



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Δημήτριος-Λουκάς Λυδάκης

Υπεύθυνη Καθηγήτρια : Αλίκη Τζίκα-Χατζοπούλου



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Δημήτριος-Λουκάς Λυδάκης

Υπεύθυνη Καθηγήτρια : Αλίκη Τζίκα-Χατζοπούλου

Εγκρίθηκε απο την τριμελή εξεταστική επιτροπή

.....

2014

2

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Η παρούσα εργασία αποτελεί την Διπλωματική Εργασία στα πλαίσια των σπουδών μου στο τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, του Εθνικού Μετσόβειου Πολυτεχνείου. Οφείλω θερμές ευχαριστίες στην καθηγήτρια μου Αλίκη Τζίκα-Χατζοπούλου, για την καθοδήγηση και την υποστήριξη του καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησης της εργασίας αυτής. Πάνω απ' όλα, είμαι ευγνώμων στους γονείς μου, Ιωάννη και Ευαγγελία Λυδάκη για την ολόψυχη αγάπη και υποστήριξή τους όλα αυτά τα χρόνια. Αφιερώνω αυτήν την εργασία στην Ζωή Μαρκούση.

## **ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ**

Η παρούσα διπλωματική πραγματεύεται το νομικό πλαίσιο των συμβάσεων παραχώρησης, σε κοινοτικό και ελληνικό επίπεδο, καθώς και την εφαρμογή αυτού στην περίπτωση της Αττικής Οδού

## **ΣΚΟΠΟΣ**

Η συγκεκριμένη εργασία έχω θέσει ως στόχο την επεξεργασία, εκμάθηση της σχετικής νομοθεσίας αλλά και την μελέτη της περίπτωσης της Αττικής Οδού. Η εργασία απευθύνεται σε όσους επιθυμούν να ενημερωθεί σχετικά με τις Συμβάσεις Παραχώρησης αλλά και σε γνώστες του αντικειμένου.

## **ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ**

Βάση όλων των παραπάνω άρχισε η αναζήτηση των ισχυουσών διατάξεων με αποτέλεσμα την συλλογή στοιχείων αξιολόγηση τους και τελικά τη καταγραφή τους.

Παραθέτοντας όλα τα στοιχεία που αποκομίστηκαν δημιουργήθηκαν πέντε κεφάλαια που περιλαμβάνουν τις ενότητες δημόσια έργα, οικονομική αξιολόγηση δημοσίων έργων, συμβάσεις παραχώρησης, μελέτη της περίπτωσης της αττικής οδού καθώς και τα συμπεράσματα της συγκεκριμένης εργασίας

## **ΣΧΕΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

Οι πηγές ενημέρωσης για την της διπλωματικής μου εργασίας είναι βιβλιογραφία, κείμενα νόμων, άρθρα, πρακτικά συνεδρίων αλλά και το διαδίκτυο με πηγές ελληνικές αλλά και ξενόγλωσσες.

## Δομή Διπλωματικής Εργασίας

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία αναπτύσσεται σε πέντε συνολικά κεφάλαια, μέσα από τα οποία γίνεται εκτενής ανάλυση του ζητήματος που πραγματεύεται.

Στο **πρώτο κεφάλαιο** γίνεται ανάλυση του πλαισίου που καθορίζει τη μελέτη, κατασκευή και διαχείριση των δημοσίων έργων. Ορίζονται σχετικές με τα δημόσια έργα έννοιες, παρουσιάζεται το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο και αναλύονται οι ιδιαιτερότητες των δημοσίων έργων ως προς τα ιδιωτικά.

Θέμα του **δευτέρου κεφαλαίου** είναι η οικονομική αξιολόγηση των δημοσίων έργων. Εδώ παραθέτονται γενικά στοιχεία που ορίζουν την αξιολόγηση αυτή, δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανάλυση ωφελειών – κόστους, προσδιορίζεται η σημαντικότητα της χρηματοδότησης και πραγματοποιείται συσχετισμός με τις αρχές της βιωσιμότητας και της αειφορίας.

Θεματικός πυρήνας του **τρίτου κεφαλαίου** είναι οι συμβάσεις παραχώρησης. Μελετώνται τα κύρια χαρακτηριστικά τους, τα πλεονεκτήματα και συμβατικά προβλήματα που εμφανίζουν, το ελληνικό και κοινοτικό νομοθετικό πλαίσιο που τις καλύπτει και παρουσιάζονται χαρακτηριστικά παραδείγματα έργων που υλοποιήθηκαν βάσει συμβάσεων σύμπραξης στον ελληνικό και ευρωπαϊκό χώρο. Εκτενής ανάλυση γίνεται και γενικά για το περιβάλλον των ΣΔΙΤ.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο** μελετάται η περίπτωση της Αττικής Οδού. Πρόκειται για έργο η υλοποίηση του οποίου στηρίχθηκε σε σύμβαση παραχώρησης. Για το εν λόγω έργο παρουσιάζονται στοιχεία που αφορούν τη σύμβαση του, ποικίλα οικονομικά στοιχεία και κυρίως δεδομένα που σχετίζονται με το ρόλο των διοδίων επί αυτού, καθώς και δημοσιευμένα στοιχεία σχετικών ερευνών.

Τα συνολικά συμπεράσματα που προκύπτουν από τη μελέτη αυτή, παραθέτονται στο **πέμπτο** και τελευταίο **κεφάλαιο** της εργασίας.

## **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

Εισαγωγή.....	8
Κατάλογος πινάκων.....	9
Κατάλογος εικόνων.....	9
Κατάλογος γραφημάτων.....	10
Συντομογραφίες και συμβολισμοί.....	10

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup> ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΡΓΑ**

1.1 Εννοιολογική προσέγγιση.....	12
1.2 Νομοθετικό πλαίσιο.....	13
1.3 Μελέτες δημοσίων έργων.....	14
1.4 Κατασκευή δημοσίων έργων.....	15
1.4.1 Σύμβαση κατασκευής.....	15
1.5 Ιδιαιτερότητες δημοσίων έργων.....	16
1.5.1 Κοινωνικός Συντελεστής Επικαιροποίησης.....	17

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup> ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ**

2.1 Γενικά στοιχεία.....	19
2.2 Ανάλυση ωφελειών – κόστους.....	20
2.3 Ο ρόλος της χρηματοδότησης.....	21
2.4 Ποιοτικός καθορισμός των ωφελειών.....	22
2.5 Αρχές βιωσιμότητας και αειφορίας.....	22

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ**

3.1.1 Εξέλιξη συμβάσεων παραχώρησης.....	25
3.1.2 Συμβάσεις δημοσίων έργων και προμηθειών.....	26
3.2 Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.....	27
3.2.1 Έργα ΣΔΙΤ στην Ελλάδα και σε άλλες χώρες.....	32
3.2.2 Προτάσεις ΤΕΕ για τις ΣΔΙΤ.....	34
3.3 Κύρια χαρακτηριστικά των συμβάσεων παραχώρησης.....	35
3.3.1 Μορφές συμβάσεων παραχώρησης.....	37

3.3.2	Κανόνες δημοσιότητας των συμβάσεων παραχώρησης.....	41
3.3.3	Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.....	41
3.3.4	Ταμείο Συνοχής.....	42
3.4	Λόγοι προσφυγής.....	43
3.5	Πλεονεκτήματα της μεθόδου.....	44
3.6	Προβλήματα των Σ.Π.....	46
3.7	Ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο.....	48
3.7.1	Κύρωση της σύμβασης παραχώρησης από τη Βουλή.....	49
3.7.2	Ο Νόμος 3389/2005.....	49
3.8	Κοινοτικές Διατάξεις.....	51
3.9	Εξέλιξη συμβάσεων παραχώρησης στην Ελλάδα.....	53
3.9.1	Παραδείγματα έργων παραχώρησης.....	58
3.10	Ο ρόλος των διοδίων.....	61

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup> ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ - ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ**

4.1	Γενικά στοιχεία.....	63
4.2	Προσφερόμενες υπηρεσίες.....	67
4.3	Σύστημα διοδίων.....	68
4.4	Πλαίσιο ελέγχου και λειτουργίας.....	71
4.5	Στοιχεία σύμβασης παραχώρησης Αττικής Οδού.....	72
4.6	Δημοσιευμένα στοιχεία ερευνών.....	74
4.7	Επιστροφή του έργου στο Ελληνικό Δημόσιο.....	75

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup> ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

5.1	Συμπεράσματα.....	80
-----	-------------------	----

<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....	<b>82</b>
---------------------------	-----------

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα δημόσια έργα αποτέλεσαν για πολλές δεκαετίες μέχρι σήμερα και εξακολουθούν να αποτελούν αντικείμενο ποικίλων ερευνών και συζητήσεων. Το πλαίσιο υλοποίησης τους και οι διαδικασίες εμπλοκής δημοσίων και ιδιωτικών φορέων διαμόρφωσαν ένα ευρύ αντικείμενο διαπραγματεύσεων. Ιδιαίτερα η μέθοδος της σύμβασης παραχώρησης που στην Ελλάδα αναπτύχθηκε εκτενώς τις δύο τελευταίες δεκαετίες, για άλλα κράτη αποτέλεσε κινητήρια δύναμη για την διεξαγωγή διαγωνισμών και εκτέλεσης μεγάλων έργων υποδομής.

Αναμφίβολα όμως η υφιστάμενη οικονομική κρίση που πλήττει την Ελλάδα και πολλές άλλες χώρες σε διεθνές επίπεδο, έχει επιδράσει στην εξέλιξη των μεγάλων έργων υποδομής (κατασκευή αυτοκινητοδρόμων, λιμανιών, αεροδρομίων κ.α.). Η οικονομική αυτή κρίση αποτέλεσε εμπόδιο στην ολοκλήρωση των έργων με ποικίλες κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες (μείωση απασχόλησης κ.α.)

Τα έργα που υλοποιούνται βάσει συμβάσεων παραχώρησης έχουν πολλαπλά οφέλη όχι μόνο για την κοινωνία αλλά και το διερωπαικό και διεθνές δίκτυο. Ιδιαίτερα η κατασκευή υποδομών στον τομέα των μεταφορών και η παροχή σχετικών υπηρεσιών είναι υποχρέωση του κράτους για τους πολίτες.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα έργου οδοποιίας που υλοποιήθηκε με σύμβαση παραχώρησης στην Ελλάδα και αποτελεί ένα ευρωπαϊκό παράδειγμα μελέτης, κατασκευής και διαχείρισης είναι η περίπτωση της Αττικής Οδού. Χωροθετούμενη στην πρωτεύουσα της χώρας, αποτελεί σύνδεσμο για περιοχές εντός και εκτός Αττικής με πλεονεκτήματα την άνεση, την ασφάλεια και τις σύγχρονες υποδομές. Τα στάδια μελέτης, κατασκευής και διαχείρισης της δεν παρουσίασαν προβλήματα αποτελώντας έτσι ένα εθνικό πρότυπο έργου υποδομής.



## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 3.1	Κρίσιμοι παράγοντες που καθορίζουν την εξέλιξη των ΣΔΙΤ.....
Πίνακας 3.2	Εγκεκριμένα έργα ΣΔΙΤ στην Ελλάδα.....
Πίνακας 3.3	Χώρες με τη μεγαλύτερη αξία έργων ΣΔΙΤ (έτη 2004-2006).....
Πίνακας 3.4	Φορολογικές απαλλαγές των ελληνικών συμβάσεων παραχώρησης.....
Πίνακας 3.5	Χρηματοδοτικό σχήμα των 5 μεγάλων Α/Δ που τελούν υπό ΣΠ.....
Πίνακας 4.1	Κύρια στοιχεία οδικού έργου Αττικής Οδού.....
Πίνακας 4.2	Τιμές διοδίων Αττικής Οδού.....
Πίνακας 4.3	Διελύσεις – διόδια.....
Πίνακας 4.4	Ανάληψη κινδύνων.....

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1.1	Εργασίες κατασκευής δημόσιου έργου.....
Εικόνα 3.1	Τύποι συμβάσεων.....
Εικόνα 3.2	Τυπικό σχήμα σύμβασης ΣΔΙΤ.....
Εικόνα 3.3	Συμμετέχοντες συνεργασιών ΣΔΙΤ.....
Εικόνα 3.4	Εφαρμογές ΣΔΙΤ στην Ε.Ε.....
Εικόνα 3.5	Σχηματική απεικόνιση των συμβάσεων τύπου Β.Ο.Τ.....
Εικόνα 3.6	Σχηματική απεικόνιση συμβάσεων τύπου D.B.F.O. και Β.Ο.Ο.....
Εικόνα 3.7	Α/Δ Ελευσίνα– Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα.....
Εικόνες 3.8	Μετωπικοί Σταθμοί Διοδίων “Ιονίας Οδού”.....
Εικόνα 3.9	Οι 5 Αυτοκινητόδρομοι του Διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.....
Εικόνα 4.1	Τηλέφωνο έκτακτης ανάγκης.....
Εικόνα 4.2	Συγκεντρώσεις PM10 που αφορούν την Αττική Οδό.....
Εικόνα 5.1.	Ισολογισμός της εταιρείας “Αττικές Διαδρομές” για την χρήση 12/13.....
Εικόνα 5.2.	Ισολογισμός της εταιρείας Αττικά Διόδια Α.Ε. για την χρήση 12/13....

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1.1 Ακολουθία ενεργειών για την έναρξη και υλοποίηση ενός Δ.Ε. ....	
Γράφημα 2.1 Βιώσιμη ανάπτυξη (Στόχος της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ).....	
Γράφημα 3.1 Συμβατική δομή έργων παραχώρησης	
Γράφημα 3.2 Συντελεστές της υλοποίησης του έργου Α/Δ Μορέα.....	
Γράφημα 3.2 Οργανόγραμμα Αττικής Οδού.....	

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΟΙ

Α/Δ.....	Αυτοκινητόδρομος
ΑΚ.....	Αστικός Κώδικας
ΑΟΔΤ.....	Ανώτατο Όριο Διοδίων Τελών
ΒΟΤ.....	Build – Operate - Transfer
Δ.Ε.....	Δημόσιο Έργο
Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ.....	Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα
Ε.Ε.....	Ευρωπαϊκή Ένωση
Ε.Κ.....	Ευκαιριακό Κόστος
Ε.Ο.....	Εθνική Οδός
Ε.Ο.Κ.....	Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα
ΚΕΔ.....	Κτηματική Εταιρεία Δημοσίου
ΚΣΕ.....	Κοινωνικός Συντελεστής Επικαιροποίησης
ΜΕΕΠ.....	Μητρώο Εργοληπτικών Επιχειρήσεων
ΜΕΚ.....	Μητρώο Εμπειρίας Κατασκευαστών
ΜΣΔ.....	Μετωπικοί Σταθμοί Διοδίων
Ν.....	Νόμος
Ν.Α.....	Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση
Ν.Π.Δ.Δ.....	Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου
ΠΑΘΕ.....	Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι
Π.Δ.....	Προεδρικό Διάταγμα
ΠΣΔ.....	Πλευρικοί Σταθμοί Διοδίων
Ο.Κ.Ω.....	Οργανισμοί Κοινής Ωφέλειας

ΣΔΙΤ.....	Συμπράξεις Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα
ΣΕ.....	Συντελεστής Επικαιροποίησης
Σ.Ε.Α.....	Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών
ΣΠ.....	Συμβάσεις Παραχώρησης
TEN.....	Trans European Networks
Ω/Δ.....	Ωφέλη/ Δαπάνες

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup> ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΡΓΑ

### 1.1 Εννοιολογική προσέγγιση

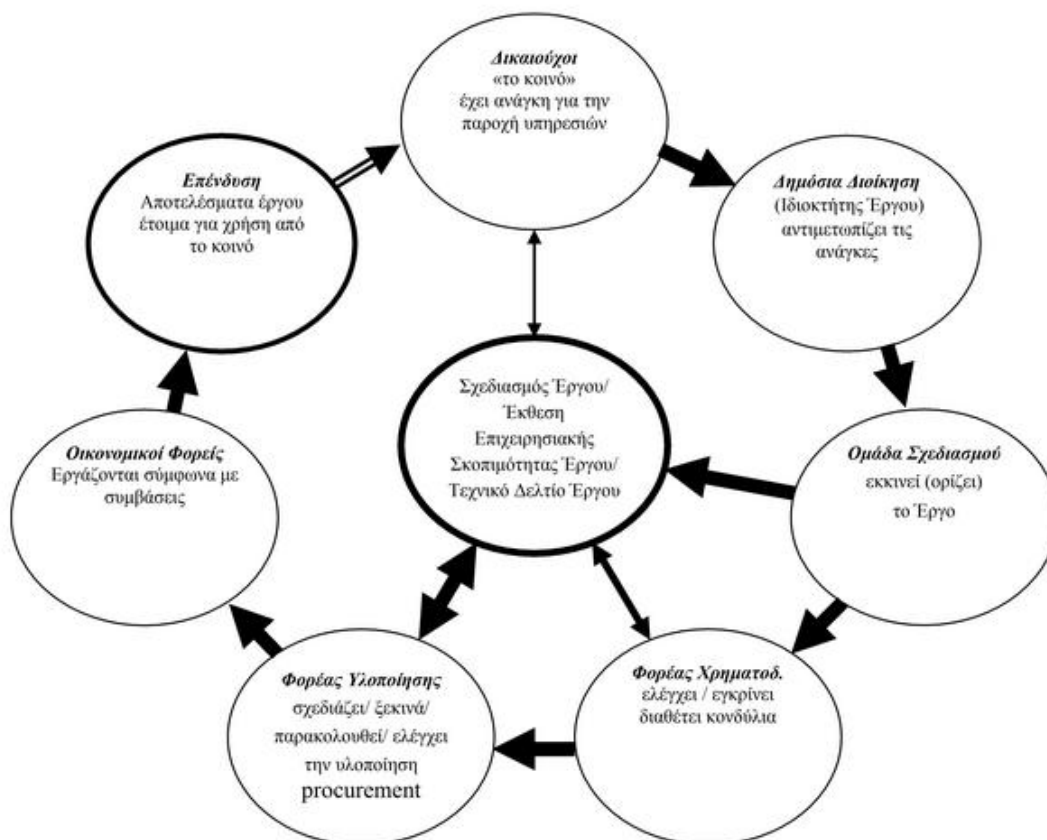
Βάσει του άρθρ. 1 του Ν. 1418/84, τα δημόσια έργα αποτελούν έργα υποδομής της χώρας, με σκοπό την κάλυψη των βασικών αναγκών του κοινωνικού συνόλου. Η συμβολή τους είναι σημαντική στην ανάπτυξη των παραγωγικών δυνατοτήτων, στην αύξηση του εθνικού προϊόντος, στην ασφάλεια της χώρας και γενικά στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών.

Σύμφωνα με το άρθρ. 1 του Ν. 2229/94, τα δημόσια έργα εκτελούνται από φορείς του δημοσίου τομέα και συνδέονται με οποιοδήποτε τρόπο με το έδαφος, το υπέδαφος ή τον υποθαλάσσιο χώρο. Γενικά έργο ορίζεται κάθε νέα κατασκευή ή ανακαίνιση ή επισκευή ή συντήρηση και η οικονομικά ή τεχνικά αυτοτελής λειτουργία, καθώς και κάθε σχετική ερευνητική εργασία που απαιτεί τεχνική γνώση και επέμβαση.

Οι αρμόδιοι φορείς προγραμματισμού και εκτέλεσης Δημοσίων Έργων ορίζονται βάσει του Ν. 1418/84 και των τροποποιήσεων αυτού με τους Ν. 2229/94, Ν. 2238/95, Ν. 2372/96 και Ν. 2576/98 και είναι:

- δημόσιες υπηρεσίες
- κάθε είδους Ν.Π.Δ.Δ.
- οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης
- δημόσιες υπηρεσίες και δημόσιοι οργανισμοί
- νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου που ανήκουν στο κράτος ή επιχορηγούνται τακτικά από κρατικούς πόρους – σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις- κατά 50% τουλάχιστον του ετήσιου προϋπολογισμού τους ή το κράτος κατέχει το 50% του μετοχικού κεφαλαίου
- νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου που ανήκουν στα υπό στοιχεία β', γ', δ' και ε' νομικά πρόσωπα ή επιχορηγούνται από αυτά τακτικά, κατά 50% τουλάχιστον του ετήσιου προϋπολογισμού τους, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις ή τα οικεία καταστατικά ή που τα προαναφερθέντα νομικά πρόσωπα κατέχουν το 51% τουλάχιστον του μετοχικού τους κεφαλαίου.

Στο ακόλουθο γράφημα 1.1 απεικονίζεται η ακολουθία των ενεργειών για την έναρξη και υλοποίηση ενός δημοσίου έργου.



Γράφημα 1.1 Ακολουθία ενεργειών για την έναρξη και υλοποίηση ενός δημοσίου έργου

## 1.2 Νομοθετικό πλαίσιο

Ο σχεδιασμός, η ανάθεση και η εκτέλεση των δημοσίων έργων διέπονται από τους ακόλουθους νόμους:

- 1) Ν. 1418/84, Π.Δ. 609/85, Π.Δ. 472/85
- 2) Π.Δ. 334/2000, προσαρμογή ελληνικής σχετικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 93/37/Ε.Ο.Κ.
- 3) Ν. 2229/94 «Τροποποίηση και Συμπλήρωση του Ν. 1418/84», Π.Δ. 286/94, Π.Δ. 368/94.
- 4) Ν. 2338/95, Ν. 2372/96 προς προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας με την κοινοτική για θέματα των επιτρεπόμενων υπερβάσεων της συμβατικής δαπάνης των έργων.
- 5) Π.Δ. 402/96, Π.Δ. 218/99, Π.Δ. 210/97.

6) Ν. 2576/98 προς καθιέρωση μαθηματικής μεθόδου αντικειμενικού προσδιορισμού των υπερβολικά χαμηλών προσφορών.

7) Ν. 716/77 (ΦΕΚ Α255) «Περί μητρώων μελετητών και αναθέσεως και εκπονήσεως μελετών».

8) Ν 3669/2008 (ΦΕΚ 116/Α/18.06.2008) Κύρωση της κωδικοποίησης νομοθεσίας κατασκευής Δημ. Έργων

Πολύ σημαντικός είναι και ο νόμος Ν. 3316/2005 που καθορίζει τις διαδικασίες ανάθεσης και εκτέλεσης των δημοσίων συμβάσεων για την εκπόνηση μελετών και την παροχή συναφών υπηρεσιών, καθώς δεν αποκλείει και τη σύνθετη σύμβαση που συνδυάζει τους δύο τύπους στον ίδιο ανάδοχο και το ίδιο έργο (Μανιάτης, 2008).

### **1.3 Μελέτες δημοσίων έργων**

Οι διαγωνισμοί μελετών ορίζονται ως οι διαδικασίες που στοχεύουν στο να εξασφαλίσει η αναθέτουσα αρχή, μελέτες ή σχέδια στους τομείς της χωροταξίας, της πολεοδομίας, της αρχιτεκτονικής και των έργων πολιτικού μηχανικού, καθώς και της ηλεκτρονικής επεξεργασίας δεδομένων (Θεοδωρακόπουλος κ.α., 2004).

Οι ελάχιστες προϋποθέσεις που πρέπει να τηρούνται κατά τους διαγωνισμούς μελετών είναι:

- Μη περιορισμός των συμμετοχών σε τμήμα της επικράτειας κρατών μελών της Ε.Ε.
- Ελεύθερη συμμετοχή στα φυσικά και νομικά πρόσωπα
- Ανώνυμη υποβολή μελετών στην κριτική επιτροπή με σκοπό την γνωμοδότηση
- Ακριβής προσδιορισμός των κριτηρίων επιλογής στην προκήρυξη των διαγωνισμών

Με την έκδοση της απόφασης ανάθεσης της μελέτης και την παρέλευση της προβλεπόμενης ανατρεπτικής προθεσμίας 10 ημερών προς άσκηση ενστάσεων συνάπτεται εγγράφως η σύμβαση. Πολύ σημαντικό τμήμα της σύμβασης αποτελούν οι όροι στους οποίους περιλαμβάνονται: οι προθεσμίες εκπόνησης της μελέτης, οι προβλεπόμενες ποινικές ρήτρες, τα εκπονητέα στάδια της μελέτης κ.α. Τη σύμβαση συνοδεύει πάντα εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης των όρων της (Θεοδωρακόπουλος κ.α., 2004).

Βάσει του Π.Δ. 696/74, η εκπόνηση των μελετών πραγματοποιείται σε διαδοχικά στάδια τα οποία είναι (αρθρ. 223):

- 1) προκαταρκτική μελέτη

- 2) προμελέτη
- 3) οριστική μελέτη
- 4) μελέτη εφαρμογής

Με βάση τις προβλέψεις που συμπεριλαμβάνονται στη σύμβαση για το χρονικό διάστημα εκπόνησης της μελέτης και των επιμέρους σταδίων της, συντάσσεται και το χρονοδιάγραμμα αυτής, στο οποίο περιλαμβάνεται και ο προβλεπόμενος χρόνος για τον έλεγχο και την έγκριση κάθε σταδίου.

#### **1.4 Κατασκευή δημοσίων έργων**

Τα δημόσια έργα εκτελούνται από (Θεοδωρακόπουλος κ.α., 2004):

- 1) ειδικευμένες εργοληπτικές επιχειρήσεις εγγεγραμμένες στο ΜΕΕΠ και Μ.Ε.Κ. όπως ορίζεται στα άρθρ. 15, 16 και 17 του Ν. 1418/84 και του Π.Δ. 472/85, με ανάθεση μετά από δημόσιο διαγωνισμό.
- 2) Το φορέα κατασκευής του έργου (αυτεπιστασία) μέσω της Τεχνικής Υπηρεσίας και κατάλληλου προσωπικού που είτε υπάρχει είτε προσλαμβάνεται και αμείβεται εκ των πιστώσεων του έργου.

Η επιλογή της αναδόχου εργοληπτικής επιχείρησης για την κατασκευή ενός δημόσιου έργου γίνεται μέσω των ακόλουθων διαδικασιών:

- α) ανοικτή διαδικασία
- β) δημοπρασία με προεπιλογή (κλειστή διαδικασία)
- γ) απευθείας ανάθεση ή διαγωνισμός μεταξύ συγκεκριμένου αριθμού προσκαλουμένων εργοληπτικών επιχειρήσεων
- δ) διαδικασία με διαπραγμάτευση
- ε) πρόχειρος διαγωνισμός ή προφορική διαδικασία εξαιρετικά για έργα πολύ χαμηλού προϋπολογισμού.

##### **1.4.1 Σύμβαση κατασκευής**

Βάσει του άρθρ. 26 του Π.Δ. 609/85 ορίζεται η υπογραφή της σύμβασης για την κατασκευή των δημοσίων έργων. Πρόκειται για έγγραφη σύμβαση που συνάπτεται σύμφωνα με την εγκριτική απόφαση, με τα τεύχη και τα σχέδια που διενεργήθηκε η

δημοπρασία. Η σύμβαση αυτή αποτελεί συμφωνία για την εκτέλεση του έργου και καλείται σύμβαση μίσθωσης έργου (εργολαβία).

Στις περιπτώσεις σύμβασης που καταρτίζεται μετά από δημοπρασία, το έγγραφο της σύμβασης έχει αποδεικτικό και όχι συστατικό χαρακτήρα. Αντίθετα στις περιπτώσεις εκτέλεσης δημοσίων έργων με απευθείας ανάθεση, η καταρτιζόμενη σύμβαση έχει συστατικό χαρακτήρα, καθώς δημιουργεί άμεσες υποχρεώσεις και δεσμεύσεις στα συμβαλλόμενα μέρη από την υπογραφή της και ύστερα (Θεοδωρακόπουλος κ.α., 2004).

Κατά την υπογραφή της σύμβασης ο ανάδοχος καταθέτει εγγύηση καλής εκτέλεσης που αντιστοιχεί στο 5% του προϋπολογισμού της υπηρεσίας χωρίς τον Φ.Π.Α. (Εγκ. 50/95 ΥΠΕΧΩΔΕ). Το ποσό της εγγύησης μπορεί να είναι και μεγαλύτερο, χωρίς όμως να ξεπερνά το 10% του προϋπολογισμού της υπηρεσίας στην περίπτωση ειδικών ή σημαντικών έργων. Ουσιαστικά οι εγγυητικές επιστολές καλής εκτέλεσης στόχο δεν έχουν την εξασφάλιση ποσού ποινικής ρήτρας υπέρ του κυρίου του έργου, αλλά την κάλυψη οποιασδήποτε ζημίας από τη μη εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων του αναδόχου (Θεοδωρακόπουλος κ.α., 2004).

### **1.5 Ιδιαιτερότητες δημοσίων έργων**

Κύριο πρόβλημα στα δημόσια έργα είναι αναμφίβολα η εξεύρεση κεφαλαίων για την αρχική χρηματοδότηση. Πρόκειται όμως για έργα που συχνά το ζήτημα δεν περιορίζεται μόνο στο αν τελικά θα κατασκευαστεί το έργο, αλλά προχωρά στον καθορισμό του μεγέθους του, της χωροθέτησης του, της κοινωνικής του αποδοχής κ.α.

Τα δημόσια έργα είναι έργα με ιδιαιτερότητες. Βασικός τους στόχος είναι η αύξηση της κοινωνικής ευημερίας και όχι το κέρδος. Ο χρονικός ορίζοντας κατασκευής τους είναι μεγαλύτερος του αντίστοιχου των ιδιωτικών και τα οφέλη τους ανακύπτουν μετά από αρκετά χρόνια. Κύριο κριτήριο αξιολόγησης τους είναι ο λόγος Ω/Δ, ενώ σε μεγάλο ποσοστό δημιουργούνται και παράπλευρες ωφέλειες ή ζημιές σε διάφορες κοινωνικές ομάδες ή το περιβάλλον που δεν υπολογίζονται εξαρχής. Βέβαια ο υπολογισμός ωφελειών και δαπανών δεν είναι πάντα εύκολος, λόγω του ότι δεν είναι πάντα σαφές τι πρέπει να καταχωρηθεί σε κάθε μια εκ των προαναφερόμενων κατηγοριών (οφέλη, δαπάνες) (Παναγιωτακόπουλος, 2005).

Στην περίπτωση κοινωφελών – δημόσιων- έργων συνήθως είναι η συνεργασία δημόσιων και ιδιωτικών φορέων, στο πλαίσιο της κάλυψης της αρχικής δαπάνης και της



διαχείρισης και λειτουργίας του έργου. Σε αυτό τον τύπο συνεργασίας, ο ιδιώτης καλύπτει την αρχική δαπάνη και αποπληρώνεται από τα έσοδα του έργου ή και άλλες πηγές βάσει των ειδικών προδιαγραφών της σύμβασης. Μεταξύ των ποικίλων τύπων συνεργασιών, οι περισσότερο συνηθισμένοι είναι οι ακόλουθοι (Παναγιωτακόπουλος, 2005):

- 1) Σχεδιασμός – Κατασκευή – Λειτουργία: ο ιδιώτης σχεδιάζει, κατασκευάζει και λειτουργεί το έργο, αλλά η ιδιοκτησία παραμένει στο δημόσιο.
- 2) Κατασκευή – Ιδιοκτησία – Λειτουργία: όπως η προαναφερόμενη περίπτωση, αλλά ο ιδιώτης έχει την ιδιοκτησία και τον έλεγχο της διαχείρισης με «πελάτη» το δημόσιο φορέα ή τους πολίτες.
- 3) Κατασκευή – Λειτουργία – Μεταβίβαση: όπως η προαναφερόμενη περίπτωση, αλλά μετά από προκαθορισμένο διάστημα, η ιδιοκτησία μεταβιβάζεται στον αρμόδιο δημόσιο φορέα.

### **1.5.1 Κοινωνικός Συντελεστής Επικαιροποίησης**

Ο κοινωνικός συντελεστής επικαιροποίησης (ΚΣΕ) είναι ένας εκ των σημαντικότερων συντελεστών που χρησιμοποιούνται στην οικονομική αξιολόγηση των δημοσίων έργων. Η τιμή του είναι κρίσιμη και η σημαντικότητα του έγκειται στο γεγονός πως αντανακλά το κοινωνικό ευκαιριακό κόστος ή όφελος των χρησιμοποιούμενων κεφαλαίων. Κύριες πηγές των κεφαλαίων είναι η φορολογία, ο δανεισμός, τα τέλη χρήσης του συστήματος και η συν-χρηματοδότηση με ιδιώτες.

Θεωρώντας μόνο την οικονομική διάσταση, τα προερχόμενα έσοδα εκ της φορολογίας πρέπει να επενδύονται σε έργα που αποδίδουν τουλάχιστον το ποσοστό των κρατικών ομολογιών. Έργα με μικρότερη απόδοση τα κάνει αποδεκτά αλλά για άλλους λόγους. Δεδομένου επίσης πως το Ευκαιριακό Κόστος (ΕΚ) των προερχόμενων χρημάτων από φόρους ή δημοτικά τέλη δεν επαρκεί για όλα τα υποψήφια έργα, πάντα υπάρχει η προσφυγή σε δανεισμό. Σε αυτή την περίπτωση το κόστος κεφαλαίου εκλαμβάνεται το κόστος δανεισμού.

Κατά την ανάλυση λοιπόν κάθε έργου είναι σημαντικό να μελετώνται οι επιπτώσεις των διαφόρων υπολογιστικών παραδοχών και οι επιπτώσεις της βιωσιμότητας του έργου (έννοια που αναλύεται εκτενώς στο επόμενο κεφάλαιο).

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup> ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ**

### **2.1 Γενικά στοιχεία**

Η οικονομική αξιολόγηση των δημοσίων έργων αποτελεί ένα καθοριστικό παράγοντα της ορθότερης χρήσης των διαθέσιμων οικονομικών πόρων, με στόχο την επίτευξη της μέγιστης δυνατής ευημερίας του κοινωνικού συνόλου. Έργα οδοποιίας, κτιριακά έργα, έργα αντιπλημμυρικής προστασίας κ.α. αποτελούν παραδείγματα έργων που απορροφούν δημόσιες επενδύσεις. Στο πλαίσιο της οικονομικής αξιολόγησης των δημοσίων έργων η μέθοδος ανάλυση ωφελειών-κόστους είναι η πλέον χαρακτηριστικότερη και ευρέως χρησιμοποιούμενη. Βάσει αυτής, η υλοποίηση ενός δημοσίου έργου αποφασίζεται όταν οι ωφέλειες από το χρήστη του έργου είναι μεγαλύτερες από το κόστος του (Κορρές κ.α., 2003).

Είναι πολύ σημαντικό οι συγκρίσεις των οικονομικών δραστηριοτήτων να γίνονται για τον ίδιο χρονικό ορίζοντα και τον ίδιο συντελεστή επικαιροποίησης (ΣΕ), ώστε να σηματοδοτούν τους ίδιους στόχους. Όσο μεγαλύτερος είναι ο ΣΕ, τόσο μικρότερη φαίνεται να είναι η παρούσα αξία του έργου (Παναγιωτακόπουλος, 2005).

Οι βασικότερες διαφορές μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο πλαίσιο της οικονομικής αξιολόγησης είναι οι ακόλουθες (Κορρές κ.α., 2003):

- Μεγαλύτερη η χρονική διάρκεια και το κόστος των δημοσίων έργων συγκριτικά με των ιδιωτικών.
- Δυσκολότερος ο καθορισμός των ωφελειών ενός δημοσίου έργου
- Δύσκολη η πρόβλεψη των πρόσθετων ωφελειών καθώς και επιπτώσεων που προκύπτουν από τα δημόσια έργα.
- Απροσδιόριστες ορισμένες ωφέλειες των έργων και ποσοτικά μη αποτιμήσιμες
- Μη άμεσες οι ωφέλειες ενός δημοσίου έργου και αβέβαιες οι μελλοντικές εκτιμήσεις
- Διαμόρφωση διάστασης στα δημόσια έργα μεταξύ αυτών που καρπώνονται τις ωφέλειες ενός έργου και αυτών που επιβαρύνονται το κόστος του

## **2.2 Ανάλυση ωφελειών – κόστους**

Πρόκειται για μια μεθοδολογία στήριξης αποφάσεων προς συλλογή και ανάλυση των οικονομικών στοιχείων ενός δημοσίου έργου, τον καθορισμό των επιθυμητών και ανεπιθύμητων επιπτώσεων του έργου, καθώς και τον καθορισμό της

αποτελεσματικότητας του συγκριτικά με το κόστος του. Πολύ σημαντικός συντελεστής στα δημόσια έργα είναι η ιδιαίτερη μελέτη που γίνεται στις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις των έργων, σε αντίθεση με τα ιδιωτικά έργα όπου ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται σε ποικίλα χρηματοοικονομικά στοιχεία της επένδυσης (Κορρές κ.α., 2003).

Η ανάλυση ωφελειών – κόστους στηρίζεται στην ακόλουθη δομή:

- Καθορισμός αναμενόμενων ωφελειών για τους χρήστες του έργου
- Καθορισμός του κόστους υλοποίησης του για τον κύριο του έργου
- Αποτίμηση των ωφελειών και του κόστους σε χρηματικό επίπεδο
- Καθορισμός του επιθυμητού ρυθμού απόδοσης της επένδυσης
- Τελική αξιολόγηση της επένδυσης και απόφαση

Βέβαια πολλές φορές στο πλαίσιο της αξιολόγησης ενός έργου χρησιμοποιούνται συμπληρωματικά και άλλες μέθοδοι αναφορικά με την ελκυστικότητα του έργου, όπως η μέθοδος της καθαρής παρούσας αξίας ή του ρυθμού απόδοσης κ.α. Όλες αυτές οι μέθοδοι ορίζουν την ελκυστικότητα ενός έργου η κάθε μια με διαφορετικό τρόπο.

### **2.3 Ο ρόλος της χρηματοδότησης**

Η χρηματοδότηση ενός έργου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον φορέα εκμετάλλευσής του. Οι πόροι για την χρηματοδότηση κοινωφελών δραστηριοτήτων προέρχονται από (Κορρές κ.α., 2003):

- 1) δανεισμό
- 2) φορολογία
- 3) τέλη σχετιζόμενα με προσφερόμενες υπηρεσίες

Ο δανεισμός του κράτους πραγματοποιείται μέσω της διάθεσης επενδυτικών τίτλων προς ιδιώτες επενδυτές. Οι τίτλοι αυτοί συνήθως είναι ομόλογα ή έντοκα γραμμάτια. Με στόχο την ελάφρυνση των οικονομικών υποχρεώσεων του δημοσίου, αναζητήθηκαν άλλες πηγές εξεύρεσης κεφαλαίων. Η Ε.Ε. αποτελεί αναμφίβολα ένα σημαντικό χρηματοδότη ποικίλων δημόσιων έργων σήμερα, συνεισφέροντας είτε με δανεισμό από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων με προνομιακό επιτόκιο ή μέσω δωρεάν επιχορήγησης. Στο πλαίσιο αυτής της χρηματοδότησης η Ε.Ε. επιβάλλει την ύπαρξη προκαταρκτικής μελέτης, μελέτης σκοπιμότητας και μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ενώ η δωρεάν επιχορήγηση συνοδεύεται και από κρατική επιχορήγηση (Κορρές κ.α., 2003).

Ιδιαίτερα τα τελευταία έτη εφαρμόζεται σε μεγάλο ποσοστό η μέθοδος της αυτοχρηματοδότησης. Βάσει αυτής, ιδιωτικές επιχειρήσεις χρηματοδοτούν ένα τμήμα ή και ολόκληρο το έργο με αντάλλαγμα το δικαίωμα της εκμετάλλευσης του για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Σε πολλές περιπτώσεις οι επιχειρήσεις αυτές αναλαμβάνουν και την κατασκευή του έργου. Πρόκειται ουσιαστικά για μια μορφή χρηματοδότησης που εφαρμόζεται συνήθως σε έργα με μεγάλη ανταποδοτικότητα, που διασφαλίζουν την αποπληρωμή των επενδυμένου κεφαλαίου (Κορρές κ.α., 2003).

Γενικά οι βασικότερες πηγές χρηματοδότησης των επιχειρήσεων είναι:

- Τα ξένα κεφάλαια – τραπεζική χρηματοδότηση
- Το χρηματιστήριο αξιών Αθηνών
- Η χρηματοδοτική εκμίσθωση (leasing)
- Το συμμετοχικό κεφάλαιο επιχειρηματικού κινδύνου
- Οι ασφαλιστικές εταιρείες
- Οι ποικίλες κρατικές επιχορηγήσεις
- Η ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων
- Χρηματοδοτήσεις από διεθνείς φορείς και οργανισμούς
- Χρηματοδοτήσεις σχετικά με αγορές εξοπλισμού επενδυτικών έργων
- Αυτοχρηματοδότηση

Ιδιαίτερα η περίπτωση της χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing) επεκτάθηκε τις τελευταίες δεκαετίες με πολύ γρήγορους ρυθμούς και βασίστηκε στους ακόλουθους παράγοντες:

- 1) έλλειψη χρηματοπιστωτικών προγραμμάτων
- 2) υψηλούς ρυθμούς παραγωγικής ανάπτυξης συγκεκριμένων βιομηχανικών επιχειρήσεων
- 3) διεθνοποίηση του εν λόγω θεσμού
- 4) προσαρμοστικότητα του εν λόγω θεσμού στο διεθνές επιχειρηματικό περιβάλλον

Πρόκειται για μία μέσο-μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση αναπτυξιακών επενδυτικών προγραμμάτων που στήριξε σχέδια που δε μπορούσε να στηρίξει ο παραδοσιακός δανεισμός. Είναι δηλαδή μια σύμβαση όπου ο κύριος του κεφαλαιουχικού αγαθού εκμισθώνει αυτό σε κάποιον ενδιαφερόμενο για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα έναντι ορισμένου μισθώματος, που συνολικά μπορεί να καλύψει το κόστος του επενδεδυμένου κεφαλαίου.

## **2.4 Ποιοτικός καθορισμός των ωφελειών**

Ειδικά στην περίπτωση των συγκοινωνιακών έργων τα σημαντικότερα οφέλη του είναι (Κορρές κ.α., 2003):

- 1) μείωση χρόνου μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων
- 2) μείωση λειτουργικού κόστους χρηστών του έργου
- 3) μείωση ατυχημάτων και φθοράς της περιουσίας
- 4) βελτίωση συνολικής ποιότητας έργου
- 5) μεγαλύτερη άνεση μετακινήσεων
- 6) περιφερειακή ανάπτυξη
- 7) εθνική διασύνδεση και ασφάλεια
- 8) δημιουργία θέσεων εργασίας

## **2.5 Αρχές βιωσιμότητας και αειφορίας**

Βάσει της ισχύουσας και εξελισσόμενης εθνικής και κοινοτικής νομοθεσίας, κάθε δημόσιο και ιδιωτικό έργο που αναμένεται να έχει επίπτωση στο περιβάλλον, εγκρίνεται και υλοποιείται μόνο εφόσον εκπονηθεί γι' αυτό Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και χαρακτηριστεί παράλληλα ως βιώσιμο οικονομικά και κοινωνικά.

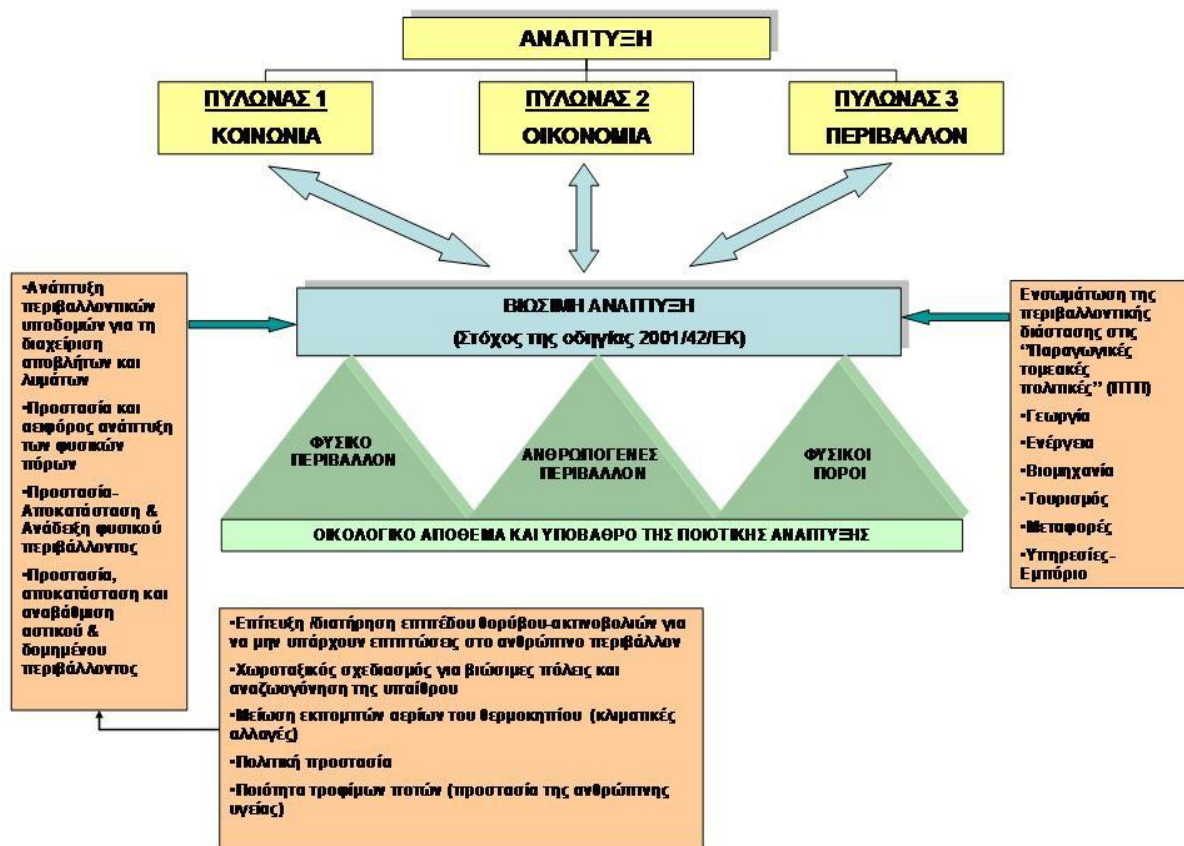
Οι έννοιες της βιωσιμότητας και της αειφορίας αποτελούν σύγχρονες έννοιες ιδιαίτερα τονισμένης σημασίας. Διαχωρίζονται αλλά παράλληλα και αλληλεξαρτώνται.

Σύμφωνα με τον ορισμό που δίνει ο Παναγιωτακόπουλος (2007): «Μια ανάπτυξη είναι αειφόρος όταν λαμβάνει υπόψη της: α) τους κοινωνικούς, οικολογικούς και οικονομικούς παράγοντες, β) τους έμβιους και άβιους πόρους και γ) τα μακροπρόθεσμα και βραχυπρόθεσμα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των εναλλακτικών δράσεων». Δηλαδή είναι σημαντικό η ανάπτυξη να ικανοποιεί τις ανάγκες της παρούσας γενιάς, χωρίς όμως να διακινδυνεύει η δυνατότητα των μελλοντικών γενιών να ικανοποιήσουν τις δικές τους. Βιώσιμη ανάπτυξη λοιπόν είναι η ανάπτυξη που επιζεί, ενώ αειφόρος αυτή που επιζεί καλά (Παναγιωτακόπουλος, 2007).

Κατά τον Παναγιωτακόπουλο (2007), κύριος εγγυητής της βιωσιμότητας και της αειφορίας μπορεί να είναι μόνο η Πολιτεία (εθνικά ή Κοινοτικά). Η αειφορία προϋποθέτει Κράτος Δικαίου βασισμένο σε συστημικές αρχές όπως:

- α) διαμόρφωση ενός συστήματος αξιών για την επίτευξη αυτορύθμισης
- β) κατάλληλο σύστημα κυβερνητικών ελέγχων για τη μετατροπή των αξιών σε σκοπούς
- γ) διαμόρφωση κατάλληλου συστήματος επιστασίας του περιβάλλοντος
- δ) ευαισθησία και ελευθερία μεταξύ των ελεύθερων μελών

Γράφημα 2.1 Βιώσιμη ανάπτυξη (Στόχος της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ).



Η βιώσιμη ανάπτυξη προϋποθέτει την επίτευξη αρμονίας μεταξύ τριών διαστάσεων: κοινωνίας, οικονομίας και περιβάλλοντος. Οι τρεις αυτές διαστάσεις σχετίζονται με τα ακόλουθα (Παναγιωτακόπουλος, 2007):

- 1) Περιβαλλοντική διάσταση:
  - ο Φυσικό κεφάλαιο
- 2) Κοινωνική διάσταση:
  - ο Ανθρώπινο κεφάλαιο

- Κοινωνικό κεφάλαιο
- 3) Οικονομική διάσταση:
  - Κατασκευασμένο κεφάλαιο
  - Χρηματικό κεφάλαιο

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ**

### **3.1 Εξέλιξη συμβάσεων παραχώρησης**

Οι πρώτες συμβάσεις παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας θεωρούνται δημιούργημα του αττικού δικαίου , πρωτοεμφανίστηκαν τον 5<sup>ο</sup> αιώνα π.χ. με την



εκμίσθωση φόρων του Κράτους σε ιδιώτες όπως επίσης και την παραχώρηση των κρατικών μεταλλείων.

Στην συνέχεια το ρωμαϊκό δίκαιο υιοθέτησε και αυτό το σύστημα εκμίσθωσης φόρων και τελών ανάγκη η οποία προέκυψε μετά από την κατάκτηση και νέων χωρών

Αναφορικά με το κράτος του Βυζαντίου από το 1071 και μετά εμφανίζεται ο θεσμός της <<πρόνοιας>>. Ο θεσμός αυτός συνίσταται από την παραχώρηση σε ιδιώτες των προσόδων που άνηκαν στο κράτος, φόρους δηλαδή από την εκμετάλευση των κρατικών γαιών

Το σύστημα εκμίσθωσης φόρων συνεχίζεται και στην τουρκοκρατία. Μετά από την απελευθέρωση το σύστημα παραχώρησης εφαρμόστηκε ευρέως από το ελληνικό κράτος σε διάφορους τομείς δημόσιων δραστηριοτήτων με την πρώτη σύμβαση παραχώρησης να αφορά την αποξηράνση της λίμνης Κωπαΐδας

Δύο από τα σπουδαιότερα έργα της εποχής εκείνης, ο ελληνικός σιδηρόδρομος και η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου έγιναν με το σύστημα της παραχώρησης. Μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου υπάρχει απροθυμία από τους ιδιώτες να επενδύσουν τα κεφάλαια τους λόγω της οικονομικής καταστροφής που είχαν υποστεί στους δύο πολέμους.

Η έντονη ανάπτυξη του συστήματος παραχώρησης πραγματοποιήθηκε την τελευταία δεκαετία. Η αναγκαιότητα για περικοπή των δημοσίων δαπανών και εισαγωγή στην ευρωζώνη ώθησαν το κράτος να καλεσει τα ιδιωτικά κεφάλαια για την δημιουργία υποδομών.

Σε αυτό το πλαίσιο υλοποιήθηκε η πρώτη γενιά έργων παραχώρησης που περιλαμβάνει Α.Ο, Διεθνές αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος και η γέφυρα του Ρίου-Αντιρρίου

### **3.1.2 Συμβάσεις δημοσίων έργων και προμηθειών**

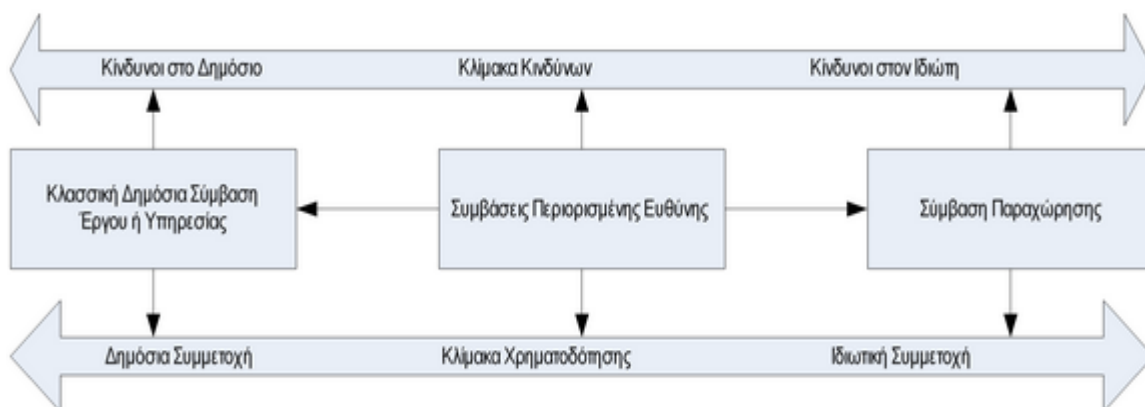
Οι συμβάσεις δημοσίων έργων και προμηθειών αποτελούν συμβάσεις για τις οποίες το κράτος και άλλα δημόσια νομικά πρόσωπα καλύπτουν τις ανάγκες τους σε κατασκευές έργων υποδομής με προσφυγή τους στο χώρο της αγοράς. Οι δημόσιες συμβάσεις αποτέλεσαν ιδιαίτερο αντικείμενο της πολιτικής των δημοσίων αγορών ως

ένα ξεχωριστό τμήμα της κρατικής πολιτικής στις χώρες της Ε.Ε. Στο πλαίσιο της ενιαίας εσωτερικής αγοράς διαμορφώθηκε και μια κοινή βάση σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία για την εκτέλεση και λειτουργία των δημοσίων έργων (Κουτούπα – Ρεγκάκου, 1995).

Το άνοιγμα των συμβάσεων του δημοσίου στον ανταγωνισμό στηρίχθηκε αναμφίβολα από τις Οδηγίες:

- 71/305 για τα δημόσια έργα
- 77/62 για τις κρατικές προμήθειες
- 92/50 για τις υπηρεσίες
- 89/665 για τις διαδικασίες προσφυγής στις συμβάσεις προμηθειών και έργων
- 92/13 για τις διαδικασίες προσφυγής στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών («εξαιρούμενοι τομείς»)
- 93/36 για τις δημόσιες προμήθειες
- 93/37 για τα δημόσια έργα
- 93/38 για τις συμβάσεις δημοσίων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών στους «εξαιρούμενους τομείς»

Στο ακόλουθο σχήμα της εικόνας 3.1 παρουσιάζονται οι κύριοι τύποι συμβάσεων βάσει του πλαισίου χρηματοδότησης και της κατανομής των κινδύνων στα συμβαλλόμενα μέρη.



Εικόνα 3.1 Τύποι συμβάσεων

### 3.2 Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα

Στο πλαίσιο του Νόμου 3389/2005 που αφορά τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, δημόσιοι φορείς ορίζονται:

- 1) το Δημόσιο (υπουργεία και περιφέρειες)
- 2) ΟΤΑ
- 3) Υπόλοιπα ΝΠΔΔ
- 4) Ανώνυμες εταιρείες με μετοχικό κεφάλαιο στους προαναφερθέντες φορείς ή άλλες ανώνυμες εταιρείες

Στις διατάξεις του προαναφερόμενου νόμου κατατάσσονται συμπράξεις με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- 1) έργο ή υπηρεσία ως συμβατικό αντικείμενο
- 2) ανάληψη κινδύνων από τον ιδιωτικό φορέα έναντι συγκεκριμένου ανταλλάγματος
- 3) χρηματοδότηση του συμβατικού αντικειμένου από εξασφαλιζόμενους πόρους του ιδιωτικού φορέα
- 4) προϋπολογισμός με κόστος έως 200 εκατ. ευρώ

Θα πρέπει να σημειωθεί βέβαια πως είναι δυνατή η υπαγωγή συμπράξεων στις διατάξεις αυτού του νόμου ακόμη και αν δεν εντάσσονται στις τρεις τελευταίες περιπτώσεις, με ομόφωνη απόφαση της ΔΕΣΔΙΤ.

Αντικείμενο σύμπραξης δε μπορούν να αποτελέσουν οι δραστηριότητες που κατά το Σύνταγμα ανήκουν στο Κράτος όπως:

- A) εθνική άμυνα
- B) αστυνόμευση
- Γ) απονομή δικαιοσύνης
- Δ) εκτέλεση ποινών από τα αρμόδια δικαστήρια

Η οργάνωση, ο συντονισμός και η παρακολούθηση της υλοποίησης των ΣΔΙΤ πραγματοποιείται από κεντρικό υποστηρικτικό μηχανισμό βάσει των αρθρ. 3-6 του Ν. 3389/2005. Στο Νόμο αυτό έχουν ενσωματωθεί οι σχετικές διατάξεις για την ανάθεση των συμβάσεων σύμπραξης της Οδηγίας 2004/18/EK. Οι κατηγορίες των διακριτών κριτηρίων ανάθεσης είναι:

- α) καταλληλότητας υποψηφίων
- β) αξιολόγησης προσφορών και ανάθεσης σύμβασης
  - β1) της πλέον συμφέρουσας οικονομικά προσφοράς
  - β2) της χαμηλότερης τομής

Στην περίπτωση της πλέον συμφέρουσας οικονομικά προσφοράς, προσμετρώνται και άλλες παράμετροι όπως (Μανιάτης, 2008):

- τιμή
- ποιότητα
- τεχνική αρτιότητα
- αισθητικά & λειτουργικά στοιχεία
- περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά
- κόστος λειτουργίας
- αποδοτικότητα
- ημερομηνία παράδοσης

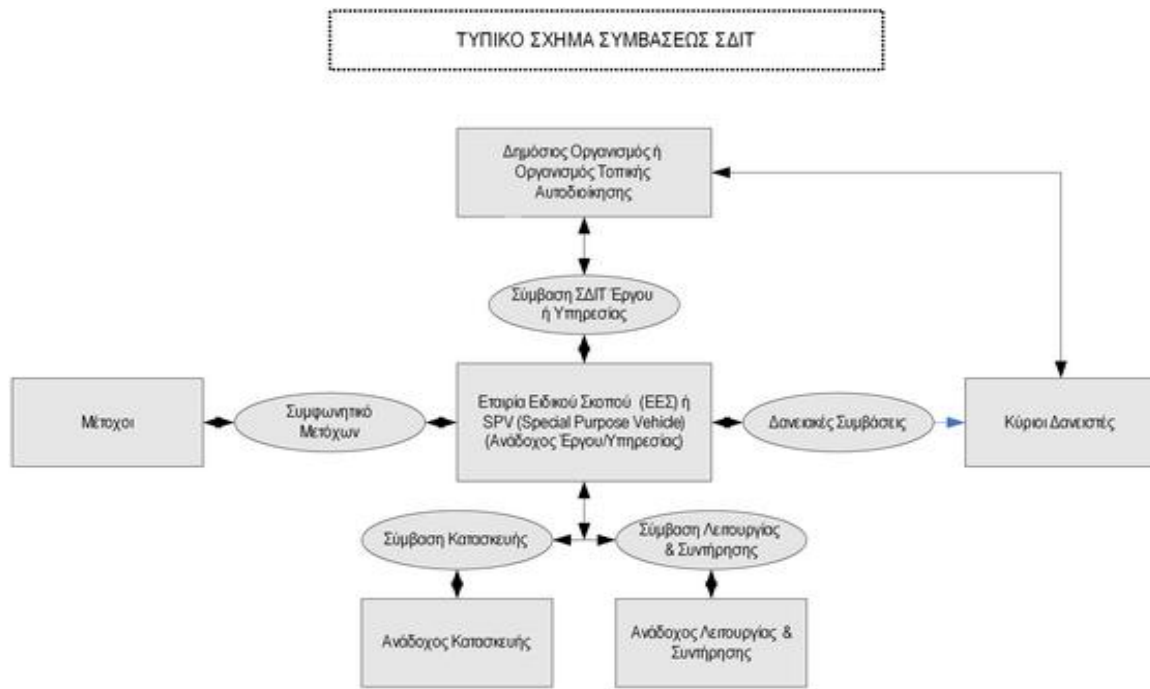
Επίσης στην περίπτωση των ασυνήθιστα χαμηλών προσφορών, η Αναθέτουσα Αρχή ζητά γραπτές διευκρινίσεις ως προς:

- τον τρόπο εκτέλεσης του έργου ή παροχής υπηρεσιών
- τις προτεινόμενες τεχνικές λύσεις
- τις ευνοϊκές συνθήκες που ενδεχομένως συντρέχουν
- την πιθανή χορήγηση κρατικής ενίσχυσης

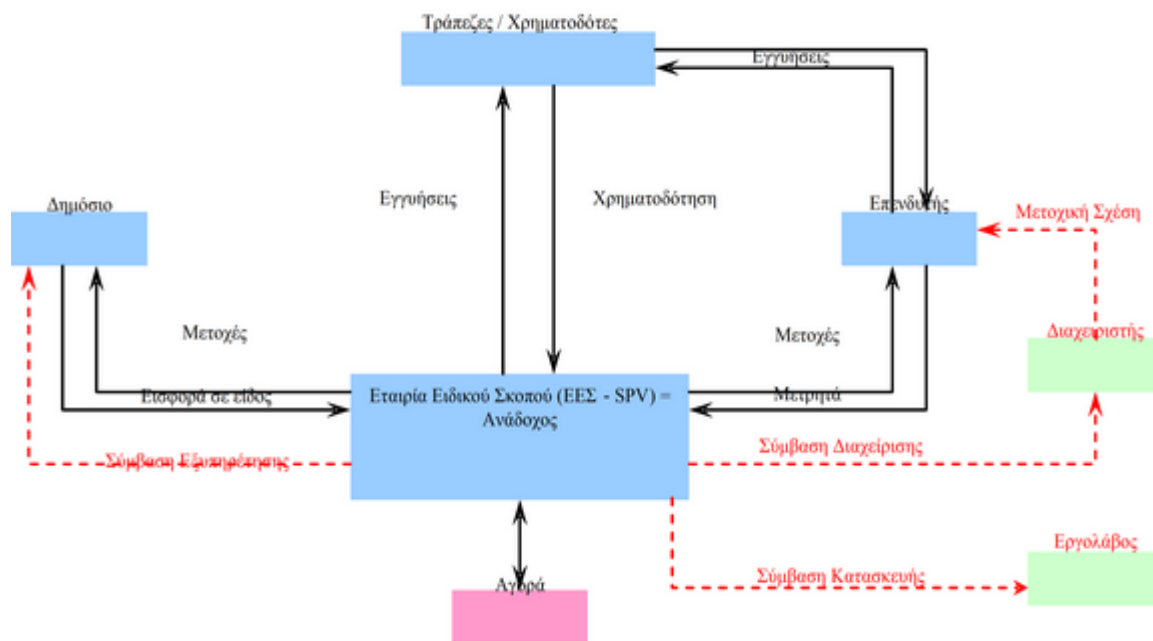
Θα πρέπει επίσης να επισημανθεί πως σύμφωνα με το αρθρ. 16 του εξεταζόμενου νόμου, αποσκοπείται να επιτραπεί η αποτελεσματική αντιμετώπιση ειδικών συνθηκών που εμποδίζουν την ανάθεση ορισμένων Συμβάσεων Σύμπραξης. Έτσι η ΔΕΣΔΙΤ μπορεί να ενεργήσει σε εξαιρετικές περιπτώσεις ως Αναθέτουσα Αρχή (Μανιάτης, 2008).

Οι διαδικασίες ανάθεσης είναι η ανοικτή, η κλειστή και παράλληλα προβλέπεται σε εξαιρετικές περιπτώσεις η διαδικασία της διαπραγμάτευσης και η καινοτόμος του ανταγωνιστικού διαλόγου. Στις δύο τελευταίες διαδικασίες αποκλείεται η χρήση του κριτηρίου της χαμηλότερης τιμής, ενώ το κριτήριο της πλέον συμφέρουσας οικονομικά προσφοράς είναι συμβατό με όλες.

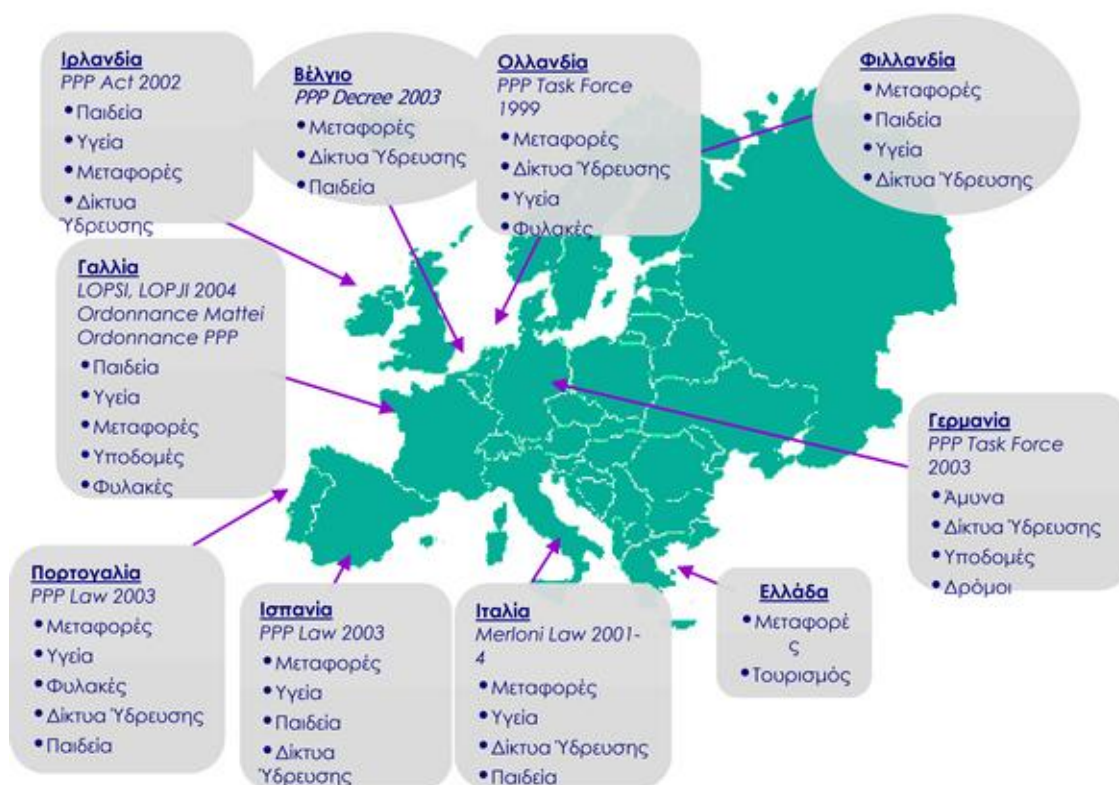
Στις ακόλουθες εικόνες 3.2 και 3.3 αντίστοιχα παρουσιάζονται σχεδιαγράμματα ενός τυπικού σχήματος μιας ΣΔΙΤ και των συμμετεχόντων σε αυτήν. Ακολούθως στην εικόνα 3.4 απεικονίζονται οι βασικές εφαρμογές των ΣΔΙΤ σε χώρες της Ε.Ε.



Εικόνα 3.2 Τυπικό σχήμα σύμβασης ΣΔΙΤ



Εικόνα 3.3 Συμμετέχοντες συνεργασιών ΣΔΙΤ



Εικόνα 3.4 Εφαρμογές ΣΔΙΤ στην Ε.Ε.

Μελετώντας το Κοινοτικό θεσμικό πλαίσιο για τις ΣΔΙΤ, προκύπτει το συμπέρασμα πως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαμόρφωσε γενικά ένα νομικό πλαίσιο, που στηρίχθηκε στις ακόλουθες διατάξεις:

- α) υπ' αριθμ. 2000/C 121/02 Ερμηνευτική Ανακοίνωση της Επιτροπής για τις συμβάσεις παραχώρησης στο κοινοτικό δίκαιο
- β) Οδηγία 2004/18/ΕΚ «Περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών», με την οποία καταργούνται οι Οδηγίες 92/50/ΕΟΚ, 93/36/ΕΟΚ και 93/37/ΕΟΚ
- γ) Πράσινη Βίβλος για τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (30-4-2004/COM(2004) 327)

Στην Πράσινη Βίβλο διατυπώνεται η διάκριση των ΣΔΙΤ, στο πλαίσιο ορισμού μιας κατεύθυνσης εφαρμογής των Οδηγιών για τα κράτη-μέλη και δημιουργίας ενός ανταγωνιστικού διαλόγου. Στο εν λόγω κείμενο οι ΣΔΙΤ κατατάσσονται σε “συμβατικού τύπου” στο πλαίσιο συμβατικών δεσμών και σε “θεσμοθετημένου τύπου”, όπου υπάρχει συνεργασία δημόσιου και ιδιώτη, στη βάση ενός διαφορετικού φορέα.

Οι συμπράξεις συμβατικού τύπου είναι τυπικές συμβάσεις παραχώρησης όπου ο ιδιώτης χρηματοδοτεί το έργο και ακολούθως αμείβεται από τα τέλη που καταβάλλει το σύνολο των χρηστών. Είναι δυνατό επίσης να είναι συμβάσεις PFI (Private Finance Initiative) όπου ο ιδιώτης αμείβεται από το δημόσιο και όχι από τους χρήστες είτε με ένα σταθερό ποσό καταβαλλόμενο ανά διαστήματα, είτε με ένα μεταβλητό τρόπο όπως για παράδειγμα. Βάσει της συχνότητας χρήσης του έργου από τους χρήστες. Αντίστοιχα στις συμπράξεις θεσμοθετημένου τύπου, πραγματοποιείται συνεργασία στα πλαίσια ενός τρίτου φορέα, διαφορετικής νομικής οντότητας.

Ορισμένοι κρίσιμοι παράγοντες που καθορίζουν την πορεία και τελική επιτυχή εξέλιξη των ΣΔΙΤ παραθέτονται στον ακόλουθο πίνακα 3.1.

Πίνακας 3.1 Κρίσιμοι παράγοντες που καθορίζουν την εξέλιξη των ΣΔΙΤ

<b>Εξαρτώμενοι από το Δημόσιο Τομέα</b>
Πολιτικές προτεραιότητες σχετικά με τα αναπτυξιακά έργα
Συντονισμός σχετιζόμενων υπηρεσιών & φορέων
Ικανότητα ανταπόκρισης του Δημοσίου στις απαιτήσεις των συμβάσεων αυτών
Υφιστάμενο οικονομικό και νομοθετικό πλαίσιο
Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά έργου
Διάρκεια σύμβασης
<b>Εξαρτώμενοι από τον Ιδιωτικό Τομέα</b>
Ικανότητα ανταπόκρισης της αγοράς στις απαιτήσεις του έργου
Οικονομική βιωσιμότητα για την κατασκευή του έργου
<b>Εξαρτώμενοι από τον Δημόσιο και Ιδιωτικό Τομέα</b>
Επαρκής χρηματοδότηση
Διαχείρισης σύμβασης
Προσδιορισμός κινδύνων
Τεχνογνωσία, εμπειρία

(Πηγή: [http://www.publicprocurementguides.treasury.gov.cy/OHS-GR/HTML/index.html?annex\\_5\\_2.htm](http://www.publicprocurementguides.treasury.gov.cy/OHS-GR/HTML/index.html?annex_5_2.htm))

### 3.2.1 Έργα ΣΔΙΤ στην Ελλάδα και σε άλλες χώρες

Συνολικά έως και σήμερα έχει εγκριθεί στην Ελλάδα ένα σύνολο ΣΔΙΤ που αφορά υποδομές που καλύπτουν κύριες ανάγκες στους ακόλουθους τομείς:

- υγεία
- δικαιοσύνη
- στέγαση δημόσιων υπηρεσιών
- εκπαίδευση
- τουρισμό
- υποδομές λιμένων

Στον ακόλουθο πίνακα 3.2 παρουσιάζονται ορισμένα εκ των σημαντικότερων εγκεκριμένων έργων στη χώρα.

Πίνακας 3.2 Εγκεκριμένα έργα ΣΔΙΤ στην Ελλάδα

Έργο	Περιοχή	Προϋπολογισμός
Ογκολογικό Νοσοκομείο	Θεσ/κη	330 εκατ. ευρώ
Παιδιατρικό Νοσοκομείο	Θεσ/κη	324 εκατ. ευρώ
Κατασκευή, αναπαλαίωση, συντήρηση 27 σχολικών μονάδων	Αττική	150 εκατ. ευρώ
Ανέγερση Διοικητηρίου Ν.Α. Αχαΐας	Αχαΐα	30 εκατ. ευρώ
11 νέα κτίρια της Ελληνικής Αστυνομίας	Αττική, Θεσ/κη, Ημαθία, Ροδόπη, Κεφαλληνία, Λευκάδα, Αιτωλοακαρνανία	124 εκατ. ευρώ
Κατασκευή, συντήρηση 2 Δικαστικών Μεγάρων	Αχαΐα, Ηράκλειο	100 εκατ. ευρώ
Κατασκευή, συντήρηση 3 καταστημάτων κράτησης	Θεσ/κη, Κορινθία, Μαγνησία	198 εκατ. ευρώ
Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο	Αττική	54 εκατ. ευρώ



Έργα που υλοποιήθηκαν στη βάση των ΣΔΙΤ σε διεθνές επίπεδο, αποτέλεσαν πρότυπο πάνω στο οποίο εξελίχθηκαν πολλά αντίστοιχα στην Ελλάδα. Στη Γαλλία πολλά έργα στον τομέα των μεταφορών στηρίχθηκαν σε ΣΔΙΤ όπως: η σιδηροδρομική σύνδεση των πόλεων Tours – Bordeaux, Nimes-Montpellier, Roissy-Gare de l'Est, έργα οδοποιίας στο τμήμα A4-A84 κ.α. Και στην Ισπανία παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον τα έργα που στηρίχθηκαν σε ΣΔΙΤ όπως ο Α/Δ Burgos – Irun, ο Α/Δ A7 κ.α. Επίσης σημαντικά είναι και τα έργα που υλοποιούνται σε αεροδρόμια, λιμάνια, καθώς και στον τομέα της υγείας. Στη Ρωσία κυρίως από τα μέσα της δεκαετίας του '90 άρχισαν να αναπτύσσονται τα έργα ΣΔΙΤ. Τα έργα αυτά κάλυψαν ανάγκες σε τομείς όπως της ενέργειας, των μεταφορών, της διαχείρισης και αποτέφρωσης αποβλήτων, καθώς και της ύδρευσης.

Στον ακόλουθο πίνακα 3.3 παρουσιάζονται οι 10 πρώτες χώρες στις οποίες εντοπίζεται συνολικά η υψηλότερη αξία έργων ΣΔΙΤ. Όπως προκύπτει η Ιταλία, η Γερμανία και η Ελλάδα κατέχουν τις τρεις πρώτες θέσεις, ενώ ακολουθούν η Γαλλία, το Βέλγιο και η Ισπανία.

Πίνακας 3.3 Χώρες με τη μεγαλύτερη αξία έργων ΣΔΙΤ (έτη 2004-2006)

FIGURE 1.2: YEAR ON YEAR LEAGUE TABLE BY COUNTRY										
<i>Table ranking countries by tender volume (by capax) in 2005/06 compared with 2004/05 and 2003/4. The bracketed figure for 2005/6 and 2004/5 indicate the percentage rate at which markets have grown in 2006 and 2005, respectively. The highest growth is amongst those countries shown as ↑</i>										
	2005/2006	€m	Growth		2004/2005	€m	Growth		2003/2004	€m
1	Italy	25,916 <sup>2</sup>	15%		Italy	22,451 <sup>2</sup>	137%		Italy	9,448 <sup>2</sup>
2	Germany	15,564	50%		Spain	10,341	95%		Spain	5,288
3	Greece	6,270	↑		Germany	8,151	600%		France	1,280
4	France	3,964	65%		France	2,400	87%		Germany	1,163
5	Belgium	3,635 <sup>3</sup>	244%		Portugal	1,830	335%		Rep of Ireland	707
6	Spain	2,931	-71%		Austria	1,695	↑		Hungary	450
7	Rep of Ireland	2,895	93%		Rep of Ireland	1,497	111%		Portugal	420
8	Slovakia	2,600	↑		Netherlands	1,177	↑		Croatia	372
9	Bulgaria	2,202	↑		Romania	1,173	↑		Netherlands	193
10	Romania	1,808	54%		Belgium	1,055 <sup>3</sup>	↑		Norway	125

(Πηγή: European TPI Report 2007)

### 3.2.2 Προτάσεις ΤΕΕ για τις ΣΔΙΤ

Αναμφίβολα το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας διατήρησε μια επιφυλακτικότητα για το ρόλο και τις δυνατότητες των ΣΔΙΤ. Συγκεκριμένα ο Ν. 3389/2005 κατά το Τ.Ε.Ε χαρακτηρίζεται από πολλές ελλείψεις κυρίως για τη μη διεκδίκηση ανάληψης συμβάσεων σύμπραξης από μικρές εταιρείες. Πολλά σημεία του Νόμου παρουσιάζουν αοριστίες και ανεπαρκείς προβλέψεις για πολλές περιπτώσεις. Οι σημαντικότερες εξ' αυτών παραθέτονται ακολούθως.

- Ανεπαρκείς οι ελάχιστες απαιτήσεις του Δημοσίου αναφορικά με τη συμμετοχή των διαγωνιζόμενων
- Ανεπαρκείς οι ελάχιστες απαιτήσεις του Δημοσίου ως προς τον ανάδοχο στο τέλος της περιόδου παραχώρησης
- Ανεπαρκές ελεγκτικό πλαίσιο για την ποιότητα και επάρκεια μελετών και κατασκευών
- Μη πρόβλεψη για ανάληψη εκ του αναδόχου όλων των κινδύνων της κατασκευής
- Καθορισμός του σχεδίου σύμπραξης σύμβασης στο στάδιο των διαπραγματεύσεων και όχι στα τεύχη της δημοπράτησης ή του διαγωνισμού
- Έλλειψη δέσμευσης για τη διασφάλιση της χρηματοδότησης του έργου
- Έλλειψη απαιτήσεων για την κατάσταση του έργου την περίοδο εκμετάλλευσης ή παραλαβής του στο τέλος της σύμβασης
- Έλλειψη υποχρέωσης για ασφάλιση του έργου
- Μη απαίτηση για ανάληψη κινδύνων βάσει προδιαγραφών της EUROSTAT

### 3.3 Κύρια χαρακτηριστικά των συμβάσεων παραχώρησης

Η ιδιαιτερότητα των συμβάσεων παραχώρησης από τις δημόσιες συμβάσεις βρίσκεται στη μεταβίβαση της ευθύνης εκμετάλλευσης. Τα χαρακτηριστικά των συμβάσεων αυτών ορίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία και ξεκαθαρίζει τις αρχές και τους κανόνες που τις διέπουν βάσει της Συνθήκης, του παράγωγου δικαίου και της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> [http://europa.eu/legislation\\_summaries/internal\\_market/businesses/public\\_procurement/l22011\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/businesses/public_procurement/l22011_el.htm)

Στις συμβάσεις παραχώρησης, ο ανάδοχος αναλαμβάνει και την χρηματοδότηση του έργου με τη συμφωνία να του αποδοθεί το σχετικό κεφάλαιο από το προϊόν της εκμετάλλευσης του. Ουσιαστικά στην περίπτωση αυτή ο ανάδοχος αναλαμβάνει τη λειτουργία και εκμετάλλευση του έργου και είναι υποχρεωμένος να παραδώσει αυτό μετά το τέλος της περιόδου παραχώρησης, εφόσον του έχει αποδοθεί το επενδυμένο κεφάλαιο (Βερβενιώτης, 1993).

Συγκεκριμένα βάσει του άρθρου 1 στοιχείο δ) της Οδηγίας 93/37 «η παραχώρηση δημοσίων έργων είναι μια σύμβαση η οποία παρουσιάζει τα ίδια χαρακτηριστικά με τις αναφερόμενες στο στοιχείο α) συμβάσεις, εκτός του ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής». Ουσιαστικά κύριο στοιχείο διάκρισης των συμβάσεων δημοσίου έργου και των συμβάσεων παραχώρησης δημοσίου έργου είναι η μορφή του εργολαβικού ανταλλάγματος. Στις συμβάσεις παραχώρησης το αντάλλαγμα αυτό είναι το δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου, που διαμορφώνεται από το κέρδος που τελικά θα αποκομίσει ο εργολάβος από την εκμετάλλευση αυτή (Κουτούπα – Ρεγκάκου, 1995).

Οι όροι της σύμβασης παραχώρησης καθορίζονται στην χρηματοδότηση, εκμετάλλευση, συντήρηση και παράδοση του έργου στον εργοδότη (στο τέλος της περιόδου παραχώρησης) και έχουν επικουρικό χαρακτήρα. Πρόκειται επομένως για μια μικτή σύμβαση, καθώς περιέχει στοιχεία περισσότερων συμβάσεων, με κύριο αυτό της σύμβασης του έργου από το οποίο εξαρτάται ο νομικός χαρακτηρισμός της.

Κύρια χαρακτηριστικά αυτής της μεθόδου εκτέλεσης των έργων είναι τα ακόλουθα (Βερβενιώτης, 1993):

- 1) από την λειτουργία και εκμετάλλευση του έργου να παράγεται κάποιο οικονομικό αποτέλεσμα, το οποίο να είναι ικανό σταδιακά να καλύψει το κόστος κατασκευής, συντήρησης, λειτουργίας του, καθώς και το εργολαβικό όφελος του αναδόχου.
- 2) Το κόστος κατασκευής μπορεί να βαρύνει τον κύριο του έργου βάσει της σύμβασης εργολαβίας, όμως μπορεί να μην καλύπτεται άμεσα από δικά του κεφάλαια.
- 3) Κατά το διάστημα της εκμετάλλευσης, η συντήρηση και ο τεχνολογικός εκσυγχρονισμός του έργου βαρύνει τον ανάδοχο, ο οποίος οφείλει κατά το πέρας της εκμετάλλευσης να τον παραδώσει στη συμφωνηθείσα κατάσταση.

Στην Ελλάδα σε ένα έργο παραχώρησης ορίζονται:

Κύριος του έργου: το Ελληνικό Δημόσιο

Δανειστές: Ελληνικό Δημόσιο, ΕΤΕΠ, Εμπορικές Τράπεζες

Παραχωρισιούχος εταιρεία: Ανάδοχος

Η διαδικασία παραχώρησης ενός δημόσιου έργου ακολουθεί τις παρακάτω τρεις φάσεις (Πετροτσάτου, ΤΕΕ):

Α΄ Φάση: Δημόσιο

Το Δημόσιο ορίζει πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος και διαμορφώνει γενικά κριτήρια.

Β΄ Φάση: Ανάδοχος – Δανειστές

Ο ανάδοχος υποβάλει την τελική προσφορά του βάσει εκτίμησης σχετικών οικονομικών παραμέτρων. Μετά την διαδικασία αξιολόγησης των προσφορών επιλέγεται προσωρινά ο ανάδοχος.

Γ΄ Φάση: Δημόσιο – Ανάδοχος

Πραγματοποίηση διαπραγματεύσεων για τον καθορισμό του τελικού κειμένου της σύμβασης. Με την ολοκλήρωση της σύναψης των δανειακών συμβάσεων ορίζεται η έναρξη της παραχώρησης.

### **3.3.1 Μορφές συμβάσεων παραχώρησης**

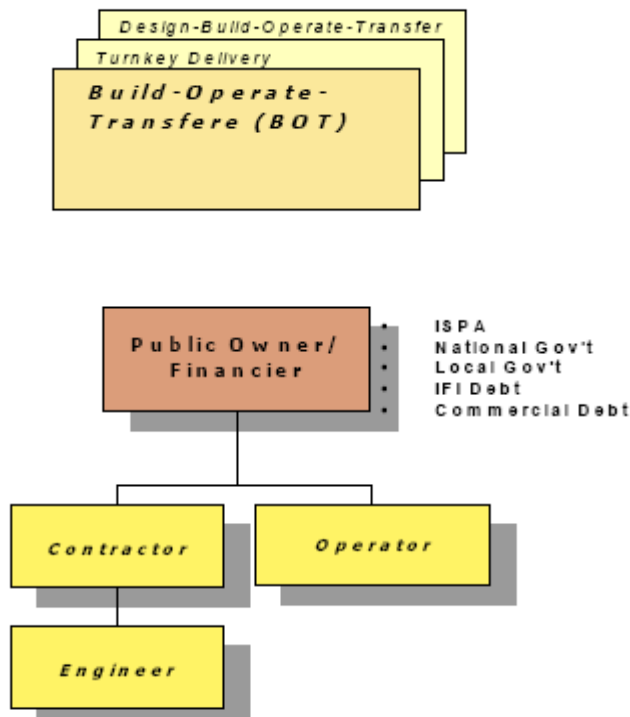
Οι κυριότερες και γνωστότερες μορφές συμβάσεων παραχώρησης που αναπτύχθηκαν μέχρι σήμερα σε διεθνές επίπεδο παρουσιάζονται αναλυτικά στην ενότητα αυτή.

B.O.T. (Built – Operate –Transfer) – B.O.O.T. (Built – Own- Operate –Transfer)

Ο Ανάδοχος αναλαμβάνει την κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία του έργου βάσει των προδιαγραφών της σύμβασης. Κύριος του έργου είναι είτε το δημόσιο είτε ο ίδιος ο Ανάδοχος για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Πρόκειται για την πλέον διαδεδομένη μορφή σύμβασης παραχώρησης, με αντιπροσωπευτικό παράδειγμα την κατασκευή του αεροδρομίου “ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ”.

Κύριο κίνητρο αυτής της μορφής είναι η μεταφορά του κινδύνου λειτουργίας, μαζί με τον σχεδιαστικό και κατασκευαστικό κίνδυνο. Ενδείκνυται ιδιαίτερα για έργα στους τομείς της ύδρευσης και της διαχείρισης απορριμμάτων. Πολύ σημαντικό

χαρακτηριστικό της μεθόδου είναι η επιτάχυνση των κατασκευαστικών προγραμμάτων, η οικονομική αποδοτικότητα, καθώς και η προώθηση καινοτομιών. Γενικά η λειτουργία και η συντήρηση χαρακτηρίζονται από υψηλή ποιότητα. Στα αρνητικά σημεία αυτής της μορφής εντάσσονται η πολυπλοκότητα των συμβάσεων, η δυσκολία προσέλκυσης ιδιωτικής χρηματοδότησης και η υψηλή απαίτηση για δέσμευση δημόσιου χρήματος.



Εικόνα 3.5 Σχηματική απεικόνιση των συμβάσεων τύπου Β.Ο.Τ.

#### D.B.F.O. (Design – Build – Finance – Operate)

Σε αυτή την περίπτωση ο Ανάδοχος αναλαμβάνει το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και χρηματοδότηση του παγίου και λαμβάνει τα επενδεδυμένα κεφάλαια του από τις πληρωμές του Δημοσίου για τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Την ιδιοκτησία του παγίου αναλαμβάνει το Δημόσιο με τη λήξη της σύμβασης.

Ενδείκνυται για έργα οδοποιίας, ύδρευσης και γενικά διαχείρισης απορριμμάτων. Τα δυνατά σημεία της μεθόδου αυτής ταυτίζονται με της Β.Ο.Τ., με επίσης θετικούς παράγοντες την εύκολη προσέλκυση ιδιωτικής χρηματοδότησης και τη διαμόρφωση

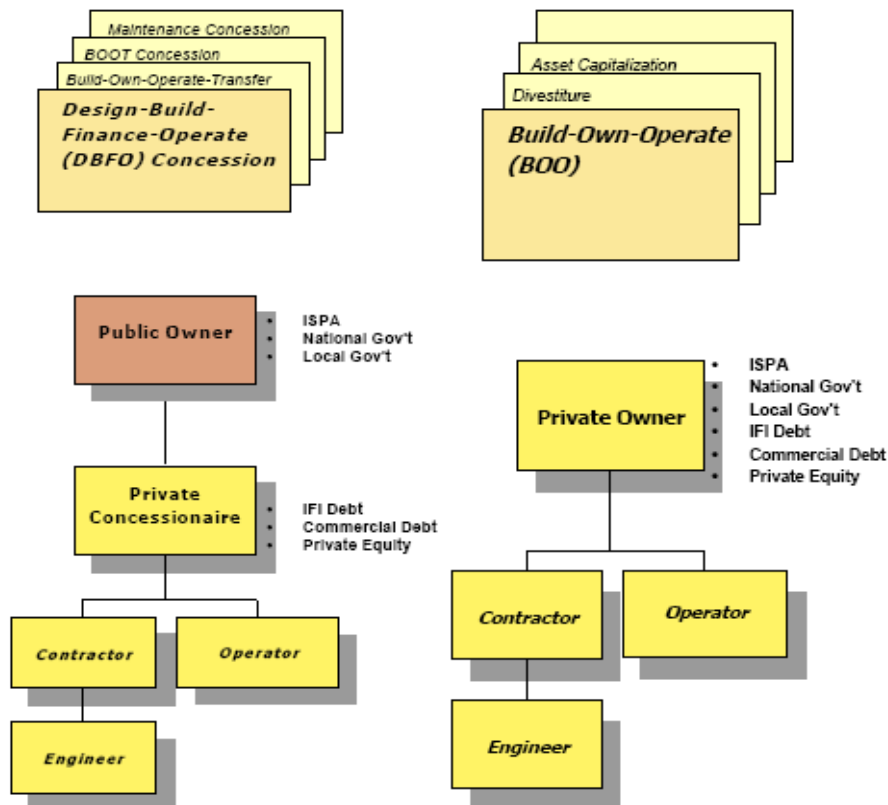
υψηλών κινήτρων για τους ιδιώτες. Στα αδύνατα σημεία της μεθόδου εντοπίζονται οι απαιτούμενες εγγυήσεις χρηματοδότησης, καθώς και η απαίτηση κατάλληλων συστημάτων για διαχείριση της σύμβασης και παρακολούθησης της υλοποίησης αυτής.

B.T.O. (Built – Transfer – Operate)

Στην περίπτωση αυτή ο Ανάδοχος αναλαμβάνει το σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση και την κατασκευή του έργου. Με την ολοκλήρωση του, ιδιοκτήτης είναι το Δημόσιο, το οποίο ακολούθως ορίζει τη μίσθωση του έργου σε ιδιώτη που επιλέγει για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

B.O.O. (Built – Own – Operate)

Σε αυτή την περίπτωση το Δημόσιο αναθέτει σε ιδιώτη την κατασκευή ενός κοινωφελούς έργου, χορηγώντας του την άδεια λειτουργίας για μεγάλη διάρκεια. Ο ιδιώτης αναλαμβάνει το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση και λειτουργία του έργου και αποτελεί τον ιδιοκτήτη του έργου. Οι προδιαγραφές λειτουργίας ως προς τις προσφερόμενες υπηρεσίες, τα επίπεδα ασφάλειας κ.α. ορίζονται από το Δημόσιο.



Εικόνα 3.6 Σχηματική απεικόνιση συμβάσεων τύπου D.B.F.O. και B.O.O.

#### B.B.O. (Buy – Built – Operate)

Το Δημόσιο προχωρά σε πώληση υφιστάμενων κοινωφελών εγκαταστάσεων σε ιδιώτες με στόχο την προσέλκυση κεφαλαίων και επενδύσεων. Ουσιαστικά ο ιδιώτης αναλαμβάνει τη λειτουργία του έργου με κύριο στόχο την κερδοφορία υπό την επίβλεψη του Κράτους.

#### L.R.O. (Lease – Rehabilitate – Operate)

Το Δημόσιο πραγματοποιεί εννοική υφιστάμενων εγκαταστάσεων σε ιδιώτες, οι οποίοι αναλαμβάνουν τον εκσυγχρονισμό, τη λειτουργία και εκμετάλλευση τους για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Το Δημόσιο παραμένει Κύριος του έργου.

#### B.O.L.T. (Built – Own – Lease – Transfer)

Η χρηματοδότηση και κατασκευή του έργου γίνεται από τον ιδιώτη, ο οποίος ακολούθως το νοικιάζει στο Δημόσιο μέσω Leasing. Τμηματικά πραγματοποιείται η μεταβίβαση της ιδιοκτησίας του έργου στην κυριότητα του. Με την πάροδο συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος τελικά το Δημόσιο γίνεται ο ιδιοκτήτης του έργου.

#### O.M. (Operation & Maintenance)

Αποτελεί σύμβαση παροχής υπηρεσιών όπου το Δημόσιο παραμένει ιδιοκτήτης του έργου που αναλαμβάνει τη διοίκηση του, ενώ η λειτουργία και η συντήρηση αναθέεται σε ιδιώτη.

#### O.M.M. (Operation, Maintenance & Managment)

Αποτελεί σύμβαση παροχής ολοκληρωμένων υπηρεσιών όπου το Δημόσιο παραμένει μεν ιδιοκτήτης του έργου, όμως η διοίκηση, λειτουργία και συντήρηση του αναλαμβάνεται από ιδιώτη.

#### Σύμβαση Διαχείρισης

Η παροχή υπηρεσιών σχετικά με την λειτουργία και συντήρηση ενός έργου αναλαμβάνεται από τον ιδιωτικό φορέα για λογαριασμό του Δημοσίου.

#### Παραχώρηση Εκμετάλλευσης

Έχουν τα ίδια χαρακτηριστικά με τις συμβάσεις τύπου D.B.F.O. με τη διαφορά πως η αποπλήρωση του ιδιώτη γίνεται απευθείας από τον τελικό χρήστη με κατάλληλη χρέωση του. Οι συμβάσεις αυτές στηρίζονται στην εκχώρηση του δικαιώματος εκμετάλλευσης ενός δημόσιου αγαθού για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα που συνήθως είναι 20-3 έτη. Το Δημόσιο κατέχει την ιδιοκτησία του παγίου.

Πρόκειται για μορφή ΣΔΙΤ που θεωρείται ιδανική για έργα οδοποιίας, ύδρευσης και γενικά διαχείρισης απορριμμάτων. Πολύ σημαντικό όμως είναι το στοιχείο πως είναι πιθανό να μην έχει πολιτική αποδοχή και να απαιτεί ιδιαίτερη διαχείριση αναφορικά με πιθανές εναλλακτικές λύσεις.

### **3.3.2 Κανόνες δημοσιότητας των συμβάσεων παραχώρησης**

Στην περίπτωση που οι αναθέτουσες αρχές συνάπτουν σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων, θέτονται σε εφαρμογή οι κανόνες δημοσιότητας, όταν η αξία της σύμβασης παραχώρησης είναι ίση ή μεγαλύτερη των 5.000.000 Euro. Βάσει αυτού, οι αναθέτουσες αρχές δεν μπορούν να αποφύγουν την τήρηση των κανόνων δημοσιότητας. Οι κανόνες αυτοί εφαρμόζονται και κατά τη σύναψη συμβάσεων στο πλαίσιο άσκησης μιας δραστηριότητας σύμφωνα με την Οδηγία 93/38/ΕΟΚ και αναφορικά με τους τομείς ύδατος, ενέργειας, μεταφορών και τηλεπικοινωνιών (Κουτούπα – Ρεγκάκου, 1995).

Η δημοσίευση αυτή γίνεται στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και την τράπεζα δεδομένων TED από τις αναθέτουσες αρχές, το αργότερο 12 ημέρες από την ημερομηνία αποστολής τους. Γενικά η δημοσίευση δεν πραγματοποιείται στις επίσημες εφημερίδες ή τον εγχώριο τύπο πριν την ημερομηνία αποστολής της στην Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων (Κουτούπα – Ρεγκάκου, 1995).

### **3.3.3 Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων**

Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων είναι ίδρυμα της Ε.Ε. που έχει τη δυνατότητα να χορηγεί μακροπρόθεσμες χρηματοδοτήσεις, για επενδυτικά σχέδια που στηρίζουν την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση. Έχει τόσο τραπεζικό ρόλο όσο και χαρακτήρα ενός οργάνου της Ε.Ε. Αντλεί το σύνολο των πόρων της –ως τράπεζα- από τις κεφαλαιαγορές και έχει στενή συνεργασία με την τραπεζική κοινότητα (Κορρές, 2003).



Χορηγεί μακροπρόθεσμα δάνεια τόσο στο δημόσιο όσο και σε ιδιώτες για κατάλληλα – οικονομικά και περιβαλλοντικά- επενδυτικά σχέδια αλλά και τεχνικά βιώσιμα. Η διάρκεια των χορηγούμενων δανείων καθορίζεται από τα κύρια χαρακτηριστικά του κάθε σχεδίου και συγκεκριμένα για έργα υποδομής μπορεί να φτάσει έως και τα 15 ή και περισσότερα έτη (Κορρές, 2003).

Η ΕΤΕΠ προχωρά σε δανεισμό χρημάτων από τις αγορές κεφαλαίων και ακολούθως τα δανείζει με χαμηλά επιτόκια σε ποικίλα προγράμματα που βελτιώνουν το επίπεδο των υποδομών, την προμήθεια ενέργειας ή γενικά τα περιβαλλοντικά πρότυπα εντός και εκτός της Ε.Ε. Συνολικά περίπου το 90% των δανείων αφορά προγράμματα και σχέδια που υλοποιούνται στο εσωτερικό της Ε.Ε. Κύριοι σκοποί της δανειοδότησης στο επιχειρηματικό σχέδιο της ΕΤΕΠ είναι<sup>2</sup>:

- Συνοχή, σύγκλιση
- Στήριξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων
- Περιβαλλοντική βιωσιμότητα
- Εφαρμογή της πρωτοβουλίας "Καινοτομία 2010"
- Ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων
- Βιώσιμη, ανταγωνιστική, ασφαλής ενέργεια

Η ΕΤΕΠ είχε καθοριστικό ρόλο στη δημιουργία του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων, ο οποίος χορηγεί μακροπρόθεσμες εγγυήσεις στο πλαίσιο της χρηματοδότησης διευρωπαϊκών δικτύων και επενδύσεων μικρό-μεσαίων επιχειρήσεων. Ουσιαστικά η ΕΤΕΠ στηρίζει μεγάλου μεγέθους επενδύσεις με ατομικά δάνεια που συνομολογούνται με τους επενδυτές ή μεσολάβηση άλλων τραπεζών.

Τα κυριότερα πλεονεκτήματα εκ της συμμετοχής της ΕΤΕΠ στη χρηματοδότηση των έργων είναι<sup>3</sup>:

- Χαμηλό κόστος
- Μακροπρόθεσμα δάνεια
- Διαμόρφωση περιόδων χάριτος
- Μεγάλες χρηματοδοτήσεις σε διάφορα νομίσματα
- Κίνητρο για τη συμμετοχή άλλων τραπεζικών ιδρυμάτων

### 3.3.4 Ταμείο Συνοχής

---

<sup>2</sup> [http://europa.eu/about-eu/institutions-bodies/eib/index\\_el.htm](http://europa.eu/about-eu/institutions-bodies/eib/index_el.htm)

<sup>3</sup> [http://library.tee.gr/digital/m2073/m2073\\_papadopetrou.pdf](http://library.tee.gr/digital/m2073/m2073_papadopetrou.pdf)

Ο Κανονισμός υπ' αριθμ. 1084/2006 καθόρισε την πλαίσιο ίδρυσης του Ταμείου Συνοχής το οποίο στηρίζει τη χρηματοδότηση ενισχύσεων στον τομέα των μεταφορών και του περιβάλλοντος, με κύριο σκοπό την ανάπτυξη των κρατών-μελών και την ενίσχυση της συνοχής της Ε.Ε. Το Ταμείο Συνοχής συνεισφέρει χρηματοδοτικά στις δαπάνες σε ποσοστό που φτάνει το 85%. Η παροχή χρηματοδοτικής συνδρομής από το Ταμείο στηρίζεται στην προϋπόθεση ότι το Συμβούλιο είναι δυνατό να:

- 1) αποφασίσει για την ύπαρξη δημοσιονομικού ελλείμματος ενός κράτους – μέλους
- 2) να πιστοποιήσει μετά από κατάλληλο έλεγχο πως το κράτος –μέλος δεν έλαβε τα απαιτούμενα μέτρα.

### **3.4 Λόγοι προσφυγής**

Οι λόγοι προσφυγής στη μέθοδο της παραχώρησης συνδέονται στενά με τις αντιλήψεις της ιδιωτικοποίησης, στο πλαίσιο του περιορισμού του κόστους κατασκευής, συντήρησης και λειτουργίας του έργου, καθώς και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών ή παραγόμενων προϊόντων (Βερβενιώτης, 1993).

Αναμφίβολα ο κύριος του έργου εστιάζει το ενδιαφέρον του στη μείωση των δαπανών που σχετίζονται με την εκτέλεση και λειτουργία του έργου. Δεν ισχύει όμως απαραίτητα το ίδιο και για τον ανάδοχο, λόγω της ύπαρξης του εργολαβικού οφέλους που μεσολαβεί.

Στην περίπτωση που η εκτέλεση του έργου χρηματοδοτείται από τον ανάδοχο (σύμβαση παραχώρησης), είναι προφανές το ενδιαφέρον αυτού να μειώσει τις δαπάνες και κατ' επέκταση το κόστος χρηματοδότησης, καθώς έτσι περιορίζει και τους ειδικούς κινδύνους και ιδίως όσους σχετίζονται με τη διάθεση κεφαλαίου. Ο ανάδοχος σε κάθε περίπτωση ενδιαφέρεται να καλύψει το διατιθέμενο κεφάλαιο για την κατασκευή του έργου από το προϊόν εκμετάλλευσης του (Βερβενιώτης, 1993).

Πολύ σημαντικό είναι το γεγονός πως έργα που εκτελούνται μέσω των συμβάσεων παραχώρησης, συνήθως αναμένεται να χαρακτηρίζονται από υψηλότερο επίπεδο υπηρεσιών και προϊόντων, συγκριτικά με τα αντίστοιχα που κατασκευάζονται, συντηρούνται και λειτουργούν από το κράτος. Η επιδίωξη του αναδόχου είναι υψηλή για την ποιοτική και ποσοτική απόδοση του έργου που έχει αναλάβει, στο πλαίσιο εξασφάλισης της επιστροφής του κεφαλαίου από το προϊόν της εκμετάλλευσης του.

Ουσιαστικά οι ίδιοι οι πολίτες και χρήστες των παραγόμενων προϊόντων ή παρεχόμενων υπηρεσιών είναι αυτοί που ελέγχουν την τελική ποιότητα τους, αντί των απρόσωπων τμημάτων της διοίκησης. Αξίζει να επισημανθεί πως η εξεταζόμενη μέθοδος στηρίζει το περιβάλλον δημιουργίας ανταγωνιστικών επιχειρήσεων εκτέλεσης και διαχείρισης έργων υποδομής. Έτσι βελτιώνεται το επίπεδο υποδομών της χώρας και προάγεται ο εκσυγχρονισμός.

Εξάλλου τα μεγάλα έργα υποδομής παράγουν υπηρεσίες και προϊόντα που χρησιμοποιούνται και καταναλώνονται από μεγάλη μερίδα του πληθυσμού. Στόχος του εργοδότη εκτός από την ολοκλήρωση των έργων είναι και η αναζήτηση τρόπων μείωσης του κόστους των υπηρεσιών ή προϊόντων. Βάσει αυτού καθήκον του εργοδότη είναι η εύρεση τρόπων καθιέρωσης ειδικών κινήτρων σε φορολογικό επίπεδο που θα στοχεύουν στη μείωση του κόστους.

### **3.5 Πλεονεκτήματα της μεθόδου**

Για τον κύριο του έργου –εφόσον είναι το κράτος- βασικό πλεονέκτημα είναι το γεγονός της μη υποχρέωσης του για χρηματοδότηση των έργων με εύρεση των απαιτούμενων πόρων από το κοινωνικό σύνολο μέσω πρόσθετων φορολογιών. Οποιαδήποτε οικονομική και κοινωνική επιβάρυνση δημιουργεί ποικίλα οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα στο σύνολο των πολιτών. Η άντληση πόρων από το κοινωνικό σύνολο δημιουργεί αποδεδειγμένα κοινωνικές τριβές (Βερβενιώτης, 1993).

Σε περίπτωση που το κράτος αναλάμβανε την εκτέλεση ενός δημόσιου έργου, πέρα από την πρόσθετη φορολόγηση, θα ήταν πολύ πιθανό να εισαχθεί σε διαδικασίες δανεισμού. Με τις συμβάσεις παραχώρησης αποφεύγεται ο δανεισμός και κατ' επέκταση η αύξηση του δημόσιου χρέους με όλες τις επακόλουθες συνέπειες του (Βερβενιώτης, 1993).

Στο πλαίσιο των οικονομικών- δημοσιονομικών πλεονεκτημάτων, μέσω των συμβάσεων παραχώρησης κατορθώνεται τελικά η εκτέλεση έργων υψηλού προϋπολογισμού και αυτό έχει αξιόλογα αποτελέσματα σε μια περιοχή ή χώρα αναφορικά με τα κεφάλαια συναλλάγματος που εισάγονται. Και τις θετικές συνέπειες στην συναλλαγματική κατάσταση μιας χώρας (Βερβενιώτης, 1993).

Η προσφυγή στη μέθοδο παραχώρησης περιλαμβάνει και μια αυξημένη επενδυτική δραστηριότητα του αναδόχου, λόγω της παραμονής του στη χώρα και μετά την

ολοκλήρωση των έργων για τις ανάγκες εκμετάλλευσης, συντήρησης και τεχνολογικού εκσυγχρονισμού, για τις οποίες απαιτείται επανεπένδυση μέρους του υπό εκμετάλλευση προϊόντος (Βερβενιώτης, 1993).

Γενικά η μέθοδος παραχώρησης στηρίζει τους μηχανισμούς ανάπτυξης της ιδιωτικής δραστηριότητας, καθώς συνολικά βελτιώνονται οι υποδομές και το κράτος απαλλάσσεται από αντιοικονομικές και μη συμφέρουσες δραστηριότητες (Βερβενιώτης, 1993).

Εξίσου σημαντικά είναι και τα τεχνικά-τεχνολογικά πλεονεκτήματα. Τα έργα που εντάσσονται στο πλαίσιο των συμβάσεων παραχώρησης, θα πρέπει να παραδίδονται στον εργοδότη σε ορισμένο χρόνο και σε κατάσταση που να εγγυάται τη λειτουργία τους βάσει των όρων της σύμβασης. Έτσι ο ανάδοχος υποχρεώνεται να εκσυγχρονίζει ορισμένα μέρη του έργου για τη διασφάλιση της ομαλής ακολούθως λειτουργίας τους. Στόχος είναι με το τέλος της περιόδου παραχώρησης το έργο να ανταποκρίνεται τεχνολογικά στο συμφωνηθέν επίπεδο (Βερβενιώτης, 1993).

Επίσης με σκοπό την εξασφάλιση εγγυήσεων καλής εκτέλεσης και αποδοτικής λειτουργίας του έργου, ο εργοδότης μπορεί να ορίσει προδιαγραφές υψηλές τεχνολογικά που θα αυξήσουν μεν το κόστος κατασκευής, αλλά θα επιμηκύνουν τη διάρκεια εκμετάλλευσης και συνεπώς θα μειώσουν το κόστος λειτουργίας και συντήρησης (Βερβενιώτης, 1993).

Ως συμβατική υποχρέωση, σημαντική θεωρείται και η μεταφορά τεχνογνωσίας σε όλα τα στάδια κατασκευής του έργου και ακολούθως εκμετάλλευσης του. Συντελείται ουσιαστικά με τη συμμετοχή αρμοδίων εκπροσώπων του εργοδότη και η εξασφάλιση εγγυήσεων επί της μεταφοράς τεχνογνωσίας ορίζεται μέσω ειδικών ρυθμίσεων στη σύμβαση παραχώρησης (Βερβενιώτης, 1993).

Οι συμβάσεις παραχώρησης απαλλάσσουν τον εργοδότη από πολλούς κινδύνους και προβλήματα, ορίζοντας του έτσι ένα νομικό πλεονέκτημα. Εκτός από το μελετητικό και κατασκευαστικό μέρος του έργου, πολύ σημαντικό είναι και το νομικό που διαμορφώνεται από το σύνολο των υποχρεώσεων του αναδόχου σχετικά με (Βερβενιώτης, 1993):

- 1) τη χρηματοδότηση
- 2) τη μεταφορά τεχνολογίας
- 3) την προμήθεια πρώτων υλών και εξοπλισμού
- 4) την ασφάλιση

- 5) την εκπαίδευση του προσωπικού
- 6) τη συντήρηση – εκμετάλλευση – παράδοση του έργου

Οι υποχρεώσεις αυτές ενέχουν ποικίλους κινδύνους, οι οποίοι απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή ως προς την οργάνωση και το συντονισμό των δραστηριοτήτων. Όμως ο εργοδότης σε κάθε περίπτωση οφείλει να μεριμνά για την εξασφάλιση των πλεονεκτημάτων που του παρέχονται και κυρίως για την οργάνωση μιας ομάδας αρμόδιων συμβούλων που θα παρακολουθούν και θα ελέγχουν το σύνολο των διαδικασιών εκτέλεσης της σύμβασης (Βερβενιώτης, 1993).

### **3.6 Προβλήματα των Συμβάσεων Παραχώρησης**

#### Απαλλοτριώσεις

Οι διαδικασίες που σχετίζονται με τις απαλλοτριώσεις προβλέπεται να έχουν ολοκληρωθεί εντός 12 μηνών από την έναρξη της παραχώρησης. Ιδίως στην Ελλάδα οι διαδικασίες αυτές εμφάνισαν μεγάλη καθυστέρηση με αποτέλεσμα να επηρεάσουν το χρονοδιάγραμμα των έργων. Άμεσες συνέπειες των καθυστερήσεων αυτών ήταν:

- 1) προβλήματα στην απορρόφηση πιστώσεων
- 2) μη αύξηση της απασχόλησης
- 3) ποικίλες καθυστερήσεις στις επιμέρους φάσεις ολοκλήρωσης του έργου
- 4) καθυστερήσεις στην καταβολή των αποζημιώσεων σε ιδιοκτήτες
- 5) διεκδίκηση αποζημιώσεων από τους αναδόχους εξαιτίας των καθυστερήσεων την ευθύνη των οποίων είχε το Ελληνικό Δημόσιο

Πρόκειται αναμφίβολα για ένα μείζον συμβατικό πρόβλημα που το Δημόσιο οφείλει με ταχύτερες διαδικασίες να επιλύσει.

#### Αρχαιολογικές έρευνες

Πρόκειται για ένα πρόβλημα που δεν είναι δυνατό να εκτιμηθεί εξαρχής στη φάση σχεδιασμού και μελέτης. Ο χρόνος που απαιτείται για την επίλυση προβλημάτων που σχετίζονται με την αρχαιολογία εξαρτάται από τη σοβαρότητα και σημαντικότητα των ευρημάτων. Η διακοπή στη συνέχεια των εργασιών που επιφέρουν είναι σημαντική και καθοριστική για την εξέλιξη του έργου.

Στις συμβάσεις παραχώρησης υπάρχει πρόβλεψη για περιορισμό χρόνου αναφορικά με τις αρχαιολογικές έρευνες. Η υπέρβαση αυτού οδηγεί ακόμη και σε διεκδίκηση αποζημιώσεων των παραχωρησιούχων εκ του Δημοσίου.

#### Μετακινήσεις δικτύων Ο.Κ.Ω.

Πρόκειται για συχνές διαδικασίες που δημιουργούν όμως μεγάλες καθυστερήσεις στα έργα, καθώς οι Οργανισμοί πολλές φορές αντιδρούν στις συμβατικές σχετικές ρυθμίσεις. Βάσει των συμβάσεων παραχώρησης οι Ο.Κ.Ω. υποχρεούνται να αναλάβουν τις εργασίες μετατόπισης των δικτύων τους, ενώ παράλληλα επιβαρύνονται με τις σχετικές δαπάνες εκτέλεσης τους. Στην πράξη, το Δημόσιο αναλαμβάνει τις δαπάνες που σχετίζονται με τη μετακίνηση των δικτύων και ακολούθως τις παρακρατά από άλλες συναλλαγές που διαμορφώνει με τους Ο.Κ.Ω.

#### Περιβαλλοντικές εγκρίσεις

Πολλά περιβαλλοντικά κριτήρια δεν ενσωματώνονται και λαμβάνονται υπόψη κατά το σχεδιασμό των έργων υποδομής. Αυτό αιτιολογείται από το γεγονός πως μεγάλο ποσοστό του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα θεωρεί την προστασία του περιβάλλοντος ως μια αναγκαστική διαδικασία. Αυτό καθορίζει ένα υφιστάμενο πλαίσιο που χαρακτηρίζεται από έλλειψη περιβαλλοντικής συνείδησης.

Τα έργα που στηρίζονται στο σύστημα παραχώρησης χαρακτηρίζονται από δύο κύριες περιβαλλοντικές αδυναμίες. Η πρώτη σχετίζεται με την διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης. Πολύ συχνά οι Προωθημένες Αναγνωριστικές Μελέτες στις οποίες στηρίζονται οι ΜΠΕ γίνονται σε αρχικό στάδιο και δεν επανελέγχονται. Όμως κάθε τροποποίηση τμήματος ή και όλου του έργου απαιτεί επανέλεγχο των περιβαλλοντικών διαδικασιών, ακόμη και τροποποίηση τους ή και έκδοση νέας περιβαλλοντικής αδειοδότησης.

Τα έργα παραχώρησης παρουσιάζουν ακόμη μια περιβαλλοντική αδυναμία και αυτή σχετίζεται με τις εγκαταστάσεις που δημιουργούνται επί του κατασκευαζόμενου οδικού άξονα. Τέτοιες εγκαταστάσεις είναι οι σταθμοί διοδίων, οι Σ.Ε.Α., τα Κέντρα Ελέγχου και Συντήρησης, λοιπές βοηθητικές εγκαταστάσεις κ.α. Για το σύνολο των εγκαταστάσεων αυτό προβλέπονται ειδικές ρυθμίσεις βάσει Κ.Υ.Α. Σύμφωνα με αυτή

την ρύθμιση καθορίζεται η Ειδική Τεχνική Μελέτη Εφαρμογής. Υπάρχουν ποικίλες αμφισβητήσεις ως προς τη νομιμότητα αυτής και γενικά κρίνεται αναποτελεσματική ως προς την εξέταση ποικίλων περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

### **3.7 Ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο**

Τις τελευταίες δεκαετίες στην Ελλάδα έχουν δημοπρατηθεί αρκετά έργα με τη μέθοδο της παραχώρησης. Ορισμένα εξ' αυτών είναι το αεροδρόμιο Αθηνών στα Σπάτα, ο αυτοκινητόδρομος (Α/Δ) Ελευσίνα-Αγία Παρασκευή, η γέφυρα ζεύξης Ρίο-Αντίριο και πολλά άλλα έργα παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και ύδρευσης.

Ο Ν. 2052/1992 αποτελεί ορόσημο στο εξεταζόμενο ζήτημα, καθώς και το Π.Δ. 23/1993, ο Ν. 2145/1993, ο Ν. 2164/1993, ο Ν. 2165/1993 κ.α. Με το Ν. 2052/1992 εισήχθησαν ειδικές ρυθμίσεις με τις οποίες αναγόταν η σύμβαση παραχώρησης σε ειδικό τύπο σύμβασης έργου. Ουσιαστικά το ζήτημα νομοθετικά αντιμετωπίστηκε ως μια εξειδικευμένη περίπτωση. Αυτό είναι φανερό στις παραγράφους 4-9 του άρθρ. 9 του νόμου αυτού.

Βέβαια η αρχή έγινε και με το Ν. 973/1979 με τον οποίο δόθηκε η δυνατότητα στην Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου (ΚΕΔ), να παραχωρεί τα ακίνητα της προς δημιουργία χώρων αναψυχής με αντάλλαγμα την εκμετάλλευσή τους για ένα ορισμένο χρονικό διάστημα. Και με το Ν. 1418/84 και το Π.Δ. 609/85 και ακολούθως τους Ν. 1559/85 και 1914/90 διαμορφώνονταν όροι για την ίδρυση σταθμών ηλεκτρικής ενέργειας και την αγορά της από τη ΔΕΗ υπό ορισμένους όρους.

Ειδικότερα στο Ν. 2052/1992 σημαντικός κίνδυνος υπάρχει για τον ανάδοχο σε περίπτωση διακοπής της εκτέλεσης της σύμβασης, είτε λόγω καταγγελίας της, είτε λόγω αίτησης διάλυσης της εργολαβίας, είτε έκπτωσης του αναδόχου. Επίσης εάν η διακοπή των εργασιών δεν μπορεί να αποδοθεί σε γεγονός για το οποίο δεν ευθύνεται ο ανάδοχος, επιτρέπεται η αποζημίωση και διάλυση της σύμβασης. Η έκταση της αποζημίωσης είναι ευρεία, σε αντίθεση με τις σχετικές ρυθμίσεις της νομοθεσίας δημοσίων έργων που προβλέπουν περιορισμένη αποζημίωση του αναδόχου (Βερβενιώτης, 1993).

Όπως ορίζει το π.δ. 23/1993, «συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων» είναι συμβάσεις δημοσίων έργων στις οποίες το σύνολο ή μέρος της αποζημίωσης του αναδόχου για την εκτέλεση των έργων συνίσταται στο δικαίωμα εκμετάλλευσής του έργου από αυτόν, είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής.

Ανάδοχος παραχώρησης είναι η επιχείρηση ή οι επιχειρήσεις ή όμιλος επιχειρήσεων στους οποίους ανατίθεται με σύμβαση παραχώρησης η εκτέλεση του έργου

Συμπληρωματικές ρυθμίσεις του ΑΚ:

- άρθρα 681-702 : ρύθμιση γενικά της συνήθους σύμβασης έργου. Η σύμβαση παραχώρησης όμως είναι σύμβαση μικτή και πολύπλοκη, με βασική προϋπόθεση τη συνεργασία μεγάλου αριθμού συντελεστών.
- άρθρα 388, 288, 173 και 200 : τρόπος εκτέλεσης της σύμβασης.

Αξίζει να επισημανθεί επίσης πως το Π.Δ. 23/1993 ουσιαστικά αποτέλεσε προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας για τα δημόσια έργα στις διατάξεις των Οδηγιών 71/304, 71/305, 78/669, 89/440 και 89/665 της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΕΚ).

### **3.9 Εξέλιξη συμβάσεων παραχώρησης στην Ελλάδα**

Γενικά το περιβάλλον των δυσμενών οικονομικών εξελίξεων στη χώρα έχει δημιουργήσει πρόσφορο έδαφος για την εξέλιξη των συμβάσεων παραχώρησης (ΣΠ) για οδικά έργα, λιμάνια, αεροδρόμια κ.α. Τα μεγάλα έργα υποδομής αποτελούν σημαντικούς αναπτυξιακούς μοχλούς για την εθνική οικονομία, που διαχρονικά υλοποιούνταν από το Ελληνικό Δημόσιο (Πετροτσάτου, ΤΕΕ).

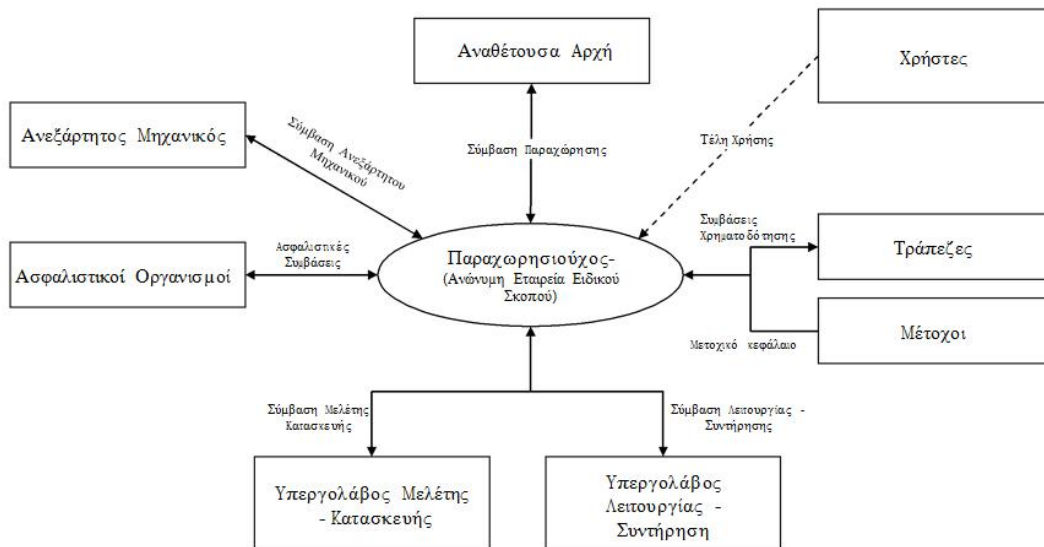
Η μέχρι σήμερα εμπειρία όμως των συγχρηματοδοτούμενων έργων σε διεθνές επίπεδο, έδειξε πως η μέθοδος της παραχώρησης οδηγεί σε γρηγορότερη κατασκευή του έργου χωρίς την απαίτηση δέσμευσης κρατικών κονδυλίων. Το Ελληνικό Δημόσιο ακολούθησε τα τελευταία χρόνια τη μέθοδο των συμβάσεων παραχώρησης για την κατασκευή Α/Δ υψηλών προδιαγραφών (Πετροτσάτου, ΤΕΕ).

Σημαντικά θέματα που αποτέλεσαν αντικείμενο εκτενών συζητήσεων στο ελληνικό περιβάλλον αναφορικά με τις συμβάσεις αυτού του τύπου ήταν:

- 1) χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου
- 2) εγγυήσεις των δανείων του αναδόχου από το Δημόσιο
- 3) εγγυήσεις εσόδων
- 4) εκμετάλλευση έργου
- 5) απαλλοτριώσεις
- 6) ασφαλίσσεις – ανωτέρα βία
- 7) ποιοτικός έλεγχος εργασιών



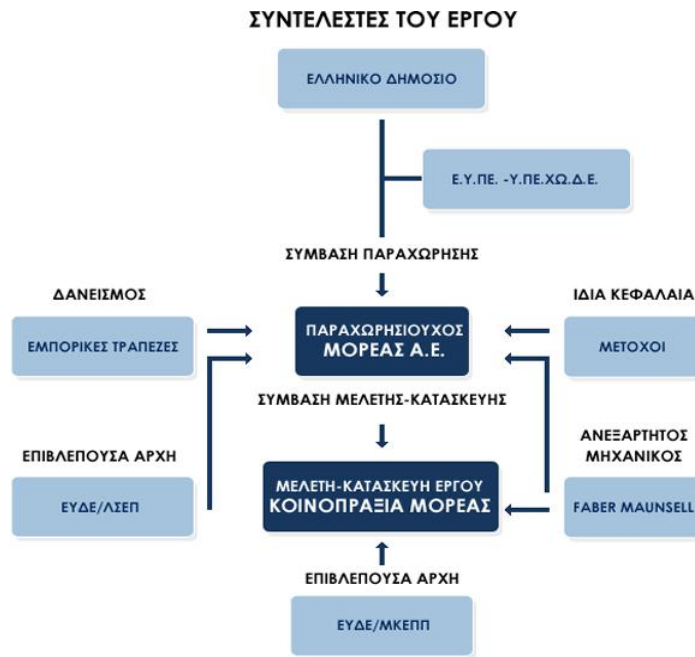
## 8) ποινικές ρήτρες



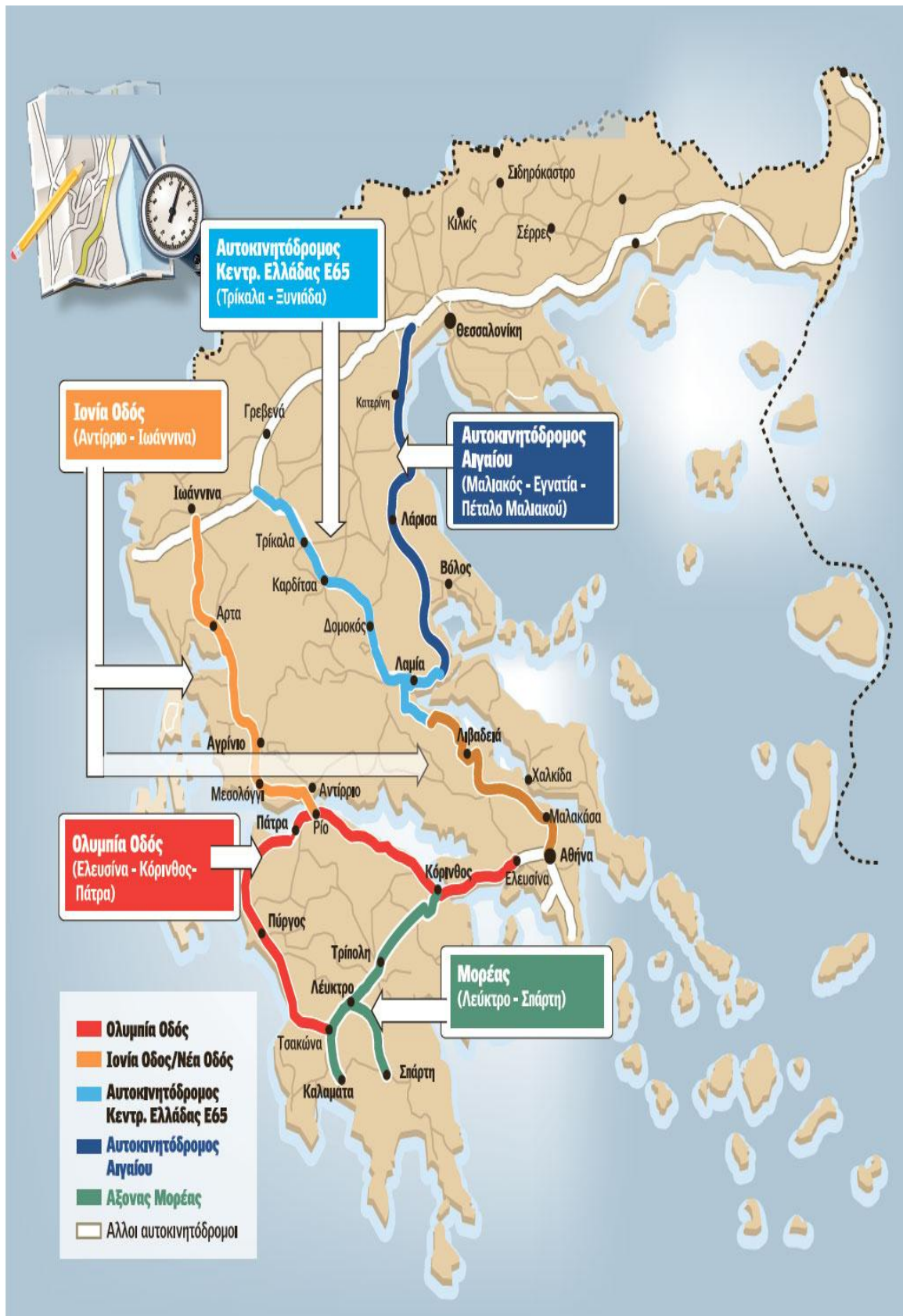
Γράφιμα 3.1 Συμβατική δομή έργων παραχώρησης

Σήμερα υλοποιούνται στο πλαίσιο των ελληνικών συμβάσεων παραχώρησης οι εξής 5 Α/Δ του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου:

- Ολυμπία Οδός: Ελευσίνα- Κόρινθος – Πάτρα - Πύργος – Τσακώνα
- Ιόνια Οδός: Αντίρριο – Ιωάννινα και ΠΑΘΕ: Α/Κ Μεταμόρφωσης – Σκάρφεια και Σχηματάρι – Χαλκίδα
- Α/Δ Κεντρικής Ελλάδας - Ε65: Λαμία – Εγνατία Οδός
- ΠΑΘΕ: Μαλιακός – Κλειδί
- Α/Δ Μορέα: Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και Λεύκτρο –Σπάρτη



Γράφημα 3.2 Συντελεστές της υλοποίησης του έργου Α/Δ Μορέα



Εικόνα 3.9 Οι πέντε Αυτοκινητόδρομοι του Διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών

Θα πρέπει να επισημανθεί πως στις συμβάσεις παραχώρησης για την κατασκευή των εν λόγω Α/Δ, το σύνολο των φορολογικών ελαφρύνσεων/ απαλλαγών που διαμορφώνεται παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα 3.4.

Πίνακας 3.4 Φορολογικές απαλλαγές των ελληνικών συμβάσεων παραχώρησης

<b>Αντικείμενο – Θέμα φορολόγησης</b>	<b>Φορολόγηση</b>
Δεδουλευμένοι τόκοι στην μελέτη και κατασκευή	Απαλλαγή εκ του φόρου εισοδήματος
Χρηματοδοτική Συμβολή Δημοσίου	Απαλλαγή εκ του φόρου εισοδήματος, ΦΠΑ και οποιοδήποτε άλλο φόρο
Ολικό κόστος επένδυσης	Σταθερή απόσβεση κατά την περίοδο λειτουργίας ή βάσει του αρθρ. 50 του Ν. 1914/90
Χρεωστικοί τόκοι δανείων	Εάν δεν υφίστανται απόσβεση εκπίπτουν εκ των ακαθάριστων εσόδων του αναδόχου
Καταβαλλόμενες αποζημιώσεις εκ του Δημοσίου	Απαλλαγή από κάθε φόρο

(Πετρουτσάτου, ΤΕΕ).

Αναφορικά με τα χρηματοδοτικά σχήματα των συμβάσεων παραχώρησης των 5 μεγάλων έργων υποδομής της χώρας, αναλυτικά αριθμητικά στοιχεία δίνονται στον ακόλουθο πίνακα 3.5. Όπως προκύπτει η συμμετοχή των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς κυμαίνεται μεταξύ 7-57% του συνόλου της χρηματοδότησης.

Πίνακας 3.5 Χρηματοδοτικό σχήμα των 5 μεγάλων Α/Δ που τελούν υπό ΣΠ

<b>ΣΠ</b>	<b>Συμμετοχή Δημοσίου (%)</b>	<b>Έσοδα εκ διοδίων (%)</b>	<b>Κύρια Δάνεια (%)</b>	<b>Ίδια Κεφάλαια (%)</b>
<b>ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ</b>	20,66	32,12	40,39	6,83
<b>ΠΑΘΕ: ΜΑΛΙΑΚΟΣ – ΚΛΕΙΔΙ</b>	22,76	22,95	43,83	10,46

<b>ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ</b>	23,62	56,55	7,20	12,63
<b>E65</b>	31,06	2,58	57,08	9,28
<b>ΜΟΡΕΑΣ</b>	31	10,38	49,09	9,53

(Πετροτσάτου, ΤΕΕ).

### 3.9.1 Παραδείγματα έργων παραχώρησης

Για το έργο Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Α/Δ Ιονία Οδός από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) – Μαλιακός και τον συνδετήριο κλάδο του ΠΑΘΕ Σχηματάρι – Χαλκίδα ορίστηκε σύμβαση παραχώρησης. Η εν λόγω σύμβαση υπογράφηκε στις 19/12/2006 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ανώνυμης Εταιρείας ‘‘Νέας Οδός Α.Ε.’’, καθώς και των συμβαλλομένων Α.Ε. ‘‘CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE S.A.’’, ‘‘ΓΕΚ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ’’, ‘‘IRIDIUM CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS S.A.’’, ‘‘ACS SERVICIOS Y CINCESIONES S.L.’’ και ‘‘DRAGADOS S.A.’’. Το έργο αυτό είναι ενταγμένο στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο<sup>4</sup>.

Άλλα σημαντικά μεγάλα έργα που κυρώθηκαν τα τελευταία χρόνια με σύμβαση παραχώρησης είναι:

- Ν. 3597/2007 (ΦΕΚ Α' 168): κύρωση σύμβασης παραχώρησης για το έργο Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Α/Δ Κεντρικής Ελλάδας (Ε65).
- Ν. 3605/2007 (ΦΕΚ Α' 190): κύρωση σύμβασης παραχώρησης για το έργο Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του τμήματος Μαλιακός – Κλειδί του Α/Δ ΠΑΘΕ.
- Ν. 3621/2007 (ΦΕΚ Α' 279): κύρωση σύμβασης παραχώρησης για το έργο Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Α/Δ Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα.

Η Ολυμπία Οδός αποτελεί το μεγαλύτερο συγχρηματοδοτούμενο οδικό εθνικό έργο στο πλαίσιο των αναπτυξιακών έργων στις περιοχές της Δ. Ελλάδας και της Πελοποννήσου. Ανάδοχος του έργου είναι ο όμιλος ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ

<sup>4</sup> <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/7b24652e-78eb-4807-9d68-e9a5d4576eff/SYMBASISSPARAXWRHSHS.pdf>

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ Α.Ε. τον οποίο συνθέτουν μεγάλες ελληνικές και ευρωπαϊκές τεχνικές εταιρείες. Συνολικά το κόστος κατασκευής του εν λόγω έργου ανήλθε στα 2,177 εκατ. ευρώ με χρηματοδότηση από δανεισμό τραπεζών, έσοδα από διόδια, ιδιωτικές επενδύσεις, το Ελληνικό Δημόσιο και την Ε.Ε. Το έργο κατασκευάστηκε τμηματικά με συνολικό χρόνο έως τον Α/Κ Πύργου τους 42 μήνες. Σημαντικά προβλήματα που διαμόρφωσαν εμπόδια για την ολοκλήρωση του έργου ήταν<sup>5</sup>:

- Απαλλοτριώσεις
- Αρχαιολογικές ανασκαφές
- Ενστάσεις κατοίκων ως προς τη χάραξη
- Μετατόπιση δικτύων ΟΚΩ
- Μείωση κυκλοφοριακού φόρτου

Το σύνολο αυτών των προβλημάτων όρισε ένα έλλειμμα διαθέσιμων πόρων που εμπόδιζε την ολοκλήρωση του έργου και παράλληλα περιορίσει τα έσοδα που είχαν προβλεφθεί για το διάστημα 2008-2014. Αποτέλεσμα ήταν προσωρινά η αναστολή χρηματοδότησης που σημειώθηκε το Νοέμβριο του 2010 μέχρι την εύρεση βιώσιμης λύσης μεταξύ εξόδων και συνολικών πόρων<sup>4</sup>.

Αξίζει να σημειωθεί πως γενικά κατά την εκτέλεση του συνόλου των προαναφερόμενων έργων παραχώρησης παρουσιάστηκαν πολλά προβλήματα, ως άμεση ή έμμεση συνέπεια της διεθνούς χρηματοοικονομικής κρίσης. Η κρίση αυτή δημιούργησε ένα περιβάλλον αποσταθεροποίησης. Αναφορικά με το ΑΕΠ σημειώθηκε για το 2012 πτώση 20% συγκριτικά με το αντίστοιχο του 2008 και ακολούθως μείωση 3% το 2013. Εξίσου σημαντική είναι γενικά την περίοδο αυτή και η μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου στους αυτοκινητοδρόμους της χώρας ως αποτέλεσμα της επικρατούσας κρίσης. Επακόλουθο ήταν η μεγάλη μείωση των εσόδων των έργων στο πλαίσιο των συμβάσεων παραχώρησης να μην έχει προβλεφθεί σε τέτοια έκταση και να δημιουργεί προβλήματα στις διαδικασίες εκτέλεσης τους.

Ο συνδυασμός των προαναφερόμενων προβλημάτων με την έλλειψη ρευστότητας των τραπεζών, καθώς και την αύξηση του κόστους χρηματοδότησης των έργων εξαιτίας της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης, διαμόρφωσε το περιβάλλον αδυναμίας οποιασδήποτε περαιτέρω δανειοδότησης των έργων. Άμεσο αποτέλεσμα ήταν η διακοπή των εργασιών λόγω έλλειψης των απαιτούμενων κεφαλαίων.

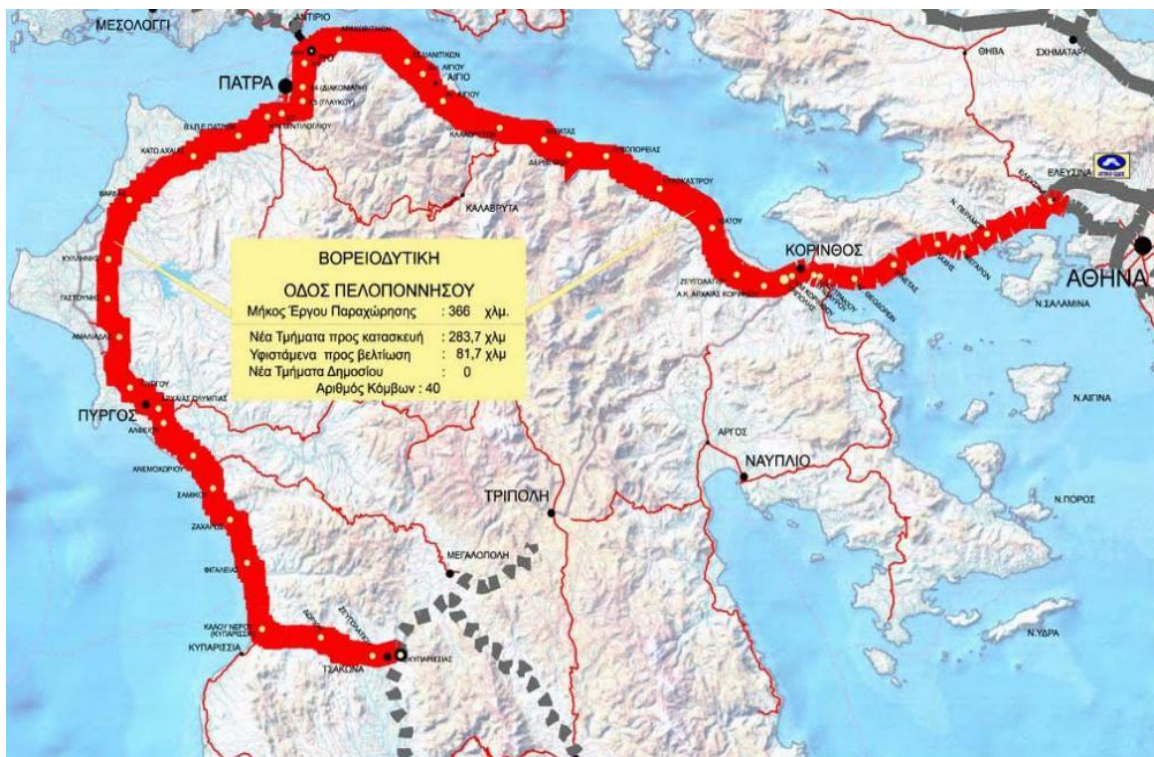
---

<sup>5</sup> <http://www.olympiaodos.gr/uploads/files/2012/02/149.pdf>

Βάσει στοιχείων του ΙΟΒΕ, η επανεκκίνηση των έργων καθίσταται επιτακτική ανάγκη για να ενεργοποιηθούν και πάλι άμεσες επενδύσεις στη χώρα, να στηριχθεί η ανάκαμψη και να ενισχυθεί η απασχόληση. Η επανεκκίνηση και ολοκλήρωση των έργων δε θα βελτιώσει μόνο την προσβασιμότητα στις περιοχές αυτές, αλλά θα στηρίξει την οικονομική δραστηριότητα, θα προσελκύσει περαιτέρω επενδύσεις, θα εκσυγχρονίσει το εθνικό οδικό δίκτυο και φυσικά θα συμβάλει θετικά στην ασφάλεια των μετακινήσεων<sup>6</sup>.

Αναμφίβολα η καταγγελία των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης θα δημιουργούσε πλήθος άμεσων δαπανών στο Ελληνικό Δημόσιο μέσω των αποζημιώσεων προς τους παραχωρησιούχους και θα επιβάρυνε τον κρατικό προϋπολογισμό. Επίσης θα διαμορφωνόταν απώλεια πόρων εκ των Διαρθρωτικών Ταμείων προς χρηματοδότηση της κατασκευής των έργων.

Συγκεκριμένα στα έργα των Α/Δ Ελευσίνα– Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα (283,7 χλμ) και της Κεντρικής Ελλάδας (Ε65) αναβλήθηκε η κατασκευή τμήματος του αρχικού αντικειμένου. Οι τράπεζες που υποστήριξαν τον αρχικό δανεισμό τελικά μείωσαν τη συμμετοχή τους στα έργα, μέσω της χορήγησης μικρότερων κεφαλαίων.



Εικόνα 3.7 Α/Δ Ελευσίνα– Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα

<sup>6</sup> <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/c8827c35-4399-4fbb-8ea6-aebdc768f4f7/8279987.pdf>

Συνολικά τα προαναφερόμενα έργα παρουσιάζουν σημαντικά εγγενή προβλήματα τα βασικότερα εκ των οποίων είναι (Πετρουτσάτου, ΤΕΕ):

- 1) κατασκευή Α/Δ ανά τμήματα, χωρίς όμως αυτό να είναι αναγκαίο λόγω του χαμηλού κυκλοφοριακού φόρτου
- 2) συνολική κατασκευή των έργων σε μικρό χρονικό διάστημα, με επιτακτική την ανάγκη δανειοδότησης των έργων
- 3) πληρωμή διοδίων ακόμη και σε μη αποπερατωμένα τμήματα με σκοπό το μικρότερο δανεισμό
- 4) λανθασμένος διαχωρισμός των οδικών τμημάτων ανά σύμβαση και δημιουργία ανισοβαρών συμβάσεων
- 5) διαμόρφωση αυστηρών δεσμεύσεων για το δημόσιο και συνεπώς αδύνατη την τήρηση αυτών
- 6) ανάγκη βελτίωσης του τεχνικού σχεδιασμού

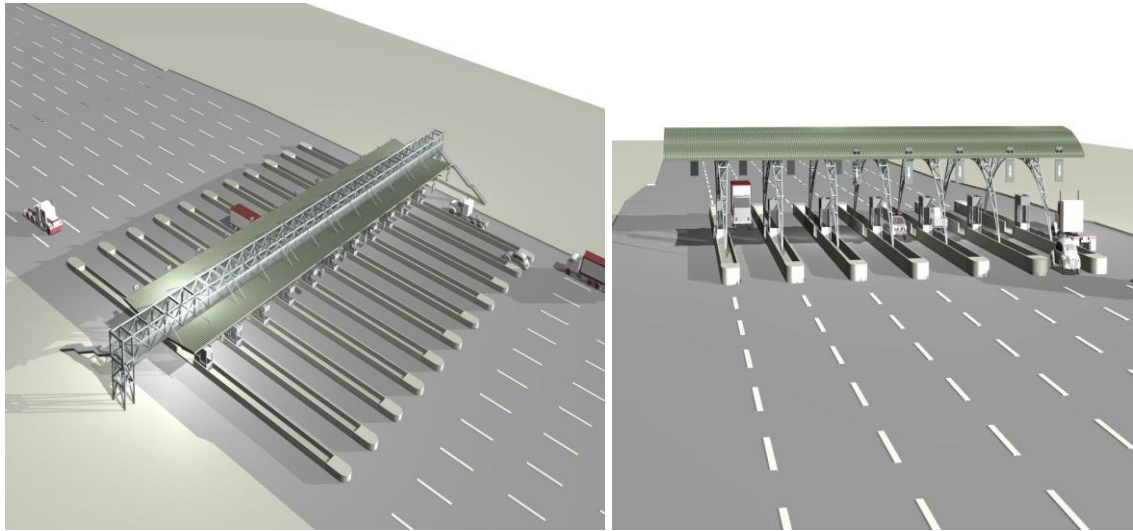
### **3.10 Ο ρόλος των διοδίων**

Στις συμβάσεις παραχώρησης υπάρχει πρόβλεψη για τον ανάδοχο ώστε να μπορέσει να εφαρμόσει ένα ανοικτό ή κλειστό σύστημα διοδίων. Στην περίπτωση του ανοικτού συστήματος καθορίζεται η εγκατάσταση ενός ορισμένου αριθμού Μετωπικών Σταθμών Διοδίων (ΜΣΔ) και κατάλληλη χρέωση των χρηστών. Στην περίπτωση των πλευρικών σταθμών διοδίων (ΠΣΔ) η εγκατάσταση και λειτουργία τους ορίζεται βάσει Ειδικής Κυκλοφοριακής Μελέτης.

Για κάθε μετωπικό ή πλευρικό σταθμό διοδίων, τα τέλη για την κατηγορία των ελαφρών οχημάτων προσδιορίζονται από το γινόμενο του μήκους  $L$  της ζώνης χρέωσης επί της χιλιομετρικής τιμής χρέωσης (ΑΟΔΤ). Ως προς τα ελαφρά οχήματα η τελική τιμή χρέωσης/ χλμ ήταν 0,04€/ χλμ (έτος 2003). Ο πληθωρισμός και το Φ.Π.Α. αποτελούν βασικούς συντελεστές προσαύξησης της τιμής αυτής (Πετρουτσάτου, ΤΕΕ).

Το μήκος της ζώνης χρέωσης για τους ΜΣΔ προκύπτει από το άθροισμα του 50% της απόστασης από τον προηγούμενο ΜΣΔ με πρόσθεση του ήμισυ της απόστασης από τον επόμενο ΜΣΔ. Αντίστοιχα, το μήκος της ζώνης χρέωσης για τους ΠΣΔ εισόδου αποτελεί το μήκος από την είσοδο έως τον επόμενο ΜΣΔ. Το μήκος της ζώνης χρέωσης για τους ΠΣΔ εξόδου αντιστοιχεί στο μήκος από την έξοδο έως τον προηγούμενο ΜΣΔ (Πετρουτσάτου, ΤΕΕ).





Εικόνες 3.8 Μετωπικοί Σταθμοί Διοδίων “Ιονίας Οδού”

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup> ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ - ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ

### 4.1 Γενικά στοιχεία

Η Αττική Οδός αποτελεί έναν εκ των μεγαλύτερων περιφερειακών Α/Δ της Ευρώπης και παράλληλα είναι το πρώτο μεγάλο έργο της χώρας που κατασκευάστηκε με συγχρηματοδότηση. Πρόκειται για ένα σύγχρονο έργο που κάνει την πρόσβαση σε περιοχές εντός και εκτός Αττικής πιο άνετη και αξιόπιστη, συνδέοντας 22 δήμους του λεκανοπεδίου. Δημοπρατήθηκε τη δεκαετία του '90 και ουσιαστικά αποτέλεσε ορόσημο για την κατασκευή δημόσιων έργων με τη μέθοδο της παραχώρησης<sup>7</sup>.

Χαρακτηρίζεται ως αστικού τύπου Α/Δ που διαθέτει 3 λωρίδες κυκλοφορίας και 1 έκτακτης ανάγκης ανά κατεύθυνση. Σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο του κεντρικού τμήματος της οδού λειτουργεί ο προαστιακός σιδηρόδρομος. Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του πρωτοποριακού αυτού έργου είναι πως αποτελεί έναν κλειστό Α/Δ με διόδια και χωροθετείται μέσα σε μια μητροπολιτική ευρωπαϊκή πρωτεύουσα με υψηλή κυκλοφορία. Ταυτόχρονα λειτουργεί ως σύνδεσμος του οδικού άξονα ΠΑΘΕ, καθώς συνδέει την Ε.Ο. Αθηνών – Πατρών με την Ε.Ο. Αθηνών – Λαμίας, παρακάμπτοντας το κέντρο της πρωτεύουσας. Η Αττική Οδός αποτελείται από<sup>6</sup>:

- 1) την Ελεύθερη Λεωφόρο Ελευσίνας –Σταυρού –Σπάτων με συνολικό μήκος περίπου 52 χλμ
- 2) τη Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού με συνολικό μήκος περίπου 13 χλμ
- 3) τμήμα της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Αιγάλεω με συνολικό μήκος περίπου 5 χλμ

Στον ακόλουθο πίνακα 4.1 παραθέτονται τα βασικά στοιχεία που ορίζουν το έργο.

Πίνακας 4.1 Κύρια τεχνικά στοιχεία οδικού έργου Αττικής Οδού

Συνολικό μήκος	70 χλμ
Βοηθητικές – παράπλευρες οδοί	150 χλμ
Ανισόπεδοι κόμβοι υπό λειτουργία	29
Οδικές γέφυρες – άνω διαβάσεις	100
Οδικές γέφυρες – κάτω διαβάσεις	25
Γέφυρες σιδηροδρομικών γραμμών	38

<sup>7</sup> [http://content-mcdn.feed.gr/pegasus/Multimedia/pdf/comp\\_prof2014\\_id5836144.pdf](http://content-mcdn.feed.gr/pegasus/Multimedia/pdf/comp_prof2014_id5836144.pdf)

Γέφυρες ρεμάτων	21
Πεζογέφυρες	12
Σήραγγες και Cut Cover	56
Συνολικό μήκος σηράγγων & Cut Cover	12,60 χλμ
Σταθμοί διοδίων	39
Συνολικές λωρίδες διοδίων	195
Σ.Ε.Α.	4

### Εξοπλισμός

- 300 ανεμιστήρες στις σήραγγες
- 200 κάμερες κυκλοφορίας και άλλες τόσες διοδίων
- 100 VMS πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων
- 600 επαγωγικοί βρόγχοι μέτρησης κυκλοφορίας
- 600 τηλέφωνα εκτάκτου ανάγκης
- 40 αντλιοστάσια για άρδευση και πυρόσβεση σηράγγων
- 40 υποσταθμοί μέσης και χαμηλής τάσης
- 22.000 φωτιστικά (7.000 στον ανοιχτό δρόμο και 15.000 στις σήραγγες)

Τα σημαντικότερα οφέλη που προέκυψαν από την κατασκευή αυτού του έργου είναι:

- διασύνδεση μεταφορικών μέσων και υποδομών ευρύτερης περιοχής Αττικής
- μείωση κυκλοφοριακού φόρτου
- συμβολή στην χωροταξική και πολεοδομική ανάπτυξη της περιοχής της Αττικής
- οικιστική ανάπτυξη των πιο απομακρυσμένων περιοχών της Αττικής

Η κατασκευή του εν λόγω έργου πραγματοποιήθηκε με τη μέθοδο της παραχώρησης με συγχρηματοδότηση. Το συνολικό κόστος κατασκευής ανήλθε στα 1,3 δις ευρώ και χρηματοδοτήθηκε από το Ελληνικό Δημόσιο σε ποσοστό 35% και κατά 65% από ίδια και δανειακά κεφάλαια της ‘‘Αττική Οδός Α.Ε.’’. Η εταιρεία έλαβε δάνεια από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και εμπορικές τράπεζες, ενώ το σύνολο των εγγυήσεων για τους μετόχους της εταιρείας δόθηκαν από Όμιλο Διεθνών Τραπεζών.

Οι φορείς χρηματοδότησης ήταν:

- 1) Ελληνικό Δημόσιο

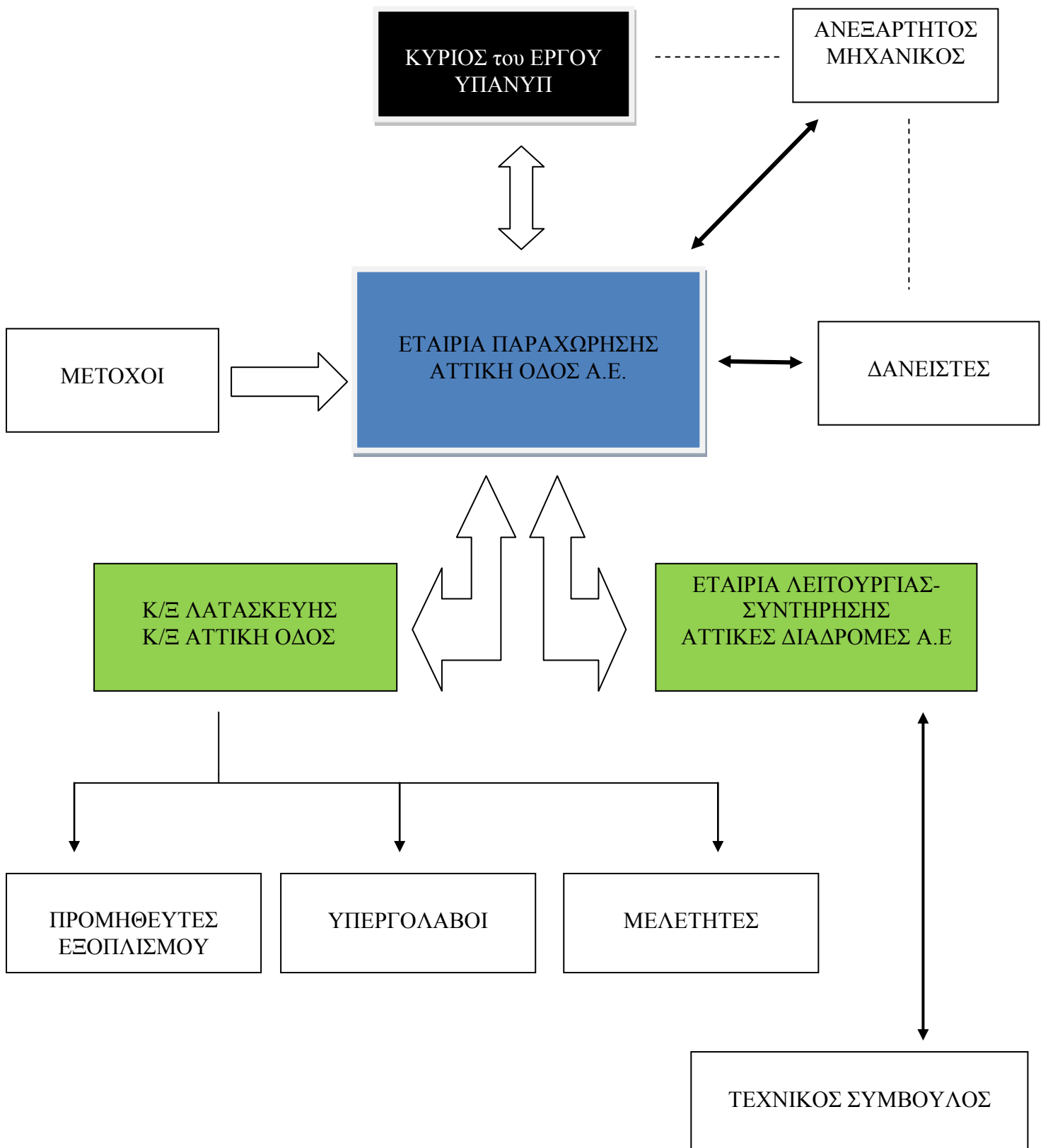
- 2) Ε.Ε.
- 3) Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
- 4) Εταιρεία “Αττική Οδός Α.Ε.”
- 5) Όμιλος Εμπορικών Τραπεζών

Γενικά η μικτή χρηματοδότηση για το σύνολο των επί μέρους αυτοκινητοδρόμων του έργου διαμόρφωσε μια συνολική δαπάνη της τάξης περίπου των 8,7 δις ευρώ. Τα 2,3 δις ευρώ είναι η χρηματοδοτική συμβολή εκ του δημοσίου, τα άλλα 2,3 δις ευρώ είναι έσοδα εκ των διοδίων, τα 3,3 δις ευρώ προέρχονται εκ τραπεζικών δανείων και τα 800 εκατ. ευρώ είναι ίδια κεφάλαια.

Αναλυτικά η μετοχική σύνθεση του εξεταζόμενου έργου παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα 4.2.

Πίνακας 4.2 Μετοχική σύνθεση έργου

<b>ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ</b>	
ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.	59,25%
J. & P. ΑΒΑΞ Α.Ε.	21%
ΕΤΕΘ Α.Ε. (Ομίλου J. & P. ΑΒΑΞ Α.Ε)	9,82%
(ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.) ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	9,88%
EGIS PROJECTS S.A.	0,04%



Γράφημα 3.2 Οργανόγραμμα Αττικής Οδού

## 4.2 Προσφερόμενες υπηρεσίες

Η Αττική Οδός αποτελεί ένα σύγχρονο αυτοκινητόδρομο που παρέχει στους χρήστες του ένα σύνολο καινοτόμων υπηρεσιών σχετικά με περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, την παροχή οδικής βοήθειας, την ενημέρωση των οδηγών για την κατάσταση της κυκλοφορίας ανά πάσα στιγμή και τις θέσεις εσόδου και εξόδου, τα όρια ταχύτητας, τους υφιστάμενους Σ.Ε.Α. κ.α .

Οι χρήστες της Αττικής Οδού έχουν τη δυνατότητα να τους προσφερθεί δωρεάν οδική βοήθεια, από τους Σταθμούς Οδικής Βοήθειας και τις Ειδικές Μονάδες Περισυλλογής Ακίνητοποιημένων Οχημάτων. Η παροχή των υπηρεσιών αυτών είναι δωρεάν επί 24ώρου εντός των ορίων του εν λόγω αυτοκινητοδρόμου. Επίσης για την κατηγορία των βαρέων οχημάτων υπάρχει ειδική μονάδα οδικής βοήθειας.

Πολύ σημαντική είναι και η λειτουργία των τηλεφώνων έκτακτης ανάγκης. Επί της Αττικής Οδού υπάρχουν εγκατεστημένες ειδικές τηλεφωνικές συσκευές για επείγουσες ειδοποιήσεις, που είναι τοποθετημένες επί του δεξιού τμήματος του αυτοκινητοδρόμου ανά 50 μ. εντός των τούνελ και επίσης ανά 2 χλμ εκτός αυτών. Η λειτουργία των τηλεφώνων γίνεται με το πάτημα ενός κουμπιού, όπου και πραγματοποιείται άμεση σύνδεση με το Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας. Επίσης κλήση μπορεί να γίνει και από τα κινητά τηλέφωνα των χρηστών στο νούμερο 1024. Σε οποιαδήποτε ειδοποίηση έκτακτου περιστατικού το ειδικό προσωπικό προσφέρει τις υπηρεσίες του δωρεάν.

Στις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης οι χρήστες ακολουθούν την εξής διαδικασία:

- 1) μετακινούν τα οχήματα τους στη Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (Λ.Ε.Α.)
- 2) λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα που ορίζει ο Κ.Ο.Κ.
- 3) καλούν το 1024 ή χρησιμοποιούν τις ειδικές τηλεφωνικές συσκευές προς επείγουσες ειδοποιήσεις
- 4) αναμένουν για βοήθεια το ειδικό προσωπικό της Αττικής Οδού

Στους χρήστες της Αττικής Οδού υπάρχει συνεχής ενημέρωση και πληροφόρηση μέσω των Ηλεκτρονικών Πινακίδων Μεταβλητών Μηνυμάτων. Η ενημέρωση πραγματοποιείται από το Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας και περιλαμβάνει κυρίως μηνύματα που υπενθυμίζουν στους οδηγούς τους βασικούς κανόνες ασφαλείας και οδικής συμπεριφοράς. Συχνά η ενημέρωση αφορά και την κατάσταση του κυκλοφοριακού φόρτου με στόχο την προειδοποίηση των οδηγών.

Κατά μήκος της Αττικής Οδού υπάρχουν και Σ.Ε.Α. που λειτουργούν όλο το 24ώρο, οι 2 βρίσκονται στον Ασπρόπυργο και οι άλλοι 2 στο τμήμα των Μεσογείων. Στους σταθμούς αυτούς υπάρχουν:

- πρατήρια υγρών καυσίμων
- συνεργεία αυτοκινήτων
- σταθμοί οδικής βοήθειας
- χώροι εστίασης για γρήγορα γεύματα
- ξενοδοχείο
- καταστήματα
- Α.Τ.Μ.

### 4.3 Σύστημα διοδίων

Επί του αυτοκινητοδρόμου της Αττικής Οδού λειτουργεί σύστημα διοδίων ανοιχτού τύπου. Οι οδηγοί οφείλουν να πληρώσουν διόδια κατά την είσοδο τους στον Α/Δ. Τα διόδια ουσιαστικά λειτουργούν αποτρεπτικά για διαδρομές μικρού μήκους και έτσι ο Α/Δ απορροφά μεγάλο τμήμα του κυκλοφοριακού φόρτου βάσει των αρχικών στόχων που ορίστηκαν κατά την μελέτη του.

Για κάθε κατηγορία οχημάτων υπάρχει συγκεκριμένη τιμή διοδίου, η οποία καθορίζεται από το ύψος και τον αριθμό των αξόνων του. Βάσει του Ν. 2445/96 ορίζονται οι κατηγορίες των οχημάτων και η τιμή του διοδίου για κάθε μια από αυτές. Το αντίτιμο των διοδίων επαναπροσδιορίστηκε με την αλλαγή του ΦΠΑ από 19% σε 23%. Οι τιμές των διοδίων παρουσιάζονται αναλυτικά στον ακόλουθο πίνακα 4.3.

Πίνακας 4.3 Τιμές διοδίων Αττικής Οδού

	<b>Τιμή τέλους διοδίου (€)</b>	<b>Κατηγορία οχημάτων (βάσει σύμβασης παραχώρησης Ν. 2445/96)</b>
1	1,40	Μοτοποδήλατα, δίκυκλες μοτοσικλέτες
2	2,80	Επιβατικά (Ι.Χ.) περιλαμβανομένων επιβατικών με μικρό trailer και σχάρα, με $h < 1,30\mu$ πάνω από τον πρώτο άξονα δύο αξόνων ή από τον τρίτο άξονα
3	2,80	Ελαφρά εμπορικά οχήματα με $h > 1,30\mu$ πάνω από τον πρώτο άξονα και $hol < 2,70\mu$ .

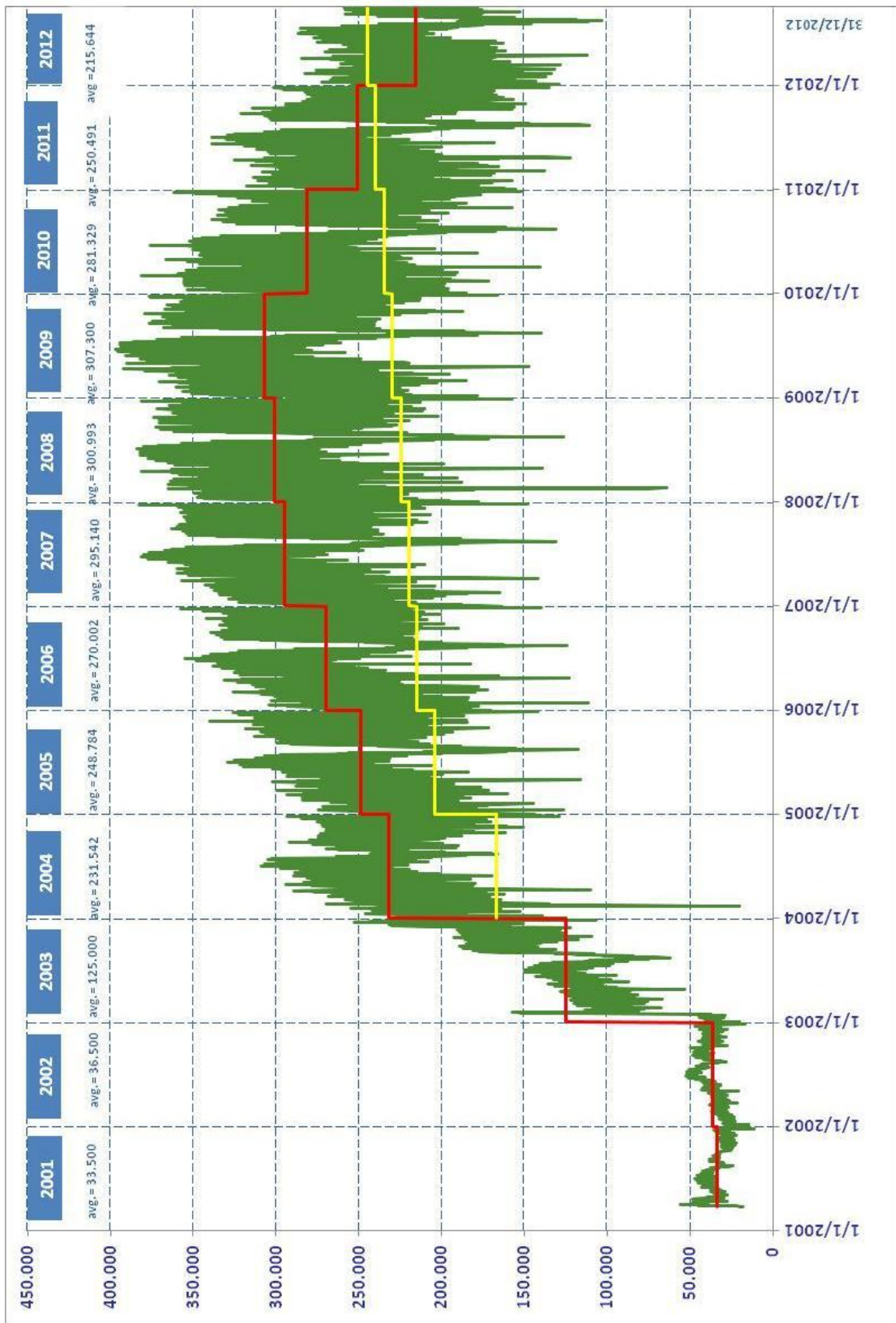
4	2,80	Αυτοκίνητα που φέρουν τροχόσπιτα με $h < 1,30\mu$ . πάνω από τον πρώτο άξονα και $h > 1,30m$ . Πάνω από 3 άξονες, ελαφρά λεωφορεία έως 15 θέσεων
5	7,00	Μικρά και μεσαία HGVs φορτηγά με $hol > 2,70\mu$ . 2 ή 3 αξόνων, μεγάλα λεωφορεία άνω των 15 θέσεων
6	11,20	Μεγάλα HGVs φορτηγά με $hol > 2,70\mu$ 4 ή περισσότερων αξόνων

Η Αττική Οδός παραδόθηκε σταδιακά από το Μάρτιο του 2001 όπου και ξεκίνησε η λειτουργία της. Το τέλος του 2004 παραδόθηκε πλήρως. Για τα 8 έτη (2005-2012) της πλήρους λειτουργίας της, σημαντικά στοιχεία παραθέτονται στον ακόλουθο πίνακα 4.4.

Πίνακας 4.4 Διελεύσεις – διόδια

<b>Ετήσιος μέσος όρος</b>	<b>Προβλεπόμενα στοιχεία</b>	<b>Πραγματικά στοιχεία</b>
Ημερήσιες διελεύσεις	227.000	271.000
Διόδιο (χωρίς ΦΠΑ)	€ 2,62	€ 2,22
Σύνολο διοδίων (χωρίς ΦΠΑ)	€ 217 εκατ.	€ 219 εκατ.





Γράφιμα 3.3 Μέσες Ημερήσιες Είσοδοι (Μάρτιος 2001-Δεκέμβριος 2012), Πηγή : Αριστοφάνης Παπαδημητρίου , Λειτουργία και Συντήρηση Αυτοκινητόδρομου με Σύμβαση Παραχώρησης: Η περίπτωση της Αττικής Οδού

Αναμφίβολα από το 2009 μέχρι και σήμερα, η μείωση της κυκλοφορίας ως αποτέλεσμα της επικρατούσας οικονομικής κρίσης είναι αξιόλογη. Συγκεκριμένα για το έτος 2012, οι μέσες διελύσεις ανά ημέρα ήταν 216.000 με μέση τιμή διοδίου τα 2,22€, όταν βάσει του αρθρ. 50 του Ν. 2445/96 το τέλος διοδίου καθοριζόταν στα 3,12€ χωρίς το ΦΠΑ. Βάσει του αρθρ. 49 του ίδιου νόμου προβλέπεται η νωρίτερη επιστροφή του έργου στο Ελληνικό Δημόσιο, στην περίπτωση που η μέση απόδοση του μετοχικού κεφαλαίου ανέλθει του ποσοστού του 11,60%. Αυτό συνεπάγεται διακοπή της σύμβασης εφόσον αποπληρωθούν οι υποχρεώσεις και καλυφθούν τα έξοδα λειτουργίας – συντήρησης.

#### 4.4 Πλαίσιο ελέγχου και λειτουργίας

Ζητήματα σχετικά με τη λειτουργία της Αττικής Οδού καθορίζονται βάσει του Ν. 2445/96 και της σύμβασης παραχώρησης που κυρώθηκε βάσει αυτού. Συγκεκριμένα σύμφωνα με το άρθρ. 51 του Ν. 2445/96, κυκλοφοριακά θέματα και ποικίλα άλλα που σχετίζονται με τα έσοδα του Α/Δ αυτού καταγράφονται κάθε μέρα και υπεύθυνος ελέγχου αυτών είναι η Ειδική Υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης, Υποδομών και Μεταφορών του Ελληνικού Δημοσίου. Έλεγχος επίσης ασκείται και από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και τις άλλες εμπορικές τράπεζες που χρηματοδότησαν το έργο. Στο πλαίσιο της χρηματοδότησης αυτής, ελεγκτικές διαδικασίες πραγματοποιούνται και από τις Υπηρεσίες των Πιστωτικών Ιδρυμάτων, αλλά και από τον Ειδικό Τεχνικό Σύμβουλο που είναι η εταιρεία Halcrow Group Limited.

Ως προς την κατανομή κινδύνων του εξεταζόμενου έργου, σχετικά στοιχεία παραθέτονται στον ακόλουθο πίνακα 4.5.

Πίνακας 4.5 Ανάλυση κινδύνων

<b>Εκ του ιδιωτικού τομέα</b>	<b>Εκ του δημόσιου τομέα</b>
Μελέτης	Απαλλοτριώσεις, έκδοση αδειών
Κατασκευής	Μη καταβολή χρηματοδοτική συμβολής
Χρηματοδότησης	Της εκπρόθεσμης ολοκλήρωσης των εκτελούμενων εργασιών

Συντήρησης	Της διακοπής λόγω ΚτΕ
Λειτουργίας	Μη λειτουργία τμημάτων έργου με επίδραση στον κυκλοφοριακό φόρτο
Εκμετάλλευσης	Παραβίαση του μη ανταγωνισμού του αναδόχου
Συμβάντων ανωτέρας βίας	Συμβάντων ανωτέρας βίας

#### 4.5 Στοιχεία σύμβασης παραχώρησης Αττικής Οδού

Βάσει του άρθρου 11.1 της Σύμβασης, το μέγιστο χρονικό διάστημα παραχώρησης του έργου μπορεί να φτάσει τα 23 έτη, σε αντίθεση με την πραγματική διάρκεια παραχώρησης που φτάνει ως το σημείο που μηδενίζεται ή λαμβάνει θετική τιμή η Καθαρά Παρούσα Αξία του Μετοχικού Κεφαλαίου, εφόσον έχει πραγματοποιηθεί αποπληρωμή των δανείων και η μέση απόδοση των ιδίων κεφαλαίων του αναδόχου είναι 11,6% σύμφωνα με το αρθρ. 49.1.

Η βασική διαφορά του έργου της Αττικής Οδού εντοπίζεται στο ότι η προαναφερόμενη απόδοση για το κράτος, δεν προσδιορίζεται επί των ακαθάριστων προερχόμενων εσόδων εκ των διοδίων, αλλά επί του καθαρού κέρδους.

Βάσει δημοσιευμένων ισολογισμών της εταιρείας, σημαντικά είναι τα αριθμητικά δεδομένα που παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα 4.6

Πίνακας 4.6 Ετήσια καθαρά κέρδη και κύκλος εργασιών

Έτος	Καθαρά κέρδη προ φόρων (€)	Κύκλος εργασιών (€)
2003	0	71.491.773
2004	- 1.548.276	160.230.563
2005	-226.261.914	192.087.575
2006	54.638.000	222.698.079
2007	75.913.000	242.860.318
2008	83.065.000	247.569.109
2009	85.795.000	248.552.133
2010	70.555.000	254.333.000

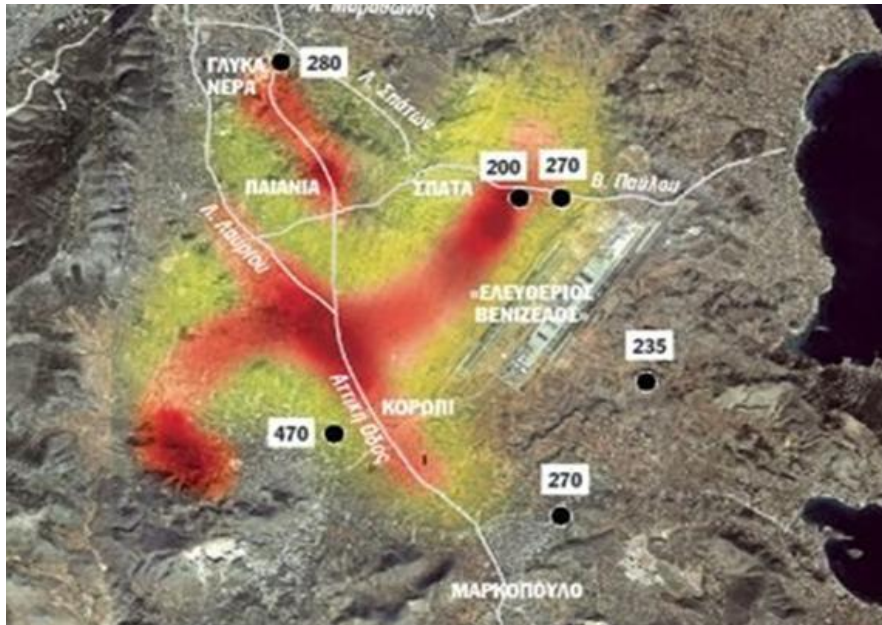
Όπως προκύπτει από τα δεδομένα του παραπάνω πίνακα, η εταιρεία έως και το 2005 εμφανίζει ζημιές, ενώ από το 2006 και έπειτα τα κέρδη της είναι σημαντικά.

Μια χαρακτηριστική ιδιαιτερότητα της σύμβασης προσδιορίζεται από την παρ. 4 του αρθρ. 26, όπου σε μια εγκεκριμένη υπεργολάβο εταιρεία ανατέθηκε η λειτουργία και διαχείριση των διοδίων. Αυτό δημιούργησε μια πολυπλοκότητα αναφορικά με τα πραγματικά κέρδη και την αντίστοιχη απόδοση του έργου.

Επίσης ξεχωριστή αναφορά γίνεται στη σύμβαση για τη συνεργασία του αναδόχου με το Εθνικό Κέντρο Έρευνας Φυσικών Επιστημών “Δημόκριτος” στο πλαίσιο των περιβαλλοντικών όρων. Ιδιαίτερα αναφορικά με το περιβάλλον η εταιρεία λαμβάνει μέριμνα για τα ακόλουθα:

- 1) φυτεύσεις για συμβολή στην αντιμετώπιση της ηχορύπανσης, ένταξη του έργου στο υφιστάμενο φυσικό περιβάλλον
- 2) προστασία της πανίδας της περιοχής μέσω κατάλληλων τεχνικών έργων
- 3) αντιπλημμυρικά έργα
- 4) αναδάσωση, περιβαλλοντική αποκατάσταση λατομείων και ανάγλυφων που έχουν υποστεί μεταβολές
- 5) παρακολούθηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης
- 6) διαδικασίες ανακύκλωσης

Βάσει δημοσιευμένων στοιχείων έρευνας που πραγματοποίησε το Ινστιτούτο Ερευνών Περιβάλλοντος του Αστεροσκοπείου Αθηνών, ο εξεταζόμενος οδικός άξονας δημιουργεί μια πρόσθετη πηγή ρύπανσης στην περιοχή. Η περιοχή που θίγεται περισσότερο είναι το Κορωπί με μέγιστες τιμές συγκέντρωσης σωματιδίων PM10 ανά ώρα που ξεπερνούν τα 210 µγρ. Ανά κυβικό μέτρο αέρα.



Εικόνα 4.2 Συγκεντρώσεις PM10 που αφορούν την Αττική Οδό

#### 4.6 Δημοσιευμένα στοιχεία ερευνών

Σύμφωνα με δημοσιευμένα στοιχεία ερευνών, η ικανοποίηση των χρηστών της Αττικής Οδού από την εξυπηρέτηση φτάνει το 99%. Βάσει αυτού, πολύ σημαντικά είναι τα δεδομένα που συλλέγονται ετησίως από ειδική έρευνα που διενεργείται αναφορικά με την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών από τις εταιρείες Invision/ Metron Analysis. Η τελευταία και πιο πρόσφατη έρευνα πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο του 2014 σε 3.412 οδηγούς – χρήστες του οδικού αυτού τμήματος και 501 συνδρομητές. Πολύ υψηλά ήταν ποσοστά σχετικά με τους σταθμούς διοδίων (99%), τα Σημεία Εξυπηρέτησης Συνδρομητών (98,6%) και την τηλεφωνική εξυπηρέτηση (91,4%). Πολύ υψηλό ήταν και το ποσοστό που αφορούσε το αίσθημα ασφάλειας των οδηγών και έφτανε το 97,1%<sup>8</sup>.

Γενικά όμως, η πτώση της κυκλοφορίας επί της Αττικής Οδού κατοπτρίζεται στο σύνολο των ερευνών των τελευταίων ετών. Βάσει δημοσιευμένων στοιχείων του Ομίλου ΕΛΛΑΚΤΩΡ, τα έσοδα της κοινοπραξίας από τη διαχείριση του οδικού άξονα μειώθηκαν κατά 5,5% στο πρώτο τρίμηνο του 2014 συγκριτικά με τα αντίστοιχα του προηγούμενου έτους. Η μέση ημερήσια κυκλοφορία που έφθανε τα 307.000 οχήματα το έτος 2009, έπεσε στα 209.061 οχήματα το 2013. Η μείωση αυτή οδήγησε σε επακόλουθο

<sup>8</sup> <http://www.ypodomes.com/index.php/autokinitodromoi/astikoi/attiki-odos/item/27004>

περιορισμό των εσόδων κατά 6%. Συνολικά παρά την πτώση του συνολικού κύκλου εργασιών, ο τομέας παραχωρήσεων της ΕΛΛΑΚΤΩΡ σημείωσε κέρδη 5,5 εκατ. ευρώ<sup>9</sup>.

Μείωση κατά 7,5% το έτος 2013 κατέγραψαν οι διελεύσεις οχημάτων επί της Αττικής Οδού συγκριτικά με του έτους 2012. Πτώση 14% είχε καταγραφεί όμως και το 2012 συγκριτικά με το 2011. Συνολικά από την αρχή εμφάνισης της κρίσης η Αττική Οδός έχει χάσει περίπου το 1/3 της κυκλοφορίας της. Κάνοντας αναφορά σε μέσους όρους, οι ημερήσιες διελεύσεις ήταν:

- 307.000 το 2009
- 250.000 το 2011
- 215.000 το 2012
- 200.000 το 2013

Στο πλαίσιο καταγραφής αυτής της πτωτικής πορείας διελεύσεων, η εταιρεία διαμόρφωσε κατά καιρούς ποικίλες προσφορές όπως δωρεάν διελεύσεις με παράλληλες αγορές από το εκπτωτικό χωριό των Σπάτων (McARTHURGLEN ATHENS) κ.α. Αξίζει να σημειωθεί πως από το 2012 η Αττική Οδός έδωσε μερίσματα στους μετόχους της. Ας υπενθυμιστεί πως πρόκειται για ένα έργο που κόστισε περίπου 1,3 δισ. ευρώ, με χρηματοδότηση 35% από το ελληνικό Δημόσιο<sup>10</sup>.

#### **4.7 Επιστροφή του έργου στο Ελληνικό Δημόσιο**

Βάσει πρόσφατων υπολογισμών και δημοσιευμένων στοιχείων του Υπουργείου Υποδομών, προκύπτει η Αττική Οδός θα επιστρέψει στο Δημόσιο μετά το 2024. Όπως συγκεκριμένα αναφέρει ο υπουργός Υποδομών Μιχάλης Χρυσοχοϊδης, *«η επιστροφή του έργου της Αττικής Οδού στο Ελληνικό Δημόσιο γίνεται εφόσον έχει επιτευχθεί το ποσοστό Μέσης Απόδοσης Μετοχικού Κεφαλαίου εκ μέρους του αναδόχου που προβλέπεται στη Σύμβαση Παραχώρησης και το οποίο υπολογίζεται από τις οικονομικές καταστάσεις που υποβάλλονται στις πιστώτριες τράπεζες και το Ελληνικό Δημόσιο ανά τρίμηνο και συνολικά μετά το τέλος εκάστου οικονομικού έτους»*. Επιπλέον *«το Δημόσιο έχει αποδεχτεί υπό την προϋπόθεση ύπαρξης αυξανόμενων εσόδων, να λάβει ο ανάδοχος επιπλέον της προαναφερόμενης συμφωνημένης απόδοσης ποσοστό έως και 1,50% (11,60%+1,50%=13,10%)»*.

<sup>9</sup> <http://www.ypodomes.com/index.php/autokinitodromoi/astikoi/attiki-odos/item/25290>

<sup>10</sup> <http://www.ypodomes.com/index.php/autokinitodromoi/astikoi/attiki-odos/item/23920>

Το υπουργείο Υποδομών προσπαθώντας να ορίσει ακριβώς το χρονικό ορίζοντα επιστροφής του έργου στο Δημόσιο, τοποθετείται και για το ζήτημα της εταιρείας Αττικές Διαδρομές, που είναι συμβεβλημένη με την Αττική Οδό, ως προς την παροχή υπηρεσιών λειτουργίας του δρόμου. Συγκεκριμένα, *«Η σύμβαση της εταιρείας Αττικές Διαδρομές ΑΕ με την Αττική Οδός ΑΕ αποτελεί προσάρτημα της Σύμβασης Παραχώρησης στην οποία προβλέπεται η αμοιβή που καταβάλλεται από την παραχωρησιούχο εταιρεία στην εταιρεία λειτουργίας»* κατά τον κ. Χρυσοχοϊδης. Η αμοιβή της Εταιρείας Λειτουργίας περιλαμβάνει το σύνολο των δαπανών της καθημερινής συντήρησης προκειμένου το τελικό επίπεδο εξυπηρέτησης να είναι το ανάλογο των απαιτήσεων της Σύμβασης Παραχώρησης.

Μελετώντας τον Ν2445/96 βάση του οποίου κυρώθηκε η Σύμβαση παραχώρησης, στο Άρθρο 49 προβλέπει την πρόωγη επιστροφή του έργου στο Δημόσιο εάν η μέση απόδοση του κεφαλαίου προς τους μετόχους ξεπεράσει σε ποσοστό το 11,60%. Δηλαδή προβλέπεται διακοπή της σύμβασης αφού πρώτα αποπληρωθούν οι τόκοι και τα δάνια των Τραπεζών, καλυφθούν τα έξοδα συντήρησης και λειτουργίας. Ακόμα πρέπει να αποπληρωθούν οι μέτοχοι της Αττικής Οδού (Όμιλος ΕΛΛΑΚΤΩΡ, ΟΜΙΛΟΣ J&P, ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ η οποία εξαγόρασε την ΑΤΕ) τα Ίδια κεφάλαια ύψους εκατόν εβδομήντα τεσσάρων εκατομμυρίων Ευρώ τα οποία επενδύθηκαν κατά την κατασκευαστική περίοδο και η σχετική τους απόδοση όπως αναφέρθηκε παραπάνω.

Από την πλευρά της εταιρείας Αττική Οδός με δελτίο τύπου στις 16/1/2013 υποστηρίζει ότι μέχρι τώρα *“από τα έσοδα του Έργου αποπληρώνονται δάνεια και τόκοι, ενώ 17 χρόνια μετά την έναρξη της Παραχώρησης και 12 χρόνια μετά την τμηματική έναρξη λειτουργίας της Αττικής Οδού δεν έχει προκύψει μέχρι σήμερα καμία μερισματική ωφέλεια, ούτε ενός Ευρώ, για τους μετόχους της «Αττική Οδός ΑΕ».”*

Μερισματικό όφελος για τους μετόχους της εταιρείας Αττική Οδός ΑΕ δεν έχει όντως προκύψει όπως φαίνεται και από τους δημοσιευμένους ισολογισμούς της εταιρείας. Έαν όμως προχωρήσουμε σε αναζήτηση των ισολογισμών της εταιρείας Αττικές Διαδρομές Α.Ε. , θυγατρική της ΕΛΛΑΚΤΩΡ η οποία προέκυψε από την συγχώνευση των εταιρειών ΑΚΤΩΡ, ΤΕΒ και ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗΣ το 1999 , παρατηρούμε ότι μερίσματα έχουν αποδοθεί στους μετόχους της εταιρείας. Συγκεκριμένα από τις οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας απο το 2017 μέχρι το 2013 το σύνολο των πληρωθέντα μερισμάτων φτάνει το ποσό των 93,11 εκατομμυρίων ευρώ . Εδώ αξίζει να σημειώσουμε ότι το σύνολο των αμοιβών δεν αφορά αποκλειστικά την

τιμολόγηση των υπηρεσιών που προσφέρει στην ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ Α.Ε. αλλά και για άλλες υπηρεσίες που παρέχει και σε άλλους Α/Δ. Συγκρίνοντας όμως το μέγεθος του κύκλου εργασιών που αφορά την αττική οδό και τις υπόλοιπες εταιρίες προκύπτει ότι το μεγαλύτερο μέρος των παρεχόμενων υπηρεσιών αφορά την ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ Α.Ε.

Ακόμα υπάρχει και μια τρίτη εταιρία η «Αττικά Διόδια», η οποία είναι μητρική της «Αττικές Διαδρομές» . Στους ισολογισμούς αυτής της εταιρείας απο το 2001 έως 2013 φαίνεται πως είχε συνολικά κέρδη πάνω απο 62 εκατομμύρια ευρώ απο τα οποία μοίρασε ως μερίσματα περι τα 50 εκατομμυρια ευρώ.

Απο τα παραπάνω είναι σαφές πως η επιστροφή του έργου στο δημόσιο θα γίνει αφού η εταιρεία προσπαθήσει να εκμεταλευθεί όλο το χρονικό περιθώριο που απορέει απο την σύμβαση παραχώρησης.





ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ Α.Ε.

ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ Α.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ Ε.Λ.Ε.-Σ.Σ. & Δ.Π.Λ.Υ

ΑΡΙΘΜΟΣ Γ.Ε.ΜΗ.: 333401000 (Α.Ρ. Μ.Α.Ε. 4430804/Β/99/96 (011))
Δεύτερη Έδρα: Εταιρείας: 41 Β χλμ. Αττικής Οδού-Παλαιά Τ.Κ. 190 02
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ
από 01 Ιανουαρίου 2013 έως 31 Δεκεμβρίου 2013

(Δημοσιεύονται βάσει του κ.ν.2190/20, άρθρο 135 για επιχειρήσεις που συντάσσουν ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, ενσωματωμένες και μη, κατά τη Δ/Λ/)

Το παρόντο σχέδιο και πληροφορίες που περιλαμβάνει από τη οικονομική κατάσταση, σύμφωνα με το νόμο 2190/20, για την έκδοση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της Εταιρείας "ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ Α.Ε." Συμπεριλαμβάνονται στην ετήσια οικονομική κατάσταση που εγκρίθηκε από τον Διοικητικό Συμβούλιο ή άλλον αρμόδιο με την εταιρεία, να αποστέλλεται στην Διεύθυνση Φορολογίας της Εταιρείας, όταν αναρτηθούν οι οικονομικές καταστάσεις καθώς και η δήλωση φόρων του Ομίλου Εταρείας Διοίκησης.

Αρμόδια Υπηρεσία Νοσηράριη ή Πρωτοβάθια:
Διεύθυνση Φορολογίας
Τμήμα Φορολογικών Συμβουλίων

Υπευθύνος Οικονομικών
www.attiki.gr
Μπακογιάννης Μιλτιάδης, Πρόεδρος
Χαλκιάς Βασίλειος, Διευθύνων Σύμβουλος
Γεωργιάδης Νικόλαος Α. Αντιπρόεδρος
Μαύρο Ζωή Β. Αντιπρόεδρος
Γκόβαρης Αργύριος, Γραμματέας
14 Μαΐου 2014

Ημερομηνία έκδοσης από το Διοικητικό Συμβούλιο των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων:

Σταθμός Δημόσιας Α.Μ. Σ.Ο.Ε.Λ. (19815)
ΡΕΙΣΙΔΕΥΣΗ/ΤΕΛΕΦΩΝΟΣ/ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Α.Ε.Ε.
Μεσοβίου γούνας

Όμιλος ελεγχόμενων κοινοτήτων:
Ελεγχόμενη εταιρεία:
Τύπος έκδοσης άλλων ελεγχόμενων:

1.1 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ (Ποσό εκφρασμένο σε ευρώ)

Table with 3 columns: Description, 31.12.2013, 31.12.2012. Rows include ΕΠΕΡΙΧΗΡΙΚΟ, ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΡΙΧΗΡΙΚΟΥ, ΙΣΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ, ΣΥΝΟΛΟ ΙΣΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (α) + (β).

1.4 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΩΝ ΡΟΩΝ ΧΡΗΣΗΣ (Ποσό εκφρασμένο σε ευρώ)

Table with 4 columns: Description, 31.12.2013, 31.12.2012. Rows include Λειτουργικές δραστηριότητες, Επενδυτικές δραστηριότητες, Χρηματοδοτικές δραστηριότητες, Σύνολο αλλαγών / μεταβολών από δραστηριότητες (α).

1.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ (Ποσό εκφρασμένο σε ευρώ)

Table with 3 columns: Description, 01.01.2013-31.12.2013, 01.01.2012-12.2012. Rows include Κόστος εργασιών, Κέρδη (Ζημιές) προ φόρων, Κέρδη (Ζημιές) μετά από φόρους (Α), Κέρδη (Ζημιές) μετά από φόρους (Β), Κέρδη (Ζημιές) μετά από φόρους (Α)+(Β), Κέρδη (Ζημιές) μετά από φόρους (Α)+(Β) μετά από μεταβολή βασικού (Ε).

Table with 3 columns: Description, 01.01.2013-31.12.2013, 01.01.2012-12.2012. Rows include Σύνολο αλλαγών / μεταβολών από επενδυτικές δραστηριότητες (3), Χρηματοδοτικές δραστηριότητες, Σύνολο αλλαγών / μεταβολών από χρηματοδοτικές δραστηριότητες (γ), Κέρδη (Ζημιές) / αλλαγές στα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα χρήσης (ε) + (β) + (γ), Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα έναρξης χρήσης, Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα λήξης χρήσης.

ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ:

- 1. Η εταιρεία από 15 Δεκεμβρίου 2007 ενσωματώθηκε στην Οικονομική κατάσταση της ΤΣΑΚΤΟΡ Α.Ε. της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗΣ Τ.Ε.Ι. Α.Ε. με την αλλαγή της πλήρους κατάστασης.
2. Η εταιρεία έχει αλλαγή φορολογικού μέρους και την χρήση 2010, αλλαγμένο φορολογικό βάρος του Ν.2238/1994 για τις χρήσεις 2011 και 2012 και έλαβε πιστοποιητικό φορολογικής συμμόρφωσης από την Πρωτοβάθμια Οικονομική Α.Ε. μιας εταιρείας, για τη χρήση του 2010 ο φορολογικός έλεγχος της εταιρείας είναι σε εξέλιξη (βλ. σημ. 21 των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της 31.12.2013).
3. Ο κόστος των απορροφούμενων προμηθειών που η εταιρεία στην χρήση 2013 ήταν 1.088 ευρώ και για την χρήση 2012 ήταν 1.098.
4. Στο Πάσο στοιχεία δεν υπάρχουν εμπράσιμα βάρη.
5. Δεν υπάρχουν επίδομα ή υποχρέωση διαφοράς διαπραγματικής ή Αποκεντρωμένης Εξουσίας καθώς και οικονομική απόφαση των Διοικητικών ή Επιτροπών οργάνων που να αναφέρονται να έχουν σημαντική επίπτωση στην οικονομική κατάσταση ή Αποκεντρωμένης Εξουσίας ή Επιτροπών.
6. Ποσό πωλησιών και ακριβών συμφωνιών από την διακοπή της δραστηριότητας χρήσης και τα υπόλοιπα των απαιτήσεων και υποχρεώσεων της Εταιρείας από την ημερομηνία της λήξης της περιόδου, σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης, που έχουν προκύψει από συναλλαγές, με τα συνδεδεμένα κατά την έκδοση του Δ/Λ/ 24 τριμηνιαίων αμοιβών, είναι ως εξής:
i) Πωλησιών υπηρεσιών €38.885.832
ii) Αμοιβών υπηρεσιών €9.899.839
iii) Αμοιβών από συνδεδεμένα μέρη €6.834.939
iv) Υποχρεώσεων προς συνδεδεμένα μέρη €915.340
v) Αμοιβών διαδοχικών Στελεχών και Μελών της Διοίκησης €2.016.344
7. Η Εταιρεία ως θυγατρική του Ομίλου της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗΣ Α.Ε. της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗΣ Τ.Ε.Ι. Α.Ε. είναι συμπεριλαμβανόμενη να συντάξει τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις σύμφωνα με το Δ/Λ/.

Πάσας, 14 Μαΐου 2014

Ο Πρόεδρος του Δ.Σ.
Κωνσταντίνος Μπακογιάννης
Α.Δ.Τ.: Σ 237945

Ο Διευθύνων Σύμβουλος
Βασίλειος Χαλκιάς
Α.Δ.Τ.: Α 108259

Ο Φορολογικός Σύμβουλος
Αλέξανδρος Σουφής
Α.Δ.Τ.: ΑΒ 941252

Εικόνα 5.1. Ισολογισμός της εταιρείας "Αττικές Διαδρομές" για την χρήση 12/13

## ΑΤΤΙΚΑ ΔΙΟΔΙΑ ΑΕ

ΑΡΙΘΜΟΣ Γ.Ε.ΜΗ.: 386701000 (ΑΡ.Μ.Α.Ε. 48378/04/Β/00/121)

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΑΠΟ 1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2013 ΩΣ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2013**

(Δημοσιεύμενα βάσει του κ.ν. 2190/20, άρθρο 135 για επιχειρήσεις που συντάσσουν ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, ενοποιημένες και μη, κατά τα ΔΓΧΑ) όλα τα ποσά είναι σε Ευρώ

Τα παραπάνω στοιχεία και πληροφορίες προκύπτουν από τις οικονομικές καταστάσεις, στοιχεία σε μία γνήσια αντιγραφή για την οικονομική κατάσταση και τα αποτελέσματα της εταιρείας ΑΤΤΙΚΑ ΔΙΟΔΙΑ Α.Ε. Συνοψισμός στοιχείων στην αναγνώριση, πριν προσέξτε σε οποιαδήποτε είδους επενδυτική επίσημη ή άλλη ανακοίνωση με την εταιρεία, να ανατρέξετε στη δευτερεύουσα διεύθυνση της εταιρείας: Ελλάδα/ατ.ε. (www.atew.gr) όπου αναγράφεται οι οικονομικές καταστάσεις καθώς και η Έκθεση Ελέγχου του Ορκωτού Ελεγκτή Λογιστή.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ		1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ																																																																																																								
<p>Δεσφώνση έδρας: 41,9 χλμ Αττικής Οδού</p> <p>Αριθμ. μητρώου ΑΕ: 46378/04/Β/00/121(Ε3)</p> <p>Αρμόδια Υπηρεσία, Νομαρχία ή Πρωτοδικείο: Νομαρχία Ανατολικής Αττικής</p> <p>Ημερομηνία έγκρισης από το Διοικητικό Συμβούλιο των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων: 23 Μαΐου 2014</p> <p>Ορκωτός Ελεγκτής Λογιστής: Δημήτριος Κουτράς</p> <p>Ελεγκτική εταιρεία: Ρίτσικα/Βελαντισίου-Σουφλερά Ανώνυμη Ελεγκτική Εταιρεία</p> <p>Τύπος έκθεσης ελέγχου ελεγκτών: Με σύμφωνη γνώμη</p> <p>Σύνθεση Δ.Ε.: Θεοδόσης Σταύρου, Σύμβουλος</p> <p>Επικεφαλής Μ.Ε.Π: Κωνσταντίνος Κοντοβάρας, Σύμβουλος</p> <p>Διευθυντής Πωλήσεων, Πρόεδρος του Δ.Σ.: Κωνσταντίνος Κοντοβάρας, Σύμβουλος</p> <p>Καλλιθέα Μηνιάδης, Αντιπρόεδρος του Δ.Σ.: Γιάννης Μηνιάδης, Διευθυντής Συμβούλους</p> <p>Λευκίμμος Μηνιάδης, Διευθυντής Συμβούλους: Μαρίνα-Αναστασία Καρατζά, Σύμβουλος</p> <p>Χρήστος Γιόκαρης, Σύμβουλος</p> <p>Θεόδωρος Παπαδόπουλος, Σύμβουλος</p> <p>Γεώργιος Παπαδόπουλος, Σύμβουλος</p> <p>Ευδοκία Σαραντάκου, Σύμβουλος</p>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="width: 10%; text-align: right;">31/12/2013</th> <th style="width: 10%; text-align: right;">31/12/2012</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>ΕΠΕΡΓΗΤΙΚΑ</b></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Λοιπά μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία</td> <td style="text-align: right;">2.937.896</td> <td style="text-align: right;">2.937.896</td> </tr> <tr> <td>Λοιπά κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία</td> <td style="text-align: right;">4.830.247</td> <td style="text-align: right;">6.266.775</td> </tr> <tr> <td><b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</b></td> <td style="text-align: right;"><b>7.768.143</b></td> <td style="text-align: right;"><b>9.204.671</b></td> </tr> <tr> <td><b>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Μετοχές Κεφάλαιο</td> <td style="text-align: right;">642.242</td> <td style="text-align: right;">642.242</td> </tr> <tr> <td>Λοιπά στοιχεία ιδίων κεφαλαίων</td> <td style="text-align: right;">7.121.400</td> <td style="text-align: right;">8.552.012</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων (δοκίμηση μητρώου) (α)</td> <td style="text-align: right;"><b>7.763.642</b></td> <td style="text-align: right;"><b>9.194.254</b></td> </tr> <tr> <td>Διακρίματα Μεσοχρήσιμ (β)</td> <td style="text-align: right;">-</td> <td style="text-align: right;">-</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων (γ)=(α)+(β)</td> <td style="text-align: right;"><b>7.763.642</b></td> <td style="text-align: right;"><b>9.194.254</b></td> </tr> <tr> <td>Λοιπά βραχυπρόθεσμα υποχρεώσιμα</td> <td style="text-align: right;">4.500</td> <td style="text-align: right;">10.420</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο υποχρεώσεων (δ)</td> <td style="text-align: right;">4.500</td> <td style="text-align: right;">10.420</td> </tr> <tr> <td><b>ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (γ)+(δ)</b></td> <td style="text-align: right;"><b>7.768.142</b></td> <td style="text-align: right;"><b>9.204.674</b></td> </tr> </tbody> </table>		31/12/2013	31/12/2012	<b>ΕΠΕΡΓΗΤΙΚΑ</b>			Λοιπά μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	2.937.896	2.937.896	Λοιπά κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	4.830.247	6.266.775	<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</b>	<b>7.768.143</b>	<b>9.204.671</b>	<b>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>			Μετοχές Κεφάλαιο	642.242	642.242	Λοιπά στοιχεία ιδίων κεφαλαίων	7.121.400	8.552.012	Σύνολο ιδίων κεφαλαίων (δοκίμηση μητρώου) (α)	<b>7.763.642</b>	<b>9.194.254</b>	Διακρίματα Μεσοχρήσιμ (β)	-	-	Σύνολο ιδίων κεφαλαίων (γ)=(α)+(β)	<b>7.763.642</b>	<b>9.194.254</b>	Λοιπά βραχυπρόθεσμα υποχρεώσιμα	4.500	10.420	Σύνολο υποχρεώσεων (δ)	4.500	10.420	<b>ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (γ)+(δ)</b>	<b>7.768.142</b>	<b>9.204.674</b>																																																															
	31/12/2013	31/12/2012																																																																																																								
<b>ΕΠΕΡΓΗΤΙΚΑ</b>																																																																																																										
Λοιπά μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	2.937.896	2.937.896																																																																																																								
Λοιπά κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	4.830.247	6.266.775																																																																																																								
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</b>	<b>7.768.143</b>	<b>9.204.671</b>																																																																																																								
<b>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>																																																																																																										
Μετοχές Κεφάλαιο	642.242	642.242																																																																																																								
Λοιπά στοιχεία ιδίων κεφαλαίων	7.121.400	8.552.012																																																																																																								
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων (δοκίμηση μητρώου) (α)	<b>7.763.642</b>	<b>9.194.254</b>																																																																																																								
Διακρίματα Μεσοχρήσιμ (β)	-	-																																																																																																								
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων (γ)=(α)+(β)	<b>7.763.642</b>	<b>9.194.254</b>																																																																																																								
Λοιπά βραχυπρόθεσμα υποχρεώσιμα	4.500	10.420																																																																																																								
Σύνολο υποχρεώσεων (δ)	4.500	10.420																																																																																																								
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (γ)+(δ)</b>	<b>7.768.142</b>	<b>9.204.674</b>																																																																																																								
4. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΩΝ ΠΟΣΩΝ ΧΡΗΣΗΣ		2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ																																																																																																								
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="width: 10%; text-align: right;">01.01.2013-</th> <th style="width: 10%; text-align: right;">01.01.2013-</th> </tr> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="width: 10%; text-align: right;">31.12.2013</th> <th style="width: 10%; text-align: right;">31.12.2012</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>Διαπονητικές Διαπραγματεύσεις</b></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Κέρδη προ φόρων</td> <td style="text-align: right;">5.683.376</td> <td style="text-align: right;">7.188.310</td> </tr> <tr> <td>Γ/νόμενοι προσαρμογές για:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Αποτελέσματα (εσοδα, εξοδα, κέρδη και ζημιές) επενδυτικές δραστηριότητες</td> <td style="text-align: right;">(146.052)</td> <td style="text-align: right;">(251.367)</td> </tr> <tr> <td>Π/νόμενοι προσαρμογές για μεταβολές λογαριασμών κεφαλαίου κίνησης ή που σχετίζονται με τις λειτουργικές δραστηριότητες</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Μείωση απαιτήσεων</td> <td style="text-align: right;">321.046</td> <td style="text-align: right;">182.731</td> </tr> <tr> <td>Μείωση υποχρεώσεων (πλην βασικών)</td> <td style="text-align: right;">-</td> <td style="text-align: right;">-</td> </tr> <tr> <td>Μείω:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Χρεαστικοί τόκοι και συναφή εξοδα καταβεβλημένα</td> <td style="text-align: right;">(505)</td> <td style="text-align: right;">(526)</td> </tr> <tr> <td>Καταβεβλημένοι φόροι</td> <td style="text-align: right;">(40.965)</td> <td style="text-align: right;">(52.550)</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο εσοδών από λειτουργικές δραστηριότητες (α)</td> <td style="text-align: right;"><b>6.816.980</b></td> <td style="text-align: right;"><b>7.086.688</b></td> </tr> <tr> <td><b>Επενδυτικές δραστηριότητες</b></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Τόκοι καταρτηθέντες</td> <td style="text-align: right;">146.597</td> <td style="text-align: right;">251.893</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο εσοδών από επενδυτικές δραστηριότητες (β)</td> <td style="text-align: right;"><b>146.597</b></td> <td style="text-align: right;"><b>251.893</b></td> </tr> <tr> <td><b>Χρηματοδοτικές δραστηριότητες</b></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Μερίσματα πληρωθέντα</td> <td style="text-align: right;">(7.044.074)</td> <td style="text-align: right;">(9.450.499)</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο εσοδών από χρηματοδοτικές δραστηριότητες (γ)</td> <td style="text-align: right;"><b>(7.044.074)</b></td> <td style="text-align: right;"><b>(9.450.499)</b></td> </tr> <tr> <td><b>Καθαρή μείωση στα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα χρήσης (α)+(β)+(γ)</b></td> <td style="text-align: right;"><b>(1.080.616)</b></td> <td style="text-align: right;"><b>(2.112.008)</b></td> </tr> <tr> <td>Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα έναρξης χρήσης</td> <td style="text-align: right;">4.616.749</td> <td style="text-align: right;">6.851.767</td> </tr> <tr> <td>Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα λήξης χρήσης</td> <td style="text-align: right;"><b>3.536.132</b></td> <td style="text-align: right;"><b>4.739.759</b></td> </tr> </tbody> </table>		01.01.2013-	01.01.2013-		31.12.2013	31.12.2012	<b>Διαπονητικές Διαπραγματεύσεις</b>			Κέρδη προ φόρων	5.683.376	7.188.310	Γ/νόμενοι προσαρμογές για:			Αποτελέσματα (εσοδα, εξοδα, κέρδη και ζημιές) επενδυτικές δραστηριότητες	(146.052)	(251.367)	Π/νόμενοι προσαρμογές για μεταβολές λογαριασμών κεφαλαίου κίνησης ή που σχετίζονται με τις λειτουργικές δραστηριότητες			Μείωση απαιτήσεων	321.046	182.731	Μείωση υποχρεώσεων (πλην βασικών)	-	-	Μείω:			Χρεαστικοί τόκοι και συναφή εξοδα καταβεβλημένα	(505)	(526)	Καταβεβλημένοι φόροι	(40.965)	(52.550)	Σύνολο εσοδών από λειτουργικές δραστηριότητες (α)	<b>6.816.980</b>	<b>7.086.688</b>	<b>Επενδυτικές δραστηριότητες</b>			Τόκοι καταρτηθέντες	146.597	251.893	Σύνολο εσοδών από επενδυτικές δραστηριότητες (β)	<b>146.597</b>	<b>251.893</b>	<b>Χρηματοδοτικές δραστηριότητες</b>			Μερίσματα πληρωθέντα	(7.044.074)	(9.450.499)	Σύνολο εσοδών από χρηματοδοτικές δραστηριότητες (γ)	<b>(7.044.074)</b>	<b>(9.450.499)</b>	<b>Καθαρή μείωση στα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα χρήσης (α)+(β)+(γ)</b>	<b>(1.080.616)</b>	<b>(2.112.008)</b>	Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα έναρξης χρήσης	4.616.749	6.851.767	Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα λήξης χρήσης	<b>3.536.132</b>	<b>4.739.759</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="width: 10%; text-align: right;">01.01.2013-</th> <th style="width: 10%; text-align: right;">01.01.2013-</th> </tr> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="width: 10%; text-align: right;">31.12.2013</th> <th style="width: 10%; text-align: right;">31.12.2012</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>Κύκλος εργασιών</b></td> <td style="text-align: right;">5.552.172</td> <td style="text-align: right;">6.951.169</td> </tr> <tr> <td><b>Μικτά κέρδη</b></td> <td style="text-align: right;">5.537.284</td> <td style="text-align: right;">6.936.943</td> </tr> <tr> <td>Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων</td> <td style="text-align: right;"><b>6.637.294</b></td> <td style="text-align: right;"><b>8.808.940</b></td> </tr> <tr> <td>Κέρδη προ φόρων</td> <td style="text-align: right;">5.683.376</td> <td style="text-align: right;">7.188.310</td> </tr> <tr> <td>Κέρδη μετά από φόρους (Α)</td> <td style="text-align: right;"><b>6.813.482</b></td> <td style="text-align: right;"><b>7.044.074</b></td> </tr> <tr> <td><b>Ισοκλήτες μετρήσιμα</b></td> <td style="text-align: right;">5.613.462</td> <td style="text-align: right;">7.044.074</td> </tr> <tr> <td>Λοιπά συνολικά έσοδα μετά από φόρους (Β)</td> <td style="text-align: right;">-</td> <td style="text-align: right;">-</td> </tr> <tr> <td>Συγκριση συνολικά έσοδα μετά από φόρους (Α+Β)</td> <td style="text-align: right;"><b>6.813.482</b></td> <td style="text-align: right;"><b>7.044.074</b></td> </tr> <tr> <td>Ισοκλήτες μετρήσιμα</td> <td style="text-align: right;">6.813.482</td> <td style="text-align: right;">7.044.074</td> </tr> <tr> <td>Προτεινόμενο μέρισμα ανά μετοχή (σε €)</td> <td style="text-align: right;">2,82</td> <td style="text-align: right;">3,28</td> </tr> <tr> <td>Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων</td> <td style="text-align: right;"><b>6.637.294</b></td> <td style="text-align: right;"><b>8.808.940</b></td> </tr> </tbody> </table>		01.01.2013-	01.01.2013-		31.12.2013	31.12.2012	<b>Κύκλος εργασιών</b>	5.552.172	6.951.169	<b>Μικτά κέρδη</b>	5.537.284	6.936.943	Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων	<b>6.637.294</b>	<b>8.808.940</b>	Κέρδη προ φόρων	5.683.376	7.188.310	Κέρδη μετά από φόρους (Α)	<b>6.813.482</b>	<b>7.044.074</b>	<b>Ισοκλήτες μετρήσιμα</b>	5.613.462	7.044.074	Λοιπά συνολικά έσοδα μετά από φόρους (Β)	-	-	Συγκριση συνολικά έσοδα μετά από φόρους (Α+Β)	<b>6.813.482</b>	<b>7.044.074</b>	Ισοκλήτες μετρήσιμα	6.813.482	7.044.074	Προτεινόμενο μέρισμα ανά μετοχή (σε €)	2,82	3,28	Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων	<b>6.637.294</b>	<b>8.808.940</b>
	01.01.2013-	01.01.2013-																																																																																																								
	31.12.2013	31.12.2012																																																																																																								
<b>Διαπονητικές Διαπραγματεύσεις</b>																																																																																																										
Κέρδη προ φόρων	5.683.376	7.188.310																																																																																																								
Γ/νόμενοι προσαρμογές για:																																																																																																										
Αποτελέσματα (εσοδα, εξοδα, κέρδη και ζημιές) επενδυτικές δραστηριότητες	(146.052)	(251.367)																																																																																																								
Π/νόμενοι προσαρμογές για μεταβολές λογαριασμών κεφαλαίου κίνησης ή που σχετίζονται με τις λειτουργικές δραστηριότητες																																																																																																										
Μείωση απαιτήσεων	321.046	182.731																																																																																																								
Μείωση υποχρεώσεων (πλην βασικών)	-	-																																																																																																								
Μείω:																																																																																																										
Χρεαστικοί τόκοι και συναφή εξοδα καταβεβλημένα	(505)	(526)																																																																																																								
Καταβεβλημένοι φόροι	(40.965)	(52.550)																																																																																																								
Σύνολο εσοδών από λειτουργικές δραστηριότητες (α)	<b>6.816.980</b>	<b>7.086.688</b>																																																																																																								
<b>Επενδυτικές δραστηριότητες</b>																																																																																																										
Τόκοι καταρτηθέντες	146.597	251.893																																																																																																								
Σύνολο εσοδών από επενδυτικές δραστηριότητες (β)	<b>146.597</b>	<b>251.893</b>																																																																																																								
<b>Χρηματοδοτικές δραστηριότητες</b>																																																																																																										
Μερίσματα πληρωθέντα	(7.044.074)	(9.450.499)																																																																																																								
Σύνολο εσοδών από χρηματοδοτικές δραστηριότητες (γ)	<b>(7.044.074)</b>	<b>(9.450.499)</b>																																																																																																								
<b>Καθαρή μείωση στα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα χρήσης (α)+(β)+(γ)</b>	<b>(1.080.616)</b>	<b>(2.112.008)</b>																																																																																																								
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα έναρξης χρήσης	4.616.749	6.851.767																																																																																																								
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα λήξης χρήσης	<b>3.536.132</b>	<b>4.739.759</b>																																																																																																								
	01.01.2013-	01.01.2013-																																																																																																								
	31.12.2013	31.12.2012																																																																																																								
<b>Κύκλος εργασιών</b>	5.552.172	6.951.169																																																																																																								
<b>Μικτά κέρδη</b>	5.537.284	6.936.943																																																																																																								
Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων	<b>6.637.294</b>	<b>8.808.940</b>																																																																																																								
Κέρδη προ φόρων	5.683.376	7.188.310																																																																																																								
Κέρδη μετά από φόρους (Α)	<b>6.813.482</b>	<b>7.044.074</b>																																																																																																								
<b>Ισοκλήτες μετρήσιμα</b>	5.613.462	7.044.074																																																																																																								
Λοιπά συνολικά έσοδα μετά από φόρους (Β)	-	-																																																																																																								
Συγκριση συνολικά έσοδα μετά από φόρους (Α+Β)	<b>6.813.482</b>	<b>7.044.074</b>																																																																																																								
Ισοκλήτες μετρήσιμα	6.813.482	7.044.074																																																																																																								
Προτεινόμενο μέρισμα ανά μετοχή (σε €)	2,82	3,28																																																																																																								
Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων	<b>6.637.294</b>	<b>8.808.940</b>																																																																																																								
3. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ																																																																																																										
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="width: 10%; text-align: right;">31/12/2013</th> <th style="width: 10%; text-align: right;">31/12/2012</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων έναρξης χρήσης (1.1.2013 αντίστοιχα)</td> <td style="text-align: right;">9.194.254</td> <td style="text-align: right;">11.600.679</td> </tr> <tr> <td>Συγκριση συνολικά έσοδα μετά από φόρους</td> <td style="text-align: right;">6.813.462</td> <td style="text-align: right;">7.044.074</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">14.807.716</td> <td style="text-align: right;">18.644.753</td> </tr> <tr> <td>Διακλυθέντα μερίσματα</td> <td style="text-align: right;">(7.044.074)</td> <td style="text-align: right;">(9.450.499)</td> </tr> <tr> <td>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων λήξης χρήσης (31.12.2013 και 31.12.2012 αντίστοιχα)</td> <td style="text-align: right;"><b>7.763.642</b></td> <td style="text-align: right;"><b>9.194.254</b></td> </tr> </tbody> </table>		31/12/2013	31/12/2012	Σύνολο ιδίων κεφαλαίων έναρξης χρήσης (1.1.2013 αντίστοιχα)	9.194.254	11.600.679	Συγκριση συνολικά έσοδα μετά από φόρους	6.813.462	7.044.074		14.807.716	18.644.753	Διακλυθέντα μερίσματα	(7.044.074)	(9.450.499)	Σύνολο ιδίων κεφαλαίων λήξης χρήσης (31.12.2013 και 31.12.2012 αντίστοιχα)	<b>7.763.642</b>	<b>9.194.254</b>																																																																																								
	31/12/2013	31/12/2012																																																																																																								
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων έναρξης χρήσης (1.1.2013 αντίστοιχα)	9.194.254	11.600.679																																																																																																								
Συγκριση συνολικά έσοδα μετά από φόρους	6.813.462	7.044.074																																																																																																								
	14.807.716	18.644.753																																																																																																								
Διακλυθέντα μερίσματα	(7.044.074)	(9.450.499)																																																																																																								
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων λήξης χρήσης (31.12.2013 και 31.12.2012 αντίστοιχα)	<b>7.763.642</b>	<b>9.194.254</b>																																																																																																								

**ΠΡΟΣΒΕΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ:**

Σημειώσεις:

- Η εταιρεία ΑΤΤΙΚΑ ΔΙΟΔΙΑ ΑΕ ενοποιείται με τη μέθοδο πλήρους ενοποίησης από την μητρική ΕΛΛΑΚΤΟΡ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, η οποία μετράται σε θυγατρική, κυρίως λόγω της συγκέντρωσης κατά το έτος 2007 από τον Όμιλο δι' απορρόφησης της εταιρείας ΠΑΥΛΕΜΜΙΚΗ ΑΕ και της αντιστοίχισης των εταιριών στις οποίες αυτή συμμετείχε άμεσα ή έμμεσα.
- Έχουν τηρηθεί οι βασικές λογιστικές αρχές του λογιστικού της 31.12.2012.
- Η εταιρεία έχει ελεγχθεί από τις φορολογικές αρχές μετά και τη χρήση 2006, ελέγχθηκε φορολογικά βάσει του Ν.2238/94 για τη χρήση του 2011 και 2012 και έλαβε πιστοποιητικό φορολογικής συμμόρφωσης από την ελεγκτική εταιρεία ΠΡΑΞΙΝΤΩΝ/ΤΕΡΚΑΛΩΝ/ΥΠΕΡΕ ΔΕ χωρίς επιφυλάξεις. Η ανελεγκτική φορολογική χρήση της εταιρείας είναι το 2010.
- Δεν υπάρχουν παλαιά περιουσιακά στοιχεία.
- Δεν υπάρχουν επίδομα ή υπό διαπραγμάτευση διαφορές.
- Τα έσοδα που προκύπτουν προέρχονται κατά κύριο λόγο από τα μερίσματα που λαμβάνει από την θυγατρική της εταιρεία ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΑΕ, στην οποία συμμετέχει με ποσοστό 80%. Τα μερίσματα ανήλθαν μέσα στην χρήση του 2013 στο ποσό των € 7.044.074 και αφορούν μερίσματα χρήσης 2012.
- Η εταιρεία εδρεύει στη υποχρεωτική δημοσιεύσιμη οικονομικών καταστάσεων βάσει της παραγράφου 10 του ΔΠ1 27.
- Πέρα από τα δημοσιεύσιμα μερίσματα στους μετόχους της εταιρείας και τα εκπληρωθέντα μερίσματα από την θυγατρική της [βλέπε σημείωση 6] δεν υπάρχουν παραπάνω συναλλαγές με συνδεδεμένα μέρη, όπως αυτά ορίζονται στο ΔΠ1 24, μέσα στο έτος 2013.

Παλαιά, 23 Μαΐου 2014

<b>Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ</b>	<b>Ο ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ</b>	<b>Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ</b>	<b>Η ΛΟΓΙΣΤΡΙΑ</b>
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΡΑΣ Α.Δ.Τ.: Α Ε 023466	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Γ. ΜΠΟΜΠΟΛΑΣ Α.Δ.Τ.: Σ 237946	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΔΕΤΟΥΧΗΣ Α.Δ.Τ.: Α Ε 600871	ΦΕΡΩΝΙΑ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ Α.Δ.Τ.: Α Ε 040138 ΑΜ Αξιολ. ΟΕΕ 161781/18 της

Εικόνα 5.2. Ισολογισμός της εταιρείας Αττικά Διόδια Α.Ε. για την χρήση 12/13

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup> ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

### 5.1 Συμπεράσματα

Αναμφίβολα οι συμβάσεις παραχώρησης αποτέλεσαν μέχρι σήμερα ένα ισχυρό κίνητρο για την υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομής – δημόσιων έργων. Σε πολλές χώρες (όπως και στην Ελλάδα) υιοθετήθηκαν και ακολουθήθηκαν χωρίς όμως προηγουμένως να εξεταστούν διεξοδικά οι υφιστάμενες εγχώριες συνθήκες και το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο. Τα διεθνή παραδείγματα, η διεθνής εμπειρία και τα αποτελέσματα αυτών αποτέλεσαν στις περισσότερες περιπτώσεις αιτία διενέργειας συμβάσεων σύμπραξης.

Πολύ σημαντικά εργαλεία με τα οποία μπορεί ο δημόσιος τομέας τελικά να αξιολογήσει αν ένα έργο μπορεί να υλοποιηθεί επιτυχώς μέσω συμβάσεων σύμπραξης, είναι η ανάλυση κόστους – οφέλους και η συγκριτική κοστολόγηση. Είναι πολύ σημαντικό να καθοριστούν εξ αρχής οι σκοποί για τους οποίους είναι σημαντικό να κατασκευαστεί ένα έργο, τα οφέλη που θα αποκομίσει το κοινό από αυτό, ο δημόσιος τομέας και ο ανάδοχος, και φυσικά η συμβολή του έργου στην επίτευξη μιας συνολικής αειφόρου ανάπτυξης.

Πολλές φορές τα ποικίλα προβλήματα που δημιουργούνται κατά τη φάση υλοποίησης ενός δημόσιου έργου προέρχονται σε μεγάλο βαθμό από την καχυποψία των πολιτών για τα πραγματικά κίνητρα σύναψης συμβάσεων παραχώρησης. Είναι σημαντικό λοιπόν σε κάθε στάδιο να υπάρχει επαρκής ενημέρωση του κοινού και ευκολία πρόσβασης σε σχετικές με το έργο πληροφορίες. Έτσι θα αντιμετωπιστούν εμπόδια που θα μπορούσαν να προκαλέσουν καθυστέρηση της ολοκλήρωσης των έργων και μεταβολές στο τελικό χρονοδιάγραμμα παράδοσης.

Πολύ σημαντικό θέμα που αναδείχθηκε από την παρούσα μελέτη είναι η ανάληψη κινδύνου ως προς τα έσοδα του ιδιώτη που αναλαμβάνει την εκτέλεση ενός έργου. Σε πολλές περιπτώσεις τελικά, τόσο οι ιδιώτες όσο και το δημόσιο βρέθηκαν εκτεθειμένοι, μη μπορώντας να διαχειριστούν το τελικό αποτέλεσμα των εσόδων, που ήταν διαφορετικό από το αρχικά προβλεπόμενο, κυρίως λόγω συγκυριών (οικονομικών, πολιτικών, κοινωνικών).

Επίσης βασικός παράγοντας που στα πλαίσια των συμβάσεων παραχώρησης δεν αντιμετωπίστηκε ορθά είναι οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των έργων. Όπως έχει

αποδειχθεί σε μεγάλο ποσοστό οι πολίτες δεν έχουν εύκολη πρόσβαση σε περιβαλλοντικές πληροφορίες και πολύ συχνά οι περιβαλλοντικοί όροι δεν τηρούνται. Βάσει αυτού, είναι επιτακτική ανάγκη ο επαναπροσδιορισμός των διατάξεων που σχετίζονται με το περιβάλλον στις συμβάσεις παραχώρησης. Αξιόλογες κρίνονται και οι σχετικές προτάσεις του ΤΕΕ.

Ένα εθνικό έργο στα πλαίσια των εξεταζόμενων παραμέτρων είναι και η Αττική Οδός. Αποτέλεσε κομβικό έργο για την πρωτεύουσα της χώρας, με καθημερινή την ικανοποίηση των χρηστών για την ποιότητα του έργου και τις παρεχόμενες υπηρεσίες και δυνατότητες. Οι ίδιοι όμως οι χρήστες καταλήγουν να πληρώνουν ακριβότερα απο ότι αρχικά προέβλεπε η σύμβαση παραχώρησης τις υπηρεσίες που τους προφέρει ο Α/Δ. Το μεγάλο κόστος συντήρησης και λειτουργίας που τιμολογεί η εταιρεία εκμετάλλευσης (Αττικές Διαδρομές Α.Ε.) την Αττική Οδό Α.Ε. δημιουργεί κέρδη τα οποία τελικά επιστρέφουν νομίμως μέσω μερισμάτων στους αρχικούς μετόχους της εταιρείας Αττική Οδός Α.Ε. Το ζήτημα λοιπόν που προκύπτει είναι η εξασφάλιση των συμφερόντων του δημοσίου και τα οποία η αρχική σύμβαση παραχώρησης αφήνει εκτεθειμένα.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ελληνική και Ξένη Βιβλιογραφία

- Αρτίκης Γ. (2003), *Ανάλυση και Προγραμματισμός, Χρηματοοικονομική διοίκηση*, Interbooks.
- Βαβούρας Ι. (1990), *Οικονομική Πολιτική – Θεωρητική Εισαγωγή*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Βερβενιώτης, Γ. (1993). *Εκτέλεση έργων με παραχώρηση της εκμετάλλευσης – BOT Συμβάσεις*. Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Gilpin, R. (2007). *Η πρόκληση του παγκόσμιου καπιταλισμού. Η παγκόσμια οικονομία τον 21<sup>ο</sup> αιώνα*. Αθήνα: Εκδόσεις ΠΟΙΟΤΗΤΑ.
- Θεοδωρακόπουλος, Κ. κ.α. (2004). *Νομοθεσία εκτέλεσης τεχνικών έργων*. Τόμος Α΄. Ε.Α.Π.
- Καλαμπούκας, Γ. κ.α. (2003). *Νομοθεσία και ασφάλεια Τεχνικών Έργων. Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις Έργων και Εργοταξίων*. Τόμος Γ΄. Ε.Α.Π.
- Κορρές, Γ. κ.α. (2003). *Οικονομική τεχνικών έργων*. Τόμος Α΄. Ε.Α.Π.
- Κουτούπα – Ρεγκάκου, Ε. (1995). *Δημόσιες συμβάσεις και κοινοτικό δίκαιο. Διαδικασίες ανάθεσης και έννομη προστασία*. Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ.
- Μανιάτης, Α. (2008). *Νομοθεσία μελετών και εκτέλεσης δημοσίων τεχνικών έργων*. Τόμος Α΄ - Μέρος Β΄. Ε.Α.Π.
- Παναγιωτακόπουλος Δ. (2007). *Βιώσιμη διαχείριση αστικών στερεών αποβλήτων*, Εκδόσεις Ζυγός, Θεσσαλονίκη.
- Παναγιωτακόπουλος Δ. (2005). *Συστημική μεθοδολογία και τεχνική οικονομική*. Εκδόσεις ΖΥΓΟΣ.
- Σουφλής, Ι. κ.α. (2004). *Νομοθεσία και ασφάλεια Τεχνικών Έργων. Ασφάλεια εκτέλεσης έργων*. Τόμος Β΄. Ε.Α.Π.

## Δημοσιεύσεις

Πετρουτσάτου, Κ. *Συγκριτική παρουσίαση των εν εξελίξει συμβάσεων παραχώρησης στην Ελλάδα*. ΤΕΕ. Αυτοέκδοση.

## Ηλεκτρονική Βιβλιογραφία

[http://europa.eu/legislation\\_summaries/internal\\_market/businesses/public\\_procurement/122011\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/businesses/public_procurement/122011_el.htm)

<http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/7b24652e-78eb-4807-9d68-e9a5d4576eff/SYMBASISSPARAXWRHSHS.pdf>

<http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/c8827c35-4399-4fbb-8ea6-aebdc768f4f7/8279987.pdf>

[http://library.tee.gr/digital/m2571/m2571\\_petroutsatou.pdf](http://library.tee.gr/digital/m2571/m2571_petroutsatou.pdf)

<http://justar-lawblog.blogspot.gr/2013/12/4219-269-11122013.html>

<http://www.olympiaodos.gr/uploads/files/2012/02/149.pdf>

<http://www.ellaktor.gr/article.asp?catid=22139&subid=2&pubid=13944989>

[http://content-mcdn.feed.gr/pegasus/Multimedia/pdf/comp\\_prof2014\\_id5836144.pdf](http://content-mcdn.feed.gr/pegasus/Multimedia/pdf/comp_prof2014_id5836144.pdf)

<http://www.aodos.gr/default.asp?catid=19496>

<http://www.aodos.gr/summary.asp?catid=30033&subid=2&pubid=15354198>

<http://www.ypodomes.com/index.php/autokinitodromoi/astikoi/attiki-odos/item/27004>

<http://www.ypodomes.com/index.php/autokinitodromoi/astikoi/attiki-odos/item/25290>

<http://www.ypodomes.com/index.php/autokinitodromoi/astikoi/attiki-odos/item/23920>

[http://europa.eu/about-eu/institutions-bodies/eib/index\\_el.htm](http://europa.eu/about-eu/institutions-bodies/eib/index_el.htm)

[http://library.tee.gr/digital/m2073/m2073\\_papadopetrou.pdf](http://library.tee.gr/digital/m2073/m2073_papadopetrou.pdf)

[http://www.publicprocurementguides.treasury.gov.cy/OHS-GR/HTML/index.html?annex\\_5\\_2.htm](http://www.publicprocurementguides.treasury.gov.cy/OHS-GR/HTML/index.html?annex_5_2.htm)

<http://www.ellaktor.gr/article.asp?catid=22169&subid=2&pubid=1184974>

<http://www.scribd.com/doc/101727681/%CE%A3%CF%8D%CE%BC%CE%B2-%CE%A0%CE%B1%CF%81%CE%B1%CF%87%CF%8E%CF%81%CE%B7%CF%83%CE%B7%CF%82-AO>