Οι υφιστάμενοι κάτοικοι (εκείνοι που δεν πωλούν την ιδιοκτησία τους) θα πρέπει να απαλλάσσονται από την καταβολή του τέλους.
- Θα πρέπει πάντα να υπάρχουν άλλοι μηχανισμοί χρηματοδότησης για τη στήριξη της συλλογής φόρου επί των τελωνειακών δασμών για τη χρηματοδότηση έργων μεταφορών, δεδομένου ότι αυτή η μέθοδος από μόνη της δεν μπορεί να χρηματοδοτήσει έργα αυτοχρηματοδότησης.

## Περίληψη

Σφραγίδα Φόρος Φόρου Ο φόρος μπορεί να θεωρηθεί μηχανισμός χρηματοδότησης των συστημάτων μεταφορών σε μικρές έως μεσαίες πόλεις. Ο φόρος επί των σφραγίδων καταβάλλεται σε ακίνητα όταν αγοράζονται. Υπάρχουν σημαντικά στοιχεία που υπογραμμίζουν τη θετική επίδραση των υποδομών μεταφορών στις αξίες των ακινήτων. Η καταγραφή αυτής της αύξησης στις αξίες των ακινήτων είναι γνωστή ως καταγραφή της αξίας της γης και πρέπει να εξεταστεί σε βάθος η χρήση του φόρου επί των γηπέδων δασμού ως εργαλείου για τη συλλογή της αξίας της γης. Υπάρχουν οφέλη από τη χρήση του φόρου επί των τελωνειακών δασμών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που επωφελούνται περισσότερο από την υποδομή, πληρώνουν περισσότερο και ότι ο φόρος είναι σχετικά εύκολος στην παρακολούθηση και τη ρύθμιση. Οι προκλήσεις και οι κίνδυνοι, όπως η έλλειψη παραδειγμάτων στις πόλεις μικρού έως μεσαίου μεγέθους, η αρνητική κοινή γνώμη να ξεκινήσει ιδιαίτερα, και η ανάγκη για σχέδια για την ανανέωση της χρηματοδότησης με σημαντικές άλλες πηγές θα πρέπει να εξεταστούν προσεκτικά για μελλοντικά έργα. Παρόλο που δεν χρησιμοποιήθηκε στην περίπτωση του έργου ελαφρών σιδηροδρομικών γραμμών του Gold Coast, σημαντική έρευνα διαπίστωσε ότι η χρήση της δέσμευσης της αξίας της γης μέσω του φόρου Land Stamp Duty Land θα μπορούσε να έχει συγκεντρώσει σημαντικό μέρος της χρηματοδότησης για το έργο. Το σχέδιο Crossrail του Λονδίνου, ως μελέτη περίπτωσης, δείχνει ότι η χρήση του φόρου γηπέδων τέλους ως χρηματοδοτικού μηχανισμού μπορεί να λειτουργήσει πολύ καλά. Μαζί με το Κοινοτικό Δόγο Υποδομής Δανείων, ένας επιπλέον μηχανισμός συλλογής αξίας γης, περίπου το 32% των κεφαλαίων του έργου αυξήθηκαν με αυτό τον τρόπο. Όσον αφορά την εφαρμογή, συνιστώνται ορισμένα βασικά σημεία για την εφαρμογή αυτού του μηχανισμού χρηματοδότησης σε μια μικρή έως μεσαία πόλη. Οι δημόσιες διαβουλεύσεις πρέπει να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην εφαρμογή του φόρου, ώστε να εξασφαλιστεί ότι το κοινό γνωρίζει με σαφήνεια και συνέπεια τα οφέλη του φόρου. Αυξημένος συντελεστής ΦΠΑ Οι φορολογικοί συντελεστές πρέπει να πλησιάζουν μόνο σε νέες ή βελτιωμένες υποδομές μεταφορών και οι αυξημένοι συντελεστές θα πρέπει να είναι ανάλογοι με την προσβασιμότητα του ακινήτου σε αυτήν την υποδομή. Μέσω της έρευνας συνιστάται επίσης ότι οι υφιστάμενοι κάτοικοι δεν πληρώνουν τέλη και ότι ο φόρος επί των γηπέδων χρέους υποστηρίζεται από άλλους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς, καθώς μπορεί να προσφέρει μόνο ένα μέρος των πόρων για μεγάλα έργα υποδομής. Ο φόρος επί των τελωνειακών δασμών ως καινοτόμος χρηματοδοτικός μηχανισμός θα πρέπει να εξεταστεί για έργα σε μικρές έως μεσαίες πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη.

## Περισσότερες πληροφορίες / αναφορές / σύνδεσμοι

### Χρήσιμοι Σύνδεσμοι

#### Λονδίνο Crossrail Project

[https://www.london.gov.uk/sites/default/files/land\\_value\\_capture\\_report\\_transport\\_for\\_london.pdf](https://www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf)

#### Gold Coast Light Rail

<http://www.uq.edu.au/economics/abstract/566.pdf>

### Αναφορές

Clark-Jones, J., Harvey, N., Milosavljevic, F. and Singh, P. (2016). Εφαρμογή δέσμευσης τιμών για την μεταφορών υποδομή: Δυνατότητα εφαρμογής για το νοτιοανατολικό Κουίνσλαντ. Ανακτήθηκε από τη διεύθυνση <https://uq.edu.au/economics/documents/Implementing%20Value%20Capture%20for%20Transport%20Infrastructure.pdf>.

Crossrail. 2018. Crossrail Act 2008 και Crossrail Bill δικαιολογητικά. Ανακτήθηκε στις 10 Ιανουαρίου 2018 από [http://www.crossrail.co.uk/construction/crossrail-act-2008-and-crossrail-bill-supporting\\_εγγραφα/](http://www.crossrail.co.uk/construction/crossrail-act-2008-and-crossrail-bill-supporting_εγγραφα/).

Αρχή του Μεγάλου Λονδίνου. (2011). Συμπλήρωμα επιχειρηματικής τιμής Crossrail. Ανακτήθηκε από <https://www.towerhamlets.gov.uk/Documents/Finance/Local-taxation/Business-rates/CROSSRAIL-LEAFLET-20102011.pdf>.



Hui, E., Ho, V. και Ho, D. (2004). *Μηχανισμοί συλλογής αξίας γης στο Χονγκ Κονγκ και τη Σιγκαπούρη: Μια συγκριτική ανάλυση*. Εφημερίδα των Επενδύσεων και Οικονομικών, 22 (1), 76-100.

Ίδρυμα πολιτικών μηχανικών. (2017). Crossrail: χρηματοδότηση, χρηματοδότηση και σύλληψη αξίας για τη του Λονδίνου γραμμή Elizabeth. Ανακτήθηκε από το [https://learninglegacy.crossrail.co.uk/wp-content/uploads/2017/09/1C-002-Χρηματοδότηση-Χρηματοδότηση\\_και-Value-Capture.pdf](https://learninglegacy.crossrail.co.uk/wp-content/uploads/2017/09/1C-002-Χρηματοδότηση-Χρηματοδότηση_και-Value-Capture.pdf)

Keolis Downer. (2015). Δίκτυα: G: σύνδεσμος Gold Coast Light Rail. Ανακτήθηκε από το [http://keolisdowner.com.au/wp-content/uploads/2015/11/KD\\_FactSheet\\_221015\\_G-Link-Gold-Coast-WEB.pdf](http://keolisdowner.com.au/wp-content/uploads/2015/11/KD_FactSheet_221015_G-Link-Gold-Coast-WEB.pdf)

Λος Άντζελες Μετρό. (2018). Πρόθεση Γ: Ο αντίκτυπος του προθέματος Γ. Ανακτημένος <https://www.metro.net/projects/measurer/proposition-c/>.

Medda, F. και Cocconcelli, L. (2013). *Η έκρηξη και η προτομή στην εσθονική αγορά ακινήτων και ο ρόλος του φόρου ακίνητης περιουσίας ως ρυθμιστικό*. Πολιτική χρήσης γης 30 (1): 392-400.

Murray, C. (2016). Αναβάθμιση της αξίας της γης από την ελαφριά σιδηροτροχιά. Ανακτήθηκε από το <http://www.uq.edu.au/economics/abstract/566.pdf>.

Sintropher. (2015). Ενημερωτικό Έντυπο 8 - Δημόσιες αμοιβές, τιμολόγηση συμφόρησης. (Από: Καινοτόμες χρηματοδοτήσεις για τα συστήματα μεταφορών: ένας ευρωπαϊκός πόρος αναφοράς). Λονδίνο.

Μεταφορές για το Λονδίνο. (2017). Καταγραφή της αξίας της γης: Τελική έκθεση Φεβρουάριος 2017. Ανακτήθηκε από το [https://www.london.gov.uk/sites/default/files/land\\_value\\_capture\\_report\\_transport\\_for\\_london.pdf](https://www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf)

# Παράρτημα Γ5 -Χρηματοδότηση Λοταρίας (Lottery Funding)

## Χαρακτηριστικά

- Οι πόροι για τη χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών παράγονται με την κινητοποίηση των κερδών από λαχειοφόρους αγορές.
- Οι κυβερνήσεις και οι ΜΚΟ χρησιμοποιούν χρηματοδότηση για να επενδύσουν σε «καλές αιτίες».
- Η χρηματοδότηση διατίθεται για μη κερδοσκοπικούς και φιλανθρωπικούς οργανισμούς, τοπικές κυβερνήσεις, εκπαιδευτικούς οργανισμούς και ιδιώτες.
- Για να κερδηθεί η χρηματοδότηση ενός έργου, πρέπει να υποβληθεί αίτηση που να προσδιορίζει την ανάγκη για επένδυση.
- Διάφορα κονδύλια διατίθενται για την πολιτιστική κληρονομιά και την πρόσβαση σε έργα φύσης, ενεργά ταξιδιωτικά σχέδια και κοινοτικές μεταφορές, μεταξύ άλλων.
- Η χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών τείνει να είναι μια εφάπαξ και παράτυπη πηγή εσόδων.

## Σύντομη περιγραφή

Η χρηματοδότηση από τα λοταρία χρηματοδοτείται μέσω των κερδών που προκύπτουν από τις λαχειοφόρες αγορές, οι οποίες αποτελούν μορφή τυχερών παιχνιδιών και περιλαμβάνουν κλήρωση για έπαθλα, συμπεριλαμβανομένων των λαχείων, των ηλεκτρονικών τερματικών και των άμεσων παιχνιδιών (UNDP, 2018). Η χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών είναι διαθέσιμη για διάφορους τύπους οργανώσεων, όπως μη κερδοσκοπικές ή φιλανθρωπικές οργανώσεις, τοπικές κυβερνήσεις, εκπαίδευση ή άτομα που θέτουν σε «καλές αιτίες». Για να κερδίσει τη χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών, ο αιτών χρηματοδότηση ακολουθεί συνήθως μια τυποποιημένη ηλεκτρονική διαδικασία υποβολής αιτήσεων και ένας καθορισμένος διανομέας χρηματοδότησης λαχειοφόρων αγορών αποφασίζει έπειτα εάν το έργο είναι εφαρμόσιμο για χρηματοδότηση. Ωστόσο, μερικές φορές η απόκτηση χρηματοδότησης είναι ανταγωνιστική και τα έργα πρέπει να μπαίνουν σε διαγωνισμούς για να κερδίσουν τα χρήματα (National Lottery, 2018a).

## Ιστορικό

### Λοταρίες: Ιστορικό

Τα πρώτα σημάδια μιας ημερομηνίας λαχείο πίσω στο 205 π.Χ., όπου το παιχνίδι «Κίνο» παίχτηκε από την κινεζική Δυναστεία Han και πιστεύεται ότι οι λαχειοφόρες αγορές κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου χρησιμοποιήθηκαν για να βοηθήσει τα δημόσια οικονομικά προγράμματα, όπως η Μεγάλη Τείχος της Κίνας. Οι λαχειοφόρες αγορές είναι πλέον κοινές παγκοσμίως, τόσο στις ανεπτυγμένες όσο και στις αναδυόμενες οικονομίες, και η Ένωση Παγκόσμιων Λοταριών ανέφερε πρόσφατα ότι το 2015, πάνω από τα 261 δισεκατομμύρια δολάρια δημιουργήθηκαν από εθνικές λαχειοφόρες αγορές από τα αναφερόμενα μέλη, που αντιπροσωπεύουν περίπου το ήμισυ του συνολικού αριθμού λαχειοφόρων αγορών παγκοσμίως Ένωση Λοταριών, 2016).

Υπάρχουν δύο τύποι λαχειοφόρων αγορών: Οι

1. εθνικές λαχειοφόρες αγορές

Το πιο κοινό είδος λαχειοφόρων αγορών είναι μια «εθνική λαχειοφόρος αγορά». Οι εθνικές λαχειοφόρες αγορές διοικούνται είτε από δημόσιες αρχές, είτε χορηγούνται σε ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης κατόπιν διαδικασίας υποβολής προσφορών. Γενικά, οι εθνικές λαχειοφόρες αγορές τείνουν να έχουν παρόμοιες φόρμες κατανομής, όπου περίπου το 70% των εσόδων προορίζονται για βραβεία, το 3-7% πηγαίνει προς το λειτουργικό κόστος και το 25% λαμβάνεται από το κράτος για τη διανομή σε καλές αιτίες.

## 2. Φιλανθρωπικές Λοταρίες

- Ο δεύτερος τύπος λαχειοφόρου αγοράς είναι μια «φιλανθρωπική λαχειοφόρος αγορά», η οποία είναι παρόμοια με μια εθνική λαχειοφόρο αγορά, αλλά σε μικρότερη κλίμακα, και ξεκινάει από Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις (ΜΚΟ) για την κινητοποίηση πόρων για τη χρηματοδότηση καλών αιτιών. Οι φιλανθρωπικές λαχειοφόρες αγορές τείνουν να επωφελούνται από τη μείωση της φορολογίας στα κέρδη που πραγματοποιούνται

Όσον αφορά τις νομικές απαιτήσεις για εθνικές και φιλανθρωπικές λαχειοφόρες αγορές, υπάρχουν λίγες. Στις περισσότερες ανεπτυγμένες χώρες, το νομικό περιβάλλον γύρω από τις λαχειοφόρες αγορές τείνει να διαμορφώνεται είτε από τον νόμο που θεσπίζει την εθνική λαχειοφόρο αγορά είτε από το κανονιστικό πλαίσιο για τον τομέα τυχερών παιχνιδιών. Σε ορισμένες περιπτώσεις, υπάρχουν επίσης νόμοι που υπογραμμίζουν ότι το κράτος μπορεί να εκχωρήσει ένα ποσοστό εσόδων από λαχειοφόρους αγορές για συγκεκριμένους τομείς ή αιτίες. Στις αναπτυσσόμενες χώρες, οι νομικές απαιτήσεις για λαχειοφόρες αγορές είναι συχνά ανύπαρκτες, χωρίς εξουσιοδότηση για την επίβλεψη και χωρίς νομοθεσία που να καλύπτει τα τυχερά παιχνίδια.

Επιπλέον, οι επενδύσεις που απαιτούνται για την καθιέρωση μιας λαχειοφόρου αγοράς είναι επίσης χαμηλές και δεν τείνουν να απαιτούν μεγάλες αρχικές επενδύσεις. Οι αρχικές επενδύσεις μπορούν ακόμη και να ακυρωθούν εάν η εξωτερική ανάθεση διοχετεύεται σε ιδιωτικούς φορείς, καθώς μπορεί να γίνει ανταλλαγή για μια προμήθεια επί των πωλήσεων. Επιπλέον, το κόστος λειτουργίας και λειτουργίας τείνει επίσης να είναι ένα χαμηλό ποσοστό του κύκλου εργασιών (UNDP, 2018).

### Η χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών: Βασικά γεγονότα

Η χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών είναι πλέον ένα παγκόσμιο φαινόμενο που συμβάλλει σε καλές αιτίες σε ολόκληρο τον κόσμο, όπως αθλητικές εγκαταστάσεις της κοινότητας, βιώσιμες μεταφορές, κληρονομιά, πρόσβαση στη φύση και ενεργό ταξίδι (National Lottery, 2018b). Οι πιο πρόσφατες ετήσιες στατιστικές, από το 2015, που αναφέρθηκαν από την Ένωση Παγκόσμιων Λοταριών, έδειξαν ότι 29% (76 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ) από τα έσοδα που παράγουν τα αναφερόμενα μέλη συλλέχθηκαν για καλές αιτίες (World Lottery Association, 2016).

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως στην παρούσα έκθεση, η χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών δημιουργείται από την κινητοποίηση κερδών από λαχειοφόρες αγορές. Η κινητοποίηση των κερδών τείνει να είναι ευθύνη των κυβερνήσεων και των ΜΚΟ. Το ποσό των εσόδων που μπορούν να κινητοποιηθούν εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από ορισμένες μεταβλητές, όπως τα έπαθλα των λαχειοφόρων αγορών, οι πωλήσεις εισιτηρίων και οι προμήθειες των λιανοπωλητών, και επομένως μπορούν να διαφέρουν από έτος σε έτος (Ελεγκτικό Συνέδριο, 2017). Τα έσοδα αυτά τείνουν να διαχωρίζονται από τους εθνικούς προϋπολογισμούς και ως εκ τούτου δεν υπόκεινται στους ίδιους νομικούς περιορισμούς όπως οι φόροι και άλλες δραστηριότητες που παράγουν εισόδημα, καθιστώντας τη χρηματοδότηση της λαχειοφόρου αγοράς πιο γρήγορο και ευκολότερο για τη συλλογή και την κατανομή των πόρων.

Γενικά, η χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών δαπανάται στη χώρα προέλευσης. Ωστόσο, υπάρχουν περιστατικά όπου κάποια χρηματοδότηση διατίθεται επίσης σε έργα στο εξωτερικό ως βοήθεια, για τη διασφάλιση τροφίμων και φαρμάκων. Παρά τις συνομιλίες, μέχρι στιγμής δεν έχει δημιουργηθεί παγκόσμια λοταρία για την χρηματοδότηση της ανάπτυξης.

Οι οργανισμοί που ισχύουν για χρηματοδότηση τείνουν να περιλαμβάνουν μη κερδοσκοπικούς ή φιλανθρωπικούς οργανισμούς, τοπικές κυβερνήσεις, εκπαιδευτικούς οργανισμούς ή ιδιώτες. Λόγω του περιορισμένου ποσού χρηματοδότησης, οι οργανισμοί που ενδιαφέρονται να χρηματοδοτήσουν τα έργα τους πρέπει συνήθως να υποβληθούν σε ηλεκτρονική διαδικασία υποβολής αιτήσεων, όπου υποβάλλουν επιχειρησιακή υπόθεση για το έργο τους (National Lottery, 2018a). Οι αποφάσεις σχετικά με τον τόπο και τον τρόπο με τον οποίο δαπανάται η χρηματοδότηση πραγματοποιούνται γενικά από τις δημόσιες αρχές. Συχνά οι διαχειριστές λαχειοφόρων αγορών (κυβερνήσεις και ΜΚΟ) συγκροτούν ή επιλέγουν διάφορους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για την κατανομή κονδυλίων σε συγκεκριμένα έργα (UNDP, 2018). Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι διαγωνισμοί δημιουργούνται για να «κερδίσουν» τη χρηματοδότηση συγκεκριμένων τύπων έργων, για παράδειγμα, έργα που συμβάλλουν στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης ή έργα που συμβάλλουν στη μείωση της φτώχειας μέσα σε μια κοινότητα (National Lottery, 2018a).

Οι ενδιαφερόμενοι φορείς που συμμετέχουν στη χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών παρουσιάζονται στον Πίνακα 1 παρακάτω (UNDP, 2018).

**Πίνακας 1 Ενδιαφερόμενοι φορείς χρηματοδότησης με λαχειοφόρο αγορά (UNDP 2018)**

συμφεροντούχων	Περιγραφή
Ρυθμιστικές οντότητες	Κυβερνητικές αρχές αρμόδιες για την ανάπτυξη και εποπτεία της νομοθεσίας σχετικά με τις λαχειοφόρες αγορές.
Ο αγοραστής	Οι αγοραστές λαχειοφόρων αγορών (ιδιώτες).
Ο πωλητής	Οι πωλητές των λαχείων εισιτήρια. Συχνά δημόσιοι και ιδιωτικοί διανομείς ενδιάμεσων μεταξύ της οντότητας που εκδίδει τα εισιτήρια και των αγοραστών. Διάφορα κανάλια λιανικής μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την πώληση λαχείων.
Ο ιδιοκτήτης	Το κρατικό ταμείο, η ΜΚΟ ή ο αδειοδοτημένος διαχειριστής που λαμβάνει κλήρωση.
Ο τελικός δικαιούχος	Η κυβέρνηση, η ΜΚΟ ή το σχέδιο που λαμβάνει επιχορήγηση.

## Η ελκυστικότητα του μέτρου

- Λοταρία μπορεί να δημιουργήσει σημαντικά πρόσθετα έσοδα, τα οποία μπορούν να συμβάλουν είτε σε κάποιο είτε σε όλο το κόστος των νέων υποδομών δημόσιων μεταφορών και των συστημάτων κινητικότητας.
- Η χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών μπορεί να επιτρέψει στα αστικά κέντρα μεταφοράς και τα συστήματα κινητικότητας να εξαρτώνται λιγότερο από τη χρηματοδότηση από το κράτος.
- Η απόκτηση επιχορηγήσεων από τη λαχειοφόρο αγορά επιτρέπει την ευελιξία και για την άντληση χρημάτων από άλλες πηγές χωρίς σύνθετες νομικές δομές ή κοινοπραξίες (Big Lottery Fund, 2005).
- Υπάρχει χαμηλότερος κίνδυνος για τον διανομέα χρηματοδότησης, λόγω μη μακροπρόθεσμης δέσμευσης χρηματοδότησης, γεγονός που θα μπορούσε να αυξήσει την πιθανότητα να δοκιμάσει μια σειρά καινοτόμων έργων, όπως τα βιώσιμα ή ενεργά ταξιδιωτικά προγράμματα (Big Lottery Fund, 2005).
- Η απόκτηση χρηματοδότησης είναι γρήγορη, με ένα σύντομο χρονικό διάστημα ανάκαμψης μεταξύ της υποβολής αίτησης και της χρηματοδότησης, καθώς η χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών είναι ξεχωριστή από τον εθνικό προϋπολογισμό και συνεπώς υπάρχουν λιγότεροι νομικοί περιορισμοί (UNDP, 2018).
- Παρέχει στην τοπική κοινότητα την ευκαιρία να πάρει πίσω ένα έργο συνεισφέροντας στην αίτηση χρηματοδότησης.

## Προκλήσεις και Κίνδυνοι

- Η χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών τείνει να είναι μία μοναδική πηγή εισοδήματος. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως βάση εισοδήματος για τη χρηματοδότηση όλων των έργων δημόσιας μεταφοράς.
- Οι προϋπολογισμοί για τη χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις πωλήσεις εισιτηρίων, τις προμήθειες λιανικής πώλησης και τις πληρωμές με έπαθλα και, ως εκ τούτου, μπορούν να διαφέρουν σημαντικά. Κατά συνέπεια, εάν μια οργάνωση βασίζεται στη χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών, οι τυχόν περικοπές του

προϋπολογισμού θα μπορούσαν να έχουν σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις (Εθνικό Γραφείο Ελέγχου, 2017, κυβέρνηση της Σκωτίας, 2017).

- Ο μηχανισμός χρηματοδότησης δεν ενθαρρύνει καλό προγραμματισμό ή δαπάνες. Οι διανομές χρηματοδότησης δεν φέρουν καμία ευθύνη για την επιτυχία του έργου και υπάρχει η τάση να «χρηματοδοτεί και να το ξεχάσει». Επομένως, εναπόκειται αποκλειστικά στον αποδέκτη της επιχορήγησης να επενδύσει τα χρήματα με τον πιο αποδοτικό τρόπο (Big Lottery Fund, 2005, UNDP, 2018).
- Οι διανομές χρηματοδότησης τείνουν να έχουν ανεπαρκείς δεξιότητες για τον προσδιορισμό τραπεζικών έργων και οργανισμών (UNDP, 2018). Συνεπώς, υπάρχει ο κίνδυνος να παραβλεφθούν κάποιες εφαρμογές για βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα.
- Θα ήταν δυνατόν να επωφεληθούν από αυτό το είδος χρηματοδότησης μόνο σε χώρες της ΕΕ που διαθέτουν λαχεία.

## Ιστορικό

Η χρήση της χρηματοδότησης των λαχειοφόρων αγορών για την ειδική χρηματοδότηση βιώσιμων συστημάτων μεταφορών και κινητικότητας σε πόλεις μικρού μεγέθους είναι σήμερα περιορισμένη. Σε γενικές γραμμές, η χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών τείνει να χρησιμοποιείται για την προώθηση των κοινωνικών και περιβαλλοντικών αποτελεσμάτων (UNDP, 2018). Εντούτοις, υπάρχουν περιπτώσεις όπου έχουν χορηγηθεί επιχορηγήσεις λοταρίας για έργα κοινοτικής υποδομής, όπως νέες γέφυρες, λεωφορεία και ευκολότερες συνδέσεις με ποδηλατικές διαδρομές (Big Lottery Fund, 2018, National Lottery, 2018b, Ystwyth Transport, 2018).

Στις περισσότερες περιπτώσεις, η χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών υπήρξε ένας επιτυχημένος τρόπος για τη χρηματοδότηση ξεχωριστών πρωτοβουλιών ανάπτυξης της κοινότητας. Ωστόσο, υπάρχουν ορισμένα παραδείγματα κοινοτήτων που βασίστηκαν σε μεγάλο βαθμό στη χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών ως βασική ροή εσόδων για τη χρηματοδότηση τοπικών αθλητικών και πολιτιστικών προγραμμάτων, τα οποία στη συνέχεια απειλούνται μετά από μεγάλες μειώσεις εισοδημάτων από λαχειοφόρους αγορές (κυβέρνηση της Σκωτίας, 2017).

Η ακόλουθη μελέτη περίπτωσης θα εξηγήσει ένα παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο η χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών χρησιμοποιήθηκε για τη χρηματοδότηση κοινοτικών πρωτοβουλιών στο Ηνωμένο Βασίλειο.

## Μελέτη περίπτωσης: Χρηματοδότηση εθνικών λαχειοφόρων αγορών του Ηνωμένου Βασιλείου

Η χρηματοδότηση του Εθνικού Λοταρισμού του Ηνωμένου Βασιλείου υποστηρίζεται από την Εθνική Λοταρία. Ο πρωταρχικός στόχος της Εθνικής Λοταρίας είναι η μεγιστοποίηση των αποδόσεων για καλές αιτίες με την πώληση των εισιτηρίων λαχειοφόρων αγορών με αποτελεσματικό και κοινωνικά υπεύθυνο τρόπο. Μέχρι στιγμής, η Εθνική Λοταρία έχει υποστηρίξει πάνω από 525.000 καλές αιτίες με πάνω από 37 δισ. λίρες από τότε που ξεκίνησε το 1994 και τα έργα που επωφελούνται από τη χρηματοδότηση της National Lottery κυμαίνονται από εμβληματικά προγράμματα μέχρι μικρές επιχορηγήσεις για κοινοτικές ομάδες ή άτομα. Η χρηματοδότηση της εθνικής λαχειοφόρου αγοράς συμβάλλει επίσης σε έκτακτες εκδηλώσεις όπως οι Ολυμπιακοί αγώνες του 2012 και οι εκδηλώσεις της χιλιετίας του Λονδίνου (Εθνικό Ελεγκτικό Συνέδριο, 2017).

### Οι διανομές της χρηματοδότησης

Τα έσοδα που παράγονται από την Εθνική Λοταρία για καλές αιτίες καταβάλλονται στο Εθνικό Ταμείο Διανομής Λοταριών. Οι αποφάσεις σχετικά με το πού και πώς επενδύεται η χρηματοδότηση ανήκουν σε δώδεκα εξειδικευμένες οργανώσεις, τις οποίες επιλέγει η κυβέρνηση για την τεχνογνωσία και τις γνώσεις τους, για να βεβαιωθούν ότι τα χρήματα πηγαίνουν όπου χρειάζεται περισσότερο. Οι δώδεκα Εθνικοί διανομείς Ταμείου Διανομής Λοταρίας έχουν ως εξής (Εθνική Ελεγκτική Υπηρεσία, 2017):

#### Τέχνη

- Arts Council της Αγγλίας
- Βρετανικό Ινστιτούτο Κινηματογράφου

- Τεχνών του Συμβουλίου της Ουαλίας
- Arts Council της Βόρειας Ιρλανδίας
- Creative Scotland

#### **Sport**

- Sport Αγγλία
- UK Sport
- Sport Scotland
- Sport Βόρεια Ιρλανδία
- Αθλητισμού Ουαλία

#### **Εθνική Κληρονομιά**

- Κληρονομιάς Ταμείο Λοταρίας

#### **Φιλανθρωπία, εκπαίδευση, περιβάλλον και υγεία**

- Μεγάλο Ταμείο Λοταρίας Ταμείο

Το Μεγάλων Λοταριών τείνει να λαμβάνει το υψηλότερο ποσοστό εισοδήματος από λαχειοφόρους αγορές. κατά τη διάρκεια του έτους που έληξε το Μάρτιο του 2017, το 40% του συνολικού εισοδήματος από λαχειοφόρο αγορά για καλές αιτίες δόθηκε σε αυτόν τον οργανισμό για τη χρηματοδότηση έργων που σχετίζονται με τη φιλανθρωπία, την εκπαίδευση, το περιβάλλον και την υγεία. Το Ταμείο Λαχειοφυλακτικής Κληρονομιάς λαμβάνει επίσης ένα μεγάλο ποσοστό. 20 τοις εκατό κατά τη διάρκεια του έτους που λήγει το Μάρτιο του 2017. Το υπόλοιπο 40 τοις εκατό διαιρέθηκε εξίσου μεταξύ τέχνες και αθλητισμός (Εθνικό Γραφείο Ελέγχου, 2017).

#### **Έργα που χρηματοδοτούνται από την Εθνική Λοταρία**

Υπάρχουν διάφοροι τύποι προγραμμάτων χρηματοδότησης που διατίθενται μέσω κάθε διανομέα, ενώ επί του παρόντος υπάρχουν συνολικά 51 προγράμματα. Για παράδειγμα, τα Βραβεία για Όλους (Αγγλία) είναι ένα πρόγραμμα χρηματοδότησης που διοργανώνεται από το Big Lottery Fund και παρέχει κοινοτικές ομάδες επιχορηγήσεις από £ 500 έως £ 10,000 για έργα υγείας, εκπαίδευσης, περιβάλλοντος και κοινότητας που στοχεύουν στη βελτίωση των τοπικών κοινοτήτων και της ζωής οι άνθρωποι που έχουν μεγαλύτερη ανάγκη. Υπάρχουν επίσης μεγαλύτερες επιχορηγήσεις διαθέσιμες. το πρόγραμμα Reach Communities, το οποίο διευθύνεται επίσης από το Big Lottery Fund, χρηματοδοτεί έργα που αποσκοπούν στην κάλυψη κενών στις τοπικές στρατηγικές και προσφέρει χρηματοδότηση άνω των 10.000 λιρών (National Lottery, 2018b).

Τα ακόλουθα τρία έργα είναι παραδείγματα σχεδίων που σχετίζονται με τις μεταφορές και την κινητικότητα, τα οποία χρηματοδοτούνται από τους διανομείς χρηματοδότησης της National Lottery. Τα έργα μεταφορών και κινητικότητας τείνουν να χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Μεγάλων Λοταριών.

#### **Holsworthy αγροτικών κοινοτικών μεταφορών, Devon**

Holsworthy της αγροτικής Κοινότητας Μεταφορών έργο χρηματοδοτήθηκε από το Big Lottery Ταμείο. Ο Holsworthy τιμήθηκε με 323.484 λίρες στερλίνες για να προσφέρει μια νέα υπηρεσία μεταφοράς για απομονωμένους ηλικιωμένους στην τοπική κοινότητα, πολλοί από τους οποίους είναι άτομα με ειδικές ανάγκες. Η χρηματοδότηση προοριζόταν για την αγορά μικρών λεωφορείων προσβάσιμων από αναπηρικά καροτσάκια για να μεταφέρουν τους ανθρώπους σε τοπικές πόλεις για ημερήσιες εκδρομές, δραστηριότητες και ταξίδια αγορών. Οι υπηρεσίες απευθύνονται σε συγκεκριμένα απομονωμένα χωριά που δεν διαθέτουν σήμερα λεωφορεία (Big Lottery Fund, 2018).

#### **Έργο «Reach Out Project Ystwyth Transport»**

Ystwyth Community Transport έλαβε επιχορήγηση από το Big Lottery Fund για να χρηματοδοτήσει το έργο Reach Out για 3 χρόνια. Το Reach Out είναι ένα νέο έργο που διευκολύνει τη διεύρυνση στους ορίζοντες των νέων στο Ceredigion και το Tregaron Uplands, παρέχοντας μεταφορά σε δύο μικρά λεωφορεία. Το πρόγραμμα Reach Out απευθύνεται σε αγροτικές, απομονωμένες ομάδες νέων που

αντιμετωπίζουν γεωγραφικά προβλήματα λόγω έλλειψης μεταφορικών συνδέσεων (Seabrook, 2016 · Ystwyth Transport, 2018).

## Το έργο «Sustrans Connect2 Project»

Χρηματοδοτήθηκε από το Big Lottery Fund και έλαβε επιχορήγηση ύψους 50 εκατομμυρίων λιρών στερλινών μετά το βράδυ του 2007, το βρετανικό κοινό ψήφισε το έργο του νικητή του Διαγωνισμού Λαχειοφόρων Εκατομμυρίων (Travel Shropshire, 2018). Ο στόχος του Connect2 ήταν να βελτιώσει τα καθημερινά ταξίδια στις κοινότητες σε ολόκληρο το Ηνωμένο Βασίλειο δημιουργώντας νέες γέφυρες για τους δρόμους, τους σιδηροδρόμους και τα ποτάμια και συνδέοντας τα με τα δίκτυα πεζοπορίας και ποδηλασίας για να διευκολύνουν εκατομμύρια ανθρώπους να κάνουν ποδηλασία και να περπατούν για καθημερινές διαδρομές. Μεταξύ 2008 και 2013, η Sustrans ανέπτυξε 84 νέα δίκτυα ποδηλασίας και πεζοπορίας στην Αγγλία, τη Σκωτία και την Ουαλία. Κάθε έργο σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε για να ανταποκρίνεται καλύτερα στις ανάγκες των τοπικών κοινοτήτων και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων (National Lottery, 2018).

## Οφέλη

- Οι διανομείς χρηματοδότησης της Εθνικής Λοταρίας μπορούν να παρέχουν επιχορηγήσεις για την πλήρη χρηματοδότηση κοινοτικών σχεδίων, οπότε οι τοπικές κοινότητες δεν χρειάζεται να αντλούν πρόσθετα κεφάλαια.
- Μεγάλη ευελιξία στο ποσό της χρηματοδότησης που θα προσφέρει η Εθνική Λοταρία.
- Γρήγορος χρόνος ανακύκλωσης μεταξύ υποβολής αίτησης και λήψης χρηματοδότησης.
- Υπάρχουν ήδη παραδείγματα όπου στο παρελθόν η Εθνική Λοταρία υποστήριξε έργα βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας, αποδεικνύοντας ότι αναγνωρίζουν τη σημασία της.
- Η χρηματοδότηση χορηγείται από διανομείς με πείρα σε ορισμένους τομείς, πράγμα που σημαίνει ότι είναι πιο πιθανό να επενδύσουν σε αξιόλογα έργα.
- Η Εθνική Λοταρία έχει ένα μεγάλο προϋπολογισμό για τη χρηματοδότηση καλών αιτιών, καθιστώντας έτσι πιο πιθανό για έναν υποψήφιο χρηματοδότησης να είναι επιτυχής.

## Μειονεκτήματα

- Μοναδική πηγή χρηματοδότησης. Η μελλοντική χρηματοδότηση δεν μπορεί να στηριχθεί.
- Ενώ οι διανομείς έχουν εξειδίκευση σε ορισμένους τομείς, αυτό δεν σημαίνει απαραίτητα ότι θα επενδύσουν στα πιο αξιόπιστα έργα, καθώς η επιτυχία του έργου δεν τους επηρεάζει.

## Αξιολόγηση

Η χρηματοδότηση των λαχειοφόρων αγορών μέσω της Εθνικής Λοταρίας έχει αποδειχτεί ένας επιτυχημένος μηχανισμός χρηματοδότησης για κοινοτικά προγράμματα που περιλαμβάνουν βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας. Η Εθνική Λοταρία παρέχει χρηματοδότηση τόσο για μικρά όσο και για έργα μεγάλης κλίμακας, με μεγάλη ευελιξία όσον αφορά το ύψος της χρηματοδότησης. Επιπλέον, υπάρχουν πολλά παραδείγματα για το πού δόθηκε χρηματοδότηση για έργα που δεν βασίζονται σε μεγάλες πόλεις. Αυτό δεν συμβαίνει με άλλα είδη χρηματοδότησης, όπως η χρηματοδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό, η οποία τείνει να δώσει προτεραιότητα σε έργα σε μεγάλες αστικές περιοχές όπως το Λονδίνο και το Μάντσεστερ.

Παρά τη συνολική επιτυχία της χρηματοδότησης μέσω της Εθνικής Λοταρίας, αυτός ο μηχανισμός χρηματοδότησης δεν παρέχει αξιόπιστη βάση εισοδημάτων και δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη μελλοντική χρηματοδότηση έργων. Επιπλέον, η Εθνική Λοταρία δεν είναι οργανισμός χρηματοδότησης που επενδύει αποκλειστικά σε βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα.

## Η χρηματοδότηση λοταρίας και οι μικρές-μεσαίες πόλεις

### Σημασία για τις μικρές-μεσαίες πόλεις

- είναι κατάλληλες για μικρές και μεσαίες αστικές περιοχές, καθώς και σε μεγαλύτερες περιοχές, ενώ οι ίδιες μέθοδοι εφαρμογής μπορούν να εφαρμοστούν για κάθε μία.
- Υπάρχουν λίγα κριτήρια σχετικά με το ποιος μπορεί να υποβάλει αίτηση για χρηματοδότηση λοταρίας. Η χρηματοδότηση τείνει να δοθεί σε μη κερδοσκοπικούς ή φιλανθρωπικούς οργανισμούς, στην τοπική αυτοδιοίκηση, σε εκπαιδευτικούς οργανισμούς ή σε ιδιώτες.
- Παρέχει μια σταθερή πηγή εσόδων για βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας, χωρίς να περιλαμβάνει δάνεια και χρέη.
- Αποδεδειγμένο να είναι αποτελεσματικό για την αύξηση των βιώσιμων προσφορών μεταφορών και την ικανότητα για ενεργό ταξίδι.

## Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή

- Εγγραφείτε σε σχετικούς οργανισμούς χρηματοδότησης λοταρίας που είναι διαθέσιμοι στη χώρα ή στην πόλη σας.
- Συνήθως, θα υπάρχει μια σελίδα αναζήτησης σε ιστότοπους λαχειοφόρων αγορών όπου μπορείτε να προσδιορίσετε τα κριτήρια για την αναζήτηση σχετικών προγραμμάτων χρηματοδότησης.
- Όταν υποβάλλετε αίτηση για χρηματοδότηση, αναπτύξτε ένα υγιές επιχειρηματικό σχέδιο για το έργο σας, το οποίο δείχνει ακριβώς γιατί χρειάζεστε τη χρηματοδότηση. Για να το κάνετε αυτό:
  - μιλήστε σε άτομα με εμπειρία στον τομέα του έργου σας.
  - Διεξαγωγή έρευνας σχετικά με το μέγεθος της ανάγκης για επένδυση στο έργο σας.
  - περιλαμβάνουν τοπικές στατιστικές όπως το επίπεδο του πληθυσμού που βρίσκεται σε κατάσταση στέρησης ή χωρίς πρόσβαση στις δημόσιες συγκοινωνιακές συνδέσεις
  - υπογραμμίστε πώς το σχέδιό σας θα εκπληρώσει ορισμένους από τους στόχους που προσδιορίζονται στην τοπική, περιφερειακή και εθνική πολιτική.
  - δείξτε πώς το έργο σας θα κάνει τη διαφορά.
- Η του Ταμείου Μεγάλων Λοταριών [καθοδήγηση](#) για τη χρηματοδότηση και τον σχεδιασμό επιτυχημένων έργων θα είναι χρήσιμη κατά την υποβολή αίτησης χρηματοδότησης.
- Προσέξτε για τυχόν διαγωνισμούς που διεξάγονται από λαχειοφόρες αγορές στα μέσα ενημέρωσης, τα οποία προσφέρουν χρηματοδότηση ως βραβείο.

## Αναφορές

- Big Lottery Fund. (2005). Μεγάλη έρευνα για το Ταμείο Λοταρίας: Έγγραφο συζήτησης για τον κίνδυνο και την καλή επιχορήγηση, (17). Ανακτήθηκε από το [http://www.biglotteryfund.org.uk/er\\_risk\\_good\\_grantuk.pdf](http://www.biglotteryfund.org.uk/er_risk_good_grantuk.pdf), το 2005
- Big Lottery Fund. (2018). Ιστοσελίδα του Big Lottery Fund. Ανακτήθηκε από το <https://www.biglotteryfund.org.uk/>
- Εθνικό Ελεγκτικό Γραφείο. (2017). Investigation: National Lottery funding for good causes, (December 2017).
- National Lottery. (2018). National Lottery Good Causes. Retrieved January 10, 2018, from <http://www.lotterygoodcauses.org.uk/>
- National Lottery. (2018). Sustrans Connect2. Retrieved January 10, 2018, from <http://www.lotterygoodcauses.org.uk/project/sustrans-connect2>
- National Lottery. (2018). Where the Money Goes. Retrieved January 10, 2018, from <https://www.national-lottery.co.uk/life-changing/where-the-money-goes>
- Scottish Government. (2017). Lottery funding shortfall. Retrieved from <https://news.gov.scot/news/lottery-funding-shortfall>
- Seabrook, I. (2016). The Project. Retrieved from [http://www.reach-out.org.uk/?page\\_id=102](http://www.reach-out.org.uk/?page_id=102)
- Travel Shropshire. (2018). Sustrans Connect2 in Shrewsbury. Retrieved from <http://www.travelshropshire.co.uk/cycle/cycle-shrewsbury/sustrans-connect2.aspx>



UNDP. (2018). Lotteries. Retrieved January 10, 2018, from <http://www.undp.org/content/sdfinance/en/home/solutions/lotteries.html>

World Lottery Association. (2016). The year 2016 in review.

Ystwyth Transport. (2018). Big Lottery Fund (People and Places) grant. Retrieved from <http://www.ystwythtransport.org.uk/general-news/big-lottery-fund-people-places-grant/>

## Useful Links

### **Guidance to getting funding and applying for successful projects – Big Lottery Fund 2018**

<https://www.biglotteryfund.org.uk/funding/funding-guidance/applying-for-funding>

# Παράρτημα Γ6 - εθελοντικής δέσμευση (Voluntary Capture)

## Χαρακτηριστικά

- Συμφωνία ή συνεργασία μεταξύ προγραμματιστών ή ιδιοκτητών ακινήτων και μιας τοπικής αρχής, όπου ο κύριος του έργου οικειοθελώς συμφωνεί να πληρώσει μέρος ή το σύνολο των δαπανών για ένα έργο υποδομής.
- Αυξάνει τα πρόσθετα έσοδα για έργα υποδομής, ενώ παράλληλα παρέχει απόδοση επένδυσης στον κύριο του έργου ή στον ιδιοκτήτη ακινήτου.
- Μια απλή ή μη κανονική πηγή εισοδήματος.

## Σύντομη Περιγραφή

Η εθελοντική δέσμευση είναι μια συμφωνία ή μια σύμπραξη μεταξύ προγραμματιστών ή ιδιοκτητών ακινήτων και μιας τοπικής αρχής, όπου οι προγραμματιστές ή οι ιδιοκτήτες ακινήτων προσφέρουν εθελοντική συμβολή στο κόστος ενός δημόσιου έργου υποδομής. Οι εθελοντικές συνεισφορές τείνουν να προσφέρονται όταν ο κύριος του έργου ή ο ιδιοκτήτης ακινήτου υπολογίζει ότι τα οφέλη που θα αντλήσει από την παροχή δημόσιας υποδομής υπερτερούν του κόστους επένδυσης σε αυτό.

## Ιστορικό

Η εθελοντική δέσμευση είναι ένας μηχανισμός που έχει γίνει όλο και πιο δημοφιλής για τη χρηματοδότηση έργων αστικής υποδομής τα τελευταία χρόνια. Βασίζεται στην έννοια της «συλλογής αξίας», στην οποία μέρος του οικονομικού οφέλους που αποκτά ο κύριος του έργου ή ιδιοκτήτης ακινήτου ως αποτέλεσμα της παροχής νέας υποδομής συλλέγεται και επενδύεται στο κόστος κατασκευής και συντήρησης της υποδομής. Σε αντίθεση με άλλους τύπους συλλογής αξίας που συνεπάγονται υποχρεωτικούς φόρους και επιβαρύνσεις που επιβάλλονται από το κράτος σε προγραμματιστές και ιδιοκτήτες ακινήτων που επωφελούνται από την ενίσχυση της αξίας (π.χ. μέσω φόρου ακίνητης περιουσίας, BID, χρεώσεων και επιβαρύνσεων επιπτώσεων για προγραμματιστές) (Epoch, Potter και Ison 2005).

Η εθελοντική σύλληψη λαμβάνεται γενικά όταν ένας κύριος του έργου ή ιδιοκτήτης ακινήτου υπολογίζει ότι η καλύτερη δημόσια υποδομή θα δημιουργήσει ένα οικονομικό όφελος για τον εαυτό τους αυξάνοντας την αξία μιας ανάπτυξης ή αυξάνοντας τα μισθώματα που μπορούν να χρεωθούν. Σε αυτή την περίπτωση, ο κύριος του έργου ή ο ιδιοκτήτης ακινήτου μπορεί να αποφασίσει ότι έχει επιχειρηματικό νόημα να συνάψει εθελοντική συμφωνία για να πληρώσει μέρος ή το σύνολο των σχετικών εξόδων (Epoch, Potter και Ison 2005). Για παράδειγμα, εάν μια επιχείρηση φορτηγών θα επωφεληθεί από τη βελτιωμένη οδική σύνδεση μεταξύ της αποθήκης και του αυτοκινητοδρόμου, μπορεί να χρηματοδοτήσει ευτυχώς νέες βελτιώσεις του δρόμου εάν το κόστος είναι μικρότερο από τα οικονομικά οφέλη που θα κερδίσει η εταιρεία. Ομοίως, εάν ένας προγραμματιστής θα επωφεληθεί από την ύπαρξη σταθμού πιο κοντά στην ανάπτυξή του μέσω της αύξησης των τιμών των ακινήτων, μπορεί να βοηθήσει στη χρηματοδότηση ενός νέου σταθμού. Οι εθελοντικές συνεισφορές σε σχετικές βιώσιμες υποδομές μεταφορών μπορούν επίσης να επιταχύνουν την αποδοχή μιας προτεινόμενης ανάπτυξης και να επιτρέψουν στον κύριο του έργου ή στον ιδιοκτήτη ακινήτου να συμμετάσχει περισσότερο στη διαδικασία σχεδιασμού, εξασφαλίζοντας έτσι ότι οι χρηματοδοτούμενες υποδομές ανταποκρίνονται στις ανάγκες τους (Hayford 2017).

Υπάρχουν δύο κοινά είδη εθελοντικής σύλληψης::

1. **Τέλη σύνδεσης:** Τα τέλη σύνδεσης είναι ο απλούστερος τύπος εθελοντικής σύλληψης και είναι μια εφάπαξ συμβολή από προγραμματιστές ή ιδιοκτήτες ακινήτων προτεινόμενων και υφιστάμενων ακινήτων προς φυσική σύνδεση με υπάρχουσα δημοτική υπηρεσία όπως σταθμό τρένων ή λεωφορείων.
2. **Παροχή επιδομάτων:** Σε άλλο επίπεδο, η κατανομή των οφελών (κοινόχρηστες παροχές) είναι όπου τόσο ο δημόσιος όσο και ο ιδιωτικός τομέας αναγνωρίζουν το όφελος από την ανάπτυξη τοπικών υποδομών και ως εκ τούτου καταλήγουν σε συμφωνία (συχνά νομικά

δεσμευτική) για την από κοινού ανάπτυξη αυτής της υποδομής. Η κατανομή των οφελών τείνει να είναι εκεί όπου οι επενδύσεις υποδομής είναι εμπορικά βιώσιμες τόσο σε δημόσιο όσο και σε ιδιωτικό επίπεδο, όπως για παράδειγμα στην κοινή ανάπτυξη σταθμών διαμετακόμισης και κοντινών κτιρίων γραφείων (Enoch, Potter και Ison 2005).

## Ελκυστικότητα της εθελοντικής δέσμευσης

- Η εθελοντική δέσμευση μπορεί συχνά να δημιουργήσει σημαντικά πρόσθετα έσοδα, τα οποία μπορούν να συμβάλουν είτε σε ένα μέρος είτε σε όλο το κόστος των νέων υποδομών δημόσιων μεταφορών και των συστημάτων κινητικότητας (Enoch, Potter και Ison 2005).
- Η χρηματοδότηση έργων μέσω της εκούσιας σύλληψης δημιουργεί κίνητρα για τις τοπικές αρχές και τους οργανισμούς μεταφορών ώστε να διασφαλιστεί ότι τα οφέλη του έργου θα υλοποιηθούν στην πράξη (Transport for London 2017).
- Η εθελοντική σύλληψη μπορεί να επιτρέψει στα αστικά κέντρα μεταφοράς και τα συστήματα κινητικότητας να εξαρτηθούν λιγότερο από τη χρηματοδότηση από το κράτος, διατηρώντας παράλληλα τη διαθεσιμότητα των ναύλων στους χρήστες (Transport for London 2017).
- Ενθαρρύνει τη συμμετοχή της κοινότητας στην ανάπτυξη του αστικού χώρου, δημιουργώντας ένα αίσθημα ιδιοκτησίας και αυξάνοντας το κοινωνικό κεφάλαιο.

## Προκλήσεις και κίνδυνοι

- Σε αντίθεση με ορισμένους άλλους μηχανισμούς χρηματοδότησης, η εθελοντική σύλληψη τείνει να είναι μια απλή ή παράτυπη πηγή εσόδων. Ως αποτέλεσμα, δεν μπορεί να εξελιχθεί σε μια αξιόπιστη και συνεχή ροή εσόδων (Enoch, Potter και Ison 2005).
- Δεν αποτελεί νομική απαίτηση και επομένως είναι δύσκολο να υπάρξουν μεμονωμένες συμφωνίες, καθώς για να είναι βιώσιμη για τους προγραμματιστές η εθελοντική συμβολή στη βελτίωση των μεταφορών, πρέπει να πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις.
- Οι περιοχές στις οποίες χρειάζονται περισσότερο οι δημόσιες μεταφορές και οι επενδύσεις κινητικότητας ενδέχεται να μην είναι ίδιες με τις περιοχές στις οποίες οι εθελοντικές συνεισφορές είναι πιο βιώσιμες (Enoch, Potter και Ison 2005).
- Οι στόχοι ενός προγραμματιστή που πληρώνει για τη βελτίωση των μεταφορών δεν ανταποκρίνονται απαραίτητα σε στόχους της ευρύτερης κοινότητας και άλλων ενδιαφερομένων. Η εξεύρεση συμβιβασμού που θα ικανοποιεί όλους τους ενδιαφερόμενους θα μπορούσε να αποτελέσει πρόκληση (Hayford 2017).

## Ιστορικό

Παραδειγμάτων Οι πόλεις όπως η Βοστώνη, η Ουάσιγκτον και το Τορόντο μπορούν να βρουν παραδείγματα επιτυχούς εφαρμογής εθελοντικών συλλήψεων για τη χρηματοδότηση βιώσιμων μεταφορών και προγραμμάτων κινητικότητας, όπου εθελοντικές συνεισφορές χρηματοδότησαν νέους σταθμούς διέλευσης και συνδέσεις με υφιστάμενες εγκαταστάσεις διαμετακόμισης (Enoch, Potter και Ison 2005, Smith 2013).

## Μελέτη περίπτωσης: Ο νέος σταθμός προσγείωσης του Boston στο Μπράιτον της Βοστώνης

Έργο ύψους 15 εκατομμυρίων δολαρίων, χρηματοδοτήθηκε εξ ολοκλήρου μέσω εθελοντικής σύλληψης. Το 2013, η New Balance, μια αθλητική εταιρεία, ζήτησε άδεια να χτίσει 500 εκατομμύρια δολάρια στην έδρα της στο Allston-Boston, με επιπλέον χώρο γραφείων για ενοικίαση, ένα ξενοδοχείο, ένα αθλητικό συγκρότημα και ένα εμπορικό χώρο, γνωστό ως New Brighton Ανάπτυξη προσγείωσης (Τμήμα Μεταφορών της Μασαχουσέτης 2012). Σε αντάλλαγμα αυτής της άδειας, η New Balance συμφώνησε να χρηματοδοτήσει ολόκληρη την ανάπτυξη (και 10 χρόνια συντήρησης) ενός νέου σιδηροδρομικού σταθμού στην περιοχή Allston-Boston, προκειμένου να προσφέρει ανακούφιση στο υφιστάμενο δίκτυο μεταφορών χρησιμεύοντας ως σταθμός μετακίνησης για τη νέα ανάπτυξη και εξυπηρέτηση του ευρέος κοινού, συμβάλλοντας στην επέκταση της οικονομικής ανάπτυξης, της πρόσβασης και της κινητικότητας στην περιοχή.

Η New Balance συνεργάστηκε με το Τμήμα Μεταφορών της Μασαχουσέτης για την ανάπτυξη του σταθμού. Υπογράφηκε ένα μνημόνιο συμφωνίας τόσο από το Υπουργείο Μεταφορών της New Balance όσο και από τη Μασαχουσέτη, το οποίο προσδιορίζει τη δέσμευση κάθε μέρους στη διαδικασία σχεδιασμού και κατασκευής του σιδηροδρομικού σταθμού μεταφορών (Τμήμα Μεταφορών της Μασαχουσέτης 2012). Ο σταθμός σχεδιάστηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Τμήματος Μεταφορών και των σταθμών του MBTA και κατασκευάστηκε με σχέδιο διαχείρισης που εγκρίθηκε από όλους τους ομοσπονδιακούς, κρατικούς και τοπικούς φορείς.

Παρόλο που η New Balance επένδυσε ένα σημαντικό χρηματικό ποσό στο σταθμό, ήταν μόνο το 3% του συνολικού κόστους ανάπτυξης του New Brighton Landing και η εταιρεία θα μπορούσε εύκολα να καλύψει το ίδιο το κόστος. Αυτό σημαίνει ότι θα μπορούσε να αποφευχθεί η συμμετοχή άλλων μερών σε ένα πιο περίπλοκο σύστημα σύλληψης αξίας (Smith, 2013). Επιπλέον, αναμενόταν ότι η New Balance θα επέτρεπε την επιστροφή της επένδυσης μέσω της αυξημένης ευκολίας για τους εργαζόμενους που ταξιδεύουν προς και από το αρχηγείο της New Balance.

Για την Βοστώνη, η ανάπτυξη του σιδηροδρομικού σταθμού New Brighton Landing και του σιδηροδρομικού σταθμού αναμονής αναμένεται να οδηγήσει σε περίπου 3000 μόνιμες θέσεις εργασίας, καθώς και σε 400 θέσεις πλήρους απασχόλησης στον τομέα των κατασκευών (Τμήμα Μεταφορών της Μασαχουσέτης 2012). Ο Τσάρλι Μπέικερ, κυβερνήτης της Μασαχουσέτης, σχολίασε ότι η νέα ανάπτυξη είναι ζωτικής σημασίας για την προσέλκυση νέων οικονομικών δραστηριοτήτων και θέσεων εργασίας στη Μεγάλη Βοστώνη.

## Οφέλη

- Υποστήριξε την ανάπτυξη του τοπικού συστήματος μεταφορών, το οποίο δεν θα μπορούσε να διατεθεί με χρήματα της τοπικής αυτοδιοίκησης, παρέχοντας σταθμό σε μια περιοχή που δεν διέθετε επαρκείς δημόσιες μεταφορές.
- Ο ιδιωτικός εργολάβος συνεργάστηκε με την τοπική υπηρεσία μεταφορών, πράγμα που σημαίνει ότι ο σταθμός σχεδιάστηκε σύμφωνα με τους στόχους της ευρύτερης περιοχής.
- Η εταιρική σχέση βοήθησε στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας, ενώ ταυτόχρονα οικοδόμησε την ικανότητα του τοπικού δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών.

## Μειονεκτήματα

- Ήταν μια εφάπαξ επένδυση και μια 10ετής συμφωνία συντήρησης. Αφού λήξει η συμφωνία συντήρησης, η συντήρηση και η λειτουργία του σταθμού θα πρέπει να χρηματοδοτηθούν από τον προϋπολογισμό της πόλης ή θα πρέπει να βρεθούν εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης.

## Αξιολόγηση

Η εθελοντική δέσμευση έχει αποδειχθεί ότι είναι ένας επιτυχημένος χρηματοδοτικός μηχανισμός για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού σταθμού New Brighton Landing. Αντί να εξαρτάται από διάφορες πηγές χρηματοδότησης που θα είχαν δημιουργήσει ένα πιο ασταθές μοντέλο χρηματοδότησης, η ανάπτυξη χρηματοδοτήθηκε εξ ολοκλήρου από τον κύριο του έργου, εξαλείφοντας έτσι την αβεβαιότητα όσον αφορά τη χρηματοδότηση. Η ανάπτυξη είχε ως αποτέλεσμα σημαντικές βελτιώσεις στο τοπικό δίκτυο βιώσιμων μεταφορών και υποστηρίχθηκε από ευρύ φάσμα ενδιαφερομένων.

Παρά τη συνολική επιτυχία του εκούσιου μηχανισμού σύλληψης αυτού του έργου, η Βοστώνη δεν έχει δει τόσο μεγάλη ανάπτυξη όσο η ανάπτυξη του New Brighton Landing που χρηματοδοτείται μέσω εθελοντικής σύλληψης, γεγονός που υποδηλώνει ότι αυτή η κλίμακα εθελοντικών επενδύσεων στις δημόσιες συγκοινωνίες είναι απίθανο να είναι ένα κοινό φαινόμενο.

## Η εθελοντική δέσμευση και οι μικρές-μεσαίες πόλεις

### Σημασία για τις μικρές-μεσαίες πόλεις

- σχετίζονται με τις εθελοντική σύλληψη σχετίζεται με όλα τα μεγέθη πόλεων. Ωστόσο, το μέγεθος των εσόδων που προέρχονται από την εθελούσια σύλληψη θα διαφέρει ανάλογα με

την κλίμακα των οφελών (όπως το αυξημένο ενοίκιο) που θα ωφεληθούν οι δικαιούχοι από τη συμβολή τους στη δημιουργία νέων υποδομών μεταφορών και κινητικότητας.

- Η εθελοντική σύλληψη μπορεί να είναι αποτελεσματική σε περιοχές όπου λείπει η υπάρχουσα υποδομή δημόσιων μεταφορών.
- Παρά το γεγονός ότι οι ιδιώτες επενδυτές αποτελούν πηγή χρηματοδότησης, οι τοπικές αρχές και άλλοι ενδιαφερόμενοι φορείς θα μπορούσαν να συμμετάσχουν στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σε όλα τα στάδια συμβάλλοντας στο σχεδιασμό του συστήματος, διασφαλίζοντας έτσι ότι πληρούνται οι ευρύτεροι στόχοι βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας και ότι η ανάπτυξη ευνοεί μια ευρύτερη κοινότητα.
- Η εθελοντική σύλληψη μπορεί να προσφέρει σταθερά έσοδα για τη χρηματοδότηση έργων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας, χωρίς την εξάρτηση από δάνεια, επιχορηγήσεις ή δημόσια οικονομικά.

## Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή

Τα στοιχεία δείχνουν ότι συχνά προγραμματιστές ή ιδιοκτήτες ακινήτων θα υποβάλουν σχέδια για χρηματοδότηση ενός ίδιου τμήματος υποδομής, στο πλαίσιο των αναπτυξιακών τους σχεδίων. Εντούτοις, όταν δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο, η ακόλουθη προσέγγιση μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την απόκτηση εθελοντικών συνεισφορών σε ένα έργο:

- Οι τοπικές αρχές πρέπει να είναι ανοιχτές σχετικά με τους μελλοντικούς στόχους μεταφορών και κινητικότητας για την πόλη SM για να βοηθήσουν στην απόκτηση ενδιαφέροντος από το κοινό, τους ιδιοκτήτες γης και τους προγραμματιστές, και να δημιουργήσει μια αίσθηση διαφάνειας. Οι στόχοι θα μπορούσαν να δημοσιοποιηθούν μέσω των ακόλουθων μεθόδων επικοινωνίας:
  - Κοινωνικά μέσα ενημέρωσης (LinkedIn, Twitter, Facebook)
  - Τοπικές εφημερίδες και περιοδικά
  - Φυλλάδια που ταχυδρομούνται στους κατοίκους της περιοχής
  - Δημόσιες διαβουλεύσεις
  - Εκδηλώσεις ενδιαφερομένων
- Οι τοπικές αρχές πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα πιθανά οφέλη από τα προτεινόμενα έργα μεταφορών και κινητικότητας που έχουν κοινοποιηθεί σε προγραμματιστές και ιδιοκτήτες γης στις πληγείσες περιοχές. Εάν ο κύριος του έργου ή ο ιδιοκτήτης της γης αντιληφθεί τα οφέλη που θα τους αποφέρει ένα έργο, θα βοηθήσει να κερδίσει την υποστήριξή του και να ενθαρρύνει την επένδυσή του.
- Θα πρέπει να καταστεί σαφές ότι οι προγραμματιστές και οι ιδιοκτήτες γης προθυμία να συμβάλουν στο έργο θα επηρεάσουν κάθε απόφαση που έχει ληφθεί. Για παράδειγμα, πρέπει να δοθεί η ευκαιρία στους προγραμματιστές και στους ιδιοκτήτες γης που συμβάλλουν στο έργο μεταφοράς ή κινητικότητας να δώσουν τη συμβολή τους στο σχεδιασμό και την εφαρμογή του προγράμματος.
- Οι προγραμματιστές και οι ιδιοκτήτες γης πρέπει να έχουν την ευκαιρία να επιδείξουν την προθυμία τους να συμβάλουν σε ένα έργο. Η τοπική αρχή πρέπει να δημοσιοποιήσει ότι χαιρετίζει την οικονομική στήριξη των ιδιωτικών κατασκευαστών και ιδιοκτητών γης και πρέπει να αναπτύξει ένα σύστημα για να εκφράσουν την προθυμία τους να συνεισφέρουν. Το σύστημα θα μπορούσε να είναι ένα ηλεκτρονικό έντυπο.

Εάν ο φορέας διαχείρισης / τοπικός σχεδιασμός έχει ήδη ανακοινώσει το έργο, μπορεί να ειδοποιήσει τους ιδιώτες επενδυτές και προγραμματιστές ότι μπορούν να επηρεάσουν ορισμένες πτυχές του σχεδιασμού και τα πιθανά οφέλη, δείχνοντας την προθυμία τους να πληρώσουν και να παρέχουν εθελοντικές συνεισφορές. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί ανοίγοντας μια διαδικασία διαβούλευσης που ενθαρρύνει την ανατροφοδότηση και τα σχόλια από πιθανούς επενδυτές στην περιοχή.

Ενώ η χρήση της εθελοντικής δέσμευσης θα μπορούσε να σημαίνει ότι η επένδυση σε βιώσιμες υποδομές οδηγείται από ιδιώτες επενδυτές, αυτό δεν σημαίνει ότι ένα σχέδιο δεν μπορεί να σχεδιαστεί για να προσφέρει τις καλύτερες δυνατές λύσεις για την ευρύτερη κοινότητα. Είναι σημαντικό οι στόχοι των δικαιούχων για το σχεδιασμό του έργου να μην υπονομεύουν τους στόχους της ευρύτερης κοινότητας. Οι τοπικές αρχές που χρησιμοποιούν την εκούσια δέσμευση για να χρηματοδοτήσουν την

ατζέντα βιώσιμης κινητικότητας και μεταφοράς πρέπει να διασφαλίσουν ότι όλοι οι ενδιαφερόμενοι συμμετέχουν ενεργά στη διαδικασία σχεδιασμού και ότι ακούγονται οι φωνές τους.

## Σύνοψη

Η εθελοντική δέσμευση δεν αποτελεί κοινό είδος χρηματοδότησης για βιώσιμα συστήματα μεταφορών και κινητικότητας στις πόλεις, καθώς αποτελεί μια εφάπαξ και ακανόνιστη χρηματοδότηση. Επιπλέον, θα ήταν δύσκολο να ενθαρρυνθούν οι προγραμματιστές και οι ιδιοκτήτες γης να καταβάλουν εθελοντική συνεισφορά σε ένα έργο, καθώς δεν αποτελεί νομική απαίτηση. Επιπλέον, εάν ο κύριος του έργου ή ο ιδιοκτήτης της γης προσφέρουν να καταβάλουν εισφορά, οι στόχοι τους ενδέχεται να μην συμφωνούν με τους στόχους της ευρύτερης κοινότητας και άλλων ενδιαφερομένων και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να υπάρξει συμβιβασμός σχετικά με το σχεδιασμό και την εφαρμογή του σχεδίου.

Παρόλα αυτά, θα μπορούσε να είναι μια βιώσιμη και σημαντική πρόσθετη πηγή χρηματοδότησης για τις πόλεις της ΜΜ. Όπως υπογραμμίζει η μελέτη περίπτωσης της Βοστώνης, μπορεί να δημιουργήσει ένα σημαντικό ποσό πρόσθετων εσόδων, τα οποία θα μπορούσαν να συμβάλουν είτε σε κάποιο είτε σε όλο το κόστος των νέων βιώσιμων συστημάτων μεταφορών και κινητικότητας. Με τη σειρά του, αυτό μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας και στην ενίσχυση των τοπικών προσφερόμενων υπηρεσιών κινητικότητας. Επιπλέον, η εθελοντική σύλληψη ενθαρρύνει τη συμμετοχή της κοινότητας στην ανάπτυξη αστικών, η οποία μπορεί να δημιουργήσει ένα αίσθημα ιδιοκτησίας και δημιουργεί περισσότερα κίνητρα για τις κρατικές αρχές και τους οργανισμούς μεταφορών ώστε να διασφαλιστεί ότι τα οφέλη του έργου υλοποιούνται στην πράξη.

Συνολικά, η εθελοντική δέσμευση έχει αποδειχθεί ότι είναι ένας επιτυχημένος τρόπος χρηματοδότησης μεγάλων έργων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας, των οποίων τα διδάγματα μπορούν να ληφθούν και να υλοποιηθούν σε πόλεις μικρού μεγέθους σε ολόκληρη την ΕΕ.

## Χρήσιμοι σύνδεσμοι

### Νέο ισοζύγιο Ανακοινώστε το σταθμό του Μπράιτον - Τμήμα Μεταφορών της Μασαχουσέτης

<https://blog.mass.gov/transportation/mbta/new-balance-massdot-announce-brighton-station/>

### Η νέα ισορροπία αγοράζει τη Βοστώνη μια στάση σιδηροδρομικής γραμμής - επόμενη πόλη

<https://nextcity.org/daily/entry/new-balance-buys-boston-a-commuter-rail-stop>

### Χρησιμοποιώντας εθελοντικές συνεισφορές για τη δημιουργία και τη συλλογή αξίας από τη δημόσια υποδομή - Hayford

<https://www.linkedin.com/pulse/using-voluntary-contributions-create-capture-value-from-owen-hayford/>

## Αναφορές

Epoch, M., Potter, S., & Ison, S. (2005). Μια στρατηγική προσέγγιση για τη χρηματοδότηση των δημόσιων μεταφορών μέσω αξιών ιδιοκτησίας. *Public Money & Management*, 25(3), 147-154.

Hayford. (2017). Χρησιμοποιώντας εθελοντικές συνεισφορές για τη δημιουργία και τη συλλογή αξιών από τη δημόσια υποδομή. Ανακτήθηκε από το <https://www.linkedin.com/pulse/using-voluntary-contributions-create-capture-value-from-owen-hayford/>

Τμήμα Μεταφορών της Μασαχουσέτης. (2012). Νέο ισοζύγιο αναγγέλλει το σταθμό του Μπράιτον. Ανακτήθηκε από τη διεύθυνση <https://blog.mass.gov/transportation/mbta/new-balance-massdot-announce-brighton-station/>

Smith, S. (2013). Η νέα ισορροπία αγοράζει τη Βοστώνη μια στάση σιδηροδρομικής συγκοινωνίας. Ανακτήθηκε από τη διεύθυνση <https://nextcity.org/daily/entry/new-balance-buys-boston-a-commuter-rail-stop>

Μεταφορά για το Λονδίνο. (2017). Δέσμευση αξίας γης, (Φεβρουάριος). Ανακτήθηκε από τη διεύθυνση [https://www.london.gov.uk/sites/default/files/land\\_value\\_capture\\_report\\_transport\\_for\\_london.pdf](https://www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf)

# Παράρτημα Γ7 – Οδικά τέλη για βαρέα φορτηγά οχήματα (HGV Charging Schemes)

## Βασικά χαρακτηριστικά

- Ένα σύστημα επιβολής τέλους στα βαρέα φορτηγά οχήματα ή σε ορισμένους τύπους φορτηγών, για την αντιστάθμιση του εξωτερικού κόστους που προκύπτει από τη λειτουργία τους.
- Συνήθως εισάγονται και λειτουργούν σε εθνικό επίπεδο, αλλά οι πόλεις θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν στο σύστημα (π.χ. στις Βρυξέλλες) ή θα μπορούσαν να δημιουργήσουν το δικό τους σύστημα χρέωσης κατόπιν παραγγελίας (π.χ. Λιθουανική Ζώνη Χαμηλών Εκπομπών (LEZ)).
- Τα έσοδα που εισπράττονται από τη λειτουργία των συστημάτων χρέωσης των βαρέων φορτηγών οχημάτων μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την υλοποίηση άλλων, πιο βιώσιμων έργων υποδομής μεταφορών.
- Η ανάπτυξη πολιτικής χρέωσης για ένα σύστημα χρέωσης φορτηγών οχημάτων που λαμβάνει υπόψη όλες τις παραμέτρους του εξωτερικού κόστους, όπως οι εκπομπές ρύπων, το μικτό βάρος οχημάτων και οι συνθήκες κυκλοφορίας, και η εφαρμογή του συστήματος θα μπορούσε να αποτελέσει πρόκληση για τις πόλεις της ΜΜ, ενός περιφερειακού ή εθνικού συστήματος.

## Σύντομη περιγραφή

Οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες έχουν εφαρμόσει ή εφαρμόζουν κάποια μορφή χρέωσης φορτηγών, όπου όλοι οι μεταφορείς από οποιαδήποτε χώρα πληρώνουν για τη χρήση των οδών είτε με το χρόνο είτε με την απόσταση. Τρία στους κόλπους της ΕΕ χρησιμοποιούνται σήμερα διάφοροι εθνικοί μηχανισμοί χρέωσης φορτηγών οχημάτων (HGV):

- διόδια σε ολόκληρο το δίκτυο (χρέωση βάσει εξ αποστάσεως) ·
- Χρέωση με φυσικά εμπόδια (χρέωση με βάση την απόσταση). και
- χρεώσεις που βασίζονται στο χρόνο.

Για μια χρέωση με βάση την απόσταση, το ύψος των διοδίων που πρέπει να καταβληθούν εξαρτάται από τον αριθμό των χιλιομέτρων που οδηγούνται. Ένα από τα βασικά στοιχεία των διοδίων ηλεκτρονικού δικτύου είναι η μονάδα επί του οχήματος (OBU), η οποία αποστέλλει δεδομένα διαδρομής GPS και άλλες υποχρεωτικές πληροφορίες σε ένα διακομιστή. Το OBU τοποθετείται σε κάθε φορτηγό που υπόκειται στην εισφορά και πρέπει να είναι συνεχώς αναμμένο. Τα διόδια με βάση την απόσταση υπολογίζονται με τη χρήση διαδρομών GPS, τον τύπο δρόμου και την κατηγορία του μηχανοκίνητου οχήματος. Ενώ οι περισσότερες από τις χρεώσεις που βασίζονται στην απόσταση βαρέων φορτηγών εισάγονται και διοικούνται σε εθνικό επίπεδο, μπορεί να συμπεριληφθούν στο σύστημα ορισμένοι ή όλοι οι δρόμοι σε μεμονωμένες πόλεις. Οι συμμετέχουσες πόλεις θα λάβουν στη συνέχεια το δίκαιό τους μερίδιο από τα έσοδα που μπορούν να δαπανήσουν για τη διατήρηση του τοπικού τους οδικού δικτύου και την επένδυση σε πιο βιώσιμα συστήματα μεταφορών και κινητικότητας.

Μια παραλλαγή της χρέωσης που βασίζεται στην απόσταση είναι μια χρέωση βάσει περιοχής, ένα παράδειγμα της οποίας είναι το LEZ του Λονδίνου. Η χρέωση βάσει της περιοχής μπορεί να επιβληθεί μέσω φυσικών φραγμών ή τεχνολογίας ANPR (Automatic Number Plate Recognition). Το ANPR χρησιμοποιείται για την καταγραφή των πινακίδων κυκλοφορίας και για την είσπραξη εισφορών στα οχήματα που εισέρχονται και ταξινομούνται σε δρόμους που υπόκεινται σε διόδια. Η χρέωση μπορεί να καλύψει μέρος ή ολόκληρη την πόλη και δεν χρειάζεται να αποτελεί μέρος περιφερειακού ή εθνικού συστήματος. Ωστόσο, το σύστημα αυτό δεν θα είναι αναγκαστικά ένα σύστημα δημιουργίας εσόδων,



δεδομένου ότι είναι πιθανό ότι τα περισσότερα ή όλα τα έσοδα θα πρέπει να δαπανηθούν για την κάλυψη του κόστους εφαρμογής και λειτουργίας του συστήματος.

Με χρέωση βάσει χρόνου, τα βαρέα φορτηγά φορτίζονται σύμφωνα με τη διάρκεια της χρήσης της υποδομής. Το επίπεδο φόρτισης μπορεί επίσης να εξαρτάται από τον τύπο και την κατηγορία εκπομπών του οχήματος.

## Ιστορικό

Ως αποτέλεσμα των προσπάθειών της ΕΕ να ενσωματώσει το εξωτερικό κόστος από τα ταξίδια των βαρέων φορτηγών οχημάτων στο οδικό δίκτυο της Ένωσης, το νομοθετικό πλαίσιο για τα συστήματα χρέωσης των βαρέων φορτηγών οχημάτων βασίζεται στην αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Τα ακόλουθα έγγραφα πολιτικής ασχολούνται με την επιβολή τελών οδικών μεταφορών και τη χρήση των φορτηγών οχημάτων:

- [Πράσινη Βίβλος «Προς μια δίκαιη και αποτελεσματική τιμολόγηση στις μεταφορές» \(COM \(95\) 691\)](#).
- [Η οδηγία 93/89 / ΕΟΚ του Συμβουλίου \(οδηγία για την ευρωβινιέτα\) Οδηγία 1999/96](#)
- [Οδηγία 2004/52/οδηγία 2006/38](#), αναθεωρημένη με την [/ ΕΚ](#) και την [οδηγία 2011/76 / ΕΕ](#)

Η Πράσινη Βίβλος του 1995 αναγνωρίζει την ανάγκη επιβολής τελών στις οδικές μεταφορές προκειμένου να αντισταθμιστεί το εξωτερικό κόστος που απορρέει από αυτήν. Εκτιμάται ότι τα βαρέα φορτηγά οχήματα ευθύνονται για περίπου 40-50% των εκπομπών ΝΟx των οδικών μεταφορών (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, 2013).

Η οδηγία 1999/96 παρέχει λεπτομερές νομικό πλαίσιο για την επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα για τη χρήση ορισμένων οδών. Η οδηγία αποσκοπεί στην εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών, επιτυγχάνοντας σταδιακή εναρμόνιση των φόρων επί των οχημάτων και τη θέσπιση δίκαιων μηχανισμών χρέωσης των υποδομών. Ορίζει τα ελάχιστα επίπεδα φόρων για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και προβλέπει τον τρόπο καθορισμού των τελών υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της διαφοροποίησης ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1999).

Η οδηγία 2004/52 καθόρισε τις αναγκαίες προϋποθέσεις για τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων σε τεχνικό, συμβατικό και διαδικαστικό επίπεδο. Η οδηγία αναθεωρήθηκε το 2006, με αλλαγές που επικεντρώνονται στην ενθάρρυνση της στροφής των μεταφορών στις εμπορευματικές μεταφορές, με την κατανομή αυξημένου ποσού των εσόδων που εισπράττονται από τα διόδια των βαρέων φορτηγών οχημάτων στην διασταυρούμενη χρηματοδότηση έργων υποδομής μεταφορών. Είναι σημαντικό ότι σε συγκεκριμένες περιφέρειες που αντιμετωπίζουν προβλήματα συμφόρησης ή ρύπανσης δόθηκε το δικαίωμα να καθορίζουν υψηλότερα τέλη για φορτηγά οχήματα.

Μεταξύ των βασικών σημείων της οδηγίας περιλαμβάνονται:

- Παροχή μεθοδολογίας υπολογισμού για το εξωτερικό κόστος.
- Η διαφοροποίηση του μέγιστου κόστους σύμφωνα με τις κατηγορίες εκπομπών σε ευρώ είναι υποχρεωτική.
- Η διαφοροποίηση των τελών υποδομής σύμφωνα με τις κατηγορίες εκπομπών Euro θα πρέπει να είναι «ουδέτερη από πλευράς εσόδων». και επιτρέπεται
- μεγαλύτερη διακύμανση των χρεώσεων μέγιστης περιόδου.

## Ελκυστικότητα του μέτρου

- Να διασφαλιστεί ότι τα βαρέα φορτηγά οχήματα πληρώνουν το δίκαιό τους μερίδιο για να αντισταθμίσουν το εξωτερικό κόστος που προκαλούν.
- Βελτιωμένη αποδοτικότητα εφοδιαστικής και μείωση της οδικής εμπορευματικής κυκλοφορίας, λόγω της βελτιστοποίησης του προγραμματισμού των εμπορευματικών δρομολογίων.
- Ανανέωση του στόλου ΗGV, μέσω της επιβολής τελών που εξαρτώνται από την τεχνολογία κινητήρων (πρότυπα ευρώ).
- Μείωση των ρυπογόνων εκπομπών λόγω του εκσυγχρονισμού του στόλου ΗGV από πλευράς εκπομπών κινητήρων.

- Τα έσοδα από τα συστήματα χρέωσης των βαρέων φορτηγών οχημάτων μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση έργων υποδομής, όπως η επέκταση και συντήρηση του υφιστάμενου οδικού δικτύου και η επένδυση σε άλλα πιο βιώσιμα μέσα μεταφοράς όπως οι σιδηροδρομικές και οι οδικές μεταφορές.

## Προκλήσεις & Κίνδυνοι

- Η ανάπτυξη μιας ανεξάρτητης πολιτικής τιμολόγησης για τα διόδια για τα βαρέα φορτηγά οχήματα που θα λαμβάνει υπόψη όλες τις παραμέτρους του εξωτερικού κόστους, όπως εκπομπές ρύπων, μικτό βάρος οχημάτων και συνθήκες κυκλοφορίας, θα μπορούσε να αποτελέσει πρόκληση για τις μικρές-μεσαίες πόλεις .
- Η εισαγωγή του καθεστώτος θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί με την αντίσταση πολλών ενδιαφερομένων, ιδίως από τη βιομηχανία οδικών εμπορευματικών μεταφορών και μεταφορών και τις τοπικές επιχειρήσεις που θα επηρεαστούν άμεσα.
- Οι πόλεις των ΜΜ ενδέχεται να μην έχουν τη γνώση και την ικανότητα να εισάγουν από μόνα τους ένα αποτελεσματικό και χρονοβόρο σύστημα χρέωσης χωρίς να αποτελούν μέρος ενός ευρύτερου περιφερειακού ή εθνικού συστήματος.
- Θα πρέπει να υπάρχει κατάλληλο εθνικό και τοπικό νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο θα επιτρέπει την ανάπτυξη ενός συστήματος χρέωσης για τα βαρέα φορτηγά οχήματα και θα ρυθμίζει τη διαδικασία ανάκτησης του χρέους από τους ιδιοκτήτες οχημάτων που δεν πληρώνουν το τέλος.
- Τα διόδια στο κύριο οδικό δίκτυο θα μπορούσαν να εκτρέψουν την κυκλοφορία φορτηγών οχημάτων σε δευτερεύοντες και τοπικούς δρόμους, που προκαλούνται από τους οδηγούς που αποφεύγουν τους φορτιστές διοδίων.
- Το δυνητικά υψηλό κόστος που συνδέεται με την εισαγωγή και τη λειτουργία του συστήματος μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική του βιωσιμότητα.

## Ιστορικό

Έχουν γίνει οργανωμένες προσπάθειες σε επίπεδο ΕΕ για την υιοθέτηση κοινής μεθοδολογίας σχετικά με την εσωτερικευση του εξωτερικού κόστους που προκαλείται από την κυκλοφορία βαρέων φορτηγών οχημάτων. Επί του παρόντος, 22 κομητείες της ΕΕ έχουν κάποιο είδος χρέωσης φορτηγών οχημάτων που εφαρμόζεται σε οχήματα που χρησιμοποιούν οδικά δίκτυά τους. Η Εσθονία ήταν η τελευταία χώρα της ΕΕ που εισήγαγε σύστημα χρέωσης φορτηγών οχημάτων με χρονοναύλωση που τέθηκε σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2018. Οι Κάτω Χώρες, η Βουλγαρία και η Σουηδία σχεδιάζουν να εισάγουν στο εγγύς μέλλον χρέωση βάσει εξ αποστάσεως. Αυτό θα άφηνε μόνο τρία μέλη της ΕΕ χωρίς να αλλάξει κανένας τύπος οχήματος ή σχεδιάζει να εισαγάγει ένα (Κύπρος, Φινλανδία και Μάλτα).

Η περιφέρεια των Βρυξελλών-Πρωτεύουσας εισήγαγε πρόσφατα ένα ηλεκτρονικό σύστημα τηλεδιοδίων HGV, ως μέρος του εθνικού συστήματος. Μέσα στη «ζώνη της πόλης» των Βρυξελλών τα διόδια ισχύουν για όλους τους δρόμους και είναι υψηλότερα από τα τέλη που εφαρμόζονται στους δρόμους εκτός της πρωτεύουσας.

## Μελέτη περίπτωσης I: Το γερμανικό σύστημα *Lkw-Maut*

Το σύστημα διοδίων HGV της Γερμανίας εφαρμόστηκε το 2005. Το σύστημα βασίζεται στην τεχνολογία GPS (Global Positioning System) και λαμβάνει υπόψη τη συνολική απόσταση που διανύει ένα όχημα. Τα διόδια καλύπτουν 13.000 χιλιόμετρα ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων και 2.300 χιλιόμετρα ομοσπονδιακών οδών. Πρόκειται να επεκταθεί το σύστημα στα 40.000 χλμ. Των δευτερευόντων οδών της Γερμανίας.

## Στοχοθετημένες ομάδες

Κάθε φορτηγό, το οποίο έχει μικτό βάρος άνω των 7,5 τόνων και χρησιμοποιεί το αυτοκινητόδρομο και το οδικό οδικό δίκτυο, υπόκειται σε χρέωση.

## Χρονοδιάγραμμα

Η Γερμανία εισήγαγε διόδια με τη [Eurovingette](#) το 1995 μαζί με πέντε άλλες χώρες της ΕΕ (Βέλγιο, Ολλανδία, Δανία, Σουηδία, Λουξεμβούργο) (Knoorr et al., 2009). Ωστόσο, στην προσπάθειά της να αντιμετωπίσει την αυξανόμενη κυκλοφορία ΗGV που διέρχεται από τη Γερμανία, η κυβέρνηση αποφάσισε να τροποποιήσει το υφιστάμενο σύστημα διοδίων. Οι αλλαγές που εφαρμόστηκαν το 2005 μεταμόρφωσαν το σύστημα από το φορολογικό σε βασισμένο στη χρήση, πράγμα που σημαίνει ότι το κόστος που προκαλείται στα βαρέα οχήματα θα βασίζεται στην απόσταση που καλύπτεται.

## Τεχνικές προδιαγραφές

Το σύστημα Lkw-Maut βασίζεται στην τεχνολογία GPS και GSM. Με τη χρήση δορυφόρων GPS, OBUs και ψηφιακών χαρτών, η απόσταση που διανύεται από κάθε φορτηγό οχήματος υπολογίζεται βάσει της διαδρομής του. Στο τέλος της διαδρομής, χρησιμοποιώντας κινητή τεχνολογία, οι συνολικές πληροφορίες σχετικά με τα τέλη μεταφέρονται στον σταθμό διοδίων και εκδίδεται τιμολόγιο. Δεν είναι υποχρεωμένος κάθε χρήστης να εξοπλίζει το όχημά του με ένα OBU. Αυτοί οι χρήστες που δεν διαθέτουν εγκατεστημένο OBU στο όχημά τους μπορούν να πληρώσουν το αντίτιμο μέσω του Διαδικτύου ή μέσω συγκεκριμένων οδικών τερματικών που μπορούν να βρεθούν σε συγκεκριμένες θέσεις στο δίκτυο.

## Δηλωμένοι στόχοι

- Να καλυφθεί ένα μέρος του κόστους επέκτασης και επισκευής του οδικού δικτύου και για τη χρηματοδότηση άλλων έργων υποδομής.
- Εσωτερική του εξωτερικού κόστους από εκπομπές φορτηγών και φθορά από υποδομές.
- Να εισαχθεί ένα δικαιότερο σύστημα χρέωσης των οδικών μεταφορών, καθώς τα βαρέα φορτηγά οχήματα ευθύνονται για ένα πολύ μεγαλύτερο τμήμα της φθοράς των υποδομών σε σύγκριση με τα τακτικά οχήματα.
- Να ενθαρρυνθεί η αποτελεσματική χρήση των βαρέων φορτηγών οχημάτων μειώνοντας τον αριθμό των άδειων ταξιδιών.
- Να ενθαρρυνθεί η επένδυση σε πιο αποδοτικά οχήματα ΗGV με την τελευταία τεχνολογία κινητήρα. και
- Να ενθαρρυνθεί η μετάβαση σε άλλους τρόπους εμπορευματικών μεταφορών (Knoorr et al., 2009).

## Επιπτώσεις

### Αύξηση εσόδων

Τα έσοδα από την LKW Maut ανέρχονται σε περίπου 4,5 δισ. Ευρώ ετησίως. Τα έσοδα εισπράττονται από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση και δαπανώνται για συντήρηση και κατασκευή των ομοσπονδιακών αυτοκινητοδρόμων και οδών, σιδηροδρομικών και πλωτών οδών. Με την προτεινόμενη επέκταση του συστήματος στις δευτερεύουσες οδούς, ορισμένες από τις οποίες διαχειρίζονται τα κράτη (Länder), τα έσοδα από τα διόδια θα μοιραστούν μαζί τους.

### Μετατόπιση των μεταφορικών μέσων

Ως αποτέλεσμα της χρέωσης διοδίων, πολλές εταιρείες εφοδιαστικής έχουν μετατοπιστεί από τη χρήση των οδικών μεταφορών στη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής για τις παραδόσεις τους. Μεταξύ των ετών 2003 και 2005, οι σιδηροδρομικές μεταφορές αυξήθηκαν σχεδόν διπλάσια από τις οδικές μεταφορές (Γενική Διεύθυνση Εσωτερικών Πολιτικών της Ένωσης, 2008). Παράλληλα με την αύξηση της αποκλειστικής χρήσης σιδηροδρομικής υποδομής για εμπορευματικές μεταφορές, το καθεστώς διοδίων είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των διατροπικών μεταφορών (φορτηγά-σιδηροδρομικές μεταφορές).

### Αύξηση πωλήσεων φορτηγών με κινητήρες τεχνολογίας χαμηλών εκπομπών

Μετά την εφαρμογή του συστήματος καταγράφηκε αύξηση των οχηματοχιλιόμετρων που ταξίδευαν από οχήματα με τεχνολογία εκπομπών Euro 3 ή καλύτερη. Οι πωλήσεις φορτηγών 10 και 12 τόνων με Euro 3 ή καλύτερη τεχνολογία εκπομπών διπλασιάστηκαν κατά το πρώτο έτος (Bereni, 2012). Μέχρι

το 2011, τα φορτηγά με τεχνολογία κινητήρων Euro 5 πραγματοποίησαν σχεδόν το 70% των συνολικών διανυθέντων χιλιομέτρων (Gibson et al., 2004).

## Βελτιστοποίηση των οδών παράδοσης

Οι οδοί παράδοσης βελτιστοποιήθηκαν για να αποφευχθούν τα ταξίδια με ένα κενό φορτηγό.

## Αύξηση της κυκλοφορίας στο δευτερεύον δίκτυο

Από την εισαγωγή του συστήματος Lkw-Maut παρατηρήθηκε αύξηση της κίνησης προς το δευτερεύον δίκτυο. Ωστόσο, η αύξηση περιοριζόταν σε συγκεκριμένες διαδρομές που συγκεντρώνουν ορισμένα χαρακτηριστικά, οι χρήστες φαίνεται να επιλέγουν διαδρομές παράλληλες με το πρωτεύον δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, που προκαλούν ελάχιστη καθυστέρηση και έχουν ελκυστικά χαρακτηριστικά υποδομής.

## Αξιολόγηση

Τα επίσημα στοιχεία από το γερμανικό ομοσπονδιακό γραφείο μεταφοράς εμπορευμάτων δείχνουν ότι το σύστημα είναι ευρέως αποδεκτό μεταξύ των οδηγών φορτηγών οχημάτων. Το γεγονός αυτό αντικατοπτρίζεται από τον αριθμό των εγγεγραμμένων μονάδων OBU, οι οποίες συνεχίζουν να αυξάνονται. Κατά τους πρώτους έξι μήνες μετά την εισαγωγή του συστήματος εγκαταστάθηκαν 450.000 μονάδες. Μέχρι τον Απρίλιο του 2006, υπήρχαν 500.000 και μέχρι το 2011 εγκαταστάθηκαν 700.000 OBU (Bereni, 2012).

Τα έσοδα που εισπράχθηκαν μετά την εισαγωγή του συστήματος Lkw-Maut είναι αρκετά σημαντικά. Τα ετήσια ακαθάριστα έσοδα είναι περίπου 4,5 δισ. Ευρώ. Τα έσοδα επενδύονται σε οδικές υποδομές (50%), σιδηροδρομικές μεταφορές (38%) και σε εσωτερικές πλωτές οδούς (12%) (Broadus και Gertz, 2008).

## Μελέτη περίπτωσης II: Το σύστημα HGV Toll στις Βρυξέλλες

Οι Βρυξέλλες είναι μια πόλη-περιοχή που εισήγαγε πρόσφατα διοδίων φορτηγών, αξιοποιώντας στο έπακρο το ηλεκτρονικό σύστημα τηλεδιαδρόμησης βάσης HGV. Μέσα στη «ζώνη της πόλης» των Βρυξελλών τα διόδια ισχύουν για όλους τους δρόμους και είναι υψηλότερα από τα τέλη που εφαρμόζονται στους δρόμους εκτός της πρωτεύουσας. Το ποσό των διοδίων που χρεώνονται εξαρτάται επίσης από το πρότυπο εκπομπών (κατηγορία Euro) και τον τύπο οδικού δικτύου.

Στο πλαίσιο του εθνικού συστήματος, τα διόδια ισχύουν επίσης για όλους τους αυτοκινητόδρομους στη Φλάνδρα και τη Βαλλονία, καλύπτοντας συνολικά 6,700 χλμ. Δρόμων στο Βέλγιο.

## Στοχοθετημένες ομάδες

Τα φορτηγά βάρους 3,5 τόνων και άνω που εισέρχονται στη ζώνη της πόλης των Βρυξελλών υπόκεινται σε διόδια. Τα φορτηγά με κινητήρα Euro 5 πρέπει να καταβάλλουν υψηλότερο τέλος (0,184 € / χλμ.) Από εκείνο με κινητήρα Euro 6 (0,174 € / χλμ.).

## Χρονοδιάγραμμα

Στις 21<sup>Ιανουαρίου</sup> του 2011, τρεις περιοχές στο Βέλγιο (Βρυξέλλες, Βαλονία και Φλάνδρα) υπέγραψαν μια πολιτική συμφωνία σχετικά με τη μεταρρύθμιση των τελών κυκλοφορίας τους σύστημα, το οποίο προέβλεπε χιλιόμετρο φορτηγών σύστημα φόρτισης. Στο έργο δόθηκε το εμπορικό σήμα «ViaPass», ενώ το 2011 και το 2012 η καθεμία από τις τρεις περιφέρειες προέβη σε προπαρασκευαστικές μελέτες με σύμβουλο. Μέχρι το 2013, ολοκληρώθηκε η αρχιτεκτονική του συστήματος χρέωσης. Ο απολογισμός των Βρυξελλών τέθηκε σε ισχύ την<sup>1η</sup> Απριλίου 2016.

## Τεχνικά Χαρακτηριστικά

συστήματος διοδίων Η βαρέων φορτηγών οχημάτων βασίζεται σε μια OBU τα οποία πρέπει να αγοράζονται από οδηγούς φορτηγών ή εταιρείες φορτηγών. Όλα τα Βέλγιο και τα αλλοδαπά φορτηγά που οδηγούν στο Βέλγιο θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με OBU που καταγράφει την απόσταση που

καλύπτεται (στο μετρητή) και μεταδίδει το ποσό των διοδίων σε ένα κέντρο τιμολόγησης (ViaPASS, 2018).

### Δημοσιοποιημένοι στόχοι

Ο κύριος στόχος της εφαρμογής του τέλους είναι να αντικατοπτρίζει καλύτερα το κόστος που τα βαρέα φορτηγά οχήματα διαθέτουν στην οδική υποδομή στις Βρυξέλλες.

Τα έσοδα από την επιβάρυνση θα καταλογιστούν στην περιφερειακή κυβέρνηση, στην περίπτωση της Βρυξελλών, στην αρχή της περιφέρειας Βρυξελλών-Πρωτεύουσας (Μεταφορές και Περιβάλλον, 2016).

### Επιπτώσεις

Δεδομένου ότι τα διόδια έχουν εφαρμοστεί μόνο από το 2016, οι πληροφορίες σχετικά με τις επιπτώσεις εξακολουθούν να είναι πολύ περιορισμένες. Αναμένεται ότι τα διόδια θα παράσχουν στην κυβέρνηση της Περιφέρειας των Βρυξελλών πρόσθετα έσοδα για τη συντήρηση των οδών εντός της πόλης και θα μειώσουν την κυκλοφορία του βαρέα φορτηγά μέσω της πόλης.

### Αξιολόγηση

Τα εισαγόμενα διόδια φορτηγών με βάση την απόσταση στο Βέλγιο που καλύπτουν και τις τρεις περιοχές του Βελγίου μπορούν να θεωρηθούν ως ένα από τα πλέον προηγμένα συστήματα διοδίων στην Ευρώπη. Εκτιμάται ότι τα διόδια θα ανέλθουν σε 4,5 δισεκατομμύρια αυτοκίνητα km και θα αντλήσουν έσοδα ύψους 750 εκατομμυρίων ευρώ.

Το κόστος υλοποίησης μοιράζεται σε όλες τις περιφέρειες του Βελγίου και δεν περιλαμβάνει εκτεταμένη υλική υποδομή, καθώς το σύστημα βασίζεται στην παρακολούθηση OBU και GPS. Το OBU τοποθετείται σε κάθε φορτηγό που υπόκειται στην εισφορά που χρησιμοποιεί τους δημόσιους δρόμους στο Βέλγιο και πρέπει να είναι συνεχώς αναμμένο. Έτσι, επιτρέπει την παρακολούθηση των κινήσεων των βαρέων φορτηγών οχημάτων σε δρόμους που υπόκεινται σε χρέωση διόδια και οι οποίοι δεν υπόκεινται σήμερα στην επιβάρυνση.

Εκτός από τα αυξημένα έσοδα, η χρέωση ανά χιλιόμετρο θα επιτρέψει στην περιοχή των Βρυξελλών και στις δύο άλλες περιφέρειες να αποκτήσουν πιο συγκεκριμένα δεδομένα σχετικά με την κυκλοφορία βαρέων φορτηγών οχημάτων στο οδικό τους δίκτυο. Αυτά τα δεδομένα θα χρησιμοποιηθούν για την ενημέρωση της πολιτικής για την κινητικότητα και για την προσαρμογή του συστήματος διοδίων ώστε να ανταποκρίνονται καλύτερα στους στόχους των περιφερειακών και τοπικών μεταφορών. Οι περιφέρειες έχουν το δικαίωμα να προσαρμόζουν το οδικό δίκτυο με διόδια και τα ποσοστά δύο φορές το χρόνο.

## Μελέτη περίπτωσης III: Η Ζώνη Χαμηλών Εκπομπών του Λονδίνου (London's Low Emission Zone LEZ)

Αν και η ζώνη χαμηλών εκπομπών του Λονδίνου (LEZ) είναι ένα σύστημα χρέωσης της ρύπανσης της κυκλοφορίας και όχι ένα σύστημα χρέωσης φορτηγών οχημάτων, στόχος είναι ειδικά τα φορτηγά οχήματα, μεγάλα φορτηγά και μικρά λεωφορεία καθώς και λεωφορεία. Στόχος του σχεδίου είναι να μειωθούν οι εκπομπές καυσαερίων των επαγγελματικών οχημάτων με κινητήρα ντίζελ στο Λονδίνο.

Η ζώνη καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος του Μεγάλου Λονδίνου και λειτουργεί 24 ώρες την ημέρα, 7 ημέρες την εβδομάδα, με το όριο της ζώνης που σημειώνεται με σημάδια. Τα πρότυπα εκπομπών LEZ βασίζονται σε ευρωπαϊκά πρότυπα εκπομπών σχετικά με σωματίδια (PM), τα οποία εκπέμπονται από οχήματα.

Το σύστημα διαχειρίζεται η υπηρεσία Transport for London (TfL).

### Στοχευμένες ομάδες

Χρεώνονται μόνο τα οχήματα που δεν συμμορφώνονται με τα πρότυπα εκπομπών. οι άλλοι μπορούν να εισέλθουν δωρεάν στην ελεγχόμενη ζώνη.

Τα οχήματα που χρεώνονται βάσει του LEZ του Λονδίνου είναι:

- φορτηγά άνω των 3,5 τόνων πριν από τον Οκτώβριο του 2006, πούλμαν άνω των πέντε τόνων, μεγαλύτερα φορτηγά, μικρά λεωφορεία και μηχανοκίνητα τροχόσπιτα. και τα
- ελαφρά φορτηγά 4x4 και ταταξινομηθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 2002. Ο

φορτηγά που είχανπίνακας 1 δείχνει τους τύπους οχημάτων και τις αντίστοιχες επιβαρύνσεις βάσει του LEZ.

Πίνακας 1: Είδος οχήματα και τα έξοδα της LEZ

οχήματος	βάρος	ημερήσια χρέωση
μεγαλύτερα φορτηγά, οχήματα μεταφοράς αλόγων, επαγγελματικά οχήματα 4x4 φως, pick-ups, και άλλα ειδικά οχήματα	1,205 τόνων καθαρού βάρους και άνω	£ 100
τροχόσπιτα Motor, ασθενοφόρα	2.5 - 3.5 τόνων μικτού όχημα βάρους	£ 100
Μικρά λεωφορεία (με περισσότερα από οκτώ θέσεις επιβατών)	5 τόνους ή μικρότερο μεικτό βάρος οχήματος	£ 100
Φορτηγά, οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων, τροχόσπιτα, μηχανοκίνητα κιβώτια ιπποδρομιών, οχήματα καταστροφής και ανάκτησης, άροτρα, συσσωρευτές απορριμμάτων, , μπετονιέρες, ανατρεπόμενα οχήματα, πυροσβεστικά οχήματα, φορτηγά μετακομίσεων, άλλα ειδικά οχήματα	Περισσότεροι από 3,5 τόνους μεικτού βάρους οχήματος	£ 200
Λεωφορεία, πούλμαν (με περισσότερες από οκτώ θέσεις επιβατών)	Βάρος οχήματος άνω των 5 τόνων	£ 200

Δεν χρεώνονται τα παρακάτω οχήματα :

- Μεγαλύτερα φορτηγά και μικρά λεωφορεία που πληρούν το πρότυπο Euro 3.
- Φορτηγά, λεωφορεία και πούλμαν που πληρούν το Euro 4. και
- Αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες

## Χρονοδιάγραμμα

Το καθεστώς άρχισε να λειτουργεί τον Φεβρουάριο του 2008 με τη σταδιακή εισαγωγή ενός όλο και πιο αυστηρού καθεστώτος έως τον Ιανουάριο του 2012.

Τα σχέδια για τη ζώνη εξαιρετικά χαμηλών εκπομπών (ULEZ), που πρόκειται να εφαρμοστούν το 2019, εξετάζονται.

## Τεχνική προδιαγραφή

Η ζώνη παρακολουθείται χρησιμοποιώντας ANPR για την καταγραφή πινακίδων αριθμών. Τα οχήματα που εισέρχονται ή κινούνται γύρω από τη ζώνη ελέγχονται βάσει των αρχείων του Οργανισμού για τη χορήγηση άδειας οδήγησης και αδειοδότησης οχημάτων (DVLA) και επιδιώκονται οι ιδιοκτήτες οχημάτων που είναι επιλέξιμοι για την επιβάρυνση αλλά δεν έχουν πληρώσει. Για οχήματα εγγεγραμμένα εκτός της Μεγάλης Βρετανίας, χρησιμοποιείται ένας διεθνής οργανισμός είσπραξης χρεών για την απόκτηση μη καταβληθέντων τελών και προστίμων.

## Δηλωμένοι στόχοι

Οι στόχοι του προτεινόμενου LEZ είναι διπλοί:

- Να κινηθεί το Λονδίνο πιο κοντά στην επίτευξη των εθνικών και κοινοτικών στόχων για την ποιότητα του αέρα για το 2010.
- Να βελτιωθεί η υγεία και η ποιότητα ζωής των ανθρώπων που ζουν και εργάζονται στο Λονδίνο, βελτιώνοντας την ποιότητα του αέρα.

Η προτεινόμενη LEZ δεν έχει σχεδιαστεί ως σύστημα δημιουργίας εσόδων και τα έσοδα δεν αντισταθμίζουν το κόστος εφαρμογής και λειτουργίας του συστήματος.

## Επιπτώσεις

- Το Black Carbon έχει μειωθεί κατά 40-50%.
- Οι μέσες συγκεντρώσεις NO<sub>2</sub> μειώθηκαν κατά 0,12 μg / m<sup>3</sup>, με μέγιστες μειώσεις συγκέντρωσης έως 0,16 μg / m<sup>3</sup> σε μολυσμένους δρόμους.
- Οι μέσες συγκεντρώσεις των ΑΣ<sub>10</sub> μειώθηκαν κατά 0,03 μg / m<sup>3</sup>, με μέγιστες μειώσεις συγκέντρωσης μέχρι 0,5 μg / m<sup>3</sup> σε μολυσμένους δρόμους.
- Η ανάλυση κόστους-οφέλους έδωσε όφελος ύψους 250-670 εκατομμυρίων λιρών, εκ των οποίων £ 90-250 είναι εκτός του ευρύτερου Λονδίνου (Κανονισμοί Αστικής Πρόσβασης στην Ευρώπη 2018).
- Μεγάλη πτώση του ποσοστού των μη συμμορφούμενων οχημάτων πριν από την είσοδο στην Euro 3 που εισέρχονται στο LEZ του Λονδίνου, που οφείλεται στην πολιτική LEZ, ως ιδιοκτήτες / χρήστες οχημάτων ανταποκρίθηκαν στην τήρηση των ελάχιστων προδιαγραφών πριν από την καθορισμένη ημερομηνία (Ezeah, Finney, & Nnajide, 2015 ).

## Αξιολόγηση

Το πρόγραμμα οδήγησε σε μεγάλη πτώση του ποσοστού των μη συμμορφούμενων οχημάτων πριν από την είσοδο στην Euro 3 που εισέρχονται στο LEZ του Λονδίνου και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα.

Το καθεστώς δεν δημιουργεί επαρκή έσοδα για την αντιστάθμιση του κόστους εφαρμογής και λειτουργίας του.

## Οδικά τέλη για βαρέα φορτηγά οχήματα και μικρές-μεσαίες πόλεις Σημασία για μικρές-μεσαίες πόλεις

Ένα σύστημα χρέωσης φορτηγών οχημάτων που καλύπτει μερικούς ή όλους τους δρόμους σε μια πόλη θα μπορούσε να αποφέρει πολλά οφέλη στις πόλεις μικρού μεγέθους, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης της κυκλοφορίας για τα βαρέα φορτηγά οχήματα, των πρόσθετων εσόδων και της βελτίωσης της ποιότητας του αέρα. Αυτός ο μηχανισμός χρηματοδότησης είναι ιδιαίτερα κατάλληλος για πόλεις που έχουν υψηλό ποσοστό διαμετακομιστικών φορτηγών, που ταξιδεύουν μέσω της πόλης προς και από προορισμούς εκτός των συνόρων.

Σε σύγκριση με άλλα συστήματα χρέωσης HGV, το ηλεκτρονικό φορτίο HGV με βάση την απόσταση, το οποίο χρησιμοποιεί την τεχνολογία GPS μέσω ενός OBU, είναι το πλέον κατάλληλο για πόλεις μικρού μεγέθους, καθώς θα μπορούσε να εισαχθεί ως μέρος ενός υφιστάμενου ή προτεινόμενου εθνικού ή περιφερειακού συστήματος. Η συμμετοχή σε ένα μεγαλύτερο σχέδιο θα επέτρεπε σε μια συμμετέχουσα πόλη να μοιράζεται το σχετικό κόστος με μια εθνική και περιφερειακή κυβέρνηση, καθώς και με άλλες τοπικές κυβερνήσεις που συμμετέχουν στο πρόγραμμα. Η ηλεκτρονική χρέωση φορτίου HGV με βάση τη χρήση τεχνολογίας GPS δεν απαιτεί επίσης επενδύσεις σε φυσικά εμπόδια, ANPR και άλλες εκτεταμένες φυσικές υποδομές, μειώνοντας έτσι το κόστος υλοποίησης και λειτουργίας μιας πόλης.

Αυτός ο μηχανισμός χρηματοδότησης θεωρείται ως ένας μακροπρόθεσμος μηχανισμός που δεν παρέχει μια «ταχεία λύση» για την απόκτηση πρόσθετων εσόδων για έργα μεταφορών και κινητικότητας. Χρειάστηκαν πέντε έτη για την ανάπτυξη και εφαρμογή του συστήματος χρέωσης φορτηγών οχημάτων που καλύπτει τη Βρυξέλλες.

## Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή

- Απαιτείται το σχετικό εθνικό νομοθετικό πλαίσιο. Εάν δεν υπάρχει τέτοια νομοθεσία, τα SM μεγέθη μπορεί να χρειαστεί να συνεργαστούν με άλλες τοπικές αρχές και να ασκήσουν πιέσεις σε μια εθνική και περιφερειακή κυβέρνηση για να υιοθετήσουν την κατάλληλη νομοθεσία.
- Όταν υφίσταται ή προτείνεται υφιστάμενο σύστημα χρέωσης φορτηγών οχημάτων ή σε περιφερειακό επίπεδο, μια τοπική αρχή που εξετάζει την εισαγωγή ενός τέτοιου συστήματος πρέπει να επωφεληθεί από το υφιστάμενο ή προτεινόμενο σύστημα, συνεργαζόμενο με μια

εποπτική αρχή. Μια τοπική αρχή θα πρέπει να κάνει μια ισχυρή περίπτωση για τους δρόμους στο τοπικό τους οδικό δίκτυο να συμπεριληφθούν σε ένα μεγαλύτερο σύστημα διοδίων και να μοιραστούν τα έσοδα από το τέλος.

- Για να αποφευχθεί η εκτροπή της κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων σε δρόμους που δεν καλύπτονται από το σύστημα, πρέπει να εξεταστεί προσεκτικά ο δρόμος που περιλαμβάνεται και το επίπεδο επιβάρυνσης για κάθε τύπο οδού. Εάν υπάρχει ελεύθερη εναλλακτική λύση, οι οδηγοί φορτηγών οχημάτων είναι πιθανό να αποφύγουν τις οδούς που υπόκεινται σε χρέωση και να χρησιμοποιούν οδούς που δεν καλύπτονται από το σύστημα. Επίσης, εάν τα διόδια σε διαφορετικούς τύπους οδών που καλύπτονται από το σύστημα ποικίλλουν σημαντικά, μεταξύ των αυτοκινητοδρόμων και των δευτερευουσών οδών, το σύνολο των οχημάτων ανά χιλιόμετρο μπορεί ενδεχομένως να αυξηθεί καθώς οι φορείς εκμετάλλευσης θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν δρομολόγια που επωφελούνται από τις χαμηλότερες χρεώσεις ανά χιλιόμετρο.
- Για να ελαχιστοποιηθούν οι επιπτώσεις στις τοπικές επιχειρήσεις, παρέχονται, όπου είναι δυνατόν, εναλλακτικές επιλογές μεταφοράς εμπορευμάτων.
- Εξασφάλιση της συμβατότητας των διοδίων με τα γειτονικά τοπικά διοικητικά συμβούλια και τις περιφέρειες ώστε να επιτραπεί η μελλοντική ολοκλήρωση των συστημάτων.
- Να συνεργαστείτε με τα ενδιαφερόμενα μέρη που θα επηρεαστούν άμεσα από το σύστημα χρέωσης, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών και περιφερειακών επιχειρήσεων, των μεταφορέων, των γειτονικών τοπικών αρχών και της τοπικής κοινότητας.
- Χρησιμοποιήστε αξιόπιστη τεχνολογία πληροφορικής.
- Βεβαιωθείτε ότι υπάρχει σχετική νομοθεσία που επιτρέπει την ανάκτηση χρεών από τους ιδιοκτήτες οχημάτων που δεν έχουν καταβάλει το τέλος, συμπεριλαμβανομένων των διεθνών οχημάτων.

## Περίληψη

Τα συστήματα χρέωσης φορτηγών οχήματος, ιδιαίτερα τα συστήματα χρέωσης με βάση την απόσταση, εξασφαλίζουν ότι τα βαρέα φορτηγά οχήματα πληρώνουν το δίκαιό τους μερίδιο για το εξωτερικό κόστος που προκαλούν. Παραδείγματα από τις χώρες της ΕΕ δείχνουν ότι τέτοια συστήματα μπορούν να δημιουργήσουν σημαντικό εισόδημα για τις εθνικές κυβερνήσεις που τις εισάγουν.

Τα συστήματα χρέωσης για τα βαρέα φορτηγά οχήματα θα μπορούσαν επίσης να αποτελέσουν έναν βιώσιμο μηχανισμό χρηματοδότησης για τις πόλεις μεγέθους SM με υψηλό ποσοστό διακίνησης βαρέων οχημάτων διαμετακόμισης καθώς και ένα αποτελεσματικό μέτρο για τη μείωση της οδικής κυκλοφορίας εμπορευμάτων στο τοπικό τους οδικό δίκτυο. Δεδομένου ότι η προηγμένη τεχνολογία και η γνώση της είναι απαραίτητες, για μια πόλη μικρού μεγέθους που ενεργεί μόνη της, τα συστήματα φόρτισης HGV μπορεί να είναι σχετικά περίπλοκα και δαπανηρά να εισαχθούν. Συνεπώς, είναι σκόπιμο, όπου είναι δυνατόν, οι πόλεις μικρού μεγέθους να συνεργάζονται μεταξύ τους και με την περιφερειακή και εθνική κυβέρνησή τους να συμπεριληφθούν σε υπάρχον ή προτεινόμενο εθνικό σύστημα χρέωσης με βάση την απόσταση από βαρέα φορτηγά. Αυτό θα τους επέτρεπε να αποφεύγουν ή να ελαχιστοποιούν το κόστος που συνδέεται με την ανάπτυξη, την εισαγωγή και τη λειτουργία του καθεστώτος, ενώ λαμβάνουν το δίκαιο μερίδιο των εσόδων τους.

Εάν εφαρμοστεί σωστά, ένα σύστημα χρέωσης φορτηγών οχημάτων μπορεί να προσφέρει μια πόλη μεγέθους SM με συνεχή μακροπρόθεσμη ροή εσόδων, η οποία θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τη συντήρηση και τη βελτίωση του τοπικού οδικού δικτύου, περιλαμβανομένης της καλύτερης προσαρμογής για βιώσιμη κινητικότητα και μεταφορά.

## Για περισσότερες πληροφορίες / αναφορές / σύνδεσμοι

### Χρήσιμοι Σύνδεσμοι

**οδικών υποδομών επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα - Ευρωπαϊκή Επιτροπή**

[https://ec.europa.eu/transport/modes/road/road\\_charging/charging\\_hgv\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/road_charging/charging_hgv_en)

**Βαρέα οχήματα -Ευρωπαϊκή**



[https://ec.europa.eu/μεταφορές/road\\_safety/ειδικός/γνώσεις/όχημα/safety\\_design\\_needs/heavy\\_goods\\_vehicles\\_en](https://ec.europa.eu/μεταφορές/road_safety/ειδικός/γνώσεις/όχημα/safety_design_needs/heavy_goods_vehicles_en)

### **Ζώνη Χαμηλών εκπομπών Ρύπων του Λονδίνου (LEZ)**

[https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/check-if-your-vehicle-είναι\\_πλήττονται/τα\\_βαρέα\\_φορτηγά\\_οχήματα\\_φορτηγά-λεωφορεία-και-προπονητές](https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/check-if-your-vehicle-είναι_πλήττονται/τα_βαρέα_φορτηγά_οχήματα_φορτηγά-λεωφορεία-και-προπονητές)

### **Αναφορές**

- Bereni M., (2012), Διεθνής επανεξέταση των οδικών χρηματοδότησης και βαρέων οχημάτων μηχανισμούς φόρτισης,
- Broaddus A και Gertz Γ (2016), διοδίων βαρέα οχήματα: Επισκόπηση της ευρωπαϊκής πρακτικής και μαθήματα από τη γερμανική εμπειρία
- Γενική Διεύθυνση Εσωτερικών πολιτικών της Ένωσης, (2008), συστήματα τιμολόγησης για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε κράτη μέλη της ΕΕ και της Ελβετίας
- Ezeah, Γ, Finney, K, & Nnaji, C. (2015 ). Μια κρίσιμη επισκόπηση της αποτελεσματικότητας των ζωνών χαμηλών εκπομπών (LEZ) ως στρατηγική για τη διαχείριση της ποιότητας του αέρα στις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις. *Journal of Multidisciplinary Engineering Επιστήμη και Τεχνολογία*, 2(7).
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2018), βαρέα φορτηγά οχήματα. Διατίθεται σε: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/vehicle/safety\\_design\\_needs/heavy\\_goods\\_vehicles\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/vehicle/safety_design_needs/heavy_goods_vehicles_en) [προσπέλαση 11 του Γενάρη 2018]
- Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, (2013), Οδική αλλαγές χρήσης για βαρέα φορτηγά οχήματα (βαρέα φορτηγά οχήματα)
- Ομοσπονδιακό Γραφείο Χωροταξικής Ανάπτυξης (2018) Διαθέσιμο στο: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/vehicle/safety\\_design\\_needs/heavy\\_goods\\_vehicles\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/vehicle/safety_design_needs/heavy_goods_vehicles_en) [προσπέλαση 11, Ιανουαρίου, 2018],
- Μεταφορών και Περιβάλλοντος (2016) Το Βέλγιο Παράδειγμα: Μια Επιτυχής βάσει της απόστασης διοδίων για φορτηγά
- Gibson (1), G., Varma A., Cesbron S., Binsted A., Stavrakaki A., Dun C., De Stasio C., Brambilla M., Martino A., Rosa C., Parolin R., η υλοποίηση και οι επιπτώσεις της πολιτικής επιβολής τελών στην υποδομή της ΕΕ από το 1995, η RICARDO AEA (Έκθεση προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή)
- Gomez J., Vassalo MJ, Έχει η ευρωπαϊκή πολιτική για τα τέλη φορτηγών οδήγησε σε αποτελεσματικότερη χρήση των οδικών υποδομών; Μια ανάλυση των δεδομένων του πίνακα
- Gustafsson I, Cardebring, WP, (2007), Οδική χρήση χρέωση για τα βαρέα φορτηγά οχήματα, Επισκόπηση των περιφερειακών αντίκτυπο
- Knorr A, Heinemann WA, Eisenkopf A, (2009), της Γερμανίας αυτοκινητόδρομο διοδίων για τα βαρέα φορτηγά οχήματα μετά από τέσσερα χρόνια: εμπειρίες και προοπτικές
- Οι κανονισμοί αστικής πρόσβασης στην Ευρώπη (2018) Οι επιπτώσεις των ζωνών χαμηλών εκπομπών, διαθέσιμες στο: <http://urbanaccessregulations.eu/low-emission-zones-main/impact-of-low-emission-zones> [Πρόσβαση 26 Φεβρουαρίου 2018]
- Viapass (2018) Ιστοσελίδα Viapass. Διατίθεται στη: [διεύθυνση http://www.viapass.be/en/](http://www.viapass.be/en/) [Πρόσβαση στις 30 Ιανουαρίου 2018]

# Παράρτημα Γ8 - Φόρος Στάθμευσης Χώρου Εργασίας (Workplace Parking Levy WPL)

## Βασικά Χαρακτηριστικά

- Οι στόχοι του Φόρου στάθμευσης χώρου εργασίας (WPL) είναι να μειωθεί το ημερήσιο ταξίδι με αυτοκίνητο, την αφαίρεση του χώρου στάθμευσης στο χώρο εργασίας και την αύξηση των εσόδων.
- Το WPL είναι μια εισφορά που χρεώνεται σε ορισμένους χώρους στάθμευσης που χρησιμοποιούνται από τους μετακινούμενους.
- Η εισφορά επιβάλλεται στους εργοδότες και όχι στους υπαλλήλους τους.
- Το προϊόν της εισφοράς πρέπει να δαπανηθεί για βελτιώσεις και επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών.
- Χώροι στάθμευσης για οχήματα παράδοσης, περιστασιακούς επιχειρηματικούς επισκέπτες και πελάτες μπορεί να απαλλάσσονται από την εισφορά. Τα νοσοκομεία, οι υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι χώροι στάθμευσης για άτομα με ειδικές ανάγκες θα μπορούσαν να δικαιούνται εκπτώσεις.
- Για την αποφυγή μετατόπισης εκτός δρόμου σε χώρο στάθμευσης στο δρόμο ενδέχεται να απαιτούνται ελεγχόμενα μέτρα στάθμευσης στην περιοχή.
- Μόλις εγκατασταθεί, το σύστημα είναι αρκετά φθηνό και εύκολο στη διαχείριση.

## Σύντομη περιγραφή

Το WPL αποτελεί χρέωση για τους εργοδότες, την οποία θέτουν οι τοπικές αρχές, οι οποίοι παρέχουν χώρους στάθμευσης για τους υπαλλήλους τους και μπορούν να θεωρηθούν ως ένα είδος συστήματος χρέωσης συμμόρφωσης. Η εισαγωγή του WPL έχει συνήθως δύο στόχους: πρώτον, να είναι ένα μέτρο διαχείρισης της ζήτησης της κυκλοφορίας για την αποτροπή της οδήγησης και, δεύτερον, να συγκεντρώσει κεφάλαια για προγράμματα μεταφοράς και βελτίωσης της κινητικότητας (Dale, Frost, Ison, & Warren, 2014).

Σύμφωνα με την WPL, ο εργοδότης χρεώνεται, ο οποίος έχει στη συνέχεια τη διακριτική ευχέρεια να απορροφήσει τα ίδια τα έξοδα ή να μεταβιβάσει όλα ή μέρος αυτού στους υπαλλήλους τους που μεταβαίνουν για να εργαστούν με αυτοκίνητο και χρησιμοποιούν τον προβλεπόμενο χώρο στάθμευσης.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, σύμφωνα με το νόμο, τα κεφάλαια που παράγονται μέσω της WPL πρέπει να δαπανηθούν για τις τοπικές μεταφορές, όπως περιγράφεται στην τοπική στρατηγική μεταφορών.

## Ιστορικό

Η διαθεσιμότητα του χώρου στάθμευσης και του συναφούς κόστους για τους χρήστες αυτοκινήτων μπορεί να έχει σημαντική επίδραση στη συμπεριφορά οδήγησης. Ως εκ τούτου, η παροχή χώρου στάθμευσης και η επιβολή είναι ένα σημαντικό εργαλείο που διατίθεται στις πόλεις της ΜΜ για τον έλεγχο της κυκλοφοριακής συμφόρησης και την άντληση κεφαλαίων για βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας. Οι έλεγχοι στάθμευσης είναι σχετικά φτηνοί για την υλοποίηση, αλλά θα μπορούσαν να απαιτούν συνεχείς δαπάνες για την παρακολούθηση και την επιβολή.

Οι τοπικές αρχές ελέγχουν δημόσιους χώρους στάθμευσης σε δρόμους και εκτός δρόμου και μπορούν να σχεδιάσουν πολιτικές στάθμευσης για να επιτύχουν τον επιθυμητό στόχο. είτε πρόκειται για την αύξηση των εσόδων, τον περιορισμό της χρήσης των αυτοκινήτων είτε την αναζωογόνηση ενός τμήματος μιας πόλης. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσω αλλαγών στην τιμή ή / και την παροχή χώρου στάθμευσης σε αστικές περιοχές. Ωστόσο, οι τοπικές αρχές δεν ελέγχουν το μεγαλύτερο μέρος του διαθέσιμου χώρου στάθμευσης στις πόλεις, καθώς μεγάλο μέρος του χώρου στάθμευσης είναι ιδιωτικός χώρος στάθμευσης. Μια πρόσφατη μελέτη στο Ηνωμένο Βασίλειο υποδηλώνει ότι ο ιδιωτικός μη κατοικημένος χώρος στάθμευσης (PNR) αποτελεί συνήθως το μισό ή περισσότερο από το συνολικό χώρο στάθμευσης στα κέντρα των πόλεων (Butcher, 2012). Όταν προστίθεται το υπόλοιπο ιδιωτικού χώρου στάθμευσης, δηλαδή ιδιωτικό και ιδιωτικό χώρο στάθμευσης για το ευρύ

κοινό, το ποσοστό του ιδιωτικού χώρου στάθμευσης μπορεί να αναμένεται να είναι πολύ υψηλότερο. Δεδομένου ότι τα μεγάλα ποσοστά στάθμευσης σε αστικές περιοχές δεν διαχειρίζονται οι τοπικές αρχές, θα μπορούσε να είναι δύσκολο για αυτούς να έχουν μια αποτελεσματική στρατηγική στάθμευσης, καθώς έχουν περιορισμένη ή καμία δικαιοδοσία για ένα σημαντικό ποσοστό στάθμευσης. Η στάθμευση στο χώρο εργασίας θα μπορούσε να αποτελέσει ένα ιδιαίτερο πρόβλημα, καθώς συχνά παρέχεται δωρεάν.

Για να ασκήσει τον έλεγχο του ιδιωτικού χώρου στάθμευσης, ένας δήμος μπορεί να επιλέξει να εισάγει φόρους στάθμευσης. Οι φόροι στάθμευσης συχνά επιβάλλουν χρέωση, συνήθως με τη μορφή ποσοστού, σε σταθμευμένο χώρο στάθμευσης. Οι φόροι στάθμευσης χρησιμοποιούνται ευρέως στις πόλεις των ΗΠΑ. Οι εισφορές στάθμευσης είναι ένα άλλο μέτρο που χρησιμοποιείται για τη διαχείριση χώρων στάθμευσης και την αύξηση των εσόδων για μια τοπική αρχή. Ισχύουν χρέωση για ορισμένους τύπους στάθμευσης σε μια μεγάλη περιοχή ή σε ένα συγκεκριμένο τμήμα μιας πόλης.

Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου έχει προηγουμένως φορολογεί τον χώρο στάθμευσης των εργοδοτών, καθώς αναγνωρίστηκε ως αφορολόγητο όφελος. Ωστόσο, λόγω των διοικητικών δυσκολιών που συνδέονται με την παρακολούθηση και είσπραξη των εσόδων, ο φόρος αυτός εγκαταλείφθηκε αργότερα. Ωστόσο, αναγνωρίστηκε ότι η ανεξέλεγκτη ιδιωτική στάθμευση θα μπορούσε ενδεχομένως να έχει αρνητικές επιπτώσεις στη στρατηγική στάθμευσης στις πόλεις. Ως αποτέλεσμα, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου ενέκρινε νομοθεσία που επιτρέπει στις τοπικές αρχές να έχουν τον έλεγχο του χώρου στάθμευσης χωρίς κατοικίες, εισάγοντας εισφορά στο χώρο στάθμευσης στο χώρο εργασίας.

Ο δηλωμένος στόχος της WPL να μειώσει τον διαθέσιμο χώρο στάθμευσης ως μέσο μείωσης των διαδρομών με αυτοκίνητα και αυξανόμενης χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς, πεζοπορίας και ποδηλασίας ... και ένα ζωτικό στοιχείο στην αποτελεσματικότητα της πολιτικής θα είναι η χρήση των τα έσοδα για τη βελτίωση της επιλογής μεταφοράς τοπικά ». Ωστόσο, παρά την αναγνωρισμένη σημασία της χρησιμοποίησης των εισπραχθέντων εσόδων από την εισφορά, το επίπεδο στο οποίο καθορίζεται η επιβάρυνση "θα πρέπει να εξετάζει κατά κύριο λόγο τις πιθανές επιπτώσεις των συστημάτων χρέωσης στη διαχείριση της κυκλοφορίας και όχι την ανάγκη προκαταβολής ποσού για τις δημόσιες μεταφορές βελτιώσεις " (House of Common, 2003). Παρόλα αυτά, όπως δείχνει το παράδειγμα του Nottingham (Ηνωμένο Βασίλειο), για μια πόλη, το WPL μπορεί να αποτελέσει πηγή σημαντικών εσόδων που μπορούν να δαπανηθούν για βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας.

## Ελκυστικότητα του Χρηματοδοτικού Μηχανισμού

- Η WPL μπορεί να αποτελέσει πηγή πρόσθετων εσόδων για μια πόλη SM που θα μπορούσε να επενδύσει σε βελτιώσεις στις μεταφορές και την κινητικότητα.
- Η χρέωση του παροχέα χώρων στάθμευσης σε αντίθεση με την χρέωση των αυτοκινητιστών μειώνει τη σύγκρουση μεταξύ της τοπικής αυτοδιοίκησης και του κοινού, καθώς είναι ευθύνη του εργοδότη να διαχειριστεί εάν οι εργαζόμενοι υποχρεούνται να πληρώσουν για στάθμευση (Burchell, 2014).
- Ενθαρρύνει τη στροφή και τη μείωση της χρήσης του οχήματος εντός καθορισμένων ορίων. Η WPL παρέχει οικονομικά κίνητρα για τη μείωση της ζήτησης για πρόσθετο χώρο στάθμευσης στο χώρο εργασίας και το κίνητρο για τους μετακινούμενους να μεταβαίνουν στο περπάτημα, το ποδήλατο, το Park & Ride και τις δημόσιες συγκοινωνίες.
- Η WPL μπορεί να συμβάλει στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης (Dale, Frost, Ison, Quddus, & Warren, 2017), εφαρμόζοντας πρόσθετο κόστος οδήγησης στην εργασία και περιορίζοντας την προσφορά θέσεων στάθμευσης, καθώς οι εργοδότες προσπάθησαν να μειώσουν το κόστος τους.
- Το WPL θα μπορούσε να θεωρηθεί ως εσωτερικευση ορισμένων εξωτερικών παραγόντων που προκλήθηκαν από τη δέσμευση να εργάζονται με αυτοκίνητο.
- Είναι λιγότερο πολύπλοκο και φθηνότερο να εφαρμοστεί και να λειτουργήσει σε σύγκριση με μέτρα όπως η τιμολόγηση των οδών (Dale, Frost, Ison, Quddus κ.ά., 2017).
- Μόλις δημιουργηθεί το σύστημα θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί σχετικά φθηνά και εύκολα.

## Προκλήσεις & Κίνδυνοι

- Θα μπορούσε να οδηγήσει σε πιθανή αντίδραση από τοπικές επιχειρήσεις, οι οποίες θα χρεώνονταν επιπλέον.
- Η WPL θα μπορούσε να θεωρηθεί άδικη από ένα ευρύ φάσμα ατόμων, εργοδοτών και άλλων οργανισμών, καθώς δεν κάνει διάκριση μεταξύ εκείνων που ταξιδεύουν σε κυκλοφοριακές συγκρούσεις και σε όσους δεν το κάνουν. Επίσης, δεν κάνει διάκριση μεταξύ εκείνων που διαθέτουν δυνατότητα δημόσιας συγκοινωνίας και όσων δεν το κάνουν. Τέλος, επιβαρύνει τα νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος σε σύγκριση με τα νοικοκυριά με υψηλότερο εισόδημα (Dale, Frost, Ison, Quddus, et al., 2017).
- Η εισαγωγή μιας εισφοράς απαιτεί μακρές και ολοκληρωμένες διαβουλεύσεις με τους κατοίκους και τις επιχειρήσεις, καθώς και έλεγχο των υπαρχόντων χώρων στάθμευσης χώρου εργασίας.
- Η εύρεση της σωστής ισορροπίας για τη στρατηγική τιμολόγησης μπορεί να είναι δύσκολη. Μια τοπική αρχή πρέπει να βρει μια ισορροπία μεταξύ μιας δραστηριότητας αύξησης των εσόδων, αποφεύγοντας τον καθορισμό υπερβολικά υψηλού τέλους, αποτρέποντας έτσι τους εργοδότες από τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων.
- Κίνδυνος διάχυσης σε περιβάλλοντες δρόμους, εκτός εάν εισάγονται μέτρα ελεγχόμενης στάθμευσης στο δρόμο μέσα στις πληγείσες περιοχές.

## Ιστορικό

Οι εισφορές στάθμευσης χρησιμοποιούνται σήμερα στην Αυστραλία (Περθ, Μελβούρνη και Σίδνεϊ), τη Σιγκαπούρη και το Ηνωμένο Βασίλειο (Nottingham) (Burchell, 2014). Κάθε καθεστώς φόρου στάθμευσης είναι μοναδικό όσον αφορά το ποιος χρεώνεται, ποια είναι η χρέωση και ποιος απαλλάσσεται. Ο κύριος στόχος για τα περισσότερα υπάρχοντα συστήματα είναι η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης μέσω του στοιχείου χρέωσης, καθώς και η επένδυση των αυξημένων εσόδων στη βελτίωση της υποδομής δημόσιων μεταφορών (Dale et al., 2014).

Στο Περθ, τα έσοδα έχουν δαπανηθεί για την παροχή ενός συστήματος λεωφορείων και την επέκταση της Ζώνης Ελευθέρων Μεταφορών, ενώ στο Σίδνεϊ χρησιμοποιήθηκε κυρίως στα πάρκα αυτοκινήτων Park και Ride και στις συγκοινωνίες. Όσον αφορά τις στοχευμένες ομάδες στη Μελβούρνη, η χρέωση ισχύει για όλους τους τύπους στάθμευσης, στο Σίδνεϊ, μόνο ορισμένες επιχειρηματικές περιοχές είναι υπεύθυνες για την επιβάρυνση, ενώ στο Περθ ισχύουν εξαιρέσεις για τους κατοίκους και τις επιχειρήσεις με πέντε ή λιγότερους χώρους στάθμευσης. Το υψηλότερο τέλος φόρου στάθμευσης ήταν στο Σίδνεϊ, όπου η ετήσια χρέωση ήταν περίπου £ 1.335 ανά χώρο. Πρόσφατες μελέτες υποδεικνύουν ότι τα έσοδα από τα προγράμματα στη Μελβούρνη, το Περθ και το Σίδνεϊ έχουν αποφέρει σημαντικά οφέλη (Burchell, 2014).

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, το Nottingham εισήγαγε ένα WPL το 2012. Από τότε, πάνω από £ 44 εκατομμύρια έχουν δημιουργηθεί με συμμόρφωση 100% των υπεύθυνων εργοδοτών (Hallam & Gibbons, 2018). Η Οξφόρδη και το Cambridge εξετάζουν επί του παρόντος την εισαγωγή ενός WPL. Το Συμβούλιο της Κομητείας Oxfordshire έχει διαθέσει £ 100.000 για να αναπτύξει μια επιχειρησιακή υπόθεση περίγραμμα. Στο Cambridge, το σχέδιο WPL έχει δοθεί το πράσινο φως. Εκτιμάται ότι η ανάπτυξη του συστήματος και η εισαγωγή της απαιτούμενης υποδομής για τη λειτουργία του θα διαρκούσε από τρία έως πέντε χρόνια.

## Μελέτη περίπτωσης I: Nottingham WPL

### Επισκόπηση

Το Nottingham έχει πληθυσμό 312.000 κατοίκων, με περίπου 60.000 άτομα να ταξιδεύουν καθημερινά στο Νότινχαμ με αυτοκίνητο ή φορτηγό (Green Party, 2016).

Μια εισφορά για τον μεγάλο εργοδότη στον χώρο εργασίας εισήχθη το 2012. Κατά τα πρώτα τρία χρόνια λειτουργίας, η εισφορά στάθμευσης χώρου εργασίας αύξησε τα έσοδα των 25,3 εκατομμυρίων λιρών, τα οποία χρηματοδοτούσαν βελτιώσεις στην υποδομή μεταφορών της πόλης, συμπεριλαμβανομένου ενός στόλου ηλεκτρικών λεωφορείων. Πρόσφατες έρευνες δείχνουν ότι η εισφορά έχει συμβάλει σε μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα κατά 33%, ενώ η χρήση των μέσων μεταφοράς έχει αυξηθεί σε πάνω από 40% (Hallam, 2016).

## Πώς λειτουργεί

Ο φόρος στάθμευσης χώρου εργασίας (WPL) είναι μια ετήσια χρέωση, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με τον πληθωρισμό. Η ετήσια άδεια κυκλοφορίας διαρκεί από την 1η Απριλίου έως τις 31 Μαρτίου και το κόστος κάθε υπεύθυνου χώρου στάθμευσης χώρου εργασίας επιβεβαιώνεται πριν από την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους. Καταβάλλεται εισφορά για στάθμευση στους χώρους εργασίας. Οι εργοδότες που παρέχουν περισσότερους από 10 χώρους στάθμευσης στον χώρο εργασίας είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν χρέωση για κάθε έναν από αυτούς τους χώρους. Είναι σημαντικό ότι οι εργοδότες και όχι οι υπάλληλοι είναι υπεύθυνοι για την καταβολή οποιασδήποτε χρέωσης WPL, παρόλο που οι εργοδότες μπορούν να επιλέξουν να μεταβιβάσουν το κόστος της WPL στους υπαλλήλους τους. Μια συμφωνία θυσίας μισθού επιτρέπει σε έναν υπάλληλο να θυσιάσει ένα μέρος του μισθού του σε αντάλλαγμα για ένα απαλλασσόμενο από το φόρο όφελος, στην περίπτωση αυτή, χώρο στάθμευσης στο χώρο εργασίας (Nottingham City Council, 2015). Οι εργοδότες που παρέχουν θέσεις στάθμευσης χώρου εργασίας ενδέχεται να υπόκεινται σε εκτέλεση και κυρώσεις εάν δεν συμμορφώνονται με το σύστημα WPL. Συνολικά, η χρέωση εισπράττεται σε περίπου 25.000 χώρους (Green Party, 2016).

Όλα τα χρήματα που αντλούνται από την WPL πρέπει να επενδυθούν στη βελτίωση των τοπικών μεταφορών. Μέχρι σήμερα, τα έσοδα που εισπράχθηκαν μέσω της WPL παρείχαν κονδύλια για την υποστήριξη της δεύτερης φάσης NET (επέκταση του υπάρχοντος συστήματος τραμ), της ανακατασκευής του σιδηροδρομικού σταθμού Nottingham και του δικτύου λεωφορείων Link.

## Κόστος της εισφοράς

Το κόστος καθορίστηκε για να αυξηθούν τα έσοδα που απαιτούνται για το προτεινόμενο επενδυτικό πρόγραμμα για τις δημόσιες μεταφορές βάσει του εκτιμώμενου αριθμού των ευθύσιμων χώρων. Ο δείκτης RPI (δείκτης λιανικών τιμών) χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των ετήσιων αυξήσεων της εισφοράς (NCC, 2018). Ο πίνακας 1 δείχνει το κόστος ενός χώρου στάθμευσης από το έτος εισαγωγής της εισφοράς.

**Πίνακας 1 Κόστος χώρου στάθμευσης υπό WPL**

Έτος	Κόστος χώρου στάθμευσης (GBP)	Κόστος χώρου στάθμευσης (EUR) *
2012/2013	288	324
2013/2014	334	375
2014/2015	364	409
2015/2016	381	428
2016/2017	381 + πληθωρισμός	428
2017/2018	387	435
2018/2019	402	452

Πηγή: εγκρίθηκε από (Burchell, 2014) και (NCC, 2018).

Σημείωση: \* Με βάση τη συναλλαγματική ισοτιμία στις 02/01/2018, με GBP 1 = EUR 1,1242

## Στοχευμένες ομάδες

Ένα τέλος που τοποθετείται σε χώρους στάθμευσης για όλους τους εργοδότες στην περιοχή της πόλης με περισσότερους από 10 χώρους. Οι εργοδότες στο διοικητικό όριο του Nottingham City

Council (NCC) που παρέχουν θέσεις στάθμευσης χώρου εργασίας για οποιοδήποτε από τα παρακάτω, υποχρεούνται να λάβουν άδεια WPL:

- Εργαζόμενοι.
- Τακτικοί επιχειρηματικοί επισκέπτες, συμπεριλαμβανομένων συμβούλων, εργολάβων, προμηθευτών, υπαλλήλων γραφείων ή άλλων επιχειρηματικών επισκεπτών που παρακολουθούν τον κανονικό τόπο εργασίας τους. και
- Μαθητές ή φοιτητές που παρακολουθούν μαθήματα εκπαίδευσης ή κατάρτισης.

Οι εργοδότες χρειάζονται ξεχωριστή άδεια WPL για κάθε επιμέρους χώρο όπου παρέχεται χώρος στάθμευσης στο χώρο εργασίας (NCC, 2018).

## Κατηγορίες που απαλλάσσονται

Οι χώροι που εξαιρούνται από την αδειοδότηση περιλαμβάνουν εκείνους για:

- Περιστασιακούς επιχειρηματικούς επισκέπτες.
- Οχήματα πελατών ·
- Μοτοσικλέτες;
- Οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παράδοση ή τη συλλογή αγαθών.
- Οχήματα στόλου (οχήματα που δεν χρησιμοποιούνται για ταξίδια προς και από την εργασία).
- Οχήματα που ανήκουν σε εργαζόμενους που κατοικούν στον τόπο εργασίας τους.

Οι περιστασιακοί επιχειρηματικοί επισκέπτες, τα οχήματα πελατών και τα οχήματα παράδοσης απαλλάσσονται από την άδεια. Οι ανάπηροι κατόχους Blue Badge, οι χώροι του NHS και οι υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης είναι επιλέξιμοι για έκπτωση 100% για χώρους με άδεια χρήσης. Οι εργοδότες που παρέχουν 10 ή λιγότερες θέσεις στάθμευσης χώρου εργασίας συνολικά σε όλες τις εγκαταστάσεις τους εντός των διοικητικών ορίων του NCC λαμβάνουν επίσης 100% έκπτωση από το τέλος WPL.

## Χρονοδιάγραμμα

Ο Πίνακας 2 δείχνει το χρονοδιάγραμμα της εισαγωγής του WPL στο Nottingham.

**Πίνακας 2 Χρονοδιάγραμμα της WPL στο Nottingham**

<b>1998</b>	Ο φόρος στάθμευσης χώρου εργασίας θεωρείται από την κυβέρνηση στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές "Μια νέα συμφωνία για τις μεταφορές: Καλύτερη για όλους" ως μέτρο για τη διαχείριση της συμφόρησης.
<b>2000</b>	Οι τοπικές αρχές έχουν την εξουσία να εισάγουν φόρο στάθμευσης στον χώρο εργασίας στο νόμο περί μεταφορών του 2000. Το
<b>2000</b> <b>το</b>	NCC άρχισε να εξετάζει τις επιλογές για ένα σύστημα χρέωσης και την ανταπόκρισή του στην κυβερνητική πολιτική μεταφορών και συμβουλές.
<b>H2002</b>	πόλυνέθεσε μια μελέτη σχετικά με τις επιλογές χρηματοδότησης των βελτιώσεων στις μεταφορές. Επιλογή E - Η προσέγγιση WPL έχει προωθηθεί για διαβούλευση. Η επιλογή επιλέχθηκε επειδή είναι γρήγορη η υλοποίησή της, επιτρέπει τη δημιουργία ροής εισοδήματος και έχει ελάχιστους κινδύνους εφαρμογής όσον αφορά την τεχνολογία και το κόστος.
<b>Το</b> <b>2005,</b> <b>το</b>	NCC ανέθεσε στην PriceWaterhouseCoopers να προβεί σε μελέτη σχετικά με τον πιθανό οικονομικό αντίκτυπο του φόρου στάθμευσης χώρου εργασίας.
<b>2007</b>	Δημόσια διαβούλευση, δημόσια εξέταση και επιχειρηματική υπόθεση που εκπονήθηκε για WPL στο Nottingham.
<b>2008</b>	NCC υποβάλλει την παραγγελία WPL στο Υπουργείο Μεταφορών προς έγκριση από τον Υπουργό

<b>Το</b>	Εξωτερικών.
<b>2009</b>	WPL Παραγγελία έχει εγκριθεί από τον Secretary of State τον Ιούλιο του 19ου.
<b>2011 Η</b>	χορήγηση άδειας για το πρόγραμμα ξεκινά την 1η Ιουλίου με νομική υποχρέωση για όλους τους εργοδότες να λάβουν άδεια από την 1η Οκτωβρίου (ισχύει έκπτωση 100% σε όλους).
<b>2012</b>	Η φόρτιση της WPL αρχίζει την 1η Απριλίου.

Πηγή: εγκρίθηκε με αλλαγές από (Burchell, 2014)

## Καθορισμένοι Στόχοι

Ο κύριος λόγος για την εισαγωγή του WPL στο Nottingham ήταν η αύξηση των εσόδων προκειμένου να βελτιωθούν οι τοπικές μεταφορές, ιδιαίτερα η NET Φάση Δύο (η επέκταση του υπάρχοντος συστήματος τραμ). Ο δεύτερος πιο δημοφιλής λόγος για την εισαγωγή του WPL ήταν η διαχείριση της συμφόρησης. Ο τρίτος λόγος για την εισαγωγή του WPL ήταν να εξασφαλίσει τη μελλοντική ευημερία της πόλης. Ο τέταρτος, αν και λιγότερο δημοφιλής λόγος για τον οποίο εισήχθη το WPL, ήταν να παράγει ένα περιβαλλοντικό όφελος.

Το πακέτο WPL αναμενόταν να αποφέρει τα ακόλουθα οφέλη έως το 2021:

1. 20% αύξηση στις μετακινήσεις των δημόσιων συγκοινωνιών στο κέντρο της πόλης του Nottingham.
2. Η προβλεπόμενη αύξηση της κυκλοφορίας σε ταξίδια με αυτοκίνητο στο κέντρο της πόλης μειώθηκε από 15% σε 8%.
3. 45% αύξηση στη χρήση Park & Ride. και
4. Μείωση 2,8 εκατομμυρίων αυτοκινήτων διαδρομών ετησίως από τους δρόμους του Nottingham.

Η WPL πιστεύεται ότι αποτελεί κατάλληλο εργαλείο για την επίτευξη αυτών των οφελών, διότι:

- Είναι ένα εργαλείο διαχείρισης της ζήτησης που στοχεύει στους μετακινούμενους που αποτελούν τον κύριο λόγο της συμφόρησης, ιδιαίτερα σε περιόδους αιχμής.
- Θα ενθαρρύνει την ανάπτυξη και υιοθέτηση σχεδίων ταξιδιών στο χώρο εργασίας και υπεύθυνη διαχείριση στάθμευσης.
- Ενθαρρύνει τους εργοδότες να λαμβάνουν σοβαρότερα υπόψη τις δυνατότητες ανάπτυξης και το κόστος της γης που χρησιμοποιείται ως χώρος στάθμευσης εντός των ορίων της πόλης.
- Η WPL ήταν μια πρόταση υψηλής αξίας για τα χρήματα, με χαμηλό κόστος ανάπτυξης και βραχύτερο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης από εναλλακτικές λύσεις.
- Η εισφορά για την στάθμευση των μετακινήσεων σε συνδυασμό με τη χρηματοδότηση βελτιώσεων στις δημόσιες συγκοινωνίες θα έχει άμεσο και έμμεσο αντίκτυπο στην ενθάρρυνση της πιο βιώσιμης συμπεριφοράς και επιλογής τρόπων ταξιδιών (Burchell, 2014).

## Οφέλη

Τα οφέλη από την WPL στο Nottingham περιλαμβάνουν:

- 44 εκατομμύρια δολάρια έσοδα που αντλήθηκαν, χρησιμοποιούνται για την χρηματοδότηση της επέκτασης του τραμ, της αναβάθμισης του σιδηροδρομικού σταθμού, της επιδότησης λεωφορείων και των πράσινων λεωφορείων,
- Συμμόρφωση 100% των υπεύθυνων εργοδοτών.
- Η ομάδα WPL λειτουργεί με λιγότερο από το 5% των εσόδων (Hallam & Gibbons, 2018).
- Μειωμένη συμφόρηση.
- Βελτίωση της χρήσης της γης.
- Περιβαλλοντική βελτίωση. και
- αστική αναγέννηση.

## Αξιολόγηση

Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας διαβούλευσης, οι προτάσεις δημοσιεύθηκαν στα τοπικά μέσα ενημέρωσης και μέσω ειδικής ιστοσελίδας. Υποβλήθηκαν περίπου 2500 απαντήσεις. Από τους κατοίκους της πόλης, το 68% ήταν γενικά υποστηρικτικό, αλλά σε όλο το ευρύτερο δείγμα το 43% υποστήριξε και το 55% αντιτάχθηκε. Οι αρνητικές απόψεις εκφράστηκαν κατά κύριο λόγο από τους εργοδότες και τις οργανώσεις που εκπροσωπούν τις επιχειρήσεις, καθώς προτάθηκε ότι ήταν άδικο να εισαχθεί ένα επιπλέον κόστος για τις επιχειρήσεις (Burchell, 2014).

Δεδομένου ότι η χρέωση άρχισε το 2012 πάνω από £ 44 εκατομμύρια έσοδα έχουν παραχθεί με 100% συμμόρφωση των υπεύθυνων εργοδοτών? πάνω από 99,9% των εσόδων έχει εισπραχθεί και δεν έχουν υπάρξει νομικές ενέργειες. Επιπλέον, η ομάδα WPL λειτουργεί με λιγότερο από το 5% των εσόδων. Τα αυξημένα έσοδα επενδύθηκαν σε υποδομές μεταφορών, όπως η επέκταση του δικτύου τραμ της πόλης, η ανακατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού της πόλης και το πλήρως ηλεκτρικό δίκτυο λεωφορείων Link. Έχει επίσης συμβάλει στην ανάπτυξη της ολοκληρωμένης κάρτας έξυπνων καρτών All-Operator της Nottingham, εκτεταμένου συστήματος πληροφοριών πραγματικού χρόνου, δύο ανακαινισμένων σταθμών λεωφορείων και τεχνολογίας για τα λεωφορεία προτεραιότητας και αργότερα σε βασικές σηματοδοτημένες διασταυρώσεις. Αυτή η επένδυση στις δημόσιες συγκοινωνίες οδήγησε σε αύξηση της χρήσης των αστικών λεωφορείων / τραμ κατά 4.5% από το 2013/14 σε ήδη υψηλό επίπεδο 75m ετησίως.

Ως αποτέλεσμα, το Nottingham έχει το υψηλότερο επίπεδο χρήσης λεωφορείων / τραμ ανά κεφαλή εκτός του Λονδίνου, με τα επίπεδα ικανοποίησης των πελατών να συνεχίζουν να αυξάνονται σε όλες τις περιοχές σε πάνω από 95%. Το 2017, το Δημοτικό Συμβούλιο του Nottingham (NCC) κέρδισε ένα διάσημο [βραβείο Ashden](#) για το Levy Parking Workplace (Hallam & Gibbons, 2018).

Υπάρχουν ισχυρές ενδείξεις ότι η εισαγωγή της WPL δεν είχε σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στις εισερχόμενες επενδύσεις και ότι η WPL διαδραματίζει πολύ μικρό ρόλο στις αποφάσεις για τη θέση των επιχειρήσεων. Η αύξηση της απασχόλησης και των επενδύσεων από το 2012, έτος εισαγωγής της WPL, δείχνει ότι το Nottingham είναι σχετικά ελκυστικό για τους πιθανούς επενδυτές. Ταυτόχρονα, στοιχεία από μελέτες περιπτώσεων σημαντικών επενδύσεων δείχνουν ότι η βελτίωση των δημόσιων μεταφορών που χρηματοδοτείται από την WPL αποτελεί σημαντικό παράγοντα για τους επενδυτές (Dale, Frost, Ison, Nettleship, & Warren, 2017).

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι πρόσθετες ευεργετικές επιπτώσεις από ένα σύστημα WPL, όπως η επίπτωση στη συμφόρηση, θα μπορούσαν να καλυφθούν από εξωτερικούς παράγοντες που θα μπορούσαν να αυξήσουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Αυτές περιλαμβάνουν την υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομής και θετική οικονομική ανάπτυξη (Dale, Frost, Ison, Quddus, et al., 2017).

## Ο μηχανισμός χρηματοδότησης και μικρές-μεσαίες πόλεις

### Σημασία του μηχανισμού για τις μικρές-μεσαίες πόλεις

Η εισαγωγή του WPL θα μπορούσε να βοηθήσει τις πόλεις των πόλεων να αυξήσουν τα έσοδα και να μειώσουν τη συμφόρηση καθώς και να βελτιώσουν το περιβάλλον και την τοπική περιοχή λόγω των ευρύτερων επιπτώσεων που θα επιφέρει το σύστημα. Όλα αυτά πρέπει να ληφθούν υπόψη όταν αξιολογούνται τα συστήματα WPL για να διασφαλιστεί η κατανόηση του πλήρους πακέτου και των βελτιώσεων.

### Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή

Κατά το σχεδιασμό και την εφαρμογή ενός προγράμματος WPL, πρέπει να κατανοηθούν και να ληφθούν υπόψη οι ακόλουθες πτυχές ενός WPL:

- Αριθμός ευθυνών χώρων.
- Εξαιρέσεις.
- Δικαιοσύνη;
- Η τάση για στάθμευση να μετατοπιστεί αν τα μέτρα ελέγχου της στάθμευσης στο δρόμο εισάγονται στις πληγείσες περιοχές.
- Ανάγκη σχεδιασμού του συστήματος με τρόπο που να ενισχύει την επιβολή του νόμου.



- Διαθεσιμότητα μιας καλής εναλλακτικής λύσης για τις δημόσιες συγκοινωνίες πριν από την εισαγωγή του συστήματος, και
- πιθανά ζητήματα που συνδέονται με δημόσια διαβούλευση ή διεξαγωγή δημοψηφίσματος.

Ενώ η αύξηση των εσόδων αποτελεί σημαντικό στόχο για την εισαγωγή του WPL, η αποδοχή ενός συστήματος μπορεί να βελτιωθεί σημαντικά εάν αρχικά εφαρμοστεί χαμηλότερη χρέωση. Η χρέωση μπορεί να αυξηθεί μόλις καθοριστεί το σχέδιο.

## Εμπόδια στην εφαρμογή

Το κύριο εμπόδιο για την εφαρμογή του προγράμματος WPL είναι ο πολιτικός κίνδυνος για τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων. Η απόκτηση υποστήριξης και αποδοχής από τα ενδιαφερόμενα μέρη θα μπορούσε να δημιουργήσει σημαντικές προκλήσεις για τις τοπικές αρχές που προωθούν το πρόγραμμα WPL. Συνήθως, η WPL επικρίνεται για 3 λόγους:

1. Είναι πρόσθετος φόρτος για τις επιχειρήσεις και επομένως ζημιώνει την τοπική οικονομία.
2. Είναι αναποτελεσματική στη μείωση της συμφόρησης.
3. Είναι άδικο για τον αυτοκινητιστή που ήδη έχει υψηλή φορολογική επιβάρυνση (Dale et al., 2014).

Η έλλειψη σχετικών εθνικών και τοπικών νόμων και ρυθμιστικού περιβάλλοντος αποτελεί άλλο σημαντικό εμπόδιο στην εφαρμογή του καθεστώτος.

## Διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους φορείς

Είναι ζωτικής σημασίας η εισαγωγή ενός WPL να περιλαμβάνει μια εκτεταμένη περίοδο διαβουλεύσεων με τους κατοίκους και τις επιχειρήσεις και με τις γειτονικές τοπικές αρχές που θα επηρεαστούν από το σύστημα. Ένα σημαντικό μέρος της διαβούλευσης θα ήταν η λήψη αποφάσεων σχετικά με τα κατάλληλα όρια για την περιοχή που καλύπτεται από την εισφορά.

## Συστάσεις για τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής

- Εάν δεν υπάρχει σχετική εθνική νομοθεσία, οι τοπικές αρχές που επιδιώκουν να εισαγάγουν την WPL πρέπει να συνεργαστούν με τις εθνικές κυβερνήσεις για να δημιουργήσουν την κατάλληλη νομοθετική βάση.
- Οι τοπικές αρχές δεν θα πρέπει να προχωρήσουν παρά μόνο αν έχουν αναπτύξει λεπτομερές πρόγραμμα για το σύστημα, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης στρατηγικής διαχείρισης των εσόδων και μιας διοικητικής δομής που απαιτείται για τη διαχείριση του σχεδίου.
- Οι τοπικές αρχές πρέπει να είναι σαφείς και διαφανείς σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα δαπανηθούν τα έσοδα του WPL.
- Οι τοπικές αρχές θα πρέπει να δώσουν έμφαση στο κοινό και στις επιχειρήσεις όσον αφορά τη σχέση μεταξύ της WPL και των βελτιώσεων στις μεταφορές και να διασφαλίσουν ότι τα οφέλη των δημόσιων μέσων μεταφοράς που συνδέονται με το σύστημα δημοσιοποιούνται σαφώς.
- Η αποδοχή ενός καθεστώτος μπορεί να βελτιωθεί διασφαλίζοντας ότι όλοι όσοι καταβάλλουν την εισφορά επωφελούνται από βελτιώσεις που χρηματοδοτούνται από αυτό.
- Ταυτόχρονα, οι τοπικές αρχές που επιδιώκουν να εφαρμόσουν ένα πρόγραμμα WPL πρέπει να διαχειριστούν τις προσδοκίες των ενδιαφερομένων μερών όσον αφορά τις ευεργετικές επιπτώσεις του συστήματος (Dale et al., 2017).
- Ένα WPL μπορεί να γίνει καλύτερα αποδεκτό πολιτικά σε χώρους όπου ένα μεγάλο μέρος των μετακινούμενων μετακινείται από έξω από τη δικαιοδοσία μιας τοπικής αρχής που εξετάζει ένα WPL. Αυτό συμβαίνει επειδή οι άνθρωποι που ζουν εκτός των ορίων μιας τοπικής αρχής δεν είναι επιλέξιμοι να ψηφίσουν σε σχέση με την αρχή που εισάγει το σύστημα.
- Τα στοιχεία δείχνουν ότι τα δημοψηφίσματα για τα συστήματα χρέωσης, όπως το χρέος οδικών χρηστών (RUC) ή η WPL, δεν λαμβάνουν σχεδόν ποτέ μια ψήφο «ναι» λόγω της φύσης του κόστους και των οφελών. Ως εκ τούτου, μια διαβούλευση για ένα WPL θα

μπορούσε να είναι πιο κατάλληλη για να μετρήσει την κοινή γνώμη και να κατανοήσει τις ανησυχίες και τις επιθυμίες των ανθρώπων.

- Ένα WPL μπορεί να διαρκέσει πολύ καιρό για να αναπτυχθεί και να εφαρμοστεί. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να υπάρχει πολιτική σταθερότητα και συνέχεια, ώστε να είναι δυνατή η στρατηγική ανάπτυξη ενός σχεδίου χωρίς αποσταθεροποίηση από τις εκλογές και την αλλαγή του πολιτικού κόμματος.

## Συστάσεις για τους επαγγελματίες

- Η εφαρμογή της WPL σε ολόκληρη την περιοχή των τοπικών αρχών και όχι σε μια συγκεκριμένη περιοχή εντός των διοικητικών ορίων μπορεί να απλοποιήσει την διοικητική πολυπλοκότητα και να αυξήσει τα έσοδα.
- Η στενή συνεργασία με τους εργοδότες κατά τη θέσπιση του καθεστώτος θα βελτιώσει τη συμμόρφωση με το καθεστώς.
- Οι υποψήφιοι του συστήματος θα πρέπει να στοχεύουν στην ελαχιστοποίηση του αριθμού των εξαιρέσεων, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το σύστημα παραμένει απλό. Ταυτόχρονα, η εφαρμογή εξαιρέσεων για τα πρώτα οχήματα σε μια τοποθεσία θα μπορούσε να μειώσει την διοικητική πολυπλοκότητα και την επιβολή της νομοθεσίας, δεδομένου ότι μεγάλο μέρος των επιχειρήσεων δεν επηρεάζεται από την εισφορά, χωρίς να έχει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στο σύνολο των εσόδων που συγκεντρώνονται.
- Η εφαρμογή της έκπτωσης κατά 100% αντί της απαλλαγής παρέχει μεγαλύτερη ευελιξία όσον αφορά την αλλαγή των κριτηρίων εξαιρέσεων σε μεταγενέστερη ημερομηνία.
- Μια χαμηλότερη αρχική επιβάρυνση μπορεί να βελτιώσει την αποδοχή κατά την πρώτη εισαγωγή του συστήματος. Εάν απαιτείται, η χρέωση μπορεί αργότερα να αυξηθεί για να αυξηθούν τα πρόσθετα έσοδα μόλις υλοποιηθεί το σχέδιο.
- Εάν είναι δυνατόν, οι εργοδότες θα πρέπει να είναι σε θέση να μεταβιβάσουν την επιβάρυνση μέσω θυσιάς μισθού. Αυτό θα μειώσει αποτελεσματικά τη χρέωση για έναν εργαζόμενο μέσω φορολογικών ελαφρύνσεων.
- Οι εργοδότες πρέπει να υποβάλουν αίτηση για άδεια χρήσης για όλους τους χώρους στάθμευσης που χρησιμοποιούν, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που απαλλάσσονται από την εισφορά. Αυτές οι πληροφορίες θα χρησιμοποιηθούν για να υπολογιστεί πόσο η επιχείρηση πρόκειται να πληρώσει στο πλαίσιο του συστήματος και να δημιουργήσει ένα μητρώο όλων των χώρων στάθμευσης των εργαζομένων εντός των ορίων του σχεδίου.
- Οι τοπικές αρχές θα πρέπει να διενεργούν τακτικούς ελέγχους για να διαπιστώνουν πόσα διαστήματα χρησιμοποιούν και ότι τηρείται η άδεια.
- Οι τοπικές αρχές πρέπει να εντοπίσουν τις πιο πιθανές τοποθεσίες για χώρους στάθμευσης που έχουν μετακινηθεί και να σχεδιάσουν την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος, συμπεριλαμβανομένης της διάθεσης πόρων για την εφαρμογή των απαραίτητων μέτρων ελέγχου στάθμευσης.
- Οι τοπικές αρχές μπορούν να επωφεληθούν σημαντικά από την άποψη του σχεδιασμού και της λειτουργίας του WPL με τη μάθηση από άλλες πόλεις που έχουν εισάγει ή εργάζονται για την εισαγωγή παρόμοιου τύπου συστημάτων. Μπορούν να αντληθούν σημαντικά διδάγματα σχετικά με την εφαρμογή (επιχειρησιακή περίπτωση, χρέωση, εξαιρέσεις κ.λπ.) και λειτουργία (παρακολούθηση, κυρώσεις, επιβολή κ.λπ.) ενός WPL.

## Ελεγχόμενες ζώνες στάθμευσης

Ένα τέλος στάθμευσης χώρου εργασίας λειτουργεί καλύτερα όταν υπάρχουν ελεγχόμενες ζώνες στάθμευσης (CPZ) στη θέση τους κοντά στην περιοχή του σχεδίου. Τα CPZ εμποδίζουν τους επιβάτες να σταθμεύουν σε κοντινούς δρόμους μόλις εισαχθεί το WPL. Οι τοπικές αρχές που επιδιώκουν να εισαγάγουν το WPL θα πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο να επεκτείνουν τους ελέγχους στάθμευσης για να καλύψουν την προτεινόμενη περιοχή WPL και τους γύρω δρόμους ή να αποκλείσουν περιοχές όπου δεν διαθέτουν ελέγχους από το σύστημα WPL.

## Δημιουργία μητρώου και συστήματος διοίκησης

Απαιτείται εκτενής έλεγχος των χώρων στάθμευσης χώρων εργασίας εντός μιας πόλης. Μόλις έχει δημιουργηθεί ένα μητρώο και σύστημα αδειοδότησης, η διαχείριση της εισφοράς είναι σχετικά απλή και μια μικρή ομάδα θα πρέπει να είναι σε θέση να διαχειριστεί ολόκληρο το σύστημα.

## Εκτίμηση επιπτώσεων

Απαιτείται εκτεταμένη αξιολόγηση και μοντελοποίηση για την εκτίμηση τόσο των άμεσων όσο και των έμμεσων επιπτώσεων στις μεταφορές του WPL.

## Περίληψη

Ένα WPL είναι ένα σημαντικό εργαλείο που διατίθεται στις μικρές-μεσαίες πόλεις για την άντληση κεφαλαίων για έργα βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας και για τη δημιουργία πρόσθετων πλεονεκτημάτων, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης της συμφόρησης, της αστικής ανάπλασης και των περιβαλλοντικών βελτιώσεων.

Ωστόσο, η έλλειψη σχετικής εθνικής νομοθεσίας θα μπορούσε να αποτελέσει μείζον εμπόδιο για την εφαρμογή του προγράμματος WPL από τις μικρές-μεσαίες πόλεις.

Μόλις δημιουργηθεί ένα WPL θα μπορούσε να είναι σχετικά φτηνό και εύκολο να διαχειριστεί από μια μικρή ομάδα. Στο Nottingham (Ηνωμένο Βασίλειο), η ομάδα WPL λειτουργεί με λιγότερο από το 5% των εσόδων. Ωστόσο, η ανάπτυξη ενός προγράμματος WPL θα μπορούσε να είναι μια σύνθετη διαδικασία, απαιτώντας εκτεταμένες δημόσιες διαβουλεύσεις και μπορεί να χρειαστούν χρόνια για να εισαχθεί.

Η απόκτηση υποστήριξης και αποδοχής από τα ενδιαφερόμενα μέρη θα μπορούσε να αποτελέσει σημαντική πρόκληση για τους φορείς υλοποίησης του σχεδίου. Οι επικοινωνιακές στρατηγικές πρέπει να περιλαμβάνουν μια σαφή δήλωση για τις βελτιώσεις των δημόσιων μεταφορών που θα χρηματοδοτηθούν μέσω της WPL και μια εξήγηση των οφελών για όλες τις επιχειρήσεις που θα πληρώνουν την εισφορά.

Οι τοπικές αρχές που επιδιώκουν να εισαγάγουν ένα σύστημα WPL θα πρέπει να αναγνωρίσουν ότι πρόκειται κυρίως για χρηματοδοτικό μηχανισμό και όχι για μέτρο μείωσης της συμφόρησης, καθώς δεν μπορεί να οδηγήσει μόνο σε μείωση της κυκλοφορίας. Είναι οι βελτιώσεις που χρηματοδοτούνται από μια εισφορά που βοηθούν περισσότερο στη μείωση ή τον περιορισμό της αύξησης της κυκλοφορίας. Ωστόσο, οι θετικές επιπτώσεις στη συμφόρηση ενδέχεται να είναι λιγότερο εμφανείς λόγω εξωτερικών παραγόντων που θα μπορούσαν να αυξήσουν τη συμφόρηση, όπως η υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομής και η θετική οικονομική ανάπτυξη.

## Περισσότερες πληροφορίες / αναφορές / συνδέσεις

### Χρήσιμες συνδέσεις

#### Εταιρική σχέση Greater Cambridge - Χώρος στάθμευσης χώρου εργασίας

<https://www.greatercambridge.org.uk/transport/transport-projects/city-access/workplace-parking-levy/>

#### Συμβούλιο πόλεων του Nottingham (NCC) - Χώρος στάθμευσης χώρου εργασίας (

<https://www.nottinghamcity.gov.uk/transport-parking-and-streets/parking-and-permits/workplace-parking-levy/>

#### ) Φόρος στάθμευσης χώρου εργασίας (WPL) - Βιβλίο της πολιτικής WPL στο Ηνωμένο Βασίλειο

<http://www.britishparking.co.uk/write/Documents/Library/SN00628.pdf>

**Οι κανονισμοί 2017(χρήσης των οδικών χρηστών και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων) (Αγγλία) (Τροποποίηση)**

<http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2017/1141/contents/made>

**Καμπάνια για τη βελτίωση των μεταφορών - Μια πολιτική που κερδίζει: Levy στάθμευσης στο χώρο εργασίας του Nottingham**

<http://www.bettertransport.org.uk/blog/better-transport/winning-policy-nottinghams-μισθός-χώρου-εργασίας-στάθμευσης>

**Έρευνα για τη δυνατότητα μεταφοράς του Levy Parking Workplace (Διδακτορική Διατριβή από τον Jonathan Burchell)**

<https://dspace.lboro.ac.uk/dspace-jspui/handle/2134/17192#>

## Αναφορές

- Burchell, J. (2014). Διερεύνηση της δυνατότητας μεταφοράς του φόρου στάθμευσης χώρου εργασίας. Ανακτήθηκε από το <https://dspace.lboro.ac.uk/dspace-jspui/bitstream/2134/17192/3/Thesis-2015-Burchell.pdf>
- Butcher, L. (2012). Δρόμοι: Φόρος στάθμευσης χώρου εργασίας (WPL). *Στρατηγική*.
- Dale, S., Frost, M., Ison, S., Nettleship, K. & Warren, P. (2017). Αξιολόγηση του αντίκτυπου της οικονομικής και επιχειρηματικής επένδυσης ενός ολοκληρωμένου πακέτου βελτιώσεων για τις δημόσιες μεταφορές που χρηματοδοτείται από το φόρο στάθμευσης χώρου εργασίας. *Έρευνα Μεταφορών Μέρος Α: Πολιτική και Πρακτική*, 101, 149-162. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.04.034>
- Dale, S., Frost, M., Ison, S., Quddus, M., & Warren, MP (2017). Αξιολόγηση του αντίκτυπου μιας εισφοράς στάθμευσης χώρου εργασίας στην τοπική κυκλοφοριακή συμφόρηση: Η περίπτωση του Nottingham UK. *Πολιτική μεταφορών*. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.07.015>
- Dale, S., Frost, M., Ison, S., & Warren, P. (2014). Παροχές στάθμευσης στο χώρο εργασίας: Η απάντηση στη χρηματοδότηση βελτιώσεων τοπικών μεταφορών μεγάλης κλίμακας στο Ηνωμένο Βασίλειο; *Research in Economics Transportation*, 48, 410-421. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2014.09.068>
- Green Party. (2016). Μια εισφορά στάθμευσης στο χώρο εργασίας για το Λονδίνο.
- Hallam, N. (2016). Χώρος στάθμευσης χώρου εργασίας, Νότινχαμ, Ηνωμένο Βασίλειο. Ανακτήθηκε από τη [https://www.wwf.org.uk/sites/default/files/2016-12/nottingham case study - Workplace parking levy.pdf](https://www.wwf.org.uk/sites/default/files/2016-12/nottingham_case_study_-_Workplace_parking_levy.pdf)
- Hallam, N., & Gibbons, A. (2018). Μια κερδοφόρα πολιτική: ο φόρος parking στο Nottingham. Ανακτήθηκε από το <http://www.bettertransport.org.uk/print/3623>
- House of Common. (2003). *Επιλογή Επιτροπής Μεταφορών: Πρώτη έκθεση - Σχέδια αστικής χρέωσης*. Ανακτήθηκε από το <https://publications.parliament.uk/pa/cm/cmtran.htm>
- NCC. (2018). WPL Κόστος και Πληρωμή. Ανακτήθηκε από το <https://www.nottinghamcity.gov.uk/transport-parking-and-streets/parking-and-permits/workplace-parking-levy/wpl-costs-and-payments/>

Δημοτικό Συμβούλιο του Nottingham. (2015). Χώρος στάθμευσης χώρου εργασίας Έργο εργοδότη  
Εγχειρίδιο .pdf.

# Παράρτημα Γ9 – Τέλος κοινοτικής υποδομής (Community Infrastructure Levies CILs)

## Κύρια χαρακτηριστικά

- κοινοτικής υποδομής (CIL) Το τέλος της κοινοτικής υποδομής (CIL) είναι μια εισφορά που μια τοπική αρχή μπορεί να επιλέξει να χρεώνει για τις νέες εξελίξεις στην περιοχή της (Συμβουλευτική Υπηρεσία Σχεδιασμού, 2018).
- Η εισφορά καταβάλλεται στους προγραμματιστές που αναλαμβάνουν νέες κατασκευές εντός της περιοχής.
- Τα έσοδα που παράγονται από μια CIL θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από την τοπική αρχή για την προώθηση των υφιστάμενων υποδομών και τη χρηματοδότηση νέων υποδομών που επιθυμούν το συμβούλιο και η τοπική κοινότητα (Advisory Planning Advisory, 2018).
- Το χρονοδιάγραμμα χρέωσης είναι μοναδικό για κάθε τοπική αρχή. Γενικά, εισπράττεται ανά τετραγωνικό μέτρο και συλλέγεται από την ημερομηνία έναρξης ανάπτυξης.

## Σύντομη περιγραφή

Τα CIL χρησιμοποιούνται για την άντληση συμπληρωματικών πόρων για την προώθηση της υπάρχουσας υποδομής και την ανάπτυξη νέων υποδομών στην Αγγλία και την Ουαλία. Η εισφορά τοποθετείται σε νέους κατασκευαστές κτιρίων στην περιοχή, καθώς αναμένεται ότι η νέα υποδομή θα αυξήσει την αξία των νέων εξελίξεων.

Τα έσοδα που παράγονται μέσω CIL χρησιμοποιούνται συνήθως για τη χρηματοδότηση εγκαταστάσεων όπως:

- Οδοί και άλλες μεταφορές.
- Σχολεία και άλλη εκπαίδευση.
- Ιατρικές υπηρεσίες;
- Αθλητισμός / αναψυχή και ανοιχτοί χώροι.

Το χρονοδιάγραμμα χρέωσης είναι μοναδικό για κάθε τοπική αρχή και καθορίζεται σε κάθε σενάριο. Ο συντελεστής υπολογίζεται λαμβάνοντας υπόψη την καθαρή αύξηση του εμβαδού της νέας ανάπτυξης, με καθορισμένα ελάχιστα.

Τα CIL είναι νομικά δεσμευτικά και οι φόροι μπορούν να υπολογιστούν πριν από την εκτέλεση των εργασιών κατά τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη τις τιμές που έχουν καθοριστεί από κάθε τοπική αρχή. Το αντίστοιχο τέλος τιμολογείται κατά την ημερομηνία έναρξης της ανάπτυξης, μετά από μια ανακοίνωση που αποστέλλεται από την τοπική αρχή. Η προθεσμία για την πληρωμή της εισφοράς καθορίζεται στο τιμολόγιο.

## Ιστορικό

Οι χρεώσεις CIL χρησιμοποιούνται ευρέως στο Ηνωμένο Βασίλειο όπου εισήχθησαν από τον του Ηνωμένου Βασιλείου για το [νόμο προγραμματισμού 2008](#) ως εργαλείο για τις τοπικές αρχές στην Αγγλία και την Ουαλία για να βοηθήσουν στην παροχή υποδομών για την υποστήριξη της ανάπτυξης της περιοχής τους.

Οι αρχές χρέωσης των τελών αποφασίζουν πού πρέπει να δαπανηθούν τα έσοδα από την εισφορά. Στην Αγγλία και την Ουαλία, οι αρχές επιβολής τελών καταρτίζουν σχετικά σχέδια για τις περιοχές τους, τα οποία περιλαμβάνουν την ανάλυση των αναγκών των τοπικών υποδομών και τον εντοπισμό εκείνων που μπορούν να χρηματοδοτηθούν μέσω των εσόδων που προέρχονται από την CIL. Οι αρχές επιβολής τελών στην Αγγλία περιλαμβάνουν τα περιφερειακά και μητροπολιτικά συμβούλια, τα συμβούλια των δήμων του Λονδίνου, τις ενιαίες αρχές, τις αρχές των εθνικών πάρκων, την Αρχή Broads, τις Δημαρχιακές Επιχειρήσεις Δημαρχίας και τον Δήμαρχο του Λονδίνου (Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, 2018α).

Η εισφορά εισπράττεται από την «αρχή συλλογής» (όπως ορίζεται από τους [κανονισμούς CIL του 2010](#)). Στις περισσότερες περιπτώσεις, αυτή είναι η αρχή χρέωσης, αλλά στο Λονδίνο οι δήμοι εισπράττουν την εισφορά για λογαριασμό του Δημάρχου. Τα περιφερειακά συμβούλια εισπράττουν την εισφορά που καταβάλλουν τα περιφερειακά συμβούλια για τις εξελίξεις για τις οποίες ο νομός δίνει τη συγκατάθεσή του.

Υπάρχουν ορισμένες καταστάσεις στις οποίες ένας προγραμματιστής μπορεί να ζητήσει εξαίρεση από την εφαρμογή του αντίστοιχου CIL, εάν πληρούνται οι καθιερωμένες απαιτήσεις. Ωστόσο, οι εξαιρέσεις αυτές πρέπει να δικαιολογούνται σωστά στο χρόνο και τη μορφή και είναι δύσκολο να επιτευχθούν.

Στην [κατεύθυνση CIL που](#) ανέπτυξε η βρετανική κυβέρνηση, απαριθμούνται εξελίξεις που απαλλάσσονται από την καταβολή της εισφοράς και περιλαμβάνουν (κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, 2018α):

- Ανάπτυξη κάτω των 100 τετραγωνικών μέτρων, εκτός εάν πρόκειται για ολόκληρο σπίτι, οπότε η εισφορά είναι πληρωτέα .
- Κατοικίες, διαμερίσματα, οικιστικά παραρτήματα και επεκτάσεις οικισμών που κατασκευάζονται από «εαυτούς κατασκευαστές».
- Κοινωνική στέγαση.
- Φιλανθρωπική ανάπτυξη.
- Οι καθορισμένοι τύποι ανάπτυξης που έχουν αποφασίσει οι τοπικές αρχές θα πρέπει να υπόκεινται σε «μηδενικό» συντελεστή και να προσδιορίζονται ως έχουν στα χρονοδιαγράμματα χρέωσης.
- Τα κενά κτίρια έφεραν πίσω στην ίδια χρήση.

## Ελκυστικότητα

- Το CIL έχει υψηλότερο επίπεδο διαφάνειας σε σύγκριση με το σύστημα προγραμματισμού υποχρεώσεων (π.χ. τμήμα 106 (S.106) και δημόσιο κέρδος), λόγω του σταθερού επιτοκίου χρέωσης.
- Η διαδικασία απόκτησης χρηματοδότησης από τους προγραμματιστές είναι γρήγορη καθώς καταργεί τις μακρές διαπραγματευτικές διαδικασίες υπέρ των υποχρεωτικών ποσών που παρέχονται.
- Τα ποσοστά των τελών καθορίζονται από τις τοπικές αρχές, καθιστώντας το ιδιαίτερα εξειδικευμένο στις ανάγκες και το μέγεθος τόσο της περιοχής όσο και της νέας ανάπτυξης.
- Υπάρχει μεγαλύτερη βεβαιότητα για τους προγραμματιστές όσον αφορά τα αναμενόμενα ποσά συνεισφοράς τους.
- Το CIL προωθεί ένα δίκαιο σύστημα για τις εξελίξεις, όπου όλοι εκτός από τους μικρότερους αναμένεται να συμβάλλουν στην τοπική υποδομή.
- Τα έσοδα από την CIL δημιουργούν μεγάλη αύξηση των συνολικών πόρων που έχουν αποκτηθεί, σε σύγκριση με το σύστημα προγραμματισμού υποχρεώσεων, σύμφωνα με το οποίο μόνο το 6% του συνόλου της ανάπτυξης παρείχε εισφορές για την υποστήριξη υποδομών.

## Προκλήσεις & Κίνδυνοι

- Ο μηχανισμός χρηματοδότησης εξαρτάται από την τοπική αρχή για τιμολόγηση και επιβολή.
- Δεν υπάρχει κανένας «τρόπος» για την εφαρμογή ενός CIL, οπότε η τοπική αρχή πρέπει να έχει κατά νου τη δημιουργία ενός χρονοδιαγράμματος χρέωσης της CIL.
- Το σύστημα χρέωσης μπορεί να αποθαρρύνει την ανάπτυξη σε περιοχές με υψηλά ποσοστά χρέωσης, υπέρ της ανάπτυξης σε περιοχές με είτε πιο προσιτή CIL είτε όχι CIL καθόλου. Αυτό μπορεί να επιλυθεί με την εφαρμογή ενός CIL σε όλες τις τοπικές αρχές στην περιοχή.
- Απαιτείται εποπτική αρχή προκειμένου να εγκρίνει τα ποσοστά και το χρονοδιάγραμμα της CIL.

## Μελέτη περίπτωσης I: Το έργο «Mayoral CIL Crossrail 2»

Crossrail 2 είναι ένας προτεινόμενος νέος σιδηροδρομικός σταθμός που εξυπηρετεί το Λονδίνο και την ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, με εκτιμώμενο κόστος περίπου £ 30 δις σε τιμές

2014 (Crossrail 2, 2018). Συνδέει τα εθνικά σιδηροδρομικά δίκτυα στο Surrey και το Hertfordshire μέσω νέας σήραγγας και σταθμών μεταξύ Wimbledon, Tottenham Hale και New Southgate, που συνδέουν το London Underground, το London Overground, το Crossrail 1 και τις εθνικές και διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες.

Το Crossrail 2 θα αντιμετωπίσει τις μεγάλες αναδυόμενες πιέσεις στο υφιστάμενο δίκτυο μεταφορών. Ο πληθυσμός και η απασχόληση στο Λονδίνο και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη αναμένεται να αναπτυχθούν έντονα και χωρίς μέτρα για την ανακούφιση του συνωστισμού, την ενίσχυση της σύνδεσης και την απελευθέρωση νέων κατοικιών, το Λονδίνο και η ευρύτερη Νοτιοανατολική Ευρώπη θα αγωνιστούν να αναπτυχθούν αειφόρα τις επόμενες δεκαετίες. Ως εκ τούτου, το Crossrail 2 θα βοηθήσει στην ανακούφιση των πιέσεων του πληθυσμού και της οικονομικής ανάπτυξης με την ενίσχυση του συστήματος μεταφορών του Λονδίνου.

Διάφορες πηγές χρηματοδότησης χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση του Crossrail 2, ένας εκ των οποίων είναι ο φόρος κοινοτικής υποδομής του Δημάρχου του Λονδίνου. Ο Δήμος Κοινοτικών Υποδομών του Δημάρχου του Λονδίνου εισήχθη το 2012 (MCIL1) για να βοηθήσει στη χρηματοδότηση του Crossrail 1, ενός σημαντικού σιδηροδρομικού συνδέσμου που θα συνδέει το κεντρικό Λονδίνο με το Reading και το Heathrow στη Δύση και το Shenfield και το Abbey Wood στην Ανατολή. Ωστόσο, μετά την<sup>31η</sup> Δεκεμβρίου 2017 MCIL1 έπαψε να ισχύει. Ένας δεύτερος Δήμαρχος του Λονδίνου Κοινοτική Υποδομή Υποδομής (MCIL2) βρίσκεται επί του παρόντος στο στάδιο του προκαταρκτικού σχεδίου και αναμένεται να επιβληθεί από τον Απρίλιο του 2019, αντικαθιστώντας τον MCIL1. Το MCIL2 θα συμβάλει στη χρηματοδότηση του Crossrail 2. Οι

### Δηλωμένοι στόχοι

- Το MCIL2 αποσκοπεί στην παροχή σημαντικής πρόσθετης χρηματοδότησης για το σχέδιο Crossrail 2, προκειμένου να συμβάλει στην ανακούφιση της εξάρτησης από τις παραδοσιακές πηγές χρηματοδότησης.
- Το πρόγραμμα MCIL2 στοχεύει στην υποστήριξη ενός έργου το οποίο θα αντιμετωπίσει σημαντικές αναδυόμενες πιέσεις στο υπάρχον δίκτυο μεταφορών, δευτερεύον στόχο στον πρώτο.

### Οφέλη

- Όλα τα χρήματα που εισπράττονται από το MCIL2 προορίζονται για την κατασκευή του σχεδίου Crossrail 2.
- Σύμφωνα με εκτιμήσεις, από το MCIL2 θα αυξηθούν οι ονομαστικοί £ 8,6 δις περίπου για να βοηθηθεί η χρηματοδότηση του Crossrail 2 από το 2019-20 έως το 2042-43, καλύπτοντας περίπου το 30% του συνολικού κόστους του έργου (κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, 2018b).
- Το MCIL2 θα επιτρέψει την ανάπτυξη ενός από τα σημαντικότερα έργα υποδομής που έχουν αναληφθεί ποτέ στο Ηνωμένο Βασίλειο. Από τη βελτίωση των χρόνων διαδρομής στο Λονδίνο, τη διευκόλυνση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και την παροχή καλύτερων συνδέσεων, το Crossrail θα αλλάξει τον τρόπο που ταξιδεύουν οι άνθρωποι γύρω από την πρωτεύουσα. Αναμένεται ότι: Η
  - Crossrail 2 θα υποστηρίξει την ανάπτυξη και αναγέννηση έως και 200.000 νέων κατοικιών σε ολόκληρο το Λονδίνο και τη Νοτιοανατολική (Crossrail 2, 2018).
  - Το Crossrail 2 θα βοηθήσει στη βελτίωση της προσβασιμότητας γύρω από το Λονδίνο παρέχοντας πρόσβαση χωρίς βήματα σε κάθε σταθμό κατά μήκος της διαδρομής (Crossrail 2, 2018).
  - Ενώ βρίσκεται υπό κατασκευή, το Crossrail 2 θα υποστηρίξει 60.000 νέες θέσεις εργασίας σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού του Ηνωμένου Βασιλείου και, μόλις λειτουργήσει, θα υποστηρίξει 200.000 θέσεις εργασίας σε όλο το Λονδίνο και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη (Crossrail 2, 2018).

### Μειονεκτήματα



- Το MCIL2 δεν θα καλύψει το συνολικό κόστος του σχεδίου Crossrail 2 και επομένως η πρόσθετη χρηματοδότηση θα προέρχεται από άλλες πηγές.
- Το συνολικό ποσό χρηματοδότησης από το MCIL2 θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από το ύψος της ανάπτυξης εντός των ορίων του MCIL2 τα επόμενα χρόνια και, ως εκ τούτου, είναι δύσκολο να προβλεφθεί το ακριβές ποσό χρηματοδότησης.
- Ο κλάδος της ανάπτυξης εξέφρασε ανησυχίες ότι η έλλειψη σαφήνειας όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο θα δαπανηθεί η εισφορά της CIL καθιστά δύσκολο για αυτούς να αξιολογήσουν τη βιωσιμότητα των σχεδίων και το πιθανό αποτέλεσμα των προτάσεων CIL στη βιωσιμότητα της ανάπτυξης σε μια περιοχή.

## Αξιολόγηση

Η CIL έχει αποδειχθεί ένας επιτυχημένος μηχανισμός χρηματοδότησης για βιώσιμα έργα μεταφορών. Έχει δημιουργήσει ένα μεγάλο ποσό εσόδων για τη χρηματοδότηση του Crossrail 1 και αναμένεται να συμβάλει στο 30% περίπου του συνολικού κόστους του Crossrail 2. Έχει γίνει ιδιαίτερα επιτυχημένο στο Λονδίνο καθώς είχε ισχυρή πολιτική υποστήριξη από τον Δήμαρχο του Λονδίνου .

Παρά τη συνολική επιτυχία του CIL για την Crossrail, τα έσοδα συγκεντρώνονται σε ένα ενιαίο έργο και άλλα προγράμματα βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας στο Λονδίνο δεν έχουν πρόσβαση σε αυτή τη χρηματοδότηση.

## Μελέτη περίπτωσης II: Δημοτικό συμβούλιο του Μπρίστολ

### Εισαγωγή

Μπρίστολ Το Δημοτικό Συμβούλιο του Μπρίστολ (Ηνωμένο Βασίλειο) έχει καθιερώσει χρονοδιάγραμμα χρέωσης της CIL για τη συλλογή χρημάτων για τη χρηματοδότηση νέων υποδομών στην περιοχή.

Κατά τον καθορισμό των επιτοκίων CIL, το δημοτικό συμβούλιο του Μπρίστολ σκόπευε να επιτύχει το τι φαίνεται στο Συμβούλιο ως κατάλληλη ισορροπία μεταξύ: της

- σκοπιμότητας χρηματοδότησης από το CIL (εν όλω ή εν μέρει) και του εκτιμώμενου συνολικού κόστους της υποδομής που απαιτείται για τη στήριξη της ανάπτυξης Bristol, λαμβάνοντας υπόψη άλλες πραγματικές και αναμενόμενες πηγές χρηματοδότησης.
- Οι πιθανές επιπτώσεις (σε συνάρτηση με το σύνολο) της επιβολής της CIL στην οικονομική βιωσιμότητα της ανάπτυξης σε όλο το Μπρίστολ.

Οι τιμές CIL που χρεώνονται από το Δημοτικό Συμβούλιο του Μπρίστολ παρατίθενται στον Πίνακα 1.

BRISTOL CITY COUNCIL CIL CHARGING SCHEDULE	
Development Type	CIL Rate/m <sup>2</sup>
Residential (Class C3) Inner Zone	£70
Residential (Class C3) Outer Zone	£50
Commercial (Classes B1, B2 and B8)	£0
Hotels	£70
Retail	£120
Student Accommodation	£100
Residential and Non-residential Institutions (Classes C2, C2A, D1) and development by the emergency services for operational purposes	£0
Other chargeable development	£50

## Πίνακας 1 Bristol Δημοτικό Συμβούλιο ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ φόρτισης Πρόγραμμα

όπως αναφέρεται στην του [ιστοσελίδα Μπρίστολ Δημοτικό Συμβούλιο](#), τα χρήματα που συγκεντρώνονται από την Κοινότητα Υποδομών Levy δαπανάται ως εξής:

- 5% για την δημιουργία και διοικητικά έξοδα της CIL
- 15% σε εταιρικές σχέσεις γειτονίας να δαπανήσουν για τα τοπικά συστήματα για
- το 80% στο υποδομές για Μπρίστολ Σίτι Συμβουλίου, [τον κανονισμό 123 Λίστα](#) συμπεριλαμβανομένων:
  - Λεωφορείο Rapid Transit (Ashton Vale σε Bristol Temple Meads και κέντρο της πόλης)
  - Νότια Bristol Σύνδεση
  - Bus Rapid Transit (Βόρεια Fringe να Hengrove)
  - προγράμματα υποδομής σε (με εξαίρεση τις εργασίες πρόσβασης στο δημόσιο αυτοκινητόδρομο / δημόσιο τομέα που απαιτούνται για την άμεση άμβλυνση των επιπτώσεων των προτεινόμενων εξελίξεων)
  - Υπάρχοντα πάρκα και χώροι πράσινων χώρων που εντοπίζονται στα Πάρκων και Πράσινων Χώρων
  - Σχολεία Στρατηγικής Σχολείων που ορίζονται στα Σχήματα Στρατηγικής Οργανισμού Σχολείων
  - Υποδομών να υποστηρίξει την αναζωογόνηση των συστημάτων Lockleaze
  - υποδομών για την υποστήριξη της ανανέωσης των Knowle West
  - μέτρων στρατηγικής άμυνας.

### Δηλωμένοι στόχοι

- Τα χρήματα που εισπράττονται μέσω της CIL της Bristol προορίζονται για τη χρηματοδότηση των τοπικών υποδομών που απαιτούνται για την υποστήριξη προγραμματισμένων εξελίξεων και έργων.

### Οφέλη

- Η CIL της Bristol έχει αυξήσει σημαντικά πρόσθετα έσοδα που δαπανώνται για την τοπική υποδομή.
- Οι κανονισμοί για τη CIL της Bristol παρέχουν έναν καθορισμένο κατάλογο υποδομής, τον οποίο μπορεί να δαπανηθεί το CIL (κατάλογος του κανονισμού 123), αποφεύγοντας έτσι οποιαδήποτε αβεβαιότητα ως προς τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να διανεμηθεί.
- Κάθε μήνα, το Συμβούλιο του Μπρίστολ δημοσιεύει ένα έγγραφο που αναφέρει το ποσό των χρημάτων που συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια αυτού του μήνα και τον τρόπο με τον οποίο δαπανήθηκαν αυτά τα χρήματα, γεγονός που δημιουργεί διαφάνεια για την τοπική κοινότητα. Για παράδειγμα, τον Ιανουάριο του 2018, η Bristol CIL συνέλεξε £ 393.304.59 από τοπικούς προγραμματιστές. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, το Συμβούλιο του Μπρίστολ εργάστηκε για τη βελτίωση ορισμένων τοπικών υποδομών, χρησιμοποιώντας τα χρήματα που συλλέχθηκαν μέσω των συστημάτων CIL, μεταξύ των οποίων και το Bristol City Council, 2018:
  - Η βελτίωση των παλαιών λουτρών Jacob Wells, όπως νέα έπιπλα, ράμπες αναπήρων, ανακαίνιση και βελτιώσεις στο σύστημα θέρμανσης.
  - Η απομάκρυνση των γκράφιτι και η απόσπαση πετρωμάτων από την περιοχή του δρόμου Gloucester και η ειδική επιστροφή των τοίχων για την ευκολότερη αφαίρεση του γκράφιτι στο μέλλον, με αποτέλεσμα χαμηλότερο κόστος συντήρησης και βελτιωμένο περιβάλλον μέσα και γύρω από το Gloucester Road.
  - Η παροχή βελτιώσεων φωτισμού στον δρόμο St. Johns Road και All Saints Road, για να συμπεριλάβει την ανακαίνιση και, σε ορισμένες περιπτώσεις, την επέκταση, των κτιρίων φωτισμού από χυτοσίδηρο, νέων φανών και βελτιωμένου τροφοδοτικού.
- Η CIL είναι μια νομική απαίτηση για όσους είναι υπεύθυνοι για την πληρωμή και ως εκ τούτου καταργεί τις μακρές διαπραγματευτικές διαδικασίες που συνδέονται με άλλους τύπους χρηματοδοτικών μηχανισμών.

## Μειονεκτήματα

- Υπάρχει ένας κατάλογος έργων υποδομής για τα οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί το Bristol CIL (κατάλογος του κανονισμού 123) και επομένως ο μηχανισμός χρηματοδότησης δεν μπορεί να εφαρμοστεί σε όλα τα έργα αιεφόρων μεταφορών και κινητικότητας στο Μπρίστολ.
- Το CIL δεν χρησιμοποιείται αποκλειστικά για βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας.

## CILs και μικρές-μεσαίες πόλεις

### Σημασία για τις πόλεις μικρές-μεσαίες πόλεις

Οι CILs μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη χρηματοδότηση των βιώσιμων συστημάτων μεταφορών και κινητικότητας σε πόλεις μεγέθους SM. Με την εφαρμογή των CIL, οι τοπικές αρχές θα έχουν μεγαλύτερο έλεγχο ως προς το πώς χρηματοδοτούνται τα νέα προγράμματα βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας στις πόλεις μικρού μεγέθους, καθώς η διανομή είναι στα χέρια της τοπικής αρχής και όχι του κράτους.

Επιπλέον, τα χρήματα πρέπει να δαπανηθούν για υποδομές στις περιοχές όπου χτίζονται νέες εξελίξεις. Επομένως, αυτό θα δημιουργήσει μια πιο βιώσιμη προσέγγιση της ανάπτυξης, καθώς τα χρήματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ανακούφιση των πιέσεων από νέες εξελίξεις (όπως η αύξηση του πληθυσμού) στις υφιστάμενες τοπικές υποδομές μεταφορών και κινητικότητας.

Τα CIL που εφαρμόζονται σε μεσαίες έως μεγαλύτερες πόλεις όπως το Μπρίστολ και το Λονδίνο έχουν αποδειχθεί ότι έχουν θετικό αντίκτυπο στις οικονομίες τους και την ανάπτυξη των αναγκών υποδομών. Τα μοντέλα CIL μπορούν επίσης να εφαρμοστούν σε μικρές-μεσαίες πόλεις .

### Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή

Θα πρέπει να γίνουν τα ακόλουθα βήματα για την εφαρμογή των CIL:

1. Προσδιορίστε κάθε σχετική εθνική νομοθεσία που επιτρέπει στις τοπικές αρχές να χρεώνουν CIL. Εάν δεν υπάρχει τέτοια νομοθεσία, οι τοπικές αρχές πρέπει να συνεργαστούν και να ασκήσουν πίεση στο εθνικό νομοθετικό σώμα να υιοθετήσει ένα.
2. Προσδιορίστε την αναγκαία υποδομή που απαιτείται για να υποστηρίξει την ανάπτυξη της περιοχής τους, καθώς και το σχετικό κόστος.
3. Η αρχή χρέωσης θα πρέπει να προετοιμάσει ένα «προκαταρκτικό χρονοδιάγραμμα χρέωσης» το οποίο να καθορίζει το ποσοστό ή / και τον τύπο που καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο θα υπολογιστεί το CIL στην περιοχή τους. Οι συντελεστές των εισφορών θα πρέπει να εκφράζονται ανά τετραγωνικό μέτρο και η επιβάρυνση θα πρέπει να εφαρμόζεται στο ακαθάριστο εσωτερικό πάτωμα της ανάπτυξης που είναι υπεύθυνο για την εισφορά. Οι εξελίξεις που είναι υπεύθυνες για τη χρέωση της εισφοράς πρέπει να καθορίζονται στο χρονοδιάγραμμα χρέωσης. Οι αρχές χρέωσης πρέπει να επιτύχουν την κατάλληλη ισορροπία μεταξύ της σκοπιμότητας χρήσης της εισφοράς για τη χρηματοδότηση των υποδομών και των επιπτώσεων που μπορεί να έχει αυτό στην οικονομική βιωσιμότητα της ανάπτυξης στην περιοχή τους. Για το σκοπό αυτό, οι αρχές χρέωσης θα πρέπει να εξετάσουν τα στοιχεία του σχεδιασμού υποδομής, τα οποία στηρίζουν την αναπτυξιακή στρατηγική για την περιοχή τους.
4. Συμβουλευτείτε το προκαταρκτικό χρονοδιάγραμμα χρέωσης και, στη συνέχεια, προετοιμάστε ένα σχέδιο προγράμματος που θα υποβληθεί σε περαιτέρω δημόσια διαβούλευση.
5. Ελέγξτε το χρονοδιάγραμμα χρέωσης μέσω δημόσιας εξέτασης (EiP). Ο εξεταστής πρέπει να εξετάσει εάν η αρχή χρέωσης έχει λάβει υπόψη τα κριτήρια της νομοθεσίας CIL. Ο εξεταστής πρέπει να δημοσιεύσει τις συστάσεις του.
6. Η αρχή επιβολής τελών πρέπει να εξετάζει τις συστάσεις του εξεταστή και η έγκριση, απόρριψη ή τροποποίηση του χρονοδιαγράμματος χρέωσης θα πρέπει να γίνει από την αρχή χρέωσης.
7. Όταν το χρονοδιάγραμμα χρέωσης έχει εγκριθεί, θα πρέπει να δημοσιεύεται από την αρχή χρέωσης. Η ημερομηνία έναρξης για την οποία ισχύει η χρέωση θα πρέπει να επιλέγεται από την αρχή χρέωσης και να καθορίζεται στο χρονοδιάγραμμα χρέωσης. Το χρονοδιάγραμμα χρέωσης θα παραμείνει σε ισχύ μέχρις ότου η αρχή χρέωσης αποφασίσει να θέσει σε εφαρμογή είτε μια αναθεωρημένη έκδοση είτε αποφασίσει να εγκαταλείψει την εισφορά.

8. Το ποσό της CIL που πρέπει να καταβληθεί από μια ανάπτυξη θα πρέπει να υπολογίζεται από την αρχή είσπραξης (συνήθως το ίδιο όργανο με την αρχή χρέωσης) κατά το χρόνο χορήγησης της συγκατάθεσης σχεδιασμού και θα καταβάλλεται κατά την έναρξη της ανάπτυξης. Είναι ευθύνη της αποδέκτριας αρχής να βεβαιώνεται ότι εισπράττεται η εισφορά. Η μη πληρωμή μπορεί να οδηγήσει σε νομική απαίτηση να σταματήσει η ανάπτυξη.

## Περισσότερες πληροφορίες / αναφορές / σύνδεσμοι

### Χρήσιμοι Σύνδεσμοι

#### Συμπληρωματικός Προγραμματισμός - Το Δημοτικό Συμβούλιο του Λονδίνου

[https://www.london.gov.uk/sites/default/files/gla\\_migrate\\_files\\_destination/Crossrail%20SPG%20April%202013.pdf](https://www.london.gov.uk/sites/default/files/gla_migrate_files_destination/Crossrail%20SPG%20April%202013.pdf)

#### Καθοδήγηση για την καταβολή των κοινοτικών υποδομών - Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου

<https://www.gov.uk/guidance/community-infrastructure-levy>

#### Planning Act 2008 - Κυβέρνηση της Αυτής Μεγαλειότητας στο Ηνωμένο Βασίλειο

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2008/29/contents>

### Αναφορές

Δημοτικό Συμβούλιο του Μπρίστολ. "Ανάπτυξη υπεύθυνη για το κοινοτικό τέλος υποδομής (CIL)".

<https://www.bristol.gov.uk/planning-and-building-regulations/development-liable-for-community-infrastructure-levy>

Συμβούλιο πόλεων του Μπρίστολ (2018) Πώς δαπανάμε την κοινοτική υποδομή Χρεώνετε χρήματα. Retrieved from: <https://www.bristol.gov.uk/planning-and-building-regulations/community-infrastructure-levy-money> [Accessed: 22<sup>nd</sup> March 2018].

Charles King, Giacomo Vecia, Imogen Thompson et al. "Innovative Financing for Transport Schemes: A European reference resource. Briefing Paper 1: Property/Land Value Capture - Community Infrastructure Levy". *September 2015*.

<http://www.polisnetwork.eu/publicdocuments/download/1751/document/cil-brief-2---finalpolis.pdf>

City of London. "Community Infrastructure Levy and Planning Obligations". *Year 2017*.

<https://www.cityoflondon.gov.uk/services/environment-and-planning/planning/planning-policy/Pages/Community-Infrastructure-Levy.aspx>

Crossrail project. "Crossrail in numbers". December 2017.

<http://www.crossrail.co.uk/news/crossrail-in-numbers>

Crossrail 2 (2018). How would Crossrail 2 be funded? Retrieved from: <http://crossrail2.co.uk/discover/funding/> [Accessed: 22<sup>nd</sup> March 2018].

Greater London Authority. "Crossrail funding: Use of planning obligations and the mayoral Community Infrastructure Levy. Supplementary planning guidance". *March 2016*.

[https://www.london.gov.uk/sites/default/files/crossrail\\_funding\\_spg\\_updated\\_march\\_2016v2.pdf](https://www.london.gov.uk/sites/default/files/crossrail_funding_spg_updated_march_2016v2.pdf)

Her Majesty's Government in the United Kingdom. **"Planning Act 2008"**. Year 2008.

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2008/29/contents>

Her Majesty's Government in the United Kingdom. **"The Community Infrastructure Levy Regulations 2010"**. Year 2010.

<https://www.legislation.gov.uk/ukdsi/2010/9780111492390/contents>

Her Majesty's Government in the United Kingdom. **"The Community Infrastructure Levy Regulations 2010. Regulation 62"**. Year 2010.

<https://www.legislation.gov.uk/ukdsi/2010/9780111492390/regulation/62>

Jen Kinney. **"Inside 5 Tools Cities Can Use to Pay for Infrastructure"**. Next City. May 2016.

<https://nextcity.org/daily/entry/5-funding-tools-cities-pay-infrastructure-projects>

Planning Advisory Service (2018) What is CIL? Retrieved from: <https://www.local.gov.uk/pas/pas-topics/infrastructure/what-cil> [Accessed: 22<sup>nd</sup> March 2018].

Planning Portal. **"Community Infrastructure Levy: About the Community Infrastructure Levy"**.

[https://www.planningportal.co.uk/info/200126/applications/70/community\\_infrastructure\\_levy](https://www.planningportal.co.uk/info/200126/applications/70/community_infrastructure_levy)

Roukounia and F. Medda. **"Evaluation of Value Capture Mechanisms as a Funding Source for Urban Transport: The Case of London's Crossrail"**. Procedia - Social and Behavioural Sciences Volume 48, 2012, Pages 2393-2404. July 2012.

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042812029539>

UK Government (2018a) Guidance: Community Infrastructure Levy. Retrieved from: <https://www.gov.uk/guidance/community-infrastructure-levy> [Accessed 22<sup>nd</sup> March 2018].

UK Government (2018b) MD2123 Mayoral Community Infrastructure Levy 2 (MCIL2). Retrieved from: <https://www.london.gov.uk/decisions/md2123-mayoral-community-infrastructure-levy-2-mcil2> [Accessed: 22<sup>nd</sup> March 2018].

# Παράρτημα Γ10 - Διαφήμιση, Χορηγίες και Δικαιώματα κατονομασίας (Advertising, Sponsorship and Naming Rights)

## Βασικά Χαρακτηριστικά

- Οι επιχειρήσεις και οι οργανισμοί πληρώνουν τις τοπικές αρχές για τη χρήση των εγκαταστάσεων και των περιουσιακών τους στοιχείων για την προώθηση της μάρκας, των υπηρεσιών και των προϊόντων τους, των ιδεών και των μηνυμάτων της δημόσιας καμπάνιας.
- Παραδείγματα συμφωνιών μάρκετινγκ μπορεί να περιλαμβάνουν διαφημίσεις, χορηγίες και δικαιώματα ονομασίας.
- Η πώληση διαφημιστικών, χορηγικών και ονομαστικών δικαιωμάτων πρέπει να είναι σύμφωνη με τις κατευθυντήριες γραμμές για το αποδεκτό περιεχόμενο διαφήμισης και την τοπική πολιτική και νομοθεσία.

## Σύντομη περιγραφή

Οι επιλογές τοπικών κυβερνητικών εσόδων από το ιδιωτικό μάρκετινγκ γενικά εμπίπτουν σε τρεις κατηγορίες:

1. Διαφήμιση σε δημόσια περιουσιακά στοιχεία, σε δημοσιεύσεις και ψηφιακά μέσα.
2. Αιγίδα; και
3. Πώληση ή μίσθωση δικαιωμάτων ονομασίας για δημόσιες εγκαταστάσεις και περιουσιακά στοιχεία.

Η διαφήμιση μπορεί να οριστεί ως συμφωνία μεταξύ μιας τοπικής αρχής και του διαφημιζόμενου, όπου η τοπική αρχή λαμβάνει χρήματα από έναν οργανισμό ή ένα άτομο σε αντίθεση με μια διαφήμιση σε ελεγχόμενα μέσα τοπικής αυτοδιοίκησης και σε περιουσιακά στοιχεία του δημόσιου τομέα. Η αξία των συμβολαίων διαφήμισης εξαρτάται από την τοπική αγορά και το συνολικό ύψος της έκθεσης, που είναι ο συνολικός αριθμός πιθανών ευκαιριών που ένας θεατής θα πρέπει να δει τη διαφήμιση.

Η χορηγία δίνει στις επιχειρήσεις την ευκαιρία να γίνουν βασικοί ενδιαφερόμενοι και επίσημοι πάροχοι αγαθών ή υπηρεσιών σε τοπικές εκδηλώσεις και προγράμματα αειφόρου κινητικότητας και μεταφοράς. Για μια τοπική αρχή παρέχει μια ευκαιρία να μοιραστεί το κόστος με έναν ιδιωτικό εταίρο, παρέχοντας παράλληλα οφέλη στους πολίτες τους.

Μια τοπική αρχή μπορεί επίσης να πουλήσει ή να μισθώσει σε ιδιωτικές εταιρείες ονομασία δικαιωμάτων για δημόσιες εγκαταστάσεις και περιουσιακά στοιχεία. Η συμφωνία παρέχει στις εταιρείες το πλεονέκτημα της βελτιωμένης αναγνώρισης της μάρκας, ενώ η τοπική αρχή επωφελείται από πρόσθετα έσοδα. Η πώληση ονομαστικών δικαιωμάτων για δημόσιο φυσικό κεφάλαιο μπορεί να αποτελέσει μια βιώσιμη εναλλακτική λύση για την αύξηση των εσόδων, ειδικά για την χρηματοδότηση ιδιαίτερα ορατών υποδομών, όπως μεγάλα μεταφορικά κέντρα, καθώς και σταθμοί λεωφορείων και μετρό.

## Ιστορικό

Η πρώτη χρήση της διαφήμισης μπορεί να ανιχνευθεί στους αρχαίους πολιτισμούς. Στοιχεία εξωτερικής διαφήμισης (όπως σήματα εμπόρων και ταβερνών) έχουν βρεθεί από πρώιμους πολιτισμούς της Αιγύπτου, της Ελλάδας, της Ρώμης και της Μεσοποταμίας. Η διαφήμιση έγινε ένα σημαντικό χαρακτηριστικό των καπιταλιστικών οικονομιών από τα μέσα του 19ου αιώνα (Tellis και Ambler, 2007). Σε πιο πρόσφατες περιόδους, πολλές τοπικές αρχές άρχισαν να αναγνωρίζουν το δυναμικό των περιουσιακών στοιχείων τους για τη δημιουργία πρόσθετου εισοδήματος μέσω συμφωνιών διαφήμισης και εμπορίας και ως αποτέλεσμα ανέπτυξε μια συνεκτική προσέγγιση όσον αφορά τη χορηγία και τη διαφήμιση ως μέρος της στρατηγικής της για τη δημιουργία εσόδων.

Η έννοια της πώλησης των δικαιωμάτων ονομασίας είναι ένας σχετικά νέος τρόπος σκέψης, ο οποίος λαμβάνει τη διαφήμιση ένα βήμα πέρα από τις τυπικές διαφημίσεις για τοίχους και οχήματα και προσφέρει εναλλακτικούς τρόπους απόδοσης εσόδων ή δημιουργίας δημιουργικής χρηματοδότησης. Η έννοια αυτή αποτελεί επέκταση των δικαιωμάτων ονομασίας σε άλλες βιομηχανίες (όπως ονομασία σταδίων και χώροι που ανήκουν σε αθλητικές ομάδες μετά από εταιρείες και εμπορικά σήματα), οι οποίες έχουν μια μακρά και αυξανόμενη ιστορία συμφωνιών για την ονομασία δικαιωμάτων υψηλής αξίας.

## Ελκυστικότητα των Διαφημίσεων, Χορηγιών και δικαιωμάτων κατονομασίας

- Η διαφήμιση είναι μια δυναμικά κερδοφόρα επιχειρηματική ευκαιρία που χρησιμοποιεί μια αγορά που διαφορετικά δεν θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί.
- Η παραγωγή εσόδων μέσω της πώλησης διαφημιστικού χώρου, επωνυμίας και δικαιωμάτων ονομασίας αποδεικνύεται ένας βιώσιμος και επιτυχημένος τρόπος για την άντληση πρόσθετων κεφαλαίων. Ενώ τα πιθανά έσοδα που προέρχονται από τη διαφήμιση μπορεί να είναι μικρά σε σύγκριση με τον συνολικό λειτουργικό προϋπολογισμό, τα πιθανά κεφάλαια που θα μπορούσαν να δημιουργηθούν είναι σημαντικά.
- Πολλές τοπικές αρχές έχουν ένα ισχυρό και αξιόπιστο εμπορικό σήμα που μπορεί να τους βοηθήσει να προσελκύσουν σημαντικά διαφημιστικά έσοδα.
- Η διαφήμιση με τις τοπικές αρχές, για παράδειγμα στα λεωφορεία και στα μέσα μαζικής μεταφοράς, είναι δημοφιλής στις εμπορικές επιχειρήσεις, καθώς τα μηνύματά τους φθάνουν σε χιλιάδες ανθρώπους που χρησιμοποιούν δημόσιες συγκοινωνίες καθώς και πεζούς.
- Η διαφήμιση στο εσωτερικό και στο εξωτερικό των οχημάτων δημόσιων μεταφορών μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να αντισταθμίσει το κόστος των ναύλων στους χρήστες των δημοσίων μεταφορών και το κόστος παροχής υπηρεσιών.
- Υπάρχει ελάχιστο κόστος για τη διαφήμιση σε τοποθεσίες τοπικής αυτοδιοίκησης, οπότε οποιοδήποτε εισόδημα έρχεται, μπορεί άμεσα να μετριάσει τα τρέχοντα λειτουργικά έξοδα.
- Κάποια διαφήμιση μπορεί να είναι καλλιτεχνική ή διασκεδαστική, καθιστώντας έτσι χώρο και κτίριο πιο ενδιαφέρον ή ελκυστικό.
- Τα έσοδα από τη διαφήμιση μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση παροχών που διαφορετικά δεν θα υπήρχαν. Για παράδειγμα, τα έσοδα από τη διαφήμιση σε ένα καταφύγιο λεωφορείου μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την πληρωμή για την κατασκευή και συντήρηση του.
- Η συμφωνία κατανομής εσόδων με εξειδικευμένο πρακτορείο μάρκετινγκ μπορεί να μεταφέρει κάποιο κόστος και κινδύνους σε έναν ιδιωτικό συνεργάτη.

## Προκλήσεις και κίνδυνοι

- Μπορεί να υπάρξει ένα αρχικό κόστος που συνδέεται με την αγορά και την εγκατάσταση υποδομής διαφήμισης.
- Οι κανόνες για την υπαίθρια διαφήμιση θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν ειδικές απαιτήσεις για το μέγεθος, το περιεχόμενο και την τοποθεσία. Ο προγραμματισμός και οι νομικοί περιορισμοί ενδέχεται επίσης να απαγορεύουν ορισμένες πλατφόρμες εξωτερικής διαφήμισης και άλλες μορφές διαφήμισης.
- Ο πολλαπλασιασμός των διαφημίσεων μπορεί να έχει αρνητικό αντίκτυπο στην αισθητική των περιβαλλόντων όπως τα γραφικά τοπία και τα πολιτιστικά τοπία. Αυτό μπορεί να επηρεάσει παράγοντες όπως ο τουρισμός και η ποιότητα ζωής, οι οποίες, με τη σειρά τους, ενδέχεται να υποβαθμίσουν έναν τόπο.
- Η εξωτερική διαφήμιση μπορεί να προκαλέσει φωτορύπανση
- Οι τοπικές αρχές δεν έχουν πάντα την ίδια δύναμη έλξης με τον ιδιωτικό τομέα όσον αφορά την κερδοσκοπία και τη διαφήμιση.
- Σε δύσκολο οικονομικό κλίμα μπορεί να είναι πολύ δύσκολο να εξασφαλιστεί η χορηγία και να πωληθεί διαφήμιση.
- Έλλειψη προσωπικού, πόρων και εμπειρογνωμοσύνης που απαιτούνται για το σχεδιασμό και την υλοποίηση στρατηγικής χορηγίας και διαφήμισης ή / και αυξανόμενης πίεσης στο

υφιστάμενο εργατικό δυναμικό, δημιουργώντας επιπλέον εργασία πάνω από τον υπάρχοντα φόρτο εργασίας.

- Η διαφήμιση μπορεί να είναι ενοχλητική για τον δημόσιο χώρο, μπορεί να εκτρέψει την προσοχή των οδηγών μακριά από το έργο οδήγησης.
- Οι φορολογούμενοι και οι φορολογούμενοι μπορούν να αντιταχθούν σε συγκεκριμένη διαφήμιση ή στο όνομα που έχει τεθεί σε μια εγκατάσταση.
- Οι σημερινές επιχειρήσεις που προσφέρουν διαφημιστικό χώρο πιθανόν να αντιταχθούν στις παραχωρήσεις, καθώς θα μπορούσαν να υπονομεύσουν το οικονομικό τους μέλλον.

## Ιστορικό

Υπάρχουν διάφορα παραδείγματα όπου η υπαίθρια διαφήμιση ήταν επιτυχής για τη δημιουργία εσόδων για τη χρηματοδότηση ή τη συντήρηση της δημόσιας υποδομής. Για παράδειγμα, στην Αυστραλία, τα funds εξωτερικής διαφήμισης ή διατηρούν ένα μεγάλο μέρος της δημόσιας υποδομής. Κατά την περίοδο 2006-2007, η εξωτερική διαφήμιση κατέβαλε πάνω από 182 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ για δημόσιες υποδομές (π.χ. καταφύγια λεωφορείων, πάγκοι πάρκων και γέφυρες πεζών). Τα έσοδα που παράγονται μέσω εξωτερικής διαφήμισης πληρώνουν επίσης για τη συντήρηση αυτής της υποδομής, με κόστος περίπου 12 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ ετησίως (Daluge et al, 2011).

Πρόσφατα παραδείγματα που αφορούν δημοτικές αρχές και εταιρείες διαμετακόμισης που πωλούν ή εκμισθώνουν δικαιώματα ονομασίας περιλαμβάνουν: την Emirates Air Line (σύνδεση με τελεφερίκ στον ποταμό Τάμεση και το κύκλωμα Santander Cycles) στο Λονδίνο του Ηνωμένου Βασιλείου · σταθμός AT & T στη Φιλαδέλφεια των ΗΠΑ · Vodafone Sol και γραμμή 2 της γραμμής Vodaphone στη Μαδρίτη της Ισπανίας και το Zhou Hei Ya (καταστήματα τροφίμων με βάση το Wuhan που είναι γνωστά για τον πικάντικο λαιμό), ο σταθμός Jiangnan Road στο Wuhan της Κίνας.

Το 2010, η AT & T πλήρωσε 5 εκατομμύρια δολάρια για να θέσει το όνομά της σε κέντρο ο Βρετανός τραπεζικός όμιλος Barclays αγόρασε τα δικαιώματα κατονομασίας σε έναν πολυσύχναστο σταθμό μετρό του Μπρούκλιν για \$ 200.000 ετησίως (Usa Today, 2013). το νέο μονοκαναλικό σύστημα της Nextel Communications Inc. (φέτος για 50 εκατομμύρια δολάρια) (Fisher and Wassmer, 2016).

Στο Ντουμπάι, το 2008, η Υπηρεσία Οδών και Μεταφορών (RTA) από 23 τόνους 47 σταθμοί των δύο υπόγειων γραμμών (εξαιρουμένων των ορόσημων και ιστορικών χώρων). Υπογράφηκε συμφωνία για 40 εκατομμύρια dirham ανά σταθμό για 10 χρόνια (περίπου 2,5 εκατομμύρια ευρώ ανά σταθμό, ετησίως), περιλάμβανε 13 σταθμούς μετρό και χώρους χρηματοδοτικής μίσθωσης εντός του δικτύου μετρό. Εκτιμάται ότι οι αρχές έχουν κερδίσει περισσότερα από 450 εκατ. Ευρώ μεταξύ 2010 και 2014 (CODATU, 2016).

## Αξιολόγηση

Η πώληση διαφημιστικού χώρου, branding και ονομαστικών δικαιωμάτων αποδεικνύεται βιώσιμος και επιτυχημένος τρόπος για την άντληση πρόσθετων κεφαλαίων, οι τοπικές κυβερνήσεις πρέπει να επιδείξουν προσοχή κατά την εξέταση συμφωνιών μάρκετινγκ με ιδιωτικές επιχειρήσεις. Οι πολίτες μπορούν να δουν τα έσοδα από την εμπορία ως μια επιθυμητή εναλλακτική λύση στους φόρους ή τα τέλη χρήσης, εν μέρει επειδή δεν πληρώνουν άμεσα τα έσοδα αυτά, τα οποία προέρχονται έμμεσα από τους καταναλωτές, τους εργαζόμενους και τους επενδυτές των ιδιωτικών επιχειρήσεων. Οι πολίτες ενδέχεται επίσης να δουν τα έσοδα από το μάρκετινγκ ως τρόπο εξόφλησης του κόστους του δημόσιου τομέα σε μη μόνιμους κατοίκους. Από την άλλη πλευρά, οι πολίτες ενδέχεται να ανησυχούν για το αν η σύμβαση ή η διαφήμιση επηρεάζουν την ποιότητα της υπηρεσίας. Για παράδειγμα, ο εντοπισμός μηχανών αναψυκτικών σε δημόσια σχολεία έχει γίνει αμφισβητούμενος, με ανησυχίες για τις πιθανές επιπτώσεις στους μαθητές και στη μάθηση (Fisher and Wassmer, 2016).

## Μελέτη περίπτωσης: Emirates Air Line, Λονδίνο

Η Emirates Air Line είναι ένα τελεφερίκ μήκους ενός χιλιομέτρου που διασχίζει τον Τάμεση και ταξιδεύει μεταξύ των σταθμών Emirates Greenwich Peninsula και Emirates Royal Dock. Άνοιξε τον Ιούνιο του 2012 και παρέχει άμεση σύνδεση μεταξύ του μεγαλύτερου χώρου ψυχαγωγίας της Ευρώπης και του ExCeL, του μεγαλύτερου εκθεσιακού κέντρου στο Ηνωμένο Βασίλειο.



Πάνω από το ήμισυ του συνολικού κόστους της Emirates Air Line, £ 36 εκατομμύρια από τα συνολικά £ 60 εκατομμύρια, χρηματοδοτήθηκε μέσω 10ετούς συμφωνίας χορηγίας με την αεροπορική εταιρεία Emirates. Πρόσθετη χρηματοδότηση περιελάμβανε επιχορήγηση από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (EDRF) και άλλες συμφωνίες χορηγίας, καθώς και έσοδα από τα κόμιστρα (Transport for London, 2011 · Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2018).

Στο πλαίσιο της συμφωνίας χορηγίας με την Emirates, η αεροπορική εταιρεία κέρδισε δικαιώματα ονοματοδοσίας του τελεφερίκ και των δύο νέων σταθμών σε κάθε άκρο, καθώς και δικαιώματα επωνυμίας για να συμπεριλάβει το λογότυπο της Emirates στο εξωτερικό της κάθε γόνδολα. Επιπλέον, η διαδρομή Emirates Air Line έχει προστεθεί στο διάσημο Tube Map του Λονδίνου, καθιστώντας την πρώτη διαδρομή για να έχει ένα λογότυπο μιας χορηγίας που εμφανίζεται στον χάρτη.

## Οφέλη

- Η ανάπτυξη της γραμμής Emirates Air Line αναμένεται να αποτελέσει βασικό παράγοντα για τη μετατροπή του ανατολικού Λονδίνου σε ακμάζουσα μητροπολιτική συνοικία. Αναμένεται ότι θα προσελκύσει νέες επιχειρήσεις, εγκαταστάσεις αναψυχής και διασκέδαση (Transport for London, 2011).
- Η Air Line συνδέει το Βορρά και το Νότο του Λονδίνου, έχει χωρητικότητα έως 2.500 ατόμων την ώρα προς κάθε κατεύθυνση και διαρκεί πέντε λεπτά για να διασχίσει τον ποταμό, καθιστώντας έτσι μια βιώσιμη και καινοτόμο εναλλακτική λύση για ταξίδια.
- Η συμφωνία χορηγίας κάλυψε το ήμισυ του συνολικού κόστους του τελεφερίκ.

## Αξιολόγηση

Η χρηματοδότηση από την Emirates ήταν εγγυημένη μέσω υπογεγραμμένης 10ετούς σύμβασης, η οποία μείωσε τον κίνδυνο για το έργο. Με τη σειρά τους, δόθηκαν στα Emirates branding και ονομαστικά δικαιώματα για το τελεφερίκ και τους δύο νέους σταθμούς σε κάθε άκρο.

## Μελέτη περίπτωσης II: Διαφήμιση της Αρχής Μεταφορών της Νοτιοανατολικής Πενσυλβανίας (SEPTA)

Η Περιφερειακή Αρχή Μεταφορών της Νότιας Πενσυλβανίας (SEPTA) είναι μια περιφερειακή αρχή δημοσίων μεταφορών που εκμεταλλεύεται λεωφορεία, μετρό / υπερυψωμένη σιδηροδρομική γραμμή, σιδηροδρομική γραμμή και ελαφρά σιδηροδρομική γραμμή, εκατομμύριο άνθρωποι σε πέντε κομητείες μέσα και γύρω από τη Φιλαδέλφεια της Πενσυλβανίας.

Στο πλαίσιο της πρόσθετης στρατηγικής τους για την παραγωγή εσόδων, η SEPTA και η πόλη της Φιλαδέλφειας συνεργάστηκαν με την Intersection, εταιρεία διαχείρισης δημοτικών μέσων ενημέρωσης, είναι ένα από τα μεγαλύτερα συστήματα διαμετακόμισης στις ΗΠΑ, για να πουλήσει διαφημιστικό χώρο και δικαιώματα επωνυμίας σε λεωφορεία, λεωφορεία γύρω από την πόλη.

## Τεχνικές Προδιαγραφές

Το SEPTA είναι το 6ο μεγαλύτερο σύστημα διαμετακόμισης του έθνους με οδηγό, με 325 εκατομμύρια ετησίως αναβάτες. Πρόκειται για ένα από τα δύο μόνο πρακτορεία διαμετακόμισης των ΗΠΑ που εκμεταλλεύεται και τους πέντε βασικούς τύπους οχημάτων διαμετακόμισης: περιφερειακά σιδηροδρομικά τρένα, τρένα μετρό, ελαφρά τρένα, ηλεκτρικά καροτσάκια και λεωφορεία. Υπάρχουν περίπου 2.000 λεωφορεία στο στόλο των λεωφορείων SEPTA με μηνιαία ιππασία περίπου 16.500.000 (Διασταύρωση, 2018).

Το SEPTA προσφέρει πολλές ευκαιρίες για μάρκετινγκ και διαφήμιση, όπως: διαφήμιση στα μέσα μαζικής ενημέρωσης (ψηφιακά αστικά πάνελ, καταφύγια ψηφιακών λεωφορείων, οριζόντιους τοίχους LED, καταφύγια λεωφορείων, εκθεσιακά περίπτερα, ανακυκλώσιμα σταθμών, ψηφιακές πλατφόρμες και επιδείξεις σταθμών, ψηφιακές οθόνες με ψηφιακές πλατφόρμες και σταθμούς, ψηφιακές οθόνες, ψηφιακές οθόνες, πλατφόρμες μέσω πλατφόρμας, εμβλήματα σταθμών, αναδίπλωση αμαξοστοιχιών, εξωτερικά μέσα αμαξοστοιχίας, εσωτερικά τρένα εμπορικών σημάτων κ.λπ.), καθώς και την ονομασία δικαιωμάτων σε χώρο ή σταθμό. Περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τα

διαφημιστικά προϊόντα που προσφέρονται από το SEPTA μπορούν να βρεθούν σε ένα [Kit Media της Φιλαδέλφειας που](#) προετοιμάζεται από τη Διασταύρωση.

## Δηλωμένοι στόχοι

- Να δημιουργηθούν νέα μη έσοδα για τον οργανισμό διαμετακόμισης.

## Οφέλη

- Το SEPTA παρήγαγε 15,72 εκατομμύρια δολάρια σε διαφημιστικά έσοδα το οικονομικό έτος 2016 (The Portal Statistics Portal, 2018).

## Μειονεκτήματα

- Το ποσό της διαφήμισης στα περιουσιακά στοιχεία της SEPTA και της πόλης της Φιλαδέλφειας μπορεί να θεωρηθεί παρεμβατικό από μερικούς ανθρώπους.

## Αξιολόγηση

Η πώληση διαφημιστικού χώρου και επωνυμίας δημιουργεί σημαντικά πρόσθετα έσοδα για το SEPTA και το City of Philadelphia. Το οικονομικό έτος 2016, το SEPTA παρήγαγε 15,72 εκατομμύρια δολάρια σε διαφημιστικά έσοδα, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 3% των συνολικών εσόδων των 572 εκατομμυρίων δολαρίων (SEPTA, 2016).

## Χρηματοδοτικός μηχανισμός και μικρές-μεσαίες πόλεις

### Σημασία για τις μικρές-μεσαίες πόλεις

- Στο σημερινό οικονομικό κλίμα συρρίκνωσης του προϋπολογισμού και αυξανόμενων απαιτήσεων στις τοπικές αρχές, η τοπική κυβέρνηση της πόλης SM θα μπορούσε να αυξήσει τα πρόσθετα έσοδα χρησιμοποιώντας τα υπάρχοντα δημόσια περιουσιακά στοιχεία.
- Πολλά περιουσιακά στοιχεία που ανήκουν στο δημόσιο τομέα σε μικρές και μεσαίες πόλεις έχουν τη δυνατότητα να παράγουν εισόδημα μέσω της πώλησης διαφημίσεων, χορηγιών και ονομαστικών δικαιωμάτων.
- Ενώ η διαφήμιση είναι απίθανο να αυξήσει σημαντικά τα έσοδα για τις αρχές της πόλης της MM, ωστόσο μπορεί να συμπληρώσει το εισόδημά τους και να μειώσει την πίεση στον τοπικό προϋπολογισμό, με αποτέλεσμα τα δωρεάν έσοδα που θα μπορούσαν να δαπανηθούν για έργα βιώσιμης κινητικότητας και μεταφορών.

## Κατευθυντήριες γραμμές για την υλοποίηση

### Προσδιορισμός ευκαιριών

Μια τοπική αρχή πρέπει να εντοπίσει ευκαιρίες για διαφήμιση, χορηγίες και δικαιώματα ονομασίας. Αυτό περιλαμβάνει τον προσδιορισμό δημόσιων εγκαταστάσεων και περιουσιακών στοιχείων κατάλληλων για υπαίθρια και εσωτερική διαφήμιση, μέσα ενημέρωσης και ψηφιακά μέσα κατάλληλα για διαφήμιση, ευκαιρίες χορηγίας για βιώσιμες εκδηλώσεις κινητικότητας και περιουσιακά στοιχεία κατάλληλα για ονομαστικά δικαιώματα.

### Ανάπτυξη σχετικής πολιτικής και κατευθυντήριων γραμμών

Προετοιμασία και υιοθέτηση τοπικών χορηγία, την ονομασία και τη διαφήμιση. Αυτή η πολιτική πρέπει να καθορίσει μια συνεπή, συντονισμένη και επαγγελματική προσέγγιση όσον αφορά τη διαφήμιση και τη χορηγία, καθώς και να περιγράψει τα πρότυπα, τις αρχές, τις ευθύνες και τις διαδικασίες για την έγκριση των συμβάσεων και τις συμφωνίες. Μια τέτοια πολιτική θα πρέπει να ελαχιστοποιήσει την έκθεση των τοπικών αρχών σε κινδύνους ενώ παράλληλα θα υποστηρίξει την ευκαιρία. Πρέπει να διευκρινίσει τι είναι αποδεκτό και τι δεν είναι. Πολλές τοπικές αρχές, για παράδειγμα, περιορίζουν ή απαγορεύουν τη διαφήμιση του αλκοόλ και του καπνού. Άλλοι περιορισμοί περιλαμβάνουν περιορισμούς στο περιεχόμενο διαφημίσεων που αντιμετωπίζουν δυσάρεστο, άσεμνο, δυσφημιστικό ή πολιτικό περιεχόμενο. Για παράδειγμα, η Transport for London (TfL) απαγόρευσε μια διαφήμιση που

ώθησε τους ιδιοκτήτες επιχειρήσεων να εγκαταλείψουν το Ηνωμένο Βασίλειο και να πάνε στη Γαλλία μετά την Brexit επειδή δεν συμμορφώνονταν με τις οδηγίες τους (BBC, 2018).

Παραδείγματα Χορηγιών, Δικαιωμάτων Ονομάτων και Πολιτικών Διαφήμισης που καταρτίστηκαν από τις τοπικές αρχές θα μπορούσαν να βρεθούν στο τμήμα Χρήσιμες συνδέσεις αυτής της σύντομης.

## **Συμμόρφωση με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο**

Οι τοπικές αρχές πρέπει να γνωρίζουν ότι οι διαφημιστικές τους εκστρατείες, όπως αυτές των εμπορικών εταιρειών, πιθανότατα υπόκεινται στον κώδικα και τη ρύθμιση των διαφημίσεων.

## **Ανάπτυξη καταλόγου κεντρικών βάσεων δεδομένων**

Μια τοπική αρχή πρέπει να δημιουργήσει μια συντονισμένη προσέγγιση για την παραγωγή εισοδήματος μέσω της χορηγίας και της διαφήμισης, αναπτύσσοντας μια κεντρική βάση δεδομένων με τους υπάρχοντες προμηθευτές, τις τοπικές επιχειρήσεις και τις εθνικές εταιρείες. Αυτό το εργαλείο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τη συμμετοχή υποψήφιων χορηγών και τη δημιουργία σχέσεων με τις τοπικές εταιρείες για πιθανά έσοδα από διαφημίσεις.

## **Τονίζοντας τα πιθανά οφέλη για τους ιδιωτικούς εταίρους**

Μια τοπική αρχή θα πρέπει να υπογραμμίσει τα δυνητικά οφέλη για τους ιδιωτικούς εταίρους από τη διαφήμιση με τις τοπικές αρχές και τη χρηματοδότηση τοπικών εκδηλώσεων βιώσιμης κινητικότητας. Αυτά τα οφέλη περιλαμβάνουν:

- Έχοντας το λογότυπό του στο διαφημιστικό υλικό,
- Αναφορά σε δελτία τύπου.
- Άμεσες υπερσυνδέσεις με την ιστοσελίδα της εταιρείας από την ιστοσελίδα της τοπικής αρχής που προωθεί την εκδήλωση.
- Εμφανίσεις σε ευκαιρίες φωτογραφίας σε εκδηλώσεις.
- Προωθητικοί πάγκοι;
- Αναφορά στα κοινωνικά μέσα ενημέρωσης.
- Λογότυπο σε ηλεκτρονικές δημοσιεύσεις. και
- αναφέρει τα μέσα μετάδοσης, συμπεριλαμβανομένου του τοπικού ραδιοφώνου.

Η διασφάλιση ότι οι εταιρείες γνωρίζουν αυτά τα οφέλη βελτιώνει τις πιθανότητες προσέλκυσης ιδιωτικών εταίρων που θα μπορούσαν να παράσχουν οικονομική συνεισφορά.

## **Συνεργασία με έναν εξειδικευμένο οργανισμό μάρκετινγκ**

Ο ρόλος του ιδιώτη εταίρου θα ήταν να συμπεριληφθούν στην αγορά τα περιουσιακά στοιχεία για τη διαφήμιση και τη χορηγία. Αυτή η ρύθμιση συνήθως περιλαμβάνει ένα μερίδιο εσόδων (το επιτόκιο της αγοράς κυμαίνεται μεταξύ 30 και 50% για έναν ιδιωτικό εταίρο), ενώ ένας ιδιωτικός εταίρος θα καταβάλλεται μόνο για τα αποτελέσματα. Η τρέχουσα διαχείριση της σύμβασης απαιτεί από μια τοπική αρχή να διαθέσει πόρους προσωπικού για το έργο αυτό.

Η συνεργασία με ένα εξειδικευμένο πρακτορείο μάρκετινγκ περιλαμβάνει ορισμένα οφέλη για μια τοπική αρχή.

- Ο χαμηλός επενδυτικός κίνδυνος, καθώς δεν απαιτούνται επενδύσεις μπροστά και η πληρωμή θα είναι μόνο αποτελέσματα.
- Επιλογές για τη δημιουργία μιας συνθήκης μη συμμετοχής, εάν ο εταίρος δεν πραγματοποιεί σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης.
- Μια υπηρεσία θα έχει τη δυνατότητα να παράγει περισσότερα έσοδα, καθώς θα μπορούσε να αφιερώσει περισσότερους πόρους για να εργαστεί για λογαριασμό της τοπικής αρχής.
- Ένας οργανισμός θα είχε καλύτερη κατανόηση της αγοράς και θα είχε πρόσβαση σε οργανισμούς και εταιρείες μέσω της βάσης επαφών του.

Ταυτόχρονα, μακροπρόθεσμα, η συνεργασία με ένα εξειδικευμένο πρακτορείο μάρκετινγκ θα μπορούσε να δημιουργήσει λιγότερα έσοδα λόγω της προσέγγισης του μεριδίου των εσόδων.

## Κλειδί για την επιτυχία

- Ανταγωνιστικές δομές τιμολόγησης.
- Προσεκτική διαπραγμάτευση των συμβάσεων.
- Συμμόρφωση με τους δημοσιονομικούς κανονισμούς και τους κανονισμούς για τις συμβάσεις · και
- εξασφάλιση της καλύτερης αξίας.

## Δυνητικές ευκαιρίες και πλεονεκτήματα

### Υπαίθρια διαφήμιση

Η διαφήμιση μπορεί να πραγματοποιηθεί σε εξωτερικούς χώρους σε δημόσια γήπεδα, κτίρια και εξοπλισμό. Παραδείγματα δυνητικών υπαίθριων χώρων που είναι κατάλληλοι για διαφήμιση είναι οι εξής:

- Επιδείξεις και πίνακες ανακοινώσεων σε: πάρκα, κέντρα ανακύκλωσης, χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, ιδιόκτητοι χώροι και κτίρια της τοπικής αυτοδιοίκησης.
- Διαφημιστικές πινακίδες και πανό.
- Κυκλικόι κόμβοι και νησί κυκλοφορίας.
- Στα οχήματα τοπικής αυτοδιοίκησης, περιλαμβανομένων των οχημάτων δημοτικών δημόσιων συγκοινωνιών και απορριμμάτων.
- Πάγκοι, κάδοι σκουπιδιών και σκύλων, κάδοι αμμοβολής.
- Στήλες φωτισμού.
- Θυρίδες κυκλώματος.
- Γέφυρες.

Μια υπηρεσία διαμετακόμισης τοπικής αρχής μπορεί να συνάψει συμφωνία με μια διαφημιστική εταιρεία για την κατασκευή και συντήρηση καταφυγίων λεωφορείων σε αντάλλαγμα για το δικαίωμα διαχείρισης της διαφήμισης για αυτά τα καταφύγια.

### Εκδόσεις και έντυπα μέσα μαζικής ενημέρωσης

- Περιοδικά, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που δημοσιεύονται για τους υπαλλήλους.
- Διάφοροι οδηγοί που δημοσιεύονται από το συμβούλιο, συμπεριλαμβανομένων οδηγών για τοπικές δραστηριότητες, οδηγούς για γονείς ή φροντιστές παιδιών, οδηγοί καταλόγων.
- Φυλλάδια για τοπικές εκδηλώσεις και παραστάσεις.
- Πίσω των εισιτηρίων εισιτηρίων και εισιτηρίων που εκδίδονται για κοινωφελείς εκδηλώσεις.
- Τοπικοί χάρτες και χρονοδιαγράμματα μαζικών μεταφορών.
- Επιδόματα μισθοδοσίας εργαζομένων.

### Ψηφιακή διαφήμιση

- Διαφήμιση στην ιστοσελίδα της τοπικής αυτοδιοίκησης.
- Διαφήμιση βίντεο στις δημόσιες συγκοινωνίες και στις δημόσιες εγκαταστάσεις.
- Εφαρμογές και ιστότοποι τοπικής αρχής.
- Χρήση επιδείξεων πληροφοριών επιβατών σε επιβάτες για διαφήμιση.
- Δημόσια wi-fi υποδοχή σελίδα?
- Intranet - διαφήμιση των εργαζομένων.
- Ζώνες Bluetooth. και
- χρεώσεις για μαγνητοσκόπηση μέσα στην τοπική αρχή.

Το AdSense και το DoubleClick είναι δημοφιλείς επιλογές για τη διαφήμιση που βασίζεται στον ιστότοπο. Μια τοπική αρχή μπορεί να εγγραφεί σε αυτά τα προγράμματα για να επιτρέψει διαφημίσεις κειμένου, εικόνας και βίντεο στους ιστοτόπους τους. Οι διαφημίσεις παράγουν έσοδα με βάση είτε ανά κλικ είτε ανά εμφάνιση

### Χορηγίες

Οι τοπικές αρχές μπορούν να προσφέρουν στις ιδιωτικές εταιρείες την ευκαιρία να γίνουν χορηγοί τοπικών εκδηλώσεων και προγραμμάτων κοινής βιωσιμότητας για την κινητικότητα και τη μεταφορά, συμπεριλαμβανομένων κύκλων μαθημάτων, μοιράζοντας συλλόγους, μοιράζοντας κύκλους και ανοικιάζοντας συμβούλια.

Εάν η τοπική αρχή ή η αρχή μεταφορών αναζητεί χορηγό για ένα σχέδιο δημόσιας συγκοινωνίας ή κινητικότητας, δημιουργήστε μια πύλη εφαρμογών στην ιστοσελίδα της τοπικής αρχής ή της αρχής μεταφορών. Οι εμπορικές επιχειρήσεις μπορούν στη συνέχεια να υποβάλουν την αίτησή τους, με λεπτομέρειες σχετικά με το πόσο είναι πρόθυμοι να επενδύσουν και τι περιμένουν σε αντάλλαγμα (για παράδειγμα, τα ονόματα ή τα δικαιώματα επωνυμίας).

## Δικαιώματα ονοματοδοσίας

- Αθλητικές εγκαταστάσεις, όπως γήπεδα και πισίνες.
- Σταθμοί λεωφορείων και μετρό, καθώς και συγκοινωνίες.
- Οδούς και γραμμές δημόσιων συγκοινωνιών.

## Άλλα

- Οι "κυριαρχίες διαστήματος" βιώνουν όταν μια επιχείρηση ή ένας οργανισμός που πληρώνει για μια "συνολική εμπειρία μάρκας", με έναν σταθμό ή κάποιο άλλο δημόσιο χώρο που καλύπτεται σε διαφημίσεις για ένα μόνο εμπορικό σήμα.
- Να επιτρέπεται στις τοπικές επιχειρήσεις να διαφημίζουν στο σταθμό τοπικών δημόσιων μεταφορών. Αυτό θα μπορούσε να περιλαμβάνει μεγάλα πανό, αφίσες περιοχής αναμονής, γραφικά δαπέδου και αφίσες για μπάνιο.
- Ψηφιακές πλατφόρμες διαφημίσεων - στόχευση μηνυμάτων για συγκεκριμένες επιχειρήσεις, καθώς κινείται η αμαξοστοιχία.

## Σύνοψη

Οι αρχές της πόλης SM μπορούν να αυξήσουν τα πρόσθετα έσοδα αυξάνοντας το ποσό και τα είδη διαφήμισης που επιτρέπουν. Ενώ τα έσοδα από τη διαφήμιση, τα χορηγικά και τα ονομαστικά δικαιώματα δεν πρόκειται να αντικαταστήσουν τις παραδοσιακές πηγές χρηματοδότησης, ούτε ότι πρέπει, μπορεί να δημιουργήσει ένα μη αμελητέο ποσό εσόδων και, κατά συνέπεια, αξίζει να εξεταστεί. Προσδιορίζοντας την προσέγγιση των διαφημιστικών δραστηριοτήτων που χρησιμοποιούν δημόσια περιουσιακά στοιχεία, μια τοπική αρχή έχει την ευκαιρία να αναπτύξει μια νέα, συνεκτική και στοχοθετημένη προσέγγιση.

Παρόλο που υπάρχουν πολλοί τρόποι αύξησης των εσόδων μέσω συμφωνιών μάρκετινγκ με ιδιωτικές εταιρείες, οι τοπικές αρχές διαφέρουν ως προς το βαθμό ανοχής τους όσον αφορά τη διαφήμιση σε δημόσιους χώρους και σε δημόσιες εγκαταστάσεις και περιουσιακά στοιχεία. Αυτό που είναι αποδεκτό σε μια πόλη θα θεωρείται εντελώς ακατάλληλο σε ένα άλλο. Οι τοπικές αρχές που σκέφτονται να χρησιμοποιήσουν αυτόν τον μηχανισμό χρηματοδότησης θα πρέπει να εξετάσουν προσεκτικά το αντιστάθμισμα μεταξύ εσόδων, ασφάλειας και αισθητικής, καθώς και τα πιθανά οφέλη και τους κινδύνους που συνδέονται με κάθε είδος συμφωνίας εμπορίας.

## Περισσότερες πληροφορίες / Αναφορές / Σύνδεσμοι

### Χρήσιμοι σύνδεσμοι

Πρακτικές ελέγχου υπαίθριας διαφήμισης στην Αυστραλία, την Ευρώπη και την Ιαπωνία

<https://international.fhwa.dot.gov/pubs/pl11023/pl11023.pdf>

Ο αντίκτυπος της εξωτερικής διαφήμισης

<https://www.environment.gov.za/sites/default/files/docs/impact.pdf>

### **Φιλαδέλφεια Media Kit, από τη διασταύρωση**

<https://s3.amazonaws.com/ixn-p-81a77edd0ffa/wp-content/uploads/2017/08/12124740/Philadelphia-Media-Kit.pdf>

### **Ενδεικτικά ποσοστά διαφήμισης για τα δημόσια περιουσιακά στοιχεία στις ΗΠΑ**

<http://www.bluelinemedia.com/>

### **Η εταιρία της πόλης του Πίτερμπορο, Καναδάς, Χορηγία, Δικαιώματα ονομάτων και πολιτική διαφήμισης**

[http://www.peterborough.ca/Ενεργητικό/Πόλη+Ενεργητικού/Εταιρική+Πολιτική+/Έγγραφα/Εταιρική+Υπηρεσίες/Finance/Χορηγίες+\\$2c+Ονοματοδοσία+δικαιωμάτων+και+Διαφήμιση+Policy.pdf](http://www.peterborough.ca/Ενεργητικό/Πόλη+Ενεργητικού/Εταιρική+Πολιτική+/Έγγραφα/Εταιρική+Υπηρεσίες/Finance/Χορηγίες+$2c+Ονοματοδοσία+δικαιωμάτων+και+Διαφήμιση+Policy.pdf) Πολιτική:

### **Πόλη του Salisbury, Κοινότητα Αναψυχής εγκαταστάσεις Χορηγία**

[http://www.salisbury.sa.gov.au/files/sharedassets/public/website\\_digitalpublications/council\\_endorsed\\_policies/1-community\\_recreation\\_facilities\\_sponsorship\\_policy.docx.pdf](http://www.salisbury.sa.gov.au/files/sharedassets/public/website_digitalpublications/council_endorsed_policies/1-community_recreation_facilities_sponsorship_policy.docx.pdf)

### **Δημοτικό Συμβούλιο του Scarborough, Όροι και Προϋποθέσεις για τα δικαιώματα ονομασίας για το Σταθμό ποδοσφαίρου 2.000 χωρητικότητας**

<https://www.scarborough.gov.uk/sites/scarborough.gov.uk/files/files/Naming%20Rights%20for%20the%20new%20football%20stadium%20final.pdf>

### **Το Δίκτυο Διαφήμισης του Συμβουλίου (UK)**

<https://www.counciladvertising.net/>

### **Τιμές αγγελίας στο Derby, Ηνωμένο Βασίλειο**

[https://www.derby.gov.uk/media/derbycitycouncil/contentassets/documents/business/CHP%20Rate%20Card\\_JUNE16.pdf](https://www.derby.gov.uk/media/derbycitycouncil/contentassets/documents/business/CHP%20Rate%20Card_JUNE16.pdf)

## **Αναφορές**

BBC (2018) Η απαγόρευση TfL pro-France Brexit αγγελία από τους σταθμούς του μετρό. Διατίθεται στη διεύθυνση: <http://www.bbc.co.uk/news/uk-england-london-43363697> (Πρόσβαση: 15 Μαρτίου 2018).

CODATU (2016) Πώληση Δικαιωμάτων Ονομασίας Σταθμού Μετρό: Παραδείγματα και Συζητήσεις. Διατίθεται στη διεύθυνση: <http://www.codatu.org/actualites/selling-metro-station-naming-rights-examples-and-debates/> (Πρόσβαση: 12 Απριλίου 2018).

Daluge, MJ et al (2011) «Πρακτικές Ελέγχου Εξωτερικής Διαφήμισης».

Fisher, RC και Wassmer, RW (2016) «Δικαιώματα ονομάτων ως γενικός παραλήπτης κρατικών εσόδων», σελ. 881-883.

Διασταύρωση (2018) Φιλαδέλφεια Media Kit. Διατίθεται στη διεύθυνση: <https://s3.amazonaws.com/ixn-p-81a77edd0ffa/wp-content/uploads/2017/08/12124740/Philadelphia-Media-Kit.pdf>.

SEPTA (2016) «Φορολογικό Έτος 2016».

Tellis, GJ και Ambler, T. (2007) Το εγχειρίδιο SAGE της διαφήμισης. Λονδίνο: SAGE Publications Ltd.

Η Στατιστική Πύλη (2018) Τα έσοδα από τη διαφήμιση που προέρχονται από τη Southeastern Pennsylvania Transportation Authority (SEPTA) για τα οικονομικά έτη 2012 έως 2016. Διατίθεται στη διεύθυνση: <https://www.statista.com/statistics/652283/septa-ad-revenue/> (Πρόσβαση: 11 Απριλίου 2018).

Usa Today (2013) Πλύση κατάσταση: Πουλήστε δικαιώματα ονοματοδοσίας στις δημόσιες εγκαταστάσεις; Διατίθεται στη διεύθυνση:  
<https://www.usatoday.com/story/news/nation/2013/01/27/washington-naming-rights/1868209/>  
(Πρόσβαση: 15 Μαρτίου 2018).

# Παράρτημα Γ11 - Συνεργασία με άλλες πόλεις, ερευνητικές κοινοπραξίες και ιδιωτικές εταιρείες (Collaborating with other cities, research consortia and private companies)

## Βασικά Χαρακτηριστικά

- Μια συνεργασία μεταξύ των τοπικών αρχών και των πανεπιστημίων, των ιδιωτικών εταιρειών και των μη κυβερνητικών οργανώσεων, μέσω των οποίων κεφαλαιοποιούνται οι γνώσεις και οι ικανότητες κάθε εταίρου.
- Η πόλη συνεργάζεται διαθέτοντας συγκεκριμένα δεδομένα, προσφέροντας ευκαιρίες υλοποίησης για δοκιμαστικά και δοκιμαστικά έργα και παρέχοντας υποστήριξη στους εταίρους της.
- Η πόλη θα μπορούσε να επωφεληθεί από πιλοτικά έργα, καθώς και από επενδύσεις σε προγράμματα υποδομής και ανάπτυξης ικανοτήτων. Η πόλη θα μπορούσε επίσης να είναι επιλέξιμη για χρηματοδότηση διαθέσιμη σε κοινοπραξία.
- Η συνεργασία με ερευνητικούς οργανισμούς και ιδιωτικές εταιρείες μπορεί να βοηθήσει τις πόλεις να γίνουν πιο αποτελεσματικές, να μειώσουν τις δαπάνες και να μεγιστοποιήσουν τα πιθανά έσοδα από τη νέα τεχνολογία.

## Σύντομη περιγραφή

Οι κοινοπραξίες έρευνας και οι ιδιωτικές εταιρείες ενδιαφέρονται να συνεργαστούν με τις πόλεις, καθώς τους προσφέρει την ευκαιρία να δοκιμάσουν και να προωθήσουν τις ιδέες τους και τα νέα προϊόντα τους. Με τη σειρά τους, οι πόλεις μπορούν να επωφεληθούν από πρόσθετη χρηματοδότηση, προγράμματα ανάπτυξης ικανοτήτων και επενδύσεις στην υποδομή τους.

Οι τύποι συνεργατικών έργων που εμπλέκονται και επωφελοούνται από τις μικρές-μεσαίες πόλεις είναι:

## Επίδειξη έργων

Οι εταιρείες επωφελοούνται από τη συνεργασία με τις πόλεις για την προώθηση των προϊόντων τους και των τεχνολογικών λύσεων. Ένα παράδειγμα ενός έργου επίδειξης μπορεί να είναι η παρουσίαση οχημάτων με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και η αξιολόγηση της αντίδρασης των χρηστών. Η πόλη μπορεί να αποκτήσει πρόσβαση στην πιο σύγχρονη τεχνολογία που συμβάλλει στη βιώσιμη μεταφορά χωρίς σημαντικές επενδύσεις.

### a. Πιλοτικά έργα

Για τις εταιρείες και τις ερευνητικές κοινοπραξίες, τα πειραματικά έργα παρέχουν μια ευκαιρία αξιολόγησης της νέας τεχνολογίας ή λύσεων στο πλαίσιο των πραγματικών λειτουργικών συνθηκών, σε κλίμακα όπου οι επιπτώσεις του κόστους και της αποτυχίας είναι διαχειρίσιμες.

Η πόλη επωφελείται από τις άμεσες επενδύσεις στις υποδομές και τις εγκαταστάσεις της και από την αξιολόγηση νέων τεχνολογικών λύσεων σε σχέση με τις ανάγκες τους.

### b. Σχέδια για την ενίσχυση των δυνατοτήτων των τοπικών αρχών

Τα έργα για την ανάπτυξη ικανοτήτων αποσκοπούν στην αύξηση της ικανότητας των τοπικών αρχών να αναπτύσσουν και να εφαρμόζουν βιώσιμες πολιτικές και στρατηγικές, νέες τεχνολογίες, καινοτόμες λύσεις και βέλτιστες πρακτικές.



Η συμμετέχουσα πόλη επωφελείται από τη μεταφορά τεχνογνωσίας και καλών πρακτικών από άλλους συμμετέχοντες εταίρους, καθώς και από την κατάρτιση και τη δημιουργία εταιρικών σχέσεων και δικτύωσης με άλλες πόλεις και οργανισμούς. Η πόλη μπορεί επίσης να επωφεληθεί από τη χρηματοδότηση που διατίθεται στους συμμετέχοντες εταίρους από έναν οργανισμό χρηματοδότησης.

### **c. Εφαρμοσμένη Έρευνα**

Αυτός ο τύπος έργων επιδιώκει να λύσει πρακτικά προβλήματα και να βρει λύσεις σε καθημερινά προβλήματα, όπως η ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών ή η χρήση πρόβλεψης και ανάλυσης ζήτησης για τη μείωση της συμφόρησης.

Η συμμετέχουσα πόλη παρέχει συνήθως δεδομένα και πληροφορίες που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν από κοινοπραξίες ή εταιρικές σχέσεις για ερευνητικούς σκοπούς. Η πόλη επωφελείται από τα αποτελέσματα της έρευνας και τα δεδομένα που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για να ενημερωθούν για τη μοντελοποίηση των μεταφορών, τον προγραμματισμό της χρήσης γης, τη διαχείριση της ζήτησης μεταφορών, καθώς και για την ανάπτυξη και εφαρμογή στρατηγικών τοπικών μεταφορών.

## **Ιστορικό**

### **Υποστήριξη της ΕΕ προς εταιρικές σχέσεις στον τομέα της έρευνας**

Η ΕΕ και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζουν τις εταιρικές σχέσεις στον τομέα της έρευνας μέσω ευρέος φάσματος χρηματοδοτικών προγραμμάτων που στοχεύουν στην προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των πόλεων και στην προώθηση της συμμετοχής τους στις ερευνητικές κοινοπραξίες. Η ΕΕ και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζουν τα ακόλουθα προγράμματα:

- [Ορίζοντας 2020](#) - Το πρόγραμμα Ορίζοντας 2020 είναι το μεγαλύτερο πρόγραμμα έρευνας και καινοτομίας της ΕΕ. Οι προσκλήσεις στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζοντας 2020» περιλαμβάνουν την έρευνα και την ανάπτυξη (E & A) στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας. Τα ερευνητικά έργα που διεξάγονται στο πλαίσιο του προγράμματος CIVITAS 2020, που είναι μέρος του προγράμματος «Ορίζοντας 2020», επικεντρώνονται στην οικοδόμηση νέων γνώσεων, καθώς και στη διερεύνηση της σκοπιμότητας ενός νέου ή βελτιωμένου προϊόντος, διαδικασίας, τεχνολογίας, υπηρεσίας ή λύσης που σχετίζεται με τις μεταφορές και την κινητικότητα.
- [URBACT III](#) - Το URBACT III είναι ένα πρόγραμμα διαπεριφερειακής συνεργασίας με στόχο την προώθηση της αειφόρου αστικής ανάπτυξης. Η αποστολή URBACT είναι να επιτρέψει στις πόλεις της ΕΕ να συνεργαστούν και να αναπτύξουν από κοινού ολοκληρωμένες λύσεις στις κοινές προκλήσεις στον τομέα της αστικής ανάπτυξης, δημιουργώντας το πλαίσιο μέσα στο οποίο οι πόλεις μπορούν να συνεργαστούν, να μάθουν ο ένας από τον άλλο και να χαρτογραφήσουν λύσεις και καλές πρακτικές για την αναβάθμιση των αστικών πολιτικών. Οι συμπράξεις μπορούν να περιλαμβάνουν πόλεις, αρχές σε όλα τα επίπεδα, πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα, μεταξύ άλλων.
- [INTERREG EUROPE](#) - INTERREG EUROPE είναι ένα πρόγραμμα διαπεριφερειακής συνεργασίας που στοχεύει στην καλύτερη εφαρμογή πολιτικών και προγραμμάτων περιφερειακής ανάπτυξης, προωθώντας την ανταλλαγή εμπειριών και εξοικειώνοντας τις νέες πολιτικές μεταξύ των παραγόντων περιφερειακού ενδιαφέροντος. Οι εταιρικές σχέσεις μπορούν να περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, δημόσιες αρχές σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο και ερευνητικούς οργανισμούς.
- [JASPERS](#) - Κοινή βοήθεια για την υποστήριξη σχεδίων στις ευρωπαϊκές περιφέρειες (JASPERS) είναι μια σύμπραξη τεχνικής βοήθειας μεταξύ τριών εταίρων (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) και Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης (ΕΤΑΑ)). Η JASPERS παρέχει ανεξάρτητες συμβουλές στις δικαιούχες χώρες για την προετοιμασία μεγάλων έργων υψηλής ποιότητας που συγχρηματοδοτούνται από δύο διαρθρωτικά ταμεία και επενδυτικά ταμεία της ΕΕ (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ταμείο Συνοχής).

Το JASPERS έχει ως στόχο να βοηθήσει τις πόλεις και τις περιφέρειες να απορροφήσουν ευρωπαϊκά κεφάλαια μέσω της ανάπτυξης έργων υψηλής ποιότητας. Η βοήθεια αυτή παρέχεται δωρεάν για τους φορείς προώθησης και τις τοπικές αρχές. Συγκεκριμένα, η JASPERS:

- ο παρέχει συμβουλές στις αρχές σχετικά με τον στρατηγικό σχεδιασμό σε ευρύ φάσμα τομέων, έτσι ώστε να επιλέγονται καλύτερα έργα για επενδύσεις.
- παρέχει υποστήριξη στους υποψήφιους για την προετοιμασία σχεδίων σε τομείς που επωφελούνται από κονδύλια της ΕΕ, ώστε να πληρούν όλα τα απαραίτητα πρότυπα.
- βελτιώνει την ικανότητα των φορέων προώθησης και των διοικήσεων με τη μεταφορά γνώσεων σχετικά με περιβαλλοντικά ζητήματα, την προετοιμασία σχεδίων, τη νομοθεσία της ΕΕ ή οποιεσδήποτε σχετικές ανάγκες που ενδέχεται να έχουν.
- επιταχύνει τη διαδικασία έγκρισης της ΕΕ διενεργώντας ανεξάρτητη αναθεώρηση της ποιότητας, η οποία προετοιμάζει το έδαφος για την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Άλλα προγράμματα και τις ευκαιρίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης περιλαμβάνουν LIFE, [Σύνδεση διευκόλυνση της Ευρώπης](#) (CEF) ταμεία, [Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων](#) (EFSI), [διαρθρωτικών και επενδύσεων Ευρωπαϊκό Ταμείο](#), και [κυμέλες καυσίμου και υδρογόνου κοινής επιχείρησης για την κινητικότητα](#) H2.

Τον Νοέμβριο του 2017, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων ξεκίνησαν μια νέα συμβουλευτική υπηρεσία για να βοηθήσουν τις πόλεις να σχεδιάσουν επενδύσεις. [Η Υποστήριξη Αστικών Επενδύσεων](#) (URBIS) θα βοηθήσει τις πόλεις να σχεδιάσουν επενδύσεις που υποστηρίζουν τις δικές τους στρατηγικές αστικής ανάπτυξης και θα έχουν ευκολότερη πρόσβαση στη χρηματοδότηση.

## Παλαιότερα και σημερινά ερευνητικά προγράμματα που συμμετείχανε πόλεις-εταίροι

1. [METPEX](#) - METPEX είναι ένα εργαλείο μέτρησης για τον προσδιορισμό της ποιότητας της εμπειρίας των επιβατών και χρηματοδοτήθηκε από το 7ο Πρόγραμμα Πλαίσιο (FP7) (2012 έως 2015). Το ερευνητικό έργο ήταν μια σύμπραξη μεταξύ πανεπιστημίων, ερευνητικών ιδρυμάτων, Μικρών Επιχειρήσεων (MME) και πόλεων Coventry (Βρετανία), Βουκουρεστίου (RO), Γρεβενών (GR), Δουβλίνου (IE), Ρώμης ) Βαλένθια (E) και Βίλνιους (LT). Ο προϋπολογισμός για το METPEX ανήλθε σε 3.542.972 ευρώ.

Το ερευνητικό έργο αποσκοπούσε στην ανάπτυξη, επικύρωση και αξιολόγηση τυποποιημένων εργαλείων για τη μέτρηση της εμπειρίας των επιβατών κατά τη διάρκεια των ταξιδιών τους. Τα αποτελέσματα που προκύπτουν από τη χρήση εργαλείων METPEX εφαρμόζονται για την ενημέρωση των πολιτικών υπευθύνων λήψης αποφάσεων και για την υποβοήθησή τους στην εκπόνηση των πολιτικών υποστήριξης ολοκληρωμένων και ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών με γνώμονα τους επιβάτες, προσβάσιμα από όλους τους πολίτες.

2. [CREATE](#) - Μείωση συμφόρησης στην Ευρώπη: Η προώθηση της αποδοτικότητας των μεταφορών (CREATE) χρηματοδοτείται μέσω του προγράμματος «Ορίζοντας 2020» (2015 έως 2018). Το πρόγραμμα βασίζεται σε εταιρική σχέση μεταξύ πανεπιστημίων, ερευνητικών ιδρυμάτων, MME και των πόλεων του Βουκουρεστίου (RO), των Σκοπίων (MK), του Ταλίν (EE) και της Adana (TR). Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται σε 3.981.461 ευρώ.

Το CREATE είναι ένα από τα πρώτα έργα που αντιμετωπίζει το έργο της αντιμετώπισης της κυκλοφοριακής συμφόρησης των αστικών δρόμων, λαμβάνοντας μακροπρόθεσμα μια εικόνα για το πώς μπορεί να επιτευχθεί αυτό, ειδικά σε πόλεις που αντιμετωπίζουν ταχεία ανάπτυξη της ιδιοκτησίας και της χρήσης του αυτοκινήτου.

3. [To MUV](#) - αστικές αξίες κινητικότητας (MUV) χρηματοδοτείται στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζοντας 2020» (2017 έως 2020) και βασίζεται σε εταιρική σχέση μεταξύ πανεπιστημίων, ερευνητικών ιδρυμάτων, MME και Πιλοτικών πόλεων του Άμστερνταμ, (PT), Γάνδη (BE), Ελσίνκι (FI) και Παλέρμιο (IT). Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται σε 3.992.625 ευρώ.

Οι αλλαγές στη συμπεριφορά των μοχλών MUV στις τοπικές κοινότητες, χρησιμοποιώντας μια καινοτόμο προσέγγιση για τη βελτίωση της αστικής κινητικότητας. Αντί να επικεντρωθεί σε δαπανηρές και ταχέως γηρασμένες αστικές υποδομές, η MUV προωθεί μια μετατόπιση προς πιο βιώσιμες και υγιείς επιλογές κινητικότητας, εμπλέκοντας με θετικό τρόπο τις τοπικές κοινότητες, τις τοπικές επιχειρήσεις, τους υπεύθυνους για τη χάραξη πολιτικής και τους θεατές της Open Data.

4. [CITYLAB](#) - Η City Logistics στα Living Laboratories (CITYLAB) χρηματοδοτείται από το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» (2015 έως 2018), βάσει εταιρικής σχέσης μεταξύ πανεπιστημίων, ερευνητικών ιδρυμάτων, MME και πόλεων / περιφερειών. Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται σε 3.979.998 ευρώ.

Το CITYLAB είναι το πρώτο έργο που χρησιμοποιεί την προσέγγιση του Living Lab για τη δοκιμή και την υλοποίηση λύσεων αειφόρου διαχείρισης logistics σε πόλεις της Ευρώπης. Ο πυρήνας του CITYLAB είναι ένα σύνολο ζωντανών εργαστηρίων για την καινοτομία και τις διαδικασίες εφαρμογής για την αειφόρο αστική εφοδιαστική. Διαφορετικά εργαστήρια διαβίωσης θα ανταλλάξουν εμπειρίες και θα αναπτύξουν μεθοδολογίες για τη μεταφορά της εφαρμογής μεταξύ πόλεων και μεταξύ εταιρειών. Τα αποτελέσματα από τα εργαστήρια διαβίωσης θα περιλαμβάνουν κατευθυντήριες γραμμές βέλτιστης πρακτικής για καινοτόμες προσεγγίσεις και τον τρόπο αναπαραγωγής τους.

5. [SUITS](#) - Η υποστήριξη των ολοκληρωμένων αστικών μεταφορικών συστημάτων (SUITS) παρέχει μεταβίβασμα εργαλεία για τις αρχές και χρηματοδοτείται από το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» (2016 έως 2020). Το SUITS βασίζεται σε ένα (Μάλτα), Καλαμαριά (GR), Κλαϊπέντα (LT), Στουτγάρδη και Ερφούρτη (D), Ρώμη και Τορίνο (Ιταλία), Βαλένθια (E) και Alba Iulia (RO).

Ο γενικός στόχος του έργου είναι η ενίσχυση της ικανότητας των τοπικών αρχών στις μικρές έως μεσαίες πόλεις να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν βιώσιμες, ολοκληρωμένες και προσιτές στρατηγικές, πολιτικές, τεχνολογίες, πρακτικές, διαδικασίες, εργαλεία, μέτρα και ευφυή συστήματα μεταφορών που αναγνωρίζουν τις τελικές εμπειρίες ταξιδιών όλων των χρηστών και των εμπορευμάτων. Θα αναπτυχθούν εργαλεία υποστήριξης αποφάσεων για την αύξηση της ικανότητας σχεδιασμού, χρηματοδότησης και εφαρμογής βιώσιμων μέτρων μεταφοράς και δημιουργίας νέων επιχειρηματικών ευκαιριών σε πόλεις μικρού μεγέθους. Προκειμένου να ελεγχθεί και να αξιολογηθεί η εφαρμοσιμότητα και η δυνατότητα διαχείρισης των εργαλείων υποστήριξης αποφάσεων που αναπτύχθηκαν, θα διεξαχθεί πιλοτική αίτηση στο Δήμο Alba Iulia.

6. [Ευημερία](#) - Η ευημερία χρηματοδοτείται στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζοντας 2020» (2015 έως 2019). Η ευημερία βασίζεται σε μια σύμπραξη μεταξύ πανεπιστημίων, ερευνητικών ιδρυμάτων, MME και πόλεων του Ντουμπρόβνικ (HR), Fagaras (RO), Hradec Kralove (CZ), Jonava (LT), Kassel (D), Κατοβίτσε (CY), Λισαβόνα (PT), Λιουτόμερ (SL), Σέγκεντ (HU), Βάρνα (BG). Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται σε 3.188.049 ευρώ.

Η ευημερία υποστηρίζει τις τοπικές και εθνικές κυβερνήσεις για τη βελτίωση της ποιότητας και της υιοθέτησης σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Το έργο συγκεντρώνει ευρωπαϊκές πόλεις, περιφερειακές και εθνικές κυβερνήσεις και εμπειρογνώμονες για την κινητικότητα σε ένα από τα πιο φιλόδοξα σχέδια προγραμματισμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην Ευρώπη.

7. [To SUMPs-Up](#) - SUMPs-Up συγκεντρώνει οκτώ οργανώσεις εταιρών και επτά συνεργαζόμενες πόλεις, όπως το Μπέρμιγχαμ (Βρετανία), Βουδαπέστη (HU), Μάλμο (S), Σαν Σεμπαστιάν (E), Σόφια (BG) (TO). Το έργο βοηθά τις αρχές σχεδιασμού να ξεπεράσουν τα εμπόδια που εμποδίζουν ή καθιστούν δύσκολη την υλοποίηση σχεδίων βιώσιμης αστικής

κινητικότητας, τη δημιουργία ικανοτήτων, την προσαρμοσμένη πληροφόρηση και τη στήριξη κατά τη φάση ανάπτυξης και υλοποίησης και θα τα εξοπλίσουν με τις απαραίτητες γνώσεις και δεξιότητες να το πράξουν. Μαζί οι επτά πόλεις αποτελούν ένα ισχυρό δίκτυο γνώσεων. Μοιράζοντας αυτά που έμαθαν τόσο από τις αποτυχίες τους όσο και από τις επιτυχίες τους, εξοπλίζουν τους άλλους με την τεχνογνωσία για να αναπτύξουν τα δικά τους SUMP. Η συνεισφορά τους θα συμβάλει στην επιτάχυνση της υιοθέτησης των SUMP σε όλη την ΕΕ και θα ενθαρρύνει περισσότερες πόλεις να συμμετάσχουν στο πρόγραμμα.

8. [IMAILE](#) - Το IMAILE είναι το πρώτο έργο προ-εμπορικών προμηθειών (PCP) στην Ευρώπη στον τομέα της Εκπαίδευσης και της Τεχνολογικής Βελτίωσης της Εκμάθησης και παρέχεται από μια κοινοπραξία πανεπιστημίων και πόλεων. Το έργο ξεκίνησε τον Φεβρουάριο του 2014, με διάρκεια 42 μηνών και εκτιμάται σε 4.600.000 ευρώ. Οι διαγωνιζόμενοι περιλαμβάνουν πανεπιστήμια, δήμους και φορείς ανάπτυξης και καινοτομίας από διάφορες ευρωπαϊκές χώρες. Επιπλέον, από τον Μάρτιο του 2018, θα ξεκινήσει το πρόγραμμα LEARNTECH ACCELERATOR (LEA) που εγκρίθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζοντας 2020», με εταίρους, συμπεριλαμβανομένης της κοινοπραξίας IMAILE και πρόσθετων προμηθειών.

## Ελκυστικότητα

- Οι συμμετέχουσες πόλεις μπορούν να είναι επιλέξιμες για χρηματοδότηση για συμμετοχή σε ερευνητικές κοινοπραξίες, καθώς και να λαμβάνουν χρηματοδότηση και επενδύσεις για να αποτελέσουν ένα πεδίο δοκιμών για δοκιμαστικά και πιλοτικά έργα.
- Οι συμμετέχουσες πόλεις θα μπορούσαν να επωφεληθούν από τη μεταφορά γνώσεων, τη βελτίωση της διακυβέρνησης ως αποτέλεσμα προγραμμάτων κατάρτισης και κατάρτισης, μάθησης σχετικά με βέλτιστες πρακτικές, χωρίς ή με περιορισμένες επενδύσεις από δημοτικό προϋπολογισμό.
- Οι πόλεις μπορούν να αναπτύξουν μακροχρόνιες εταιρικές σχέσεις και δίκτυα με άλλες πόλεις και οργανισμούς.
- Η συνεργασία με άλλες πόλεις και η συμμετοχή σε ερευνητικές κοινοπραξίες αποτελεί προϋπόθεση για να είναι επιλέξιμες για μέρος της κοινοτικής χρηματοδότησης που διατίθεται μέσω προγραμμάτων χρηματοδότησης όπως το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» και URBACT III».

## Προκλήσεις και Κίνδυνοι

- Η ανάπτυξη μακροπρόθεσμων σχεδίων δράσης και η δέσμευση σε μακροπρόθεσμα έργα θα μπορούσε να αποτελέσει πρόκληση λόγω πολιτικών περιορισμών και έλλειψης πολιτικής βούλησης.
- Έλλειψη ευαισθητοποίησης σχετικά με τα προγράμματα που υποστηρίζουν τη συνεργασία μεταξύ των πόλεων και τη χρηματοδότηση που διατίθεται για ερευνητικές κοινοπραξίες.
- Έλλειψη εμπειρίας, εμπειρογνομosύνης και σχετικών γνώσεων, καθώς και ανθρώπινο δυναμικό που θα μπορούσε να είναι αφιερωμένο στη διαχείριση της συμμετοχής σε ερευνητικά προγράμματα και εταιρικές σχέσεις.
- Η εκπλήρωση συγκεκριμένων προαπαιτήσεων για συμμετοχή θα μπορούσε να αποτελέσει πρόκληση.
- Τα οφέλη που προκύπτουν από τη συνεργασία με ερευνητικούς οργανισμούς και κοινοπραξίες θα μπορούσαν να περιοριστούν σε προγράμματα μεταφοράς τεχνολογίας και κατάρτισης και να μην παρέχουν αναγκαστικά πρόσθετες ευκαιρίες χρηματοδότησης.
- Ακόμη και αν παρέχεται χρηματοδότηση, είναι πιθανότερο να συνδεθεί με συγκεκριμένο σχέδιο ή προγράμματα.

## Ιστορικό

πολλές πόλεις της ΕΕ σε επιτυχημένες ερευνητικές εταιρικές σχέσεις, οι οποίες έφεραν πολλαπλά οφέλη για αυτά, όπως το Δουβλίνο, τη Βαλένθια, τη Ρώμη, τα Σκόπια, το Ταλίν, την Αδάνα, το Ντουμπρόβνικ, το Φαγάρα, το Χράντεκ Κράλοβε, Szege, Βάρνα και Fundao, μεταξύ πολλών άλλων.

## Μελέτη περίπτωσης: Πιλοτικό πρόγραμμα «Alba Iulia Smart City 2018»

### Σύντομη περιγραφή

Το πρόγραμμα Alba Iulia Smart City 2018 επικεντρώνεται στην εφαρμογή καινοτόμων τρόπων βελτίωσης της κοινότητας και αποτελεσματικότερης διαχείρισης των πόρων της πόλης. Το έργο χρηματοδοτείται εξ ολοκλήρου από τον ιδιωτικό τομέα και την εξωτερική χρηματοδότηση, χωρίς καμία δαπάνη του δήμου. Μεταξύ των εταιρειών που συνεργάζονται με την πόλη είναι: Orange Romania, Microsoft, Siemens, Philips, Telekom Romania, Cloud Soft, Βιομηχανικό Λογισμικό, Solar Eco, Fast Order, ZTE, APERO και Hypermedia. Η πόλη λειτουργεί ως πλατφόρμα δοκιμών και λειτουργικότητας για τις ψηφιακές λύσεις που αναπτύσσουν οι ιδιώτες εταίροι και σε αντάλλαγμα αυτές οι λύσεις διατίθενται δωρεάν.

Οι ψηφιακές λύσεις παρέχονται δωρεάν κατά τη διάρκεια της δοκιμαστικής φάσης, η οποία διαρκεί μέχρι το 2019. Αν αποδειχθεί η χρησιμότητά τους για την πόλη, θα μπορούσαν στη συνέχεια να αποκτηθούν μέσω δημόσιου διαγωνισμού.

### Ιστορικό

Το Alba Iulia Smart City 2018 ξεκίνησε τον Δεκέμβριο του 2016 και προβλέπεται να διαρκέσει δύο χρόνια. Το Smart City 2018 είναι μια εταιρική σχέση μεταξύ του δήμου και της βιομηχανίας πληροφορικής, πολυεθνικών εταιρειών και πανεπιστημίων, για να αναπτύξει μια "έξυπνη" πόλη. Το έργο στοχεύει να δώσει ένα παράδειγμα για το πώς τέτοιες συμπράξεις μπορούν να προσφέρουν πολλαπλά οφέλη στην κοινότητα. Το κόστος ανάπτυξης και υλοποίησης των λύσεων για το πιλοτικό έργο καλύπτεται κυρίως από ιδιωτικούς εταίρους. Το πιλοτικό πρόγραμμα Smart City 2018 επωφελείται επίσης από την ευρωπαϊκή χρηματοδότηση του προγράμματος Horizon 2020.

### Τεχνικές προδιαγραφές

Οι λύσεις της Orange για το έργο Alba Iulia Smart City 2018 περιλαμβάνουν:

- hotspot Wi-Fi για ασφαλή πρόσβαση στο Internet σε δημόσιους χώρους σε όλη την πόλη, όπως σιδηροδρομικούς σταθμούς, σχολεία, σταθμούς λεωφορείων και πανεπιστήμια.
- Να εξοπλίσει 15 γραμμές δημόσιας συγκοινωνίας, που διαχειρίζεται η αρχή δημοσίων μεταφορών, με ασφαλές Wi-Fi.
- Μια λύση που επιτρέπει στους κατοίκους να παρέχουν σχόλια και σχόλια σχετικά με τα τοπικά προβλήματα, μέσω μιας εφαρμογής (e-Alba Iulia) και των σημείων πρόσβασης Wi-Fi. Αυτό αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της πρωτοβουλίας για την ηλεκτρονική δημοκρατία για την πόλη.
- Βελτιστοποιήστε τις ροές κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων χρησιμοποιώντας τη λύση City Analytics.
- Μια υποδομή LoRa WAN.
- Μέτρηση της ποιότητας του αέρα και παροχή πληροφοριών σχετικά με το επίπεδο ρύπανσης στην πόλη και τη γύρω περιοχή.
- Προώθηση του τουρισμού με την εγκατάσταση 250 διαδικτυακών σημάτων σε 225 δημοφιλείς τοποθεσίες.
- Βελτίωση του φωτισμού του δρόμου με την εγκατάσταση αισθητήρων και ελέγχου στους λαμπτήρες δρόμου για τον απομακρυσμένο έλεγχο και παρακολούθηση του χρονοδιαγράμματος φωτισμού και της έντασης. Οι αισθητήρες παρέχουν επίσης πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο (RTI) σχετικά με την κατανάλωση ηλεκτρικού ρεύματος και τις προειδοποιήσεις για λάμπες που δεν λειτουργούν σωστά.
- Ένα έξυπνο σύστημα διαχείρισης για τη δημόσια διανομή ύδατος, το οποίο περιλαμβάνει 50 συνδεδεμένες συσκευές που παρέχουν ειδοποιήσεις και RTI για δημόσια κατανάλωση νερού.

- Δημιουργία δεδομένων ανοιχτά και διαθέσιμα για προγραμματιστές, επιτρέποντάς τους να δημιουργήσουν νέες λύσεις και εφαρμογές για την πόλη.

## Οφέλη

Αναμένεται ότι τα πιλοτικά έργα που σχετίζονται με το Alba Iulia Smart City 2018 θα μεταφραστούν σε δημόσιες υπηρεσίες υψηλότερης ποιότητας, αποτελεσματικότερη διαχείριση των υφιστάμενων πόρων και διευκολύνσεων, βελτιωμένη ορατότητα της πόλης και θα συμβάλλουν στην προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού τουριστών.

Ένα σύστημα αισθητήρων στάθμευσης που είναι σε θέση να καταγράφει διαθέσιμους χώρους στάθμευσης και να στέλνει αυτές τις πληροφορίες απευθείας στα τηλέφωνα των χρηστών μέσω μιας εφαρμογής αναπτύχθηκε ως μια από τις πρωτοβουλίες Smart City 2018. Μια μελέτη που διεξήχθη από τη Siemens υποδηλώνει ότι οι αισθητήρες θα μπορούσαν να μειώσουν τις κυκλοφοριακές συμφόρηση και να μειώσουν το χρόνο που ξοδεύουν την αναζήτηση για στάθμευση κατά 44.000 ώρες, εξοικονομώντας ισοδύναμο 860.000 ευρώ ετησίως.

Ο Δήμος Alba Iulia έλαβε το Ευρωπαϊκό Βραβείο Δημόσιου Τομέα 2017 (ESPA), σε αναγνώριση της καλής πρακτικής του όσον αφορά τις καινοτόμες λύσεις και τις επιδόσεις στον δημόσιο τομέα. Αυτό έκανε τη Ρουμανία τη μόνη χώρα στην Ανατολική Ευρώπη που απονεμήθηκε στον διαγωνισμό EPSA του 2017.

Εκ μέρους της Ρουμανικής Ένωσης Έξυπνων Πόλεων και Κινητικότητας, η διοίκηση του Alba Iulia έλαβε επίσης τον τίτλο "Smart City Industry Awards 2016" τον Οκτώβριο του 2016.

## Μειονεκτήματα

- Ορισμένες λύσεις εξετάζονται παράλληλα και μερικές φορές περιλαμβάνουν διαφορετικά στοιχεία λογισμικού που μπορούν να περιπλέξουν τη διαδικασία ενσωμάτωσης.
- Οι τεχνολογικές λύσεις προσφέρονται δωρεάν μόνο μέχρι το 2019. Μετά από αυτό το διάστημα θα μπορούσαν να αποκτηθούν μέσω δημόσιου διαγωνισμού.
- Σκεπτικισμός στα μέσα μαζικής ενημέρωσης και με το Τοπικό Συμβούλιο στην αρχή της υλοποίησης του πειραματικού έργου έξυπνων πόλεων.
- Οι εταιρείες που ενδιαφέρονται αρχικά για το σχέδιο δεν έρχονται πάντοτε με συγκεκριμένες λύσεις για την εφαρμογή.
- Στην αρχή του έργου δεν υπήρχε κανένας νόμος που να επιτρέπει τη δημιουργία ΣΔΙΤ.

## Αξιολόγηση

Η πρωτοβουλία Smart City 2018 μετατρέπει τον δήμο Alba Iulia στην πρώτη πόλη της Ρουμανίας όπου υλοποιούνται ολοκληρωμένες λύσεις έξυπνων πόλεων. Το σχέδιο αποτελεί παράδειγμα κοινής δέσμευσης μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα. Το έργο είναι μοναδικό για τη Ρουμανία, καθώς είναι το πρώτο σχέδιο έξυπνης πόλης που αναπτύχθηκε από κοινού από την εθνική κυβέρνηση, μια τοπική δημόσια αρχή και ιδιωτικές εταιρείες. Είναι επίσης το πρώτο έργο όπου το κόστος που συνδέεται με τη δοκιμή και την εφαρμογή όλων των τεχνολογιών έξυπνης πόλης καλύπτεται από ιδιωτικές εταιρείες.

Μέχρι στιγμής υλοποιήθηκαν πάνω από 60 λύσεις έξυπνων πόλεων και μέχρι τον Δεκέμβριο του 2018 ο αριθμός τους αναμένεται να αυξηθεί σε 100. Δεδομένου του μεγάλου αριθμού ιδιωτικών εταιριών, η εφαρμογή δεν είναι πάντα ομαλή δεδομένου ότι ο δήμος πρέπει να συνεργαστεί με περισσότερες από 35 εταιρείες συχνά έχουν διαφορετικά οράματα και λύσεις. Οι γραφειοκρατικές διαδικασίες των τοπικών θεσμικών οργάνων που συμμετέχουν στη διαδικασία λήψης αποφάσεων οδήγησαν σε βραδύτερη εφαρμογή από ό, τι αρχικά αναμενόταν. Η έλλειψη κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου κατέστησε πιο δύσκολο να υλοποιηθούν μερικές από τις έξυπνες λύσεις πόλης, καθώς απαιτούσαν εγκρίσεις από τριτοβάθμια ιδρύματα.

Παρόλα αυτά, θεωρείται ότι το έργο έχει ήδη προσφέρει πολλά οφέλη στον δήμο και τον πολίτη του σχεδόν χωρίς κόστος για τον προϋπολογισμό της πόλης. Ο Δήμος επωφεληθήκε από βελτιωμένες

βιώσιμες υποδομές, απλά παρέχοντας υποστήριξη για την υλοποίηση. Επίσης, η πόλη δεν χρειάστηκε να υποβάλει αίτηση για εξωτερική χρηματοδότηση, διότι ήταν η ευθύνη της εταιρείας Orange, της εταιρείας που ήταν υπεύθυνη για τον συντονισμό του έργου. Αναμένεται ότι η εφαρμογή άλλων στοιχείων του πιλοτικού σχεδίου θα μεταφραστεί σε καλύτερες υπηρεσίες για τους πολίτες και τις τοπικές επιχειρήσεις και θα αποφέρει ουσιαστικές οικονομίες στον τοπικό προϋπολογισμό.

Η μελέτη «Έξυπνες πόλεις» που εκπόνησε η Siemens δείχνει ότι συνολικά, 227 εκατομμύρια ευρώ πρέπει να επενδυθούν στο Alba Iulia για να γίνει μια έξυπνη πόλη. Η μελέτη εκτιμά ότι τα επόμενα 35 χρόνια η επένδυση αυτή θα έχει συνολικά άμεσα και έμμεσα οφέλη ύψους 532 εκατομμυρίων ευρώ.

## Συνεργασία με άλλες πόλεις, ερευνητικές κοινοπραξίες και ιδιωτικές εταιρείες και μικρές-μεσαίες πόλεις

### Σημασία για μικρές-μεσαίες πόλεις

Η συνεργασία με ερευνητικές κοινοπραξίες και ιδιωτικές εταιρείες μπορεί να αποφέρει σημαντικά οφέλη για τις συμμετέχουσες πόλεις και είναι κατάλληλη για μικρές και μεσαίες τοπικές αρχές. Η συμμετοχή σε μια διεθνή ερευνητική κοινοπραξία, ιδίως μια που ασχολείται με βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητα, θα μπορούσε να επιτρέψει σε μια πόλη του SM να αποκτήσει πρόσβαση σε πρόσθετη χρηματοδότηση που θα μπορούσε να δαπανηθεί για την ατζέντα βιώσιμης κινητικότητας.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η επιτυχής συμμετοχή και η μεγιστοποίηση των δυνατικών οφελών μιας εταιρικής σχέσης εξαρτάται από την οργανωτική δομή της πόλης, την ικανότητα, τη στάση απέναντι σε καινοτόμες προσεγγίσεις και τη διαθεσιμότητα πόρων που μπορούν να διατεθούν για το πρόγραμμα. Εάν ένα σχέδιο χρηματοδοτείται από ιδιωτικές εταιρείες, θα μπορούσε επίσης να απαιτηθεί ένα κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο που θα επιτρέπει τη δημιουργία ΣΔΙΤ.

Μια τοπική αρχή μπορεί επίσης να ανακαλύψει ότι προκειμένου να συμμετάσχει σε μια ερευνητική κοινοπραξία ή να εισαγάγει πιλοτικό έργο με ιδιωτικές εταιρείες, θα πρέπει να διαθέσει σημαντικούς πόρους προσωπικού και να επενδύσει στην κατάρτιση του προσωπικού. Ωστόσο, αν γίνει σωστά, τα πιθανά οφέλη και κέρδη για μια πόλη θα μπορούσαν να είναι σημαντικά υψηλότερα από αυτή την αρχική επένδυση πόρων.

### Κατευθυντήριες γραμμές για την υλοποίηση

- Η συμμετοχή σε ερευνητικές συνεργασίες απαιτεί μακροπρόθεσμο όραμα, στρατηγική και σχέδιο δράσης από τη διοίκηση της πόλης.
- Επισκεφθείτε την του προγράμματος Horizon 2020 [πύλη εταιρικής σχέσης έρευνας και καινοτομίας](#) για να μάθετε σχετικά με τις ευκαιρίες χρηματοδότησης, τους εταίρους και τις οδηγίες για τον τρόπο συμμετοχής. Η αναζήτηση εταίρων στη δικτυακή πύλη επιτρέπει την προβολή προφίλ όλων των εταιρειών που έλαβαν χρηματοδότηση από το πρόγραμμα Horizon 2020.
- Επικοινωνήστε με τα σχετικά [Εθνικά Σημεία Επαφής \(ΕΣΕ\)](#). Τα ΕΣΕ παρέχουν πρακτικές πληροφορίες και δυνατότητες αναζήτησης για τους εταίρους, με λεπτομέρειες σχετικά με τα προφίλ των εταίρων και τις απαιτήσεις της ενεργού εταιρικής σχέσης. Δημιουργήστε ένα προφίλ που περιλαμβάνει σχετικές πληροφορίες και προετοιμάστε μια επιστολή προθέσεων.
- Καταχωρίστε σε ιστότοπους που παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις δυνατότητες χρηματοδότησης και πιθανούς συνεργάτες. Λάβετε λίστες αλληλογραφίας για να λαμβάνετε ενημερώσεις σχετικά με ευκαιρίες συνεργασίας.
- Επισκεφθείτε την της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις [έξυπνες πόλεις και τις κοινότητες](#) ιστοσελίδες για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις συμπράξεις και τον τρόπο συμμετοχής.
- Για συνεργασία και ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ πόλεων, ανατρέξτε στην της Ευρωπαϊκής Επιτροπής [πύλη για την αστική ανάπτυξη Περιφερειακής Πολιτικής](#).

- Το Ευρωπαϊκό Επιχειρηματικό Δίκτυο (Enterprise Europe Network (EEN)) δίκτυο υποστήριξης επιχειρήσεων της προσφέρει επαγγελματικά προφίλ συνεργασίας και καινοτομίας και δυνατότητα αναζήτησης εταίρων.
- Δημιουργήστε δίκτυα και συνεργασίες με άλλες πόλεις που μοιράζονται τους στόχους βιώσιμης κινητικότητας.
- Αφιερώστε ένα άτομο ή μια ομάδα εντός του οργανισμού σας που θα είναι υπεύθυνη για τον εντοπισμό των ευκαιριών και για τους επόμενους οδηγούς.
- Ελέγξτε τα κριτήρια επιλεξιμότητας και τα απαιτούμενα κριτήρια πριν υποβάλετε αίτηση συμμετοχής σε κοινοπραξία ή εταιρική σχέση.
- Χρησιμοποιώντας μια εταιρεία παροχής συμβουλών και όχι έχοντας ένα εξειδικευμένο άτομο ή ομάδα μέσα στον οργανισμό σας μπορεί να είναι μια επιλογή.
- Η συνεργασία με άλλες υπηρεσίες του οργανισμού σας, όπως οι οικονομικές και νομικές υπηρεσίες, μπορεί να είναι σημαντική για την ανάπτυξη μιας επιτυχημένης εφαρμογής.

## Περίληψη

Η συνεργασία με τις ερευνητικές κοινοπραξίες και τις ιδιωτικές εταιρείες θα μπορούσε να αποφέρει σημαντικά οφέλη στις μικρές-μεσαίες πόλεις και στους πολίτες τους. Σε αντάλλαγμα για την παροχή δεδομένων, οι δυνατότητες υλοποίησης και η στήριξη της εφοδιαστικής μπορούν να αποκομίσουν σημαντικά οφέλη από τη μεταφορά γνώσεων, τη βελτίωση της ικανότητας και της διακυβέρνησης, τη μάθηση σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές, καθώς και πρόσθετες πηγές χρηματοδότησης για τη βιώσιμη ατζέντα μεταφορών και κινητικότητας.

## Περισσότερες πληροφορίες / αναφορές / σύνδεσμοι

### Χρήσιμοι σύνδεσμοι

**Το πρόγραμμα της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία Ορίζοντας 2020**

<https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/>

**Ολοκληρωμένη αστική ανάπτυξη**

[www.urbact.eu](http://www.urbact.eu)

**Δίκτυο πόλεων για πόλεις για καθαρότερη και καλύτερη μεταφορά πόλεις**

<http://civitas.eu/projects/research>

**Το πρόγραμμα της ΕΕ που βοηθά τις περιφερειακές και τοπικές κυβερνήσεις σε ολόκληρη την Ευρώπη να αναπτύξουν και να παράσχουν καλύτερη πολιτική**

[www.interregeurope.eu/](http://www.interregeurope.eu/)

**Κοινή βοήθεια για την υποστήριξη σχεδίων στις ευρωπαϊκές περιφέρειες**

<http://jaspers.eib.org/>

**Περιφερειακή πολιτική**

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/](http://ec.europa.eu/regional_policy/en/)

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/funding/special-support-instruments/jaspers/](http://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/special-support-instruments/jaspers/)

<http://jaspers.eib.org/index.htm>

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/ro/newsroom/news/](http://ec.europa.eu/regional_policy/ro/newsroom/news/)

**Έργο "Μέσο μέτρησης της ποιότητας της εμπειρίας των επιβατών" (METPEX)**

<http://www.metpex.eu/>

**Συγκέντρωση Μείωση στην Ευρώπη Προώθηση της αποδοτικότητας των μεταφορών**



<http://www.create-mobility.eu>

**Κινητικότητα Αστικές Τιμές**

<https://www.muv2020.eu/>

**Πόλη Logistics στο Living Εργαστήρια**

<http://www.citylab-project.eu>

**ΦΟΡΜΕΣ Έργου - Supporting Urban μουΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΤΕΤΑΦΟΡΕΣ Systems**

[www.suits-project.eu/](http://www.suits-project.eu/)

**σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας**

<http://www.sump-network.eu>

[www.sumps-up.eu/](http://www.sumps-up.eu/)

**Τα προγράμματα έρευνας και καινοτομίας της ΕΕ**

<https://ec.europa.eu/digital-single-market/eu-funded-projects>

**Το πρώτο έργο προ-εμπορικών προμηθειών στην Ευρώπη στον τομέα της εκπαίδευσης και Τεχνολογία Ενισχυμένη Εκπαίδευση**

<http://www.imaile.eu>

**Η Ρουμανική αναθεώρηση Biz**

<http://www.revistabiz.ro/romania-un-potential-silicon-valley-al-europei/>

**Πορτοκαλί λύσεις για το Alba Iulia Smart City 2018 project**

<https://www.orange.com/el/news/2016/decembre/In-partnership-with-Orange-Smart-Cities-are-coming-to-Romania>

**Μελέτη της SIEMENS "Smart Cities Research"**

<http://w3.siemens.com/topics/global/en/intelligent-infrastructure/Σελίδες/smart-city-alba-iulia.aspx>

**Έρευνα και καινοτομία της ΕΕ για και με τις πόλεις**

<http://s3platform.jrc.ec.europa.eu/documents/20182/198909/EE+Έρευνα+%26+Innovation+για+και+με+πόλεις/be48ba08-ffb5-4ee8-b928-2dfd2ad73dfe>

**Υποστήριξη αστικών επενδύσεων (URBIS)**

<http://eiah.eib.org/about/initiative-urbis.htm>

**JASPERS: Κοινή βοήθεια για την υποστήριξη σχεδίων Ευρωπαϊκές Περιφέρειες**

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/funding/special-support-instruments/jaspers/](http://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/special-support-instruments/jaspers/)

**Ορίζοντας 2020**

<https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/>

**Πρόγραμμα διαπεριφερειακής συνεργασίας URBACT με στόχο την προώθηση βιώσιμη αστική ανάπτυξη**

<http://www.urbact.eu/>

**Το πρόγραμμα LIFE**

<http://ec.europa.eu/environment/life/about/#>

[INTERREG EUROPE](#)

<https://www.interregeurope.eu/>

**Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF )**

<https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>

**Ευρωπαϊκό Ταμείο για τις Στρατηγικές Επενδύσεις (EFSI)**

<http://www.eib.org/efsi/>

**Ευρωπαϊκά διαρθρωτικά ταμεία και επενδυτικά ταμεία**

<https://ec.europa.eu/info/χρηματοδότηση-προσφορές/χρηματοδότηση-ευκαιρίες/χρηματοδότηση-προγράμματα/επισκόπηση-χρηματοδότηση-προγράμματα/ευρωπαϊκά-διαρθρωτικά-επενδυτικά-κεφάλαια-επικυφελών>

**Κοινή επιχείρηση καυσίμου και υδρογόνου για κινητικότητα H2**

<http://www.fch.europa.eu/PROSPERITY>

**CIVITAS**

<http://sump-network.eu/>

# Παράρτημα Γ12 - Συνεταιρισμοί Πολιτών (Citizen Co[operatives)

## Κύρια Χαρακτηριστικά

- Οι συνεταιρισμοί των πολιτών είναι ανοιχτές και εθελοντικές ομάδες ανθρώπων που συναντώνται για να ενεργήσουν για τις κοινές οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές φιλοδοξίες τους και ανάγκες των. Επιτυγχάνουν τους στόχους τους μέσω μιας δημοκρατικά ελεγχόμενης και κοινής ιδιοκτησίας επιχείρησης.
- Τα κέρδη που πραγματοποιούνται μέσω του συνεταιρισμού των πολιτών είτε επανεπενδύονται στην επιχείρηση είτε επιστρέφονται στα μέλη.
- Τα οικονομικά και κοινωνικά οφέλη από τις δραστηριότητες παραμένουν οι δραστηριότητες του συνεταιρισμού στις κοινότητες στις οποίες είναι εγκατεστημένες.

## Σύντομη Περιγραφή

Οι συνεταιρισμοί των πολιτών είναι «αυτόνομες ενώσεις προσώπων που ενώνονται οικειοθελώς για να ανταποκριθούν στις κοινές οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές ανάγκες και προσδοκίες τους μέσω μιας κοινής ιδιοκτησίας και δημοκρατικά ελεγχόμενης επιχείρησης» (Διεθνής Συνεταιριστική Συμμαχία, 2018). Οι βουλευτές πληρώνουν τέλος συνδρομής όταν συμμετέχουν στους συνεταιρισμούς των πολιτών και τα τέλη αυτά προορίζονται για έργα που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για ολόκληρη την ομάδα. Οι συνεταιρισμοί των πολιτών τείνουν να λειτουργούν σε μη κερδοσκοπική βάση και ως εκ τούτου οποιαδήποτε έσοδα από την επιχείρηση είτε επανεπενδύονται στην επιχείρηση είτε επιστρέφονται στα μέλη (International Cooperative Alliance, 2018). Υπάρχουν παραδείγματα όπου οι συνεταιρισμοί των πολιτών χρησιμοποιήθηκαν για τη χρηματοδότηση έργων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας.

## Ιστορικό

Η ανάπτυξη των συνεταιρισμών των πολιτών χρονολογείται από τον Μεσαίωνα όταν σχηματίστηκαν ενώσεις πολιτών για την επίτευξη κοινών στόχων, όπως για παράδειγμα η διατήρηση των αναχώσεων ή η κοινή καλλιέργεια γεωργικών εκτάσεων. Ωστόσο, ο Robert Owen θεωρείται ο ιδρυτής του πρώτου συνεταιριστικού κινήματος. Στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, εισήγαγε καλύτερα πρότυπα εργασίας για τους εργαζομένους του και καθιέρωσε τα καταστήματα όπου πέρασε επί των κερδών στους υπαλλήλους του, επιτρέποντάς τους να αγοράσουν με ευνοϊκούς όρους. Έκτοτε, οι συνεταιρισμοί υπήρξαν επιτυχημένες σε πολλούς διαφορετικούς τομείς. Σήμερα, περίπου 800 εκατομμύρια άνθρωποι παγκοσμίως συμμετέχουν σε συνεταιρισμούς, ενώ στην Ευρώπη υπάρχουν περίπου 300.000 συνεταιρισμοί με περίπου 140 εκατομμύρια μέλη (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2004).

## Στόχοι των συνεταιρισμών των πολιτών

Ο κύριος στόχος των συνεταιρισμών των πολιτών είναι να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες των μελών τους που συμβάλλουν στην πρωτεύουσά τους (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2018), μέσω: της

- ισότητας και της δικαιοσύνης στην καρδιά της επιχείρησης (International Cooperative Alliance, 2018).
- Η επίτευξη ευνοϊκών συνθηκών για αγορές και πωλήσεις συνεργασίας, καθώς και πλεονεκτήματα κόστους για την παροχή συνεταιριστικών υπηρεσιών.
- Η άρση των γραφειοκρατικών φραγμών και η διαχείριση της επιχείρησης σε κεντρικό επίπεδο. και
- απλούστευση και αύξηση της αποτελεσματικότητας της διοίκησης και της διαχείρισης.

## Βασικές αρχές των συνεταιρισμών πολιτών

Οι συνεταιρισμοί πολιτών ανά τον κόσμο με βάση τις αξίες της αυτοβοήθειας, της υπευθυνότητας, της δημοκρατίας, της ισότητας, της αλληλεγγύης και ακολουθούν τις ίδιες βασικές αρχές. Οι βασικές αρχές συνοψίζονται από τη Διεθνή Συνεταιριστική Συμμαχία ως εξής: Οι

- **εθελοντικοί και ανοικτοί**

συνεταιρισμοί είναι εθελοντικές οργανώσεις. Είναι ανοιχτά σε όσους μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες τους και είναι πρόθυμοι να συμφωνήσουν στις ευθύνες της ιδιότητας μέλους, χωρίς κοινωνικές, φυλετικές, φυλετικές, θρησκευτικές ή πολιτικές διακρίσεις.

- **Δημοκρατικός έλεγχος των μελών**

Οι συνεταιρισμοί είναι δημοκρατικές οργανώσεις που διοικούνται από τα μέλη τους, οι οποίοι συμμετέχουν ενεργά στη λήψη αποφάσεων και στην χάραξη των πολιτικών τους. Οι γυναίκες και οι άνδρες που εκπροσωπούνται ως εκλεγμένοι αντιπρόσωποι υπόκεινται στην ιδιότητα του μέλους. Τα μέλη των συνεταιρισμών έχουν ίσα δικαιώματα ψήφου, όπου κάθε μέλος έχει μία ψήφο.

- **Αυτονομία και Ανεξαρτησία**

Οι συνεταιρισμοί είναι αυτοδιοικούμενοι οργανισμοί αυτοβοήθειας οι οποίοι ελέγχονται από τα μέλη τους. Εάν πρόκειται να συνάψουν συμφωνίες με άλλους οργανισμούς (συμπεριλαμβανομένων των κυβερνήσεων) ή να δημιουργήσουν κεφάλαια από εξωτερικές πηγές, το κάνουν αυτό με όρους που διατηρούν τη συνεταιριστική αυτονομία τους και διασφαλίζουν δημοκρατικό έλεγχο από τα μέλη τους.

- **Οικονομική Συμμετοχή του**

Μέλους Τα μέλη των συνεταιρισμών συμβάλλουν δίκαια και δημοκρατικά στην πρωτεύουσα του συνεταιρισμού τους. Συνήθως, μέρος αυτού του κεφαλαίου είναι κοινή ιδιοκτησία του συνεταιρισμού και, γενικά, τα μέλη λαμβάνουν περιορισμένη αποζημίωση, αν υπάρχει, από το κεφάλαιο που έχει εγγραφεί ως προϋπόθεση συμμετοχής. Τα μέλη των συνεταιρισμών κατανέμουν το πλεόνασμα κεφαλαίου για έναν ή όλους τους ακόλουθους σκοπούς: ωφελούν τα μέλη ανάλογα με την ατομική τους συναλλαγή με τον συνεταιρισμό. αναπτύσσοντας τον συνεταιρισμό τους, ίσως δημιουργώντας αποθέματα, μέρος των οποίων τουλάχιστον θα ήταν αδιαίρετο. και την υποστήριξη περαιτέρω δραστηριοτήτων που εγκρίνονται από την ιδιότητα του μέλους.

- **Οι Εκπαίδευσης, Κατάρτισης και Πληροφόρησης**

Συνεταιρισμοί παρέχουν κατάρτιση και εκπαίδευση για τα μέλη, τους διευθυντές, τους υπαλλήλους και τους εκλεγμένους αντιπροσώπους τους, ώστε να συμβάλλουν αποτελεσματικά στην ανάπτυξη των συνεταιρισμών τους.

- **Οι ανησυχίες για τους κοινοτικούς**

συνεταιρισμούς εργάζονται για την αειφόρο ανάπτυξη των κοινοτήτων τους, μέσω της ευθυγράμμισης με πολιτικές που έχουν εγκριθεί από τα μέλη τους.

- **Συνεργασία μεταξύ των Συνεταιρισμών Οι**

συνεταιρισμοί ενισχύουν το συνεταιριστικό κίνημα και βοηθούν αποτελεσματικότερα τα μέλη τους, συνεργαζόμενοι μέσω διεθνών, εθνικών, περιφερειακών και τοπικών δομών (International Cooperative Alliance, 2013).

Σε αντίθεση με τις εταιρείες του ιδιωτικού τομέα, οι συνεταιρισμοί επικεντρώνονται στην παροχή υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της βιωσιμότητας και της κοινωνικής συμβατότητας, και το κέρδος είναι δεύτερο. Αυτό καθιστά δυνατή την αντιμετώπιση έργων που θα ήταν ελκυστικά για τις ιδιωτικές εταιρείες, διότι τα αναμενόμενα κέρδη θα ήταν πολύ χαμηλά. Τα αποθεματικά και τα περιουσιακά στοιχεία ενός συνεταιρισμού αποτελούν κοινή ιδιοκτησία των μελών του και χρησιμοποιούνται για το κοινό συμφέρον των μελών. Τα κέρδη είτε επανεπενδύονται είτε καταβάλλονται ως μερίσματα στα μέλη ανάλογα με την επένδυσή τους στον συνεταιρισμό. Η ευθύνη των μελών είναι, στις περισσότερες περιπτώσεις, περιορίζεται στην ατομική κατάθεσή τους.

## Νομικά πλαίσια

Οι συνεταιρισμοί των πολιτών οργανώνονται με τη νομική μορφή μιας συνεταιριστικής ένωσης, η οποία μπορεί να έχει εθνικές διακρίσεις. Για παράδειγμα, στη Γερμανία οι όροι του νομικού πλαισίου ρυθμίζονται από το νόμο περί συνεταιριστικών εταιρειών (Genossenschaftsgesetz, GenG) (Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, 2018).

Το 2003, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1435/2003 του Συμβουλίου για το καταστατικό της ευρωπαϊκής συνεταιριστικής εταιρείας (SCE). Από αυτό προέκυψε η νομική μορφή της Ευρωπαϊκής Συνεταιριστικής Εταιρείας (SCE), η οποία διευκολύνει τη διεθνική οργάνωση συνεταιρισμών σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Περισσότερες συνδέσεις μπορείτε να βρείτε στην επίσημη ιστοσελίδα (European Cooperative Society, 2018). Η εφαρμογή της οδηγίας στις επιμέρους χώρες της

ΕΕ και οι εθνικές ιδιαιτερότητες των συνεταιρισμών εξετάστηκαν σε μελέτη που ανέθεσε η ΕΕ το 2009 (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2009).

## Είδη συνεταιρισμών

Υπάρχουν διάφοροι τύποι συνεταιρισμών. Μια επισκόπηση μπορεί να βρεθεί [εδώ](#). Ωστόσο, οι κύριοι τύποι συνεταιρισμών είναι:

- **Συνεταιρισμός καταναλωτών**

Μια μορφή συνεταιρισμών που επιτρέπει στα μέλη της να έχουν φθηνή πρόσβαση σε καταναλωτικά αγαθά μέσω της αγοράς χύμα και εν μέρει και μέσω της δικής τους παραγωγής. Οι καταθέσεις και τα κέρδη των μελών επενδύονται σε νέα έργα. Ο συνεταιρισμός μεγαλώνει κομμάτι. Συνήθως επιδιώκονται μακροπρόθεσμοι στόχοι, οι οποίοι συνίστανται στη δημιουργία ευνοϊκών τιμών αγοράς για τα μέλη. Παραδείγματα αυτού του συνεταιριστικού τύπου είναι: οι συνεταιρισμοί ενέργειας που προμηθεύουν τα μέλη τους με αυτοπαραγωγικά ενεργειακά προϊόντα ανεξάρτητα από την αγορά. ποδηλατοβιομηχανία που παρέχουν βοηθητικές υπηρεσίες επισκευής ποδηλάτων και / ή υπηρεσία συντήρησης και συνεταιρισμούς που μοιράζονται αυτοκίνητα που προσφέρουν στα μέλη βραχυπρόθεσμη πρόσβαση σε αυτοκίνητο για προσωπική μεταφορά ή παράδοση αγαθών.

- **Αγοράζοντας Συνεταιρισμοί**

Μια ένωση διαφόρων εταιρειών. Ένας μεγαλύτερος αριθμός μελών οδηγεί σε αντίστοιχα μεγαλύτερη ισχύ στην αγορά. Με τον τρόπο αυτό, για παράδειγμα, μπορούν να επιτευχθούν καλύτερες συνθήκες στις διαπραγματεύσεις με τους προμηθευτές. Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις εντάσσονται για να επιτύχουν παρόμοια διαπραγματευτική δύναμη με μεγάλες εταιρικές αλυσίδες.

- **Συνεταιρισμός λιανοπωλητών**

Μια ένωση λιανοπωλητών. Με τον τρόπο αυτό, τα μεμονωμένα μέλη επωφελούνται από τα πλεονεκτήματα που συνήθως επιφυλάσσουν μόνο για μεγάλες εταιρείες ή franchises. Η κοινή εμφάνιση διευκολύνει τις καλύτερες συνθήκες και εκπτώσεις για τις αγορές των κατασκευαστών λόγω της μεγαλύτερης αγοραστικής δύναμης.

Η κοινή διοίκηση επιτρέπει επίσης το κοινό κόστος εμπορίας και την κεντρική διαχείριση ορισμένων θεμάτων.

## Ελκυστικότητα

- Οι συνεταιρισμοί των πολιτών μπορούν να βοηθήσουν στην υλοποίηση έργων για τα οποία δεν διατίθενται δημόσια κονδύλια και τα οποία δεν είναι ελκυστικά για τους ιδιώτες επενδυτές.
- Καθώς οδηγούνται από πολίτες, οι τοπικές αρχές μπορούν να προωθήσουν την ατζέντα τους για την αειφόρο κινητικότητα χωρίς να αφιερώσουν σημαντικούς πόρους και προσωπικό.
- Η σύσταση ενός συνεταιρισμού είναι απλούστερη από τη δημιουργία μιας ιδιωτικής εταιρείας και έχει λιγότερους γραφειοκρατικούς φραγμούς.
- Οι συνεταιρισμοί συχνά προσφέρουν υπηρεσίες ή προϊόντα σε μέλη χαμηλότερα από τις τιμές της αγοράς και με αυτόν τον τρόπο καθιστούν πιο προσιτές και ελκυστικές.
- Η συμμετοχή των πολιτών και η δημοκρατική διαδικασία προσδίδουν στους πολίτες την αίσθηση της οικειοποίησης των έργων τους.
- Οι συνεταιρισμοί θα μπορούσαν να είναι επιλέξιμοι για επιχορηγήσεις και δωρεές και συχνά απολαμβάνουν φορολογικά πλεονεκτήματα σε σύγκριση με άλλες μορφές εταιρειών.

## Προκλήσεις και Κίνδυνοι

- Απαιτεί γνώση των συνθηκών του νομικού πλαισίου και των διοικητικών διαδικασιών, ιδίως σε μικρότερους συνεταιρισμούς χωρίς εργαζόμενους. Θα ήταν δύσκολο για τα μέλη να δημιουργήσουν τις απαραίτητες γνώσεις χωρίς κάποια υποστήριξη από μια τοπική αρχή.

- Οι συνεταιρισμοί υπόκεινται στην αυτοδιοίκηση από τα μέλη τους, επομένως η τοπική αρχή δεν έχει άμεση επιρροή στις αποφάσεις τους.
- Τα μέλη ευθύνονται για τις ζημιές που υπέστη ο συνεταιρισμός μέχρι το ποσό της συνεισφοράς τους. Σε περίπτωση αφερεγγυότητας, εκτός αν εξαιρούνται από το καταστατικό, τα μέλη μπορούν επίσης να υποχρεωθούν να καταβάλλουν πρόσθετες πληρωμές.
- Λόγω της δημοκρατικής λήψης αποφάσεων, οι αποφάσεις ενδέχεται να μην αντικατοπτρίζουν πάντα τα συμφέροντα των ίδιων ή των τοπικών αρχών.
- Η έλλειψη κέρδους οδηγεί, σε ορισμένες περιπτώσεις, στη διαφθορά και στην υπεξαίρεση των κεφαλαίων.
- Τα επηρεασμένα μέλη τείνουν να κυριαρχούν στις υποθέσεις του συνεταιρισμού.

## CaseStudy I: Σύνδεσμος λεωφορείων πολιτών-Sauerland Hellweg eG

Στις αγροτικές περιοχές, δεν είναι πάντα χρήσιμο οι πάροχοι δημόσιων μεταφορών να προσφέρουν τακτικές γραμμές σε πολλές διαδρομές. Τα τελευταία χρόνια έχουν δημιουργηθεί αρκετοί συνεταιρισμοί σε αγροτικές περιοχές για την παροχή υπηρεσιών δημόσιων συγκοινωνιών σε αυτές τις περιοχές και τους κατοίκους τους. Παραδείγματος χάριν, σε μερικές περιοχές, μεμονωμένες ενώσεις λεωφορείων πολιτών έχουν σχηματίσει συνεταιριστικές ενώσεις. Ένα παράδειγμα είναι το Sauerland Hellweg Citizen Bus Association στη Γερμανία.

Ο Σύνδεσμος Λεωφορείων Sauerland Hellweg αποτελείται από 12 διαφορετικούς μη κερδοσκοπικούς συλλόγους από την περιοχή, οι οποίοι εκτελούν ήδη δημόσια λεωφορεία και έχουν ενώσει μαζί για να σχηματίσουν έναν συνεταιρισμό. Με 97 ενεργούς οδηγούς και 62.276 άτομα που μεταφέρονται ετησίως (2015), είναι ο μεγαλύτερος συνεταιρισμός λεωφορείων πολιτών στη Γερμανία.

Τα λεωφορεία Sauerland Hellweg κινούνται σύμφωνα με ένα καθορισμένο χρονοδιάγραμμα με σταθερές στάσεις. Μόνο λίγες συνδέσεις με λεωφορεία την ημέρα προσφέρονται στις μεμονωμένες διαδρομές. Οι οδηγοί λεωφορείων είναι μέλη του συνεταιρισμού που εργάζονται σε εθελοντική βάση. Το κόστος απόκτησης, συντήρησης και λειτουργίας των οχημάτων καταβάλλεται από τα έσοδα. Τα έσοδα προέρχονται από τη διαφήμιση των οχημάτων, το εισόδημα των εισιτηρίων και τα τέλη χορηγίας / συνδρομής.

### Καθιερωμένοι Στόχοι

Ο κύριος στόχος του Συλλόγου Λεωφορείων Sauerland Hellweg είναι να παρέχει υπηρεσίες λεωφορείων και να παράγει έσοδα για τη χρηματοδότηση νέων δημόσιων μεταφορικών υπηρεσιών σε περιοχές όπου οι δημόσιες συγκοινωνίες λείπουν.

### Οφέλη

- Η Ένωση Συνδέσμων Λεωφορείων του Sauerland Hellweg προσφέρει μια νέα πηγή χρηματοδότησης για την κινητικότητα του κοινού, που δημιουργείται μέσω των τελών συνδρομής.
- Ο Σύνδεσμος Λεωφορείων Sauerland Hellweg οδηγείται από την κοινότητα και ως εκ τούτου ενεργεί για τα συμφέροντα της τοπικής κοινότητας αντί για τα περιφερειακά ή εθνικά συμφέροντα.
- Η ένωση λεωφορείων εξασφαλίζει την κινητικότητα των δημόσιων συγκοινωνιών σε περιοχές όπου διαφορετικά δεν θα υπήρχε.
- Η ένωση λεωφορείων είναι αυτάρκης και τρέχει με αμοιβές μελών, διαφήμιση οχημάτων και κέρδος από τους ναύλους. Δεν βασίζεται σε εξωτερικές πηγές χρηματοδότησης όπως δάνεια ή επιχορηγήσεις.
- Τα δημόσια λεωφορεία συμβάλλουν στην επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας.
- Η δημιουργία μεγαλύτερου συνεταιρισμού, αποτελούμενου από 12 μεμονωμένες μη κερδοσκοπικές ενώσεις λεωφορείων, επιτυγχάνει καλύτερες συνθήκες για αγορά, συντήρηση, ασφάλιση, μάρκετινγκ και καύσιμα.

- Ο Σύνδεσμος Λεωφορείων Sauerland Hellweg έχει κεντρική διοίκηση, η οποία διαφορετικά συχνά δεν θα ήταν χρήσιμη για μεμονωμένους παρόχους.
- Η ένωση μεμονωμένων συλλόγων λεωφορείων δημιουργεί μια ευρύτερη περιοχή λειτουργίας.

### Μειονεκτήματα

- Το Sauerland Hellweg Bus Association εξαρτάται από τους χορηγούς και τα έσοδα από διαφημίσεις.
- Η ένωση εξαρτάται επίσης από τους εθελοντές οδηγούς.
- Υπάρχει η πιθανότητα να προκύψουν αντικρουόμενα συμφέροντα μεταξύ μεμονωμένων περιοχών.

### Αξιολόγηση

Ο σύλλογος λεωφορείων Sauerland Hellweg διευθύνεται από την τοπική κοινότητα και συνεπώς ενεργεί για τα συμφέροντα της τοπικής κοινότητας αντί για περιφερειακά ή εθνικά συμφέροντα, κάτι που μπορεί να συμβαίνει και με άλλους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς.

Η λειτουργία της επιχείρησης δεν βασίζεται σε εξωτερικές πηγές χρηματοδότησης. Η ένωση λεωφορείων είναι αυτόματη και τα έξοδα λειτουργίας και συντήρησης των λεωφορείων καλύπτονται από τα τέλη συνδρομής, τη διαφήμιση των οχημάτων και το εισόδημα των εισιτηρίων.

Ωστόσο, υπάρχουν μειονεκτήματα για τη χρηματοδότηση των λεωφορείων μέσω ενός συνεταιρισμού. Συγκεκριμένα, η ένωση λεωφορείων εξαρτάται από τα έσοδα από διαφημίσεις και τους χορηγούς, καθώς και από τους εθελοντές οδηγούς, συνεπώς η συνεχής λειτουργία των λεωφορείων κινδυνεύει να μειωθεί εάν χορηγηθούν χορηγίες και εθελοντές.

Τα μέλη επωφελούνται από τη χρήση των λεωφορείων και από τη λήψη ευνοϊκότερων συνθηκών χρήσης σε σύγκριση με τα μη μέλη του συνεταιρισμού. Οι υπηρεσίες πολιτών λεωφορείων συνδέονται συχνά με άλλες υπηρεσίες, για παράδειγμα, τα λεωφορεία χρησιμοποιούνται από εταιρείες για τη μεταφορά αγαθών ή δεμάτων σε ορισμένες περιοχές.

## Μελέτη περίπτωσης II: Συνεργατική Ενέργεια-Greenpeace Energy, Γερμανία

Οι ενεργειακοί συνεταιρισμοί έχουν γίνει όλο και πιο σημαντικοί τα τελευταία χρόνια. Μόνο στη Γερμανία υπάρχουν σχεδόν 1000 συνεταιρισμοί στον τομέα της ενέργειας. Με τη συμμετοχή τους σε ενεργειακούς συνεταιρισμούς, οι πολίτες έχουν την ευκαιρία να επενδύσουν σε περιφερειακά ενεργειακά έργα και να συμβάλουν στην επέκταση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και στην προστασία του κλίματος και να αποκτήσουν μακροπρόθεσμα πρόσβαση στην ενέργεια ανεξάρτητα από την αγορά.

Ο στόχος της Greenpeace Energy, με 24.000 συνεργατικά μέλη, είναι να συμβάλει στην προώθηση της ενεργειακής ανάκαμψης. Ο μακροπρόθεσμος στόχος είναι να παρέχει στους πελάτες μόνο αυτοπαραγωγή πράσινης ηλεκτρικής ενέργειας. Οι βουλευτές θα πρέπει να είναι σε θέση να αποκτούν την ενέργειά τους υπό ευνοϊκότερες συνθήκες, ανεξάρτητα από την αγορά ενέργειας. Στο πλαίσιο της φάσης επέκτασης, οι καταθέσεις και τα κέρδη επενδύονται στην επέκταση της ενεργειακής υποδομής των συνεταιρισμών. Ο συνεταιρισμός έχει ήδη δημιουργήσει μεγάλο αριθμό ηλιακών και αιολικών σταθμών και η παραγόμενη ενέργεια πωλείται στην αγορά. Ένα σημαντικό πλεονέκτημα είναι ότι τα μέλη μπορούν να αποφασίσουν για τον εαυτό τους πώς τα κέρδη που δημιουργούνται επανεπενδύονται.

### Ορισμένοι στόχοι

Ο κύριος στόχος της Greenpeace Energy είναι να συμβάλει στην προώθηση της μετάβασης προς ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

### Οφέλη

- Η Greenpeace Energy δεν βασίζεται σε χρηματοδοτικούς μηχανισμούς όπως οι τράπεζες και τα δάνεια, αλλά βασίζεται στα εισοδήματα και στα κέρδη.
- Ανεξάρτητα από τις εθνικές εταιρείες ενέργειας.
- Ανεξάρτητα από την παγκόσμια αγορά ενέργειας.
- Ανεξάρτητα από τις αυξανόμενες τιμές πετρελαίου και φυσικού αερίου.
- Για να χρησιμοποιήσει το «Greenpeace» στο όνομα της ένωσης, η Greenpeace Energy είναι υποχρεωμένη να ανταποκριθεί στα πράσινα ενεργειακά πρότυπα της Greenpeace.
- Η Greenpeace Energy δεσμεύεται με την κοινότητα, για να βοηθήσει στην επίτευξη τοπικών στόχων.
- Οι ενεργειακοί συνεταιρισμοί είναι αδιαπέρατοι από την αφερέγγυότητα. Οι τακτικοί έλεγχοι από μια συνεταιριστική ένωση παρέχουν υψηλό βαθμό ασφάλειας.

## Μειονεκτήματα

- Δεδομένου ότι υπάρχει μεγάλος αριθμός μελών, οι δημοκρατικές αποφάσεις δεν αντικατοπτρίζουν πάντα τα μεμονωμένα συμφέροντα όλων.
- Λόγω του μεγάλου μεγέθους, ο αρχικός χαρακτήρας ενός συνεταιρισμού μπορεί να χάσει κάπως.
- Κατά τη φάση επέκτασης, τα μέλη δεν πληρώνουν φθηνότερες τιμές ενέργειας από τους πελάτες των τακτικών εταιρειών ενέργειας.

## Αξιολόγηση

Το παράδειγμα της Greenpeace Energy δείχνει πώς ένας συνεταιρισμός μπορεί να λειτουργήσει με επιτυχία για να καλύψει τις ανάγκες των μελών του, δημιουργώντας αρκετά έσοδα για να διατηρήσει την πράσινη παροχή ενέργειας. Ο συνεταιρισμός βασίζεται στα κέρδη και τα τέλη συνδρομής. Είναι αυτοδύναμο και ανεξάρτητο από οποιεσδήποτε νομικές υποχρεώσεις, που σημαίνει ότι είναι ανεξάρτητο από την παγκόσμια αγορά ενέργειας και αυξανόμενες τιμές πετρελαίου και φυσικού αερίου και θέτει τα συμφέροντα της κοινότητας στην πρώτη γραμμή.

## Συνεταιρισμοί πολιτών και μικρές-μεσαίες πόλεις

### Σημασία για μικρές-μεσαίες πόλεις

- Οι συνεταιρισμοί πολιτών είναι κατάλληλοι για αστικές περιοχές SM και θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την υλοποίηση ποικίλων προγραμμάτων βιώσιμης κινητικότητας και μεταφοράς. Ωστόσο, η επιτυχής εφαρμογή θα εξαρτηθεί από το τοπικό πλαίσιο, όπως τα πολιτιστικά πρότυπα, το κοινωνικό κεφάλαιο και η εθνική και τοπική νομοθεσία.
- Η εφαρμογή ενός συνεταιρισμού πολιτών για ένα βιώσιμο πρόγραμμα μεταφορών και κινητικότητας, για παράδειγμα για μια υπηρεσία ανταλλαγής αυτοκινήτων ή ποδηλάτων, θα λειτουργήσει μόνο εάν υπάρχει επαρκής ζήτηση και υποστήριξη από μια τοπική κοινότητα για τέτοιες υπηρεσίες.
- Οι συνεταιρισμοί των πολιτών οδηγούνται από την κοινότητα και επομένως ενεργούν για τα συμφέροντα της τοπικής κοινότητας. Αυτό σημαίνει ότι οι πόλεις μεγέθους SM μπορούν να ενεργούν ανεξάρτητα από εξωτερικούς παράγοντες όπως οι τοπικές κυβερνήσεις.

### Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή

Τα επίσημα βήματα για τη σύσταση ενός συνεταιρισμού πολιτών έχουν ως εξής:

- Κρατήστε μια συνάντηση ιδρυτών. Πρέπει να εκλεγεί ένας ορισμένος αριθμός μελών, ένα εποπτικό συμβούλιο και ένα διοικητικό συμβούλιο.
- Απαιτείται ένας συνεργατικός ελεγκτικός σύλλογος για να είναι σε θέση να διεξάγει τον νόμιμο έλεγχο των ιδρυμάτων.
- Διεξάγετε μια έρευνα θεμελίωσης. Η έρευνα είναι μια αξιολόγηση της βιωσιμότητας του έργου και προϋπόθεση για την εγγραφή στο μητρώο των συνεταιρισμών.
- Εγγραφή στο Μητρώο Συνεταιρισμών.

Θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη τα εξής: Η



- εύρεση κατάλληλων συμβούλων που συμβάλλουν δωρεάν σε εμπειρογνωμοσύνη σε εθελοντική βάση θα μπορούσε να μειώσει την αρχική οικονομική επιβάρυνση των συνεταιριστικών ιδρυτικών μελών.
- Προετοιμάζει ένα έγγραφο αναφοράς βάσει των υφιστάμενων νομικών ρυθμίσεων που είναι αποδεκτό από όλα τα ιδρυτικά μέλη.

Οι τοπικές αρχές μπορούν να ενθαρρύνουν και να στηρίξουν τους συνεταιρισμούς των πολιτών μέσω:

- Να προωθούν ενεργά τους συνεταιρισμούς στους πολίτες τους ως ένα βιώσιμο και ελκυστικό επιχειρηματικό μοντέλο για βιώσιμες υπηρεσίες μεταφορών, μέσω της ανταλλαγής γνώσεων, των σεμιναρίων και της κατάρτισης.
- Βοηθώντας να βρεθεί ή να παρέχετε έναν μέντορα ή έναν σύμβουλο, ο οποίος μπορεί να αξιολογήσει την ιδέα, να βοηθήσει στην αντιμετώπιση πιθανών ζητημάτων και να αποδείξει συμβουλές στα ιδρυτικά μέλη ενός συνεταιρισμού.
- Βοήθεια με τον εντοπισμό πιθανών επιλογών χρηματοδότησης.
- Παροχή νομικής και συμβουλευτικής υποστήριξης, όπως βοήθεια στην ανάπτυξη ενός ισχυρού επιχειρηματικού σχεδίου, συμπεριλαμβανομένων αξιόπιστων οικονομικών λειτουργικών σχεδίων και προβλέψεων ταμειακών ροών.
- Παροχή οικονομικής υποστήριξης υπό μορφή επιχορηγήσεων και τοπικών φορολογικών ελαφρύνσεων.
- Παροχή χώρων και διευκολύνσεων στους βιώσιμους συνεταιρισμούς μετακίνησης και μεταφοράς δωρεάν ή με μειωμένο συντελεστή, π.χ. κράτηση χώρων στάθμευσης ή χώρων στάθμευσης για συνεταιριστικές υπηρεσίες ανταλλαγής αυτοκινήτων ή ποδηλάτων.

## Περίληψη

Δεδομένου ότι οι συνεταιρισμοί των πολιτών έχουν μακρά παράδοση σε τομείς όπως η γεωργία, η παραγωγή ενέργειας, η τράπεζα ή το λιανικό εμπόριο, αποτελούν ένα σχετικά νέο φαινόμενο που δεν χρησιμοποιείται ευρέως στον τομέα των μεταφορών. Ωστόσο, οι συνεταιρισμοί των πολιτών θα μπορούσαν επίσης να αποτελέσουν μια καλή μέθοδο για τη χρηματοδότηση έργων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας σε πόλεις της ΣΜ. Οι συνεταιρισμοί των πολιτών τείνουν να μην είναι κερδοσκοπικοί και επομένως θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση έργων που οι ιδιώτες επενδυτές μπορούν να αποφύγουν λόγω μη κερδοφόρων τους. Αρχίζουν επίσης και διοικούνται από μέλη που ανήκουν σε μια τοπική κοινότητα, πράγμα που σημαίνει ότι μια βιώσιμη υπηρεσία κινητικότητας που παρέχουν ανταποκρίνεται στις ανάγκες της κοινότητας.

## Περισσότερες πληροφορίες / Αναφορές / Σύνδεσμοι

### Χρήσιμοι σύνδεσμοι

**Συνεταιρισμοί - Στοιχεία και αριθμοί**

<https://ica.coop/en/whats-co-op/co-operative-facts-figures>

**Συνεταιρισμοί - Πλεονεκτήματα / Μειονεκτήματα**

<http://www.yourarticlelibrary.com/επιχείρηση/συνεταιρισμός/πλεονεκτήματα-και-μειονεκτήματα-της-συνεταιριστικής-κοινωνίας-συζήτηση/40799>

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή Μελέτη για την εφαρμογή συνεταιρισμών σε διάφορες χώρες της ΕΕ**

<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/10392/attachments/1/μεταφράσεις/el/παραδόσεις/μητρική>

**Σχετικά με την προώθηση συνεταιριστικών εταιρειών στην Ευρώπη (διατίθεται σε διάφορες γλώσσες)**

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52004DC0018&locale=en>

**Δικτυακός τόπος της Ένωσης Συνεταιρισμών Ευρώπης**

<https://coopseurope.coop/>

**Η Ευρωπαϊκή Συνεταιριστική Εταιρεία (SCE)**

[https://ec.europa.eu/growth/sectors/social-economy/cooperatives/european-cooperative-society\\_en](https://ec.europa.eu/growth/sectors/social-economy/cooperatives/european-cooperative-society_en)

Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των περιφερειών: για την προώθηση των συνεταιριστικών εταιρειών στην Ευρώπη - σε διάφορες γλώσσες

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex:32003R1435>

**Bürgerbusverbund Sauerland-Hellweg eG**

<http://www.buergerbusverbund-sauerland-hellweg.de/> Συνεργάτης

**Ενέργειας της Greenpeace**

<https://www.greenpeace-energy.de/genossenschaft.html>

## Αναφορές

Ηνωμένα Έθνη (2018) Μεταμορφώνοντας τον κόσμο μας: Μια συνεταιριστική σειρά 2030. Ανακτήθηκε από <https://www.un.org/development/desa/cooperatives/2018/03/08/transforming-our-world/> [προσπέλαση<sup>29</sup> Μαρ 2018].

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2004) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Προώθηση των συνεταιριστικών εταιρειών στην Ευρώπη. Ανακτήθηκε από: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=COM:2004:0018:FIN> [προσπέλαση<sup>29</sup> Μάρτιος 2018].

Διεθνής Συνεταιριστική Συμμαχία (2018) Ιστότοπος Διεθνούς Συνεταιριστικής Συμμαχίας. Ανακτήθηκε από <https://ica.coop/en/> [προσπέλαση<sup>29</sup> Μάρτη 2018].

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2018) Νόμος των γερμανικών συνεταιρισμών -

Genossenschaftsgesetz (GenG). Ανακτήθηκε από: <http://www.gesetze-im-internet.de/genG/> [Πρόσβαση στις 29 Μαρτίου 2018].

Ευρωπαϊκή Συνεταιριστική Εταιρεία (SCE) (2018) Επίσημη Ιστοσελίδα. Ανακτήθηκε από:

[https://ec.europa.eu/growth/sectors/social-economy/cooperatives/european-cooperative-society\\_en](https://ec.europa.eu/growth/sectors/social-economy/cooperatives/european-cooperative-society_en) [Πρόσβαση στις 29 Μαρτίου 2018].

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2009) Τελική μελέτη για την εφαρμογή του κανονισμού 1435/2003 για το καταστατικό της ευρωπαϊκής συνεταιριστικής εταιρείας (SCE). Ανακτήθηκε από:

<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/10392/attachments/1/translations/en/renditions/native> [Πρόσβαση στις 29 Μαρτίου 2018].

Cultivate.Coop (2018) Είδη Συνεταιρισμών. Ανακτήθηκε από:

[http://cultivate.coop/wiki/Types\\_of\\_Cooperatives](http://cultivate.coop/wiki/Types_of_Cooperatives) [Πρόσβαση στις 29 Μαρτίου 2018].

Genossenschaftsgründung (2018) Λεπτομέρειες και κατευθυντήρια γραμμή για τη σύσταση ενός συνεταιρισμού.

Ανακτήθηκε από το <https://genossenschaftsgruendung.de/wie-funktioniert-die-genossenschaft/#7>

## Παράρτημα Γ13 - Εμπορία εκπομπών αερίων (Emission Trading)

### Βασικά χαρακτηριστικά

- Η εμπορία εκπομπών αποτελεί μια προσέγγιση βασισμένη στην αγορά που χρησιμοποιείται για τον έλεγχο της ρύπανσης παρέχοντας οικονομικά κίνητρα για την επίτευξη μειώσεων των εκπομπών ρύπων (Stavins, 2001). Τα εθνικά ή περιφερειακά συστήματα εμπορίας άνθρακα λειτουργούν στην Ευρώπη, τις ΗΠΑ, το Τόκιο, τη Νέα Ζηλανδία και αλλού.
- Μια πίστωση άνθρακα (γνωστή και ως «άδεια εκπομπής», «αντιστάθμιση άνθρακα» ή «αποζημίωση») αποτελεί βασικό στοιχείο της εμπορίας εκπομπών. Είναι ένα χρηματοπιστωτικό μέσο που δίνει το δικαίωμα στον κάτοχο να εκπέμπει έναν τόνο διοξειδίου του άνθρακα. Αυτό περιλαμβάνει επίσης άλλα αέρια θερμοκηπίου με ισοδύναμο διοξειδίου του άνθρακα (tCO<sub>2</sub>e) ενός τόνου.
- Οι χώρες, οι πόλεις ή οι βιομηχανίες μπορούν να πωλούν αχρησιμοποίητες πιστώσεις άνθρακα σε άλλες χώρες, πόλεις ή βιομηχανίες για να αυξήσουν τα έσοδα για τη χρηματοδότηση έργων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας, καθώς και άλλων φιλικών προς το περιβάλλον έργων που αποσκοπούν στη μείωση των CO<sub>2</sub> εκπομπών και αερίων θερμοκηπίου.

### Σύντομη περιγραφή

Η εμπορία εκπομπών έχει τις ρίζες της στις οικονομικές θεωρίες, που διατυπώθηκαν για πρώτη φορά στη δεκαετία του 1960, οι οποίες επιδιώκουν να προσδώσουν κόστος παραγωγής στη ρύπανση. Η θεωρία θεώρησε ότι εάν η ρύπανση είχε τιμή, οι δυνάμεις της αγοράς θα αποθάρρυναν τελικά τις επιχειρήσεις από τη ρύπανση του περιβάλλοντος επειδή θα γινόταν λιγότερο αποδοτικό για αυτούς (Kill et al., 2010). Η εμπορία εκπομπών αποτελεί κεντρικό πυλώνα των προσπαθειών της ΕΕ να επιβραδύνει την αλλαγή του κλίματος και ενός μέσου πολιτικής επιλογής μεταξύ πολλών άλλων κυβερνήσεων. Το CO<sub>2</sub> <sub>ηε</sub> σύστημα εμπορίας εκπομπών ΕΕ (EU ETS) εισήχθη από την Ευρωπαϊκή Ένωση το 2005, ανεξάρτητα από τις προϋπάρχουσες διεθνείς συνθήκες όπως το πρωτόκολλο του Κιότο και η σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος (UNFCCC).

Δραστηριότητες και έργα που μειώνουν τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα ή διοξειδίου του άνθρακα από την ατμόσφαιρα (για παράδειγμα, μέσω της απορροφούν βιοποικιλότητας, της δέσμευσης του άνθρακα από την ατμόσφαιρα από τη βιολογική διαδικασία της φωτοσύνθεσης) δημιουργούν πιστώσεις άνθρακα που πωλούνται σε αγορές άνθρακα. Για παράδειγμα, μια εταιρεία που εκπέμπει 1.000 τόνους CO<sub>2</sub> ετησίως στο εργοστάσιό της, μπορεί να αγοράσει 1.000 μονάδες από μια εταιρεία που έχει ξεκινήσει μια νέα μονάδα βιοκαυσίμων που έχει εξακριβωθεί ότι αποσύρει 1.000 τόνους CO<sub>2</sub> από την ατμόσφαιρα (Green Investment Services, 2018).

### Χρονοδιάγραμμα

#### 1992 Η

σύμβαση πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές (UNFCCC) θεσπίστηκε με στόχο τον έλεγχο και τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και των αερίων του θερμοκηπίου.

#### 1997

Πραγματοποιήθηκε τροποποίηση στην UNFCCC, γνωστή ως «πρωτόκολλο του Κιότο», η οποία περιλαμβάνει τη δημιουργία μιας «αγοράς άνθρακα».

Σχεδόν 200 χώρες σε όλο τον κόσμο δεσμεύθηκαν να περιορίσουν ή να μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κυρίως μέσω εθνικών μέτρων. Προκειμένου να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι, το Πρωτόκολλο του Κιότο εισήγαγε τρεις μηχανισμούς που βασίζονται στην αγορά. Η υπόθεση ήταν ότι κάνοντας τις εκπομπές ένα περιουσιακό στοιχείο που μπορεί να αγοραστεί και να πωληθεί, η βιομηχανία και τα άτομα μπορούν να αρχίσουν να λαμβάνουν γνώση (Green Investment Services, 2018). Αυτοί οι μηχανισμοί είναι: Μηχανισμός

- **καθαράς ανάπτυξης (CDM)**
- **Κοινή εφαρμογή (JI)**
- **Η εμπορία εκπομπών (ET)**

Το Carbon τώρα παρακολουθείται και διαπραγματεύεται όπως και οποιοδήποτε άλλο εμπόρευμα. Αυτό είναι γνωστό ως «αγορά άνθρακα», αξίας περίπου 141 δισ. Δολαρίων από το 2010 (Green Investment Services, 2018). Οι εταιρείες και τα άτομα μπορούν να αντισταθμίσουν τις CO<sub>2</sub> τους εκπομπές αγοράζοντας πιστώσεις από εταιρείες και άτομα που μειώνουν ενεργά το CO<sub>2</sub> στην ατμόσφαιρα, καθιστώντας έτσι τις δραστηριότητές τους άνθρακα ουδέτερα (Green Investment Services 2018).

#### 1997-σήμερα

Η περίοδος αυτή έχει δει την εξέλιξη της αγοράς άνθρακα. Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα, η τιμολόγηση του άνθρακα εφαρμόζεται επί του παρόντος σε 38 χώρες. Περιλαμβάνουν φόρους άνθρακα, συστήματα εμπορίας εκπομπών (ETS) και πρόσθετες πολιτικές αναμένονται μέχρι το 2020. Για παράδειγμα, ένα νέο εθνικό σύστημα εμπορίας εκπομπών για την Κίνα.

Έχουν προκύψει πρόσθετα χρηματοδοτικά μέσα για το κλίμα, όπως το Ταμείο Καθαρής Τεχνολογίας (CTF), η Παγκόσμια Διευκόλυνση για το Περιβάλλον (GEF), η Διεθνής Πρωτοβουλία για το Κλίμα (IKI), ο Κοινός Μηχανισμός Πιστοποίησης (JCM) ) και το Σκανδιναβικό Ταμείο Ανάπτυξης (NDF).

Το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ, το μεγαλύτερο σύστημα κατανομής δικαιωμάτων εκπομπών στον κόσμο, δημιουργήθηκε το 2005, ρυθμίζοντας περίπου το ήμισυ των CO<sub>2</sub> της ΕΕ<sub>2</sub> εκπομπών. Τα ανώτατα όρια για το 2020 είναι 21% χαμηλότερα από τις εκπομπές του 2005.

#### Στις αρχές του 2015 δημιουργήθηκε

η διαδικασία του Παρισιού για την Κινητικότητα και το Κλίμα (PPMC). Η PPMC είναι μια ανοιχτή και χωρίς αποκλεισμούς πλατφόρμα που καλεί ενεργά όλους τους οργανισμούς και τις πρωτοβουλίες που υποστηρίζουν την αποτελεσματική δράση για τις μεταφορές και την κλιματική αλλαγή να συμμετάσχουν στη διαδικασία. Το PPMC δημιουργήθηκε για να ενισχύσει τη φωνή της κοινότητας βιώσιμων μεταφορών στη διαδικασία της UNFCCC, ιδίως ενόψει της προσεχούς Διάσκεψης των Συμβαλλομένων Μερών (COP21) στο Παρίσι.

#### Δεκέμβριος 2015

Σε μια διάσκεψη του ΟΗΕ στο Παρίσι, οι χώρες συμφώνησαν σε ένα νέο πλαίσιο διεθνούς συνεργασίας για την αλλαγή του κλίματος, γνωστή ως «συμφωνία του Παρισιού». Οι δεσμεύσεις μείωσης των εκπομπών της συμφωνίας του Παρισιού είναι μη δεσμευτικές και δεν αποτελούν συνθήκη. Οι δεσμεύσεις ανά χώρα είναι εντελώς προαιρετικές, με βάση τις εθνικές συνθήκες. Κάθε χώρα αποφασίζει από μόνη της τι σκοπεύει να κάνει. Η συμφωνία των Παρισίων τίθεται σε ισχύ στις 4 Νοεμβρίου 2016.

## Ελκυστικότητα της εμπορίας εκπομπών

Η ελκυστικότητα της εμπορίας εκπομπών είναι το γεγονός ότι υπάρχει κρυμμένη και ανεξερεύνητη δυνατότητα εκ μέρους των πόλεων να παράγει έσοδα μέσω της εμπορίας εκπομπών προκειμένου να υποστηριχθούν σημαντικές επενδύσεις που απαιτούνται για βιώσιμες μεταφορές και κινητικότητας.

Τα ακόλουθα στοιχεία υποστηρίζουν τη δυνατότητα των πόλεων να χρησιμοποιούν την εμπορία εκπομπών ως μηχανισμό χρηματοδότησης:

- Για τον εκσυγχρονισμό του τομέα της ηλεκτρικής ενέργειας, η Βουλγαρία, η Κύπρος, η Τσεχική Δημοκρατία, η Εσθονία, η Ουγγαρία, η Λιθουανία, η Πολωνία και η Ρουμανία έχουν κάνει χρήση του άρθρου 10γ του ΣΕΔΕ της ΕΕ που επιτρέπει τη χορήγηση δωρεάν πιστώσεων άνθρακα στους παραγωγούς ηλεκτρικής ενέργειας έως το 2019. Ωστόσο, σε αντίθεση με τη χορήγηση δωρεάν δικαιωμάτων, οι 8 ενδιαφερόμενες χώρες πρέπει να υποβάλουν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ένα εθνικό επενδυτικό σχέδιο το οποίο θα καθορίζει τις επενδύσεις που θα πραγματοποιηθούν από την Επιτροπή οι παραλήπτες των πιστώσεων δωρεάν άνθρακα, στην αναβάθμιση της υποδομής τους ώστε να συμπεριλάβουν καθαρές τεχνολογίες και διαφοροποίηση του ενεργειακού τους συνδυασμού και πηγών. Γενικά, ένα μεγάλο ποσοστό (90% το 2015) των εγκαταστάσεων που λειτουργούν και καλύπτονται από το ΣΕΔΕ της ΕΕ λαμβάνουν πιστώσεις άνθρακα δωρεάν είτε μέσω αυτού του ειδικού άρθρου ή του άρθρου 10α (CL και δωρεάν κατανομή). Ειδικά, οι βιομηχανίες υψηλής έντασης ενέργειας έλαβαν έσοδα ύψους 4,5 δισεκατομμυρίων ευρώ με τη μορφή δωρεάν αδειών (η αξία των αδειών άνθρακα που χρησιμοποιήθηκαν για συμμόρφωση, αλλά δεν δόθηκε δωρεάν, ήταν περίπου 4 δισεκατομμύρια ευρώ).
- Σύμφωνα με το think tank Sandbag, υπάρχει ένας κατάλογος εταιρειών κυρίως στους τομείς του χάλυβα, του τσιμέντου, του χημικού, του κεραμικού και του χαρτιού, οι οποίοι, λόγω του συνδυασμού της αρχικής υπερβολικής κατανομής από τις εθνικές κυβερνήσεις και της οικονομικής ύφεσης, έχουν πλεόνασμα πιστώσεων άνθρακα (Sandbag, 2018).
- Το ποσό των δικαιωμάτων εκπομπής άνθρακα που δημοπρατήθηκαν από τα κράτη μέλη το 2013 ανερχόταν σε 808 εκατομμύρια, ενώ η βιομηχανία έλαβε δωρεάν κατανομή ύψους 995 εκατομμυρίων αδειών. Με τη μέση τιμή άνθρακα, τα έσοδα των κρατών μελών ήταν περίπου 3,6 δισ. Ευρώ και αναμένεται να αυξηθούν με τις τιμές των αδειών.

Οι τοπικές αρχές σε πόλεις μικρού μεγέθους μπορούν να παράσχουν κίνητρα σε αυτούς τους κλάδους να πουλήσουν τις ποσοστώσεις άνθρακα και να επενδύσουν σε έργα τοπικής βιώσιμης μεταφοράς. Υπάρχουν επίσης περιπτώσεις στις οποίες οι τοπικές αρχές έχουν μερίδια ή διαθέτουν κάποιες από αυτές τις εγκαταστάσεις παραγωγής άνθρακα (όπως εργοστάσια ή σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας), διευκολύνοντας την πρόσβαση στα έσοδα μέσω της εμπορίας εκπομπών.

## Προκλήσεις και κίνδυνοι

Οι τοπικές αρχές στις πόλεις ενδέχεται να διστάζουν να χρησιμοποιήσουν το εμπόριο εκπομπών για τη χρηματοδότηση έργων μεταφορών, λόγω των ακόλουθων προκλήσεων και κινδύνων:

- Είναι ένας πολύπλοκος μηχανισμός που αλλάζει διαχρονικά λόγω των συμβάσεων για την κλιματική αλλαγή, την κατάσταση της αγοράς και άλλες παραμέτρους. Επομένως, δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως συνεχής ροή εσόδων.
- Παρόλο που οι τοπικές κυβερνήσεις διαθέτουν στρατηγικές, σχέδια και μέτρα στον τομέα των μεταφορών για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στις πόλεις (για παράδειγμα, εάν το πλαίσιο των εθελοντικών συμφωνιών τους είναι μέσω του Συμφώνου των Δημάρχων), η αγορά και πώληση ποσοστώσεων άνθρακα για τις χώρες πραγματοποιείται σε εθνικό επίπεδο. Συνεπώς, υπάρχει έντονη εξάρτηση από την πολιτική βούληση που μπορεί να αποθαρρύνει τις τοπικές αρχές να χρηματοδοτούν έργα μέσω εμπορίας εκπομπών.

- Πολλές τοπικές αρχές σε πόλεις μεγέθους SM διαθέτουν περιορισμένη θεσμική ικανότητα (π.χ. ανθρώπινοι πόροι και τεχνική εμπειρογνωμοσύνη στον τομέα της εμπορίας εκπομπών), γεγονός που θα μπορούσε να τους προκαλέσει δυσκολίες στον εντοπισμό βιώσιμων επιλογών έργων και στην ανάπτυξη και παρακολούθησή τους.
- Τα νομοθετικά πλαίσια που θεσπίζουν και ρυθμίζουν τις αγορές άνθρακα δεν έχουν σχεδιαστεί με σχέδια για τα αστικά κέντρα.
- Πιθανή επικαλυπτόμενη δικαιοδοσία των πηγών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG).
- Υψηλό κόστος συναλλαγών λόγω μεγάλων χρονικών πλαισίων.
- Ο κίνδυνος υποπρογραμμαμάτων που έχουν υποβιβαστεί λόγω της μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και ο τελικός όγκος των πιστώσεων άνθρακα (Clapp et al., 2011).

Αυτές οι προκλήσεις θα μπορούσαν να δημιουργήσουν σοβαρά εμπόδια για τις πόλεις, ιδίως λόγω των περιορισμένων οικονομικών πόρων και των γνώσεων εργασίας για τις αγορές άνθρακα εντός των αρχών της πόλης. Ωστόσο, οι πόλεις μπορούν να χρησιμοποιήσουν την υποστήριξη εμπειρογνομώνων (είτε από την κεντρική κυβέρνηση είτε από ιδιωτικές εταιρείες) στην αγορά άνθρακα για να ανταλλάξουν τις πιστώσεις τους με άνθρακα και να δημιουργήσουν έσοδα για την υλοποίηση βιώσιμων έργων μεταφορών και κινητικότητας.

## Ιστορικό

Τα έσοδα που παράγονται μέσω της εμπορίας εκπομπών δεν αποτελούν κοινό μηχανισμό χρηματοδότησης για βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας, ειδικά σε πόλεις μικρού μεγέθους (Clapp et al., 2011). Παρά το γεγονός ότι ο τομέας των μεταφορών αντιπροσωπεύει περίπου το ένα τέταρτο των παγκόσμιων εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που σχετίζονται με την ενέργεια, μόνο οι μικρές ποσότητες συνολικών επενδύσεων που πραγματοποιούνται με τη χρήση μέσων χρηματοδότησης του κλίματος (CFI), όπως η εμπορία εκπομπών, μεταφέρονται. Επί του παρόντος, σχεδόν 140 χώρες δεν έχουν ακόμα έργα μεταφορών που χρηματοδοτούνται από οποιοδήποτε από τα σημαντικότερα Πρωτοδικεία.

Ωστόσο, υπάρχουν στοιχεία που υποδεικνύουν ότι η χρήση των εσόδων που παράγονται μέσω της εμπορίας εκπομπών για τη χρηματοδότηση σχεδίων στον τομέα των μεταφορών και των σχετικών με την κινητικότητα σχεδίων γίνεται όλο και πιο κοινή. Τα στοιχεία στη βάση δεδομένων SLoCaT για τη συνεργασία για τη χρηματοδότηση των μεταφορών στο κλίμα, που περιέχει πληροφορίες για 277 έργα μεταφορών που καλύπτουν το χρονικό διάστημα από το 1992 έως το 2016, δείχνουν ότι πάνω από 3 δισεκατομμύρια δολάρια επενδύσεων επικεντρώνονται στις μεταφορές από τα CFIs (PPMC, 2018). Επιπλέον, ένας αυξανόμενος αριθμός χωρών εφαρμόζει κλίμα για τη χρηματοδότηση έργων βιώσιμων μεταφορών (PPMC, 2018). Σε σύγκριση με τον Μάιο του 2015, ο αριθμός των χωρών που χρησιμοποιούν τους Πρωτοβάθμιους Πρωτοπόρους για τις μεταφορές αυξήθηκε από 50 σε 62.

Είναι αναμφισβήτητο ότι πρέπει να αυξηθεί η πρόσβαση στα έσοδα που προκύπτουν από την εμπορία εκπομπών στον τομέα των μεταφορών για την επίτευξη της μετασχηματιστικής αλλαγής που απαιτείται επόμενες δεκαετίες. Ωστόσο, η πρόσβαση σε αυτά τα έσοδα εξακολουθεί να είναι δυνατή για πόλεις μεγέθους SM και υπάρχουν βήματα που μπορούν να γίνουν για να καταστεί πιο εύκολη η χρηματοδότηση αυτού του είδους.

## Μελέτη περίπτωσης I: Τραμ για την εξοικονόμηση ενέργειας στο Ταλίν, Εσθονία

Το 2011, η κυβέρνηση της Εσθονίας αποφάσισε να πωλήσει τις μη χρησιμοποιημένες πιστώσεις άνθρακα στην Ισπανία. Σύμφωνα με το Σχέδιο Πράσινων Επενδύσεων της χώρας, το οποίο απαιτεί

την επανεπένδυση των εσόδων σε φιλικά προς το περιβάλλον έργα που αποσκοπούν στη μείωση των CO<sub>2</sub> εκπομπών και αερίων θερμοκηπίου, τα έσοδα από τη συναλλαγή χρησιμοποιούνται για την ανάπτυξη φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μαζικής μεταφοράς. Ένα παράδειγμα αυτού είναι η επένδυση σε νέα ενεργειακά αποδοτικά τραμ για την πρωτεύουσα της Εσθονίας, Ταλίν.

## Τεχνικές προδιαγραφές

€ 45 εκατ. Από την πώληση ποσοτώσεων άνθρακα στην Ισπανία επενδύθηκαν στην προμήθεια νέων τραμ. Τα τραμ χρησιμοποιούν την πιο σύγχρονη τεχνολογία για την επίτευξη ενεργειακής απόδοσης, όπως τα συστήματα αναζωογόνησης, τα συστήματα εξοικονόμησης ενέργειας και τα καλύτερα μονωτικά υλικά. Το νέο τροχαίο υλικό χρησιμοποιεί την ισχύ πιο αποτελεσματικά λόγω της μεγαλύτερης χωρητικότητας των επιβατών. Δεκαπέντε νέα τραμ αγοράστηκαν και αυτά αντικατέστησαν τα παλαιά τραμ στην γραμμή του Ταλίν της πόλης του τραμ αριθ. 4., το οποίο αναβαθμίστηκε για να φιλοξενήσει τα νέα τραμ. Οι αναβαθμίσεις χρηματοδοτήθηκαν χωριστά, μέσω του Ταμείου Συνοχής.

## Αναφερόμενοι στόχοι

Το 2009, το Ταλίν συμμετείχε στο Σύμφωνο των Δημάρχων και το Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια του Ταλίν 2011-2021 (SEAP) δημιουργήθηκε για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που συνδέονται με το Σύμφωνο. Ο στόχος του SEAP είναι να μειωθούν οι εκπομπές CO<sub>2</sub> στο Ταλίν κατά 20% έως το 2021. Η αγορά τραμ αποφασίστηκε στο πλαίσιο της δράσης για την αειφόρο ενέργεια στο Ταλίν ως έργο μετριασμού.

## Οφέλη

- Ως αποτέλεσμα του προγραμματισμένου έργου, οι δημόσιες συγκοινωνίες του Ταλίν παρουσίασαν σημαντική βελτίωση.
- Η βελτίωση της ποιότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς αναμένεται να συμβάλει στην αύξηση της υπόσχεσης στις δημόσιες συγκοινωνίες και στη μείωση του αριθμού των αυτοκινήτων στην πόλη του Ταλίν, γεγονός που με τη σειρά του θα μειώσει τη συγκέντρωση της ρύπανσης στο κέντρο της πόλης.

## Μειονεκτήματα

- Η πώληση πιστώσεων άνθρακα στο Ταλίν πραγματοποιήθηκε σε επίπεδο κεντρικής κυβέρνησης και όχι σε επίπεδο πόλεων. Αυτή είναι η συνηθισμένη περίπτωση, δεδομένου ότι οι ίδιες οι πόλεις δεν διαθέτουν άδειες άνθρακα και δεν διαθέτουν τους πόρους και την τεχνογνωσία για την εμπορία πιστώσεων μέσω των διαθέσιμων συστημάτων διαπραγμάτευσης.

## Αξιολόγηση

Η χρήση πιστώσεων άνθρακα για τη χρηματοδότηση βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας αποδείχτηκε επιτυχής στο Ταλίν και βοήθησε την πόλη να καταστήσει τις μεταφορές πιο βιώσιμες. Ωστόσο, καθώς η πώληση των πιστώσεων άνθρακα πραγματοποιήθηκε σε εθνικό επίπεδο, ενδέχεται να είναι δύσκολο για τις τοπικές αρχές σε πόλεις μεγέθους SM να το επαναλάβουν. Ως εκ τούτου, οι Τοπικές Αρχές πρέπει να συνεργαστούν με την κεντρική κυβέρνηση για να επωφεληθούν από αυτόν τον μηχανισμό χρηματοδότησης. Βήματα για το πώς μπορείτε να το κάνετε αυτό μπορείτε να βρείτε στην επόμενη ενότητα.

## Οι εμπορικές συναλλαγές εκπομπών ρύπων και οι μικρές-μεσαίες πόλεις

### Σημασία με τις μικρές-μεσαίες πόλεις

Οι πόλεις αυτές συνήθως στερούνται τους πόρους και την απαραίτητη τεχνογνωσία για την εμπορία των ίδιων των πιστώσεων άνθρακα. Ωστόσο, υπάρχει ένας σημαντικός αριθμός βιομηχανιών που διαθέτουν πιστώσεις άνθρακα και υποχρεούνται να τις χρησιμοποιούν σε δραστηριότητες και σχέδια που αποσκοπούν στη μείωση των CO<sub>2</sub> εκπομπών και αερίων θερμοκηπίου. Επιπλέον, οι κεντρικές κυβερνήσεις που ρυθμίζουν τις άδειες άνθρακα της χώρας ενδέχεται να κληθούν να επενδύσουν σε τοπικά έργα μεταφορών, ειδικά εάν υπάρχουν οφέλη σε εθνικό επίπεδο. Επομένως, αν μια πόλη μεγέθους SM αναπτύξει ένα σταθερό σύνολο κινήτρων, μπορεί να προσελκύσει τα έσοδα από αυτές τις πηγές για τη χρηματοδότηση τοπικών έργων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας.

## Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή

τοπικών αρχών στις μικρές-μεσαίες πόλεις πρέπει να ακολουθήσουν τα ακόλουθα βήματα για να προσεγγίσουν την εμπορία εκπομπών ως μηχανισμό χρηματοδότησης για βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας.

1. Υποστήριξη της εγγύησης από την κεντρική / εθνική κυβέρνηση
  - Μάθετε εάν υπάρχει πολιτική βούληση για τη χρηματοδότηση έργων μεταφορών και κινητικότητας σε πόλεις μικρού μεγέθους.
  - Μάθετε εάν η κεντρική κυβέρνηση ή οι βιομηχανίες ηλεκτροπαραγωγής παράγουν έσοδα από την εμπορία εκπομπών. Εάν ναι, μάθετε πού επενδύουν αυτήν τη στιγμή και εάν υπάρχουν επιλογές για να υποβάλετε αίτηση για τη χρηματοδότηση αυτή.
  - Μάθετε εάν η κεντρική κυβέρνηση μπορεί να παράσχει εμπειρογνωμοσύνη σχετικά με τη χρήση εσόδων από την εμπορία εκπομπών για τοπικά έργα. Αν ναι, χρησιμοποιήστε αυτό.
2. Διερεύνηση πιθανών πηγών πιστώσεων άνθρακα
  - Αναζητήστε εάν οι βιομηχανίες και οι μονάδες παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στην περιοχή της πόλης συμμετέχουν στην αγορά εμπορίας εκπομπών και διαθέτουν διαθέσιμες πιστώσεις άνθρακα. Μάθετε εάν έχουν σχέδια για μελλοντικές επενδύσεις στις εγκαταστάσεις τους και εάν είναι πρόθυμοι να συζητήσουν μια επένδυση μέσα στην πόλη μέσω της πώλησης των πιστώσεων άνθρακα.
  - Μάθετε αν υπάρχουν άλλες πηγές πιστώσεων άνθρακα.
3. Δημιουργία κινήτρων
  - Ορισμένες βιομηχανίες παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας ενδέχεται να έχουν ήδη θεσπίσει ένα σχέδιο εταιρικής κοινωνικής ευθύνης που επικεντρώνεται σε τομείς όπως το περιβάλλον και η υποστήριξη υποδομών. Εντούτοις, πρέπει να αναπτυχθεί μια σταθερή δέσμη κινήτρων για να προσελκύσουν εταιρικές σχέσεις με τις μικρές-μεσαίες πόλεις για να ανταλλάξουν τις πιστώσεις τους με άνθρακα και να επενδύσουν σε προγράμματα βιώσιμης κινητικότητας.
  - Θα πρέπει να αναπτυχθούν κίνητρα για την κεντρική / εθνική κυβέρνηση προκειμένου να επενδύσουν τα έσοδα από την πώληση πιστώσεων άνθρακα σε έργα μεταφορών στην πόλη.
4. Απασχολούν ειδικούς στην εμπορία εκπομπών
  - Οι μηχανισμοί είναι πολύ περίπλοκοι και πιθανότατα θα απαιτηθεί εξωτερική στήριξη για να διερευνηθεί κατά πόσον η εμπορία εκπομπών αποτελεί έναν βιώσιμο και οικονομικά αποδοτικό μηχανισμό για τη χρηματοδότηση έργων μεταφορών στην πόλη.
5. Σχεδιάστε το έργο
  - Βρείτε ένα κατάλληλο έργο για την πόλη.
  - Εφαρμογή ανάλυσης κόστους-οφέλους.



- Ενεργοποιήστε τον ιδιωτικό τομέα για να ελαχιστοποιήσετε τον οικονομικό κίνδυνο.
- Εξετάστε τα οφέλη του δυνητικού έργου μεταφορών, δηλαδή τα οφέλη για την πόλη, τους πολίτες της και τους τοπικούς ενδιαφερόμενους, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος υποεκτέλεσης των έργων.

## Περίληψη

Αν και η εμπορία εκπομπών δεν αποτελεί ευρέως χρησιμοποιούμενη μέθοδο χρηματοδότησης για τα έργα αστικών μεταφορών, παρουσιάζει έναν καινοτόμο τρόπο για τις πόλεις να ξεπεράσουν τα οικονομικά εμπόδια. Υπάρχει μια τάση προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης φιλικών προς την πόλη αγορών άνθρακα που ελπίζουμε ότι θα εξαλείψουν τους πολύπλοκους μηχανισμούς που συνδέονται με την εμπορία εκπομπών και θα επιτρέψουν στις αρχές της πόλης των πόλεων να αξιοποιήσουν τις κρυφές δυνατότητες αυτού του μηχανισμού.

## Further information / references / links

### Χρήσιμοι σύνδεσμοι

#### Carbon Market Watch

<http://carbonmarketwatch.org>

<http://carbonmarketwatch.org/category/additionality-and-baselines/aau-surplus/>

#### Carbon Pulse

<https://carbon-pulse.com/13339/>

#### Κέντρο λύσεων για το κλίμα και την ενέργεια

<https://www.c2es.org/newsroom/articles/whats-ahead-for-carbon-markets-after-cop-21>

#### Κλιματική αλλαγή σοφία

<http://www.climate-change-wisdom.com/carbon-finance.html>

#### Ενέργεια για το κλίμα της ΕΚ

[https://ec.europa.eu/clima/policies/transport\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en)

[https://ec.europa.eu/clima/policies/ets\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/ets_en)

#### Κινητικότητα και μεταφορά της ΕΚ

[https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard\\_en](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard_en)

#### Αγορά οικοσυστημάτων

<http://www.ecosystemmarketplace.com/articles/building-on-paris-countries-assemble-the-carbon-markets-of-tomorrow/>

#### Ενέργεια Οικολογία Οικονομία

<http://3e-news.net/en/ecology/estonia-to-sell-spain-45-mln-euros-of-carbon-credits-9191>

#### Πράσινο Κλιματικό Ταμείο

<http://www.greenclimate.fund>

#### Green Investment Services

<http://www.greeninvestmentservices.com/carbon-offsets/how-it-works>

<http://www.greeninvestmentservices.com/carbon-offsets/types-of-projects>

### **Διεθνής Οργανισμός Εμπορίας Εκπομπών**

<http://www.ieta.org/kyototoparis>

### **Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών**

<https://www.itf-oecd.org/>

### **Διαδικασία του Παρισιού για την κινητικότητα και το κλίμα**

<http://www.ppmc-transport.org>

<http://www.ppmc-transport.org/slocat-climate-finance-transport-database/>

### **Εταιρική σχέση για βιώσιμες μεταφορές χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (SLoCat)**

<http://www.slocat.net>

[http://slocat.net/sites/default/files/u10/policy\\_brief\\_executive\\_summary.pdf](http://slocat.net/sites/default/files/u10/policy_brief_executive_summary.pdf)

### **Νότιο Πόλο**

<https://www.southpole.com/search?q=transport%20project>

### **Το Γραφείο REDD**

<http://theredddesk.org/markets-standards/joint-implementation-ji-kyot-protocol>

### **Έργο TRANSFER**

<http://transferproject.org/expertgroup/expert-group-on-climate-finance-for-sustainable-μεταφορά>

[http://transferproject.org/wp-content/uploads/2017/04/GIZ-Climate-Finance-Report\\_Final\\_newpic.compressed-2.pdf](http://transferproject.org/wp-content/uploads/2017/04/GIZ-Climate-Finance-Report_Final_newpic.compressed-2.pdf)

### **Ινστιτούτο Παγκόσμιων Πόρων**

[http://www.wri.org/blog/2014/09/τομέας\\_μεταφορών-κλειδί-κλείσιμο-κόσμος%Ε2%80%99s-χάσμα\\_εκπομπών](http://www.wri.org/blog/2014/09/τομέας_μεταφορών-κλειδί-κλείσιμο-κόσμος%Ε2%80%99s-χάσμα_εκπομπών)

<http://www.wri.org/blog/2013/12/7-ways-attract-and-use-climate-finance-transport>

### **Παγκόσμια Τράπεζα**

[http://www.worldbank.org/en/θέμα/μεταφοράς/σύνομη/πάνω-κλίμα-finance-για-βιώσιμων\\_μεταφορών](http://www.worldbank.org/en/θέμα/μεταφοράς/σύνομη/πάνω-κλίμα-finance-για-βιώσιμων_μεταφορών)

## **Γλωσσάριο**

**μονάδων AAU:** Assigned Ποσό Μονάδες

**παραρτήματος Β του πρωτοκόλλου του Κιότο:** μια χώρα με μείωση των εκπομπών ή δέσμευση περιορισμού

**Φέροντας την πρωτοβουλία Gap:** μια προσπάθεια πολλών ενδιαφερομένων να συνδέσει την παγκόσμια αλλαγή του κλίματος και τις χερσαίες μεταφορές

**BRT:** Rapid Transit

**Αποτύπωμα άνθρακα:** Το αποτύπωμα άνθρακα είναι το σύνολο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG) που προκαλούνται από έναν οργανισμό, ένα γεγονός ή ένα προϊόν. Για την απλούστευση της αναφοράς, εκφράζεται συχνά σε όρους εκπομπής διοξειδίου του άνθρακα ή ισοδύναμου του με άλλες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου.

**Αντιστάθμιση άνθρακα:** Οι αντισταθμίσεις του άνθρακα είναι το «νόμισμα» για αντιστάθμιση. Μετρούνται ποσοτικά σε μετρικό τόνο μειώσεων CO<sub>2</sub>e, δηλαδή μία αντιστάθμιση άνθρακα ισούται με ένα τόνο μειώσεων εκπομπών που πραγματοποιούνται μέσω επιλεγμένων και ελεγχόμενων έργων

άνθρακα. Οι αντισταθμίσεις του άνθρακα μπορούν να αγοραστούν σε εθελοντική βάση ή να πληρούν τις κανονιστικές απαιτήσεις.

**Σχέδιο αντιστάθμισης άνθρακα:** Έργο που ελέγχεται από τρίτους και χρησιμοποιεί αποδεδειγμένες καθαρές τεχνολογίες, όπως η υδροηλεκτρική ενέργεια, η αιολική ενέργεια και η δέσμευση μεθανίου, για τη δημιουργία αντισταθμίσεων άνθρακα.

**CDM: Μηχανισμός Καθαρής Ανάπτυξης**

**CER:** Πιστοποιημένη μείωση εκπομπών (πίστωση διοξειδίου του άνθρακα που δημιουργείται από ένα έργο CDM.) Ένα CER αντιστοιχεί σε ένα τόνο μειώσεων εκπομπών CO<sub>2</sub>e.)

**CFI:** Κλιματικά χρηματοδοτικά μέσα

**CO<sub>2</sub>e:** Ισοδύναμο διοξειδίου του άνθρακα (Η μονάδα μέτρησης που χρησιμοποιείται για τη σύγκριση . η σχετική επίδραση των διαφόρων αερίων του θερμοκηπίου κλιματική η ποσότητα ισοδύναμου CO<sub>2</sub> για κάθε αέριο του θερμοκηπίου είναι η ποσότητα διοξειδίου του άνθρακα που θα παράγει το ισοδύναμο δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη)

**COP21:** συνεδρίασης 21 της Διάσκεψης των μερών της UNFCCC

**CTF:** Ταμείο Καθαρής Τεχνολογίας

**ECX:** Ευρωπαϊκό Χρηματιστήριο Κλίματος (επί του παρόντος η μεγαλύτερη αγορά εκπομπών του κόσμου)

**ΣΕΔΕ της ΕΕ:** Σύστημα Εμπορίας εκπομπών της ΕΕ (ξεκίνησε το 2005)

**οι ERU:** μονάδες μείωσης των εκπομπών

**αερίων του θερμοκηπίου** αερίων του

**INDCsθερμοκηπίου:** Προβλεπόμενη εθνικά καθορισμένες Συνεισφορές

**ITF:** Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών

**JI:** Κοινό πρωτόκολλο του Κιότο Η υλοποίηση είναι ένας μηχανισμός που βασίζεται σε έργα όπως ο CDM, αλλά ορισμένα από τα λογιστικά συστήματα είναι διαφορετικά, επειδή τα έργα JI είναι ενσωματωμένα μέσα χώρες που έχουν δεσμεύσεις μείωσης εκπομπών στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου του Κιότο (<http://thereddesk.org/markets-standards/joint-implementation-ji-kyot-protocol>)

**NAMAs:** Εθνικά κατάλληλες δράσεις μετριασμού

**NDCs:** Εθνικά καθορισμένες εισφορές

**ΟΟΣΑ:** - συνεργασία και ανάπτυξη

**ODI:** Ινστιτούτο Υπερπόντιας Ανάπτυξης

**PPMC:** Διαδικασία Παρισίου για την Κινητικότητα και το Κλίμα (εικονική πλατφόρμα)

**SLoCaTΑνταγωνιστικές:** Εταιρική Σχέση για Αειφόρες, ΧαμηλέςΜεταφορές (μια εταιρική σχέση με περισσότερους από 90 οργανισμούς που εκπροσωπούν οργανισμούς του ΟΗΕ, πολυμερείς και Διμερείς Οργανισμούς Ανάπτυξης , ΜΚΟ και Ιδρύματα, Academe και τον Επιχειρηματικό Τομέα).

**TOD:** Ανάπτυξη προσανατολισμένη στη διαμετακόμιση (στρατηγική σχεδιασμού που υποστηρίζει οικιστικές και εμπορικές περιοχές μικτής χρήσης, πρόσβαση σε δημόσιες συγκοινωνίες και μια σειρά επιλογών κινητικότητας όπως ποδηλασία και πεζοπορία, προκειμένου να δημιουργηθούν βιώσιμες πόλεις προσανατολισμένες στον άνθρωπο).

**UNFCCC** Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για την Κλιματική Αλλαγή

**VER:** Verified μείωσης των εκπομπών (. Πίστωση άνθρακα που δημιουργείται από ένα έργο που έχει επιβεβαιώσει εκτός του Πρωτοκόλλου του Κιότο Ένα VER αντιστοιχεί σε έναν τόνο των μειώσεων των εκπομπών CO<sub>2</sub>e.)

**Εθελοντική αγοράς διοξειδίου του άνθρακα:** Το τμήμα της αγοράς άνθρακα για συναλλαγές αντιστάθμισης του άνθρακα εκτός των κανονιστικών καθεστώτων που σχετίζονται με την κυβέρνηση, δηλαδή αντισταθμίσεις που αγοράζονται από οργανισμούς που επιθυμούν να αντισταθμίσουν τον άνθρακα τους σε εθελοντική βάση.

## Παραπομπές

Stavins, RN (2001). Εμπειρία με όργανα περιβαλλοντικής πολιτικής που βασίζονται στην αγορά. *Έγγραφο συζήτησης 01-58*. Ανακτήθηκε από: <http://www.rff.org/files/sharepoint/WorkImages/Download/RFF-DP-01-58.pdf> [Εγινε πρόσβαση στις 6 Μαρτίου 2018].

Kill, Ozinga, Pavett και Wainwright (2010). *Trading Carbon: Πώς λειτουργεί και γιατί είναι αμφιλεγόμενο*. Ανακτήθηκε από: [www.fern.org/tradingcarbo](http://www.fern.org/tradingcarbo) [Πρόσβαση στις 6 Μαρτίου 2018].

Πράσινες επενδυτικές υπηρεσίες (2018). *Πως δουλεύει*. Ανακτήθηκε από: <http://www.greeninvestmentservices.com/carbon-offsets/how-it-works> [Πρόσβαση στις 6 Μαρτίου 2018].

Γάντια άμμου (2018). *Ιστοσελίδα Sandbag*. Ανακτήθηκε από: <https://sandbag.org.uk> [Πρόσβαση στις 6 Μαρτίου 2018].

Clapp, C., Leseur, A., Sartor, O., Briner, G. and Corfee-Morlot, J. (2011). *Villes et marchés du carbone*. Παρίσι: Εκδόσεις ΟΟΣΑ.

PPMC (2018). SLoCaT Κλιματική Χρηματοδότηση Βάση Μεταφορών. Ανακτήθηκε από: <http://www.ppmc-transport.org/slocat-climate-finance-transport-database> [που προσεγγίζεται<sup>60</sup> Μάρτιο του 2018].

# Προάρτημα Γ17 – Διόδια (Toll Roads)

## Βασικά Χαρακτηριστικά

- Ένα τέλος που καταβάλλεται για το δικαίωμα μετάβασης σε αυτοκινητόδρομο ή γέφυρα ή για είσοδο σε συγκεκριμένη περιοχή.
- Οι οδοί διοδίων είναι ένας μηχανισμός που χρησιμοποιείται για τη δημιουργία εσόδων, ο οποίος μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τις τοπικές αρχές για τη χρηματοδότηση έργων μεταφορών και κινητικότητας.
- Ως μέτρο ελέγχου της κυκλοφοριακής συμφόρησης, προάγει τη βιώσιμη κινητικότητα.

## Σύντομη περιγραφή

Οι οδικές υποδομές, όπως οι αυτοκινητόδρομοι, οι σήραγγες ή οι γέφυρες, είναι αρκετά δαπανηρές και οι κυβερνήσεις συχνά δεν μπορούν ή δεν επιθυμούν να δεσμεύσουν τις δημοσιονομικές δαπάνες για την κατασκευή νέων περιουσιακών στοιχείων. Αυτό ισχύει και για τις υπάρχουσες υποδομές. οι περισσότεροι οργανισμοί αυτοκινητοδρόμων θεωρούν ότι είναι δύσκολο ή και αδύνατο να παρασχεθούν οι απαραίτητοι πόροι για τη βέλτιστη συντήρηση και αποκατάσταση των υποδομών οδικών μεταφορών.

Πολλές χώρες προσπάθησαν να ξεπεράσουν αυτή την έλλειψη κεφαλαίων επιβάλλοντας διόδια στους χρήστες των αυτοκινητοδρόμων για να δημιουργήσουν πρόσθετα έσοδα. Στην πραγματικότητα, τα έσοδα από τα διόδια παρέχουν ήδη μια πολύ αναγκαία πηγή εσόδων για τη διατήρηση και επέκταση των δικτύων αυτοκινητοδρόμων παγκοσμίως, επιτρέποντας στο κοινό να παρέχει υποδομή και υπηρεσίες, οι οποίες διαφορετικά δεν θα ήταν εφικτές κατά την ίδια χρονική περίοδο ή στο ίδιο χρονικό διάστημα έκτασης.

Τα συστήματα διακανονισμού έχουν δύο κύριους σκοπούς. αφενός, της επιλογής του τρόπου μετατόπισης προς τις δημόσιες μεταφορές και, αφετέρου, της δημιουργίας εσόδων για τη χρηματοδότηση της συντήρησης οδών και των επενδύσεων. Ωστόσο, τα πλεονάζοντα έσοδα που παράγονται μπορούν επίσης να χρησιμεύσουν ως δυνητική πηγή χρηματοδότησης για έργα μεταφοράς και κινητικότητας άλλων τύπων και, ως εκ τούτου, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας.

Γενικά, το κόστος της υποδομής καταβάλλεται κατά τη διάρκεια του έργου. Αυτό επιτρέπει την εκτέλεση έργων τα οποία δεν έχουν άμεση ή βραχυπρόθεσμη δημοσιονομική στήριξη.

## Ιστορικό

Παραδοσιακά, ο δημόσιος τομέας βασίστηκε στους δημοσιονομικούς προϋπολογισμούς του για τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και τη συντήρηση οδικών δικτύων. Ωστόσο, εάν οι δημοσιονομικοί προϋπολογισμοί είναι περιορισμένοι και οι δρόμοι δεν επιδιώκονται, θα επιδεινωθούν και το οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό κόστος θα αυξηθεί, καθώς η ταχεία ανάπτυξη της κυκλοφορίας ασκεί πιέσεις τόσο στην ικανότητα υποδομής όσο και στις επιδόσεις του πεζοδρομίου. Η αυξανόμενη έλλειψη δημοσιονομικής χρηματοδότησης έχει επιφέρει την εφαρμογή νέων μοντέλων για τη χρηματοδότηση και τη διαχείριση του οδικού δικτύου, όπως η είσπραξη διοδίων.

Υπάρχουν δύο κύριοι τύποι συστημάτων διοδίων: ανοικτά ή κλειστά συστήματα. Ένα σύστημα τυπικά περιγράφεται ως «ανοιχτό» όταν τα διόδια συλλέγονται σε σημεία κατά μήκος της εθνικής οδού και συνεπώς δεν σχετίζονται άμεσα με την πραγματική απόσταση που διανύει ο χρήστης. Ένα «κλειστό» σύστημα αποτελείται από όλα τα σημεία εισόδου και εξόδου που παρακολουθούνται και τα διόδια συλλέγονται κατά την έξοδο, έτσι ώστε όλες οι πληρωμές να σχετίζονται άμεσα με τη διανυόμενη απόσταση (Bull and Mauchan, 2014).

Τα προγράμματα χρέωσης των αστικών οδικών χρηστών μπορούν να ταξινομηθούν σε τέσσερις τύπους:

- **Τέλη βασισμένα σε σημείο**

Ένα τέλος εισπράττεται για τη διέλευση μιας γέφυρας ή για την είσοδο σε τμήμα ενός αυτοκινητοδρόμου. Παραδείγματα αυτού του σχεδιασμού του σχεδίου μπορούν να βρεθούν στο Όσλο, το Τρόντχαιμ και το Μπέργκεν.

- **Τιμολόγηση βασισμένη στο Cordon**

Χρέωση εισπράττεται για τη διέλευση ενός κορδονιού και μπορεί να ποικίλλει ανάλογα με την ώρα της ημέρας, την κατεύθυνση του ταξιδιού, τον τύπο του οχήματος και την τοποθεσία του κορδονιού. Θα μπορούσαν να υπάρχουν αρκετοί κορδόνια με διαφορετικές τιμές. Παραδείγματα αυτού του σχεδιασμού του σχεδίου είναι το Λονδίνο, το Μιλάνο ή η Στοκχόλμη.

- **Τιμολόγηση βασιζόμενη σε άδειες χρήσης Περιορισμένη**

χρέωση για την οδήγηση σε μια περιοχή κατά τη διάρκεια ορισμένης περιόδου. Η τιμή μπορεί να διαφέρει ανάλογα με το χρόνο και τον τύπο του οχήματος.

- **Απόσταση ή χρονική τιμολόγηση Η**

τιμή βασίζεται στην απόσταση ή τον χρόνο που ένα όχημα ταξιδεύει κατά μήκος μιας κυκλοφοριακής συμφόρησης ή σε μια συγκεκριμένη περιοχή και μπορεί να διαφέρει ανάλογα με το χρόνο, τον τύπο του οχήματος και την τοποθεσία του (έργο CURACAO). Παραδείγματα αυτού του σχεδίου σχεδίου μπορούν να βρεθούν σε μερικούς πορτογαλικούς αυτοκινητόδρομους.

Γενικά, χρησιμοποιούνται τρία συστήματα συλλογής διοδίων: χειρωνακτικά, ηλεκτρονικά ή μεικτά τέλη. Η απόκτηση της προσέγγισης των διοδίων, δεδομένης της κατάστασης του συγκεκριμένου αυτοκινητόδρομου και των διαθέσιμων επιλογών, είναι σημαντική από την άποψη της αποδοχής του κοινού, της απόδοσης εσόδων, της ελαχιστοποίησης απάτης / φοροδιαφυγής, της ευκολίας εκτέλεσης και του κόστους λειτουργίας (Bull and Mauchan, 2014). Στην πραγματικότητα, το χειρισμό των διοδίων είναι ευκολότερο να εφαρμοστεί, αλλά απαιτεί περισσότερους θαλάμους για να επιτευχθεί το ίδιο επίπεδο εξυπηρέτησης, καθώς η λειτουργία του είναι βραδύτερη από τα πλήρως ηλεκτρονικά συστήματα, γνωστά και ως πλήρως αυτοματοποιημένοι σταθμοί διοδίων ελεύθερης ροής.

## Ελκυστικότητα του μηχανισμού χρηματοδότησης

- Αυξάνει μια αυξητική και συνεχή πηγή εσόδων και δεν συνδέεται με τις δημοσιονομικές διαδικασίες και πολιτικές του προϋπολογισμού.
- Τα έσοδα που παράγονται μέσω αστικών διοδίων μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση τόσο της κατασκευής όσο και της συντήρησης της οδικής υποδομής, καθώς και νέων έργων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας.
- Το Tolling θεωρείται ως ένας αποτελεσματικός τρόπος για να εξασφαλιστεί ότι οι οδηγοί θα απορροφήσουν το κόστος ενός ταξιδιού με αυτοκίνητο κατά μήκος του δρόμου διοδίων, σε σύγκριση με άλλα μέτρα πολιτικής όπως οι αυξήσεις φόρου ακίνητης περιουσίας, διότι τα τέλη χρεώνονται για κάθε ταξίδι (Crosi, 2016) . Αυτό είναι επίσης γνωστό ως "αρχή της αμοιβής των χρηστών", όπου οι χρήστες πληρώνουν για το όφελος που επιλέγουν να έχουν.
- Οι αστικές διόδους έχουν οφέλη από τον άμεσο χρήστη, συμπεριλαμβανομένης της εξοικονόμησης χρόνου ταξιδιού και των βελτιώσεων της ασφάλειας των οδικών δικτύων.

## Προκλήσεις & Κίνδυνοι

- Η επιτυχία των αστικών διοδίων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ισχυρή πολιτική υποστήριξη και την αποδοχή του κοινού από την πλευρά της. Σε ορισμένες πόλεις, όπως το Εδιμβούργο, το Μάντσεστερ και η Νέα Υόρκη, η προσπάθεια των τοπικών

κυβερνήσεων να εισαγάγουν μια κατηγορία απέτυχε λόγω πολιτών ή πολιτικής αντιπολίτευσης (Crocì, 2016).

- Η πολιτική και δημόσια αντιπολίτευση μπορεί να συμβεί λόγω της αίσθησης της ανισότητας, για παράδειγμα, της ιδέας ότι οι συχνές χρήστες υποφέρουν περισσότερο.
- Πολιτική και δημόσια αντίθεση μπορεί επίσης να συμβεί εάν δεν υπάρχει αποτελεσματική επικοινωνία των θετικών στοχοθετημένων επιπτώσεων του συστήματος διοδίων, όπως τα πρόσθετα έσοδα για έργα δημοσίων μεταφορών. Αυτό μπορεί να ξεπεραστεί με τη διάθεση εσόδων από διόδια, όπως συμβαίνει στο Μπέργκεν, όπου τα έσοδα από τα διόδια διοχετεύονται στις επενδύσεις σε οδικό δίκτυο.
- Δημόσια αντίθεση μπορεί επίσης να συμβεί λόγω της αντίληψης του χρήστη ότι χρεώνονται δύο φορές, πληρώνοντας τα διόδια πέρα από τους φόρους τους.
- Υπάρχει κίνδυνος ανάκτησης κόστους. Τα επίπεδα των τελών κυκλοφορίας και των διοδίων ενδέχεται να μην επαρκούν για την κάλυψη όλων των δαπανών, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής, της λειτουργίας και της συντήρησης (Bull and Mauchan, 2014).

### Track record

Υπάρχουν πολλά παραδείγματα επιτυχημένης εφαρμογής των αστικών διοδίων με τα οποία τα έσοδα έχουν επενδυθεί για τη διατήρηση των υφιστάμενων υποδομών, νέων έργων υποδομής ή έργων βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας. Για παράδειγμα, οι νορβηγικές πόλεις Μπέργκεν, Όσλο και Τρόντχαϊμ έχουν μεγάλη εμπειρία στην υλοποίηση των δρόμων με διόδια ως χρηματοδοτικό μηχανισμό για έργα μεταφορών και εφαρμόζουν αυτές τις πολιτικές από τη δεκαετία του 1980 και του 1990. Τα έσοδα από τον αρχικό δακτύλιο διοδίων του Bergen (1986-2002) χρησιμοποιήθηκαν μόνο για επενδύσεις σε οδικές υποδομές, ωστόσο το νέο πρόγραμμα Bergen χρηματοδοτεί επίσης υποδομές δημόσιων μεταφορών και κινητικότητας.

Άλλα παραδείγματα χρέωσης αστικών λεωφορείων στην Ευρώπη μπορούν να βρεθούν στο Ηνωμένο Βασίλειο (Durham και Λονδίνο), στη Στοκχόλμη ή στο Μιλάνο, στόχος όμως είναι κυρίως ο έλεγχος της κυκλοφοριακής συμφόρησης, η φορολόγηση των εκπομπών αερίων ή και τα δύο. Στο Μιλάνο, για παράδειγμα, το σύστημα μετατοπίστηκε από μια ρύπανση σε μια επιβάρυνση συμφόρησης επειδή τα περισσότερα ρυπογόνα οχήματα απομακρύνθηκαν ταχέως από την κυκλοφορία. Επίσης, στο Μιλάνο, σημειώθηκε αύξηση περίπου 12,5% στους επιβάτες που χρησιμοποιούν σταθμούς μετρό μέσα στη χρεωμένη περιοχή (Crocì, 2016).

Στο Λονδίνο, μετά από μια πρώτη φάση, αυξήθηκε η κυκλοφοριακή συμφόρηση επειδή αποφασίστηκε η χρήση του οδικού χώρου που απελευθερώθηκε από τα αυτοκίνητα για άλλους σκοπούς κοινωνικής ή βιώσιμης κινητικότητας (ποδηλατοδρόμοι, πεζοί κ.λπ.) (Crocì, 2016).

Τα αποτελέσματα από τα συστήματα χρέωσης του Λονδίνου, του Μιλάνου και της Στοκχόλμης δείχνουν επίσης οφέλη όσον αφορά τα επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης, με μείωση των εκπομπών αερίων κατά περίπου 10% έως 20%.

### Μελέτη περίπτωσης I: Bergen Toll Ring

Το Bergen είναι νορβηγική πόλη με πληθυσμό κοντά σε 280.000 κατοίκους και πληθυσμό μητροπολιτικής περιφέρειας 420.000 κατοίκων. Ως απάντηση στην αύξηση της ζήτησης οδικής κυκλοφορίας και στην έλλειψη δημοσίων κονδυλίων για επενδύσεις σε οδικές υποδομές, το Bergen εισήγαγε το 1986 σύστημα χρεώσεων διοδίων. Ο κύριος σκοπός του

συστήματος διοδίων ήταν η άντληση κεφαλαίων για την επιτάχυνση των επενδύσεων στην οδό στο Bergen.

Το 2001, αντί να σταματήσει το σύστημα διοδίων, όπως είχε αρχικά προβλεφθεί, διατηρήθηκε για να συγκεντρώσει κεφάλαια για το [πρόγραμμα Bergen για τη μεταφορά, την αστική ανάπτυξη και το περιβάλλον](#). Ωστόσο, συμφωνήθηκε με πολιτική συναίνεση ότι για να διατηρηθεί το σύστημα διοδίων, σημαντικό μέρος των κεφαλαίων έπρεπε να επενδυθεί σε υποδομές δημόσιων μεταφορών.

Το *πρόγραμμα Bergen για τις μεταφορές, την αστική ανάπτυξη και το περιβάλλον* εγκρίθηκε το 2002 και περιλαμβάνει έναν προϋπολογισμό επενδύσεων δέκα ετών ύψους περίπου 5,3 δισεκατομμυρίων νορβηγικών κορονών (που αντιστοιχεί σε 650 εκατομμύρια ευρώ), εκ των οποίων το 55% θα επενδυθεί σε συστήματα δημόσιων μεταφορών και 45 % πρόκειται να επενδυθεί σε υποδομή που σχετίζεται με αυτοκινητοδρόμους. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει προτάσεις για τη χρηματοδότηση πολλών έργων οδικών, ελαφρών σιδηροδρόμων, πεζών και ποδηλάτων στην πόλη.

### Στοχοθετημένες ομάδες

Μέχρι το 2001, τα διόδια χρεώνονταν σε όλα τα οχήματα που εισέρχονταν στην περιοχή με λεωφορεία από τις 6πμ έως τις 10μμ, εκτός από τα λεωφορεία δημόσιας υπηρεσίας και τα οχήματα έκτακτης ανάγκης. Από το 2001 και μετά, η λειτουργία 24 ωρών εισήχθη τις καθημερινές.

### Χρονοδιάγραμμα

Το Bergen Toll Ring τέθηκε σε εφαρμογή τον Ιανουάριο του 1986, έξι μήνες μετά τη χορήγηση κοινοβουλευτικής έγκρισης. Ο δακτύλιος διοδίων του Μπέργκεν επρόκειτο να λήξει στα τέλη του 2000 αλλά επεκτάθηκε για να στηρίξει το πρόγραμμα Bergen για τις μεταφορές, την αστική ανάπτυξη και το περιβάλλον (2002-σήμερα).

Το 2004, εισήχθη ένας δεύτερος δακτύλιος και το σύστημα έγινε σύστημα ελεύθερης ροής με τη χρήση του Auto-PASS.

### Τεχνικές προδιαγραφές

Αρχικά, έξι σταθμοί διοδίων τοποθετήθηκαν σε όλες τις καταχωρήσεις πόλεων που αποτελούν ένα συνεχές όριο, οπότε ο σχεδιασμός του σχεδίου είναι παρόμοιος με τη φόρτιση του καλωδίου. Αργότερα, προστέθηκε ακόμη ένας σταθμός διοδίων.

Μέχρι το 1999, το τέλος ήταν 5 NOK (0,5 €) για αυτοκίνητα και 10 NOK (1,0 €) για φορτηγά. Το 1999, οι αμοιβές διπλασιάστηκαν. Το 2004, το τέλος αυξήθηκε και πάλι σε 15 NOK (1,5 €) για τα αυτοκίνητα και 30 NOK (3,0 €) για τα φορτηγά, ανά διασταύρωση. Τα προπληρωμένα εισιτήρια και οι μηνιαίες, εξαμηνιαίες και ετήσιες άδειες ήταν επίσης διαθέσιμες, με ένα ελαφρώς μειωμένο επιτόκιο (Ieromonachou, Potter and Warren, 2005).

Το σύστημα διοδίων ρυθμίζεται από τη διοίκηση δημοσίων οδών και η επιχείρηση έχει ανατεθεί σε εξωτερικούς συνεργάτες στο Bro Tunnelselskapet AS.

Τα λειτουργικά έξοδα ήταν υψηλότερα από ό, τι σε άλλες νορβηγικές πόλεις λόγω του λειτουργικού συστήματος εισπράξης διοδίων. Η επιβολή ήταν μέσω ελέγχου ψηφιακού βίντεο και οι παραβάτες επιβλήθηκαν πρόστιμα ύψους 300 NOK (30,0 €). Αυτό το εγχειρίδιο σύστημα παρέμεινε σε ισχύ μέχρι το 2004, όταν η ηλεκτρονική εισπράξη διοδίων αναρμονίστηκε σε ολόκληρη τη Νορβηγία μέσω της χρήσης του συστήματος Auto-Pass.

### Καθιερωμένοι στόχοι



- Αρχικά, να δημιουργηθούν έσοδα για τη χρηματοδότηση επενδύσεων σε οδικές υποδομές, να βελτιωθεί το επίπεδο υπηρεσιών και η ασφάλεια των οδικών δικτύων.
- Στο πλαίσιο του προγράμματος Bergen για τις μεταφορές, την αστική ανάπτυξη και το περιβάλλον, να δημιουργηθούν έσοδα για τη χρηματοδότηση έργων οδικών, ελαφρών σιδηροδρόμων και ποδηλασίας (2002-σήμερα).

## Οφέλη

- Κατά την περίοδο 1986-1999, το Bergen Toll Ring παράγαγε ετήσια έσοδα ύψους περίπου 60 εκατομμυρίων NOK (6 εκατομμύρια €) και καθαρό εισόδημα περίπου 50 εκατομμυρίων NOK (5 εκατομμύρια €), μετά από προεξοφλημένα λειτουργικά έξοδα.
- Τα αυξημένα κεφάλαια χρησιμοποιούνται για την υποστήριξη έργων οδοποιίας.
- Σύμφωνα με το πρόγραμμα Bergen για τη μεταφορά, την αστική ανάπτυξη και το περιβάλλον, ένα μέρος των αντληθέντων κεφαλαίων χρησιμοποιήθηκε για τη στήριξη της κατασκευής μιας ελαφριάς σιδηροδρομικής γραμμής μήκους 20 χιλιομέτρων από το κέντρο της πόλης μέχρι το αεροδρόμιο.
- Υπήρξε μείωση του αριθμού των εκδρομών με αυτοκίνητο. Η μείωση οφειλόταν κυρίως στη μείωση των οδηγών που πλήρωναν ανά ταξίδι και όχι σε άτομα με εποχιακή άδεια.

## Μειονεκτήματα

- Για την πρώτη φάση του δακτυλίου με διόδια (1986-2002), δεν υπήρχαν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι τα έσοδα θα επενδυθούν σε μέτρα βιώσιμης μεταφοράς ή κινητικότητας.
- Η αρχική επιτυχία στην εφαρμογή του καθεστώτος εξαρτάται από την προηγούμενη εμπειρία στη συλλογή διοδίων (σήραγγα Lovstakk). Χωρίς αυτό το ιστορικό, η αποδοχή του κοινού μπορεί να μην έχει επιτευχθεί τόσο εύκολα.

## Αξιολόγηση

Το Bergen Toll Ring αποδείχθηκε ένας επιτυχημένος μηχανισμός χρηματοδότησης στο Μπέργκεν. Το δακτυλίδι διοδίων στο Bergen ήταν αποτελεσματικό για τη συγκέντρωση κεφαλαίων για σχέδια κινητικότητας. Τα έσοδα από το χρέος διοχετεύθηκαν για να υποστηρίξουν την κατασκευή δρόμων, κατά την προηγούμενη φάση, και τις υποδομές δημόσιων μεταφορών πιο πρόσφατα, αντανάκλωντας μια μετατόπιση της πολιτικής σχεδιασμού των μεταφορών.

Επιπλέον, τα στοιχεία από μια έρευνα πριν και μετά από τους οδηγούς στο Μπέργκεν έδειξαν ότι το δακτυλίδι διοδίων φαίνεται να έχει θετικές επιπτώσεις στις ταξιδιωτικές συνήθειες, όπως η μετατόπιση του χρόνου των ταξιδιών και η μείωση του αριθμού των εκδρομών με αυτοκίνητο. Ωστόσο, η έρευνα έδειξε επίσης ανησυχίες σχετικά με την ανυπαρξία εναλλακτικών οδών (Lewis, 1993).

Πολλές από τις πτυχές ήταν σημαντικές για την αποδοχή από την πλευρά του κοινού της εφαρμογής του χρονοδιακόπτη Bergen, όπως οι αρχικοί χαμηλοί δασμολογικοί συντελεστές που αυξάνονταν σταδιακά, η ύπαρξη προηγούμενου ιστορικού των συστημάτων είσπραξης διοδίων και η σύνδεση μεταξύ των εσόδων από τα διόδια και η ολοκλήρωση άλλων επενδύσεων στις μεταφορές.

## Αστικά διόδια και μικρές-μεσαίες πόλεις

### Σημασία για μικρές-μεσαίες πόλεις

- Τα αστικά συστήματα διοδίων παράγουν έσοδα τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως αντίδραση στην έλλειψη δημόσιων πόρων για επενδύσεις

βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τις πόλεις μεγέθους SM καθώς τείνουν να λαμβάνουν λιγότερη δημόσια χρηματοδότηση σε σύγκριση με τις μεγαλύτερες πόλεις.

- Οι αστικές οδικές διόδους αποδείχθηκαν ως μέσο για την εφαρμογή πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας, αντιμετωπίζοντας θέματα όπως η περιβαλλοντική βελτίωση και ο έλεγχος της κυκλοφοριακής συμφόρησης.
- Τα οδικά οδοστρώματα πρέπει να σχεδιάζονται προσεκτικά σε πόλεις μεγέθους SM, λόγω δυναμικά υψηλού κόστους εγκατάστασης και λειτουργίας.

### Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή

- Χρησιμοποιήστε την πολιτική στήριξη ως οδηγό για την εφαρμογή του συστήματος χρέωσης και συντονίστε τις τοπικές και εθνικές αρχές να προωθήσουν τα συστήματα διοδίων ως μέσο για την εφαρμογή των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας.
- Θα πρέπει να εφαρμοστεί μια εντατική ενημερωτική εκστρατεία για να επισημανθούν οι στοχοθετημένοι στόχοι και η χρήση των εσόδων προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοχή του κοινού. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό στις κοινωνίες που δεν γνωρίζουν τους δρόμους με διόδους.
- Καθορίστε σαφώς τους κύριους στόχους τιμολόγησης του συστήματος διοδίων, καθώς αυτό είναι κεντρικό στοιχείο του σχεδιασμού του σχεδίου (για παράδειγμα, επίπεδα τιμολογίων, μηχανισμός χρέωσης, περίοδος χρέωσης).
- Τα τέλη διοδίων πρέπει να προσαρμόζονται ανάλογα με την ταξινόμηση του οχήματος, την ώρα της ημέρας ή της ημέρας της εβδομάδας, τα έξοδα κατασκευής και λειτουργίας, τις κοινωνικές εκτιμήσεις και τη γεωγραφική περιοχή (Bull and Mauchan, 2014). Μια τιμολογιακή διάρθρωση με βάση αυτά τα θέματα βελτιώνει την αντίληψη του χρήστη για το σύστημα χρέωσης.
- Προσδιορίστε τα πρότυπα κινητικότητας, ποσοτικοποιήστε τη ζήτηση οδικής κυκλοφορίας και αναπτύξτε προβλέψεις και σενάρια μετατόπισης των μεταφορών μετά την εφαρμογή του συστήματος διοδίων.
- Αναλύστε τις εναλλακτικές λύσεις των δημόσιων μεταφορών και τα επίπεδα των υπηρεσιών και αξιολογήστε την ικανότητα απορρόφησης της εκτιμώμενης αύξησης της ζήτησης μετά τη μείωση της οδικής κυκλοφορίας.
- Βελτιώστε τις υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών, καθώς και την υποδομή πεζοπορίας και ποδηλασίας, που θα χρησιμοποιηθούν ως εναλλακτικές λύσεις.
- Αναπτύξτε μια ανάλυση οικονομικής σκοπιμότητας του έργου με βάση τα αναμενόμενα έσοδα και το κόστος.

### Περίληψη

Τα αστικά διόδους είναι ένας τρόπος απευθείας χρέωσης των χρηστών του οδικού δικτύου για τη δημιουργία εσόδων και βασίζονται στη θεωρία «πληρώνει ο χρήστης». Οι αστικές οδικές διόδους μπορούν να αποτελέσουν έναν χρήσιμο μηχανισμό για τη δημιουργία πρόσθετης χρηματοδότησης για έργα βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας, όπως τονίζεται στην μελέτη περίπτωσης Toll Ring του Bergen. Επιπλέον, μπορούν επίσης να συμβάλουν στη διευκόλυνση της μετάβασης από τη χρήση αυτοκινήτων σε πιο βιώσιμα μέσα μεταφοράς.

Ωστόσο, η επιτυχία ενός αστικού δρόμου διοδίων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αποδοχή του κοινού και από τη δυνατότητα των δημόσιων μεταφορών να απορροφήσει τη σχετική αύξηση της ζήτησης. Η πολιτική στήριξη δεν πρέπει να παραμεληθεί για την εφαρμογή των συστημάτων διοδίων και πρέπει να υπάρξει μια αντίληψη του χρήστη για ένα κοινό καλό στη βάση της εφαρμογής των διοδίων.

Θα πρέπει επίσης να αναγνωριστεί ότι υπάρχουν δαπάνες υλοποίησης και λειτουργίας που συνδέονται με την εφαρμογή ενός συστήματος διοδίων για τα αστικά κέντρα και πρέπει να ληφθούν υπόψη στη φάση του σχεδιασμού. Οι δαπάνες αυτές εξαρτώνται άμεσα από το σύστημα και το σχέδιο που εφαρμόζεται.

Παραδείγματα αστικών διοδίων μπορούν να βρεθούν (Ηνωμένο Βασίλειο, Σουηδία, Ιταλία), κυρίως με σκοπό τη χρέωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και την ενίσχυση του περιβάλλοντος. Το Bergen, το Όσλο και το Trondheim είναι τα καλύτερα παραδείγματα επιτυχούς εφαρμογής των συστημάτων διοδίων ως καθεστώτα αμιγώς δημόσιας χρηματοδότησης.

Περισσότερες πληροφορίες / αναφορές / σύνδεσμοι

### **Χρήσιμοι σύνδεσμοι**

**Κανονισμοί αστικής πρόσβασης στην Ευρώπη - Σχέδια:**

<http://urbanaccessregulations.eu/urban-road-charging-schemes>

**αστικής οδικής διαδρομής Χρήση της βάσης γνώσεων σε απευθείας σύνδεση των χρηστών του οδικού δικτύου - Περιπτώσιολογικές μελέτες:**

<http://www.isis-it.net/curacao/>

### **Αναφορές**

Bull, M. και Mauchan, A. (2014) «Εκτελεστική Διεύθυνση για τις Αρχές Διακανονισμού», *Συμβουλευτική Διευκόλυνση Δημόσιων και Ιδιωτικών Υποδομών*.

Croci, E. (2016) «Τιμολόγηση αστικών οδών: Μια συγκριτική μελέτη σχετικά με τις εμπειρίες του Λονδίνου, της Στοκχόλμης και του Μιλάνου», *Διαδικασία έρευνας για τις μεταφορές*. Elsevier BV, 14, σελ. 253-262. doi: 10.1016 / j.trpro2016.05.062.

Ieromonachou, P., Potter, S. και Warren, J. (2005) Συγκρίνοντας τις στρατηγικές υλοποίησης και διαχείρισης της τιμολόγησης των αστικών οδών από το Ηνωμένο Βασίλειο και τη Νορβηγία, *σεμινάριο PIARC για την οδική τιμολόγηση με έμφαση στη χρηματοδότηση, τον κανονισμό και την ισότητα*.

Lewis, Nigel C. (1993) *'Τιμολόγηση οδού: Θεωρία και πρακτική'*. Thomas Telford, Λονδίνο.

# Προσάρτημα Γ18 - εμπειρογνωμοσύνη και τεχνογνωσία (selling expertise and technical know-how)

## Βασικά χαρακτηριστικά

- Η τοπική αρχή μεταφορών ή η δημόσια διοίκηση μπορούν να πουλήσουν την τεχνογνωσία και την εμπειρογνωμοσύνη σχετικά με τις μεταφορές και την κινητικότητα, καθώς και σχετικά με άλλες πτυχές της λειτουργίας τους, προκειμένου να εξασφαλίσουν έσοδα.
- Τα πρόσθετα έσοδα μπορούν να επανεπενδύονται σε βιώσιμα έργα μεταφορών και κινητικότητας.
- Η πώληση εμπειρογνωμοσύνης και τεχνικής τεχνογνωσίας διέπεται από συμβάσεις, επίσημες συμφωνίες μεταφοράς τεχνολογίας ή δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας.
- Μια τοπική αρχή μπορεί επίσης να μοιράσει τις γνώσεις και την τεχνογνωσία της μέσω δικτύων ανταλλαγής γνώσεων, κόμβων και εταιρικών σχέσεων και να επωφεληθεί από τη δημοσιότητα και την αναγνώριση που προκύπτουν.

## Σύντομη περιγραφή

Η τεχνογνωσία και η εμπειρογνωμοσύνη πώλησης είναι μια μορφή συνεργατικής ανταλλαγής γνώσεων, όπου κάποιος έχει το αποκλειστικό δικαίωμα να εκμεταλλεύεται τις ουσιαστικές γνώσεις του για οικονομικό κέρδος και επιθυμίες για εμπορία του (Crevoisier, 2016). Μια τοπική αρχή μπορεί να πωλήσει την εμπειρογνωμοσύνη και την τεχνογνωσία της για να επιτύχει πρόσθετο εισόδημα για τα έργα αειφόρων μεταφορών και κινητικότητας.

Μια αστική τοπική αρχή μπορεί επίσης να μεταβιβάσει και να μοιραστεί τις γνώσεις της μέσω δικτύων, εταιρικών σχέσεων και κόμβων γνώσης, δωρεάν ή σε μικρή τιμή. Με αυτόν τον τρόπο, η πόλη μπορεί να επωφεληθεί από την αυξημένη ελκυστικότητα και την αναγνώριση ονόματος μεταξύ του ευρύτερου κοινού και διαφόρων οργανισμών, συμπεριλαμβανομένων των υπαλλήλων τοπικής αυτοδιοίκησης από άλλες πόλεις που αναζητούν νέες ιδέες, ιδιωτικές εταιρείες που αναζητούν μια θέση για την επιχειρηματική λειτουργία τους και δυνητικούς τουρίστες που αναζητούν συναρπαστικό προορισμό για τις διακοπές τους.

Η μεταφορά εμπειρογνωμοσύνης και τεχνικής τεχνογνωσίας μπορεί να συνίσταται στον εντοπισμό, την τεκμηρίωση και τη διάδοση διαδικασιών, πρακτικών και εμπειρογνωμοσύνης στον τομέα ενδιαφέροντος, ο οποίος μπορεί να περιλαμβάνει αλλά δεν περιορίζεται σε μεταφορές και κινητικότητα, διαχείριση περιουσιακών στοιχείων, προμήθειες, μοντέλα για το κόστος και τα έσοδα από αποταμιεύσεις, καινοτόμα νομικά εργαλεία κλπ

## Ιστορικό

Η τεχνογνωσία πώλησης και η εμπειρογνωμοσύνη βασίζεται στη θεωρία ότι η ανταλλαγή γνώσεων είναι ένας αποτελεσματικός τρόπος για να ενισχυθεί η ικανότητα ανάπτυξης. Ο πρωταρχικός στόχος της πώλησης εμπειρογνωμοσύνης και τεχνικής τεχνογνωσίας είναι να δοθεί στον παραλήπτη η δυνατότητα να αυξήσει τις ικανότητες γνώσης.

Η σημασία της ανταλλαγής γνώσεων τονίζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πιστεύει ότι η ανταλλαγή γνώσεων εντός της ΕΕ είναι ένας καλός τρόπος για την ενίσχυση της αναπτυξιακής ικανότητας της ΕΕ, όπως αναφέρεται στο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής [Ευρωπαϊκό Πλαίσιο Διαλειτουργικότητας](#) (EIF). Το ΕΤΕ είναι ένα σύνολο συστάσεων που καθορίζουν τον τρόπο επικοινωνίας μεταξύ των επιχειρήσεων, των διοικήσεων και των πολιτών εντός της ΕΕ και των κρατών μελών. Εκθέτει α κοινή

προσέγγιση για την παροχή ευρωπαϊκών δημόσιων υπηρεσιών με διαλειτουργικό τρόπο, καθώς και βασικές κατευθυντήριες γραμμές διαλειτουργικότητας υπό μορφή μοντέλων, κοινών αρχών και συστάσεων. Το ETEE ενθαρρύνει την επαναχρησιμοποίηση των εννοιών, των εφαρμογών, των υπηρεσιών, των προδιαγραφών, των μοντέλων δεδομένων και των πηγών διοικητικής πληροφόρησης και, επιπλέον, περιγράφει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης ως βασική ιδέα για την αποτελεσματική ανάπτυξη των δημόσιων υπηρεσιών. Με τη σειρά του, ενθαρρύνει τις δημόσιες διοικήσεις να μοιράζονται και να επαναχρησιμοποιούν λύσεις και να συνεργάζονται για την ανάπτυξη κοινών λύσεων κατά την υλοποίηση των ευρωπαϊκών δημόσιων υπηρεσιών.

### Ελκυστικότητα της εμπειρογνωμοσύνης και της τεχνογνωσίας

- Μια αρχή μεταφορών ή δημόσια διοίκηση μπορεί να δημιουργήσει πρόσθετα έσοδα με την πώληση της εμπειρογνωμοσύνης και της τεχνογνωσίας τους σε δημόσιες και ιδιωτικές εταιρείες.
- Η συμμετοχή σε δραστηριότητες ανταλλαγής γνώσεων μπορεί επίσης να βοηθήσει τις πόλεις να καλλιεργήσουν δίκτυα και κοινότητες πρακτικής που θα επιτρέψουν τη δική τους ανάπτυξη και θα παράσχουν διαθέσιμους καταλόγους εμπειρογνωμοσύνης για περαιτέρω συνεργασία στο μέλλον.
- Η συμμετοχή στις μεταφορές γνώσεων με άλλες τοπικές αρχές μπορεί να βοηθήσει τις τοπικές αρχές να μάθουν νέα μοντέλα εξοικονόμησης κόστους και εσόδων.
- Οι υπάλληλοι τοπικής αυτοδιοίκησης από άλλες πόλεις θα μπορούσαν να εξετάσουν την επίσκεψη στην πόλη σε μια εκμάθηση μάθησης ή για μια επίσκεψη στο χώρο, εάν βρουν κοινές γνώσεις και εμπειρίες σχετικές και χρήσιμες.
- Συμμετέχοντας στην καινοτόμο μεταφορά γνώσης μέσω δικτύων και εταιρικών σχέσεων πολλών ενδιαφερομένων, οι πόλεις καθίστανται πιο ορατές και ελκυστικές για τις ιδιωτικές εταιρείες που αναζητούν μια βάση για τις δραστηριότητές τους ή μια έδρα για την έδρα τους.
- Η τοποθέτηση της ως πόλης ανταλλαγής γνώσεων με μοναδική τεχνογνωσία και τεχνογνωσία δημιουργεί μια θετική εικόνα της μάρκας της πόλης και μια θετική επίδραση στην ελκυστικότητά της για τους πιθανούς τουρίστες και επισκέπτες.
- Η συμμετοχή στις δραστηριότητες ανταλλαγής γνώσεων μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη ενός πιο βιώσιμου και καινοτόμου μέλλοντος για τις μεταφορές και την κινητικότητα, καθώς θα συμβάλει στην αύξηση της ικανότητας άλλων αρχών μεταφορών και δημόσιων διοικήσεων σε άλλες χώρες ή περιφέρειες.

### Προκλήσεις & Κίνδυνοι

- Μπορεί να υπάρξει απροθυμία από τον αγοραστή να πληρώσει για εμπειρογνωμοσύνη και τεχνική τεχνογνωσία αν δυσκολεύεται να εκτιμήσει τον τρόπο με τον οποίο θα συμβάλει στη μείωση του κόστους και στην επιτάχυνση της παράδοσης των έργων του.
- Η εμπειρογνωμοσύνη και η τεχνική τεχνογνωσία πρέπει να μεταφερθούν με τον κατάλληλο τρόπο στον αγοραστή για να αποφευχθούν παρεξηγήσεις, αντίσταση ή παγίδες (Jöns et al., 2017).
- Θα μπορούσαν να υπάρξουν θεσμικές / οργανωτικές προκλήσεις στο πλαίσιο των αρχών μεταφορών και των δημόσιων διοικήσεων, όπως η παρακίνηση των πολιτών να προσεγγίσουν την «εμπειρία πώλησης και την τεχνική τεχνογνωσία» ως νέο μηχανισμό χρηματοδότησης.

- Η πρακτική της ανταλλαγής γνώσεων πρέπει να ευθυγραμμίζεται με την τοπική νομοθεσία και να εναρμονίζεται με αυτήν σε παγκόσμιο, περιφερειακό, εθνικό και κρατικό επίπεδο.
- Οι πόλεις MM μπορεί να μην διαθέτουν σχετική εμπειρογνωμοσύνη ή γνώση που να έχει αγοραία αξία.
- Οι μικρές και μεσαίες τοπικές αρχές ενδέχεται να μην έχουν την ικανότητα και τους πόρους να συμμετάσχουν σε δίκτυα ανταλλαγής γνώσεων και εταιρικές σχέσεις.

### Παρατηρητήριο παρακολούθησης

Παραδείγματα αρχών μεταφορών που πωλούν τεχνογνωσία και τεχνική τεχνογνωσία περιλαμβάνουν επιτυχώς την Ακαδημία Χερσαίων Μεταφορών (LTA) στη Σιγκαπούρη. αδειοδότηση της τεχνολογίας επαφής χωρίς εισιτήρια από την Transport for London (TfL) · Ολλανδικές πόλεις, όπως η πόλη του Nijmegen, η πόλη του Άμστερνταμ και η Ουτρέχτη, που μοιράζονται τις γνώσεις και την τεχνογνωσία τους για την ποδηλασία μέσω της [ολλανδικής πρεσβείας ποδηλασίας](#).

Το παρακάτω τμήμα αναπτύσσει λεπτομερέστερα παραδείγματα της Σιγκαπούρης και της Μεταφορών για το Λονδίνο.

### Μελέτη περίπτωσης I: Άδεια χρήσης του συστήματος επαφής χωρίς εισιτήρια του Λονδίνου

Τον Ιούνιο του 2003, η Transport for London (TfL) εφάρμοσε σύστημα επαφής χωρίς εισιτήρια για τις μεταφορές εντός και γύρω από το Λονδίνο. Το σύστημα προβλέπει την πληρωμή εισιτηρίων για λεωφορεία, μετρό, τραμ, DLR, Λονδίνο Overground, TfL Rail, River Bus και Air Line, καθώς και τις περισσότερες εθνικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες στο Λονδίνο. Αυτός ο τρόπος πληρωμής παρέχει μια εναλλακτική λύση στην πληρωμή σε μετρητά, η οποία διευκολύνει τη μείωση των χρόνων ταξιδιού καθώς ο χρήστης δεν χρειάζεται να χρησιμοποιήσει μηχανή εισιτηρίων.

Για την πρώτη δεκαετία του συστήματος επαφής χωρίς εισιτήρια στο Λονδίνο, η TfL επέλεξε την Oyster, μια προ-φορτωμένη ασύρματη έξυπνη κάρτα, ως τη μοναδική μέθοδο χωρίς πληρωμές. Οι κάρτες Oyster θα μπορούσαν και μπορούν να αγοραστούν από σταθμούς, κέντρα επισκεπτών ή μέσω διαδικτύου και να λειτουργούν με βάση τη διανεμητική βάση. Ο χρήστης μπορεί να συμπληρώσει την κάρτα με οποιοδήποτε χρηματικό ποσό και να την χρησιμοποιήσει σε όλες τις συγκεκριμένες υπηρεσίες μέχρι να λήξει η πίστωση.

Το Σεπτέμβριο του 2014, αναβαθμίστηκε το σύστημα επαφής χωρίς εισιτήρια, για να επωφεληθούν οι ταχέως εξελισσόμενες τεχνολογίες και να ανταποκριθεί η ζήτηση της αγοράς για ένα πιο προσιτό και συνδεδεμένο σύστημα μεταφορών. Ένα σύστημα αναβάθμισης των εισιτηρίων περιελάμβανε μια νέα μορφή επαφής χωρίς επαφή, η οποία επέτρεπε τη χρήση ασύρματων καρτών MasterCard, Visa, Maestro ή American Express που εκδίδονται στο Ηνωμένο Βασίλειο, καθώς και κάποιες κάρτες επικοινωνίας που εκδίδονται εκτός του Ηνωμένου Βασιλείου. για το Λονδίνο, 2018α). Από τότε, πάνω από 500 εκατομμύρια ταξίδια έχουν πραγματοποιηθεί από πάνω από 12 εκατομμύρια μοναδικές χρεωστικές και πιστωτικές κάρτες από 90 διαφορετικές χώρες, καθώς και από έξυπνα τηλέφωνα με εφαρμογή χωρίς επαφής πληρωμής. Αυτό έκανε το δίκτυο της TfL έναν από τους μεγαλύτερους εμπόρους χωρίς έμβλημα στον κόσμο .

Τον Ιούλιο του 2016, η TfL υπέγραψε συμφωνία ύψους 15 εκατομμυρίων λιρών με την Cubic Transportation Systems (CTS) για να μπορέσει να χρησιμοποιήσει το αναβαθμισμένο παγκόσμιο σύστημα έκδοσης εισιτηρίων του Λονδίνου παγκοσμίως. Αυτή η άδεια χορήγησε CTS πρόσβαση στην τεχνογνωσία του Λονδίνου σχετικά με το σύστημα επαφής χωρίς εισιτήρια, επιτρέποντάς τους να προσαρμόσουν και να εφαρμόσουν το σύστημα σε άλλες

μεγάλες πόλεις σε όλο τον κόσμο. Η TfL θα χρησιμοποιήσει τα έσοδα που προκύπτουν από την πώληση της εμπειρογνωμοσύνης για την παράδοση ενός παγώματος των ναύλων στις υπηρεσίες TfL, όπως ανακοίνωσε ο δήμαρχος του Λονδίνου Sadiq Khan, στο πλαίσιο του τετραετούς σχεδίου του. Η πώληση αυτής της τεχνογνωσίας είναι ένας από τους σχεδιαζόμενους διακανονισμούς του Δήμαρχου του Λονδίνου για την πώληση της εμπειρογνωμοσύνης της TfL στο εσωτερικό και στο εξωτερικό - μια από τις δεσμεύσεις της για το μανιφέστο της.

### Δεδηλωμένους στόχους

Οι κύριοι στόχοι της πώλησης εμπειρία TfL για το σύστημα έκδοσης εισιτηρίων ανέπαφων είναι:

- Δημιουργία σημαντικά πρόσθετα έσοδα για TfL, το οποίο θα επενδύεται σε παράδοση ο Δήμαρχος πρότεινε τιμές του Λονδίνου παγώσει όλες τις υπηρεσίες του TfL για την επόμενη χρόνια.
- Διευκόλυνση μεγαλύτερης χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς στο Λονδίνο, λόγω παγώματος των ναύλων τα επόμενα τέσσερα χρόνια (δευτερεύων στόχος).
- Αύξηση της παγκόσμιας διαλειτουργικότητας με την ανταλλαγή εμπειρογνωμοσύνης με άλλες μεγάλες πόλεις σε όλο τον κόσμο (δευτερεύων στόχος).
- Διευκολύνει τη μεγαλύτερη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς σε άλλες πόλεις που εφαρμόζουν το σύστημα επαφής χωρίς εισιτήρια (δευτερεύων στόχος).

### Οφέλη

- Αυξήστε τα πρόσθετα έσοδα με την πώληση της τεχνογνωσίας και της τεχνογνωσίας της TfL, η οποία στη συνέχεια μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να παγώσει τις τιμές των ναύλων στις υπηρεσίες της TfL για τα επόμενα τέσσερα χρόνια.
- Ενισχύστε τη φήμη της TfL ως προμηθευτή καινοτομίας στον τομέα της επαφής με εισιτήρια.
- Η πώληση της τεχνογνωσίας της TfL ήταν μέρος μιας ευρύτερης πρωτοβουλίας του Δήμαρχου του Λονδίνου, που πωλούσε τεχνογνωσία τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό.
- Επίδρα στη μεγαλύτερη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς στο Λονδίνο λόγω του τετραετούς παγώματος των ναύλων.
- Διευκολύνει τη μεγαλύτερη χρήση δημόσιων συγκοινωνιών σε άλλες πόλεις που χρησιμοποιούν το μοντέλο εισιτηρίων χωρίς έμβασμα του Λονδίνου, καθώς θα δημιουργήσει πιο εύκολα προσβάσιμες δημόσιες συγκοινωνίες.

### Μειονεκτήματα

- Η συμφωνία των 15 εκατομμυρίων λιρών είναι μια εφάπαξ πληρωμή. Η TfL θα πρέπει να συνεχίσει να είναι πρωτοπόρος στον τομέα της επαφής με εισιτήρια αν θέλει να επιτύχει παρόμοιες προσφορές στο μέλλον.
- Έλλειψη εθνικής κυβερνητικής στήριξης.
- Εάν άλλες μεγάλες πόλεις εφαρμόσουν το σύστημα εισιτηρίων παγκόσμιας κλάσης του Λονδίνου, το Λονδίνο μπορεί να χάνει το ανταγωνιστικό του πλεονέκτημα.

### Αξιολόγηση

Αδειοδοτώντας το σύστημα επαφής χωρίς εισιτήρια της TfL για χρήση από άλλες πόλεις έχει αποδειχθεί ένας επιτυχημένος τρόπος για να κερδίσετε επιπλέον έσοδα για την προώθηση βιώσιμων μεταφορικών μέσων και επιλογών κινητικότητας στο Λονδίνο. Η TfL κέρδισε σημαντικά 15 εκατομμύρια λίρες στεργλίνες μέσω της πώλησης της τεχνογνωσίας τους, η οποία θα επενδυθεί σε δέσμευση των ναύλων των υπηρεσιών TfL, μια βασική δέσμευση στο τετραετές σχέδιο του Δήμαρχου του Λονδίνου. Παρόλο που η συμφωνία ήταν μια εφάπαξ

πληρωμή, μέσω της πώλησης της καινοτομίας τους στον τομέα της επαφής χωρίς εισιτήρια, η TfL θα επωφεληθεί επίσης από μια ενισχυμένη φήμη, η οποία μπορεί να τους δώσει τη δυνατότητα να πραγματοποιήσουν περαιτέρω συμφωνίες στο μέλλον. Με τη σειρά του, αυτό θα μπορούσε να συμβάλει στη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης του οργανισμού.

## Μελέτη περίπτωσης II: Ακαδημία LTA της Σιγκαπούρης

Η Αρχή Χερσαίων Μεταφορών της Σιγκαπούρης καθιέρωσε την Ακαδημία LTA (LTAA) το Σεπτέμβριο του 2006 ως ένα παγκόσμιο κέντρο γνώσεων για τις αστικές μεταφορές. Σκοπός του LTAA είναι να μοιραστεί και να προωθήσει τις βέλτιστες πρακτικές και εμπειρίες σε θέματα χερσαίων μεταφορών .

Η Ακαδημία είναι ένας βραχίονας κατασκευής δυνατοτήτων του LTA, ο οποίος αναλαμβάνει τους ακόλουθους ρόλους:

- Εκπαιδευτικό εργαλείο που παρέχει πρακτικές γνώσεις και παρέχει μια ολιστική εμπειρία μάθησης στον τομέα των αστικών μεταφορών, η οποία προσφέρει προγράμματα, σεμινάρια, διεθνή συνέδρια, επισκέψεις μελέτης ως συμβουλευτικές υπηρεσίες.
- Η Ακαδημία οδηγεί τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη ανθρώπινου δυναμικού στον τομέα των δημόσιων μεταφορών, αναπτύσσοντας στρατηγικές και προγράμματα για την κάλυψη των αναγκών του ανθρώπινου δυναμικού της βιομηχανίας σε μακροπρόθεσμη βάση.

### Στοχευμένες ομάδες

Το LTAA απευθύνεται στις αρχές μεταφορών που αναζητούν την εξωτερική εμπειρογνωμοσύνη ή την τεχνική τεχνογνωσία.

### Τεχνικές προδιαγραφές

Η LTAA παρέχει τις ακόλουθες υπηρεσίες:

- Η ακαδημία προσφέρει μια σειρά από επαγγελματικά προγράμματα, σεμινάρια, διεθνή συνέδρια, επισκέψεις μελέτης καθώς και συμβουλευτικές υπηρεσίες στον τομέα των αστικών μεταφορών.
- Στο πλαίσιο του σχεδιασμού των αειφόρων χερσαίων μεταφορών, καθοδηγεί επίσης τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη ανθρώπινου δυναμικού στον τομέα των δημόσιων μεταφορών, παρέχοντας στρατηγικές και προγράμματα για την κάλυψη των αναγκών του ανθρώπινου δυναμικού της βιομηχανίας σε μακροπρόθεσμη βάση.
- Το LTAA δίνει μεγάλη έμφαση στην ανταλλαγή γνώσεων. Οι ακαδημαϊκές γνώσεις είναι κοινές για την ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου μέσω της τεκμηρίωσης των διδαγμάτων και των περιπτώσιολογικών μελετών. Σύμφωνα με το στόχο της να γίνει ο ηγέτης στην πολιτική και το σχεδιασμό των αστικών μεταφορών, το LTAA συμμετέχει ενεργά στην ανάπτυξη ικανοτήτων και οδηγεί στρατηγικές συμμαχίες για συνεργατική έρευνα.

### Ορισμένοι στόχοι

Σκοπός του LTAA είναι να προωθήσει την εμπειρία και την εμπειρογνωμοσύνη της Σιγκαπούρης σχετικά με την κινητικότητα των χερσαίων μεταφορών και να διαδώσει την έρευνά τους για την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών στο πλαίσιο της παγκόσμιας κοινότητας χερσαίων μεταφορών.

### Οφέλη



- Η Αρχή Χερσαίων Μεταφορών δημιουργεί έσοδα με την πώληση τεχνογνωσίας και τεχνογνωσίας.
- Μέσω της προσπάθειας διαχείρισης γνώσης μέσω της Ακαδημίας LTA, η Υπηρεσία Χερσαίων Μεταφορών της Σιγκαπούρης συλλαμβάνει τη θεσμική γνώση, αντλεί διδάγματα και μαθαίνει τις περιπτώσιολογικές μελέτες. Διατηρώντας και εφαρμόζοντας σχετικές και χρήσιμες γνώσεις σχετικά με τις αστικές χερσαίες μεταφορές βελτιώνει τη δική του μεταφορά και κινητικότητα.
- Η Ακαδημία LTA καθίσταται ένας κορυφαίος παγκόσμιος φορέας σε θέματα χερσαίων μεταφορών, ο οποίος ανταλλάσσει γνώση μεταξύ άλλων αρχών μεταφορών παρέχοντας επαγγελματικά προγράμματα, σεμινάρια, διεθνή συνέδρια, ανταλλάσσοντας βέλτιστες πρακτικές με τη διοργάνωση εκδηλώσεων που διεξάγονται τόσο από εκπαιδευτές εσωτερικού όσο και από εξωτερικούς εκπαιδευτές

## Αξιολόγηση

Το LTAA παρέχει μια καλή παράδειγμα του τρόπου διαχείρισης της γνώσης σε έναν οργανισμό, εάν ένας οργανισμός επιδιώκει να δημιουργήσει έσοδα με την πώληση της εμπειρογνωμοσύνης του και να το μοιραστεί με άλλες πόλεις και ενδιαφερόμενους.

## Εμπειρογνωμοσύνης και τεχνογνωσία και μικρές-μεσαίες πόλεις

Ενώ μελέτες περιπτώσεων που παρουσιάζονται ως μέρος αυτής της σύντομης ανασκόπησης προέρχονται από μεγάλες πόλεις της γης, η πώληση τεχνογνωσίας και τεχνογνωσίας μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για τη δημιουργία πρόσθετων εσόδων για μια τοπική αρχή της SM, η οποία στη συνέχεια μπορεί να είναι επενδύονται σε τοπικά συστήματα μεταφορών και κινητικότητας.

Οι μικρές-μεσαίες πόλεις μπορούν επίσης να επωφεληθούν από δίκτυα και συνεργασίες που έχουν σχεδιαστεί για την ανταλλαγή γνώσεων και τη συνεργασία. Το να είναι μέρος ενός δικτύου ανταλλαγής γνώσεων επιτρέπει σε μια πόλη να προωθηθεί και να αυξήσει την ελκυστικότητά της για τις ιδιωτικές εταιρείες που αναζητούν μια θέση για την επιχειρηματική τους λειτουργία και για τους τουρίστες που αναζητούν έναν συναρπαστικό νέο προορισμό για τις διακοπές τους. Αυξάνει επίσης το προφίλ της πόλης και την καθιστά πιθανό προορισμό για τους υπαλλήλους των τοπικών αρχών από άλλες πόλεις που αναζητούν νέες ιδέες και ευκαιρίες για μάθηση.

## Σημασία για τις μικρές-μεσαίες πόλεις

- Πωλούν τεχνογνωσία και τεχνογνωσία ή μοιράζονται μέσω δικτύων και εκδηλώσεων κοινής γνώσης και θα μπορούσαν να αποτελέσουν έναν τρόπο για τις μικρές-μεσαίες πόλεις να αυξήσουν τα πρόσθετα έσοδα ή τουλάχιστον να αυξήσουν το προφίλ της πόλης μεταξύ ιδιωτικών επιχειρήσεων, δημόσιο.
- Η ανταλλαγή γνώσεων αποτελεί μια καλή ευκαιρία για μια πόλη μεγέθους SM για να δημιουργήσει νέες επαφές με διάφορους ενδιαφερόμενους, καθώς και για να διευρύνει το δίκτυό της.
- Οι τοπικές αρχές ή οι δημόσιες διοικήσεις πρέπει να έχουν εμπορεύσιμες γνώσεις, οι οποίες μπορούν να είναι επωφελείς για τους προοπτικούς αγοραστές ή οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν μέσω δικτύων μεταφοράς γνώσης. Ωστόσο, ακόμη και αν μια τοπική αρχή πιστεύει ότι δεν έχει τίποτα να μοιραστεί από την άποψη της εμπειρογνωμοσύνης ή της καινοτόμου γνώσης, θα μπορούσε ακόμα να επωφεληθεί από τη συμμετοχή σε δίκτυα και εκδηλώσεις μεταφοράς γνώσης.

- Η προσέγγιση αυτού του μηχανισμού χρηματοδότησης ενδέχεται να απαιτήσει πρόσθετους πόρους εντός μιας αρχής μεταφορών ή δημόσιας διοίκησης για τη διεξαγωγή των συναλλαγών.

### Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή

- Η αρχή μεταφορών ή η δημόσια διοίκηση θα πρέπει να διεξάγουν έρευνες για να διαπιστώσουν εάν η τεχνολογία τους είναι εμπορεύσιμη στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας. Θα πρέπει να επιδιώξουν να εντοπίσουν κενά γνώσης και να εξακριβώσουν εάν έχουν την τεχνολογία και την τεχνολογία για να τα γεμίσουν.
- Η τοπική αρχή πρέπει να διασφαλίσει ότι η εμπειρογνωμοσύνη και η τεχνική τεχνολογία που παρέχουν είναι σχετικές και χρήσιμες.
- Προκειμένου να παρέχεται εμπορεύσιμη τεχνολογία και τεχνική τεχνολογία, η τοπική αρχή πρέπει να διαθέτει ισχυρές και ακριβείς γνώσεις στον τομέα στον οποίο είναι πρόθυμοι να πωλήσουν την εμπειρογνωμοσύνη τους. Διαφορετικά, δεν θα χάσουν μόνο τη δυνατότητα απόκτησης συμφωνιών, αλλά μπορεί επίσης να βλάψουν τη φήμη τους.
- Ένας κρίσιμος παράγοντας στην πώληση εμπειρογνωμοσύνης στον τομέα των μεταφορών και τεχνικής τεχνολογίας είναι η διαχείριση των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας της καινοτομίας, καθώς θα μπορούσε να συμβεί ότι περισσότεροι από ένας φορείς συμμετείχαν στην ανάπτυξη της καινοτομίας. Αυτή η πτυχή πρέπει να ληφθεί υπόψη πριν από την πώληση της τεχνικής τεχνολογίας.
- Η τιμολόγηση της εμπειρογνωμοσύνης και της τεχνολογίας θα πρέπει να αποφασίζεται λαμβάνοντας υπόψη το ποσό της προστιθέμενης αξίας που θα παράσχει η γνώση στον αγοραστή, την τιμή των πόρων που χρησιμοποιούνται για τη δημιουργία της γνώσης και την τιμή παρόμοιων πωλήσεων στον κλάδο.
- Η πώληση εμπειρογνωμοσύνης και τεχνικής τεχνολογίας θα πρέπει να ευθυγραμμίζεται με όλες τις σχετικές νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις στις χώρες όλων των εμπλεκόμενων μερών.
- Οι συμβατικές ρυθμίσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές και να προστατεύουν τα εμπορικά συμφέροντα και των δύο μερών που συμμετέχουν στην αγορά και πώληση εμπειρογνωμοσύνης και τεχνικής τεχνολογίας.
- Για την επιτυχή μεταφορά της γνώσης απαιτείται μια καλή στρατηγική επικοινωνίας και δέσμευσης. Η ακριβής επιλογή των καναλιών επικοινωνίας είναι πολύ σημαντική.
- Μάθετε σχετικά με τις ευκαιρίες για δίκτυα ανταλλαγής γνώσεων και συνεργασίες που χρησιμοποιούν διαδικτυακούς πόρους όπως τα [URBACT](#), [EUROCITIES](#) και το [Κέντρο Γνώσης και Εκπαίδευσης του Δικτύου JASPRS](#).
- Δημιουργήστε δίκτυα ανταλλαγής γνώσεων και συνεργασίες με άλλες πόλεις που μοιράζονται τους στόχους βιώσιμης κινητικότητας.
- Αφιερώστε ένα άτομο ή μια ομάδα εντός του οργανισμού σας που θα είναι υπεύθυνη για τον εντοπισμό των ευκαιριών και για τους επόμενους οδηγούς.
- Μπορεί να χρειαστεί να γίνουν αλλαγές στο ίδρυμα / οργανισμό, όπως η ανάπτυξη μιας κουλτούρας που δέχεται νέα μάθηση, διανομή, αλλαγές και βελτιώσεις.

### Περίληψη

Η εμπειρογνωμοσύνη πωλήσεων και η τεχνολογία θα μπορούσαν να αποτελέσουν μια αποτελεσματική μέθοδο αύξησης των πρόσθετων εσόδων για τις τοπικές αρχές της SM. Αυτός ο μηχανισμός χρηματοδότησης έχει πολλά οφέλη, όπως η βελτίωση του επιχειρηματικού μοντέλου του οργανισμού, με την εισαγωγή νέων επιχειρηματικών υπηρεσιών και προϊόντων, τη διεύρυνση του οργανωτικού δικτύου και τη συνεργασία και την παροχή οικονομικού οφέλους. Η εξειδίκευση και η τεχνολογία πώλησης απαιτούν ισχυρές

γνώσεις στον τομέα της εφαρμογής, προκειμένου να πωληθεί η υπηρεσία, ώστε να μην χάσει τη φήμη της εταιρείας.

Το παράδειγμα LTAA της Σιγκαπούρης δείχνει πώς ένας οργανισμός μπορεί να συλλάβει τη θεσμική γνώση, τα διδάγματα και τις περιπτώσιολογικές μελέτες και να χρησιμοποιήσει αυτή τη νεοαποκτηθείσα γνώση προς όφελός της εφαρμόζοντας το και να το πουλήσει μέσω σεμιναρίων, εκπαιδευτικών συναντήσεων και διεθνών διασκέψεων.

Ωστόσο, θα ήταν πιο δύσκολο για τις πόλεις μεγέθους SM, σε σύγκριση με τις μεγάλες παγκόσμιες πόλεις όπως το Λονδίνο και τη Σιγκαπούρη, να βρουν ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και να αναζητήσουν μοναδικά.

### **Περισσότερες πληροφορίες / αναφορές / σύνδεσμοι**

**Προκαταβολές στη Διαχείριση Γνώσης Μεταφορών** [http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/docs/nchrp20-68a\\_12-04.pdf](http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/docs/nchrp20-68a_12-04.pdf)

### **Ψηφιακή ενιαία αγορά**

<https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/sharing-and-reuse-open-efficient-και-καινοτόμια-τις-δημόσιες-υπηρεσίες>

### **ευρωπαϊκό πλαίσιο διαλειτουργικότητας- στρατηγική εφαρμογής**

[http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2c2f2554-0faf-11e7-8a35-01aa75ed71a1.0017.02 / DOC\\_3 & format = PDF](http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2c2f2554-0faf-11e7-8a35-01aa75ed71a1.0017.02 / DOC_3 & format = PDF)

### **Ευρωπαϊκό πλαίσιο διαλειτουργικότητας έκθεση**

[https://ec.europa.eu/isa2/sites/isa2/files/eif\\_brochure\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/isa2/sites/isa2/files/eif_brochure_final.pdf)

### **Έκθεση των Επιτρόπων. TfL**

<http://content.tfl.gov.uk/board-160203-item05-commissioners-report-v2.pdf>

### **Πλατφόρμα πολιτικής καινοτομίας. Δημόσια καινοτομία**

<https://www.innovationpolicyplatform.org/content/public-sector-innovation>

**LTA Academy** <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/academies/ltacademy/abtus.html>

### **Αναφορές**

ΟΟΣΑ ( 2011), Μαζί για καλύτερες δημόσιες υπηρεσίες: Συνεργασία με τους πολίτες και την κοινωνία των πολιτών, ΟΟΣΑ, Paris/OECD (2010), "Μέτρηση της καινοτομίας στον δημόσιο τομέα", στην μέτρηση της καινοτομίας: Νέα Προοπτική, Εκδόσεις του ΟΟΣΑ.

ΟΟΣΑ (2012), "Δημόσια καινοτομία", στο πλαίσιο του ΟΟΣΑ για την Επιστήμη, την Τεχνολογία και τη Βιομηχανία 2012, Εκδόσεις του ΟΟΣΑ.

Μεταφορές για το Λονδίνο (2018) Τι είναι οι κάρτες χωρίς επαφή; Ανακτήθηκε από: <https://tfl.gov.uk/fares-and-payments/contactless/what-are-contactless-payment-cards?intcmp=8610> [πρόσβαση: 27 Μαρ 2018].

Zangl, F., Werth, D. & Adam, O. (2005). Παροχή πανευρωπαϊκών δημόσιων υπηρεσιών μέσω αρχιτεκτονικής διαλειτουργικότητας. Στην *πρώτη διεθνή διάσκεψη για τη διαλειτουργικότητα των υπηρεσιών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης-eGov INTEROP* (τόμος 5, σελ. 23-25).

Jöns, H., Meusburger, P., & Heffernan, M. (Eds.). (2017). *Κινητικότητα της γνώσης* (τόμος 10). Πηδών.

Crevoisier, O. (2016). Η οικονομική αξία της γνώσης: ενσωματώνεται σε αγαθά ή ενσωματώνεται σε πολιτισμούς; Περιφερειακές Μελέτες, 50, 189-201.

## Appendix C.14 Planning Obligations / Developer Contributions

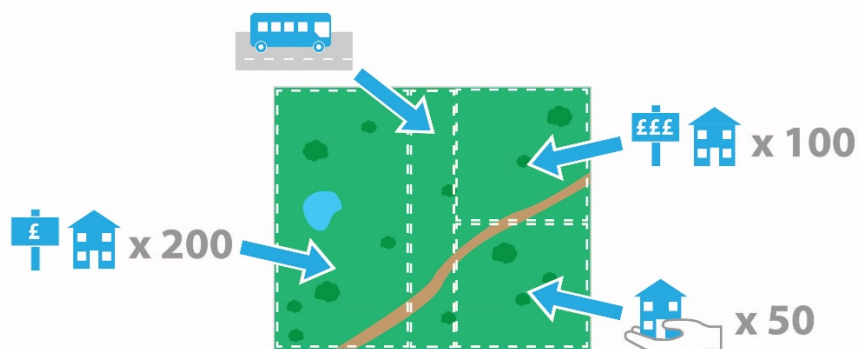
### Key Characteristics

- Planning obligations are agreements between local authorities and developers that can be attached to a planning permission to make the development acceptable in planning terms, which would otherwise be unacceptable.
- Developer contributions received through planning obligations represent a way for local authorities to internalise some of the external costs of the developed land, such as increased strain on local infrastructure.
- Revenue received from developers as part of the planning obligations can be invested into local transport and mobility projects if they mitigate the negative impacts of the development.
- Planning obligations can also be used to restrict the way in which land is used, for example, to mandate a minimum proportion of affordable housing.

### Brief Description

New residential development could place extra burdens on the existing infrastructure and resources in the local area, such as an increased volume of traffic and congestion.

### Planning Obligations / Developer Contributions



Planning

obligations are a way for local authorities to internalise some of the external costs of the development, either through a fixed levy on the development, or via direct negotiation between the developer and the local authority. Local authorities can use the money generated from developer contributions to improve existing infrastructure and help minimise the strain which the new development puts on it. Planning obligations are the result of individual, scheme-based negotiations that have proved to be a practical way for local authorities to cover infrastructure costs, as well as capturing some development value.

Planning obligations can also be used to restrict or define the way in which the land is used, or in other words, to make acceptable a development which otherwise would be unacceptable to the local authority. For example, the local authority can require a given portion of housing be affordable or require a developer to compensate for loss of open space.

Importantly, the agreement usually applies to the land itself, not the person or organisation which negotiated it. Thus, the agreement stands even if the owner of the land changes. This protects against the agreement being circumvented by a change of ownership.

If the planning obligation is not complied with, the local authority can take direct action and recover expenses. It is enforceable against the person that entered into the obligation or any subsequent owners.

## Planning Obligations in the UK

In the UK planning obligations are commonly known as Section 106 (S106) agreements. As defined in S106 of the UK Town & Country Planning Act 1990, a planning agreement is “a legally binding agreement between a developer and a local planning authority and operates alongside a planning permission”. The S106 agreements are frequently referred to as ‘developer contributions’, as well as highway contributions or the Community Infrastructure Levy (CIL), and they are focused on site specific mitigation of the impact of development.

There were a number of attempts by the UK Governments to secure a portion of the value uplifts of developments resulting from planning permission. These include: the 1947 Development Charge, the 1967 Betterment Levy, the 1973 Development Gains Tax, and the Development Land Tax in 1976. However, none of these have been very effective and failed due to being counterproductive as they discouraged development. It is considered that the major factor contributing to the failure of these attempts were the high rates at which they were levied.

Beginning in the 1970s, some Local Planning Authorities began to negotiate obligations to secure contributions to the off-site infrastructure for new development which would otherwise have had to be refused permission because of a lack of public sector resources. Later they also started to negotiate obligations for the provision of other community needs for which public funds were scarce, such as affordable housing. These negotiations have succeeded in delivering substantial contributions (Crook, 2016a).

The negotiation of planning obligation contribution was based on well-entrenched powers of Local Planning Authorities. Central government’s role did not prevent use of this power, but regulated practice and ensured it was embedded as policy. The success of planning obligations could also be attributed to the fact that they were (and are) attractive to developers as well. At times of growing market, developers were anxious to secure planning permissions for profitable schemes before market conditions change. It makes sense for developers to help fund infrastructure, if its absence or inadequacy is standing in the way of getting a planning permission, as long as it does not affect scheme viability. The ability to negotiate contributions allowed developers to secure scheme’s viability.

Until the 1990s, planning obligations were primarily used to force developers to contribute to the externalities of the development, such as access roads. However, the use of planning obligations subsequently widened to ensure broader benefits to the community, such as extensions to local schools or providing affordable housing.

The legal tests for when a S106 agreement can be used are set out in CIL Regulations (2010) and are as follows:

- a. Necessary to make the development acceptable in planning terms
- b. Directly related to the development, and
- c. Fairly and reasonably related in scale and kind to the development (Local Government Association, 2018)

As part of the pre-application discussion, developers engage in dialogue regarding any viability issues which they foresee with their project and to engage in a thorough review of those viability aspects. Developers then submit a planning application, which is considered for both planning permission and the amount owed for S106 contributions.

The main issue that arises in negotiations about planning obligations is problems with viability, where developers argue that the site is not sufficiently viable to provide all of the obligations the Local Planning Authority seeks (Lord et al., 2018). Therefore, developers should consider the costs and effects of the local authority's planning requirements prior to securing land for development and be aware of the potential fees or feasibility issues associated with the development and possible public infrastructure funding through S106 (King, Vecia, & Thomson, 2015).

There is significant variation in the process by which S106 contributions are negotiated by different Local Planning Authorities in the UK. Practice varies in terms of who leads negotiation and whether internal or external legal support is used, it may be a case officer, or it might be a member of a legal team. Some Local Planning Authorities seek external advice, and reliance on support from legal departments is variable with some heavily dependent whereas others prefer to lead the process.

Adopting planning obligations is a matter of choice by each Local Planning Authority. There are significant variations in the extent to which obligations and their value are secured even amongst Local Planning Authorities with similar socio-economic circumstances. This variation could be attributable to differences in local policy and practices, including how good Local Planning Authorities are at conducting negotiations.

There are various types of Planning Obligations contributions, including:

- **In-kind and financial contributions.** Where the developer builds or provides directly the matters necessary to fulfil the obligation, by means of a financial payment, or in some cases a combination of both.
- **One-off and a series of payments phased over time.** Where obligations are to be delivered in kind by the developer, the relevant facilities can be provided at one particular point in time, or there may be advantages in providing the relevant facilities in a phased manner over time to match stages of the development.
- **Maintenance payments.** Where Local Planning Authorities seek maintenance payments through planning obligations to contribute towards the physical upkeep of infrastructure or facilities (such as maintenance payment for a car club service).
- **Pooled contributions.** Pooled contributions are planning obligations that are pooled together from more than one development, and/or across more than one Local Planning Authority area in order to address impacts across developments and local authority boundaries.

### Attractiveness of planning obligations

- Allows a local authority to recover some of the external costs resulting from a development.
- Provide opportunity to raise funds to finance site-specific infrastructure needs, including sustainable mobility and transportation.

- Can include aspects outside the scope of other planning instruments, such as social housing.
- Having the ability to negotiate the amount of money contributed means that whilst the local authority benefits from the additional funding, interests of developers are maintained as they are not put off by a high, fixed charge.
- The amount of money contributed is ultimately decided by Local Planning Authorities, as they have the power to accept or reject the offer. The local authority can therefore make sure that the amount of contribution is specific to the needs and size of both the local area and the new development.
- A planning obligation allows the Local Planning Authority to enforce conditions on the developer, as well as specify restrictions definitely or indefinitely. For example, planning obligations can be used to make a development car free (i.e. the provision of no car parking and future residents cannot apply for parking permits for on-street parking).

## Challenges and Risks

- The negotiations between developers and local authorities can be lengthy and sometimes difficult, requiring time and effort from both parties.
- Input from multiple neutral surveyors could be required in order to obtain an impartial appraisal of the scheme's viability.
- The outcome of the negotiations remains unclear for the local authority until its end. As a result of this uncertainty, financial planning for potential schemes and projects is more difficult.
- Planning Obligations could be perceived as highly subjective when determining the amount to be contributed.
- Without adequate controls or transparency, negotiations between the developer and local planning authority about developer contribution could lead to collusion and corruption. There is an inherent danger of larger developers getting a better deal than smaller, less well-resourced developers (Burgess, Monk, & Whitehead, 2011).
- Planning obligations could discourage development in areas that ask for planning obligations, in favour of development in areas that are less strict about imposing public obligations. This could lead to a race to the bottom between local authorities.
- Funding for large infrastructure would be potentially dependent on planning obligation payments from many different developers and projects. Due to the one-on-one nature of the planning obligation negotiations, securing the required funding amount could be challenging, as well as time and resource consuming (Burgess et al., 2011).
- Significant resources could be required to monitor the agreements and conditions pertaining to them after they have been agreed upon, i.e. while and after the land has been developed.
- Negotiations relating to planning obligations, including agreeing viability, can add delays to the planning process (Lord et al., 2018).

## Track record



Commonly known as ‘S106’ agreements in the UK, or ‘public gain’ in North America, in many countries planning obligations proved to be successful in making developers contribute funding to offset the site-specific impact of development on public infrastructure.

### UK

Developer contributions have been a long-standing element of planning policy in England. Planning agreements have been permitted between applicants for planning permission and the granting Local Planning Authority since the Town and Country Planning Act 1971. By the early 2000s planning obligations were being used to compensate third parties for externalities of developments, and as an informal betterment tax.

The 1990 Town and Country Planning Act provides Local Planning Authorities with the right to negotiate obligatory contributions - hence ‘planning obligations’ - with developers on a case-by-case basis. The agreed developer contributions represent the necessary monetary conditions to make the proposed development acceptable in planning terms. More recently the S106 system has been supplemented by the Community Infrastructure levy (CIL) brought into effect through the CIL regulations of 2010.

Together, negotiated S106 planning obligations and CIL form the system used to secure funding through developer contributions, which is put towards mitigating the social and environmental effects of development.

### Key numbers

- The estimated value of planning obligations and CIL levied in 2016/17 was £6.0 billion, up from £3.9 billion in 2011/12 (50% after adjusting for inflation).
- At £4.0 billion, 68% of the value of agreed developer obligations was for the provision of affordable housing (50,000 affordable housing dwellings).
- Planning obligations remain a core aspect of planning practice: over 95% of Local Planning Authorities have attached a planning obligation to a proposal in 2016/17.
- Despite the introduction of CIL in 2010, 85% of the value of planning obligations comes from negotiated S106 agreements (Lord et al., 2018).

### Germany

Planning in Germany is carried out within a decentralised system characterised by hierarchical planning powers among the different levels of government and is guided by a strong legal framework. Federal spatial planning in Germany is limited to the development of guiding principles which provide the legal basis for state spatial planning and specifications for sectoral planning. State governments exercise spatial planning at the state level with planning taking different forms in each state. The key decisions are usually taken at the lowest political level. The position of local municipalities, where the main spatial planning authority is located, is strong and municipal autonomy is constitutionally guaranteed. At municipal level planning authorities are responsible for site-specific recommendations and measures.

It is the responsibility of the municipality to service the land and provide the infrastructure (streets, parking areas, technical services, green space and also ‘social infrastructure’ such as playgrounds). Local authorities can use grants from the state, and/or charges on

landowners to recover the costs. This puts municipalities in a strong position to recoup the related costs. The applicant for a building permit for a site is required to contribute to those costs, to a maximum of 90%, with the remaining costs (at least 10%) paid by the municipality. Special local laws are used by municipalities to vary the level of charges for landowners. The actual provision of the infrastructure is commissioned by the municipality (Crook, 2016b).

### The Netherlands

In the Netherlands the supply of residential land is controlled by municipal governments. In the past this was mainly achieved through an “active land policy” whereby most designated development land was bought and sold by municipal land companies. Municipalities bought land, subdivided it, provided the infrastructure and the utilities, and sold off the subdivided plots to property developers, housing associations or owner occupiers. Under this system, the costs of construction were subtracted from the potential sales revenues to give a residual land value that is used to finance the acquisition and conversion of land, and the provision of local public goods.

Developers can build on their own land provided they get planning consent and pay a fee to cover the infrastructure costs. Initially, these payments were negotiated under agreements, but in 2008 they were made mandatory. The system requires local authorities to have land development and servicing plans as part of their land-use plans which set out formulae for calculating the cost to the public sector and their recovery from developers. Getting planning consent is conditional on developers paying the infrastructure charges. Where there is no land development and servicing plan, developer contributions to infrastructure costs are subject to negotiation. In practice, the latter approach dominates with most municipalities preferring to negotiate an agreement than to draw up a land development and servicing plan because of the latter’s complexity and risks of legal challenge (Crook, 2016b).

### Case Study: Croydon Tramlink, UK

Croydon Tramlink is a tram line in London, UK, consisting of 28 km of track and 39 stops, operating since 2000. Tramlink was built under a Private Finance Initiative (PFI) scheme, whereby the government provided £125 million of the project’s £200 million total budget, with the rest coming from planning obligations (‘S106 contributions’) in affected areas. The system is operated by the private sector without operational subsidy from Transport for London (TfL) or Croydon Council.

The contracts for Tramlink specified that funding via S106 payments was specifically for this purpose only and cannot be transferred to other schemes.

### Benefits

- The Planning Obligations (S106) payments provided £75 million funding for Tramlink which would otherwise have had to be found elsewhere.
- Developers have a specific interest in Tramlink as it was likely to contribute to the increase in their land value.
- The local authority (Croydon Council) got an important transport link.

### Drawbacks

- Did not provide all funding, with majority of funding coming from public contributions.
- Developers' uncertainty about economic return from investing in the underdeveloped area such as Croydon was, could have affected the amount raised for the scheme through S106.
- Allocating a large portion of S106 payments for tram infrastructure, meant that other areas, such as affordable housing and green space, had potentially less funding than they would have otherwise.

## Assessment

Tramlink is a good example of what can be done using the planning obligation system, but it also shows its limitations. The planning obligations were able to fund the infrastructure only partially, with most of the required funding being provided by the government. In addition, allocating a large portion of S106 contribution meant that there was less money for other infrastructure. Negotiating collective arrangements between many different developers and the Local Planning Authority also proved to be a difficult and lengthy process.

## Planning Obligations and S-M Cities

For S-M sized city local authorities, planning obligation contributions can be a viable tool to mitigate negative social and environmental impacts of development and to raise additional revenue for sustainable transport infrastructure.

However, developing and updating planning obligation policies, as well as negotiating, agreeing and implementing individual obligations involves a wide range of activities, requiring a variety of different expertise and skills. It is important that a Local Planning Authority which consider using this financing mechanism develops a coherent approach to using planning obligations and has the right staff possessing the necessary skill involved.

The context-specific variation would also need to be considered before local planning authorities can use planning obligation contributions to finance sustainable mobility and transport schemes. These include:

- **Legal context:** the nature and extent of the legal powers and responsibilities of the initiating local authority to pursue this financing approach.
- **Scale context:** the physical scale of the scheme and scale of capital cost of the scheme which the local authority wants to finance
- **Organisational context:** the existing organisational culture, expertise and staff capacity to successfully negotiate and implement planning obligations.

Consequently, there would be considerable variation in Local Planning Authorities' ability to secure developer contributions and how successfully they can do it.

## Guidelines for Implementation

### Legal Framework

As with many other financing mechanisms, the ability of the S-M city local authority to use planning obligations to raise additional revenue to finance infrastructure depends on an appropriate legal framework. If relevant legal framework does not exist at the national level, S-M cities and regional authorities would need to work closely with a national government to

develop legislation which is fit for purpose. To avoid a race to the bottom situation, whereby local authorities undercut each other to attract development, this should be done in cooperation with other local authorities and regions.

Any legislation designed to capture development gains – such as planning obligations – should be robust and effective and does not discourage development.

### **Developing Planning Obligation Policy**

It is vital the local authority develops a consistent, clear, transparent and predictable approach to applying planning obligations by developing Planning Obligation Policy. The policy should reduce delays and ensure that applicants applying for planning permission for a site understand the full costs of the development from the start. The Local Authority should work closely with developers, landowners, local community representatives and utility and service providers in preparing these policies.

- It is important that all planning obligations policies are informed by a sound and robust evidence base, for example an up-to-date assessment of the need for, impacts on and costs of necessary infrastructure related to development.
- Planning obligations policies should allow applicants to clearly understand what level and type of planning obligations the Local Planning Authority is likely to seek from them.
- Planning obligations policies should inform other local development policies and frameworks, which can also be used to clarify the way in which planning obligations policy is to be applied.
- When developing planning obligations policies, the local authority needs to be aware of the variety of different forms of contributions and the circumstances in which it would be appropriate to make use of them to improve delivery.
- The level of contribution set in planning obligations policies should correctly reflect relevant costs and that it can be adjusted to account to changes in cost over time.
- The Local Planning Authority needs to agree a joint approach towards planning obligations policies if the impact of a development within their boundary or neighbouring authorities is likely to have significant impact on cross-authority infrastructure.
- Developers and other stakeholders should be made aware of the opportunities to contribute to policy formulation and engage constructively in the process.
- The planning obligations must be governed by the fundamental principle that planning permissions may not be bought or sold.

### **Steps to negotiate planning obligations**

- As part of the pre-application discussion, the developer and Local Planning Authority engage in dialogue regarding the scheme and any viability issues which developers foresee with their project.
- The Local Planning Authority and developer review identified viability aspects.
- The developer submits a planning application.
- The Local Planning Authority considers the planning application for planning permission and the amount owed for Planning Obligation contributions. This involves:
  - Seeking detailed information before accepting estimates about viability.

- If necessary, seek verification by a certified professional surveyor.
  - Establish whether the impact of the development within their boundary is likely to have significant impact on cross-authority infrastructure.
- Members of the public are given an opportunity to comment on the planning application, to ensure that adequate public infrastructure is met for the community. This can involve suggestions on how to mitigate the impact of the proposed development.
- The Local Planning Authority decides on whether or not the planning application is accepted based on the information submitted and additional information discovered during the verification process.
- Planning Obligation requirements are released with the conditional approval of the development.

### **Implementing and Monitoring Obligations**

In order to ensure that agreed planning obligations are implemented effectively, it is vital that the local authority has systems in place designed to monitor the timely and efficient delivery of obligations, and any enforcement action where necessary. The kinds of tasks that effective obligations monitoring system should be able to support include:

- Responding to public enquiries about the status of obligations
- Providing information on the type and amounts of agreed obligations compared to what has been implemented and what still needs to be implemented
- Sending alerts to relevant staff regarding any upcoming deadlines, events, commitments etc
- Generation of reports to provide updates for various different audiences on obligations
- Input of new details about obligations where changes occur over time
- Access to contact details for all stakeholders involved
- Storage of all documents related to the development/application and obligation to be accessed

Local Planning Authorities may wish to appoint a staff member whose responsibilities include the monitoring of the implementation of planning obligations.

### **Improving Speed, Predictability, Transparency and Accountability**

- All information on the Local Planning Authority's planning obligations policies should be set out in the relevant documents.
- Local Planning Authorities should be clear and transparent about what type and level of planning obligations the developers are expected to contribute.
- Pre-application discussions should be used as an early opportunity to clarify the Local Planning Authority's planning obligations policies in relation to the proposed development. They also provide an applicant with an opportunity to raise any questions, concerns or information that may be relevant to negotiating an agreement. Investing time and resources at the pre-application stage can save time and resources in the medium and longer term and help speed up the delivery of planning obligations.

- Developers and other stakeholders should have access to necessary information to ensure an understanding of the policies, processes, and practice of the planning obligations system, including:
  - The Local Planning Authorities policies on planning obligations and ways for engagement with regard to draft policies;
  - What each party is able or expected to contribute at various stages of the process; and
  - The process for negotiating and agreeing planning obligations, including the order and timing of different stages and deadlines.
- Process maps can be used as a helpful and easy to understand tool for explaining the process of negotiating and agreeing planning obligations.
- Develop a consistent, transparent and systematic communication strategy that clearly communicates to the public how the proceeds of planning obligations policies are spent. The communication can use a range of different media and publication formats.
- Independent third parties could be used for individual applications to obtain an impartial appraisal and to mediate an agreement to the satisfaction of all parties involved.
- It is important that local authority staff or external contractors involved in the process of developing planning obligations policies, as well as negotiating and implementing individual obligations, have the necessary skills to enable them to carry out their role effectively. Relevant skills include:
  - Ability to actively and constructively engage, discuss and negotiate with developers to reach agreement on planning obligations;
  - Ability to effectively project manage the planning obligations process from beginning to end;
  - Ability to co-ordinate a range of different participants and stakeholders;
  - Ability to communicate the Local Planning Authority's policy and expectations on obligations to a wide range of stakeholders and different audiences
  - Technical and analytical skills;
  - Legal skills allowing for drafting and finalising the Planning Obligation agreement and for advising on the application of planning obligations policy.

The Local Planning Authority should carry out a skills audit and allocate resources to address any skills gaps or build on any areas of weakness; if required training opportunities for staff and Planning Committee members who are handling planning obligations should be provided (Department for Communities and Local Government, 2006).

- The negotiations and their outcomes should be kept as transparent as possible to avoid the possibility of collusion and corruption.
- Where possible Local Planning Authorities should aim to standardise documents and agreements, to reduce costs and speed up the planning obligations process.

### **Estimating level of planning obligations contributions**

It is important that developers and other stakeholders are able to understand how developer contributions have been derived, and how they are justified. The use of standard formulas

offers a transparent and consistent way of calculating developer contributions and helps to increase accountability, speed, and certainty of the process. The Local Planning Authority can use standard formulas to calculate standard charge for some categories of infrastructure whilst taking a more flexible and less structured approach to other categories of contributions.

To ensure transparency of the process, the Local Planning Authority should make available all assumptions and evidence used to determine developer contributions. The Local Planning Authority should regularly review its methodology, and to ensure that all evidence used in calculations are up-to-date and robust.

### **Public Involvement**

Developers and other stakeholders should be involved in the process of developing planning obligations policies and the negotiation of planning obligations for individual applications. They should be given access to all necessary information and support to facilitate their involvement.

Members of the public should be given an opportunity to make representations to the planning authority about individual planning applications. This is to ensure that adequate public infrastructure is provided for the community. Representations can include suggestions by the public how best to mitigate the impact of the proposed development.

### **Summary**

Planning obligations are agreements between local authorities and developers attached to a planning permission to make development acceptable in planning terms. For local authorities planning obligations could be an effective way to mitigate the impact from new developments on the existing infrastructure and to internalise some of the external costs of the developed land, such as increased strain on local infrastructure. Local authorities can use the money generated from developer contributions to fund relevant sustainable transport and mobility projects providing they are designed to mitigate the negative impacts from the development.

The aim of this brief is to provide S-M sized city local authorities with practical tools and methods to help improve the development, negotiation and implementation of planning obligations. The brief provides a description, background and case studies and outlines recommendations on how local authorities can make the best use of this financing mechanism and to deliver planning obligations effectively.

It is important to note that planning obligations contributions work well for funding small scheme infrastructure. However, larger schemes such as major transport links are likely to require other funding in addition to developer contributions from planning obligations. This is where combinations with other financing mechanisms such as the Community Infrastructure Levy or Public Private Partnerships could be beneficial.

### **Useful Links**

Department for Communities and Local Government (DCLG)

Planning Obligations: Practice Guide

[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/7770/151363.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/7770/151363.pdf)

Office of The Deputy Prime Minister (ODPM) Circular 05/2005

<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20120919225314/http://www.communities.gov.uk/documents/planningandbuilding/pdf/147537.pdf>

West Dorset District Council (UK)

Supplementary Planning Document

Planning Obligations Guidelines

[https://www.dorsetforyou.gov.uk/media/143235/Planning-Obligation-guidelines/pdf/Planning\\_obligations\\_guidelines\\_web\\_version.pdf](https://www.dorsetforyou.gov.uk/media/143235/Planning-Obligation-guidelines/pdf/Planning_obligations_guidelines_web_version.pdf)

Camden Planning Guidance

Planning obligations

[https://www.camden.gov.uk/ccm/cms-service/stream/asset/?jsessionid=FB45297E183920E72335EA6621CFAE30?asset\\_id=3283369&](https://www.camden.gov.uk/ccm/cms-service/stream/asset/?jsessionid=FB45297E183920E72335EA6621CFAE30?asset_id=3283369&)

## References

Burgess, G., Monk, S., & Whitehead, C., 2011. Delivering local infrastructure and affordable housing through the planning system: the future of planning obligations through Section 106. *People, Place and Policy Online*, 5(1), 1–11. <https://doi.org/10.3351/ppp.0005.0001.0001>

Crook, T., 2016a. *Planning Gain*, (1993), 1–19.

Crook, T., 2016b. *Planning Gain*, 1–19.

Department for Communities and Local Government, 2006. *Planning Obligations: Practice Guidance*.

King, C., Vecia, G., & Thomson, I., 2015. Innovative Financing for Transport Schemes: A European reference resource, (September). Retrieved from <http://www.polisnetwork.eu/publicdocuments/download/1755/document/versement-transport-2---finalpolis.pdf>

Local Government Association, 2018. S106 obligations overview. Retrieved April 9, 2018, from <https://www.local.gov.uk/pas/pas-topics/infrastructure/s106-obligations-overview>

Lord, A., Dunning, R., Dockerill, B., Burgess, G., Carro, A., Crook, T., Whitehead, C., 2018. *March 2018 Ministry of Housing, Communities and Local Government The Incidence, Value and Delivery of Planning Obligations and Community Infrastructure Levy in England in 2016-17*. Retrieved from <http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3/>



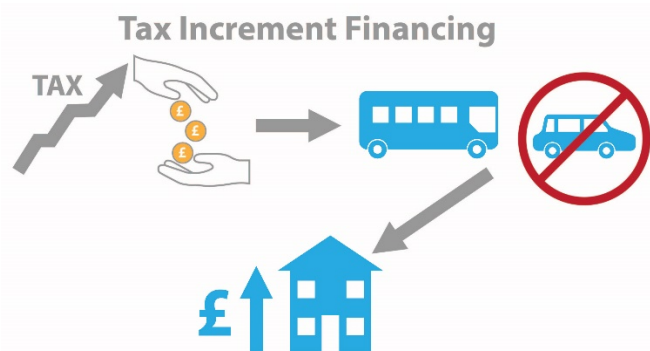
## Appendix C.15 Tax Increment Financing

### Key Characteristics

- Tax Increment Financing (TIF) uses future gains in taxes to finance infrastructure improvements, which are expected to produce conditions for tax gains above the increases which often would occur without these improvements.
- The investments may include public transport, non-motorised transport infrastructure, car-free areas, and other projects related to land use and city development.
- The investments are paid through borrowing against the future increase in tax revenues.
- The additional revenue gained from taxes is used to pay off loans taken out to finance such improvements.
- The gains in tax revenues may come from increased property prices as a result of the improvement, or other means, such as increased economic activity.
- TIF is also known as a Revolving Infrastructure Fund.

### Brief Description

TIF is a way by which local authorities borrow money to build infrastructure. Assuming that improving an area by providing or improving public facilities or infrastructure will increase the value of the properties surrounding those facilities, the local authority can borrow money to build those facilities and pay it using the increased tax revenues related to the increase in economic activity and property values.



### Background

Tax Increment Financing (see Figure 1) was first developed in California, in the United States in 1952 to rehabilitate urban areas (Haider and Donaldson, 2016). It is now very widely applied by local authorities to fund critical infrastructure and urban regeneration schemes, and has recently spread beyond North America (Charles King et al., 2015).

TIF has been used to finance many kinds of schemes, not only public transport and mobility. These schemes

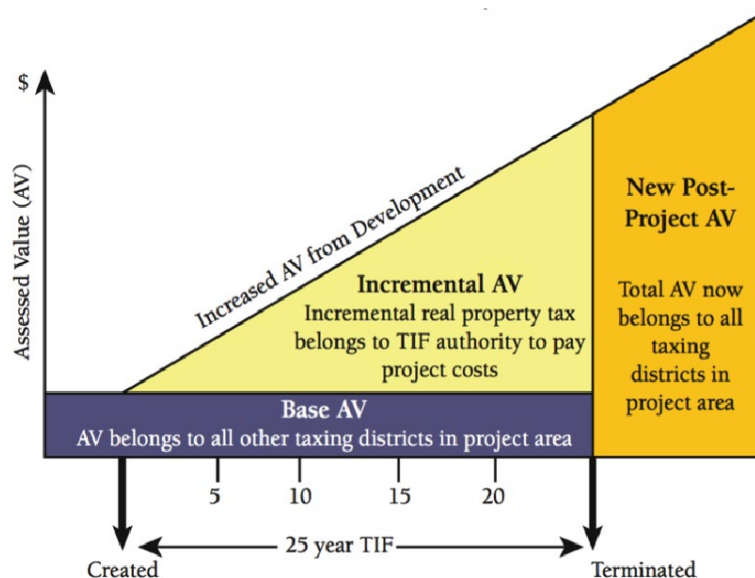


Figure 1 Working principle of TIFs (Haider and Donaldson, 147)

include public infrastructure, demolition, utilities and planning costs, land acquisition, and improvements such as sewer repair and expansion, pavement and kerb works, traffic control, storm drainage, street construction and expansion, water supply, street lighting, park improvements, environmental landscaping, bridge construction and repair, remediation, and parking structures (Charles King et al., 2015).

After construction of infrastructure and facilities, real estate taxes from surrounding properties should increase over time. The taxes, as a direct result of the improvements, will be higher than if the infrastructure or facilities had not been built - this is the 'tax increment' against which money can be borrowed. TIF can be especially useful if funding is particularly difficult to find by other means.

To operate TIF, a catchment area of properties expected to be affected by the development of new infrastructure or facilities is identified. Property taxes received by the local authority are frozen at the level previous to the new development for a fixed term, e.g. 25 years. In those 25 years, the actual level of property tax should increase resulting from the development and the difference between the increased property taxes and the frozen level are used to pay off the debt taken out to build the new infrastructure or facility.

Improving transport and mobility within a local area is a key method of generating additional revenue through TIF. Previous literature implies that property value or the economic growth of an area or region is often influenced by the level of accessibility. From the user's perspective, improvements in an area's accessibility relate to enhancements in travel time and connectivity. In addition, the following benefits of improved transportation and mobility systems are reported:

- Property value increase
- Expansion of the catchment area of skilled workers, and
- Enlargement of the catchment area of customers for shops and consumer-oriented services

A local authority can therefore increase their income as a result of the rise in property value through increased accessibility.

Cities may apply TIF to develop public and non-motorised transport infrastructure in certain areas to improve accessibility. However, accessibility is not the only transport and mobility indicator relevant for real estate prices. For instance, community-based planning may include car-free areas and evaluation has shown that car-free areas significantly increase well-being of the inhabitants, leading to premium property values.

### **Attractiveness of Tax Increment Financing**

- TIF is a way to fund infrastructure investments which typically include high upfront payments
- It allows local authorities to finance infrastructure if other, i.e. national or supra-national, sources of finance are unavailable
- TIF is widely seen as a win-win for businesses and councils, encouraging investment in an area and providing up-front capital based on future uplift
- Excellent alternative financing method when private sector financing is scarce

- Encourages local authorities to think of public infrastructure schemes based on merits rather than on current financial availabilities (Charles King et al., 2015)
- The encouraged investment in an area can lead to real estate value increases and gentrification

### Challenges and Risks

- TIF is reliant on growth in property taxes and assumes property prices will increase as a result of the development of a new facility or infrastructure. In reality, property prices are reliant on a variety of other factors along with the development, some of which are in the local authority's control, and some of which are not.
- Although generally sold to legislatures as a redevelopment tool, some TIF districts are drawn up where development would happen anyway, such as ideal development areas at the edges of cities.
- The TIF process arguably leads to favouritism for politically connected developers, implementing attorneys, economic development officials, and others involved in the processes.
- Districts can be drawn excessively large thus capturing revenue from areas that would have appreciated in value regardless of TIF designation.
- Capturing the full tax increment and directing it to repay the development loans ignores the fact that the incremental increase in property value likely requires an increase in the provision of public services (Charles King et al., 2015)

### Track Record

According to Haider and Donaldson (2016), in 1970, seven states in the USA had adopted forms of TIF, however, this had increased to 48 by the late 1990s. The use of TIF in Canada is limited, with a notable exception being Calgary's 'Community Revitalization Levy', which is similar to TIF. Despite TIF schemes no longer being initiated there, as of 2008, California had over 400 Tax Increment District (TIDs), areas in which properties' tax will be used to finance the investment, earning over \$10 billion annually, coupled to \$28 billion of debt (Charles King et al., 2015). Chicago, USA, reports having instituted 173 tax increment districts since 1984, with combined income of \$7 billion. Of the 173 TIDs, 165 were still active in 2008, with a combined TIF income of \$570 million. Values of TIF schemes can vary from tens of millions of dollars to \$300 million (Haider and Donaldson, 2016).

Haider and Donaldson's (2016) concludes "TIF's success as a development financing tool has been mixed. Numerous studies have found that TIF developments have a positive impact on the community such that property values increase more rapidly in TIF districts than otherwise. At the same time, a large number of studies failed to find higher growth rates or appreciation in property values for TIF districts when compared with non-TIF districts. They go on to argue that "TIF could support only partial capital costs of such a project," and that "in addition, economic cycles have the potential to affect the expected increase in property values, which in some instances would result in lower-than-expected TIF revenue."

### Case Study: Manchester City Deal

Greater Manchester council (GM) has implemented an 'Earnback model', which is comparable to a TIF. As part of the scheme, the national government will provide up to £1.2

billion for infrastructure improvements, which will be repaid as real economic growth (measured in Gross Value Added) is seen within the region (Greater Manchester Combined Authority, 2012). The tax increment in this scheme is the increase in tax revenues based on Gross Value Added accrued by GM; the Earnback model represents the national government lending GM funds to be paid back from increased tax on the increased Gross Value Added generated by the investments made. The Earnback model is the first TIF-style financing programme in England outside London (Charles King et al., 2015).

In addition, the Government will provide GM with a greater “proportion of resultant tax take generated from this growth than would otherwise be the case under business rate retention”, with the intention to reinvest the extra revenue in further Gross Value Added fostering projects, creating a “genuinely revolving fund which rewards GM for delivering growth” (Greater Manchester Combined Authority, 2012).

### Stated Aims

The Earnback model is part of the *Greater Manchester City Deal* (Greater Manchester Combined Authority, 2012), which has the following stated aims:

- Create a revolving infrastructure fund by allowing Greater Manchester to ‘earn back’ a portion of additional tax revenue from Gross Value-Added increases resulting from local investment in infrastructure.
- Establish a Greater Manchester Investment Framework to align core economic development funds.
- Strengthen Greater Manchester’s Business Growth Hub, which integrates trade, investment and businesses advice.
- Develop Manchester’s role as a beacon for high value inward investment.
- Establish a Low Carbon Hub, with a plan to reduce emissions by 48% by 2020.
- Work with DfT on a broad package of transport proposals encompassing devolution of the Northern Rail franchise, bus improvement measures and devolution of local transport majors funding.

### Benefits

- If GM manages to reach their targets, it will have funded improved infrastructure, and unlocked extra funding from the national level.
- The revolving fund could become self-sufficient, and self-fund infrastructure improvements.

### Drawbacks

- As per other TIF schemes, if the forecast or necessary growth does not eventuate, the viability of the scheme is reduced or disappears altogether. Many of the factors which contribute to this are outside the control of GM, putting it at the mercy of those factors to some extent.

### Assessment

Assuming all goes well, GM's Earnback model represents a potential win-win situation. This is especially true given the incentive of the increased proportion of the tax take if growth targets are met.

## Tax Increment Financing and S-M Cities

The amount of revenue accessible under a TIF is proportional to the amount of extra tax likely to be accrued by a project, therefore, TIF schemes are as applicable to S-M sized cities as any other, especially on a local, individual project level. For wider ranging schemes, S-M sized cities may need to band together to implement TIF, similar to the manner of Greater Manchester's Earnback scheme.

Some enabling legislation may be necessary to allow local authorities to borrow funds on the back of future tax earnings, and to manage the allocation of tax revenues.

## Guidelines for Implementation

1. Initiation
  - Determine the overall project feasibility.
  - The public sector most often initiates TIF projects, however the private and non-profit sectors are also able to do so.
2. Formulation
  - Create a redevelopment plan, in which the geographic boundaries of the TID - the area in which properties' tax will be used to finance the investment - are established, along with the project's objectives, costs, and timelines.
  - Establish tax base, revenue increment, and debt financing policies.
  - It may be necessary to argue what would happen if the TIF project did not take place.
3. Adoption
  - Public hearings and stakeholder participation events to ensure input from citizens and taxing districts is considered in the decision-making process.
  - Complete political and legal approvals and draft public-private partnership agreements.
4. Implementation
  - Actual infrastructure construction.
  - Manage construction and project finances.
  - Establish the tax base and tax rates.
  - Issue debt instruments.
  - Generate and distribute tax increments.
5. Evaluation and Termination
  - Assess the project's outcomes against expected results.
  - Dissolve the TID after all debt is repaid.
  - Project termination is generally regulated by any TIF-enabling legislation at the state or provincial level.
  - At this point, the tax revenues from the TID revert to the allocations from before the TIF, hopefully at significantly higher levels (Haider and Donaldson, 2016).

## Summary

For S-M sized city local authorities, TIF could be a promising method to (partially) finance infrastructure improvements and facilities, especially in areas with greater growth potential. However, while TIF could be a win-win situation for local authorities, there are significant risks, especially as the cost-effectiveness of TIFs relies on growth; without it, local authorities can be stuck with an unserviceable debt.

## References

Charles King, Giacomo Vecia, Imogen Thompson, 2015. Innovative Financing for Transport Schemes: A European reference resource.

Greater Manchester Combined Authority, 2012. Greater Manchester City Deal.

Haider, M., Donaldson, L., 2016. Can tax increment financing support transportation infrastructure investment? Institute on Municipal Finance & Governance, Toronto.

## Appendix C.16 Sales Tax

### Key Characteristics

- A one-time tax increase is added to the current sales tax of the region, and the difference between the original tax rate and newly increased tax rate is available for use in transport projects.
- The funding from the increase in tax must be invested in the project as decided in the original proposal for the sales tax increase.
- This financing mechanism can be implemented for financing sustainable transport and mobility projects and initiatives (King, Vecia and Thompson, 2015).

### Brief Description

Sales tax is a tax which is paid to a governing body of a region, such as a local authority, for the sales of certain goods and services. Generally, laws require the seller of the goods or service to collect

the funds for the tax from the consumer at the point of purchase.

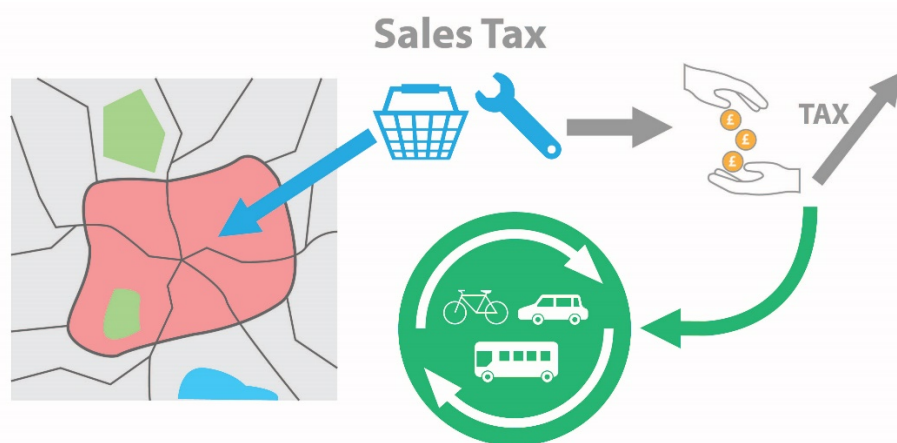
Sales Tax Increase Financing is a mechanism which is sometimes used by the governing body of a region, to generate additional revenue to fund public realm improvements. Where this is the case, a governing body initiates a one-off increase to the current sales tax rate of a region to generate additional revenue. A blanket increase in sales tax is executed, which covers all applicable goods and services sold within the region. Applicable goods and services are determined by the local government, and there are some goods and services which are exempt from the tax.

The difference between the original tax revenue and newly increased tax revenue is then made available for use in public realm improvements such as the financing of sustainable transport and mobility projects and initiatives (King, Vecia and Thompson, 2015).

### Background

Since sales tax is an already implemented funding mechanism, an additional increase in the tax to the local region should be easy to implement. This additional funding can be used to finance sustainable transport projects in the region. This would reduce the pressure on local government for relying on central government for funding infrastructure projects.

The downside is that the sales tax increase would affect every consumer, and not limited to those who use the services, such as private car users. Public in general opposes such tax increases, which can be one of the main hurdles in applying such increases in sales tax.



Hence, to gain public support, it is important to highlight the benefits gained from the revenue generated and to make sure the funding generated is spent on the sustainable transport and regeneration projects as promised to the public and there is a clear accountability of the funds.

### Attractiveness of funding mechanism

- Sales Tax Increase Financing provides an additional source of funding for sustainable transport and mobility projects.
- Local authorities can initiate the sales tax increase and therefore they do not need to rely on national governments for support.
- Revenue invested into sustainable transport and mobility projects will mainly benefit lower-income people as they rely more on public transport, therefore promoting horizontal equality (King, Vecia and Thompson, 2015).
- The revenue generated is specifically designated towards public realm improvements (King, Vecia and Thompson, 2015).
- Initiates the 'user pays' principal whereby the people who benefit from the infrastructure, pay for it.
- Sales tax increases can be quite flexible and therefore allow the governing body to select specific goods and services which will incur the tax increase. In addition, there is the possibility to tax on remote sales (The Wall Street Journal, 2008).
- Even a small increase in sales tax can generate a large amount of revenue due to the huge number of goods and services which are applicable for the tax (King, Vecia and Thompson, 2015).

### Challenges and Risks

- Local authorities may not have the capacity to undertake the complex administrative processes associated with increasing sales tax in the region.
- The rate of sales tax does not depend on a person's income or wealth, and therefore an increase in sales tax may be unaffordable for people with lower-income salaries.
- If the tax increase is big enough, it could impact the level of public spending on goods and services, which would impact the local and regional economy (King, Vecia and Thompson, 2015).
- The public may be resistant to the tax increases if they do not necessarily use the services which will benefit from the tax increase (King, Vecia and Thompson, 2015).
- The amount of funding generated will depend upon the amount of services/goods purchased by consumers and can be difficult to predict.

### Track Record

It has been observed that these sales tax increase schemes for funding transport projects are mostly found in the US and very rarely seen outside the US (Ubbels et al., 2000, King et al 2015). Some examples have been found in India (Dalvi and Patankar, 1999), while a proposed scheme in Madrid failed and was not implemented.

Cities in US where sales tax increase has been used to fund transport projects are Denver (Colorado), New Orleans (Louisiana), Atlanta (Georgia), Reno (Nevada), Fort Worth (Texas),



Austin (Texas) and San Francisco (California) and more recently in Texas, Virginia and Los Angeles.

## **Case Study: Los Angeles Sales Tax Increase**

The Los Angeles Metropolitan Transportation Authority was able to convince the voters to a half percent (0.5%) sales tax increase to improve the city's mobility and provide more sustainable transportation options. The vision of the program is to improve the public transport by investing in the bus system and expanding the rail. The plan also consists of local street improvement, bicycle and pedestrians' connections, and transit services for the disabled. The program was hugely supported by the public as 72% voted in favour of the tax increase. It was promised that two cents for every dollar spent in the county would fund transportation improvements.

It is an ambitious step taken to relieve the heavily congested city through sales tax increase initiative and the sales tax is estimated to generate \$120 billion in revenue over the next 40 years. The LA County has clearly allocated the proportion of the funding to various transport improvement project with major focus on sustainable transport options.

The campaign for the scheme highlighted the funding for walking and biking improvements; affordable fares for seniors, students and the disabled, among other transport improvements.

The LA County have produced a Lessons Learned Report to document what are the reasons for the success of the project and what measures taken previously have failed. According to the lessons learned report, the main reason for the approval of this initiative was engaging with all parties and having a collaborative approach to achieve a collective objective.

## **Targeted Groups**

In this case, it is mainly the public who is going to pay the additional increase in tax when buying the goods and services.

## **Financial Specifications**

0.5% increase in sales tax in the Los Angeles County

## **Stated Aims**

To improve the city's congested transport network by increasing the sales tax by 0.5% and investing in sustainable transport measures.

## **Benefits**

The sales tax increase is expected to generate \$120 billion in revenue over the next 40 years, which is aimed to transform the city of Los Angeles' transport network, by providing major improvement to the bus and rail system, and other sustainable transport projects including reduced fares for seniors, students and disabled, bike lanes, and improvement for pedestrian walkways and connections.

## **Drawbacks**

As stated earlier, sales tax increase requires a strong public support and LA county had to invest a lot of time and money to fund the campaign to get public approval. It was a risky

initiative because it is not easy to get public voting for a referendum, which is outside of the normal electoral period.

### Assessment

Sales tax increase as a finance mechanism is a possible option for financing a proportion of the transport projects, but so far it has not been implemented in many places apart from the US. The main challenge is public approval and in the environment of economic uncertainties, it is not easy to get approval from the public for increase in sales tax, especially what needs to be considered is the tax burden on businesses. Although if approved, even a small increase in sales tax can raise a substantial amount of revenue.

### Financing mechanism and S-M Cities

As mentioned earlier, this form of funding mechanism has been mostly seen to be used in the U.S, where despite a more dominant culture of car use and less public transport initiatives, there have been cases where the sales tax increase for financing public transport have been successful. If the initiative is taken to use sales tax increase funding mechanism in Europe, it can be a viable option, considering that public transport is more popular in most cities in Europe. But it should be noted that it is more effective in large to medium cities to generate an appreciable amount of funding, as it would cover a wider economic and demographic boundary and have a stronger economic activity. But it should not be ruled out in small cities, as it has been seen that the approach of mixed public-private financing could be the answer to financing sustainable transport schemes.

### Guidelines for Implementation

- A strong campaign should be implemented to inform the public on the issues related to public transport, and how the revenue generated from a tax increase will help to overcome these issues.
- A consultation process should be undertaken with local stakeholders and members of the public, to help overcome public resistance.
- Implementing the additional tax by including it in VAT may be less noticeable with regards to personal spending habits and budgets, compared to a 'tax additional' model, where it is added onto a bill separately (King, Vecia and Thompson, 2015).
- The implementation of a Sales Tax Increase Financing is related to the territory and it has to adapt to the regulation and competencies of the city.
- The additional revenue generated through the sales tax increase should be pooled into a separate pot and should only be used to fund applicable sustainable transport and mobility projects and there should be a clear accountability of the funds.
- The tax should be proportionate to the amount intended for investment into sustainable transport and mobility projects. The tax increase should not be higher than the amount intended to be spent as this could cause major public opposition.

### Summary

Increase in sales tax should be considered as funding mechanism option which can contribute to the sustainable and mobility agenda for S-M cities. It could be challenging for S-M cities where there is low economic activity, and also the fact that it is not seen to be a

common practice outside U.S. To implement such an increase in tax, it is vital to gain public support and highlight the benefits gained in longer run and to make sure that the funding is spent on the sustainable transport projects to gain public confidence. As mentioned earlier, it is possible to gain more public support in European cities for improving the sustainable mobility of the area, as public transport is more popular and used more than in the U.S.

The advantage of this funding mechanism is that local authorities can generate this revenue without government support and not a lot of extra administrative procedures are required. Depending upon the economic situation, applicable goods and services to be taxed can be determined by the local authority and some goods and services could be excluded from the tax increase.

## Useful Links

A new model for funding transportation Virginia's sales tax approach, July 10, 2014  
<http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/conferences/2014/Finance/22.Lawson,John.pdf>  
[Accessed 12th March 2019]

State sales tax, Texas

<https://mobility.tamu.edu/mip/strategies-pdfs/funding/technical-summary/state-sales-tax-2-pg.pdf> [Accessed 12th March 2019]

## References

Dalvi and Patankar, 1999. Financing a metro rail through private sector initiative: The Mumbai Metro, *Transport Reviews*, 19 (2) (1999), pp. 141-156

Los Angeles Metro puts half-cent sales tax increase for transportation projects, November 2016, <https://www.latimes.com/local/lanow/la-me-ln-metro-sales-tax-increase-20160623-snap-story.html> [Accessed 12th March 2019]

The story of Los Angeles County's ambitious transportation sales tax initiative, <http://theplan.metro.net/wp-content/uploads/2018/05/report-theplan-lessons-learned-2018.pdf> [Accessed 12th March 2019]

A Binsted, C Brannigan, TRL, Local transport funding toolkit for local authorities, <https://trl.co.uk/sites/default/files/PPR326.pdf> [Accessed 12th March 2019]

Authors: Charles King, Giacomo Vecia, Imogen Thompson, Barlett School of Planning, University College London. "*Innovative Financing for Transport Schemas: A European reference resource. Briefing Paper 6. Public Levies – Sales tax increase Financing*" Sustainable transport for North-West Europe's periphery. SYNTROPER. INTERREG IVB. University College London, <https://www.polisnetwork.eu/publicdocuments/download/1756/document/sales-tax-2---finalpolis.pdf>

Ubbels B., Nijkamp, P., Verhoef, E., Potter, S., Enoch, M., 2000. Department of Spatial Economics, Free University Amsterdam, The Netherlands 2 Faculty of Technology, The

Open University, Walton Hall, Milton Keynes, United Kingdom, Alternative Ways of Funding Public Transport A Case Study Assessment, August 2000

## Appendix C.19 Selling of Land and Property

### Key Characteristics

- To release excess government land and property to fund local transport schemes
- The aim is to use publicly owned land and property more efficiently to generate revenue, which can be used by local authorities to fund transport and mobility projects.

### Brief Description

Local authorities have publicly owned land and property which in many cases is not being used, especially brownfield land, which lies empty for years.



Such government land and property can be used productively to raise funds for sustainable transport projects. This type of initiatives will not only generate revenue for housing and jobs and support economic growth but save on the running cost of maintaining such assets.

### Background

This is a relatively new radical approach to manage publicly owned land and property to make the most efficient and cost-effective use of these assets. There are several benefits of this strategy, including better asset management, increased supply of land for housing and supporting sustainable transport and regeneration projects. Another very important benefit is better integrated public services and reduced running and maintenance costs of public assets.

This way of generating funds requires effective partnerships, collaboration and cooperation between public and private sectors through a shared vision of improving their local communities. It promotes the local councils towards innovative ideas of making best use of their assets by collaborating with private sector, who can contribute their creativity and technical skills to bring the most out of these sites.

### Attractiveness of funding mechanism

- An additional source of funding for sustainable transport and mobility projects
- Local authorities can generate revenue without relying on the national government.
- A productive use of publicly owned land by unlocking housing supply, create more jobs, and fund regeneration projects
- Encourages local authorities to collaborate and work more closely with all partners including commercial property development sector, to innovate and create ways to maximise the use of publicly owned assets

### Challenges and Risks

- Strong political and public support is needed

- Effective communication and collaboration between all partners involved
- Local authorities may not have the capacity to undertake the complex administrative process requiring due diligence and accountability, and they may require the support of other government bodies
- There might be planning and land issues that need to be resolved before disposing off the assets, and in some case, central government would need to be involved
- The uncertainties in the economy and, in particular, the property market would pose a risk, as land values can vary a lot depending on many factors

## Track Record

Examples of successful implementation of this form of funding mechanism are as follows:

Transport for London – Being London’s largest landowners, TfL is working in partnership with various local authorities to release land for new homes and improved local train stations. One of their projects is the Kidbrooke station square, where TfL is working in joint partnership with a housing association to regenerate the Kidbrooke rail station site to submit a planning application for 619 houses and improved station.

The One Public Estate Programme (OPE) - The One Public Estate programme started as an innovative pilot programme in 2013 with just 12 councils and over time it has now expanded to over 300 councils involved in transforming local communities and public services. It is a national programme delivered in partnership with the Local Government Association (LGA) and the Office of Government Property (OGP).

The aim of this programme is to make better use of public-sector assets, releasing land for new homes and create jobs. So far, the programme has saved taxpayers £24million in running costs, created 5,745 new jobs and released land for the development of 3,336 new homes. It has delivered innovative outcomes by better use of the publicly owned land and property. One such example is the redevelopment of Plymouth railway station, which is explained in the case study in the following section.

### Case Study: Plymouth Railway Station Project - The One Public Estate Programme (OPE), U.K.

Despite being the third busiest station in the south west, Plymouth railway station has not undergone any major redevelopment since the 1960s. At present, it presents a poor impression to passengers and requires a major overhaul.

The Plymouth City Council, Network Rail and Great Western Railway have committed to work in collaboration with Plymouth University to deliver the project. In the first phase of the project, £5m funding has been provided by South West Local Enterprise Partnership and £500K from Cornwall Council for the construction of a new multi storey car park and demolition of the existing car park. This will result in the creation of several development sites, which will attract investment into the station area and provide funding for station accessibility and improved public realm.

Plymouth Council and Network Rail have prepared a high-level masterplan with the preferred option approved by the key stakeholders. Plymouth Council and Network Rail being the two

site owners, have entered into a partnership and set out the principles of merging their sites for the redevelopment of the station.

The OPE funding allowed commissioning of specialist consultants to prepare a feasibility study and business plan for the new multi-storey car park and providing modern parking facilities at the station. The next stage will be preparing the outline business case, and upon approval of the £5m funding, the new multi-storey car park will be built, providing the space of the old car park site for the redevelopment of Plymouth university's new 11,000 sq.m faculty.

Plymouth City Council and Network Rail plan to enter into a landowner's agreement and agree a land transaction with University of Plymouth for the proposed faculty building and associated public realm.

### **Outcomes:**

- Development site created due to the demolition of the existing car park
- High quality public realm creating an appropriate atmosphere for the railway station
- New concourse and retail space
- Improved car parking, bus and taxi facility
- University of Plymouth academic faculty

### **Targeted Groups**

In this case, the targeted groups are private sector investors such as commercial property developers, to contribute their creativity and technical skills to bring the most out of these assets for mutual benefits.

### **Stated Aims**

To redevelop the Plymouth railway station site by releasing the land taken by the old car park to build new car park, improve station facilities and free up space for University of Plymouth academic faculty.

### **Benefits**

Apart from the immediate outcomes of the redevelopment, the benefits over the next 10 years will be: inward investment of £48-£55m, reduce running cost of £1.4m, create 920 jobs and 16,000 sq.m of new mixed-use development space.

### **Drawbacks**

The project involves a number of key stakeholders and associated work strands for which they will be individually responsible for, which can make the project complicated in terms of preparing the project programme plan and identifying all critical path items and interdependencies.

### **Assessment**

This form of funding mechanism is hugely beneficial as it unlocks the value in public sector assets. In this case, the existing car park space has been demolished to free up space for a

new modern car park, improved station and land for university faculty. But it is important to have strong partnerships and collaboration to manage the programme effectively.

## Financing mechanism and S-M Cities

Selling of publicly owned land and property can be an important form of funding for S-M cities for financing sustainable transport and mobility projects. Local authorities can have more spending control over such a funding as it will be generated by them. Asset mapping can identify the land and property that can be released or re-used more efficiently and by building partnerships with commercial property developers and utilising their expertise and technical skills, these assets can generate revenues which can be used to fund sustainable transport projects.

Such a form of funding mechanism has been applied in medium to large cities, such as Plymouth and London and can be applied to S-M cities.

## Guidelines for Implementation

- A framework needs to be set to establish the guidelines for disposal of the local authority land.
- A consultation process should be undertaken with all stakeholders and members of the public to get the consent of all parties involved.
- Local authorities need to be clear and transparent about how the revenue would be spent.
- Mapping the local authority assets is the key to identifying the opportunities to use them in a more efficient way.
- The sale processes should be easier so as to encourage commercial property development sector to work with local authorities and attract more private sector investment.
- Preparing an effective business plan and collaborating with the right development partners can capture best value for the publicly owned land and property.
- Establishing a strong governance mechanism and effective partnerships with all parties involved.
- Engaging with public sector partners in early stages of the project to develop a shared vision and work towards a common goal.
- The availability of funding to support the initial stages of the project.

## Summary

Selling of local authority land and property can be a feasible option for generating funds for sustainable transport projects. It is crucial to bring in the right development partners at an early stage as they can contribute their skills and expertise to exploit the local authority assets to generate income from these assets efficiently. Building partnerships where the goals and interests align always achieve better outcomes.

S-M cities who lack experience and the capacity of the legal and administrative processes could benefit from cooperation with other local authorities who have the experience and may also need support from central government. The example of that is The One Estate Programme (OPE) in U.K, which works in partnership with central government, local



government and other public sector partners and provides practical and technical support to councils to deliver ambitious projects based on utilising their assets productively. The partnership approach by OPE shows the value of working together across the public and private sectors for better asset management and bringing the most out of the value of these assets.

If managed effectively, this form of funding can generate an appreciable revenue and could offer significant benefits to S-M cities namely:

- Creating economic growth (more houses and jobs)
- Delivering sustainable transport projects
- Delivering more integrated services
- Reducing the running cost of local authority assets

### Useful Links:

Unlocking the value in public sector assets, February 2017

<https://www.local.gov.uk/unlocking-value-public-sector-assets-0> [Accessed 15th March 2019]

Building a movement through partnership, November 2018

<https://www.local.gov.uk/building-movement-through-partnership> [Accessed 15th March 2019]

### References

One Public Estate Programme, <https://www.local.gov.uk/topics/housing-planning-and-homelessness/one-public-estate> [Accessed 15th March 2019]

Transport for London (TfL) property development, <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2015/october/tfl-releases-land-for-10-000-homes-across-the-capital> [Accessed 15th March 2019]

Plymouth Railway Station Project, <https://www.local.gov.uk/transport-plymouth-city-partnership-plymouth-railway-station-project> [Accessed 15th March 2019]

One Public Estate: building a movement through partnership 2018, [https://www.local.gov.uk/sites/default/files/documents/11.120%20OPE%202018%20prospectus\\_v13.pdf](https://www.local.gov.uk/sites/default/files/documents/11.120%20OPE%202018%20prospectus_v13.pdf)

## Appendix C.20 Grants from Private Foundations and Trusts

### Key Characteristics

- Grants from Private Foundations and Trusts are funds given for a specific purpose. They are often tied to aims and objectives or may be available for a specific project. It is expected that the investment will achieve a public good in return.
- Such Grants differ from Grants from the Government. The money does not come from taxpayers.
- Private Grants are a form of 'philanthropy', or 'private funding in the public interest.'
- Often there are strict procedures and a process to follow in applying for a Private Grant, and there may be a competition process by which only certain applicants are awarded money.
- Grants from Private Foundations and Trusts can be used to fund innovative projects which would otherwise not be able to receive funding.

### Brief Description

A grant is defined as a sum of money given by a government or another organisation for a particular purpose. A grant is different from a loan as in that the money is not expected to be repaid. In the United Kingdom Grant-making Trusts and Foundations give

about £3.9 billion in Grants each year. Grants from private trusts and foundations differ from the government grants as the money does not come from taxpayers.

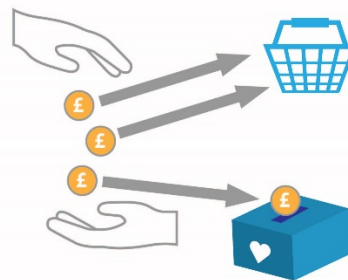
In most cases, the source of income for these trusts is from an endowment, which is given by a wealthy individual or a company and in they are often named after the original benefactor.

### Background

Trusts and Private Foundations can take various forms, as can their donations. Some Trusts will give to any project or beneficiary group while others are focused in set areas (such as funding the arts, education, or sustainability). The Trusts and Private Foundations will derive their income from donations from mostly wealthy individuals or companies as a sort of charitable donation.

The advantage of such grant giving trusts is that they sometimes fund for ideas, including innovative and research projects which other funders might not approve. These are most likely a one-off payment which can be used to fund small to medium sized projects and there is a possibility that if established and proven to work, a longer-term funding can be taken from elsewhere.

### Donations as part of consumer purchases



There are a few examples of Private Foundations and Trusts which donate money to projects. Competitions such as the Bloomberg Mayor's Challenge, awarded money from the Bloomberg Foundation aims to capture innovative solutions to problems faced by cities. The competition awards the successful projects with Grants to pursue their proposals.

### **Attractiveness of funding mechanism**

- Grant money from Private Foundations and Trusts can be provided for a set purpose, to fund specific and measurable goals.
- The Grants can be leveraged to drive innovative ideas. In the case of the Bloomberg Mayor's Challenge, the competition is used to develop proposals, with winners awarded funds. Even in the cases where projects have not been awarded funds, the process is useful in the development of innovative solutions. Applicant cities therefore may later find other alternative methods to fund the projects created for the competition, so the process is useful either way.
- Reporting requirements associated with the Grants should generally ensure that the funds are used for what they were proposed for.
- Unlike a loan, Grant money does not have to be repaid, and is usually exempt from tax.
- With Private Grants, unlike Grants from the Government where the money comes directly from taxpayers, there is more opportunity for risk taking. Grants from Private Foundations and Trusts are also more removed from political priorities.

### **Challenges and Risks**

- Obtaining a Grant from a Private Foundation or Trust may be a difficult process. Applications often involve adhering to strict selection criteria and there may be constraints on potential applicants.
- Grants may require significant reporting on their outcomes. Frequent reporting on the achievements and the criteria for the Grants may be a good thing but may also create a heavy administrative burden on organisations.
- Grants from Private Foundations or Trusts tend not to be a particularly reliable source of funding, they are usually a one-off. Once the Grant funds are used, any ongoing costs will not be covered.
- There are usually a series of applicants competing for the same money, which makes it very competitive.

### **Track Record**

Grants from private trusts and foundations to fund transport projects is not very common and not many case studies are currently available. In the US, city governments are turning towards philanthropic support for improving their cities and trying out adventurous and innovative ideas. An example is the City of Detroit's 20-person grants team, which is a dedicated squad that raises funds from large philanthropists like Bloomberg Philanthropies, JPMorgan Chase, the Kellogg Foundation and the Knight Foundation. Projects have included

in-house innovation team using data analytics to support city's development and regeneration projects. It is worth mentioning that these foundations played a remarkably large role in saving the City of Detroit from bankruptcy after the 2008 financial crisis.

A more known grant which is in form of a competition is the Bloomberg Philanthropies' Mayors Challenge, which provides funding to winning cities to develop innovative ideas to improve their cities.

## **Case Study: Bloomberg Mayors Challenge**

Bloomberg Philanthropies' Mayors Challenge is a competition that encourages cities to develop new innovative ideas to tackle their most difficult problems and share their ideas and solutions with other cities. The competition took place in US in 2013, Europe in 2014, Latin America and Caribbean in 2016 and has returned to the US in 2018.

This time, US cities with a population of over 30,000 or more are invited to participate in the competition in which they have to present the challenge they are facing and the how they will tackle it in an innovative way. Winning cities will be awarded up to \$100,000 to bring their ideas to life. They will also be provided a platform where innovation experts and urban specialists would provide their expertise and all the participating cities will collaborate with one another to share their ideas.

The selection is based on four categories: Vision; impact; implementation and transferability. The Mayors Challenge is intended to be an international initiative to improve the life of citizens across the globe, by sharing the new innovations, and new strategies and tools that are being developed.

The Bloomberg Philanthropies have published a report (Bringing Bold Ideas to Life), which provides information on how the winning cities have implemented their ideas successfully in their cities and important lessons that other cities can learn from them.

## **Stated Aims**

The aim of the Bloomberg Mayors Challenge is to provide funding to city leaders to come up with new innovative ideas to solve the most pressing problems their cities face and share them with other cities across the globe.

## **Benefits**

The benefit of this competition is to encourage and support the participating cities to improve and strengthen their innovative idea and make them implement those idea in their own cities as well as share them with cities globally.

## **Drawbacks**

- The competition is restricted to a particular region at one time.
- The innovative ideas may not always end up in any concrete solutions for implementation
- The grant may be sufficient to fund small scale projects only.

## **Assessment**

The Bloomberg Mayors Challenge shows how private grants and funding can also be a very useful form of raising funds to invest in innovative ideas in sustainable transport and mobility. It can allow cities to explore new ideas and develop solutions without having the pressure of public scrutiny, as this money is not from taxpayer and there are no political barriers.

## Financing mechanism and S-M Cities

Private grant funding is applicable for S-M urban cities and could be a very useful option to explore innovative ideas in sustainable mobility and transport schemes. Local authorities can use this funding without any government regulations and fund projects which might not get approval for funding due to the risk involved and these grants don't need to be paid back.

The challenge is to research and target appropriate funding because there are a diverse range of trusts and private foundations, and it is important to stay up to date with relevant websites and forums to ensure not to miss any opportunity.

It is also worth trying to find large commercial foundations that might be willing to provide grants if presented with the innovative ideas for sustainable and mobility projects to improve the transport and mobility of the region.

## Guidelines for Implementation

- Authorities responsible for funding public transport projects should keep up to date with relevant websites and forums of Private Foundations and Trusts to ensure they do not miss opportunities to apply for Grants.
- Register with websites providing information for grants from private trusts and foundations
- Significant resources and training should be invested in for organisations wishing to write potential bids for Grants from Private Organisations and Trusts to ensure the best chance of success.
- Due to the nature of Private Grant funding, the use of this funding mechanism should be saved for smaller one-off projects, especially innovative ones, which are not going to last for extended periods of time.

## Summary

Private grants from trusts and foundations is very applicable to S-M cities as seen specially from the Bloomberg Philanthropies' Mayors Challenge. Unlike government grants, which come from taxpayer's money, there is more opportunity for trying out new and innovative ideas in sustainable transport without the risk of public accountability.

The effort lies in having a structured approach to researching the right grants and private foundations which provide such funding and are inclined to fund innovative projects for the improvement of the region. It is about having a dedicated team as in case of the City of Detroit, who can pitch to big foundations and present the benefits of the sustainable transport project.

It is also worth investing in training for successful bid writing and putting together the case for the potential projects, to be able to have the best chance of success.

Grants from private foundations or trusts are usually a one-off payment and cannot be a reliable source of funding. However, there is also a possibility that once the project has been initiated and proven to work, further funding to develop the idea can be generated from elsewhere.

## Useful Links

Bringing Bold Ideas to Life – Insight from innovators taking part in Bloomberg Philanthropies' Mayors Challenge.

<https://mayorchallenge.bloomberg.org/wp-content/uploads/2016/10/report.pdf> [Accessed 11th March 2019]

## References

Bloomberg Philanthropies' Mayors Challenge, <https://mayorchallenge.bloomberg.org/competition-impact> [Accessed 11th March 2019]

When city hall wants a grant: Inside Philanthropy, <https://www.insidephilanthropy.com/home/2018/4/9/when-city-hall-wants-a-grant-philanthropys-growing-presence-in-municipal-governments> [Accessed 11th March 2019]

Government Funding, <http://www.governmentfunding.ork.uk/content/help-advice/sources-of-funding.aspx> [Accessed 11th March 2019]

## Appendix C.21 Donations as Part of Consumer Purchases

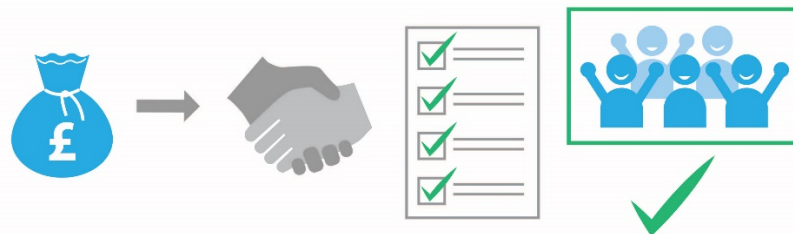
### Key Characteristics

- This financing mechanism works by leveraging a small amount of additional revenue from every consumer purchase, with a consumer agreeing to donate a small additional amount of money when they buy something.
- The donation could be given either when the buyer purchases a single product or as a recurring donation on a subscription service.

### Brief Description

The aim of this financing mechanism is to leverage a small amount of extra revenue from each consumer purchase covered by the

#### Grants from Private Foundations and Trusts



scheme. To do this, when a buyer purchases something, they may agree to donate a small additional amount of money which would go towards a certain good cause.

There are two ways that a buyer could donate; either when they purchase a single product, or as a recurring donation on a subscription service (for example, a regular donation on a mobile phone contract).

Donations are collected using existing infrastructure put in place by the service provider or merchant, and generally, it is channelled through an independent body.

Previously, this financing mechanism has mainly be used to gain additional finance for international development organisations or charities, however, it could also be used to raise funding for a specific local sustainable transport or mobility measures within a city.

### Background

Raising funds through purchases, which is also called buy to donate, has been a common type of fundraising option. It has been found through research that businesses that engaged with charities and communities increase their revenue and this could be an attractive incentive for them. This type of fund raising heavily relies on marketing the campaign and highlighting the good cause and the benefits it can bring. This type of marketing is called “cause marketing”, a phenomenon which many big companies use to donate money to charities. Companies like McDonald’s donate a penny from the sale of each Happy meal to raise millions of dollars for its own charity, Ronald McDonald House Charities.

In present times, one of the options that is becoming very popular is to use automated donation method, like donation on a card payment machine, in which it is very easy to opt in or opt out. Another method widely used is to donate when you shop online.

Local authorities raising funds for sustainable and mobility schemes need to find out the most appropriate businesses which can generate maximum funds and are willing to work and collaborate with the local councils with fund raising and marketing the campaign. The success of the scheme not only depends upon the products and services purchased, but also on the economic environment. But generally, it is better to keep the donation low to attract more people to opt in for the donation.

### Attractiveness of funding mechanism

- Potential to raise large amounts of additional revenue.
- There are examples of where this mechanism is in place and is working successfully.
- Donations on a subscription service make revenues fairly predictable and straightforward to forecast.
- This financing mechanism is easier to implement than a tax, both politically and legislatively.
- The administrative costs associated with this financing mechanism are low (around 3 to 10%) as donations are collected using existing infrastructure.
- This financing mechanism may help to increase awareness of sustainable transport or mobility issues within a city.
- Companies (i.e. merchants or service provider) may also find this mechanism attractive as it could increase their profile due to their association with public funding.

### Challenges and Risks

- There are some examples of where this financing mechanism has failed (for example, MASSIVEGOOD which raised funds for UNITAID).
- The revenue stream may be unpredictable if it is not automated or maximised.
- A significant investment into marketing may be needed to maximise revenue.
- Successful examples of where this financing mechanism has been implemented have not generated huge revenues (in the tens of thousands) and therefore, this financing mechanism may need to be used alongside others.
- The success of the financing mechanism depends on both the consumer and corporate uptake.
- This financing mechanism is vulnerable to wider economic conditions. Economic downturns could impact people's spending habits.

### Track Record

There are many examples of fundraising through consumer purchases and this is a very popular way of raising funds. There are many big businesses like MacDonald's raising funds through donating a penny from the sale of Happy Meal. IKEA's Soft Toy Campaign raised funds for Save the Children and UNICEF.

Local authorities raising funds for their local sustainability and mobility schemes need to target product or service provided that is relevant to the cause, so it would be more attractive to the consumers of those products. An example of such a fundraising is the voluntary donation scheme at the Windmill Car Park in Wimbledon and Putney Commons.



## **Case Study: Voluntary donation scheme at the Windmill Car Park, Wimbledon and Putney Commons**

Wimbledon and Putney Common is one of London's most important site for wildlife and recreation in the midst of an urban surrounding. The charity called Conservators, raise money to upkeep the Commons. All money raised is spent on day to day management, like grass cutting and maintenance of the buildings. The charity looked into additional ways to raise funds for the commons, as the parking levy was becoming insufficient.

In 2017, they carried out a consultation on the introduction of a voluntary donation scheme in Windmill Car Park, as a means to raise funds to support the upkeep and preservation of the park. The results of the consultation showed that a donation scheme could be introduced, and from November 2017, the donation scheme was introduced on a trial basis for a year. The scheme is purely voluntary, and visitors paying for parking levy or not have a choice to donate to the charity if they wish to do so and all donations are solely used for the upkeep of the Commons. Recently, they have also made the payment options using mobile phone or tablet.

### **Targeted Groups**

Mainly the visitors coming to the car park for parking at the Windmill Car Park.

### **Timeline**

Currently it has been introduced for one year.

### **Technical Specification**

The donation is voluntary, but they have suggested pre-set amounts and as an incentive to the visitors, an extra 10p can provide a time expiry reminder on their mobile phone.

### **Stated Aims**

To raise funds for the upkeep and preservation of the Wimbledon and Putney Common.

### **Benefits**

- Since November 2017, the donations in the car park have raised £4,500, which would be solely used for the upkeep of the park.
- It has raised awareness in the visitors how important their contribution is to the conservation of the park.

### **Drawbacks**

- Being a voluntary donation, it is not a very reliant source for generating funds for the park.

### **Assessment**

The voluntary donation scheme at the car park has been quite successful as it has raised £4,500 since it started in November 2017.

### **Financing mechanism and S-M Cities**

Funding mechanism using voluntary consumer donations can be a feasible option for S-M cities to fund a proportion of the sustainable and mobility schemes. The administrative procedures and implementation could be less complicated as it would use the existing infrastructure. To raise more funds through voluntary contribution, the process used should be made convenient and appealing to the consumers, like having automated methods, and easy opt in and opt out options.

This type of funding mechanism is also very much dependent on marketing the cause and also having the right merchants and service providers, who are willing to support the local municipalities for their transport projects.

### Guidelines for Implementation

- Local authorities should spend time finding the most appropriate merchants and service providers to collect the donations. The product or service provided by the merchant or service provider should be relevant to the cause of the funding. For example, possible merchants and service providers to collect donations could include bus providers, metro providers, or cycle hire shops.
- Local authorities should find an independent body to channel the revenue between the merchant or service provider, and the local authority.
- To raise substantial additional revenue, the voluntary nature of the donation should be maximised. This could be done by using either 'opt out' or 'opt in' provisions. If the local authority wants to implement an 'opt in' scheme, it should be made convenient for the buyer to do this to maximise revenue.
- Another approach to maximising additional revenue, is by using an automated donation system. For example, having an option for adding a donation on a card payment machine.
- The additional amount that consumers pay on top of the normal price of the product or service should be set at a low level so that the consumer is not deterred from donating.
- Local authorities should advertise the importance of the proposed sustainable transport and mobility projects, to let consumers know exactly where their donations will be going and the impact that they will have. This could be done through a marketing campaign by publicising on the Local Authority website, on local Facebook pages, in local newspapers and magazines, and on posters and leaflets in transit hubs.
- It is also beneficial if a public consultation is carried out to understand if the consumers are willing to pay such a voluntary donation.

### Summary

Voluntary consumer donations can be an option for S-M cities to raise an additional revenue for their sustainable and mobility projects, but the amount has been found to be generally small. A significant marketing would be required to maximise revenue, but there would be less administrative cost for implementing such options.

### References

Voluntary donation scheme, Windmill Car Park, Wimbledon and Putney Common.

<https://www.wpcc.org.uk/latest-news/news/post/91-voluntary-donation-scheme-at-the-windmill-car-park> [Accessed 19th March 2019].

European Commission, 2005. *A possible contribution based on airline tickets as a new source of financing development: technical reflections in the run up to the UN High Level Event*. Commission Staff Working Paper. Brussels.

Policy Cures (2019) *Innovative Financing Mechanisms for South East Asia. Policy Brief 8: Voluntary Consumer Donations*. Available at:

<http://policycures.org/downloads/Policy%20Brief%208%20-%20Voluntary%20Consumer%20Contributions.pdf> [Accessed 19 March 2019].

UNDP (2012) *Innovative Financing for Development: A New Model for Development Finance?* Available at:

[http://www.undp.org/content/dam/undp/library/Poverty%20Reduction/Development%20Cooperation%20and%20Finance/InnovativeFinancing\\_Web%20ver.pdf](http://www.undp.org/content/dam/undp/library/Poverty%20Reduction/Development%20Cooperation%20and%20Finance/InnovativeFinancing_Web%20ver.pdf) [Accessed 19 March 2019].