



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ  
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΥ

## Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥΣ



Διπλωματική Εργασία

**Μίχη Χριστίνα**

Επιβλέπων: Βασίλης Καρασμάνης

Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Αθήνα, Νοέμβριος 2014



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ  
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΥ

## Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥΣ

Διπλωματική Εργασία

Μίχη Χριστίνα

Επιβλέπων: Βασίλης Καρασμάνης

Καθηγητής ΕΜΠ

Το περιεχόμενο της ανά χείρας διπλωματικής εργασίας αποτελεί προϊόν της δικής μου πνευματικής προσπάθειας. Η ενσωμάτωση σε αυτή υλικού τρίτων, δημοσιευμένου ή μη, γίνεται με δόκιμη αναφορά στις πηγές, που δεν επιτρέπει ασάφειες ή παρερμηνείες.

.....

Υπογραφή Συγγραφέως

Αθήνα, Νοέμβριος 2014



# ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	5
ABSTRACT .....	6
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ .....	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ .....	11
1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ .....	11
1.1.1. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ.....	11
1.1.2. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ .....	12
1.1.3. ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ .....	14
1.2. ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΕΡΓΩΝ .....	15
1.2.1. ΟΙ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (Σ.Δ.Ι.Τ.) .....	16
1.2.2. ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ.....	18
1.3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ.....	20
1.3.1. ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	20
1.3.2. ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ .....	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ο ΝΟΜΟΣ ΥΠ’ΑΡΙΘΜΟΝ 3605/2007 (ΦΕΚ Α’ 190 8.8.2007) «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του τμήματος Μαλιακός – Κλειδί του Αυτοκινητοδρόμου Πάτρα-Αθήνα- Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι (ΠΑΘΕ) και ρύθμιση συναφών θεμάτων» .....	25
2.1.ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ .....	25
2.1.1. ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ .....	25
2.1.2. ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ .....	29
2.1.3. ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ .....	30
2.1.4. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ.....	31
2.2. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ.....	32
2.2.1. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ.....	32
2.2.1.1. ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟΥ .....	32
2.2.1.2. ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ .....	32
2.2.2. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ .....	33
2.2.2.1. ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟΥ .....	33
2.2.2.2. ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ .....	33
2.3. ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΡΓΟΥ ΚΑΙ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ.....	34
2.3.1. ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ .....	34
2.3.3. ΑΙΤΙΑ .....	36
2.3.4. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ .....	38

2.3.4.1. ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ .....	38
2.3.4.2. ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟ .....	39
2.3.4.3. ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ .....	40
2.3.4.4. ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....	40
2.4. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΡΧΙΚΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ .....	41
2.4.1. ΔΙΟΔΙΑ ΤΕΛΗ .....	41
2.4.2. ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ .....	42
2.4.3. ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΑΝΩΤΕΡΑΣ ΒΙΑΣ .....	42
2.4.4. ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ - ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ .....	44
2.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ .....	45
2.5.1. ΩΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ .....	45
2.5.2. ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ .....	51
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Ο ΝΟΜΟΣ ΥΠ'ΑΡΙΘΜΟΝ 4219/2013 (ΦΕΚ Α' 269 11.12.2013) «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων» .....	53
3.1. ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΝΟΜΟΥ .....	53
3.2. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ .....	53
3.2.1. ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ .....	53
3.2.2. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΑΡΘΡΩΝ .....	56
3.2.2.1. ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ .....	56
3.2.2.2. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ .....	57
3.2.2.3. ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ .....	58
3.2.2.4. ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ .....	59
3.2.2.5. ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ – ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ .....	59
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ .....	63
4.1. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	63
4.2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ .....	63
4.2.1. ΣΑΦΗΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ .....	63
4.2.2. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΥΕΛΙΚΤΟΥ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ .....	64
4.2.3. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΛΕΙΣΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΟΔΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗ ΛΟΓΙΚΟΥ ΑΝΤΙΤΙΜΟΥ .....	64
4.2.4. ΑΝΑΛΟΓΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ .....	66
4.2.5. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΣΤΑ ΕΣΟΔΑ ΑΝΑΛΟΓΗ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ .....	66
4.2.6. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΡΗΣΗ ΤΩΝ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ .....	67
4.2.7. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΜΕΡΙΚΟΥ ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ .....	67
ΕΠΙΛΟΓΟΣ .....	69
ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ .....	71





## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία ασχολείται με το επίκαιρο θέμα των Συμβάσεων Παραχώρησης για του ελληνικούς αυτοκινητοδρόμους. Ειδικότερα, πραγματεύεται την εξέλιξη τους από το 2007 έως και σήμερα, η οποία θεωρήθηκε απαραίτητη, καθώς τα έργα παραχώρησης που κατασκευάζονταν, είχαν παγώσει, λόγω των εν εξελίξει οικονομικών αναταράξεων που βιώνει ακόμα η χώρα μας.

Σκοπός αυτής της εργασίας είναι η επισήμανση σημαντικών ελλείψεων των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης, καθώς και αμφισβητήσιμων σημείων των νέων συμβάσεων ως προς το δημόσιο συμφέρον. Επίσης, αναπτύσσονται προτάσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση των συμβάσεων που συνάπτονται για τα έργα παραχώρησης και θα συμβάλλουν στη μελλοντική καλύτερη εκτέλεσή τους.

Για το λόγο αυτό, γίνεται μια ιστορική αναδρομή στις πρωτοεμφανιζόμενες συμβάσεις παραχώρησης, ώστε να γίνει κατανοητός ο ορισμός τους, ο τρόπος σύναψής τους και οι όροι που θέτουν. Στη συνέχεια, αναλύεται η Αρχική Σύμβαση Παραχώρησης ενός από τα σημαντικότερα οδικά έργα για την Ελλάδα, που είναι η κατασκευή του δρόμου Μαλιακός – Κλειδί, και ψηφίστηκε το 2007 και έπειτα αντιπαρατίθεται με την Τροποποιημένη Σύμβαση Παραχώρησης του ίδιου έργου που κυρώθηκε το 2013. Εστιάζοντας κι εξετάζοντας το συγκεκριμένο έργο οδηγούμαστε σε μια γενικότερη εικόνα για όλα τα εξελισσόμενα έργα παραχώρησης στο σύγχρονο Ελλαδικό χώρο.

Τέλος, απαριθμούνται τα συμπεράσματα τα οποία προέκυψαν από την ανάλυση, αλλά και ύστερα από συλλογή στοιχείων βιβλιογραφικών πηγών αλλά και ενδελεχούς πρωτογενούς έρευνας. Παράλληλα, γίνεται μια προσπάθεια καταγραφής προτάσεων για τον περιορισμό των προβλημάτων που εμφανίζονται κατά τη διάρκεια εκτέλεσης ενός έργου παραχώρησης και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για μελλοντικά έργα.



## **ABSTRACT**

The present diploma thesis deals with the seasonable issue of concessions to the Greek motorways. In particular, it addresses their evolution from 2007 to today, which was necessary, since the concession projects that were being manufactured, were frozen because of the ongoing economic turmoil experienced by our country.

The purpose of this work is to identify the major shortcomings of the Initial Concession Contracts, as long as the controversial points for the public interest, of the new contracts. Also, it develops recommendations to improve the contracts for concession projects and will contribute to a better future execution.

For this reason, initially, there is a chronological throwback to the nascent concessions in order to understand their definition, the way they are contracted and the conditions they set. After that, it analyzes the Initial Concession one of the major road projects for Greece, which is the construction of the road Maliakos - Kledi, and passed in 2007 and then it is juxtaposed with the amended concession of the same project, which was ratified in 2013. Focusing on this particular work, leads to a general picture of all evolving concession projects in modern Greece.

Finally, it enumerates the conclusions drawn from the analysis, and after data collection of bibliographic sources and thorough primary research. Furthermore, it is attempted an effort to write down some proposals to reduce the problems encountered during the execution of a concession project and, possibly and hopefully, can be used for future projects.

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα της Διπλωματικής Εργασίας και Καθηγητή του ΕΜΠ κ. Βασίλη Καρασμάνη, καθώς και την Ομότιμη Καθηγήτρια ΕΜΠ κ. Αλίκη Τζίκα – Χατζοπούλου, για την ανάθεση της Διπλωματικής Εργασίας, την καθοδήγηση και την πολύτιμη βοήθεια του σε όλη την πορεία συγγραφής της.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τα άλλα δύο μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής, τον Αναπληρωτή Καθηγητή ΕΜΠ κ. Ιωάννη Τζουβαδάκη και τον Επίκουρο Καθηγητή ΕΜΠ κ. Παναγιώτη Μιχαηλίδη, για το χρόνο που μου διέθεσαν.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τα στελέχη των εταιριών ΑΘΗΝΑ Α.Τ.Ε., J&P AVAX και ΕΡΓΟΝΕΤ Α.Τ.Ε., για την παροχή στοιχείων, το χρόνο και την υπομονή τους στα επίμονα ερωτήματά μου.

## **ΣΗΜΕΙΩΣΗ**

Οι προτάσεις, τα συμπεράσματα και όσα άλλα σχετικά περιέχονται στην διπλωματική εργασία αποτελούν απόψεις της συγγραφέως και δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις θέσεις οποιουδήποτε δημόσιου ή ιδιωτικού φορέα.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας αποτελούν οι συμβάσεις παραχώρησης για τους ελληνικούς αυτοκινητοδρόμους, οι οποίες υπογράφηκαν το 2007, πώς αυτές εξελίχθηκαν και τροποποιήθηκαν με βάση τα νέα οικονομικά δεδομένα της χώρας το 2013 καθώς και πώς οι μεταβολές αυτές επιδρούν στα συμβαλλόμενα μέρη. Για το σκοπό αυτό, διεξήχθη έρευνα και τέθηκαν ερωτήματα στα στελέχη διαφόρων κατασκευαστικών εταιριών και στα στελέχη της Γενικής Γραμματείας Συγχρηματοδοτούμενων Δημόσιων Έργων, ενώ παράλληλα καταγράφηκαν βασικά στοιχεία των συμβάσεων από διαδικτυακές και βιβλιογραφικές πηγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ελληνικής Βουλής.

Τον Μάιο του 2006, ο Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ κ. Γιώργος Σουφλιάς στις δηλώσεις του για το σχέδιο «Δρόμοι Ανάπτυξης», τόνιζε την ιδιαίτερη στρατηγική σημασία και αναγκαιότητα κατασκευής των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων για την ανάπτυξη της χώρας. «Δημιουργούμε ένα εκτεταμένο δίκτυο σύγχρονων αυτοκινητόδρομων, ευρωπαϊκών προδιαγραφών. Πρόκειται για ένα τεράστιο επενδυτικό και αναπτυξιακό σχέδιο, πρωτόγνωρο για την Ελλάδα που στην κυριολεξία θα αλλάξει τον χάρτη της χώρας και τις παραμέτρους ανάπτυξης της. Μικρότερες αποστάσεις, περισσότερη ταχύτητα, πολύ μεγαλύτερη ασφάλεια, σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης.», είχε αναφέρει στη συνέντευξη τύπου.

Πράγματι, τα συγκεκριμένα έργα έχουν τεράστια αξία καθώς ολοκληρώνουν το κεντρικό οδικό άξονα της χώρας με έναν αυτοκινητόδρομο υψηλών προδιαγραφών. Επιπλέον, καθιστούν ασφαλέστερα κάποια από τα πιο δύσκολα σημεία της χώρας, στα οποία τα προηγούμενα χρόνια έχουν συμβεί τα περισσότερα και κυρίως θανατηφόρα ατυχήματα. Παράλληλα, με τα έργα αυτά δίδεται η δυνατότητα ισόρροπης ανάπτυξης σε όλες τις περιοχές της χώρας και δημιουργούνται οι αναγκαίες και απαραίτητες συνθήκες για την καθιέρωση της χώρας μας ως σύγχρονης εμπορικής πύλης μεταξύ Ευρώπης και Ασίας.

Την περίοδο που δημοπρατήθηκαν τα έργα και υπεγράφησαν οι συμβάσεις η οικονομική κατάσταση της χώρας ήταν φαινομενικά σταθερή και ευνοϊκή. Ωστόσο, λίγο καιρό μετά την

έναρξη της Περιόδου Παραχώρησης τόσο οι συνέπειες της διεθνούς χρηματοοικονομικής κρίσης όσο και των εσωτερικών δημοσιονομικών προβλημάτων άρχισαν να γίνονται εμφανείς. Αποτέλεσμα των νέων αυτών συνθηκών ήταν η κατασκευή των έργων να ανασταλεί επ' αόριστόν, με άμεσες και αρνητικές συνέπειες κυρίως για τον ελληνικό πληθυσμό και για το κράτος.

Μετά από διαπραγματεύσεις δύο χρόνων, από το 2010 έως το 2012, μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών, αποφασίστηκε η εφαρμογή σημαντικών τροποποιήσεων των αρχικών συμβάσεων, με σκοπό να καταστούν τα έργα βιώσιμα και να επανεκκινηθεί η κατασκευή τους. Κρίθηκε δε η επανεκκίνηση τους απαραίτητη από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη, καθώς τα μειονεκτήματα της ολοκληρωτικής διακοπής τους υπερέχουν κατά πολύ σε αριθμό από τα οφέλη της δημιουργίας τους.

Γεννάται, λοιπόν, το εύλογο ερώτημα, γιατί οι συμβάσεις παραχώρησης που υπεγράφησαν το 2006 δεν ήταν δυνατό να προβλέψουν σε ένα βαθμό μια τέτοια οικονομική αλλαγή; Και όταν αυτό συνέβη, ποιες κινήσεις έγιναν για την προστασία του Δημόσιου συμφέροντος; Τελικά, πώς οι αλλαγές των νέων συμβάσεων επηρεάζουν τόσο τον Παραχωρησιούχο όσο και το Δημόσιο;

Τα παραπάνω ερωτήματα αφορούν μεγάλα έργα παραχώρησης, που, αναμφισβήτητα, επηρεάζονται από πολύπλοκες τεχνικές, οικονομικές, νομικές και κοινωνικές παραμέτρους. Η παρούσα διπλωματική, εστιάζοντας στα έργα παραχώρησης δεύτερης γενιάς και συγκεκριμένα στον Αυτοκινητόδρομο Αιγαίου που περιλαμβάνει το τμήμα Μαλιακός - Κλειδί της ΠΑΘΕ (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Έβρος), καλείται ύστερα από ενδελεχή έρευνα να απαντήσει σε αυτά και ίσως, να θέσει και νέα.

Στο πρώτο κεφάλαιο, ορίζεται η έννοια μιας σύμβασης παραχώρησης και οι βασικές διαφορές της με τα Δημόσια Έργα αλλά και τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα

(Σ.Δ.Ι.Τ.). Επίσης, εξετάζεται η εμφάνιση και η ιστορική εξέλιξη των συμβάσεων στον Ευρωπαϊκό αλλά και στον Ελληνικό χώρο.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, αναλύεται λεπτομερώς ο νόμος υπ' αριθμόν 3605 του 2007 με τίτλο «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του τμήματος Μαλιακός – Κλειδί του Αυτοκινητοδρόμου Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι (ΠΑΘΕ) και ρύθμιση συναφών θεμάτων». Με βάση τον συγκεκριμένο νόμο θα γίνει η συγκριτική ανάλυση των συμβάσεων παραχώρησης για τους αυτοκινητοδρόμους που υπεγράφησαν το 2006 και οι τροποποιήσεις που επιβλήθηκαν το 2013. Επιπλέον, περιγράφονται χρονολογικά τα γεγονότα που οδήγησαν στην αναστολή των έργων και οι συνέπειες αυτών, ενώ εξετάζεται η αναγκαιότητα τροποποίησης των αρχικών συμβάσεων.

Στο τρίτο κεφάλαιο, διερευνάται το Παράρτημα Α' του νόμου υπ' αριθμόν 4219 του 2013 με τίτλο «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων», το οποίο αφορά στην τροποποίηση του νόμου υπ' αριθμόν 3605/2007 κι έχει τίτλο «Κύρωση Συμφωνίας Τροποποίησης της Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του τμήματος Μαλιακός – Κλειδί του Αυτοκινητοδρόμου Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι (ΠΑΘΕ)». Απαριθμούνται οι αλλαγές και οι προσθήκες σε σχέση με τις συμβάσεις του 2007 και εξετάζεται η εφαρμογή και τα αποτελέσματα αυτής στις σημερινές συνθήκες.

Στο τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο, επιχειρείται η καταγραφή του τελικού συμπεράσματος μετά την συγκριτική ανάλυση των δύο νόμων καθώς και ο κριτικός σχολιασμός αυτών. Τέλος, προτείνονται νέες αλλαγές και τίθενται προτάσεις που θα μπορούσαν να ευνοήσουν τη δημιουργία μελλοντικών συμβάσεων και έργων παραχώρησης.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ**

### **1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ**

Οι συμβάσεις παραχώρησης διακρίνονται σε δύο είδη:

1. Συμβάσεις παραχώρησης δημόσιων έργων
2. Συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών

Η συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας δεν ορίζει τις συμβάσεις παραχώρησης. Μόνο η οδηγία 93/37/ΕΟΚ για τη σύναψη συμβάσεων δημοσίων έργων προβλέπει ένα ειδικό καθεστώς για τις συμβάσεις παραχώρησης έργων.<sup>1</sup> Ωστόσο, οι συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών, οι οποίες αναπτύχθηκαν στην πράξη σε πολλά κράτη μέλη, υπόκεινται στους κανόνες και τις αρχές της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

#### **1.1.1. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ**

Η οδηγία 93/37/ΕΟΚ διακρίνει τη σύμβαση παραχώρησης έργων από μια δημόσια σύμβαση με βάση την παραχώρηση στον ανάδοχο του δικαιώματος εκμετάλλευσης ενός έργου ως αντάλλαγμα για την κατασκευή του. Είναι καθοριστική η ύπαρξη του κινδύνου εκμετάλλευσης, συνδεδεμένου με την επένδυση. Το εν λόγω δικαίωμα εκμετάλλευσης μπορεί επίσης να συνοδεύεται από την καταβολή αμοιβής.

Το δικαίωμα εκμετάλλευσης συνεπάγεται επίσης τη μεταβίβαση της ευθύνης εκμετάλλευσης από την παραχωρούσα αρχή στον ανάδοχο. Η ευθύνη αυτή καλύπτει τόσο τις τεχνικές και χρηματοοικονομικές πτυχές όσο και τις πτυχές διαχείρισης του έργου. Έτσι, ο ανάδοχος οφείλει να προβεί στις αναγκαίες επενδύσεις ώστε το έργο του να μπορεί να τεθεί στη

---

<sup>1</sup> Οδηγία 93/37/ΕΟΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 14ης Ιουνίου 1993 περί συντονισμού των διαδικασιών για τη σύναψη συμβάσεων δημοσίων έργων.

διάθεση των χρηστών υπό καλές συνθήκες. Επωμίζεται το βάρος της απόσβεσης και αναλαμβάνει τους κινδύνους που συνδέονται με την κατασκευή, τη διαχείριση και τη χρήση του εξοπλισμού.

Το δικαίωμα εκμετάλλευσης επιτρέπει στον ανάδοχο να εισπράττει, για ένα δεδομένο χρονικό διάστημα, τέλη από τους χρήστες του έργου ή/και άλλες μορφές αμοιβής προερχόμενες από την εκμετάλλευση, οι οποίες μπορεί να έχουν, π.χ., τη μορφή διοδίων, τελών ή «σκιωδών διοδίων» (shadow toll). Το γεγονός ότι τα δικαιώματα εκμετάλλευσης μπορούν να συνοδεύονται από την καταβολή αμοιβής δεν αλλάζει τίποτα εάν η αμοιβή αυτή δεν καλύπτει παρά μόνον ένα μέρος του κόστους του έργου. Πράγματι, συμβαίνει κατά καιρούς ένα κράτος να επωμίζεται εν μέρει το κόστος εκμετάλλευσης που ενέχει η σύμβαση παραχώρησης, έτσι ώστε να μειώνεται η τιμή που πρέπει να καταβάλλουν οι χρήστες του έργου. Αυτή η μερική αμοιβή μπορεί να συνίσταται σε ένα κατ' αποκοπή ποσό ή σε ένα ποσό ανάλογο με τη χρήση του έργου. Όμως δεν μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την εξάλειψη του κινδύνου εκμετάλλευσης, ο οποίος επιβαρύνει τον ανάδοχο· στην αντίθετη περίπτωση, η σύμβασή του ανακαθορίζεται ως δημόσια σύμβαση.

#### 1.1.2. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Η οδηγία 92/50/ΕΟΚ για τις δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών δεν ορίζει τις συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών. Η νέα οδηγία 2004/18/ΕΚ ορίζει τις συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών ως συμβάσεις που παρουσιάζουν τα ίδια χαρακτηριστικά με τις δημόσιες συμβάσεις, εκτός από το γεγονός ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης της υπηρεσίας είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής.<sup>2</sup> Όμως οι εν λόγω συμβάσεις δεν υπόκεινται σε καμία λεπτομερή διάταξη της οδηγίας.

---

<sup>2</sup> Οδηγία 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών

Εν τούτοις, οι συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών υπόκεινται στους κανόνες και τις αρχές που απορρέουν από τη συνθήκη ΕΚ. Έτσι, υπάρχει σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών όταν ο ανάδοχος έχει αναλάβει τους κινδύνους που συνδέονται με τη διαμόρφωση και την εκμετάλλευση της εν λόγω υπηρεσίας. Ο εν λόγω φορέας αμείβεται από τον χρήστη, εισπράττοντας ιδίως κάποιας μορφής τέλη. Όπως συμβαίνει και με τις συμβάσεις παραχώρησης έργων, οι συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών χαρακτηρίζονται από μεταβίβαση της ευθύνης εκμετάλλευσης.

Πώς μπορεί να οριστεί το καθεστώς που ισχύει όταν υφίστανται μικτές συμβάσεις που συνεπάγονται την εκτέλεση έργων και την παροχή μιας ή περισσότερων υπηρεσιών; Πρόκειται στην πράξη για τη συχνότερη περίπτωση, εφόσον ο ανάδοχος της σύμβασης παραχώρησης έργων παρέχει συχνά μια υπηρεσία στον χρήστη βάσει του έργου που εκτέλεσε. Αν το κύριο αντικείμενο της σύμβασης αφορά την κατασκευή ενός έργου για το λογαριασμό της παραχωρούσας αρχής, τότε πρόκειται για σύμβαση παραχώρησης έργων. Αυτό ισχύει π.χ. στην περίπτωση αυτοκινητοδρόμου ή γέφυρας με διόδους. Εάν η σύμβαση περιλαμβάνει περισσότερα του ενός ξεχωριστά αντικείμενα, είναι σκόπιμο να εφαρμοστούν για το καθένα οι κανόνες που του αρμόζουν. Παραδείγματος χάριν, οι υπηρεσίες εστιατορίου σε έναν αυτοκινητόδρομο μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο μιας σύμβασης παραχώρησης υπηρεσίας, διαφορετικής από τη σύμβαση για την παραχώρηση της κατασκευής ή της διαχείρισης του αυτοκινητοδρόμου.

Η παρούσα εργασία ασχολείται με την παραχώρηση δημόσιων έργων και επικεντρώνεται στην ανάλυση και τον σχολιασμό της πρώτης μορφής συμβάσεων.



### 1.1.3. ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Η συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας απαγορεύει κάθε διάκριση λόγω ιθαγένειας και καθορίζει τους κανόνες που διέπουν την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, την ελευθερία της εγκατάστασης και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών. Οι συμβάσεις παραχώρησης έργων ή υπηρεσιών υπόκεινται ιδιαίτερα στα άρθρα 28 έως 30 και 43 έως 55, τα οποία βασίζονται στις ακόλουθες αρχές:

- **Η αρχή της ίσης μεταχείρισης.**

Η αρχή αυτή σημαίνει κυρίως ότι οι κανόνες του παιχνιδιού πρέπει να είναι γνωστοί σε όλους τους υποψήφιους αναδόχους και να εφαρμόζονται σε όλους με τον ίδιο τρόπο. Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο διευκρίνισε ότι όλες οι προσφορές πρέπει να συμμορφώνονται προς τις προδιαγραφές της συγγραφής υποχρεώσεων, ώστε να είναι δυνατή η αντικειμενική σύγκρισή τους. Ακόμα, το Δικαστήριο εκτιμά ότι, εάν μια αναθέτουσα αρχή λάβει υπόψη τροποποίηση μιας μόνον προσφοράς μετά την αποσφράγιση των προσφορών, ο συγκεκριμένος υποψήφιος έχει ευνοηθεί. Οι διατάξεις βάσει των οποίων οι δημόσιες συμβάσεις ανατίθενται σε επιχειρήσεις στις οποίες το κράτος ή ο δημόσιος τομέας κατέχουν μεγάλο ή αποκλειστικό μερίδιο είναι αντίθετες με την ίση μεταχείριση.

- **Η αρχή της διαφάνειας.**

Η αρχή της διαφάνειας μπορεί να εξασφαλιστεί με κάθε κατάλληλο μέσο, συμπεριλαμβανομένης της δημοσιοποίησης των εγγράφων (δημοσίευση προκήρυξης, τεχνικών προδιαγραφών), κατά την οποία παρατίθενται οι πληροφορίες που είναι αναγκαίες ώστε οι δυνητικοί ανάδοχοι να αποφασίσουν εάν ενδιαφέρονται να υποβάλουν υποψηφιότητα. Σχεδόν το σύνολο των κρατών μελών, οι κανόνες ή οι διοικητικές πρακτικές προβλέπουν ότι η αναθέτουσα αρχή δημοσιεύει την πρόθεσή της για την αυτή να ξεκινήσει διαγωνισμό για την ανάθεση μιας σύμβασης. Αυτό ονομάζεται προκαταρκτική προκήρυξη κι έπειτα γίνεται η προκήρυξη του διαγωνισμού .

- **Η αρχή της αναλογικότητας.**

Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, κάθε επιλεγόμενο μέτρο πρέπει να είναι συγχρόνως αναγκαίο και κατάλληλο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου. Όσον αφορά τις συμβάσεις παραχώρησης, ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να απαιτήσει δυσανάλογες και υπερβολικές τεχνικές, επαγγελματικές ή χρηματοοικονομικές ικανότητες κατά την επιλογή των υποψηφίων. Επίσης, η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης δεν πρέπει να περιορίζει τον ελεύθερο ανταγωνισμό πέραν των όσων είναι αναγκαία για να εξασφαλιστεί η απόσβεση των επενδύσεων και η εύλογη αμοιβή των επενδυμένων κεφαλαίων, ενώ παράλληλα διατηρείται για τον ανάδοχο ο κίνδυνος που είναι συνυφασμένος με την εκμετάλλευση.

- **Η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης.**

Σύμφωνα με την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης, ένα κράτος μέλος οφείλει να δέχεται τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που παρέχουν οι οικονομικοί παράγοντες ενός άλλου κράτους μέλους. Ακόμα, πρέπει να αποδέχεται τις τεχνικές προδιαγραφές, τους ελέγχους, τους τίτλους, τα πιστοποιητικά και τα προσόντα που απαιτούνται σε ένα άλλο κράτος μέλος, από τη στιγμή που είναι αναγνωρισμένη η ισοδυναμία των εν λόγω στοιχείων.

## **1.2. ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΕΡΓΩΝ**

Οι υπόλοιποι τρόποι ανάθεσης δημόσιων έργων που αναλύονται εδώ συγκριτικά με τις συμβάσεις παραχώρησης είναι:

1. Οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα
2. Οι Συμβάσεις Δημόσιων Έργων

### 1.2.1. ΟΙ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (Σ.Δ.Ι.Τ.)

Οι συμβάσεις παραχώρησης αποτελούν στην ουσία ένα είδος των Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα. Συγκεκριμένα, ο όρος ΣΔΙΤ χαρακτηρίζει μια μορφή συνεργασίας των δημοσίων αρχών με τον κόσμο των επιχειρήσεων και αποσκοπούν στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της ανακαίνισης, της διαχείρισης ή της συντήρησης μιας υποδομής ή στην παροχή μιας υπηρεσίας. Ο δημόσιος και ο ιδιωτικός τομέας συνεργάζονται στους τομείς των μεταφορών, της δημόσιας υγείας, της παιδείας και της ασφάλειας, της διαχείρισης των αποβλήτων, της διανομής νερού ή ενέργειας. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, συμβάλλουν στην υλοποίηση της ευρωπαϊκής πρωτοβουλίας για την ανάπτυξη και των διευρωπαϊκών δικτύων (ΔΕΔ). Στην Ελλάδα έχει ψηφιστεί ο νόμος υπ' αριθμόν 3389 του 2005, ο οποίος καθορίζει την έννοια, τον τρόπο σύνταξης και τους κανονισμούς των Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα.<sup>3</sup>

Με βάση τη σύμβαση που συνάπτεται, ο Ιδιωτικός Φορέας αναλαμβάνει, να χρηματοδοτήσει το έργο (project), να το μελετήσει, να το κατασκευάσει και να το λειτουργήσει για τη χρονική περίοδο που έχει συμφωνηθεί στη σχετική σύμβαση. Μετά το πέρας της σύμβασης τη λειτουργία του έργου αναλαμβάνει η δημόσια αρχή για λογαριασμό της οποίας έχει συναφθεί η σύμβαση. Η Αναθέτουσα Αρχή του δημόσιου φορέα, καθορίζει το πλαίσιο και τις απαιτήσεις της διαγωνιστικής διαδικασίας (έγγραφα διαγωνισμού) και ο Ιδιωτικός Φορέας αναλαμβάνει τους κινδύνους κατασκευής και λειτουργίας του έργου και αμείβεται κατά τη διάρκεια της φάσης λειτουργίας του έργου, με αντάλλαγμα (χρηματικό ή άλλο) που λαμβάνει είτε από την Αναθέτουσα Αρχή ή από τη δημόσια αρχή για λογαριασμό της οποίας δημοπρατείται το έργο, είτε απευθείας από τους χρήστες, είτε, σε ορισμένες περιπτώσεις, και από τους δύο (δημόσιο & χρήστες). Στην περίπτωση που το αντάλλαγμα εισπράττεται από τους χρήστες τον κίνδυνο εκμετάλλευσης αναλαμβάνει ο Ιδιωτικός Φορέας.

---

<sup>3</sup> Νόμος υπ' αριθμόν 3389/2005 (ΦΕΚ 232/Α/22.9.2005) Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα

Οι ΣΔΙΤ χαρακτηρίζονται από:

- τη διάρκεια της σχέσης μεταξύ των εταίρων·
- τον τρόπο χρηματοδότησης του σχεδίου·
- το ρόλο των εταίρων στον καθορισμό, τη μελέτη, την υλοποίηση, την εφαρμογή και τη χρηματοδότηση·
- την κατανομή των κινδύνων.

Το Πράσινο βιβλίο που εκδόθηκε το 2004 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή διακρίνει δύο τύπους ΣΔΙΤ<sup>4</sup>:

- **οι ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου.**

Στην περίπτωση αυτή, η σύμπραξη δημοσίου και ιδιώτη βασίζεται αποκλειστικά σε συμβατικούς δεσμούς με δύο διακρίσεις:

1. Τις συμβάσεις παραχώρησης, που χαρακτηρίζονται από την άμεση σχέση που υπάρχει μεταξύ του εταίρου του ιδιωτικού τομέα και του τελικού χρήστη, υπό τον έλεγχο του δημόσιου τομέα, με αμοιβή σε τέλη που επιβάλλονται στους χρήστες και
2. Τις συμβάσεις «PFI (Public Finance Initiative)», όπου ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα καλείται να υλοποιήσει και να διαχειριστεί μια υποδομή για τη δημόσια διοίκηση (πχ ένα σχολείο, ένα νοσοκομείο κλπ.) με αμοιβή της μορφής των τακτικών πληρωμών από το δημόσιο (αμοιβή διαθεσιμότητας).

- **οι ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου.**

Αυτές οι ΣΔΙΤ συνεπάγονται συνεργασία στο πλαίσιο ενός άλλου φορέα και μπορεί να οδηγήσουν στη δημιουργία φορέα *ad hoc*, ο οποίος ελέγχεται από κοινού από τον δημόσιο τομέα και τον ιδιωτικό τομέα, ή στην απόκτηση του ελέγχου ενός δημόσιου φορέα από έναν ιδιωτικό φορέα.

---

<sup>4</sup>Πράσινο Βιβλίο σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης (COM(2004) 327 τελικό, Βρυξέλλες, 30-04-2004),

Συνεπώς, η διαδικασία της παραχώρησης δε διαφέρει και πολύ από την ανωτέρω. Η μόνη και βασική τους διαφορά είναι ότι ο ιδιωτικός τομέας απολαμβάνει την αμοιβή του από την κατασκευή και τη διαχείριση του έργου από τον τελικό χρήστη, που συνήθως είναι κάποιος ιδιώτης και όχι άμεσα το ίδιο το Δημόσιο. Αυτή η μορφή ΣΔΙΤ εφαρμόζεται όταν υπάρχει επαρκής ζήτηση για το έργο ή τις υπηρεσίες, με αποτέλεσμα τα έσοδα από την εκμετάλλευση του παγίου να διασφαλίζουν τη βιωσιμότητά του, χωρίς να υπάρχουν αντιδράσεις από την κοινή γνώμη για την εκμετάλλευση αυτή. Η διάρκεια της παραχώρησης είναι συνήθως γύρω στα 25-30 χρόνια και ανατίθεται μέσα από ανταγωνιστικό διαγωνισμό μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών. Η ιδιοκτησία του έργου παραμένει στο Δημόσιο Τομέα, ενώ ευθύνη του ιδιώτη επενδυτή είναι να εξασφαλίσει ότι οι υποδομές χρησιμοποιούνται κατάλληλα και συντηρούνται κατά τη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης και επιστρέφονται στο Δημόσιο στην κατάσταση που ορίζει η σύμβαση με το τέλος της παραχώρησης.

### 1.2.2. ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Δημόσια έργα στην Ελλάδα σύμφωνα με το άρθρο 1 του νόμου υπ' αριθμόν 3669/2008 είναι: «.. τα έργα υποδομής της χώρας που καλύπτουν βασικές ανάγκες του κοινωνικού συνόλου, συμβάλλουν στην ανάπτυξη των παραγωγικών δυνατοτήτων, στην αύξηση του εθνικού προϊόντος, στην ασφάλεια της χώρας και γενικά αποσκοπούν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής του λαού, ενώ από τεχνική άποψη δημόσια έργα είναι όλα τα έργα που εκτελούν φορείς του δημόσιου τομέα και συνδέονται με οποιοδήποτε τρόπο με το έδαφος, το υπέδαφος ή τον υποθαλάσσιο χώρο, όπως και τα πλωτά τμήματα των τεχνικών έργων. Ως έργο νοείται κάθε νέα κατασκευή ή επέκταση 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.»<sup>5</sup>

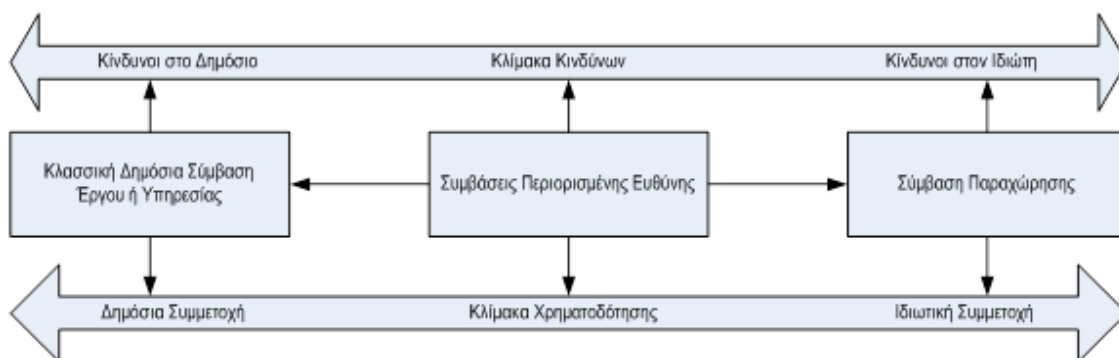
---

<sup>5</sup> Νόμος υπ' αριθμόν 3669/2008 (ΦΕΚ 116/Α'/18.6.2008) «Κύρωση της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων».

Με βάση τον παραπάνω ορισμό, η βασική διαφορά των συμβάσεων παραχώρησης με τις συμβάσεις δημόσιων έργων έγκειται στο γεγονός ότι στις συμβάσεις παραχώρησης το κόστος κατασκευής αναλαμβάνεται τόσο από το Δημόσιο όσο και από την κατασκευαστική εταιρία, της οποίας το εργολαβικό αντάλλαγμα του εργολήπτη συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης, είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής. Αντίθετα στις συμβάσεις δημόσιων έργων, τα έξοδα αναλαμβάνει αποκλειστικά το δημόσιο. Πιο απλά, στην περίπτωση δημόσιας σύμβασης, μια εταιρεία λαμβάνει καθορισμένο εργολαβικό αντάλλαγμα για την υλοποίηση ενός έργου ή την παροχή μιας υπηρεσίας, ενώ στην περίπτωση παραχώρησης, η αμοιβή της εταιρείας συνίσταται κυρίως στην παραχώρηση της διαχείρισης και της εκμετάλλευσης του έργου ή της υπηρεσίας σε αυτή, συνεπώς, η εταιρεία εκτίθεται σε κίνδυνο απομείωσης της επένδυσής της.

Η διάκριση μεταξύ των παραπάνω Συμπράξεων καθορίζεται από τη μορφή και τα όρια της εκχώρησης και του ιδιοκτησιακού καθεστώτος, από την κατανομή των κινδύνων στα εμπλεκόμενα μέρη και από τη διάρθρωση της χρηματοδότησης μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών (Δημόσιο – χρηματοδότες/τράπεζες – ανάδοχοι/μέτοχοι).

Η κατανομή αυτή φαίνεται ενδεικτικά στο σχήμα που ακολουθεί:



Σχήμα 1.1.: Κατανομή Συμβάσεων (Πηγή: Ιστοσελίδα [www.publicprocurementguides.treasury.gov.cy](http://www.publicprocurementguides.treasury.gov.cy))

### **1.3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ**

#### **1.3.1. ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Η μέθοδος της παραχώρησης εμφανίζεται σε αρκετά πρώιμο στάδιο κατά την κλασική περίοδο της ελληνικής αρχαιότητας. Συγκεκριμένα, το πρώτο έργο που πραγματοποιήθηκε με παραχώρηση δημοσίου έργου και αυτοχρηματοδότησης ήταν η αποξήρανση της λίμνης «εν Πτεχαίς» στην Ερέτρια του 4<sup>ου</sup> αιώνα π.Χ. Με παρόμοιο τρόπο γινόταν τον 5<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ. και η εκμίσθωση φόρων και τελών σε ιδιώτες, καθώς και η παραχώρηση σε ιδιώτες της εκμετάλλευσης των κρατικών μεταλλείων, με αποτέλεσμα να εμφανιστούν οι πρώτες επίσημες συμβάσεις παραχώρησης ως προϊόν του αττικού δικαίου.

Αργότερα, κατά τη Ρωμαϊκή κυριαρχία και την κατάκτηση νέων χωρών έγινε επιτακτική η ανάγκη οργανωμένης συλλογής φόρων και υιοθετήθηκε το σύστημα εκμίσθωσης κρατικών προσόδων και φορών με τη μέθοδο της δημοπρασίας. Στα χρόνια του Βυζαντίου, ενώ αρχικά το φορολογικό σύστημα ελεγχόταν αποκλειστικά από την κεντρική διοίκηση του κράτους, γύρω στο 1071 μ.Χ. θεσπίζεται ο θεσμός της πρόνοιας, κατά τον οποίο παραχωρούνται σε ιδιώτες μέρος των εσόδων του κράτους και φόροι κρατικών γαιών με αντάλλαγμα στρατιωτικές υπηρεσίες προς όφελος του κράτους. Παρεμφερές ήταν και το φορολογικό σύστημα κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας και της Ελληνικής Επανάστασης του 1821, όταν ανατίθενται στους πρόκριτους, δηλαδή τους αρχηγούς των στρατιωτικών σωμάτων και τους πλούσιους εμπόρους, η εκμίσθωση των φόρων.

Στη σύγχρονη Ελλάδα, η πρώτη σύμβαση σύμβασης παραχώρησης απαντάται το 1865 και κυρώνεται το 1867 και αφορά στην αποξήρανση της λίμνης Κωπαΐδας. Παρά την οικονομική ύφεση που επικρατούσε την περίοδο αυτή του δεύτερου μισού του 19<sup>ου</sup> αιώνα μ.Χ., πραγματοποιήθηκαν και άλλα έργα με τη μέθοδο της παραχώρησης, όπως η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου και η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου. Τα δύο αυτά έργα αποτελούν τις σπουδαιότερες περιπτώσεις έργων παραχώρησης στην ιστορία της σύγχρονης Ελλάδας. Πρέπει, ωστόσο να σημειωθεί πως στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η έντονη τάση εθνικοποίησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων οδήγησε στην εξαγορά συγκεκριμένων σιδηροδρομικών δικτύων από την Ελληνική Κυβέρνηση και στη δημιουργία των

Σιδηροδρόμων του Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ), που μετατράπηκαν αργότερα σε δημόσια επιχείρηση με τη μορφή ανώνυμης εταιρίας και υπό την επωνυμία Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ).

Μετά το τέλος του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου, η χρήση της παραχώρησης περιορίστηκε αισθητά, λόγω της άσχημης οικονομικής κατάστασης της χώρας και υπήρξε η περίοδος κατά την οποία ιδρύθηκαν οι πρώτες δημόσιες υπηρεσίες, δηλαδή ο Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος (Ο.Τ.Ε.) και η Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού (Δ.Ε.Η).<sup>67</sup>

Τελικά, η μεγαλύτερη ζήτηση για το σύστημα της παραχώρησης, παρατηρήθηκε την τελευταία δεκαετία, αφού η επίτευξη των οικονομικών κριτηρίων της Οικονομικής Νομισματικής Ένωσης (Ο.Ν.Ε.) για την είσοδο της Ελλάδας στην Ευρωζώνη, απαιτούσε μείωση των δαπανών του δημοσίου και κατέστη αναγκαία η χρηματοδότηση έργων από ιδιώτες.

Με βάση αυτές τις συνθήκες, δημιουργήθηκαν τα έργα παραχώρησης πρώτης γενιάς, τα οποία περιλαμβάνουν την Αττική Οδό, το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος και τη ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου. Σήμερα βρίσκονται σε εξέλιξη τα έργα δεύτερης γενιάς, που αποτελούνται από την Ολυμπία Οδό, την Ιόνια Οδό, την Κεντρική Οδό (Ε65), τον Αυτοκινητόδρομο Αιγαίου και τον Αυτοκινητόδρομο Μορέα. Τέλος, έχουν δρομολογηθεί τα έργα τρίτης γενιάς, δηλαδή οι επεκτάσεις της Αττικής Οδού και ο αερολιμένας Καστελλίου στην Κρήτη.

### 1.3.2. ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Στον Ευρωπαϊκό χώρο, η μέθοδος της παραχώρησης εμφανίστηκε κατά πολύ αργότερα σε σχέση με την Ελλάδα, αφού πριν και κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα οι παραγωγικές

---

<sup>6</sup> Νόμος υπ' αριθμόν. 1049/1949 «Περί οργανώσεως των Τηλεπικοινωνιών της Ελλάδος» (ΦΕΚ Α' 195/1949)

<sup>7</sup> Νόμος υπ' αριθμόν 1468/1950 «Περί ιδρύσεως δημοσίας επιχειρήσεως ηλεκτρισμού» και τον α.ν. 1672/1951 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως των διατάξεων του ν. 1468/1950 περί ΔΕΗ»



δραστηριότητες κινούνταν αποκλειστικά υπό τα νήματα του Κράτους. Από τον 11<sup>ο</sup> αιώνα μ.Χ. και μετά, όμως, ξεκινά η προσφυγή του κράτους στους ιδιώτες για χρηματοδότηση διαφόρων δραστηριοτήτων, όπως η κατασκευή και η εκμετάλλευση συγκοινωνιακών δικτύων, έναντι της είσπραξης των διοδίων.

Η εν λόγω μέθοδος, ωστόσο, δε γνώρισε ιδιαίτερη άνθιση παρά μόνο κατά τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα μ.Χ., όταν η διαχείριση των πόρων και η δημιουργία βασικών υποδομών από ιδιώτες γίνεται ευρέως διαδεδομένη. Τότε, τέθηκε για πρώτη φορά και το ζήτημα του επιχειρηματικού κινδύνου. Αρχικά, αποτελούσε αποκλειστική ευθύνη του αναδόχου, ο οποίος, όμως, προσπαθούσε με κάθε τρόπο να το μεταβιβάσει στο Δημόσιο, μη θέλοντας να επωμιστεί οποιαδήποτε οικονομική ζημία. Μάλιστα, σύμφωνα με τη θεωρία του απρόβλεπτου, που αναπτύχθηκε στη Γαλλία το 1916, σε περίπτωση απρόβλεπτου γεγονότος που ο ανάδοχος δεν μπορεί να διαχειριστεί και ανακόπτεται η λειτουργία της σύμβασης, η παραχωρησιούχα αρχή ήταν υποχρεωμένη να αποζημιώνει τον ανάδοχο, ούτως ώστε να καταστεί εφικτή η συνέχιση του δημόσιου έργου.

Την περίοδο του τερματισμού του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου, η οικονομική αστάθεια των ευρωπαϊκών χωρών οδήγησε σε έντονες και μαζικές κρατικοποιήσεις των επιχειρήσεων. Συγκεκριμένα, στην Αγγλία, πέρασαν στα χέρια του κράτους οι αεροπορικές και σιδηροδρομικές μεταφορές, αλλά και οι υπηρεσίες παροχής ηλεκτρικής ενέργειας. Στη Γαλλία, ιδρύθηκαν αυτοτελή δημόσια ιδρύματα στη θέση των ιδιωτικών επιχειρήσεων, ενώ στην Ιταλία η ηλεκτροδότηση ανελήφθη, επίσης, από εθνικοποιημένη πλέον υπηρεσία.

Η σημαντική επάνοδος των συμβάσεων παραχώρησης επήλθε στην Ευρώπη στα τέλη της δεκαετίας του 1970, όταν άρχισε να περιορίζεται η επιρροή του κράτους και να επικρατεί ο νεοφιλελευθερισμός στις οικονομικές συναλλαγές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, είναι η απόφαση συνεργασίας μεταξύ Αγγλίας και Γαλλίας, η οποία οδήγησε στην κατασκευή του μεγαλύτερου σύγχρονου έργου παραχώρησης, του Eurotunnel ή Channel Tunnel που ενώνει υποθαλάσσια και σιδηροδρομικά τις δύο χώρες.

Σήμερα, η μέθοδος παραχώρησης αποτελεί τον κύριο τρόπο ανάθεσης μεγάλων έργων υποδομής και χρησιμοποιείται ευρέως σε όλα τα Ευρωπαϊκά Κράτη. Παρόλα αυτά, το νομικό πλαίσιο τους παρουσιάζει ελλείψεις και προβλήματα που η Ευρωπαϊκή Κοινότητα προσπαθεί συνεχώς να εξαλείψει με τη θέσπιση νέων κανόνων και αρχών.



**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ο ΝΟΜΟΣ ΥΠ'ΑΡΙΘΜΟΝ 3605/2007 (ΦΕΚ Α' 190 8.8.2007)  
«Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής,  
Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του τμήματος  
Μαλιακός – Κλειδί του Αυτοκινητοδρόμου Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-  
Εύζωνοι (ΠΑΘΕ) και ρύθμιση συναφών θεμάτων»**

**2.1.ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ**

**2.1.1. ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ**

Το εν λόγω έργο παραχώρησης εντάσσεται στον Άξονα Προτεραιότητας Ζ της Δ' Προγραμματικής Περιόδου (2007-2013), και αποτελεί έργο γέφυρα αφού μέρος της δαπάνης είχε ενταχθεί στο Γ' Κοινοτικό Πρόγραμμα Στήριξης. Με το έργο αυτό, βελτιώνεται και αναβαθμίζεται ο υφιστάμενος αυτοκινητόδρομος του ΠΑΘΕ Μαλιακός – Κλειδί. Ο υπάρχων οδικός άξονας Μαλιακός – Κλειδί (Ε01 – ΠΑΘΕ, Ευρωπαϊκή Ονομασία Ε75) είναι το Βόρειο Τμήμα του ΠΑΘΕ, του μεγαλύτερου μήκους κάθετου άξονα της Ελλάδας και αποτελεί βασικό υπεραστικό άξονα του Κύριου Εθνικού Δικτύου της Χώρας. Ο οδικός άξονας ΠΑΘΕ συνδέει την Πάτρα, την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και τα σύνορα (Εύζωνοι), εξασφαλίζοντας άμεση πρόσβαση σε όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα της Ελλάδας με τα βόρεια και βορειοανατολικά σύνορα της χώρας.

Το μήκος του τμήματος Μαλιακός – Κλειδί είναι περίπου 230 χιλιόμετρα και εκτείνεται από τον Μαλιακό Κόλπο (ανατολικά της Στυλίδας κοντά στις Ράχες) όπου συνδέεται με το Νότιο ΠΑΘΕ ( Σκάρφεια – Λαμία – Ράχες) , μέχρι το Κλειδί, όπου συνδέεται με την Εγνατία Οδό. Το οδικό αυτό σύστημα συνδέει τις περιφέρειες της Στερεάς Ελλάδας (Νομός Φθιώτιδας) και Κεντρικής Μακεδονίας (Νομός Πιερίας), ενώ το μεγαλύτερο μέρος εκτείνεται στην περιφέρεια Θεσσαλίας διασχίζοντας τους Νομούς Μαγνησίας και Λαρίσης. Στο βόρειο τμήμα του ο οδικός άξονας Μαλιακός – Κλειδί συνδέεται με την Εγνατία Οδό που αποτελεί τον κύριο

οριζόντιο άξονα της βόρειας Ελλάδας και μαζί με τον ΠΑΘΕ αποτελούν τους κύριους άξονες του πρωτεύοντος οδικού δικτύου της χώρας. Στο νότιο τμήμα του, ο οδικός αυτός άξονας συνδέεται με το τμήμα του ΠΑΘΕ Σκάρφεια – Λαμία – Ράχες και με τον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας (Ε65) που αποτελεί μια εναλλακτική πρόσβαση προς το Δυτικό τμήμα της Εγνατίας Οδού. Από την άποψη των υφιστάμενων κυκλοφοριακών συνθηκών, ιδιαίτερα τα τμήματα των Τεμπών και του Πλαταμώνα μέχρι τη Σκοτίνα, παρουσιάζουν φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά που οδηγούν σε απαράδεκτες κυκλοφοριακές συνθήκες και μεγάλο αριθμό τροχαίων ατυχημάτων.

Στις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου περιλαμβάνονταν η Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του τμήματος Μαλιακός – Κλειδί, συνολικού μήκους 229,4 χιλιομέτρων. Στα νέα τμήματα ανήκει ο νέος αυτοκινητόδρομος Τέμπη (Ευαγγελισμός) – Σκοτίνα, συνολικού μήκους 26 χιλιομέτρων, που στο μεγαλύτερο μέρος του θα αποτελείται από σήραγγες και γέφυρες. Ο νέος αυτοκινητόδρομος Τέμπη (Ευαγγελισμός) - Σκοτίνα περιλαμβάνει:

- 3 σήραγγες 2 χωριστών κλάδων μήκους 11,5 χιλιομέτρων ανά κλάδο και 23 χιλιομέτρων συνολικά, οι οποίες θα κατασκευάζονταν στα Τέμπη και στον Πλαταμώνα.
- 3 μεγάλες γέφυρες, μήκους 700, 500 και 200 μέτρων.
- 2 Ανισόπεδους Κόμβους (Α/Κ), ένα στη Ραψάνη και ένα στον Πλαταμώνα.
- 3 νέους Ανισόπεδους κόμβους (Α/Κ) στο τμήμα Κατερίνη – Κλειδί.



Εικόνα 2.1: Σήραγγα T1 - Νότιο Μέτωπο (Παρουσίαση Έργου στον Τύπο από την εταιρία Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου)



Εικόνα 2.2: Σήραγγα T2 - Βόρειο Μέτωπο (Παρουσίαση Έργου στον Τύπο από την εταιρία Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου)



Εικόνα 2.3: Σήραγγα T3 - Νότιο Μέτωπο (Πηγή: Παρουσίαση Έργου στον Τύπο από την εταιρία Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου)

Επίσης, ο παραχωρησιούχος πέραν της υποχρέωσης κατασκευής των νέων τμημάτων του αυτοκινητόδρομου, είχε αυξημένες συμβατικές υποχρεώσεις αναφορικά με τα υφιστάμενα τμήματα του αυτοκινητόδρομου από Ράχες έως Ευαγγελισμό και από Σκοτίνα έως και το Κλειδί συνολικού μήκους 204,7 χιλιομέτρων , με στόχο να προσφέρει στους οδηγούς εξυπηρέτηση υψηλού επιπέδου σε αναβαθμισμένο αυτοκινητόδρομο καθώς κι ένα ενιαίο επίπεδο λειτουργίας του έργου. Επιπλέον προβλεπόταν η υποχρέωση του Παραχωρησιούχου για ανάπτυξη έξι (6) Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ) και πέντε (5) Κέντρων Εκμετάλλευσης και Συντήρησης.



Εικόνα 2.4: Κατασκευή και Λειτουργία ΣΕΑ (Πηγή: Παρουσίαση Έργου στον Τύπο από την εταιρία Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου)

Ταυτόχρονα με την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης υπεγράφη το σύνολο των δανειακών και εξασφαλιστικών συμβάσεων του Έργου, μεταξύ του Αναδόχου, των μετόχων του Παραχωρησιούχου, του Ανεξάρτητου Μηχανικού και 46 Ομίλων Τραπεζών, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται οι τράπεζες CALYON, DEXIA, ΕΜΠΟΡΙΚΗ, ING και ΠΕΙΡΑΙΩΣ. Τέλος, ορίστηκε Ανεξάρτητος Μηχανικός του Έργου η εταιρία Parsons International Limited.

### 2.1.2. ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

Στις 28 Ιουνίου 2007 συνήφθη και υπογράφηκε η σύμβαση παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του τμήματος Μαλιακός – Κλειδί του Αυτοκινητοδρόμου Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι. Ψηφίστηκε δε από τη Βουλή κι απέκτησε ισχύ νόμου στις 8 Αυγούστου 2007.

Η σύμβαση υπογράφηκε μεταξύ αφ' ενός του Ελληνικού Δημοσίου και αφ' ετέρου

- της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου, Ανώνυμη Εταιρεία Παραχώρησης για τον Αυτοκινητόδρομο Τμήμα ΠΑΘΕ Μαλιακός – Κλειδί» και τον διακριτικό τίτλο «Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου Α.Ε.», που εδρεύει στον Δήμο Λάρισας και αποτελεί τον Παραχωρησιούχο του έργου και
- εκ τρίτου, των αρχικών μετόχων της ανωτέρω εταιρίας, δηλαδή:

**(Α)** της Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης με την επωνυμία HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH που εδρεύει στο Essen Γερμανίας,

**(Β)** της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΑΕΓΕΚ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΑΣΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ», που εδρεύει στο Αμαρούσιο Αττικής,



**(Γ)** της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία ΑΘΗΝΑ Α.Τ.Ε. που εδρεύει στο Χαλάνδρι Αττικής,

**(Δ)** της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ, ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», που εδρεύει στην Αθήνα,

**(Ε)** της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «J & P ΑΒΑΞ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΡΓΟΛΗΠΤΙΚΗ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ – ΕΜΠΟΡΙΚΗ – ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ – ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ» που εδρεύει στον Δήμο Αμαρουσίου και

**(ΣΤ)** της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «VINCI S.A.» που εδρεύει στη Γαλλία.

### 2.1.3. ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Το έργο είχε συνολικό κόστος περιόδου Μελετών - Κατασκευών 1,3 δισεκατομμύρια ευρώ σε τρέχουσες τιμές , δηλαδή 1,05 δισεκατομμύρια ευρώ σε αξία της περιόδου 1/1/2007.

Η κατασκευή του θα διαρκούσε 4,5 χρόνια (54 μήνες) και κατά το χρονοδιάγραμμα του Αναδόχου 48 μήνες.

Η Περίοδος Παραχώρησης άρχιζε την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και θα έληγε την αντίστοιχη ημερομηνία μετά την πάροδο 30 ετών, υπό την επιφύλαξη τυχόν παρατάσεων σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης, ή και νωρίτερα εάν η σύμβαση είχε λήξει ή καταγγελθεί.

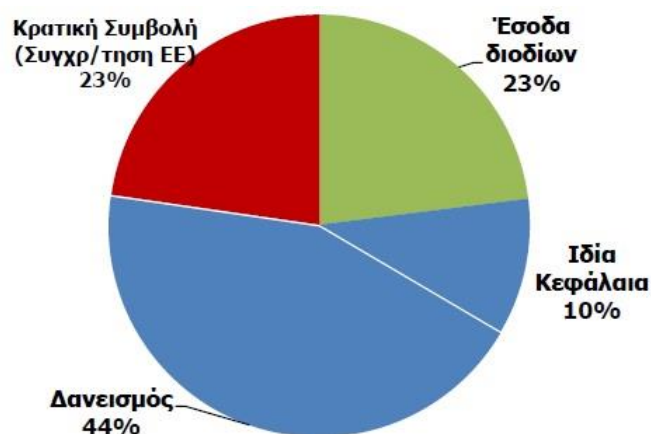
#### 2.1.4. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Το έργο θα λάμβανε χρηματοδότηση όπως ορίζεται από μια σύμβαση παραχώρησης, από το Ελληνικό Δημόσιο και από τον Παραχωρησιούχο με τους αρχικούς μετόχους του. Συγκεκριμένα, τα ποσά που ορίστηκαν ήταν τα εξής:

1. Χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου: 225.000.000 Ευρώ, η οποία προσαυξημένη ανάλογα με την μεταβολή των βασικών επιτοκίων μεταξύ της ημερομηνίας υποβολής και της ημερομηνίας υπογραφής της σύμβασης ανερχόταν στα 278.100.000 Ευρώ
2. Δεσμευτική επένδυση Παραχωρησιούχου: 100.000.000 Ευρώ, η οποία αποτελούνταν από:
  - Μετοχικό Κεφάλαιο Παραχωρησιούχου: 50.000.000 Ευρώ
  - Δευτερογενές χρέος: 50.000.000 Ευρώ

και η οποία προβλεπόταν να ανέλθει στο ποσό των 136.000.000 Ευρώ, ήτοι αυξημένη κατά 36%, προκειμένου να καλυφθεί η αύξηση του κόστους μελετών-κατασκευών λόγω πληθωρισμού αλλά και μεγάλων αυξήσεων σε κρίσιμα στοιχεία κόστους (όπως καύσιμα-άσφαλτος κλπ.) κατά τη διετία που διέρρευσε μεταξύ της υποβολής της Προσφοράς και της υπογραφής της Σύμβασης.

3. Δανειακές συμβάσεις τραπεζών: 572.000.000 Ευρώ



Σχήμα 2.1: Χρηματοδότηση Έργου (Πηγή: Παρουσίαση Έργου στον Τύπο από την εταιρία Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου)

## **2.2. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ**

### **2.2.1. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ**

#### **2.2.1.1. ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟΥ**

Με τη σύμβαση παραχώρησης ανατέθηκε από το Ελληνικό Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο η μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του τμήματος Μαλιακός – Κλειδί του ΠΑΘΕ έναντι του δικαιώματος εκμετάλλευσης του έργου. Συγκεκριμένα, το Δικαίωμα Εκμετάλλευσης του Έργου συνίσταται:

- Στο δικαίωμα επιβολής και είσπραξης Διοδίων Τελών από τους χρήστες.
- Στο δικαίωμα εκμετάλλευσης των υπαρχόντων και υπό κατασκευή Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών.

Τα δικαιώματα αυτά, ωστόσο, αφορούσαν μόνο στο Κύριο Έργο Παραχώρησης, ενώ στα Τοπικά Έργα ο Παραχωρησιούχος είχε μόνο το δικαίωμα μελέτης, κατασκευής και συντήρησης κατά την Περίοδο Εγγύησης, αλλά δεν είχε κανένα άλλο δικαίωμα κατά το υπόλοιπο διάστημα της Σύμβασης Παραχώρησης, ούτε φυσικά και εκμετάλλευσης.

#### **2.2.1.2. ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ**

Τα δικαιώματα του Ελληνικού Δημοσίου που σχετίζονταν με τη λειτουργία και εκμετάλλευσή του έργου θα ξεκινούσαν μετά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης. Έως τότε, ο ρόλος του περιλάμβανε τα παρακάτω:

- Δικαίωμα ελέγχου τήρησης των όρων της παρούσας σύμβασης.
- Δικαίωμα πληρωμής από τον Παραχωρησιούχο, που προκύπτει από την εφαρμογή ποσοστών επί των Καθαρών Εσόδων κατά την Περίοδο Παραχώρησης και μετά το τέλος της Περιόδου Μελετών – Κατασκευών.

## 2.2.2. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

### 2.2.2.1. ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟΥ

Ο Παραχωρησιούχος ανέλαβε να εκτελέσει το έργο σύμφωνα με τους όρους της παρούσας σύμβασης. Ειδικότερα, ανέλαβε αποκλειστικά με δαπάνες του ίδιου και με δικό του κίνδυνο:

- Τη χρηματοδότηση
- Την εκπόνηση όλων των αναγκαίων μελετών
- Την εκτέλεση των κατασκευών του Κ.Ε.Π.
- Την εκτέλεση των κατασκευών των Τ.Ε.

Περαιτέρω δε, καθ' όλη τη διάρκεια παραχώρησης, ανέλαβε:

- Τη λειτουργία του Κ.Ε.Π.
- Την πληρωμή των καθοριζόμενων με την κυρούμενη σύμβαση (άρθρο 26) ποσών προς το Δημόσιο
- Τη συντήρηση
- Την πληρωμή του Ανεξάρτητου Μηχανικού
- Την παράδοση του ΚΕΠ μετά τη λήξη της περιόδου παραχώρησης και
- Την τήρηση των προβλεπόμενων ασφαλιστικών συμβάσεων
- Την πρόσληψη προσωπικού του Δημοσίου
- Την εκπαίδευση του προσωπικού στα καθήκοντα και στον χρόνο που ορίζεται και
- Την έγκαιρη και έγκυρη ανακοίνωση προς το Δημόσιο όλων των δικογράφων ή άλλων δημόσιων ή ιδιωτικών εγγράφων που του κοινοποιούνται και αναφέρονται στη μη τήρηση των συμβατικών του υποχρεώσεων.

### 2.2.2.2. ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Το Ελληνικό Δημόσιο, για όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης υποχρεούταν να φροντίζει για:

- Την εξασφάλιση της αδιατάρακτης άσκησης του δικαιώματος εκμετάλλευσης του έργου από τον Παραχωρησιούχο
- Την παράδοση και την ελεύθερη χρήση του Χώρου Εκτέλεσης του Έργου
- Την εξασφάλιση της απρόσκοπτης κατοχής του επ' αυτών καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης
- Την έγκαιρη καταβολή της Χρηματοδοτικής Συμβολής.

## **2.3. ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΡΓΟΥ ΚΑΙ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ**

### **2.3.1. ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ**

Το Μάρτιο του 2008, ξεκινά θεωρητικά η Περίοδος Παραχώρησης του έργου, άρα και η εκτέλεση των εργασιών στους πέντε αυτοκινητοδρόμους και ειδικότερα στο τμήμα Μαλιακός – Κλειδί από την κοινοπραξία «Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου». Μέχρι το 2010, όλα φαίνονται να κινούνται ομαλά και οι εργασίες να συνεχίζονται απρόσκοπτα. Μάλιστα, παραδίδονται στην κυκλοφορία και κάποια μικρά τμήματα του αυτοκινητόδρομου.

Την ίδια περίοδο, αρχίζουν να γίνονται εμφανή τα εσωτερικά δημοσιονομικά προβλήματα της χώρας, συνεπεία της διεθνούς οικονομικής κρίσης. Η Ελλάδα, λόγω των δομικών προβλημάτων της οικονομίας της, βίωσε τη μετατροπή της διεθνούς οικονομικής κρίσης λόγω της αποσταθεροποίησης του διεθνούς χρηματοπιστωτικού συστήματος, σε κρίση δημοσιονομικού χρέους και σε δραματική χειροτέρευση του μακροοικονομικού περιβάλλοντος στη χώρα. Είναι γνωστό ότι σε σχέση με το έτος 2008, το ΑΕΠ υποχώρησε στα τέλη του 2011 κατά 18%, ενώ το ποσοστό ανεργίας το Νοέμβριο του 2011 είχε φτάσει το 20,9%. Δεδομένου ότι το ποσοστό του ΑΕΠ καθώς και η ανεργία στη χώρα επηρεάζουν άμεσα τον κυκλοφοριακό φόρτο των αυτοκινητοδρόμων, παρατηρήθηκε σημαντική μείωση αυτού σε όλους του αυτοκινητοδρόμους της χώρας. Επιπλέον ιδρύεται το κίνημα «Δεν πληρώνω», που αποτελείται από πολίτες οι οποίοι αδυνατούν να πληρώσουν τα ομολογουμένως υψηλά διόδια τέλη. Κατά συνέπεια, μειώνονται δραματικά τόσο τα πραγματικά όσο και τα προβλεπόμενα έσοδα του έργου. Τα δεδομένα αυτά σε συνδυασμό με την έλλειψη

ρευστότητας των τραπεζών και τη μεγάλη άνοδο στο κόστος χρηματοδότησης τους λόγω της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης, οδήγησαν σε αδυναμία περαιτέρω δανειοδότησης των έργων επί τη βάση των υφιστάμενων δανειακών συμβάσεων.

Έτσι, το φθινόπωρο του 2010 η εταιρία «Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου» ζητά από την ελληνική κυβέρνηση να εκπληρώσει τις οφειλές της ύψους 70.000.000 Ευρώ, ενώ οι τράπεζες αναστέλλουν τη χρηματοδότηση μέχρι να βρεθεί μια βιώσιμη λύση για την εξισορρόπηση των πηγών και της χρήσης των κονδυλίων. Ένα χρόνο μετά, τον Απρίλιο του 2011, και αφού η παραχωρησιούχα εταιρία δεν έχει λάβει το πόσο που ζητά, δίνει τελεσίγραφο στην κυβέρνηση ώστε να πληρωθεί, καθώς στην αντίθετη περίπτωση θα αναγκαστεί να σταματήσει τα έργα με ό,τι αυτό συνεπάγεται για το χρόνο ολοκλήρωσής τους. Δημοσιεύματα εκείνης της περιόδου ανέφεραν *«στελέχη των κοινοπραξιών δεν συμμερίζονται το κλίμα αισιοδοξίας που αφήνει να διαρρεύσει η κυβέρνηση και δεν κρύβουν ότι είναι επιφυλακτικοί καθώς, όπως εξηγούν, οι δανείστριες τράπεζες ζητούν ως εγγύηση από το Δημόσιο τα μελλοντικά του έσοδα από τα διόδια έτσι ώστε να ανοίξουν ξανά τη στρόφιγγα της χρηματοδότησης προς τις κοινοπραξίες.»*

Κατ' επέκταση, το Δημόσιο βρίσκεται στη δύσκολη θέση, από τη μία να προσπαθεί να έλθει σε συμφωνία με τράπεζες και κατασκευαστικές εταιρίες για να εξασφαλισθεί η απρόσκοπτη χρηματοδότηση των έργων και από την άλλη να θέλει να επιτύχει και να ανακοινώσει μείωση της τιμής των διοδίων, προκειμένου συν τοις άλλοις να περιορίσει την υποστήριξη της κοινωνίας προς το κίνημα «Δεν πληρώνω», άρα να αυξηθούν τα έσοδα από τα διόδια. Το Υπουργείο Υποδομών, υποστηρίζει ότι έχει καταβάλει όλες τις οφειλές του, ενώ παράλληλα η πρόταση που έθεσε στους Παραχωρησιούχους να διαπραγματευτούν με τις τράπεζες απέβη άκαρπη.

«Οι κυκλοφοριακές μελέτες έχει αποδειχτεί ότι δεν ικανοποιούν τις προσδοκίες, παρά το γεγονός ότι από αυτές πρέπει να εξαρτάται εάν θα γίνει ένα έργο ή όχι» επισήμανε ο κ. Δημήτρης Γκατσώνης, Γενικός Διευθυντής της «Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου». Ο ίδιος υποστήριξε «ότι από το 2010 που ξεκίνησαν οι αποκλίσεις από τις προβλέψεις κυκλοφορίας,

κατά μέσο όρο η μείωση στους αυτοκινητόδρομους έφτασε στο 50%, δύο φορές το ΑΕΠ της χώρας». Περιέγραψε την σπουδαιότητα που έχει η τήρηση των προβλέψεων στην κυκλοφορία σε όλες τις φάσεις κατασκευής ενός έργου και τόνισε ότι η οικονομική κρίση έχει κόψει την όρεξη χρηματοδότησης στα έργα. «Στο παρελθόν οι μοχλεύσεις από τις τράπεζες ήταν της τάξεως του 70% και τα δάνεια 25ετίας. Το τελευταίο διάστημα τα δάνεια δεν υπερβαίνουν τα 10 έως 15 χρόνια με τεράστιο το κόστος δανεισμού».

Συνεπώς, το καλοκαίρι του 2011, κι αφού είχε γίνει μια προσπάθεια πραγματοποίησης των έργων σε πιο αργούς ρυθμούς με την ελπίδα να λυθεί άμεσα το πρόβλημα της δανειοδότησης, ανακοινώνεται κι επίσημα από τις παραχωρησιούχες εταιρίες η αναστολή των εργασιών, έως ότου βρεθεί μακροπρόθεσμη λύση. Ειδικότερα, σε αναστολή τέθηκαν τα τέσσερα από τα πέντε έργα παραχώρησης δεύτερης γενιάς, ήτοι της Ιόνιας Οδού, της Ολυμπίας Οδού, της Κεντρικής Οδού Ε65 και του Αυτοκινητόδρομου Αιγαίου.

### 2.3.3. ΑΙΤΙΑ

Φυσικά, σε ένα τόσο μεγάλης έκτασης έργο που επηρεάζεται από πολύπλοκους οικονομικούς, τεχνικούς, νομικούς και κοινωνικούς παράγοντες, οι ευθύνες δεν περιορίζονται σε ένα μόνο τομέα και ούτε προέρχονται μονομερώς από κάποιο από τα συμβαλλόμενα μέρη. Με βάση, λοιπόν, τους ισχυρισμούς όλων των πλευρών μπορούμε να επισημάνουμε τις παρακάτω αιτίες, που οδήγησαν στην «κατάρρευση» των έργων.

## 1. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

### I. Μείωση εσόδων από τα Διόδια

Η ύφεση της οικονομικής κατάστασης της χώρας είχε ως αποτέλεσμα, όχι μόνο την αύξηση της ανεργίας και τη μείωση του ΑΕΠ αλλά και την κατακόρυφη αύξηση του πληθωρισμού, με αποτέλεσμα η τιμή της βενζίνης να εκτοξευθεί. Όλα αυτά, σε συνδυασμό και με το κίνημα «Δεν πληρώνω»,

οδήγησαν σε δραματική μείωση των διοδίων τελών, η οποία στη διάρκεια της πενταετίας 2008-2012 έφτασε το 48%.

II. Αδυναμία δανειοδότησης από τις Τράπεζες

Η αποσταθεροποίηση του διεθνούς χρηματοπιστωτικού συστήματος προκάλεσε την έλλειψη ρευστότητας στις δανείστριες τράπεζες και την αύξηση του κόστους δανεισμού, με αποτέλεσμα οι υπάρχουσες δανειακές συμβάσεις να είναι αδύνατο να τηρηθούν από πλευράς των τραπεζών.

III. Μη επιστροφή του Φ.Π.Α. από το Δημόσιο

Το Ελληνικό Δημόσιο, επηρεασμένο αρνητικά από την έλλειψη ρευστότητας της ελληνικής οικονομίας και την άσχημη δημοσιονομική κατάσταση στην οποία βρίσκεται, δε δύναται να επιστρέψει το Φ.Π.Α. των πάγιων εξόδων στις κατασκευαστικές εταιρίες, με άμεση απόρροια την σταδιακή ανεπάρκεια των εταιριών να ανταποκριθούν στις οικονομικές ανάγκες της κατασκευής του έργου.

## 2. ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

I. Λόγω απαλλοτριώσεων

Η σύμβαση απαιτεί την ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων όλων των απαιτούμενων χώρων μέσα σε 12 μήνες από την Έναρξη της Περιόδου Παραχώρησης, ωστόσο το χρονικό αυτό περιθώριο απεδείχθη πολύ στενό, με αποτέλεσμα να υπάρξουν μεγάλες καθυστερήσεις και κατ' επέκταση επιπλέον έξοδα. Ακόμα και σήμερα, 6 χρόνια μετά, υπάρχουν τμήματα, όπως στην περιοχή του Πλαταμώνα, που δεν έχουν ακόμα απαλλοτριωθεί.

II. Λόγω αρχαιολογικών ευρημάτων

Οι αρχαιολογικές ανασκαφές συνεχίζουν να φέρνουν στο φως ευρήματα, που καθυστερούν την εξέλιξη των έργων. Η ιστορική κληρονομιά προστατεύεται αυστηρά από τον αρχαιολογικό νόμο και κάποιες φορές το τεχνικό έργο υποχρεωτικά τροποποιείται, ώστε να μην θιγούν ευρήματα. Αυτό συνεπάγεται απώλεια χρόνου και πρόσθετο κόστος κατασκευής.



### III. Λόγω περιβαλλοντικών αδειών

Η έκδοση των περιβαλλοντικών άδειων από τη δημόσια υπηρεσία δεν έγινε μέσα στο ορισμένο από τη σύμβαση χρονικό διάστημα, έχοντας ως συνέπεια επιπλέον καθυστέρηση και περαιτέρω έξοδα. Γενικότερα, ο μεγάλος όγκος των τεχνικών τροποποιήσεων του βασικού έργου, όπου απαιτείται επανέλεγχος, σε συνδυασμό με την αδυναμία των αδειοδοτουσών υπηρεσιών να διεκπεραιώνουν σε εύλογα χρονικά διαστήματα τις υποχρεώσεις τους καθιστούν τις περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις μεγάλη τροχοπέδη στην εξέλιξη των έργων.

#### 2.3.4. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ

Έχοντας ήδη αναφερθεί στα οφέλη της δημιουργίας των σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων, γίνεται κατανοητό πώς η ξαφνική παύση της εκτέλεσης τους και η πιθανότητα οριστικής διακοπής τους αναιρεί όλες τις ευεργετικές συνθήκες που θα δημιουργούσαν κι επηρεάζει αρνητικά όχι μόνο τα εμπλεκόμενα στο έργο μέρη αλλά και τον πληθυσμό της χώρας.

##### 2.3.4.1. ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ

1. Η μη επανεκκίνηση των έργων και η καταγγελία των αρχικών συμβάσεων δημιουργεί στο Ελληνικό Δημόσιο άμεσες και βραχυπρόθεσμες δαπάνες αφού θα πρέπει να καταβάλει στον Παραχωρησιούχο αποζημιώσεις για τα ήδη εκτελεσθέντα έργα, επιβαρύνοντας τον κρατικό προϋπολογισμό.
2. Η Χρηματοδοτική Συμβολή που κατέθεσε στην αρχή των εργασιών το 2008 απαξιώνεται.
3. Τα έσοδα που θα είχε ως ποσοστό από τις εισπράξεις των διοδίων κατά την ομαλή λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου, παύουν να υφίστανται.

4. Η προσπάθεια για την τήρηση των δημοσιονομικών στόχων, για την επίτευξη πρωτογενούς πλεονάσματος και την ανάπτυξη του ΑΕΠ που έχει απαιτηθεί από τους δανειστές της χώρας γίνεται δύσκολη έως ανέφικτη.
5. Κοινοτικοί πόροι που είχαν ήδη απορροφηθεί από τα Διαρθρωτικά Ταμεία μέσω του προγράμματος ΕΣΠΑ για την εκτέλεση των έργων επιστρέφονται.
6. Η επαναδημοπράτηση των έργων είτε ως δημόσια έργα είτε ως έργα παραχώρησης, καθίσταται σχεδόν αδύνατη υπό τις παρούσες συνθήκες. Η εξεύρεση των αναγκαίων πόρων για τη χρηματοδότηση τους σε ένα περιβάλλον όπου οι χρηματικοί πόροι είναι ήδη περιορισμένοι θα είναι υπερβολική δύσκολη. Παράλληλα, εάν τα έργα δημοπρατηθούν ως έργα παραχώρησης, οι τράπεζες δε θα δείξουν ενδιαφέρον για τη δανειοδότηση τους αφού το κόστος για την εξασφάλιση των απαιτούμενων κεφαλαίων και την ανάληψη ενός τέτοιου κινδύνου έχει ανέβει κατακόρυφα, σε σχέση με τις συνθήκες που δημοπρατήθηκε πριν 6 χρόνια.
7. Αμαυρώνεται η εικόνα του Ελληνικού Δημοσίου και χάνεται η εμπιστοσύνη προς αυτό, τόσο από τον Ελληνικό πληθυσμό όσο και από τους ξένους επενδυτές, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τις ενδεχόμενες συνεργασίες και επενδύσεις στη χώρα μας.

#### 2.3.4.2. ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟ

1. Η δεσμευτική επένδυση που ήταν υποχρεωμένος να καταβάλει ο Παραχωρησιούχος για την εκκίνηση των έργων απαξιώνεται.
2. Τα έσοδα που θα απολάμβανε από την απρόσκοπτη λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου και των διοδίων χάνονται.
3. Οι δικαστικές διαμάχες που προκύπτουν με τις Δανείστριες Τράπεζες αλλά και με το Δημόσιο του δημιουργούν επιπρόσθετα έξοδα.

4. Η παύση των εργασιών καθιστά δαπανηρή την απομάκρυνση των εργοταξίων και των εξοπλισμών, με αποτέλεσμα να μένουν άπραγα αναμένοντας την πιθανή επανεκκίνηση των έργων.
5. Το κύρος των εταιριών που απαρτίζουν την Παραχωρησιούχα εταιρία ζημιώνεται σημαντικά, καθώς στους ισολογισμούς και στο χρηματιστήριο εμφανίζεται το λεγόμενο «ανεκτέλεστο» των εργασιών, που ισοδυναμεί με αδυναμία της εταιρίας να ολοκληρώσει ένα έργο.

#### 2.3.4.3. ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ

1. Η ανεργία του πληθυσμού αυξάνεται κατακόρυφα, όχι μόνο τοπικά αλλά και συνολικά.
2. Ζημιώνεται η ανάπτυξη της περιοχής και δημιουργούνται εξαιρετικά προβλήματα στην τοπική οικονομία, διότι οι εργοδότες αδυνατούν να πληρώσουν τους εργαζόμενους, ενώ συγχρόνως μειώνεται η επισκεψιμότητα και οι πωλήσεις των καταστημάτων.
3. Παραμένει ο κίνδυνος για την ασφάλεια των οδηγών και των επιβαινόντων στα οχήματα που διασχίζουν μεγάλο μέρος των οδικών δικτύων της χώρας. Ειδικά στα τμήματα που οι εργασίες είναι ανολοκλήρωτες η πιθανότητα σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων ενδέχεται όχι απλά να παραμείνει υψηλή αλλά να αυξηθεί κι άλλο.
4. Το κόστος μεταφοράς αγαθών και ανθρώπων αυξάνεται εξαιρετικά, προκαλώντας την άνοδο των τιμών και στα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς.

#### 2.3.4.4. ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Τα υλικά που παραμένουν στους χώρους των ημιτελών οδικών έργων, καθώς και η επίπονη για τα αυτοκίνητα χρήση των παλαιών πλέον επαρχιακών οδών που έχει σαν συνέπεια την αύξηση των εξαγόμενων καυσαερίων επιβαρύνουν σοβαρά το περιβάλλον.

## **2.4. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΡΧΙΚΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ**

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω κι έχοντας συνυπολογίσει το μέγεθος του έργου, καταλήγουμε στο συμπέρασμα πως η σύμβαση του 2007 και κάθε άλλος νόμος που αφορά σε τέτοιου βεληγεκούς υποδομές, όφειλε να έχει προβλέψει, τουλάχιστον, σε ένα βαθμό τους πιθανούς αυτούς κινδύνους. Λεπτομερέστερα, αναλύονται εδώ τα σημεία των αρχικών συμβάσεων που οδήγησαν στο πάγωμα των κατασκευών και στις προαναφερθείσες πολύπλευρες συνέπειες.

### **2.4.1. ΔΙΟΔΙΑ ΤΕΛΗ**

Η πολιτική Διοδίων που ασκείται από το Κράτος σε συνδυασμό με την υφιστάμενη οικονομική κατάσταση αποτελεί το βασικότερο παράγοντα αποσταθεροποίησης των έργων παραχώρησης.

Στο άρθρο 25 της παρούσας σύμβασης καθορίζονται τα απαραίτητα στοιχεία για την εφαρμογή των σταθμών διοδίων και την είσπραξη των τελών. Η παράγραφος 25.1.2.α επιβάλλει το Ανώτατο Όριο Διοδίων Τελών (ΑΟΔΤ) ύψους 0,05 Ευρώ ανά χιλιόμετρο για τα Νέα Τμήματα του αυτοκινητόδρομου και 0,04 Ευρώ ανά χιλιόμετρο για τα προϋπάρχοντα, καθώς και τη Μέση Σταθμισμένη Τιμή Διοδίων Τελών (ΜΣΤΔΤ), ανάλογα με την επιλογή ανοικτού ή κλειστού συστήματος διοδίων. Επίσης, σύμφωνα με την παράγραφο 25.1.4. το ύψος του ΑΟΔΤ αναπροσαρμόζεται ετησίως με βάση μαθηματικό τύπο που μεταβάλλεται αναλογικά με το Δείκτη Τιμών Καταναλωτή κάθε έτους. Ωστόσο, η συγκεκριμένη πρόβλεψη έγινε σε συνθήκες φαινομενικής οικονομικής άνθισης. Σήμερα, στο εν λόγω υψηλό κόστος έρχεται να προστεθεί και η άνοδος του ΦΠΑ η οποία εκτόξευσε τόσο τα τέλη κυκλοφορίας των αυτοκινήτων όσο και τις τιμές των καυσίμων. Συνεπώς, ο τελικός λογαριασμός για τη μετακίνηση των πολιτών αποδεικνύεται υπερβολικά υψηλός, με αποτέλεσμα το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού, μην μπορώντας να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις αυτές, να επιλέγει είτε να μην πληρώνει τα διόδια είτε να κινείται από παράπλευρους επαρχιακούς δρόμους.

Άμεση συνέπεια αυτής της κατάστασης, ήταν η ραγδαία πτώση του κυκλοφοριακού φόρτου και κατ' επέκταση η μείωση των εσόδων του από την είσπραξη των διοδίων τελών.

#### 2.4.2. ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ

Το άρθρο 26 με τίτλο «Πληρωμές προς το Ελληνικό Δημόσιο – Επίτευξη Πραγματικής Απόδοσης Δεσμευτικής Επένδυσης» αναφέρεται στα ποσά που ως ποσοστό επί των εσόδων του Παραχωρησιούχου θα πληρωθούν στο Δημόσιο. Ειδική μνεία, όμως, πρέπει να γίνει στις παραγράφους 26.1.7 και 26.2.2 οι οποίες αναφέρουν αντίστοιχα, «Σε περίπτωση που τα συνολικά Καθαρά Έσοδα του Παραχωρησιούχου κατά την Περίοδο Μελετών – Κατασκευών ... υπερβούν το άθροισμα των προβλεπόμενων Καθαρών Εσόδων σύμφωνα με το Χρηματοοικονομικό Μοντέλο, το 70% της διαφοράς αυτή θεωρείται ως πληρωμή προς το Δημόσιο...» και «σε περίπτωση που σε επόμενο οικονομικό έτος του Παραχωρησιούχου η Πραγματική Απόδοση Δεσμευτικής Επένδυσης ανέλθει σε ποσοστό 2% συν τον Επιδιωκόμενο Εσωτερικό Δείκτη Αποδοτικότητας της Δεσμευτικής Επένδυσης Παραχωρησιούχου (  $TRIIRR_{\text{παραχ}}$  )» και άνω, αυξάνονται αντίστοιχα και οι Πληρωμές προς το Δημόσιο. Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό, τόσο από τον τίτλο του Άρθρου όσο και από τις δύο αυτές παραγράφους, οι προβλέψεις περιορίζονται στις περιπτώσεις επίτευξης της Πραγματικής Απόδοσης Δεσμευτικής Επένδυσης και ανόδου των εσόδων του Παραχωρησιούχου, άρα και του Δημοσίου. Ωστόσο, στην πράξη, οι οικονομικές συγκυρίες οδήγησαν στην μείωση των εισερχόμενων πόρων, μια κατάσταση για την οποία οι συμβάσεις παραχώρησης δεν προβλέπουν ούτε το ελάχιστο.

#### 2.4.3. ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΑΝΩΤΕΡΑΣ ΒΙΑΣ

Κατά το Άρθρο 32 της παρούσα σύμβασης, ως γεγονός ανωτέρας βίας, ορίζεται ένα γεγονός και οι συνέπειες του, που δε θα μπορούσαν να είχαν προβλεφθεί ή αποτραπεί από κανένα από τα συμβαλλόμενα μέρη, αλλά ούτε ο Παραχωρησιούχος είχε την υποχρέωση να

ασφαλίσει. Με βάση τον ορισμό αυτό, η παράγραφος 32.2.5. επιβάλλει στο Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο «να συναντηθούν προκειμένου να συζητήσουν το Γεγονός Ανωτέρας Βίας και τις συνέπειες του και να προσδιορίσουν τον καταλληλότερο τρόπο για τη συνέχιση εκτέλεσης του Έργου, καταβάλλοντας κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να ελαχιστοποιήσουν τις δυσμενείς συνέπειες του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας.». Άρα, τυπικά οι επιπτώσεις ενός τέτοιου γεγονότος αναλαμβάνονται και από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη.

Όσο για την οικονομική ευθύνη του Παραχωρησιούχου, η παράγραφος 32.3 αναφέρει: «Στο βαθμό που ο Παραχωρησιούχος... έχει ή όφειλε να έχει ασφαλίσει το Έργο κατά των συνεπειών Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, αυτός θα φέρει τις οικονομικές συνέπειες του». Κατανοούμε βέβαια πως αυτό έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τον ορισμό που δόθηκε παραπάνω και αυτό σημαίνει πως ο Παραχωρησιούχος δεν φτάνει ποτέ σε σημείο να φέρει οικονομικές συνέπειες για ένα γεγονός ανωτέρας βίας. Συμπληρωματικά, η ίδια παράγραφος, τονίζει πως «υπό την προϋπόθεση ότι από την επέλευση Γεγονότος Ανωτέρας Βίας επηρεάζεται η Κρίσιμη Διαδρομή του Χρονοδιαγράμματος Μελετών – Κατασκευών, ο Παραχωρησιούχος θα δικαιούται αποζημίωσης...», η οποία καταβάλλεται, σαφώς από το Ελληνικό Δημόσιο.

Από την πλευρά του Δημοσίου, και αφού αναφέραμε τις διατάξεις για την Περίοδο Μελετών – Κατασκευών, έρχεται η παράγραφος 32.4 (ii) να επισημάνει πως τα Γεγονότα Ανωτέρας Βίας «εφ' όσον αποδεδειγμένα επηρεάζουν δυσμενώς τα έσοδα ή τις δαπάνες του Παραχωρησιούχου αποζημιώνονται από το Δημόσιο...». Καθώς επίσης και η παράγραφος 32.5.2., για την περίπτωση Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, επισημαίνει πως το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος «θα συναντηθούν για να αποφασίσουν κατά πόσο, ανάλογα με τις μέχρι τότε συνέπειες του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας και των απόψεων τους σχετικά με τις μελλοντικές συνέπειες, μπορούν να συμφωνήσουν σχετικά με τα πρόσθετα μέτρα αντιμετώπισης τους Γεγονότος Ανωτέρας Βίας και συνέχισης της παρούσας Σύμβασης.». Σε περίπτωση που δεν έρθουν σε συμφωνία, υπάρχουν δύο πιθανότητες:

- Το Παρατεταμένο Γεγονός Ανωτέρας Βίας να θεωρηθεί Γεγονός Αθέτησης του Παραχωρησιούχου διότι οφείλεται σε μη τήρηση των προδιαγραφών από τον ίδιο,

γεγονός που πάλι έρχεται σε αντίθεση με τα προλεγόμενα, αφού εφόσον ανήκει στις οριζόμενες προδιαγραφές σημαίνει ότι είχε προβλεφθεί.

- Να καταγγελθεί η Σύμβαση είτε εκ μέρους του Παραχωρησιούχου είτε του Δημοσίου λόγω Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας και τότε ο Παραχωρησιούχος αποζημιώνεται από το Δημόσιο, σύμφωνα με το Άρθρο 37.

Από τα προαναφερθέντα, συμπεραίνουμε ότι στην πράξη ένα Γεγονός Ανωτέρας Βίας θεωρείται Γεγονός Αθέτησης εκ μέρους του Δημοσίου και οι οικονομικές επιπτώσεις του αντιμετωπίζονται ουσιαστικά με χρήματα του Ελληνικού Δημοσίου και όχι και των δύο μερών.

#### 2.4.4. ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ - ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ

Σύμφωνα με το Άρθρο 35, και κυρίως την παράγραφο 35.1.9, το Ελληνικό Δημόσιο έχει το δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση με υπαιτιότητα του Παραχωρησιούχου, εάν ο Παραχωρησιούχος αδυνατεί «να εκπληρώσει οποιαδήποτε προϋπόθεση αναγκαία για την εκταμίευση οιασδήποτε Καθορισμένης Δανειακής Σύμβαση η οποία θα έχει ως αποτέλεσμα τη μη δυνατότητα εκταμίευσης του συνόλου ή μέρους του αντίστοιχου τμήματος της χρηματοδότησης κι έχει ως συνέπεια την αδυναμία του παραχωρησιούχου να χρηματοδοτήσει το Έργο σύμφωνα με τις συμβατικές του υποχρεώσεις». Εντούτοις, το Δημόσιο στην προκειμένη περίπτωση δεν εκμεταλλεύτηκε το δικαίωμα του αυτό και δεν κατήγγειλε τη σύμβαση. Αντίθετα, επέτρεψε στις αναδόχους εταιρίες να συνεχίζουν να εισπράττουν διόδια τέλη από τα κατασκευασμένα τμήματα του αυτοκινητοδρόμου, ενώ συγχρόνως συμφωνούσε σε υπέρογκες αποζημιώσεις του παραχωρησιούχου διότι δέχτηκε αсуζητητί την ύπαρξη Γεγονότος Ανωτέρας Βίας το οποίο και εκλήφθη ως Γεγονός Αθέτησης εκ μέρους του Δημοσίου.

## **2.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ**

### **2.5.1. ΩΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ**

Όπως προκύπτει από όλα τα παραπάνω, ο νόμος υπ' αριθμόν 3605/2007 που κυρώνει τη Σύμβαση Παραχώρησης του Έργου Μαλιακός – Κλειδί, έχρηξε τεράστιας ανάγκης τροποποιήσεων προκειμένου να ξεπερασθούν τα εμπόδια που ανέκυψαν και να επανεκκινηθούν τα έργα.

Συν τοις άλλοις, η επανεκκίνηση των έργων θα διατηρήσει και θα επανενεργοποιήσει σημαντικές άμεσες επενδύσεις στη Χώρα, οι οποίες μπορούν να ενισχύσουν δραστικά την εθνική προσπάθεια για αναχαίτιση της ύφεσης. Επίσης, σύμφωνα με στοιχεία του IOBE θα αυξηθεί η απασχόληση στη χώρα κατά 25000 θέσεις εργασίας, η οποία θα έχει θετική επίπτωση στο ΑΕΠ μέχρι το 2015 που αναμένεται να αυξηθεί κατά 1,15%. Τα θετικά αποτελέσματα της δημιουργίας των αυτοκινητοδρόμων θα εξαπλωθούν και στις περιοχές κατηγορίας 2 κατά την Κοινή Ονοματολογία των Εδαφικών Στατιστικών Μονάδων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (NUTS), ευνοώντας αισθητά την ανάπτυξή τους. Περαιτέρω δε, θα συμβάλλει στην επιτυχή ολοκλήρωση του εν εξελίξει Προγράμματος Αποκρατικοποιήσεων, η επιτυχία του οποίου συνδέεται πρωτίστως με την προσέλευση νέων επενδυτών στη χώρα.

Συγκεκριμένα, για το έργο Μαλιακός – Κλειδί, πριν τη σύναψη της εν λόγω Συμφωνίας Τροποποίησης διενεργήθηκε ανάλυση κόστους – οφέλους, η οποία θεωρείται απαραίτητη ενέργεια για την αξιολόγηση των οικονομικών αποτελεσμάτων ενός έργου. Στόχος της ανάλυσης είναι ο προσδιορισμός και η ποσοτικοποίηση των επιπτώσεων του έργου για το κοινωνικό σύνολο και η τελική αξιολόγηση του εάν το έργο είναι επιθυμητό από την σκοπιά της κοινωνικής ωφέλειας, καθώς επίσης και εάν λαμβάνοντας υπόψη την τρέχουσα δυνατότητα χρηματοδότησης από επιχορηγήσεις και δάνεια, το έργο είναι χρηματοοικονομικά βιώσιμο. Από τα αποτελέσματα αυτής της ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε προέκυψαν τα εξής συμπεράσματα. Το Έργο θα έχει επηρεάσει σημαντικά την περιφερειακή ανάπτυξη και την εξαγωγή εμπορευμάτων από τη χώρα. Στις περιοχές τις οποίες ενώνει ο άξονας θα βελτιωθεί η προσπελασιμότητά τους με αποτέλεσμα



να αναπτυχθούν οικονομικά και πολιτιστικά ενώ αναμένεται μείωση της εσωτερικής μετανάστευσης, καθώς και αύξηση των διαθέσιμων θέσεων απασχόλησης και των εισοδημάτων. Ειδικότερα, οι θέσεις εργασίας που δημιουργούνται άμεσα κατά τη διάρκεια της κατασκευής του έργου ανέρχονται σε 10.366 ανθρωποέτη, ενώ για τη λειτουργία και συντήρηση της οδού σε 213 ετησίως. Ο νέος κλειστός αυτοκινητόδρομος ευρωπαϊκών προδιαγραφών συνολικού μήκους 229,4 χιλιομέτρων θα ευνοήσει σημαντικά την ανάπτυξη της Θεσσαλίας, της Στερεάς Ελλάδας, της Κεντρικής Μακεδονίας αλλά και του συνόλου της χώρας, σε μακροσκοπική κλίμακα. Το Έργο, επίσης, λόγω των υψηλών προδιαγραφών κατασκευής του διευκολύνει τις συνθήκες κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων, μειώνει αποτελεσματικά την χρονοαπόσταση των μεταφορών, ενώ ταυτόχρονα ολοκληρώνει τον κεντρικό οδικό άξονα της χώρας και θεωρείται υψίστης σημασίας για την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιών της Κεντρικής και Βορείου Ελλάδος. Κατ' επέκταση κι επειδή ανήκει στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο (TEN) σκοπεύει στη διασύνδεση της χώρας με τις χώρες της υπόλοιπης Ευρώπης και, επομένως, συμβάλει στην Περιφερειακή Ανάπτυξη των περιοχών που διατρέχει.

Με την κατασκευή του οδικού άξονα Μαλιακός – Κλειδί, συμβαδίζουν και άλλοι στρατηγικοί και αδιαμφισβήτητοι στόχοι οι οποίοι είναι:

- Η υποστήριξη του ιεραρχικού μοντέλου χωροταξικής διάρθρωσης της χώρας και ανάπτυξη των εθνικής, διαπεριφερειακής και περιφερειακής σημασίας διασυνδέσεων της χώρας για την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και της οικονομικής συνοχής, για την αντιμετώπιση των ενδοπεριφερειακής σημασίας προβλημάτων μεταφορών και για την ολοκλήρωση του συστήματος μεταφορών της χώρας σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.
- Η ενίσχυση της αμοιβαίας προσπελασιμότητας των αστικών συγκεντρώσεων και οι βελτιωμένες συνθήκες διασύνδεσης τους με τα διεθνή μεταφορικά δίκτυα μέσω των διεθνών μεταφορικών πυλών του ελλαδικού χώρου (οδικές πύλες, κύρια λιμάνια διεθνών διασυνδέσεων, διεθνείς αεροπορικοί κόμβοι, σιδηροδρομικοί σταθμοί διεθνούς εμβέλειας). Η σύνδεση με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, μέσω της συνέργιας με

το λιμάνι της Ηγουμενίτσας (μέσω Εγνατίας Οδού) που λειτουργεί ως πύλη της Ελλάδας προς την Κεντρική Ευρώπη.

- Η εξυπηρέτηση των μετακινήσεων κατά την εγκάρσια διάσταση του ηπειρωτικού κορμού της Χώρας με συμπληρωματική δράση με τα υπόλοιπα έργα που θα κατασκευαστούν με παραχώρηση (ιδιαίτερα Άξονας Κεντρικής Ελλάδας, Ιόνια Οδός και Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσάκωνα), την Εγνατία Οδό και το σύνολο του ΠΑΘΕ.
- Η εξυπηρέτηση των επιδιώξεων της χώρας για την συγκοινωνιακή διασύνδεσή της με τα άλλα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την υπόλοιπη Ευρώπη, δηλαδή τόσο με τον ζωτικό της περίγυρο (Βαλκάνια, Ανατολική Μεσόγειο) όσο και με την σύνδεση της με τα διευρωπαϊκά οδικά δίκτυα και τα δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών (διερχόμενες ροές προς / από παραεuxeίνιες χώρες, βαλκανικές χώρες και χώρες της εγγύς Ανατολής).
- Η συνύπαρξη και ο συνδυασμός με τα υπόλοιπα μεταφορικά δίκτυα, για την καλύτερη δυνατή διάρθρωση του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών (από άποψη αποδοτικότητας, συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού και αειφόρου ανάπτυξης).
- Η ικανοποιητική εξυπηρέτηση της προβλεπόμενης ζήτησης οδικών μεταφορών (προσώπων και αγαθών), με έμφαση στην εξυπηρέτηση των μεγάλου μήκους μετακινήσεων και τον αποκλεισμό των διαμπερών μετακινήσεων από μεγάλα αστικά κέντρα.
- Η βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας στις μεταφορές και η εξασφάλιση των συνθηκών για τον περιορισμό των ατυχημάτων - ειδικότερα των τροχαίων - σε επίπεδα ανάλογα με εκείνα των άλλων χωρών-μελών της Ε.Ε.
- Εξασφάλιση άμεσης, ευχερούς και ασφαλούς οδικής πρόσβασης σε νομούς της Στερεάς Ελλάδας, της Θεσσαλίας και της Κεντρικής Μακεδονίας.

- Η βελτίωση της προσπελασιμότητας, η οποία διευκολύνει την μετακίνηση ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών και, ως εκ τούτου, ενθαρρύνει την ανάπτυξη επενδύσεων και ενισχύει την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού. Σημειώνεται η εξοικονόμηση χρόνου με τη νέα υποδομή ανέρχεται σε 17 λεπτά για τα ελαφρά και 19 λεπτά για τα βαρέα οχήματα.
- Ωφέλειες μείωσης λειτουργικού κόστους οχημάτων και μείωσης χρόνου ταξιδιού.
- Ένα σημαντικό κοινωνικό όφελος στα πλαίσια της κοινωνικοοικονομικής αξιολόγησης των οδικών έργων είναι η αναμενόμενη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, σαν αποτέλεσμα των επεμβάσεων που γίνονται. Από το είδος κυρίως των επεμβάσεων εξαρτάται και η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων ή τουλάχιστον κάποιων συγκεκριμένων τύπων ατυχημάτων όπως π.χ. μείωση μετωπικών συγκρούσεων εφόσον τοποθετηθεί διαχωριστική νησίδα. Περαιτέρω, η δημιουργία του αυτοκινητόδρομου θα επιφέρει οφέλη τόσο στους υπάρχοντες χρήστες, όσο και στους νέους χρήστες (γενόμενη κυκλοφορία) που θα προσελκυσθούν από την αναβάθμιση της οδικής υποδομής. Το καταναλωτικό πλεόνασμα εκφράζει αυτό το επιπλέον «κέρδος» που αποκτούν όλοι οι χρήστες με τη δημιουργία της νέας υποδομής.

Σε σχέση ιδίως με τις επιπτώσεις στην απασχόληση, σημειώνεται ότι όπως προέκυψε και από την ειδική ως προς το Έργο Ανάλυση Κόστους – Οφέλους, η κατασκευή και λειτουργία του αναμένεται να έχει θετικές επιπτώσεις τόσο στην άμεση όσο και στην έμμεση απασχόληση. Η άμεση απασχόληση εκφράζεται με τον αριθμό των άμεσα απασχολούμενων τόσο κατά την κατασκευή, όσο και κατά τη λειτουργία / συντήρηση του έργου, ενώ ως έμμεση απασχόληση νοείται η αύξηση που θα σημειωθεί στην απασχόληση εργατικού δυναμικού στις επιχειρήσεις που προμηθεύουν τα υλικά και μηχανήματα κατά τη διάρκεια της κατασκευής και της λειτουργίας / συντήρησης του Έργου. Σε σχέση με το Έργο αυτό εκτιμήθηκε ότι οι άμεσες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν κατά την υλοποίηση της επένδυσης υπολογίζονται σε 10.366 ανθρωποέτη εργασίας, ενώ οι έμμεσες θέσεις εργασίας σε 5.612

ανθρωποέτη εργασίας. Επίσης αναμένεται ότι κατά τη φάση λειτουργίας - συντήρησης του έργου θα υπάρξει ετησίως αύξηση στην απασχόληση από τις παρακάτω πηγές:

(α) άμεση ετήσια απασχόληση κατά την συντήρηση / λειτουργία και

(β) έμμεση ετήσια απασχόληση στους κλάδους προμήθειας υλικών συντήρησης. Η πρόσθετη άμεση απασχόληση που προκύπτει από το σύνολο των δαπανών λειτουργίας και συντήρησης εκτιμάται σε 233 άτομα ετησίως, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού του σταθμού διοδίων, και ακόμα 88 άτομα ετησίως από την έμμεση απασχόληση.

Περαιτέρω ωφέλειες αφορούν τις θετικές επιπτώσεις στην περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας, καθώς και στο εξωτερικό εμπόριο. Ειδικότερα:

- Η μείωση των δαπανών χρήσης λόγω της υλοποίησης του έργου θα έχει επίπτωση στην ανταγωνιστικότητα των ελληνικών εξαγωγών καθόσον ένα μέρος του κόστους των προϊόντων, που είναι το κόστος μεταφοράς, θα μειωθεί (ιδιαίτερα για μεταφορές στον διάδρομο Αττική – Θεσσαλία - Θεσσαλονίκη προς την Κεντρική και Δυτική Ευρώπη). Παράλληλα, για τους ίδιους λόγους, και το κόστος των εισαγόμενων προϊόντων αναμένεται να έχει σχετική μείωση, με θετική επίπτωση στους καταναλωτές, στο εισόδημά τους και στον πληθωρισμό. Έτσι, το Έργο θα συμβάλλει στην αειφόρο ανάπτυξη της χώρας και του ΑΕΠ. Περαιτέρω, ιδιαίτερα ωφελείται το παραγωγικό δυναμικό των περιφερειών που διέρχεται ο ΠΑΘΕ και ειδικά οι βιομηχανικές και βιοτεχνικές εξαγωγικές επιχειρήσεις, οι μεταφορικές και εμπορικές επιχειρήσεις, καθώς και οι τουριστικές επιχειρήσεις. Σημειώνεται ότι ο πληθυσμός στις περιφέρειες αυτές ισοδυναμεί με το 30% περίπου του πληθυσμού της χώρας και παράγει το 23% περίπου του ΑΕΠ (2010). Τέλος, μέσω της ολοκλήρωσης του Έργου επιτυγχάνονται και τα εξής:
- Η ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης, της εσωτερικής συνεκτικότητας αλλά και της διαπεριφερειακής συνεργασίας των επηρεαζόμενων Περιφερειών Στερεάς Ελλάδος, Θεσσαλίας και Κεντρικής Μακεδονίας.

- Η ενίσχυση των οικιστικών κέντρων των περιοχών αυτών, περιλαμβανομένης της περαιτέρω ενδυνάμωσης των αστικών κέντρων της Λαμίας, Λάρισας, Κατερίνης και Θεσσαλονίκης.
- Η ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών – κυρίως της συνδυασμένης οδικής-θαλάσσιας μεταφοράς μέσω των λιμένων της Θεσσαλονίκης (κατά κύριο λόγο) και του Βόλου.
- Ενίσχυση της προσπελασιμότητας προς περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους (Τέμπη, Όλυμπος, Πήλιο κ.α.) και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος (Σέσκλο, Διμήνι, Πύδνα, Πλαταμώνας, Πέλλα, Δίον, Βεργίνα) της Θεσσαλίας και Κεντρικής Μακεδονίας. Το έργο θα βελτιώσει το επιχειρηματικό περιβάλλον και το τουριστικό προϊόν των παραπάνω περιοχών και θα συμβάλει στη σταθεροποίηση ή και αύξηση του κλάδου του τουρισμού στην περιοχή.
- Η στρατηγικής σημασίας διαμόρφωση εναλλακτικής οδικής πρόσβασης στη μορφολογικά δυσχερή κοιλάδα των Τεμπών, που αποτελεί υποχρεωτικό σημείο διέλευσης των μετακινήσεων βορρά – νότου. Αυξήσει την κυκλοφοριακή ικανότητα του συστήματος των οδικών μεταφορών της Θεσσαλίας και Κεντρικής Μακεδονίας, το οποίο με τις σημερινές αδυναμίες του, αποτελεί αντικίνητρο για την ανάπτυξη κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων, θέτοντας φραγμούς στην αξιοποίηση και εκμετάλλευση του διαθέσιμου αναπτυξιακού δυναμικού της περιφέρειας.

Ενόψει όλων των ανωτέρω, η ειδική Ανάλυση Κόστους - Οφέλους που διενεργήθηκε κατέληξε στο συμπέρασμα ότι «... η πιθανότητα το έργο να μην είναι κοινωνικά σκόπιμο είναι πρακτικά μηδενική. Η ανάλυση ευαισθησίας κατέδειξε ότι το έργο είναι ασφαλές ως προς την κοινωνική του σκοπιμότητα, ενώ η πιθανότητα αρνητικών οικονομικών δεικτών είναι μηδενική».

### 2.5.2. ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ

Έτσι, επί δύο συναπτά έτη, από το 2010 έως το 2012, το Ελληνικό Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος του Έργου ήλθαν σε διαπραγματεύσεις με το σκοπό αυτό. Τον Ιανουάριο του 2012, με απόφαση του Υπουργείου Υποδομών εντάσσεται στο πρόγραμμα ΕΣΠΑ το έργο της ολοκλήρωσης της σύμβασης παραχώρησης του Αυτοκινητόδρομου Αιγαίου. Ειδικότερα το έργο μπήκε στο επιχειρησιακό πρόγραμμα Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας (οδικές μεταφορές - Διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο), σύμφωνα με το οποίο το μέρος της χρηματοδότησης από το Ελληνικό Δημόσιο καλύπτεται πλήρως. Τον επόμενο μήνα, Φεβρουάριο του 2012, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων εφαρμόζει νομικό και οικονομικό έλεγχο στις κοινοπραξίες των τεσσάρων σταματημένων έργων, με στόχο να προσφερθούν στους παραχωρησιούχους χαμηλότοκα δάνεια ώστε να ξεκινήσουν και πάλι τα έργα. Σύμφωνα με το σχέδιο που έχει εκπονηθεί από την Ομάδα Δράσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Ελλάδα (Ράιχενμπαχ) και από την Ελληνική κυβέρνηση, θα δεσμευθεί ποσό ύψους 1,5 δισεκατομμυρίου ευρώ από το ΕΣΠΑ το οποίο και θα χρησιμοποιηθεί ως εγγύηση προκειμένου η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων να προχωρήσει στο δανεισμό των παραχωρησιούχων. Τελικά, τον Απρίλιο του 2013, εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων δάνειο ύψους 84.000.000 Ευρώ για τον Αυτοκινητόδρομο Αιγαίου, από τα οποία τα 25.000.000 Ευρώ θα δοθούν ως προκαταβολή για την έναρξη των έργων.

Μετά τη σύναψη της ανωτέρω συμφωνίας, το Δεκέμβριο του 2013, συντάχθηκε και παραπέμφθηκε στη Βουλή των Ελλήνων για ψήφιση ο νόμος υπ' αριθμόν 4219, που αφορά στις τροποποιήσεις των υπάρχουσών συμβάσεων παραχώρησης για τους αυτοκινητοδρόμους.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Ο ΝΟΜΟΣ ΥΠ'ΑΡΙΘΜΟΝ 4219/2013 (ΦΕΚ Α' 269 11.12.2013) «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων»**

### **3.1.ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΝΟΜΟΥ**

Ο νέος νόμος που εκδόθηκε και ψηφίστηκε από την Ελληνική Βουλή και Υπουργό Υποδομών, πλέον, τον κ. Μιχάλη Χρυσοχοΐδη, έχει αποκλειστικό σκοπό την αποκατάσταση της χρηματοοικονομικής ισορροπίας των προηγούμενων συμβάσεων, ώστε να καταστούν τα έργα βιώσιμα στα πλαίσια του παρόντος χρηματοοικονομικού περιβάλλοντος και να εξασφαλισθεί η χρηματοδότηση τους από νέα δανειακά κεφάλαια. Σύμφωνα με το άρθρο 4.2 της παρούσας σύμβασης «οι Συμβαλλόμενοι αναγνωρίζουν ότι σκοπός της παρούσας συμφωνίας δεν είναι η επαναφορά οποιουδήποτε εκ των Συμβαλλομένων στην κατάσταση που θα ήταν αν δεν είχε μεσολαβήσει η κρίση και τα εξ αυτής δυσμενή οικονομικά αποτελέσματα...». Για το λόγο αυτό επιλέχθηκε η τροποποίηση συγκεκριμένων όρων των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης, καθώς και η είσοδος του Ελληνικού Δημοσίου στις εν λόγω διαπραγματεύσεις με γνώμονα την εξυπηρέτηση του Δημόσιου συμφέροντος και την αναπτυξιακή πορεία της χώρας.

Το παρόν κεφάλαιο, επικεντρώνεται στο Παράρτημα Α' του νόμου, που αφορά στις τροποποιήσεις των διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του τμήματος Μαλιακός – Κλειδί του Αυτοκινητοδρόμου Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι (ΠΑΘΕ).

### **3.2.ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ**

#### **3.2.1. ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ**



Οι περισσότερες διατάξεις της προηγούμενης σύμβασης παρέμειναν ως είχαν. Έτσι, στο παρόν σχέδιο νόμου οι βασικές τροποποιήσεις επί των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης, κινούνται στους ακόλουθους άξονες:

I. Κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού κατά την περίοδο Μελετών-Κατασκευών μέσω Πρόσθετης Χρηματοδοτικής Συμβολής.

Κατά την Έναρξη της Περιόδου Παραχώρησης οι πηγές χρηματοδότησης των κατασκευαστικών εργασιών κάθε έργου προβλεπόταν να είναι :

(α) έσοδα από την είσπραξη διοδίων των εν λειτουργία τμημάτων των αυτοκινητοδρόμων κατά την περίοδο Μελετών – Κατασκευών τα οποία παραχωρήθηκαν προς εκμετάλλευση στους Παραχωρησιούχους επί τη βάση των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης,

(β) δανειακά κεφάλαια,

(γ) χρηματοδοτική συμβολή Δημοσίου, και

(δ) δεσμευτική επένδυση Παραχωρησιούχων.

Όπως ήδη εκτέθηκε, τα έσοδα Κατασκευών επηρεάστηκαν αρνητικά λόγω ιδίως της χρηματοοικονομικής κρίσης. Επιπλέον, για τον ίδιο λόγο μείωθηκε δραστικά η δυνατότητα δανειοδότησης («debt capacity») των Έργων από εγχώρια και διεθνή πιστωτικά ιδρύματα. Με εμφανή τα αποτελέσματα των ανωτέρω και προκειμένου να καταστεί εφικτή η χρηματοδότηση των Έργων μεταβλήθηκαν οι όροι δανειοδότησης των έργων και προσαρμόστηκαν στις τρέχουσες δυσμενείς οικονομικές συνθήκες, καθιστώντας το δανεισμό των έργων ακριβότερο. Όλα τα παραπάνω οδήγησαν στην εμφάνιση «χρηματοδοτικού κενού» («funding gap»), το οποίο αποφασίστηκε να καλυφθεί μέσω κρατικής ενίσχυσης από πόρους προερχόμενους κυρίως από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και από πόρους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, καθώς και μέσω δανείου που χορήγησε ειδικά για το σκοπό αυτό η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

II. «Μηχανισμός Ανακύκλωσης» των Πληρωμών προς το Δημόσιο κατά τη διάρκεια της Περιόδου Λειτουργίας των Έργων.

Εξαιρώντας τη Σύμβασης Παραχώρησης που αφορά στον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδος, ο οποίος ήταν εξαρχής επιδοτούμενο έργο, οι Αρχικές Συμβάσεις Παραχώρησης περιέχουν ρυθμίσεις, σύμφωνα με τις οποίες κατά την Περίοδο Λειτουργίας των Έργων μέρος των Καθαρών Εσόδων των Έργων καταβάλλεται ετησίως από τους Παραχωρησιούχους στο ελληνικό Δημόσιο («Πληρωμές προς το Δημόσιο»). Οι ρυθμίσεις αυτές παραμένουν σε ισχύ, με την πρόσθετη πρόβλεψη πως το Δημόσιο υποχρεούται, σύμφωνα με τις ανανεωμένες διατάξεις που περιέχονται στις Συμφωνίες Τροποποίησης, να ενισχύσει οικονομικά τα Έργα κατά την Περίοδο Λειτουργίας τους μέσω του Μηχανισμού Ανακύκλωσης των Πληρωμών προς το Δημόσιο, εφόσον τα συνολικά Καθαρά Έσοδα των Έργων δεν επαρκούν για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας τους και εξυπηρέτησης των τροποποιημένων δανειακών συμβάσεων, καθώς και για την επίτευξη εύλογης απόδοσης της δεσμευτικής επένδυσης των Παραχωρησιούχων.

III. Παράταση της Περιόδου Παραχώρησης των Συμβάσεων Παραχώρησης κατά τρία έτη

Με την τροποποίηση αυτή παρέχεται η δυνατότητα στους Παραχωρησιούχους να υποβάλουν αίτημα παράτασης της διάρκειας της Περιόδου Παραχώρησης δώδεκα μήνες πριν από τη λήξη της. Εφόσον κατά το χρονικό σημείο αυτό η απόδοση της Δεσμευτικής τους Επένδυσης (σε ονομαστική αξία) υπολείπεται της προβλεπόμενης από το Χρηματοοικονομικό Μοντέλο Επανεκκίνησης απόδοσης (σε ονομαστική αξία), η διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης θα παρατείνεται για χρονική περίοδο τριών ετών.

### 3.2.2. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΑΡΘΡΩΝ

#### 3.2.2.1. ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

Η εν λόγω σύμβαση παραχώρησης που υπογράφηκε στις 11 Δεκεμβρίου 2013, συνήφθη μεταξύ αφ' ενός του Ελληνικού Δημοσίου και αφ' ετέρου

- της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου, Ανώνυμη Εταιρεία Παραχώρησης για τον Αυτοκινητόδρομο Τμήμα ΠΑΘΕ Μαλιακός – Κλειδί» και τον διακριτικό τίτλο «Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου Α.Ε.», που εδρεύει στον Δήμο Λάρισας και αποτελεί τον Παραχωρησιούχο του έργου και
- εκ τρίτου, των αρχικών μετόχων της ανωτέρω εταιρίας, οι οποίοι και τροποποιήθηκαν στο χρονικό αυτό διάστημα, δηλαδή:

**(Α)** της Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης με την επωνυμία HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH που εδρεύει στο Essen Γερμανίας,

**(Β)** της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.» που εδρεύει στη Νέα Κηφισιά,

**(Γ)** της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «J & P ΑΒΑΞ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΡΓΟΛΗΠΤΙΚΗ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ – ΕΜΠΟΡΙΚΗ – ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ – ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ»,

**(Δ)** της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «VINCI CONCESSIONS S.A.S.» που εδρεύει στη Γαλλία.,

**(Ε)** της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΑΕΓΕΚ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΑΣΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ» και

**(ΣΤ)** και της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία ΑΘΗΝΑ Α.Τ.Ε.

### 3.2.2.2. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Προκειμένου να εξισορροπηθεί η χρηματοοικονομική κατάσταση του έργου και να θεωρηθεί και πάλι βιώσιμο, αυξήθηκε η συνεισφορά του Παραχωρησιούχου και των αρχικών μετόχων του και καθορίστηκε Πρόσθετη Χρηματοδοτική Συμβολή εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου.

Ειδικότερα τα ποσά ανήλθαν στις παρακάτω τιμές:

1. Πρόσθετη Χρηματοδοτική Συμβολή Δημοσίου: 400.974.000 Ευρώ  
η οποία κατατίθεται σύμφωνα με το νεοσυνταχθέν Χρονοδιάγραμμα Καταβολής Πρόσθετης Χρηματοδοτικής Συμβολής.
2. Δεσμευτική Επένδυση Παραχωρησιούχου: 206.300.000 Ευρώ  
η οποία καταβάλλεται σύμφωνα με το τροποποιημένο Χρονοδιάγραμμα Καταβολής Ποσών Δεσμευτικής Επένδυσης και αποτελείται από:
  - Μετοχικό Κεφάλαιο: 50.000.000 Ευρώ
  - Δευτερογενές Χρέος: 156.300.000 Ευρώ
3. Δανειακές Συμβάσεις Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων: 85.000.000 Ευρώ  
από τα οποία τα 25.000.000 θα δοθούν ως προκαταβολή για την έναρξη των εργασιών.

Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει σε δύο παραγράφους που προστέθηκαν στο άρθρο 5 της σύμβασης και οι οποίες αναφέρουν:

- Παράγραφος 5.2.8.(α): «Σε περίπτωση κατά την οποία η δαπάνη πρόωρης καταγγελίας συμβάσεων αντιστάθμισης κινδύνων επιτοκίων...προκύψει ανώτερη ή

κατώτερη του ποσού των 97.582.009,17 Ευρώ, το συνολικό ποσό της Πρόσθετης Χρηματοδοτικής Συμβολής θα αναπροσαρμοστεί ισόποσα με την προκύπτουσα μεταβολή...»

- Παράγραφος 5.2.8.(c): «Η μη επίτευξη οποιουδήποτε οροσήμου της στήλης 2 του Χρονοδιαγράμματος Καταβολής Πρόσθετης Χρηματοδοτικής Συμβολής οφειλόμενη σε Γεγονός Απαλλαγής ή Γεγονός Ανωτέρας Βίας...δεν απαλλάσσει το Δημόσιο από την υποχρέωση του να καταβάλει την αντίστοιχη δόση της Πρόσθετης Χρηματοδοτικής Συμβολής...».

Όπως γίνεται κατανοητό, το Δημόσιο αναλαμβάνει ολοκληρωτικά τη μέχρι πρότινος ευθύνη του Παραχωρησιούχου να διασφαλίζει ότι θα υπάρχει επαρκής χρηματοδότηση καθ' όλη τη διάρκεια του έργου. Μάλιστα, τα ποσά που καλείται να καταβάλει το Δημόσιο, είναι τόσο υψηλά με αποτέλεσμα να διπλασιάζεται η συμμετοχή του Δημοσίου στη Χρηματοδότηση, καθώς οι αποζημιώσεις συνέχιζαν να δίνονται το διάστημα που τα έργα δεν πραγματοποιούνταν, παρόλο που η εντολή για τη διακοπή τους δεν είχε δοθεί από το Δημόσιο.

### 3.2.2.3. ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ

Με βάση το άρθρο 11 και τις τροποποιημένες διατάξεις του οι προθεσμίες για τις ολοκλήρωση των διαφόρων εργασιών μεταβάλλονται. Συγκεκριμένα:

- Η συνολική διάρκεια της Περιόδου Μελετών – Κατασκευών αυξάνεται από 54 μήνες σε 94 μήνες.
- Η Τέταρτη Αποκλειστική Τμηματική Προθεσμία παύει να περιλαμβάνει την απαίτηση ολοκλήρωσης των εργασιών διάνοιξης σηράγγων, συμπεριλαμβανομένων και τα έργα πολιτικού μηχανικού για τις μόνιμες επενδύσεις.

- Η Πέμπτη Αποκλειστική Τμηματική Προθεσμία αυξάνεται από 46 σε 89 μήνες και απαιτεί πλέον την ολοκλήρωση του συνόλου των Κατασκευών του Έργου πλην κάποιων εργασιών.

Η ρύθμιση αυτή καταδεικνύει τον κίνδυνο που αναλαμβάνουν οι εταιρείες Παραχώρησης να μην καταστεί εφικτή, στον διατιθέμενο χρόνο, η επίτευξη μίας εύλογης απόδοσης επί της επένδυσης τους. Ο όρος αυτός εισήχθη στις συμβάσεις μετά τη συνειδητοποίηση ότι τα δοσμένα χρονικά περιθώρια στις αρχικές συμβάσεις ήταν πρακτικώς αδύνατο να επιτευχθούν.

#### 3.2.2.4. ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ

Σύμφωνα με την τροποποιημένη παράγραφο 11.4 της σύμβασης «οι ποινικές ρήτρες που επιβάλλονται στον Παραχωρησιούχο για κάθε ημερολογιακή ημέρα υπαίτιας εκ μέρους του υπέρβασης της συνολικής προθεσμίας...» μειώνεται από 40.000 Ευρώ σε 5.000 ευρώ κι «επιβάλλεται για υπέρβαση ίση ή μικρότερη από το 10% της συνολικής προθεσμίας». Ενώ για υπέρβαση μεγαλύτερη του 10%, η ποινική ρήτρα ελαττώνεται από τα 80.000 Ευρώ στα 10.000 Ευρώ ημερησίως.

Γίνεται, λοιπόν, αντιληπτό ότι περιορίζονται σημαντικά και συγκεκριμένα στο 1/8 των αρχικών, τα χρηματικά ποσά που καλείται να καταβάλει ως αποζημίωση ο Παραχωρησιούχος σε περίπτωση αθέτησης των όρων της νέας σύμβασης.

#### 3.2.2.5. ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ – ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ

Το Άρθρο 26 που αφορά στις Πληρωμές προς το Δημόσιο και στην Επίτευξη της Ονομαστικής Απόδοσης Δεσμευτικής Επένδυσης είναι ένα από τα άρθρα που υφίσταται τις σημαντικότερες μεταβολές.

Αρχικά, η παράγραφος 26.1.7, σύμφωνα με την οποία «σε περίπτωση που τα συνολικά Καθαρά Έσοδα του Παραχωρησιούχου κατά την Περίοδο Μελετών – Κατασκευών... υπερβούν το άθροισμα των προβλεπόμενων Καθαρών Εσόδων σύμφωνα με το Χρηματοοικονομικό Μοντέλο, το 70% της διαφοράς αυτής θεωρείται Πληρωμή προς το Δημόσιο» καταργείται, με αποτέλεσμα να παύει να υφίσταται το δικαίωμα του Δημοσίου να επέμβει εάν ο Παραχωρησιούχος αρχίσει να εισπράττει πολύ μεγαλύτερα ποσά χρημάτων από αυτά που αρχικά εκτιμήθηκαν.

Παράλληλα, προστίθενται ως όροι της σύμβασης ο Ετήσιος Έλεγχος των οικονομικών του Παραχωρησιούχου από ορκωτό ελεγκτή, καθώς και η πίστωση όλων των Εσόδων του Παραχωρησιούχου σε συγκεκριμένο τραπεζικό Λογαριασμό Εσόδων. Αυτή είναι και η πρώτη προσπάθεια ελέγχου των ανεξέλεγκτων μέχρι τώρα εισόδων των εταιριών.

Στη συνέχεια όλες οι παράγραφοι του εδαφίου 26.2 με θέμα τις Υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου σε Περίπτωση Επίτευξης Πραγματικής (πλέον αποκαλούμενης Ονομαστικής) Απόδοσης Δεσμευτικής Επένδυσης διαγράφονται και αντικαθίσταται με το λεγόμενο Μηχανισμό Ανακύκλωσης. Ο Μηχανισμός Ανακύκλωσης, γενικά, καθορίζει πως το Ελληνικό Δημόσιο «θα παρέχει υποστήριξη προς τον Παραχωρησιούχο στις περιπτώσεις που τα Πραγματικά Καθαρά Έσοδα που εισέπραξε ο Παραχωρησιούχος σε οποιαδήποτε Περίοδο Υπολογισμού δεν επαρκούν» για την κάλυψη συγκεκριμένων εξόδων. Με άλλα λόγια, στα πλαίσια της ανάληψης από μέρος του Δημοσίου της πλήρης ευθύνης του Παραχωρησιούχου να χρηματοδοτεί ανά πάσα στιγμή το Έργο, το Δημόσιο υποχρεώνεται να παρέχει επιπρόσθετη χρηματοδότηση σε περίπτωση που τα έσοδα δεν είναι τα αναμενόμενα. Επιπλέον, κατά τη φάση πληρωμών, το δημόσιο κατέχει την τρίτη θέση σε σειρά προτεραιότητας, αφού προηγούνται να πληρωθούν ο Παραχωρησιούχος και οι Δανειστές.

Στην παράγραφο 26.2.5. εισάγεται για πρώτη φορά ο όρος «έλλειμμα» σαν την περίπτωση που σε μια Περίοδο Υπολογισμού το ποσό των Πραγματικών Καθαρών Εσόδων είναι μικρότερο από το ποσό των Επιλέξιμων Εξόδων Έργου. Στην περίπτωση αυτή ο

Παραχωρησιούχος έχει το δικαίωμα «να υποβάλει γνωστοποίηση αιτήματος υποστήριξης στο Δημόσιο» και το Δημόσιο υποχρεούται να «καταβάλλει στον Παραχωρησιούχο το ισόποσο του σχετικού Ελλείμματος Καθαρών Εσόδων», όταν αυτό δεν απαιτεί υπερανάληψη από τον Αποθεματικό Λογαριασμό του Δημοσίου, ο οποίος περιέχει το μερίδιο του δημοσίου στον διαμοιραζόμενο ΕΔΑ. Επίσης, σύμφωνα με την παράγραφο 26.2.5.(iii) εάν «το Δημόσιο λαμβάνει ποσό που υπολείπεται των Πληρωμών προς το Δημόσιο ως συνέπεια της παροχής υποστήριξης από το Δημόσιο» προς τον Παραχωρησιούχο, τότε «η διαφορά μεταξύ των ποσών που αντιστοιχούν σε Συμβατικές Πληρωμές προς το Δημόσιο και των ποσών που έχουν εισπραχθεί από το Δημόσιο και έχουν πιστωθεί στον Αποθεματικό Λογαριασμό, θα θεωρείται ότι αποτελεί υποστήριξη από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο».

Σύμφωνα με τις θέσεις των εισηγητών του νόμου και την αιτιολογική έκθεση που συντάχθηκε αργότερα, «μέσω της επιλογής του «Μηχανισμού Ανακύκλωσης» έναντι άλλων πιθανών λύσεων (όπως π.χ. της μείωσης του μεριδίου του Δημοσίου ή της παραίτησης του Δημοσίου από αυτό ή της αύξησης των διοδίων), εξασφαλίζεται η ενίσχυση των Έργων στον απολύτως αναγκαίο βαθμό για τη διασφάλιση της βιωσιμότητάς τους, χωρίς να επιβαρύνονται περαιτέρω οι χρήστες των Έργων, ενώ ταυτόχρονα αναμένεται ότι όσο θα βελτιώνεται στο μέλλον το οικονομικό περιβάλλον εκτέλεσης των Συμβάσεων και λειτουργίας των Έργων τόσο θα μειώνεται η ανάγκη ενίσχυσής τους μέσω του Μηχανισμού Ανακύκλωσης. Κατά τις εντατικές διαπραγματεύσεις που προηγήθηκαν, το Δημόσιο επέβαλε την τήρηση της «αρχής της αυτάρκειας» («self - sufficiency principle») των Έργων Παραχώρησης κατά τη σύναψη των Συμφωνιών Τροποποίησης. Σύμφωνα με την αρχή αυτή οποιαδήποτε οικονομική ενίσχυση των Έργων από το Δημόσιο κατά την Περίοδο Λειτουργίας τους θα είναι περιορισμένη κατ' ανώτατο όριο στο ύψος των Πληρωμών προς το Δημόσιο και δεν δύναται να υπερβεί το όριο αυτό. Μέσω της «αρχής της αυτάρκειας» διασφαλίζεται:

- (α) ότι οποιαδήποτε ενίσχυση εκ μέρους του Δημοσίου προς τα Έργα Παραχώρησης δεν θα επιβαρύνει τον Κρατικό Προϋπολογισμό ούτε κατ' ελάχιστον, αλλά θα τροφοδοτηθεί αποκλειστικά από τα έσοδα που παράγουν τα ίδια τα Έργα, και
- (β) ότι οι Παραχωρησιούχοι εξακολουθούν να φέρουν τον κίνδυνο εσόδων των Έργων, δεδομένου ότι τυχόν ανεπάρκεια των Καθαρών Εσόδων των Έργων



(συμπεριλαμβανομένων και των Πληρωμών προς το Δημόσιο) για την κάλυψη των συμβατικών υποχρεώσεων των Παραχωρησιούχων για τη συντήρηση και λειτουργία των Έργων, καθώς και για την εξυπηρέτηση των δανειακών συμβάσεων, θα οδηγεί σε καταγγελία των συμβάσεων με ευθύνη των Παραχωρησιούχων. Επιπλέον, επισημαίνεται ότι οι Παραχωρησιούχοι μέσω της εφαρμογής της αρχής της αυτάρκειας εξακολουθούν να φέρουν τον κίνδυνο εσόδων των Έργων Παραχώρησης και κατά το ότι δεν υφίσταται εγγυημένη απόδοση της Δεσμευτικής τους Επένδυσης. Σε περίπτωση δηλαδή που τα Καθαρά Έσοδα των Έργων δεν επαρκούν, οι Παραχωρησιούχοι δεν δικαιούνται συγκεκριμένη εγγυημένη απόδοση στο τέλος της Παραχώρησης.»

Σε πλήρη αντιπαράθεση με τις παραπάνω απόψεις, ωστόσο, έρχεται το πρωταρχικό χαρακτηριστικό μιας σύμβασης παραχώρησης, που είναι η ανάληψη του οικονομικού ρίσκου από τον παραχωρησιούχο. Μέσω του Μηχανισμού Ανακύκλωσης αυτό που επιτυγχάνεται ουσιαστικά είναι να εκμηδενίζεται εντελώς το επενδυτικό ρίσκο του Παραχωρησιούχου. Ακυρώνεται, λοιπόν, ο αρχικός ορισμός μιας σύμβασης παραχώρησης, η οποία, με βάση την οδηγία 93/37/ΕΟΚ της Επίσημης Εφημερίδας των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ορίζει πως οι αστάθμητοι κίνδυνοι που είναι συνυφασμένοι με την εκμετάλλευση μεταβιβάζονται στον ανάδοχο. Με απλά λόγια, ακόμα και στην περίπτωση οικονομικής ζημίας ο Παραχωρησιούχος θα έχει τη στήριξη του Δημοσίου και το ίδιο το Δημόσιο, ακόμα και στην φάση πληρωμών, έρχεται τρίτο και τελευταίο σε σειρά προτεραιότητας μετά τις εταιρίες και τις δανείστριες τράπεζες, όπως επιβάλλεται από την παράγραφο 26.2.4(b).

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

### **4.1. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Συνοψίζοντας, οι συμβάσεις παραχώρησης θα μπορούσαν να αποτελέσουν ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο στη χρηματοδότηση και κατασκευή μεγάλων έργων υποδομής. Καθώς, όμως συντίθενται μεταξύ μερών των οποίων τα συμφέροντα πολλές φορές αντικρούονται, η σωστή εφαρμογή τους προϋποθέτει την ισάξια αντιμετώπιση όλων των εμπλεκομένων. Στην προκειμένη περίπτωση, η σύμβαση του 2007 προσπάθησε να συγκεράσει σε ένα μεγάλο βαθμό τα αντικρουόμενα συμφέροντα μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Παραχωρησιούχου. Ωστόσο, εξαιτίας αφ' ενός των εγγενών αδυναμιών του Δημοσίου και αφ' ετέρου της ενσκήψασας οικονομικής κρίσης, οδηγηθήκαμε στην υπογραφή μιας τροποποιημένης «λεόντειας» σύμβασης, το 2013, στην οποία το Δημόσιο συμφώνησε να απεμπολήσει σχεδόν όλα του τα δικαιώματα.

### **4.2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

Προκειμένου, λοιπόν, τόσο η προαναφερθείσα όσο και κάθε άλλη μελλοντική σύμβαση παραχώρησης, να λειτουργήσει σωστά και επ' αμοιβαία ωφέλεια όλων των μερών, προτείνονται τα εξής:

#### **4.2.1. ΣΑΦΗΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ**

Η σωστή πραγματοποίηση ενός έργου παραχώρησης προϋποθέτει τον σαφή καθορισμό των αρμοδιοτήτων και κατασκευών που καλείται να φέρει εις πέρας ο Παραχωρησιούχος. Αυτό σημαίνει πως, πριν τη δημοπράτηση του έργου, το Ελληνικό Δημόσιο οφείλει να γνωρίζει και να γνωστοποιήσει επακριβώς στον Παραχωρησιούχο, όλα τα στοιχεία και τις λεπτομέρειες του έργου που επιθυμεί να κατασκευαστούν. Έτσι, θα αποφευχθούν τυχόν μεταβολές στα αρχικά σχέδια, που επιφέρουν καθυστερήσεις αλλά και επιπλέον οικονομική επιβάρυνση. Μια τέτοια μεταβολή απαιτήθηκε στο τμήμα των Τεμπών, αφού αρχικά δεν είχε προβλεφθεί

η ύπαρξη Λωρίδας Έκτακτης Ανάγκης (ΛΕΑ) μέσα στις σήραγγες και η μετέπειτα κατασκευή της απαιτεί χρονοβόρες και δαπανηρές τροποποιήσεις (πχ διαπλάτυνση της σήραγγας).

#### 4.2.2. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΥΕΛΙΚΤΟΥ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ

Η προβληματική των συμβάσεων παραχώρησης όσον αφορά στα κέρδη του παραχωρησιούχου και του δημοσίου έγκειται αρχικά στην εσφαλμένη εκτίμηση της αξίας της παραχώρησης εκ μέρους του Δημοσίου. Ακόμα και σε περιόδους οικονομικής άνθισης όμως, το Ελληνικό Δημόσιο φτάνει σε σημείο να δωρίζει υπέρογκα ποσά στους παραχωρησιούχους λόγω λανθασμένης κοστολόγησης του έργου. Αυτό οφείλεται στην αδυναμία του δημοσίου να εκπονήσει ακριβείς μελέτες σχετικά με τη μελλοντική χρήση του έργου και την απόδοση κερδών στον ανάδοχο. Την αδυναμία αυτή επιβεβαιώνει και το γεγονός ότι ο αριθμός των διερχόμενων αυτοκινήτων σύμφωνα με το χρηματοοικονομικό μοντέλο και τα στοιχεία που παρείχε το Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας (ΤΕΟ), το οποίο διαχειρίζονταν τα διόδια μέχρι την ανάληψη τους από τον Παραχωρησιούχο, ήταν σημαντικά μικρότερος από τον αριθμό που διαπιστώθηκε από την παραχωρησιούχα εταιρία, αμέσως μετά την ανάληψη των διοδίων. Μάλιστα, οι διελεύσεις εκτιμάται ότι αυξήθηκαν γύρω στο 30%. Επομένως, η τεχνικοοικονομική μελέτη σχετικά με τον αριθμό των διερχόμενων αυτοκινήτων, κρίνεται απολύτως απαραίτητη προκειμένου να προβλεφθούν σε ικανοποιητικό βαθμό τα κέρδη του Παραχωρησιούχου και να προβεί το Δημόσιο σε ευνοϊκές για αυτό διαπραγματεύσεις. Ακόμα δε αναγκαιότερη, αποδεικνύεται στην περίπτωση της οικονομικής κρίσης αφού η πτώση του αριθμού των χρηστών μείωσε δραματικά τα έσοδα τόσο του Παραχωρησιούχου όσο και του Δημοσίου.

#### 4.2.3. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΛΕΙΣΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΟΔΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗ ΛΟΓΙΚΟΥ ΑΝΤΙΤΙΜΟΥ

Στην Ελλάδα, στα μεγαλύτερα οδικά έργα, εφαρμόζεται το ανοικτό σύστημα διοδίων, με βάση το οποίο ο χρήστης πληρώνει σε μετωπικούς σταθμούς που είναι εγκατεστημένοι ανά κάποιες αποστάσεις κατά μήκος του αυτοκινητοδρόμου, για μια συγκεκριμένη

προκαθορισμένη απόσταση χρέωσης του συγκεκριμένου σταθμού (π.χ. 30, 40, 50 χλμ.), ανεξαρτήτως του μήκους που πραγματικά έχει διανύσει. Το ανοικτό σύστημα προβλέπει και την δυνατότητα πλευρικών σταθμών σε εισόδους μετά τον μετωπικό σταθμό ή σε εξόδους πριν τον μετωπικό σταθμό, όπου ο χρήστης, που δεν διήλθε και δεν πλήρωσε στο μετωπικό, θα πληρώσει για την απόσταση που πρόκειται να διανύσει (σταθμός στην είσοδο) ή έχει ήδη διανύσει (σταθμός στην έξοδο). Στο ανοικτό σύστημα, χρήστες που εισέρχονται και εξέρχονται από πλευρικούς σταθμούς, που δεν υπάρχουν πλευρικά διόδια και δεν παρεμβάλλονται μεταξύ τους μετωπικοί σταθμοί, δεν πληρώνουν καθόλου διόδια. Είναι προφανές ότι το σύστημα αυτό δημιουργεί τοπικές αδικίες καθ' όσον είναι δυνατόν κάποιοι χρήστες, κυρίως τοπικών αποστάσεων, να πληρώνουν για μεγαλύτερη απόσταση από αυτή που διανύουν, ενώ και κάποιοι άλλοι να μην πληρώνουν καθόλου.

Αντίθετα, σύμφωνα με το κλειστό σύστημα διοδίων ή αλλιώς “Πλήρες Ηλεκτρονικό Σύστημα Διοδίων με Ελεύθερη Ροή” (Open Road Tolling), επιβάλλεται έλεγχος κατά την είσοδο και πληρωμή κατά την έξοδο από τον αυτοκινητόδρομο, άρα χρέωση για όλους με βάση την διανυθείσα απόσταση. Το κλειστό σύστημα διοδίων είναι σαφώς δικαιότερο, άλλα απαιτεί σημεία ελέγχου στην είσοδο και πληρωμής στην έξοδο στο σύνολο του δικτύου. Το γεγονός αυτό καθιστά την εγκατάσταση του ιδιαίτερα δαπανηρή αφού η εκάστοτε πολιτική ηγεσία, προκειμένου να ικανοποιήσει τους πολίτες και ψηφοφόρους, επιβάλλει την κατασκευή εξόδων σε πολλά σημεία του οδικού δικτύου. Επιπλέον, στο σύστημα αυτό αντιδρούν και οι μεγάλες κατασκευαστικές εταιρίες αφού αναμένεται να μειωθούν σημαντικά τα έσοδα τους. Για παράδειγμα, σύμφωνα με τις μελέτες υπολογισμού των εσόδων για το τμήμα Αθήνα – Θήβα της ΠΑΘΕ έως το 2032, με το υφιστάμενο ανοικτό σύστημα πληρωμής τα προβλεπόμενα έσοδα για το 2013 θα ανέλθουν στα 78,1 εκ. ευρώ. Εάν εφαρμοστούν ηλεκτρονικά διόδια (κλειστό σύστημα) τα έσοδα εκτιμάται ότι θα φτάσουν τα 49,6 εκ. ευρώ, πράγμα που σημαίνει ότι η εταιρεία θα εισπράξει 28,3 εκ. ευρώ λιγότερα.

Πλέον, και μετά τις αλλεπάλληλες διαμαρτυρίες των πολιτών για το υπερβολικά υψηλό και άδικο αντίτιμο των διοδίων, κρίνεται απαραίτητη η εφαρμογή και εγκατάσταση του κλειστού συστήματος διοδίων σε όλη την έκταση του οδικού δικτύου της χώρας, παρά τις αντιδράσεις

των παραχωρησιούχων εταιριών. Επίσης, σήμερα, που το εισόδημα των πολιτών έχει συρρικνωθεί δραματικά, οι τιμές των διοδίων θα έπρεπε να μειωθούν συστοίχως προς την οικονομική δυσπραγία της κοινωνίας. Η επίκληση «ανωτέρας βίας λόγω οικονομικής κρίσης», δεν μπορεί να ισχύει μόνο για την επιπλέον χρηματοδότηση των Παραχωρησιούχων.

#### 4.2.4. ΑΝΑΛΟΓΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

Οι εν λόγω συμβάσεις παραχώρησης δίνουν στις δανείστριες τράπεζες και τον Παραχωρησιούχο τη δυνατότητα να καταβάλουν ένα σχετικά μικρό χρηματικό ποσό κατά την έναρξη του έργου, σε αντίθεση με το Ελληνικό Δημόσιο που υποχρεούται να καταβάλει το μεγαλύτερο μέρος της συμβολής του . Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα, κατά την εμφάνιση της κρίσης, οι τράπεζες να επιλέξουν να εγκαταλείψουν την επένδυσή τους και να αποχωρίσουν από τη χρηματοδότηση του έργου, φοβούμενες ότι εάν παρέμεναν θα είχαν μεγαλύτερη οικονομική ζημία. Απαιτείται, λοιπόν, η καταβολή ποσών από τα συμβαλλόμενα μέρη να είναι αναλογική του ποσοστού συμμετοχής τους και καθ' όλη τη χρονική διάρκεια του έργου, ώστε να λειτουργεί ως ανασταλτικός παράγοντας σε περίπτωση που επιθυμούν να αποχωρήσουν από το έργο.

#### 4.2.5. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΣΤΑ ΕΣΟΔΑ ΑΝΑΛΟΓΗ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ

Με βάση τις παρούσες συμβάσεις η δημόσια συμμετοχή αυξάνεται στο ύψος του 55% των έργων, χωρίς όμως την μεταβολή υπέρ του δημοσίου της μετοχικής σύνθεσης των παραχωρησιούχων. Άρα, θα έπρεπε το δημόσιο να έχει συμμετοχή στο ύψος της σημερινής συνεισφοράς του, 55%, και όχι στο ύψος της συμμετοχής του στην αρχική σύμβαση, 20%.

#### 4.2.6. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΡΗΣΗ ΤΩΝ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναφερθήκαμε στις μεγάλες καθυστερήσεις λόγω απαλλοτριώσεων, περιβαλλοντικών και αρχαιολογικών αδειών που αποτέλεσαν, σε ένα μέρος, λόγο αναστολής των έργων. Έτσι θεωρείται σκόπιμο σε κάθε σύμβαση παραχώρησης να υπάρχουν σαφείς όροι που δεσμεύουν το Ελληνικό Δημόσιο να ολοκληρώσει όλες τις εργασίες που του αντιστοιχούν προκειμένου να ξεκινήσουν τα έργα, στα χρονικά όρια που συμφωνούνται. Ταυτόχρονα και ως ακόμα μια ασφαλιστική δικλείδα θα λειτουργούσε η επιβολή αντίστοιχης ποινικής ρήτρας στο Δημόσιο σε περίπτωση μη τήρησης του χρονοδιαγράμματος.

#### 4.2.7. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΜΕΡΙΚΟΥ ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Στην πορεία εκτέλεσης ενός μεγάλου έργου είναι αναμενόμενο να προκύψουν πολλά και ποικίλα εμπόδια, όπως στην περίπτωση της οικονομικής κρίσης, τα οποία ίσως είναι αδύνατον να ξεπεραστούν άμεσα. Για το λόγο αυτό ένας ολοκληρωμένος νόμος οφείλει να περιλαμβάνει διατάξεις που προβλέπουν το μερικό ανασχεδιασμό του έργου ή και την προσαρμογή του στις εκάστοτε συνθήκες. Για παράδειγμα, θα ήταν προτιμότερο να μην κατασκευαστούν κάποια τμήματα του έργου που δε θεωρούνται άμεσα αναγκαία, ώστε να συνεχιστεί απρόσκοπτα το σημαντικότερο κομμάτι των έργων.



## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Κλείνοντας τη διπλωματική μου εργασία θα ήθελα να επισημάνω ότι οι συμβάσεις παραχώρησης αποτελούν έναν χρήσιμο και αποτελεσματικό τρόπο κατασκευής μεγάλων έργων. Επιλύουν μια σειρά δύσκολων προβλημάτων, όπως η χρηματοδότηση, η προστασία του περιβάλλοντος, η ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών, η μελέτη σημαντικών τεχνικών έργων και, γενικώς, συμβάλλουν στην περιφερειακή ανάπτυξη μιας χώρας.

Ωστόσο, η εφαρμογή των συμβάσεων παραχώρησης δεύτερης γενιάς, που αφορούν τους μεγάλους αυτοκινητοδρόμους στην Ελλάδα, έχει συναντήσει αρνητική κριτική και διάθεση του κόσμου, έχει δημιουργήσει κινήματα αντίδρασης, έχει στρέψει τις τοπικές κοινωνίες σε δικαστικές διαμάχες με τους Παραχωρησιούχους και τελικά έχει αφήσει άσχημες και αρνητικές εντυπώσεις στο μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού. Το υψηλό αντίτιμο των διοδίων, η άδικη καταβολή τους κατά τη διάρκεια κατασκευής ακόμα του έργου και η ευνοϊκή μεταχείριση των Παραχωρησιούχων από την πλευρά της πολιτείας, έχουν απαξιώσει τελείως τον θεσμό των συμβάσεων παραχώρησης στα μάτια των πολιτών.

Για το λόγο αυτό, η πολιτεία οφείλει να επανεξετάσει το ζήτημα των συμβάσεων παραχώρησης, να προσεγγίσει την Τρίτη γενιά έργων που έχουν ήδη δρομολογηθεί με μεγαλύτερη προσοχή και υπευθυνότητα, να αποφύγει τυχόν επανάληψη όλων των μειονεκτημάτων που αναφέρθηκαν παραπάνω και, τέλος, να εφαρμόσει νέες διατάξεις, όπως αυτές που προτάθηκαν, με σκοπό να ανακτήσει ο θεσμός αυτός την αξία που του αρμόζει.





## ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ

1. Οδηγία 93/37/ΕΟΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 14ης Ιουνίου 1993 περί συντονισμού των διαδικασιών για τη σύναψη συμβάσεων δημοσίων έργων.
2. Οδηγία 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών
3. Νόμος υπ' αριθμόν 3389/2005 (ΦΕΚ 232/Α/22.9.2005) Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα
4. Πράσινο Βιβλίο σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης (COM(2004) 327 τελικό, Βρυξέλλες, 30-04-2004),
5. Νόμος υπ' αριθμόν 3669/2008 (ΦΕΚ 116/Α'/18.6.2008) «Κύρωση της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων».
6. Νόμος υπ' αριθμόν 1049/1949 «Περί οργανώσεως των Τηλεπικοινωνιών της Ελλάδος» (ΦΕΚ Α' 195/1949)
7. Νόμος υπ' αριθμόν 1468/1950 «Περί ιδρύσεως δημοσίας επιχειρήσεως ηλεκτρισμού» και τον α.ν. 1672/1951 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως των διατάξεων του ν. 1468/1950 περί ΔΕΗ»



## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ**

«Αυτοκινητόδρομοι: Το status στις 5 συμβάσεις παραχώρησης», [www.ypodomes.com](http://www.ypodomes.com), 30/07/2012, <http://www.ypodomes.com/index.php/alles-upodomes/endiaferouses-eidiseis/item/14311-%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%BF%CE%BA%CE%B9%CE%BD%CE%B7%CF%84%CF%8C%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CE%B9-%CF%84o-status-%CF%83%CF%84%CE%B9%CF%82-5-%CF%83%CF%85%CE%BC%CE%B2%CE%AC%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CF%80%CE%B1%CF%81%CE%B1%CF%87%CF%8E%CF%81%CE%B7%CF%83%CE%B7%CF%82>

<http://www.ypodomes.com/index.php/alles-upodomes/endiaferouses-eidiseis/item/14311-%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%BF%CE%BA%CE%B9%CE%BD%CE%B7%CF%84%CF%8C%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CE%B9-%CF%84o-status-%CF%83%CF%84%CE%B9%CF%82-5-%CF%83%CF%85%CE%BC%CE%B2%CE%AC%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CF%80%CE%B1%CF%81%CE%B1%CF%87%CF%8E%CF%81%CE%B7%CF%83%CE%B7%CF%82>

«Κατάλογος Μεγάλων Έργων (Μαρτ.14): Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου, σε 1,5 χρόνο έτοιμες οι σήραγγες στα Τέμπη», 13.3.2014, [www.ypodomes.com](http://www.ypodomes.com),

«Ο θεσμός των ΣΔΙΤ», (2009), Ιστοσελίδα [EpistimonikoMarketing.gr](http://www.epistimonikomarketing.gr), <http://www.epistimonikomarketing.gr/o-thesmos-ton-sdit/>

«Στο δρόμο της ανάκαμψης: Ο Επίτροπος κ. Johannes Hahn, αρμόδιος για θέματα περιφερειακής πολιτικής, εγκρίνει τα μεγάλα έργα κατασκευής αυτοκινητοδρόμων στην Ελλάδα», 16.12.2013, Δελτίο Τύπου Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Βρυξέλλες, [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-1258\\_el.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1258_el.htm)

«Τροπολογία στη Βουλή για την κατάργηση του ισχύοντος συστήματος διοδίων Μοσχοχωρίου», 26.8.2014, <http://magnesianews.gr/magnisia/%CF%84%CF%81%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%AF%CE%B1-%CF%83%CF%84%CE%B7-%CE%B2%CE%BF%CF%85%CE%BB%CE%AE-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%AC%CF%81%CE%B3%CE%B7%CF%83.html>

Γκισάκης Α. Ιωάννης, (2006), «Η Παραχώρηση Δημόσιας Υπηρεσίας και Δημοσίου Έργου, Εννοιολογικά στοιχεία, Κανονιστικό Πλαίσιο και Περιπτώσεις Πρακτικής Εφαρμογής»

Ιστολόγιο <http://ypodomes.blogspot.gr/2011/07/10-15.html>

Ιστοσελίδα Εργαζομένων στις Οδικές Συγκοινωνίες,  
[http://www.osydrivers.com/2013/06/blog-post\\_8353.html](http://www.osydrivers.com/2013/06/blog-post_8353.html)

Ιστοσελίδα εταιρίας «Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου Α.Ε.»,  
[http://www.aegeanmotorway.gr/press\\_office\\_press.asp](http://www.aegeanmotorway.gr/press_office_press.asp)

Ιστοσελίδα Εφημερίδας Τα Νέα, <http://www.tanea.gr/tag-search/tag/%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%BF%CE%BA%CE%B9%CE%BD%CE%B7%CF%84%CF%8C%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CE%B9/>

Ιστοσελίδα Πανελληνίου Συνδέσμου Τεχνικών Εταιριών, [www.sate.gr/](http://www.sate.gr/)

Κοδελάς Δ., 12.12.2012, «Για το σκάνδαλο των συμβάσεων παραχώρησης των αυτοκινητοδρόμων», [http://kodelasdimitris.blogspot.gr/2012/12/blog-post\\_3462.html](http://kodelasdimitris.blogspot.gr/2012/12/blog-post_3462.html)

Μπαλής Γ. (1934), «Περί δημοπρασίας», Αθήνα

Παπαδημητρίου Σ. (1921), «Στοιχεία του ελληνικού μεταλλευτικού δικαίου» ,Ιστορία Ελληνικού Έθνους, Αθήνα

Πρακτικά Συνεδριάσεων της Βουλής, [www.hellenicparliament.gr/](http://www.hellenicparliament.gr/)

Σουφλιάς Γ. (2006), Ανακοίνωση Τύπου με θέμα «Δρόμοι Ανάπτυξης», Αθήνα

Σουφλιάς Γ., «ΑΠΟΨΗ: Η αλήθεια για τις συμβάσεις παραχώρησης», Εφημερίδα Η Καθημερινή, Αθήνα 25.05.2013, [www.kathimerini.gr/489092/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/apoyh-h-alh8eia-gia-tis-symvaseis-paraxwrhshs](http://www.kathimerini.gr/489092/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/apoyh-h-alh8eia-gia-tis-symvaseis-paraxwrhshs)

Σταύρου Δ., 5.12.2010, «Φτιάξτε επιτέλους σωστούς παράδρομους και εφαρμόστε το Κλειστό Σύστημα Διοδίων», Εφημερίδα Ο Τύπος, Αθήνα,  
<http://www.otyposnews.gr/archives/3301>

Σύνοψη της Νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, [http://europa.eu/legislation\\_summaries/](http://europa.eu/legislation_summaries/)

Τζάννε Μ., 7.2.2011, «Γιατί οι εργολάβοι δεν θέλουν ηλεκτρονικά διόδια», Εφημερίδα Πρώτο Θέμα, <http://www.protothema.gr/greece/article/104579/giati-oi-ergolaboi-den-thelovn-hlektronika-diodia/>

Τροβά Ε. & Σκουρής Π. (2009), «Το Κοινοτικό Δίκαιο των Δημοσίων Συμβάσεων»

Χατζοπούλου Α., (2006), «Δημόσια Έργα: Τόμος Α', Εθνική και κοινοτική νομοθεσία και νομολογία», Αθήνα

Χατζοπούλου Α., (2007), «Δημόσια Έργα: Τόμος Β', Εξαιρούμενοι Τομείς, μελέτες περιβάλλον, Σ.Δ.Ι.Τ., Κ.Π.Σ», Αθήνα