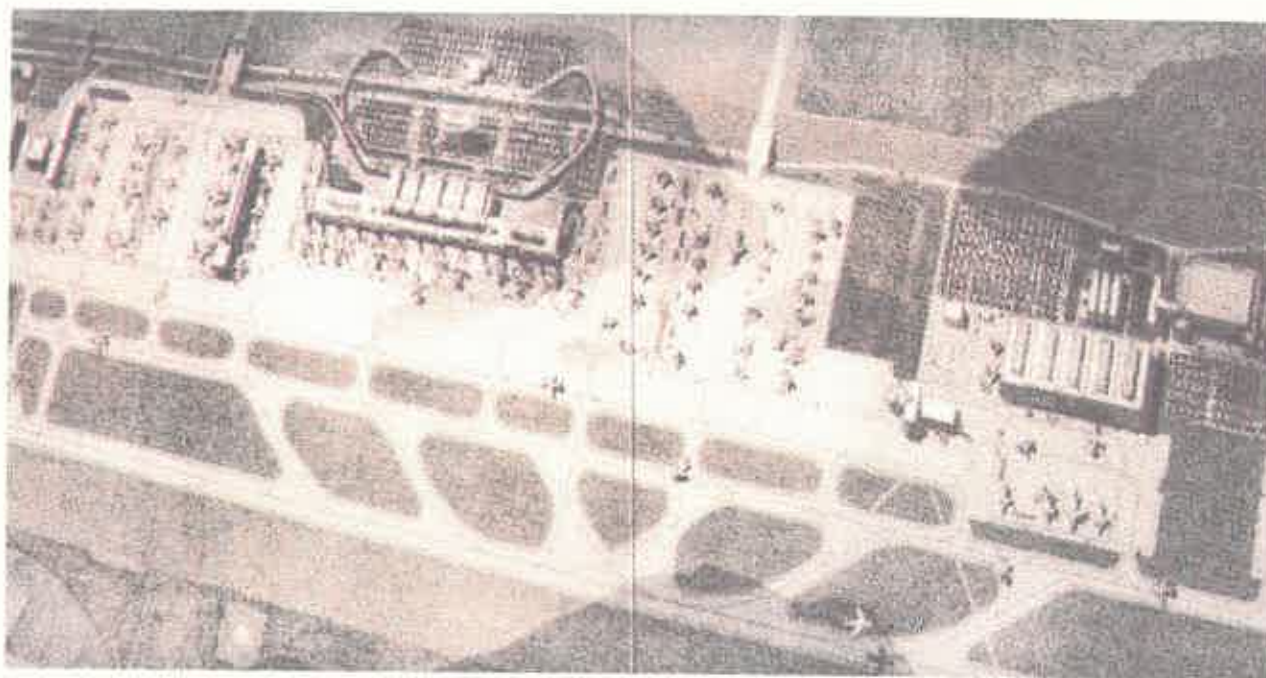


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚ. ΥΠΟΔΟΜΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: Δ. ΤΣΑΜΠΟΥΛΑΣ ΕΠΙΚ. ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Ε.Μ.Π.

ΜΕΘΟΔΟΙ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ
ΕΡΓΩΝ: ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΠΟΛΙΤΟΥ Μ. ΔΕΣΠΟΙΝΑ

ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΤΙΟΣ 1998

Το έργο η 'αποστράγγιση της λίμνης Πτεχών' έξω από την πόλη Ερέτρια, ανατέθηκε με Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίου έργου. Η αυτοχρηματοδότηση του έργου εξασφαλίστηκε από τον εργολάβο έναντι της παραχώρησης του δικαιώματος να εκμεταλλεύεται την καλλιέργεια των νέων εκτάσεων για δέκα χρόνια.

Για να είναι ελκυστικότερη η επένδυση, χορηγήθηκαν και τα ανάλογα κίνητρα. Όλα τα εισαγόμενα υλικά ήταν ελεύθερα δασμών, ξένοι εργάτες είχαν την δυνατότητα να εργαστούν στο έργο και όλα τα προϊόντα παραγωγής ήταν ελεύθερα φόρων. Το έργο ήταν τόσο προσοδοφόρο και ελκυστικό, που περισσότερες από δέκα πόλεις-κράτη συνεργάστηκαν για να το ολοκληρώσουν.

Όλα αυτά ηχούν πολύ σύγχρονα, συνέβησαν όμως πριν από 2400 χρόνια στον Ελλαδικό χώρο και συνθέτουν την πρώτη γνωστή Σύμβαση για κατασκευή Δημόσιου έργου, με την συνεργασία περισσότερων κρατών και μάλιστα κάτω από καθεστώς Παραχώρησης (Κατασκευή - Λειτουργία - Εκμετάλλευση - Μεταβίβαση).

Οι όροι της Σύμβασης μεταξύ των συμβαλλόμενων, Δήμος Ερετριέων και εργολάβος Χαιρεφάνος, οι τεχνικές περιγραφές όπως και οι όροι για την συντήρηση του έργου, είχαν 'γραφεί' πάνω σε μαρμάρινη στήλη 86,5 x 47 x 9 (cm) η οποία ανακαλύφθηκε στη Χαλκίδα το 1860. Η Σύμβαση χρονολογείται από τα μέσα του 4ου π.Χ αιώνα.

Αν και έχουν περάσει πολλά χρόνια εμπειρίας και πειραματισμού, οι διαδικασίες έχουν εκσυγχρονιστεί στην προσπάθεια να καταστούν αποδοτικότερες και οι νομοθετικές οδηγίες έχουν κωδικοποιηθεί ώστε να γίνουν σαφέστερες και πιο εποικοδομητικές, η ουσία της μεθόδου Παραχώρησης παραμένει αναλλοίωτη εδώ και μερικές χιλιάδες χρόνια, κάτι που μας δείχνει το δρόμο για ανάπτυξη πάνω σε δοκιμασμένες από τον χρόνο και την ιστορία διαδικασίες.

Μια σύγχρονη προσέγγιση της μεθόδου της Παραχώρησης Δημοσίου έργου στην Ελλάδα, θα προσπαθήσουμε να κάνουμε στην παρούσα Διπλωματική εργασία, εξετάζοντας τα προβλήματα που προκύπτουν κατά την εφαρμογή και τις διαφορετικές μεθόδους προσέγγισης που ακολουθούνται τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό εξ' αιτίας της ιδιαιτερότητας που παρουσιάζει το κάθε Παραχωρούμενο έργο.

Τέλος, και με την λογική ότι κάθε Συμβόλαιο Παραχώρησης, αποτελεί μια εξισορρόπηση των διεκδικήσεων των μερών, θα παρουσιάσουμε αυτή την επίτευξη συμφωνίας, προσπαθώντας να εντοπίσουμε τα σημεία εκείνα που καταστούν ένα έργο ελκυστικό απέναντι στον υποψήφιο επενδυτή, καθιστώντας με τον τρόπο αυτό, εφικτή την Παραχώρηση.

Περίληψη (Abstract)

Με την παρούσα Διπλωματική Εργασία επιχειρείται μια προσπάθεια συγκριτικής αξιολόγησης των μεθόδων Παραχώρησης Συγκοινωνιακών έργων στην Ελλάδα. Για το σκοπό αυτό, στο πρώτο κεφάλαιο, το οποίο ουσιαστικά αποτελεί εισαγωγή στο θέμα της συνεργασίας Δημοσίου-Ιδιωτικού τομέα, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, περιγράφονται οι επικρατέστερες μέθοδοι καθώς και η πολύτιμη εμπειρία που έχει αποκομισθεί από την εφαρμογή αυτών.

Στην συνέχεια, με την βοήθεια των τριών Συμβάσεων Παραχώρησης που έχουν μέχρι στιγμής ολοκληρωθεί (και κυρωθεί από την Βουλή) και αφορούν διαφορετικά είδη συγκοινωνιακών έργων, προχωρούμε στην λεπτομερέστερη ανάλυση της διαδικασίας που ακολουθείται. Οι Συμβάσεις αυτές αφορούν τα μοναδικά έργα που τελούν υπό καθεστώς Παραχώρησης στην Ελλάδα και είναι οι εξής:

1. Σύμβαση Ανάπτυξης του Νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας, στα Σπάτα.
2. Σύμβαση Παραχώρησης και Τριμερούς Συμφωνίας του Έργου της Μελέτης - Κατασκευής - Χρηματοδότησης και Εκμετάλλευσης της 'Γέφυρας Ρίου-Αντιρίου'.
3. Σύμβαση Παραχώρησης της 'Ελεύθερης Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού'.

Τα κεφάλαια που ακολουθούν, έχουν διαμορφωθεί με γνώμονα κυρίως την χρονική σειρά των θεμάτων που περιέχει μια Σύμβαση Παραχώρησης. Αρχικά περιγράφεται το Συμβατικό αντάλλαγμα και οι όροι ή ρυθμίσεις που το συνοδεύουν (κεφάλαιο 2). Στο τρίτο κεφάλαιο δίνονται κάποιοι γενικοί όροι που συναντήθηκαν στις Συμβάσεις, οι οποίοι δεν αποτελούν ρυθμίσεις που αφορούν κατ'ανάγκη τα Παραχωρούμενα έργα, αλλά τα Δημόσια έργα γενικότερα. Οι ιδιαίτερες υποχρεώσεις που απορρέουν από την διαφορετική νομική σχέση της Παραχώρησης η οποία δημιουργείται ανάμεσα στους συμβαλλόμενους, περιγράφονται στο κεφάλαιο 4.

Το πέμπτο κεφάλαιο, αναφέρεται στα χρηματοοικονομικά θέματα που δημιουργεί μια τέτοια συνεργασία. Το πώς θα διαμορφωθεί η χρηματοδότηση του έργου, καθώς και ποιες θα είναι οι φοροαπαλλαγές και οι οικονομικές διευκολύνσεις του Αναδόχου, περιγράφονται στο κεφάλαιο αυτό.

Αφού έχει ολοκληρωθεί η περιγραφή των γενικών θεμάτων που αφορούν τις Συμβάσεις, προχωρούμε στο κεφάλαιο 6, όπου περιγράφονται όλες εκείνες οι ρυθμίσεις που θα ληφθούν υπόψη κατά την περίοδο Μελέτης-Κατασκευής του έργου. Κατ'αναλογία, στο κεφάλαιο 7 αναφερόμαστε στις ρυθμίσεις της περιόδου Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης. Τέλος στα κεφάλαια 8 και 9 περιγράφονται όλες οι λοιπές ρυθμίσεις, που εμπεριέχονται στις

Συμβάσεις. Ρυθμίσεις που αφορούν τόσο διαδικαστικά όσο και νομικά θέματα. Κατά την προαναφερόμενη ανάλυση γίνεται σύγκριση των τριών Συμβάσεων, για κάθε περίπτωση, αλλά και δίνονται στοιχεία για ανάλογες ρυθμίσεις που συναντώνται στη διεθνή πρακτική.

Στο δέκατο κεφάλαιο, επιχειρούμε με την δημιουργία ενός μαθηματικού μοντέλου, να εκφράσουμε το αναμενόμενο κέρδος του Αναδόχου σαν συνάρτηση των επιμέρους στοιχείων που απαρτίζουν το Συμβατικό αντάλλαγμα και στην συνέχεια να μεγιστοποιήσουμε την συνάρτηση αυτή λαμβάνοντας υπόψη τους περιορισμούς που αφορούν το κάθε Παραχωρούμενο έργο. Παρατίθενται για το σκοπό αυτό τα σχετικά συγκριτικά διαγράμματα.

Τέλος, στο κεφάλαιο 11 που περιέχει τα συμπεράσματα από την ανάλυση, γίνεται μια προσπάθεια να καταγράψουμε τις ιδιαίτερες σχέσεις που δημιουργούνται ανάμεσα στους συμβαλλόμενους καθώς και να εντοπίσουμε τις διεκδικήσεις των μερών, οι οποίες διαμορφώνουν και το τελικό κείμενο της Σύμβασης κατά την περίοδο των διαπραγματεύσεων. Σκοπός είναι να εντοπίσουμε τα σημεία εκείνα που διαφοροποιούνται από συμβόλαιο σε συμβόλαιο και τις αιτίες οδήγησαν σε αυτή την διαφοροποίηση. Σημαντικό σε αυτό το σημείο είναι να αναγνωρίσουμε και το μέρος που ευθύνεται.

Τα δύο αυτά τελευταία κεφάλαια, μπορούν ενδεχομένως να μας δώσουν απαντήσεις για την ελκυστικότητα αλλά και την εφικτότητα μιας επένδυσης κάτω από ορισμένες συνθήκες, κάτι που είναι τελικά η απάντηση για το αν ένα έργο μπορεί να υλοποιηθεί ή όχι, κάτω από καθεστώς Παραχώρησης.

ABSTRACT

Μια σύγχρονη προσέγγιση της μεθόδου της Παραχώρησης Δημοσίου έργου στην Ελλάδα, θα προσπαθήσουμε να κάνουμε στην παρούσα Διπλωματική εργασία, εξετάζοντας τα προβλήματα που προκύπτουν κατά την εφαρμογή της και τις διαφορετικές μεθόδους που ακολουθούνται τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό εξ' αιτίας της ιδιαιτερότητας που παρουσιάζει το κάθε Παραχωρούμενο έργο.

Για το σκοπό αυτό, και με την λογική ότι κάθε Συμβόλαιο Παραχώρησης, αποτελεί μια εξισορρόπηση των διεκδικήσεων των συμβαλλόμενων, θα παρουσιάσουμε αυτή την επίτευξη συμφωνίας (διαμόρφωση του κειμένου της Σύμβασης), προσπαθώντας να εντοπίσουμε τα σημεία εκείνα που καταστούν ένα έργο ελκυστικό απέναντι στον υποψήφιο επενδυτή, καθιστώντας με τον τρόπο αυτό, εφικτή την Παραχώρηση.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	Πρόλογος-Εισαγωγή	1
	Περίληψη (Abstract)	2
	Πίνακας Περιεχομένων	3
	Συντομογραφίες-Ορολογία	7
1.	Κεφάλαιο Πρώτο: ‘Συνεργασία Δημοσίου-Ιδιωτικού τομέα, στην Ελλάδα και στο εξωτερικό’	9
1.1	Η ανάγκη Συγχρηματοδότησης των ‘Εργων Υποδομής’	9
1.1.1	Ειδικά ταμεία	11
1.1.2	Ημι-Δημόσιοι ή Δημόσιοι φορείς	12
1.1.3	Εκμετάλλευση από ιδιωτικό φορέα	12
1.2	Ευρωπαϊκή εμπειρία	14
	‘Συνεργασία Δημόσιου-Ιδιωτικού τομέα, στα έργα των Διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών’	14
1.2.1	Τι είναι οι Public-Private Partnerships (PPPs);	14
1.2.2	Πώς επιλέγονται τα έργα εφαρμογής των (PPPs);	15
1.2.3	Και τα τυχόν προβλήματα; Ποια είναι αυτά και πώς θα αντιμετωπιστούν;	16
1.2.4	Νομοθετικά θέματα	17
1.2.5	Οικονομικά ζητήματα	18
1.2.6	Αβεβαιότητα-Κατανομή κινδύνων	19
1.2.7	Οδηγίες προς τις χώρες μέλη	20
1.2.8	Ποια είναι όμως τα κύρια σημεία που θα απασχολήσουν τους επενδυτές προκειμένου να προχωρήσουν στην επένδυση;	21
1.3	Τα ενδεικτικότερα παραδείγματα εφαρμογής της μεθόδου Παραχώρησης στην Ευρώπη: Γαλλία-Ισπανία-Ιταλία	22
1.3.1	Η ανάπτυξη των γαλλικών αυτοκινητοδρόμων	22
1.3.2	Η ανάπτυξη των ισπανικών αυτοκινητοδρόμων	25
1.3.3	Συμπεράσματα	28
1.3.4	Οι ιταλικοί αυτοκινητόδρομοι	33
1.4	Η μέθοδος αυτοχρηματοδότησης BOT (Build, Operate, Transfer)	35
1.4.1	Τα προβλήματα που συνήθως προκύπτουν	36
1.4.2	Προϋποθέσεις που συντελούν στην ελαχιστοποίηση των προβλημάτων	36

1.4.3	Απόφαση για επένδυση	37
1.4.4	Κατανομή κινδύνων	40
1.5	Ενέργειες που γίνονται από το Δημόσιο προκειμένου να δρομολογηθεί η διαδικασία BOT	42
1.5.1	Κύρια σημεία της Σύμβασης	48
2.	Κεφάλαιο Δεύτερο: 'Παραχώρηση προνομίου'	49
2.1	Έναρξη και διάρκεια της Παραχώρησης	49
2.2	Συμβατικό αντικείμενο	52
2.3	Ανάπτυξη συγκοινωνιακού δικτύου- Συμπληρωματικά έργα	54
2.3.1	Παράλληλα έργα	55
2.4	Νομοθετικές-Διοικητικές ρυθμίσεις	56
3.	Κεφάλαιο Τρίτο: 'Γενικοί όροι που πρέπει να τηρούνται'	58
3.1	Περιβαντολογικοί όροι	58
3.2	Ειδικοί όροι περιόδων Κατασκευής- Λειτουργίας	60
4.	Κεφάλαιο Τέταρτο: 'Υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων'	62
4.1	Απαλλοτριώσεις	63
4.1.1	Κυριότητα και εκμετάλλευση των απαλλοτριωμένων εκτάσεων	66
4.2	Ασφάλιση του έργου	68
4.2.1	Ασφαλίσεις κατά την περίοδο Μελέτης- Κατασκευής	68
4.2.2	Ασφαλίσεις κατά την περίοδο Λειτουργίας	72
4.2.3	Μεταβολή συνθηκών κατά την περίοδο Λειτουργίας	74
5.	Κεφάλαιο Πέμπτο: 'Χρηματοοικονομικά'	76
5.1	Νόμισμα των συναλλαγών	76
5.2	Χρηματοδότηση του έργου	78
5.2.1	Τεχνική αξιολόγηση	79
5.2.2	Χρηματοοικονομική αξιολόγηση	79
5.2.3	Δάνεια και εγγυήσεις	79
5.2.4	Αποθεματικά του Αναδόχου	82
5.2.5	Φορολογικά θέματα	83
5.3	Έλεγχος των οικονομικών υποχρεώσεων του Αναδόχου	85
5.3.1	Χρηματοοικονομικές αναφορές	85
5.4	Απόδοση επί του μετοχικού κεφαλαίου (ROE)	87

6.	Κεφάλαιο Έκτο: 'Μελέτη και Κατασκευή'	92
	Προκαταρκτικές εργασίες	92
	Σχέση Αναδόχου και Κ/Ξ Κατασκευής	93
6.1	Ποιοτικός έλεγχος	96
6.2	Χρονοδιαγράμματα του έργου	98
6.3	Προθεσμίες του Αναδόχου και ποινικές ρήτρες	101
6.4	Ανωτέρα βία	107
	6.4.1 Ασφαλισμένα γεγονότα 'Ανωτέρας βίας'	110
6.5	Αρχαιότητες-Πολιτιστική κληρονομιά	112
6.6	Αποζημιώσεις στον Ανάδοχο	114
	6.6.1 Προθεσμίες του Κ.τ.Ε	115
6.7	Βεβαίωση περάτωσης εργασιών - Άδεια λειτουργίας	120
7.	Κεφάλαιο Έβδομο: 'Λειτουργία και Εκμετάλλευση'	122
7.1	Ζητούμενο επίπεδο εξυπηρέτησης κατά την Λειτουργία	124
	7.1.1 Εγχειρίδια Συντήρησης και Λειτουργίας	124
	7.1.2 Επίπεδο εξυπηρέτησης κατά την είσπραξη διοδίων	125
7.2	Εφαρμογή διοδίων τελών-τελών χρήσης	128
	7.2.1 Ανώτατα όρια	129
7.3	Αποζημιώσεις του Αναδόχου κατά την Λειτουργία	135
	7.3.1 Αποζημιώσεις για καθυστέρηση κατασκευής οδών	135
	7.3.2 Διακοπή της λειτουργίας από υπαιτιότητα του Κ.τ.Ε.	140
8.	Κεφάλαιο Όγδοο: 'Λοιπές ρυθμίσεις'	142
8.1	Υπεργολαβίες	142
8.2	Επέκταση των εργασιών	145
9.	Κεφάλαιο Ένατο: 'Λοιπά νομικά θέματα: Επίλυση διαφορών / Καταγγελία της Σύμβασης'	149
9.1	Επίλυση διαφορών	149
	9.1.1 Συνδιαλλαγή	150
	9.1.2 Τεχνική πραγματογνωμοσύνη	150
	9.1.3 Διαιτησία	151
9.2	Καταγγελία της Σύμβασης	152
	9.2.1 Καταγγελία εκ μέρους του Κ.τ.Ε	152
	9.2.2 Καταγγελία εκ μέρους του Αναδόχου	154
	9.2.3 Υποκατάσταση του Αναδόχου	156

10.	Κεφάλαιο Δέκατο:Μαθηματικό πρότυπο εκτίμησης κέρδους'	
10.1	Μαθηματικό πρότυπο-Παραδοχές	161
10.2	Παράδειγμα Εφαρμογής-Διαγράμματα	167
11.	Κεφάλαιο Ενδέκατο: 'Μέθοδος Αυτοχρηματοδότησης'. Συμπεράσματα από την εφαρμογή στην Ελλάδα Διαδικασία Παραχώρησης Δημοσίου έργου	175 177
11.1	Εξασφάλιση Δανειστών / Χρηματοδότησης	181
	11.1.1 Χρηματοδοτική συμβολή του Κ.τ.Ε.	181
	11.1.2 Εγγυήσεις των δανείων του Αναδόχου από το Δημόσιο	182
	11.1.3 Τήρηση αποθεματικών	183
	11.1.4 Κίνδυνος πληθωρισμού και συναλλαγματικοί κίνδυνοι	183
	11.1.5 Εγγυήσεις εσόδων και μη ανταγωνισμού	184
	11.1.6 Επίλυση διαφορών / Υποκατάσταση του Αναδόχου	185
11.2	Διαμόρφωση του Συμβατικού ανταλλάγματος	186
	11.2.1 Εκμετάλλευση του έργου	186
	11.2.2 Πολιτικό ρίσκο / Μεταβολή συνθηκών	187
	11.2.3 Απαλλοτριώσεις	188
	11.2.4 Προθεσμίες και χρονοδιάγραμμα καταβολών του Κ.τ.Ε.	188
	11.2.5 Ασφαλίσεις-Ανωτέρα βία-Αρχαιότητες	189
11.3	Έλεγχος εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του Αναδόχου	190
	11.3.1 Χρονοδιαγράμματα και Περάτωση των εργασιών	190
	11.3.2 Ποιοτικός έλεγχος και διασφάλιση ποιότητας	191
	11.3.3 Επίπεδο εξυπηρέτησης - Εγχειρίδια λειτουργίας και συντήρησης	191
	11.3.4 Χρηματοοικονομικές αναφορές του Αναδόχου	192
	11.3.5 Ποινικές ρήτρες	193
12.	Βιβλιογραφία-Αναφορές	196

Ορισμοί - Συντομογραφίες

<u>Ανάδοχος:</u>	Το σύνολο των επιχειρήσεων οι οποίες μεταξύ τους συνδέονται με νομικούς δεσμούς έτσι ώστε να έχει συσταθεί η Ανώνυμη Εταιρεία Παραχώρησης, η οποία αναλαμβάνει τα δικαιώματα και υποχρεώσεις που απορρέουν από την Σύμβαση Παραχώρησης.
<u>Διάρκεια της Σύμβασης:</u>	Το χρονικό διάστημα από την υπογραφή της Σύμβασης μέχρι την οριστική παραλαβή των έργων που αποτέλεσαν αντικείμενο της Παραχώρησης.
<u>ECU (E.N.M.):</u>	Ευρωπαϊκή Νομισματική Μονάδα.
<u>Έναρξη της Παραχώρησης:</u>	Είναι η ημερομηνία κατά την οποία έχουν εκπληρωθεί οι υποχρεώσεις του αναδόχου που αφορούν την σύναψη Δανειακών και Ασφαλιστικών Συμβάσεων. Από την ημερομηνία αυτή προσμετράται η μέγιστη Περίοδος Παραχώρησης.
<u>Έναρξη ισχύος της Σύμβασης:</u>	Είναι η ημερομηνία δημοσίευσης του κυρωτικού νόμου της Σύμβασης, στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
<u>Ε.Σ.Υ.:</u>	Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων.
<u>Ε.Τ.ΕΠ.:</u>	Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.
<u>Ε.Υ.Δ.Ε.:</u>	Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων.
<u>I.S.O.:</u>	Διεθνής Οργανισμός Τυποποίησης.
<u>Κύριος του Έργου (Κ.τ.Ε):</u>	Το Ελληνικό Δημόσιο εν ονόματι και για λογαριασμό του οποίου, το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. συμβάλλεται με την Σύμβαση.
<u>Μέγιστη Περίοδος Παραχώρησης:</u>	Η Συμβατική Περίοδος Παραχώρησης.
<u>Μ.Π.Ε.:</u>	Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

<u>Ο.Κ.Ω.:</u>	Οργανισμός κοινής Ωφελείας.
<u>Π.Α.Θ.Ε.:</u>	Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι.
<u>Π.Δ.:</u>	Προεδρικό Διάταγμα.
<u>Περίοδος Παραχώρησης:</u>	Το χρονικό διάστημα από την ημερομηνία έναρξης της Παραχώρησης, μέχρι την λήξη της Εκμετάλλευσης του έργου από τον Ανάδοχο.
<u>Πραγματική Περίοδος Παραχώρησης:</u>	Η χρονική στιγμή όπου θα επιτευχθεί μηδενισμός της NPV (με το αιτούμενο ROE) του έργου, σύμφωνα με τα όσα έχουν περιγραφεί στην ενότητα 5.4. Ισχύει : Μέγιστη Περίοδος Παραχώρησης $\geq$ της Πραγματικής.
<u>Τ.Ε.Ε.:</u>	Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος.
<u>Τ.Ε.Ο.:</u>	Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας.
<u>Τ.Σ.Υ.:</u>	Τεχνική Συγγραφή Υποχρεώσεων.
<u>Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.:</u>	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.
<u>Φ.Ε.Κ.:</u>	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως.

Κεφάλαιο Πρώτο: **‘Συνεργασία Δημοσίου-Ιδιωτικού τομέα,** **στην Ελλάδα και στο εξωτερικό’**

1.1 Η Ανάγκη Συγχρηματοδότησης των Έργων Υποδομής

Ως Δημόσιο Έργο, ορίζεται από την Ελληνική νομοθεσία, κάθε έργο που καλύπτει βασικές ανάγκες του κοινωνικού συνόλου, συμβάλλει στην ανάπτυξη των παραγωγικών δυνατοτήτων της χώρας και γενικά αποσκοπεί στη βελτίωση της ποιότητας ζωής του Έλληνα πολίτη.

Με τη χρησιμοποίηση του όρου Έργο Υποδομής επιχειρείται η αντικατάσταση του όρου Δημόσιο Έργο τουλάχιστο όσον αφορά έργα με αυξημένες οικονομικές, τεχνικές και κατασκευαστικές ανάγκες.

Σ’ αυτά περιλαμβάνονται οι μεγάλοι χερσαίοι συγκοινωνιακοί άξονες που πρόκειται να υλοποιηθούν, ο ήδη υπό κατασκευή αερολιμένας Αθηνών στα Σπάτα, καθώς και έργα που εντάσσονται στην ευρύτερη πολιτική διαχείρισης των οδικών αξόνων.

Η ανάγκη πραγματοποίησης Έργων Υποδομής, μιλώντας πάντα για συγκοινωνιακά έργα, ξεκινάει κυρίως από τις εξής αιτίες :

- 1) Εκσυγχρονισμός, προσπάθεια εναρμόνισης με Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών/συγκοινωνιών, ενδεχομένως και ένταξη στους Διευρωπαϊκούς άξονες μεταφορών.
- 2) Αναβάθμιση αξόνων/ευρύτερου ενδιαφέροντος συγκοινωνιακών έργων, ώστε να εξυπηρετείται επαρκώς η ζήτηση αλλά και να επιτευχθεί διευκόλυνση των εξαγωγών.
- 3) Βελτίωση των περιβαλλοντικών αλλά και των κυκλοφοριακών συνθηκών.
- 4) Μείωση του συνολικού χρόνου ταξιδιού, αύξηση χωρητικότητας, ασφάλεια των χρηστών, εξυπηρέτηση όλο και αυξανόμενων αναγκών για μετακίνηση.
- 5) Πρόκληση θετικών επιπτώσεων στην εθνική οικονομία αλλά και στους χρήστες. Δημιουργία νέας απασχόλησης.
- 6) Οικονομική ανάπτυξη σε επίπεδο χώρας αλλά και περιφέρειας, μιας και επιτυγχάνεται σύνδεση των απομονωμένων περιοχών.

Τέτοια έργα στην Ελλάδα : Αερολιμένας Αθηνών (Σπάτα), ζεύξη Ρίου-Αντιρίου, Ελεύθερη λεωφόρος Ελευσίνας - Σταυρού - Α/Δ Σπάτων και περιφερειακή λεωφόρος Υμηττού, Π.Α.Θ.Ε., Εγνατία, Ζεύξη Μαλιακού.

Έργα όπως τα αναφερόμενα χαρακτηρίζονται από :

- Υψηλό κόστος αρχικής κατασκευής άρα και αρχικής επένδυσης.
- Περίοδος κατασκευής που καλύπτει μεγάλο χρονικό διάστημα.
- Έσοδα που πραγματοποιούνται μετά το πέρας της κατασκευής.

Δηλαδή αφορούν επενδύσεις με αρκετά μεγάλη περίοδο ανάκτησης των επενδεδυμένων κεφαλαίων άρα ο επενδυτής (ιδιώτης) είναι πολύ επιφυλακτικός στο να δεσμεύσει ίδια κεφάλαια για τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα, λαμβανομένου υπόψη του ρίσκου (αλλαγή νομικών, πολιτικών, οικονομικών θεμάτων στη χώρα) ή αβεβαιότητας ως προς την πρόβλεψη μεγεθών (κυκλοφορία κ.α.).

Αυτά τα κοινά τους χαρακτηριστικά καταστούν αδύνατη την χρηματοδότηση εξ' ολοκλήρου από το Ελληνικό Δημόσιο, παρά την Κοινοτική βοήθεια, η οποία διατίθεται στα πλαίσια ανάπτυξης των Διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών (TEN'S). Απαιτείται λοιπόν ταυτόχρονη συνύπαρξη ιδιωτών και κράτους με το δεύτερο να αναλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος του ρίσκου.

Διεθνώς, η πολιτική των κρατών για ανάπτυξη των δικτύων, εφαρμόζει δύο βασικές μεθόδους χρηματοδότησης των έργων, την θέσπιση φόρων και την επιβολή διοδίων. Η Παραχώρηση ενός έργου, δίνει την δυνατότητα της χρηματοδότησής του από τους χρήστες της υποδομής (διόδια), οπότε είναι και ευκολότερη η κατασκευή πολυδάπανων τούνελ και γεφυρών.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω γίνεται σαφές ότι, η αποδοχή της μεθόδου Παραχώρησης από τα διάφορα κράτη παγκοσμίως, ήταν άμεση. Αρκεί μόνο να αναφέρουμε μερικά παραδείγματα που το επιβεβαιώνουν. Πηγή: Jose A. Gomez-Ibanez and John R. Meyer, (14).

Αρκετές χώρες της νότιας Ευρώπης, έχουν εδώ και δεκαετίες αποδεχθεί την χρησιμοποίηση ιδιωτικών εταιρειών που με την βοήθεια των εσόδων από τα διόδια χρηματοδοτούν την κατασκευή των δικτύων, ιδιαίτερα η Ισπανία και η Γαλλία. Άλλες ανεπτυγμένες χώρες, πειραματίζονται τώρα για πρώτη φορά με την εφαρμογή της μεθόδου. Η Αγγλία, παραχώρησε την κατασκευή δύο γεφυρών σε ιδιωτικές εταιρείες στα τέλη της δεκαετίας του 80, για παράδειγμα και παραχώρησε τον πρώτο δρόμο με διόδια (30 μιλίων, τρεις λωρίδες ανά κατεύθυνση, γύρω από την πόλη Bermingham) το 1991.

Στις Η.Π.Α., δύο πολιτείες, η Καλιφόρνια και η Βιρτζίνια, υπέγραψαν συμφωνητικά παραχώρησης για 5 δρόμους με διόδια στις αρχές της δεκαετίας του 90 και αρκετές άλλες πολιτείες έχουν προβεί σε θέσπιση νόμων προκειμένου να λειτουργήσει η διαδικασία Παραχώρησης.

Το Μεξικό αποτελεί ένα τυπικό παράδειγμα υιοθέτησης της μεθόδου. Ξεκινώντας το 1963, μια εταιρεία του Δημοσίου τομέα, σταδιακά κατασκεύασε σχεδόν 1.000 χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμου με διόδια, αυτό το

δίκτυο αποτελεί το κυρίως δίκτυο που πλαισιώνει την πόλη του Μεξικό. Αργότερα, στα τέλη της δεκαετίας το 80, το κράτος ξεκίνησε την εφαρμογή Παραχώρησης σε ιδιωτικές εταιρείες της κατασκευής, χρηματοδότησης και εκμετάλλευσης των διοδίων, για το υπόλοιπο δίκτυο, έτσι ώστε να επιταχύνει την κατασκευή του.

Αυτή η προσπάθεια, απέδωσε ιδιαίτερα όταν ο πρόεδρος Carlos Salinas, το 1989, ανακοίνωσε την δημιουργία ενός εκτεταμένου εθνικού δικτύου, συνολικού μήκους 5.300 χιλιομέτρων, με την βοήθεια νέων συμβολαίων παραχώρησης, που θα εκτείνοντο στο χρονικό διάστημα 1989-94. Πάνω από 1.000 των ιδιωτικών αυτών αυτοκινητοδρόμων είχαν αποδοθεί στην κυκλοφορία το 1992, με πολύ περισσότερα υπό κατασκευή. Στη νότια Ασία, η Ταϊλάνδη, η Μαλαισία και η Ινδονησία, ακολουθούν παρόμοια, ίσως λιγότερο φιλόδοξη, τακτική.

Από την διάσπαση του ανατολικού Ευρωπαϊκού bloc στα τέλη της δεκαετίας του 80, η ανατολική Ευρώπη έχει αρχίσει να χρησιμοποιεί, με αυξανόμενους ρυθμούς, την μέθοδο Παραχώρησης. Στα τέλη του 1991, η Σερβική κυβέρνηση υπέγραψε συμβόλαιο Παραχώρησης με Ιταλική ιδιωτική εταιρεία, για την αυτοχρηματοδότηση ενός τμήματος αυτοκινητοδρόμου 60 περίπου χιλιομέτρων. Η Τσεχοσλοβακία, σχεδιάζει την υπογραφή συμβολαίου Παραχώρησης κατασκευής αυτοκινητοδρόμου από την Πράγα στην Γερμανία και η Ουγγαρία ήδη συγκεντρώνει προσφορές για την πρώτη της Παραχώρηση ενός τμήματος αυτοκινητοδρόμου με διόδια, 43 χιλιομέτρων.

Είδαμε λοιπόν ότι μια τέτοια προσέγγιση είναι ιδιαίτερα επιθυμητή τόσο από τις αναπτυσσόμενες όσο και από τις ανεπτυγμένες χώρες, αφενός γιατί επιταχύνει την κατασκευή του δικτύου και αφετέρου γιατί ελευθερώνει τα κρατικά κονδύλια έτσι ώστε να χρησιμοποιηθούν σε άλλους τομείς. Επιπλέον, το κράτος έχει την δυνατότητα να μην επιβαρύνει με φορολογία τους πολίτες αφού καλούνται να πληρώσουν για την κατασκευή μόνο οι χρήστες της υποδομής με την εφαρμογή διοδίων.

Αφού λοιπόν αναγνωρίστηκε η χρησιμότητα της μεθόδου, για την εφαρμογή της, αναπτύχθηκαν διάφορες μορφές συνύπαρξης κράτους-ιδιωτών, δεδομένου των διαφορετικών αναγκών των μεγάλων έργων, του βαθμού της οικονομικής βιωσιμότητας που αυτά παρουσιάζουν και της διαφορετικής πολιτικής που εφαρμόζει κάθε κράτος. Συγκεκριμένα μπορούμε να διακρίνουμε τις εξής μορφές, εφαρμογές των οποίων συναντάμε στην διεθνή εμπειρία:

1.1.1 Ειδικά ταμεία

Τα ταμεία αυτά χρησιμοποιούν πόρους αποκλειστικά δεσμευμένους για την ανάπτυξη, κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία της υποδομής.

Τέτοιο ταμείο, το ονομαζόμενο 'Budget Annexe de la Navigation Aeriennne' χρησιμοποιήθηκε στη Γαλλία το 1985, όπου με πόρους

προερχόμενους από τα τέλη για τη χρήση του εναέριου χώρου, χρηματοδοτήθηκε ο εκσυγχρονισμός της εναέριας κυκλοφορίας.

Στη χώρα μας με την ίδια λογική δημιουργήθηκε το ταμείο για την ανάπτυξη των αεροδρομίων (το Σπατόσημο) με πόρους που προέρχονται από τα επιβαλλόμενα τέλη προσγείωσης και απογείωσης.

1.1.2 Ημι-δημόσιοι ή Δημόσιοι φορείς

Είναι φορείς νομικώς ανεξάρτητοι, οι οποίοι έχουν την δική τους εταιρική μορφή. Η δομή αυτή επιτρέπει τη δυνατότητα παραχωρήσεων προς ιδιώτες, με χρησιμοποίηση τεχνικών όπως η BOT, η οποία εξετάζεται στην παρούσα. Παραδείγμα τέτοιας διευθέτησης είναι το γαλλικό σύστημα των αυτοκινητοδρόμων. Με εξαίρεση μια εταιρεία που είναι πλήρως ιδιωτική, η εκμετάλλευση των αυτοκινητοδρόμων γίνεται από ημι-δημόσιες εταιρίες οι οποίες ελέγχονται από μια εταιρία χαρτοφυλακίου (holding company).

Το σύστημα αυτό επιτρέπει τη σταυροειδή επιδότηση ανάμεσα στα διάφορα έργα. Τέτοιου είδους δημόσιοι φορείς έχουν δημιουργηθεί τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Αμερική, καθώς και στη χώρα μας με το γνωστό Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας (ΤΕΟ).

1.1.3 Εκμετάλλευση από ιδιωτικό φορέα

Η παραχώρηση για τη λειτουργία της υποδομής γίνεται σε ιδιωτικό φορέα υπό τον έλεγχο του Δημοσίου. Η μεταξύ τους σχέση βασίζεται στους όρους της Σύμβασης. Ανάλογα με την χρηματοδοτική αποδοτικότητα του έργου χρησιμοποιείται και διαφορετική μορφή παραχώρησης.

Συνήθως η τεχνική BOT εφαρμόζεται και εδώ. Μάλιστα μπορούμε να συναντήσουμε διάφορες παραλλαγές αυτής, οι συνηθέστερες των οποίων, είναι:

Build – Operate – Transfer (BOT)

Είναι αυτή που εξετάζουμε. Το Δημόσιο παραχωρεί το δικαίωμα Μελέτης, Κατασκευής, Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης για μια συγκεκριμένη περίοδο και μετά τη λήξη αυτής το έργο παραδίδεται στο Δημόσιο. Καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αυτής, Κύριος του Έργου είναι το Ελληνικό Δημόσιο.

Παράδειγμα: The Channel Tunnel Rail Link, που ενώνει το κεντρικό Λονδίνο με το τούνελ του καναλιού και του οποίου μάλιστα η διάρκεια παραχώρησης είναι 999 χρόνια.

Build – Transfer – Operate (BTO)

Ο Ανάδοχος κατασκευάζει το έργο, το οποίο έπειτα μεταβιβάζει στο Δημόσιο. Στη συνέχεια ο Ανάδοχος αναλαμβάνει τη λειτουργία του έργου με

μια συμφωνία μίσθωσης. Με τον τρόπο αυτόν μειώνεται η νομική ευθύνη του Αναδόχου.

Παράδειγμα: Η γέφυρα του Teodoro Moscoso στο Puerto Rico.

Build – own – Operate – Transfer (BOOT)

Το Δημόσιο παραχωρεί στον ανάδοχο το δικαίωμα να κατασκευάσει, να συντηρήσει και να εκμεταλλευθεί το έργο, με μια συμφωνία μίσθωσης, για ένα συγκεκριμένο διάστημα. Μετά το πέρας του διαστήματος αυτού, το Δημόσιο μπορεί να αγοράσει το έργο με αντάλλαγμα ένα ορισμένο ποσό.

Παράδειγμα: Με κάποια μικρή διαφοροποίηση, μιας και συμμετέχει και το Δημόσιο στην Α.Ε. Παραχώρησης, όπως θα δούμε στα επόμενα, το αεροδρόμιο των Σπάτων.

Build – Own – Operate (BOO)

Είναι ανάλογη διαδικασία με την BOOT, μόνο που εδώ το έργο δεν προβλέπεται να αγοραστεί από το Δημόσιο αλλά παραμένει στην ιδιοκτησία του Αναδόχου. Φυσικά υπάρχει πάντα δέσμευση αυτού για τακτική συντήρηση και επίσης συμφωνία μίσθωσης ανάμεσα στα δύο μέρη.

Από τις παραπάνω αυτή που εξετάζεται στην παρούσα είναι η πρώτη, δηλαδή η μέθοδος BOT, η οποία είναι και η επικρατέστερη τουλάχιστον όσον αφορά την εφαρμογή συνεργασίας Δημοσίου-Ιδιωτικού τομέα στο εξωτερικό. Αλλά και στην Ελλάδα, η μέχρι τώρα εμπειρία μας δείχνει ότι προτιμάται από τις άλλες μεθόδους (με εξαίρεση το αεροδρόμιο των Σπάτων) από το Δημόσιο, σε έργα που δεν είναι οικονομικά αποδοτικά και απαιτείται για την πραγματοποίησή τους οικονομική συμμετοχή από το κράτος.

1.2 Ευρωπαϊκή Εμπειρία ‘Συνεργασία Δημοσίου-Ιδιωτικού τομέα στα έργα των Διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών’

Πηγή: ‘European Commission (10), (11), (12)’.

Η ανάγκη για δημιουργία των Διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών (TENs), δηλαδή των δικτύων αυτών που θα ενώσουν τα εμπορικά κέντρα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και θα συμβάλλουν έτσι στην ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα, την καταπολέμηση της ανεργίας, βελτιώνοντας την εμπορική και κοινωνική πρόσβαση προς ολόκληρη την περιφέρεια, έφερε στο προσκήνιο την προοπτική συνεργασίας δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, κάτω από σχήματα γνωστά ως Public-Private Partnerships (PPPs).

Από την αρχή έγινε σαφές ότι τα συγκοινωνιακά έργα υποδομής έχουν ιδιαιτερότητες που καταστούν αδύνατη την ανάπτυξή τους με τους παραδοσιακούς τρόπους. Συγκεκριμένα εντοπίζονται οι παρακάτω:

- ◇ Το μέγεθος και η πολυπλοκότητα των έργων αυτών, όπως και το υψηλό επίπεδο των προδιαγραφών όσον αφορά την ποιότητα, την ασφάλεια, το περιβάλλον.
- ◇ Η μεγάλη διάρκεια της περιόδου κατασκευής, άρα και το ‘πάγωμα’ των κεφαλαίων χρηματοδότησης για ένα μεγάλο διάστημα έως ότου το έργο αρχίσει να αποδίδει έσοδα.
- ◇ Οι κίνδυνοι (ρίσκο) κατά την περίοδο κατασκευής είναι αυξημένοι στα συγκοινωνιακά έργα.
- ◇ Η προηγούμενη εμπειρία έδειξε ότι ακόμα και σε έργα προτεραιότητας η συμμετοχή μόνο του Δημοσίου κατέληξε σε καθυστερήσεις ή/και ματαίωση του έργου.
- ◇ Τέλος τα οφέλη που δεν απευθύνονται άμεσα στους χρήστες, π.χ η αποσυμφόρηση των παράλληλων οδών, είναι πολύ αξιόλογα σε σχέση με τα άμεσα οφέλη.

1.2.1 Τι είναι όμως οι Public-Private Partnerships (PPPs):

Ουσιαστικά η προσέγγιση PPP είναι μια συνεργασία μεταξύ διαφόρων Δημοσίων υπηρεσιών ή/και δημοσίων σωμάτων, με νομικά πρόσωπα που υπόκεινται στο Ιδιωτικό δίκαιο, για τον σχεδιασμό, την μελέτη, την κατασκευή, την χρηματοδότηση και την λειτουργία μεγάλων έργων Υποδομής.

Το σύμφωνο που υπογράφεται κατά την παραχώρηση, είναι δεσμευτικό για τα δύο μέρη και καθορίζονται μ’ αυτό οι ευθύνες και οι υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων, καθώς και η κατανομή των κινδύνων, που ενδέχεται να παρουσιαστούν κατά την διάρκεια της συνεργασίας ανάμεσα στα δύο μέρη.

Σύμφωνα με την Κοινότητα, τρία είναι τα κύρια χαρακτηριστικά μιας PPP συνεργασίας:

- Η ύπαρξη ενός φορέα νομικά ανεξάρτητου ο οποίος έχει την πλήρη ευθύνη για τον σχεδιασμό, την μελέτη, την κατασκευή, την χρηματοδότηση και την λειτουργία του έργου.
- Ο φορέας αυτός μπορεί να είναι είτε Δημόσιος είτε να συμμετέχουν σ' αυτόν και ιδιώτες μέτοχοι.
- Υπάρχει έντονο ρίσκο του ιδιώτη για τα κεφάλαια που θα επενδύσει και στα τρία στάδια (σχεδιασμός, κατασκευή, λειτουργία) και έτσι πρέπει να διαμορφώνεται ένα πλαίσιο εγγυήσεων ώστε να ξεπεραστεί η διστακτικότητα των επενδυτών.

1.2.2 Πώς επιλέγονται τα έργα εφαρμογής των PPPs;

Αφού αναγνωρίστηκε λοιπόν η ανάγκη δημιουργίας των PPPs κλήθηκαν οι χώρες μέλη να προσδιορίσουν συγκεκριμένα έργα που ενδείκνυται να πραγματοποιηθούν με μια τέτοια προσέγγιση. Έγινε σαφές ότι κάθε έργο έχει συγκεκριμένα χαρακτηριστικά και ιδιαιτερότητες, κάτι που έχει σαν αποτέλεσμα την διαφορετική προσέγγιση PPP του καθενός.

Όμως το γεγονός ότι μια τέτοια συνεργασία εξασφαλίζει εγγήγορηση στην αποπεράτωση του έργου και ελευθερώνει πόρους του δημοσίου, μικραίνοντας ταυτόχρονα την επιρροή στον προϋπολογισμό της χώρας που την υιοθετεί, είναι κοινό χαρακτηριστικό όλων των έργων και αποτελεί έναν από τους βασικούς λόγους που μια χώρα είναι διατεθειμένη να προχωρήσει σε δεσμεύσεις προκειμένου να επιτευχθεί συνεργασία.

Τα κριτήρια που θα πρέπει να πληρεί κάθε έργο ώστε να είναι υποψήφιο για την υιοθέτηση της συνεργασίας PPP, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, είναι:

1. Το έργο θα πρέπει να είναι οικονομικά βιώσιμο και να ανήκει στα TENs ή να αποτελεί μέρος TEN έργου.
2. Η χώρα μέλος την οποία αφορά να έχει δηλώσει ρητά ότι προτίθεται να ακολουθήσει μια τέτοια συνεργασία.
3. Να υπάρχουν εκ των προτέρων κάποιες ενδείξεις ότι το έργο θα έχει έσοδα.
4. Τέλος, να βρίσκεται σε διεθνές πέρασμα (διασυνοριακό ή διμερές έργο) ή να αποτελεί μέρος του υπόλοιπου δικτύου.

1.2.3 Και τα τυχόν προβλήματα;

Ποιά είναι αυτά και πώς θα αντιμετωπιστούν;

Τον Σεπτέμβριο του 1996 δημιουργήθηκε μια ομάδα εργασίας από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, υπεύθυνη για τον εντοπισμό των προβλημάτων που προκύπτουν στην εφαρμογή των PPPs (κυρίως τα οικονομικά) και την πρόταση βιώσιμων λύσεων ώστε να ξεπεραστούν. Η ομάδα αυτή ονομάστηκε High-Level Group και έχει σαν κύριο σκοπό την εξεύρεση τρόπων ώστε να επιτευχθεί η PPP προσέγγιση των συγκοινωνιακών έργων που συνθέτουν τα TEN ώστε να επιταχυνθεί η κατασκευή τους.

Το High-Level Group αποτελείται από τους 15 Υπουργούς μεταφορών, εκπροσώπους από κατασκευαστικές εταιρίες, από εμπορικές τράπεζες, από την βιομηχανία κατασκευής εξοπλισμού συγκοινωνιακών έργων και από συγκοινωνιακούς φορείς (π.χ σιδηρόδρομοι).

Ήδη από τον Ιούνιο του 1995 στο Ευρωπαϊκό συνέδριο που πραγματοποιήθηκε στις Κάννες, είχε επικεντρωθεί το ενδιαφέρον σε 14 μεγάλα έργα ανάπτυξης των Διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, τα οποία τον Ιούλιο του 96 στο Essen κατοχυρώθηκαν ως 'specific Projects' και καταγράφηκαν σε μία λίστα προτεραιοτήτων, με δέσμευση από τη ΕΙΒ να αυξήσει τα μακροχρόνια δάνεια που παρέχει ιδιαίτερα όσον αφορά τα συγκεκριμένα αυτά Έργα Υποδομής.

Έγινε σαφές από την αρχή ότι έργα τόσο μεγάλων απαιτήσεων και τέτοιας σημασίας για την ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως είναι τα εν λόγω, χρειάζονται την συνεργασία Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα για να πραγματοποιηθούν κυρίως έγκαιρα, χωρίς καθυστερήσεις που συνήθως προέρχονται από την ανεπάρκεια πόρων του Δημοσίου.

Λαμβανοντας υπόψη αυτή την ανάγκη, το High-Level Group, επιχείρησε να συγκεντρώσει τα ενδεχόμενα προβλήματα που παρουσιάζονται σε τέτοιες συνεργασίες και να προτείνει λύσεις, ώστε να ξεπεραστούν οι δυσκολίες που έχουν στοιχίσει 'χρόνο και χρήμα' επανειλημμένα στο παρελθόν.

Κατέληξε λοιπόν στις παρακάτω προτάσεις:

1. Θα πρέπει να γίνει πιο ξεκάθαρη η νομοθεσία περί προμηθειών και διαγωνισμών όσον αφορά τους υποψήφιους Αναδόχους. Αυτό είναι πολύ βασικό ώστε οι υποψήφιοι να νιώθουν ότι αντιμετωπίζονται με ίσους όρους.
2. Προβλέπεται να αναπτυχθούν κάποιοι θεσμοί ώστε να παραχθεί οικονομική βοήθεια στους αναδόχους, όπως είναι δάνεια, ιδιαίτερα όσον αφορά το αρχικό στάδιο κατασκευής όπου τα έξοδα είναι υψηλά και οι εισροές μηδενικές.

3. Να θεσπιστούν τρόποι ώστε η βοήθεια από την Κοινότητα να είναι εξασφαλισμένη στον βαθμό που κάθε έργο απαιτεί. Επίσης να παρέχεται επαρκής βοήθεια, τεχνική και οικονομική, από τα αρμόδια Κοινοτικά όργανα (EIB, EIF).
4. Προτείνεται η δημιουργία μιας βάσης δεδομένων τόσο όσον αφορά την ζήτηση και την κυκλοφορία αλλά και όσον αφορά την προηγούμενη εμπειρία σε τέτοιες συνεργασίες. Μια τέτοια βάση θα είναι πολύ χρήσιμη για να υπάρχει μια ενιαία πολιτική στην ανάπτυξη των δικτύων αλλά και να εξασφαλίζεται η αξιοπιστία της πληροφόρησης.

Μπορούμε να δούμε αναλυτικότερα κάποια από τα σημεία της αναφοράς του High-Level Group γιατί παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον στα πλαίσια της παρούσης Διπλωματικής Εργασίας, όσον αφορά τις δεσμεύσεις που αναλαμβάνει το κάθε μέρος αλλά και τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει μια τέτοια συνεργασία ανάμεσα σε Δημόσιο και Ιδιωτικό τομέα.

1.2.4 Νομοθετικά θέματα

Παρουσιάζονται προβλήματα σε αυτόν τον τομέα γιατί δεν υπάρχει ένα κοινό νομοθετικό πλαίσιο που να εφαρμόζεται στις χώρες μέλη. Η ανομοιομορφία αυτή, θέτει τους υποψήφιους Επενδυτές σε πολιτικούς κινδύνους, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για έργο που αφορά δύο ή και περισσότερες χώρες.

Οι διακανονισμοί που γίνονται σε Κοινοτικό επίπεδο, πιθανώς να μην είναι σύμφωνοι με τα όσα ορίζονται σε κάθε χώρα μέλος και έτσι να υπάρξουν αλλαγές άρα και πιθανά έξοδα ή/και καθυστερήσεις. Θα πρέπει λοιπόν η Κοινότητα να εγγυηθεί για τις 'πολιτικές δεσμεύσεις' της χώρας μέλους, καθώς και τις 'οικονομικές της δεσμεύσεις', δηλαδή ότι θα παρασχεθεί στον Ανάδοχο η ελάχιστη ζητούμενη οικονομική υποστήριξη. Στη χώρα μας αυτή η εξασφάλιση παρέχεται αυτομάτως με την κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης από το Ελληνικό Κοινοβούλιο.

Η πρόταση του High-Level Group ξεκινάει από το πρώτο στάδιο, δηλαδή αυτό της πρόσκλησης για δήλωση ενδιαφέροντος. Επισημαίνεται ότι πρέπει να δίνονται συγκεκριμένες οδηγίες στους ενδιαφερομένους και να υπάρχει πλήρης διαφάνεια στις διαδικασίες ανάθεσης, ώστε να επιλέγονται οι πλέον κατάλληλοι για την εκπόνηση του έργου.

Επίσης οι προσφορές θα πρέπει να είναι απόλυτα εναρμονισμένες με τις Κοινοτικές οδηγίες, κάτι που θα είναι πιο αποδοτικό όταν θα υπάρχει νομικό πλαίσιο συγκεκριμένα σχεδιασμένο για τα μακροχρόνια PPP συμβόλαια, τα οποία απαιτούν μεγαλύτερη ευελιξία από τα συνήθη.

Προτείνεται λοιπόν η εκπόνηση ενός 'διαγωνισμού σύλληψης /σχεδιασμού' (project concept tender). Πρόκειται για μια διαδικασία που θα

παρέχει απευθείας πληρωμή για ιδέες σχεδιασμού στον Ιδιωτικό τομέα σε αρχικό στάδιο της διαδικασίας.

Έτσι οι προσφέροντες θα έχουν την ευκαιρία να πάρουν πίσω κάποια από τα χρήματα που διέθεσαν για την διαμόρφωση της προσφοράς τους, προστατεύεται η πνευματική τους ιδιοκτησία (ιδιαίτερα των εταιρειών που ανέπτυξαν καινοτόμες μεθόδους και τεχνικές) και επιπλέον γίνεται δυνατός ο συνδιασμός των καλύτερων ιδεών για τις προκαταρτικές μελέτες.

Σε επόμενο στάδιο, ένας δεύτερος διαγωνισμός, με τις τελικά διαμορφωμένες προσφορές των υποψηφίων, θα οδηγήσει στον καθορισμό των Αναδόχων για τον σχεδιασμό, μελέτη, κατασκευή του έργου. Σ' αυτό το σημείο, για να υπάρξουν ποιοτικές και όσο το δυνατόν περισσότερες προσφορές, προβλέπεται μια μερική αποζημίωση των υποψηφίων που δεν θα επιτύχουν την ανάληψη του έργου.

1.2.5 Οικονομικά ζητήματα

Έχει διαπιστωθεί ότι ή περίοδος αμέσως μετά την αποπεράτωση, δηλαδή το αρχικό στάδιο λειτουργίας, είναι αυτό το κομμάτι της επένδυσης που εμφανίζει το μεγαλύτερο ρίσκο. Τότε το έργο παρουσιάζει ελάχιστα έσοδα ενώ οι υποχρεώσεις εξόφλησης δανείων και χρεών είναι πολύ μεγάλες. Ο Ανάδοχος λοιπόν δυσκολεύεται να ανταποκριθεί στις υψηλές αυτές οικονομικές απαιτήσεις παρ'όλο που το έργο μακροχρόνια θα του αποφέρει ανάλογα έσοδα. Προκειμένου να εξαιρεθούν αυτές οι δυσκολίες, το High-Level Group προτείνει τις εξής ρυθμίσεις:

- I. Δευτερεύοντα κατασκευαστικά δάνεια, με μεγάλη περίοδο αποπληρωμής (20-30 χρόνια), διάστημα που επιτρέπει την εξόφλησή τους, αφού έχουν αποπληρωθεί σε σημαντικό βαθμό τα εμπορικά δάνεια από τράπεζες. Έτσι το χρέος του Αναδόχου μοιράζεται σε μεγαλύτερη χρονική περίοδο.
- II. Δάνεια που θα δίνονται στην αρχή της περιόδου λειτουργίας και θα μετατρέπονται σε δάνεια με προθεσμία, προς πώληση σε εμπορικές τράπεζες στην δευτερεύουσα αγορά δανείων, αμέσως μόλις το έργο φτάσει σε οικονομική σταθερότητα. Έτσι θα ανακυκλώνονται οι Δημόσιοι πόροι αλλά και θα δημιουργηθεί μια δευτερεύουσα αγορά που θα προσελκύσει νέους δανειστές.

Αυτά τα όργανα υπάρχουν ήδη, σε μη ανεπτυγμένο στάδιο, αφού αποτελούν ρυθμίσεις πρωτεύουσας σημασίας. Παρ'όλα αυτά είναι διαθέσιμα μόνο για περιορισμένη εφαρμογή, οπότε επιβάλλεται η παραπέρα ανάπτυξή τους.

Για την απευθείας χρηματοδότηση των TENs από την πλευρά της Κοινότητας, λειτουργούν ήδη τα ταμεία: *ERDF* (*European Regional Development Fund*) και *CF* (*Cohesion Fund*) τα οποία διοχετεύουν πολύ μεγάλα ποσά επιχορηγήσεων, ιδιαίτερα προς τις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ισπανία, Πορτογαλία, Ελλάδα και Ιρλανδία).

Επίσης, μία δευτερεύουσα πηγή χρηματοδότησης είναι η TEN-T budget line, η οποία ιδρύθηκε τον Σεπτέμβριο του 1996, υπό τις προσαγές της συνθήκης του Maastricht και αφορά κυρίως παροχές εγγυήσεων για τα ρίσκο του έργου και λιγότερο βοήθεια με την μορφή επιχορηγήσεων.

Παράλληλα με τα παραπάνω, τα δύο δυνατά οικονομικά όργανα της Κοινότητας, δηλαδή η *European Investment Bank* (*EIB*) η οποία ευθύνεται κυρίως για δάνεια και επιχορηγήσεις και ο *European Investment Fund* (*EIF*) ο οποίος ευθύνεται κυρίως για εγγυήσεις, συνδράμουν καταλυτικά στην όλη αυτή οικονομική βοήθεια που προσφέρεται από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στις χώρες μέλη.

Τέλος άλλες οικονομικές ρυθμίσεις που προτείνονται από το High-Level Group έχουν να κάνουν με:

- **Δημιουργία ενός αποθεματικού με χρήματα από επενδυτές που θα αφορά όλα τα TEN έργα.** Με αυτό τον τρόπο για κάθε προσωρινή συνεργασία PPP, θα υπάρχουν μόνιμοι επενδυτές που θα συνεισφέρουν το μεγαλύτερο κομμάτι κεφαλαίου.
- **Φορολογικές απαλλαγές ή παρόμοιες ρυθμίσεις.** Μπορούν να παίξουν καταλυτικό ρόλο αφού οι διαφορετικές προσεγγίσεις μπορούν να μεγαλώσουν την αβεβαιότητα. Μετά από προσεκτική θεώρηση των δεδομένων μπορούν τα κράτη μέλη να προχωρήσουν σε αφαίρεση φόρων και απαλλαγές σε όποιο στάδιο της διαδικασίας κριθεί σκόπιμο.

1.2.6 Αβεβαιότητα - Κατανομή κινδύνων

Τα μεγάλα έργα Υποδομής, ιδιαίτερα τα συγκοινωνιακά, όπως έχει περιγραφεί, παρουσιάζουν μεγάλο βαθμό αβεβαιότητας, πράγμα το οποίο κάνει τους επενδυτές επιφυλακτικούς. Για το λόγο αυτό το High-Level Group τονίζει ότι η κατανομή των κινδύνων είναι από τα πιο σημαντικά θέματα ώστε να προχωρήσει ομαλά η συνεργασία PPP και να μην οδηγηθεί ένα έργο σε καθυστερήσεις και αυξήσεις του κόστους.

Η πρόταση της Κοινότητας για τις χώρες μέλη, σ' αυτόν τον τομέα, είναι ότι θα πρέπει οι κίνδυνοι να αναλαμβάνονται από το μέρος που μπορεί αποτελεσματικότερα να τους αντιμετωπίσει. Δηλαδή:

- Κίνδυνοι που έχουν να κάνουν με πολιτικές αλλαγές ή αλλαγές στη νομοθεσία πρέπει να αναλαμβάνονται από το Δημόσιο, ενώ
- Εμπορικοί κίνδυνοι, ή κίνδυνοι που έχουν να κάνουν με την κατασκευή να αναλαμβάνονται από τον Ιδιωτικό τομέα.

Με βάση την κατανομή των κινδύνων που προτείνει το Δημόσιο, ο υποψήφιος Ανάδοχος θα κρίνει αν είναι συμφέρον και ασφαλές να προχωρήσει στην επένδυση. Είναι λοιπόν πολύ σημαντικό να ξεκαθαρίζονται οι υποχρεώσεις των μερών όσον αφορά την ανάληψη των κινδύνων και αποτελεί θέμα 'κλειδί' για μια πετυχημένη συνεργασία.

Με αυτή την λογική ζητήματα που πιθανών να δημιουργήσουν λόγους για αβεβαιότητα, όπως περιβαλλοντικές ρυθμίσεις, θα πρέπει να καθορίζονται από την αρχή ώστε να είναι εξασφαλισμένα τα μέρη.

1.2.7 Οδηγίες προς τις χώρες μέλη

Ο χώρες μέλη που προχωρούν σε παραχώρηση έργων Υποδομής, πολλές φορές δεν έχουν την κατάλληλη εμπειρία σε τέτοιες ρυθμίσεις. Για το λόγο αυτό η Κοινότητα παίζει ενεργό ρόλο στη διαδικασία και μάλιστα καθοδηγεί την χώρα σε κινήσεις που θα αποφέρουν εγγήγορση και αποφυγή σφαλμάτων. Έτσι με την βοήθεια και των EIB και EIF μεριμνεί ώστε:

- Να εμπλέκεται ο ιδιωτικός τομέας νωρίς στη διαδικασία πραγματοποίησης ενός έργου, από τον σχεδιασμό αν είναι αυτό δυνατό. Μάλιστα το Δημόσιο θα πρέπει να κάνει σαφείς από την αρχή τους σκοπούς πραγματοποίησής του και τα οφέλη που περιμένει από αυτό.
- Να εξασφαλίζεται βοήθεια από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Κοινότητας, αλλά και να σιγουρεύεται η έγκαιρη παροχή των συμφωνημένων με την Σύμβαση πόρων του Δημοσίου.
- Η χώρα μέλος να εξετάζει την πιθανή δημιουργία ad-hoc, *αυτόνομων φορέων*, ικανών να τιθασεύουν τον Ανάδοχο για έγκαιρη και ποιοτική αποπεράτωση των εργασιών. Αυτοί οι φορείς θα είναι υπεύθυνοι και για τα οικονομικά θέματα που αφορούν το έργο.

Με την παραπάνω λογική και σε Κοινοτικό επίπεδο, λειτουργεί ήδη το EEIG (European Economic Interest Group), το οποίο εμπεριέχει και τον ιδιωτικό τομέα και ασχολείται κυρίως με το στάδιο των μελετών και του σχεδιασμού. Η πρόταση του High-Level Group είναι να επεκταθούν οι αρμοδιότητες του EEIG και σε θέματα κατασκευής και λειτουργίας, ιδιαίτερα για τα διασυνοριακά έργα.

1.2.8 Ποια είναι όμως τα κύρια σημεία που θα απασχολήσουν τους επενδυτές προκειμένου να προχωρήσουν στην επένδυση;

Σύμφωνα με το High-Level Group, τρία είναι τα σημεία που απασχολούν τους επενδυτές που ενδιαφέρονται να προχωρήσουν σε μια τέτοια επένδυση:

1. Το χάσμα μεταξύ κοινωνικοοικονομικής και χρηματοοικονομικής βιωσιμότητας.
2. Η μεγάλη αβεβαιότητα όσον αφορά τα έσοδα (κυκλοφορία, δυσκολίες στην κατασκευή).
3. Εξασφάλιση εγγυήσεων για τα δάνεια που πρόκειται να συναφθούν.

Ουσιαστικά όμως ο βασικότερος παράγοντας που θα προσελκύσει ή όχι μεγάλο αριθμό επενδυτών, είναι η δυνατότητα κέρδους του έργου. Οι παράμετροι που θα καθορίσουν αυτή την δυνατότητα, είναι:

Το συνολικό κόστος κατασκευής, ο δανεισμός και τα επιτόκια, η ζήτηση για το προς κατασκευή έργο δηλαδή ο αριθμός των χρηστών, τα έξοδα λειτουργίας και συντήρησης και τέλος τα έσοδα από τα διόδια και η ελαστικότητα των χρηστών απέναντι σε διακυμάνσεις στην τιμή.

Από τα παραπάνω αυτό που παρουσιάζει την μεγαλύτερη αβεβαιότητα, είναι η ζήτηση, η οποία εξαρτάται από πολλούς εξωτερικούς παράγοντες όπως η ανάπτυξη στο υπόλοιπο δίκτυο, το ύψος των διοδίων, ανταγωνιστικές προσβάσεις ή/και μέσα μεταφοράς κ.α.

Η αβεβαιότητα αυτή σύμφωνα με το High-Level Group θα πρέπει να αναλαμβάνεται από το Δημόσιο με την μορφή εγγυήσεων για έσοδα και κυκλοφορία που θα ξεπερνούν ένα κατώτερο όριο. Αυτή η δέσμευση, μαζί με την δέσμευση για μια *ελάχιστη συμμετοχή του Δημοσίου*, θα δώσουν την δυνατότητα στους επενδυτές να ξεπεράσουν την διστακτικότητά τους και να επενδύσουν στο έργο.

Ένα άλλο θέμα που έχει μεγάλη επιρροή στην απόφαση για επένδυση, είναι η *εξέλιξη της αξίας των χρημάτων* σε μια τόσο μακροχρόνια δέσμευση κεφαλαίου. Παρά τις εγγυήσεις της Νομισματικής ένωσης, τη σταθερότητα των υπαρχουσών αγορών και τον αυστηρό έλεγχο του πληθωρισμού, η *αβεβαιότητα των επιτοκίων* μακροπρόθεσμα μπορεί να προκαλέσει διαφοροποιήσεις στην αξία των κεφαλαίων και μειώσεις στον δείκτη ανταποδοτικότητας που προσδοκεί ο Ανάδοχος.

Για να λυθεί αυτό το πρόβλημα το High-Level Group προτείνει το μοίρασμα των οικονομικών παροχών από την Κοινότητα ή το Δημόσιο σε ένα *εκτενέστερο χρονικό διάστημα*. Σ' αυτό θα βοηθήσουν και οι δύο μορφές δανείων που προτείνονται από το High-Level Group, τα οποία θα ενισχύσουν την δυνατότητα των Αναδόχων να ανταπεξέλθουν στις πιστωτικές τους υποχρεώσεις.

1.3 Τα ενδεικτικότερα παραδείγματα εφαρμογής της μεθόδου Παραχώρησης στην Ευρώπη: Γαλλία και Ισπανία

Πηγή: 'Jose A. Gomez-Ibanez and John R. Meyer (14), (15)'.

Η Γαλλία και η Ισπανία είναι οι χώρες με την μεγαλύτερη και εκτενέστερη εμπειρία στην κατασκευή με αυτοχρηματοδότηση υψηλών επιδόσεων αυτοκινητοδρόμων, αν και θα μπορούσε να ειπωθεί το ίδιο και για την Ιταλία. Παρ'όλα αυτά τα στοιχεία που διαθέτουμε, αφορούν την Γαλλία και την Ισπανία, επομένως, στις χώρες αυτές έχουμε την δυνατότητα να αναφερθούμε αναλυτικότερα. Τα πρώτα ισπανικά συμβόλαια Παραχώρησης εμφανίζονται την δεκαετία του 60, ενώ τα γαλλικά, στις αρχές της δεκαετίας του 70.

Οι δύο χώρες μπορούν να χαρακτηριστούν ανεπτυγμένες, παρ'όλο που διαφέρουν σε πολλούς τομείς. Η Γαλλία έχει αρκετά μεγαλύτερο πληθυσμό με υψηλότερο κατά κεφαλήν εισόδημα, οπότε και η κυκλοφορία των χρηστών στο Εθνικό δίκτυο είναι αυξημένη. Οι διαφοροποιήσεις αυτές είχαν σαν αποτέλεσμα οι δύο χώρες να έχουν υιοθετήσει διαφορετικές τακτικές, οπότε η συγκριτική εξέτασή τους μπορεί να μας οδηγήσει σε χρήσιμα συμπεράσματα. Επίσης μια σύγκριση με τα όσα συμβαίνουν στη χώρα μας στον τομέα αυτό θα ήταν σκόπιμη στα πλαίσια της παρούσης Διπλωματικής εργασίας.

1.3.1 Η αναπτυξη των γαλλικών αυτοκινητοδρόμων

Η Γαλλία έχει πειραματιστεί τόσο με Δημόσιους όσο και με ιδιωτικούς αυτοκινητοδρόμους. Τα 1.500 χιλιόμετρα αστικών δρόμων της είναι εξ'ολοκλήρου χωρίς διόδια, ενώ από τα 6.000 χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμων, μόνο τα 500 είναι χωρίς διόδια.

Αναλυτικά η κατάσταση έχει ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: 'Χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμων, ανά κατηγορία, στη Γαλλία'. Έτη: 1955-90.

Έτος	Αστικές οδοί	Υπεραστικές οδοί		Σύνολο
	Χωρίς διόδια	Με διόδια	Χωρίς διόδια	
1955	77	0	0	77
1960	164	10	0	174
1965	279	341	33	653
1970	474	1.059	66	1.599
1975	861	2.266	274	3.401
1980	1.181	3.707	347	5.235
1985	1.407	4.589	475	6.471
1990	1.424	5.496	496	7.416

Όπως μπορούμε εύκολα να διαπιστώσουμε, από τον ΠΙΝΑΚΑ 1, η Γαλλία έχει δείξει ιδιαίτερη εμπιστοσύνη στην κατασκευή αυτοκινητοδρόμων με αυτοχρηματοδότηση. Μάλιστα, όσον αφορά τις υπεραστικές οδούς τα 500 περίπου χιλιόμετρα που είναι χωρίς διόδια, αποτελούν προσβάσεις για τις οποίες δεν υπάρχει εναλλακτική λύση (χωρίς διόδια) για τον χρήστη.

Φυσικά εκτός από τους παραπάνω αυτοκινητοδρόμους, η Γαλλία διατηρεί ένα Εθνικό δίκτυο 29.700 χιλιομέτρων, χωρίς διόδια, σε πολύ λίγα σημεία του οποίου (3.800 χ.λ.μ.) επικρατούν κατά κάποιο τρόπο 'συνθήκες αυτοκινητοδρόμου' (δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση).

Οι υπεραστικές οδοί με διόδια, λειτουργούν κάτω από καθεστώς Παραχώρησης από οκτώ μεγάλες εταιρείες κατασκευής οδών και δύο μικρότερες εταιρείες κατασκευής τούνελ. *Μόνο μία από τις εταιρείες αυτές είναι εξ'όλοκληρου ιδιωτική*, η Confiroute, η οποία διαχειρίζεται 732 χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμου. Είναι η μόνη από τις τέσσερις εξ'ολοκληρου ιδιωτικές εταιρείες που υπήρχαν τη δεκαετία του 70, μιας και οι άλλες τρεις χρεοκόπησαν οπότε και αναλήφθηκαν από το Δημόσιο.

Για την πτώχευση αυτή καθώς και την διαφορετική κατάληξη της Confiroute, δώθηκαν πολλοί και διάφοροι λόγοι. Αρχικά η Σύμβαση Παραχώρησης της Confiroute χαρακτηρίστηκε ως η καλύτερη των τεσσάρων μιας και είχε πιο λογικές προβλέψεις για τα αναμενόμενα έξοδα αλλά και μεγαλύτερη κυκλοφορία κατά την λειτουργία. Επιπλέον η διοίκηση της εταιρείας ήταν πολύ οργανωμένη κάτι που την έκανε περισσότερο ανθεκτική στις πιέσεις της κοινοπραξίας κατασκευής.

Κατά την δεκαετία του 70 η άνοδος της τιμής του πετρελαίου έφερε σοβαρά προβλήματα, μιας και αυξήθηκαν τα έξοδα κατασκευής την στιγμή που οι εταιρείες μόλις είχαν αρχίσει να ελέγχουν την οικονομική τους κατάσταση. Η τιμή του δείκτη κατασκευών της κυβέρνησης αυξήθηκε κατά 20% στα μέσα της δεκαετίας κάτι που πρακτικά μεταφράζεται σε αύξηση του μέσου κόστους κατασκευής από 4.3 εκατ. φράγκα ανά χιλιόμετρο σε 10 εκατ. στα τέλη της δεκαετίας. Επιπλέον, τα επιτόκια ανέβηκαν, κάτι που έφερε επίσης αύξηση στο συνολικό κόστος για τα έργα αυτά.

Άλλος ένας σημαντικός παράγοντας που οδήγησε στην πτώχευση των τριών εταιρειών, ήταν η πολιτική της ομοιομορφίας του ύψους των διοδίων από τον τότε Υπουργό εξοπλισμού Charles Fiterman (δεκαετία του 80). Οι αρχικές τιμές είχαν καθοριστεί για κάθε συμβόλαιο κατά την Παραχώρηση και είχαν διαμορφωθεί σύμφωνα με τις συνθήκες του κάθε έργου. Η μεταρύθμιση του Fiterman, η οποία δεν εξίσωσε εντελώς τα διόδια με τη λογική ότι υπάρχουν διαφορετικές ανάγκες σε κάθε περίπτωση, επέβαλε έναν λόγο ανώτατης τιμής προς κατώτατης (σε διαφορετικούς δρόμους) ίσο με 3, ο οποίος σταδιακά έγινε 2 και μετά 1. Ήταν επόμενο λοιπόν να μειωθούν κατά πολύ τα αναμενόμενα έσοδα των εταιρειών.

Τέλος, η Confiroute είχε την τύχη να συνάψει συμβόλαιο πριν από τις υπόλοιπες εταιρείες, οπότε αυτές οι αλλαγές και μεταρρυθμίσεις, καθώς και η οικονομική κρίση, δεν επηρέασαν την εκτέλεσή του παρά μόνο κατά τα τελευταία, όχι και τόσο κρίσιμα, χρόνια της Παραχώρησης, έτσι κατάφερε να παραμείνει αυτόνομη.

Παρά την αποτυχία αυτή, την δεκαετία του 90 αρκετές νέες ιδιωτικές εταιρείες άρχισαν να διαπραγματεύονται νέα συμβόλαια Παραχώρησης με την κυβέρνηση. Έτσι διαμορφώθηκε η σημερινή κατάσταση, όπου οι επτά από τις οκτώ μεγάλες εταιρείες και οι δύο εταιρείες τουνελ είναι μικτής οικονομίας (*societes d'economie mixte*, SEMs). Ορίζεται μάλιστα με νόμο ότι Δημόσιοι φορείς (ενδεχομένως και της τοπικής αυτοδιοίκησης) θα πρέπει να κατέχουν το μεγαλύτερο μέρος μετοχών των εταιρειών κάτι το οποίο ισχύει μιας και στην πράξη οι περισσότερες ανήκουν σχεδόν εξ' ολοκλήρου στο Δημόσιο.

Πάντως, έξη από τις οκτώ υπάρχουσες αυτή την στιγμή εταιρείες, εισέπραξαν κατά το 1990 από διόδια αρκετά χρήματα ώστε να καλύψουν πλήρως τα έξοδα λειτουργίας και τις υπόλοιπες πληρωμές. Γενικά το σύστημα επιβολής διοδίων έχει αποδειχθεί αρκετά κερδοφόρο από την στιγμή που ξεπεράστηκαν τα οικονομικά προβλήματα που επηρέασαν όλους τους τομείς της χώρας.

Επίσης η Γαλλική εμπειρία επιβεβαιώνει το γεγονός ότι οι ιδιωτικές εταιρείες μπορούν να επιταχύνουν την κατασκευή άλλα και να μειώσουν το κόστος αυτής, πάντα χωρίς να επιβαρύνεται η ποιότητα. Αρκεί μόνο να αναφέρουμε, ότι η προσφορά της Confiroute για το πρώτο της συμβόλαιο, το 1971, δίνει κόστος κατασκευής ανά χιλιόμετρο κατά 23% μικρότερο του αντίστοιχου των SEMs.

Ήδη η Γαλλική κυβέρνηση σχεδιάζει την εφαρμογή της μεθόδου Παραχώρησης και σε αστικές οδούς (γύρω από το Παρίσι, την Λυόν και την Μασσαλία κυρίως). Μάλιστα για τον σκοπό αυτό δεν προτίθεται να χρησιμοποιήσει τα ήδη υπάρχοντα SEMs, αλλά νέες ιδιωτικές εταιρείες, μιας και αφενός δεν επιθυμεί να αποσπάσει το ενδιαφέρον των SEMs από το υπεραστικό δίκτυο και αφετέρου θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία στο περιβάλλον. Το τελευταίο αυτό θέμα προκύπτει από την μεγάλη πιθανότητα ύπαρξης ομάδων πολιτών (μιλάμε για αστικά κέντρα) που θα εναντιωθούν στα έργα με περιβαλλοντικά αιτήματα, κάτι το οποίο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί από εταιρείες που θα διαθέτουν το ανάλογο υπόβαθρο.

1.3.1 Η ανάπτυξη των ισπανικών αυτοκινητοδρόμων

Η Ισπανία κατασκεύασε το υψηλών επιδόσεων δίκτυό της σε δύο στάδια, χρησιμοποιώντας δύο διαφορετικές προσεγγίσεις. Στην δεκαετία του 60, η Ισπανία άρχισε ένα σχέδιο δημιουργίας ένος υπεραστικού δικτύου, παραχωρώντας την κατασκευή και λειτουργία-εκμετάλλευση σε ιδιωτικές εταιρείες. Οι αυτοκινητοδρόμοι αυτοί ονομάστηκαν ‘autopistas’.

Την δεκαετία όμως του 80 η πολιτική της χώρας άλλαξε, μιας και ξεκίνησε την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων με την βοήθεια φόρων και επιδοτήσεων από την Ευρωπαϊκή Ένωση και όχι επιβολή διοδίων, οι οποίοι ονομάστηκαν ‘autovias’. Μέχρι το 1990 περίπου 2.000 χιλιόμετρα από κάθε τύπο ήταν ήδη σε λειτουργία. Οι ‘autopistas’ είναι συγκεντρωμένοι κυρίως γύρω από τα εμπορικά κέντρα της χώρας (Βαρκελόνη, Μπιλμπάο, Μεσογειακές ακτές), ενώ οι ‘autovias’ αφορούν κυρίως το Εθνικό δίκτυο (κυρίως δρόμοι που ενώνουν την περιφέρεια με την Μαδρίτη).

Η ανάπτυξη του δικτύου, όπως αυτή έχει καταγραφεί μέχρι το 1990, περιγράφεται στον πίνακα που ακολουθεί:

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ‘Χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμων, ανά κατηγορία, στην Ισπανία’.
Έτη: 1960-90.

Έτος	‘Autovias’ (χωρίς διόδια)	‘Autopistas’ (με διόδια)		‘Autopistas’ (χωρίς διόδια)	Σύνολο
	Σε λειτουργία	Σε λειτουργία	Υπό κατασκευή	Σε λειτουργία	
1960	0	0	0	0	0
1965	-	0	167	-	-
1970	-	82	426	-	-
1975	-	616	1.426	-	-
1980	273	1.622	420	37	1.933
1985	959	1.835	207	299	3.093
1989	2.006	1.877	236	309	4.292
1990	-	1.895	253	-	-

Οι παύλες (-) αναφέρονται σε στοιχεία που δεν ήταν διαθέσιμα.

Βλέπουμε από τα δεδομένα του ΠΙΝΑΚΑ 2, ότι η Ισπανία έχει κρατήσει μια ισορροπία ανάμεσα στα δύο είδη αυτοκινητοδρόμων, χωρίς κάποιο από τα δύο να απαριθμεί πολύ περισσότερα χιλιόμετρα από το άλλο.

Τελικά, αυτή η μικτή προσέγγιση του θέματος που υιοθέτησε η Ισπανία ήταν αποδοτικότερη από αυτή της Γαλλίας, στην προσπάθεια να διατηρηθούν αυτόνομες οι ιδιωτικές εταιρείες. Εννέα από τις δώδεκα που ξεκίνησαν, είναι ακόμα ιδιωτικές. Οι υπόλοιπες τρεις αναλήφθηκαν από το κράτος κατά την δεκαετία του 80.

Η αρχική επιτυχία εφαρμογής της μεθόδου κατά την δεκαετία του 60, οδήγησε την Ισπανική κυβέρνηση σε θέσπιση νόμου το 1972, ο οποίος αφορούσε την Παραχώρηση των δρόμων σε ιδιώτες. Οι προδιαγραφές που τέθηκαν είχαν σαν αντικείμενο την χρηματοδότηση του έργου και διαμορφώθηκαν ως εξής:

- Τουλάχιστον 45% του κόστους κατασκευής θα έπρεπε να καλύπτεται από ξένα δάνεια.
- Τουλάχιστον 10% του κόστους κατασκευής θα έπρεπε να καλύπτεται από ίδια κεφάλαια.
- Όχι περισσότερο από 45% του κόστους κατασκευής θα έπρεπε να καλύπτεται από εγχώρια δάνεια.

Επειδή οι παραχωρησιούχες εταιρείες είχαν δυσκολία στο να συγκεντρώσουν κυρίως τα ξένα δάνεια, ο νόμος έκανε σαφές ότι το κράτος θα έδινε εγγυήσεις για το 75% των δανείων αυτών. Επιπλέον τα δάνεια αυτά θα γίνονταν σε πεσέτες (pesetas) με το κράτος να αναλαμβάνει πλήρως το συναλλαγματικό ρίσκο. Όλες, εκτός από μία, οι εταιρείες εκμεταλλεύτηκαν τις παραπάνω παροχές της Ισπανικής κυβέρνησης.

Οι δυσκολίες άρχισαν να εμφανίζονται με τον θάνατο του Στρατηγού Francisco Franco το 1975, όταν όλα τα σχέδια για επιπλέον συμβόλαια, αναβλήθηκαν. Η ενεργειακή κρίση που επικράτησε αυτή την δεκαετία (70), έφερε στο προσκήνιο μια αναθεώρηση των κονδυλίων που θα διατίθεντο για την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων, αλλά και δημιούργησε σοβαρά οικονομικά προβλήματα στις υπάρχουσες εταιρείες. Όπως και στη Γαλλία, τα συμβόλαια που είχαν ξεκινήσει πρόσφατα, ήταν αυτά που επηρεάστηκαν περισσότερο από την οικονομική κρίση.

Ακολούθησε ολοκληρωτική αναθεώρηση της κατάστασης από τον τότε Πρωθυπουργό Felipe Gonzales, το 1982. Το σχέδιο που παρουσίασε για την περίοδο 1984-91 είχε σαν στόχο την δημιουργία δρόμων χωρίς διόδια, των προαναφερόμενων 'autonías'. Ο λόγος που η κυβέρνηση οδηγήθηκε σε αυτή την απόφαση ήταν εκτός από πολιτικός και πρακτικός μιας και οι παράλληλοι στις 'autopistas' οδοί, είχαν ιδιαίτερα αυξημένη κίνηση παρά το μειονέκτημα ότι δεν προσέφεραν τις ανάλογες ανέσεις.

Από την άλλη μεριά οι 'autopistas' υπολειπονταν. Αυτό το φαινόμενο εμφανίστηκε, όχι μόνο γιατί οι 'autopistas' είχαν διόδια, αλλά και επειδή δεν είχαν σχεδιαστεί για χρήστες που ήθελαν να διανύσουν μικρές αποστάσεις, οπότε και δεν προσέελκαν καθόλου τέτοιου είδους κυκλοφορία. Ένα άλλο επιχείρημα για την στροφή αυτή της κυβερνητικής πολιτικής, ήταν ότι οι 'autonías' θα μπορούσαν να κατασκευαστούν φθηνότερα αφού θα χρησιμοποιούσαν το ήδη υπάρχον Εθνικό δίκτυο αναβαθμίζοντάς το, κάτι που

δεν μπορούσε να γίνει με τις ‘autopistas’, αφού σύμφωνα με το συμβόλαιο θα έπρεπε να υπάρχει εναλλακτική πρόσβαση χωρίς διόδια για τον χρήστη.

Τέλος, ένας ακόμα λόγος που οδήγησε σε αυτή την αλλαγή της κυβερνητικής πολιτικής ήταν ότι αρκετές από τις παραχωρησιούχες εταιρείες, είχαν οδηγηθεί σε χρεοκοπία, οπότε το κράτος κλήθηκε να τακτοποιήσει τα ξένα δάνεια που είχε εγγυηθεί. Επιπλέον, οι μετατροπή των ξένων νομισμάτων σε πεσέτες ήταν πολύ δαπανηρή για το κράτος (είχε αναλάβει όπως είδαμε αυτό το ρίσκο), αφού η τιμή της πεσέτας είχε πέσει δραματικά στις αρχές της δεκαετίας του 80. Για να γίνει σαφές αυτό, παρατίθεται ο πίνακας που ακολουθεί:

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ‘Πληρωμές του Ισπανικού κράτους προκειμένου να καλυφθούν οι διαφορές συναλλάγματος, σε ξένους δανειστές, στα πλαίσια κατασκευής των ‘autopistas’.

Όλα τα ποσά αφορούν εκατομμύρια πεσέτες.

Έτος	Ετήσιες πληρωμές	Σύνολο πληρωμών
1969	141	141
1970	51	193
1971	100	292
1972	70	363
1973	1.276	1.639
1974	-267	1.372
1975	64	1.436
1976	2.777	4.213
1977	5.644	9.858
1978	9.713	9.570
1979	11.033	30.604
1980	9.021	39.625
1981	17.767	57.392
1982	22.935	80.327
1983	42.382	122.710
1984	54.331	177.041
1985	83.468	260.509
1986	36.106	292.696
1987	14.944	311.560
1988	13.843	325.403
1989	7.553	332.956
1990	9.070	342.026

Βλέπουμε δηλαδή ότι οι οφειλές του κράτους κατά την δεκαετία του 80 ανέβηκαν κατακόρυφα, κάτι που ξεκίνησε από τα μέσα περίπου, της δεκαετίας του 70, σύμφωνα με τα όσα περιγράφηκαν στα προηγούμενα.

Τα δεδομένα που επικρατούσαν σχετικά με την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων χωρίς διόδια, ήρθε να καταρρίψει η αναγκαιότητα για **γρήγορη ανάπτυξη των υπεραστικών οδών** στα τέλη της δεκαετίας του 80, κυρίως εξαιτίας της ανάληψης των Ολυμπιακών αγώνων της Βαρκελόνης. Έτσι τρία νέα συμβόλαια Παραχώρησης, υπογράφησαν στο διάστημα 1987-90 για αυτοκινητοδρόμους κοντά στη Βαρκελόνη, από την κυβέρνηση της Καταλανίας και ένα ακόμα από την Ισπανική κυβέρνηση στην ίδια περιοχή.

Από την άλλη μεριά, η Ισπανική κυβέρνηση, μετά την διαπίστωση ότι τελικά οι 'autonias' κόστιζαν πολύ στο κράτος και προχωρούσαν αργότερα από το αναμενόμενο, στράφηκε πάλι στην προοπτική επιβολής διοδίων, κάτι που τελικά οδήγησε στην προοπτική ενός σχεδίου δημιουργίας 'autopistas' υψηλών ταχυτήτων κατά το 1993. Παρ'όλα αυτά, η μέχρι τώρα εμπειρία έδειξε ότι θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις διευκολύνσεις που είναι διατεθειμένο το Ισπανικό κράτος να παρέχει προκειμένου να αποφευχθεί το φαινόμενο που παρατηρήθηκε κατά την δεκαετία του 80 σε σχέση με τα χρέη των εταιρειών προς τους ξένους Δανειστές.

1.3.3 Συμπεράσματα

Τόσο η Γαλλική όσο και η Ισπανική εμπειρία, μπορούν να μας οδηγήσουν στο συμπέρασμα ότι *μια ανεπτυγμένη χώρα, μπορεί να χρηματοδοτήσει ένα εκτεταμένο οδικό δίκτυο με την επιβολή διοδίων*. Από την άλλη μεριά όμως οι δυσκολίες που αντιμετώπισαν και οι δύο χώρες στο εγχείρημα αυτό ήταν αρκετά σημαντικές πράγμα που μας οδηγεί στο ερώτημα, αν τελικά η αυτοχρηματοδότηση ενός οδικού έργου είναι αποδοτικότερη από την χρηματοδότηση με επιβολή φόρων από το κράτος. Για να μπορέσουμε να δώσουμε απάντηση στο τελευταίο αυτό ερώτημα, θα πρέπει να εξετάσουμε τα πράγματα από την αρχή.

Οικονομική βιωσιμότητα

Τόσο τα 5.500 χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμου με διόδια στη Γαλλία, όσο και τα 2.000 στην Ισπανία, αποδείχθηκαν ιδιαίτερα αποδοτικά ώστε να είναι δυνατή η κατασκευή τους με αυτοχρηματοδότηση.

Στη Γαλλία, οκτώ από τις δέκα εταιρείες, το 1990 κάλυψαν πλήρως τα έξοδά τους από τα έσοδα των διοδίων, ενώ οι άλλες δύο, είχαν πολύ μικρές απώλειες. Αρκεί μόνο να δούμε την οικονομική αναφορά των εταιρειών για το έτος 1990 για να καταλάβουμε πόσο αποδοτική είναι η εκμετάλλευση των οδών από τις Παραχωρησιούχες εταιρείες. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται και οι 10 εταιρείες, εκ των οποίων οι πρώτες οκτώ αφορούν αυτοκινητοδρόμους και οι δύο επόμενες τούνελ. Η στήλη των εσόδων, αφορά έσοδα από τα εν λειτουργία τμήματα και αυτή των χρεών, τις οφειλές που έχει η εταιρεία προς το Δημόσιο, τους δανειστές κ.α. τόσο κατά την κατασκευή, όσο και κατά την λειτουργία.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4α: 'Οικονομική αναφορά των παραχωρησιούχων εταιρειών της Γαλλίας για το έτος 1990'

Εταιρεία	Χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμου		Μέση κυκλοφορία	Σύνολο εσόδων	Κέρδος	Συνολικά χρέη
	Σε λειτουργία	Υπό κατασκευή	Οχήματα/ημέρα	Εκατομ. φράγκα	Εκατομ. φράγκα	Εκατομ. φράγκα
ACOPA	66.5	66.5	14.102	204	-14	1.762
AREA	283	464	20.076	897	-63	7.157
ASF	1.500	1.635	23.506	4.822	1.051	20.998
ESCOTA	368	428	28.549	1.682	61	11.228
SANEF	926	1.004	18.582	2.382	278	13.576
SAPN	187	214	25.277	559	274	723
Cofiroute	1.303	1.769	20.619	3.377	461	20.093
SAPRR	732	760	22.630	496	69	1.170
STMB	117	117	13.636	531	194	1.465
SFTRF	13	13	2.726	204	-9	1.047

Παρόμοια κατάσταση συναντάμε και στην ετήσια αναφορά των παραχωρησιούχων εταιρειών της Ισπανίας για το 1990. Στην πραγματικότητα, από τις δέκα εταιρείες που εκτελούσαν συμβόλαιο Παραχώρησης κατά το 1990, οι πέντε μόνο παρουσίασαν καθαρά κέρδη. Όμως αυτές οι πέντε ευθύνονται για ποσοστό 76% των υπό λειτουργία δρόμων (autopistas) και για το 89% της συνολικής κυκλοφορίας. Από τις υπόλοιπες, οι τρεις είναι τόσο καινούριες που είναι λογικό να μην έχουν ακόμη κέρδος και οι δύο άλλες μπορεί μακροπρόθεσμα να είναι κερδοφόρες αν και οι προοπτικές τους από την αρχή ήταν αμφίβολες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4β: 'Οικονομική αναφορά των παραχωρησιούχων εταιρειών της Ισπανίας για το έτος 1990'

Εταιρεία	Χιλιόμετρα αυτ/δρόμου	Οχηματο-χιλιόμετρα	Μέση κυκλοφορία	Σύνολο εσόδων	Κέρδος	Μέσο διόδιο
	Σε λειτουργία	Χιλιάδες/ημέρα	Οχήματα/ημέρα	Εκατ. πεσέτες	Εκατ. πεσέτες	Πεσέτες/χλμ/τρο
ACESA	509	4.603	23.435	36.443	17.265	9,28
Europistas	106	632	16.386	9.652	3.837	15,09
Iberpistas	70	356	14.005	5.268	526	14,67
AUMAR	468	1.914	11.214	21.866	9.651	12,62
AVASA	294	738	6.873	10.031	1.452	14,62
Tunel Cadi	30	54	4.989	1.352	-1.718	31,03
Eurovias	84	255	8.294	2.838	-276	12,33
AUTEMA	33	82	6.730	967	-1.285	15,94
Audenasa	99	182	5.041	1.481	-1.381	10,22
AUDASA	115	375	11.632	3.108	-1.838	8,55
AUCALSA	87	108	3.820	1.546	-3.311	14,16

Όπως μπορούμε εύκολα να διαπιστώσουμε συγκρίνοντας τους δύο πίνακες η μέση κυκλοφορία στους Γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους είναι πολύ μεγαλύτερη αυτής των Ισπανικών, γι' αυτό και οι Γαλλικές παραχωρησιούχες εταιρείες παρουσιάζουν καλύτερη εικόνα εσόδων. Πάντως αυτό δεν γίνεται ιδιαίτερα αισθητό γιατί δεν είναι διαθέσιμες και οι μέσες τιμές επιβαλλόμενων διοδίων που επικρατούν στους Γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους και τούνελ.

Οι μέσες αυτές τιμές στη Γαλλία είναι της τάξης του $\frac{1}{2}$ των αντιστοίχων της Ισπανίας. Συγκεκριμένα, το 1990, η μέση τιμή επιβαλλόμενου διοδίου στην Ισπανία ήταν 12 πεσέτες, δηλαδή 0,12\$. Αντίστοιχα, η μέση τιμή στη Γαλλία, ήταν 0,32 φράγκα, δηλαδή 0,06\$, ακριβώς το μισό από την Ισπανία. Δηλαδή αν οι τιμές ήταν ισοδύναμες, θα βλέπαμε ακόμα μεγαλύτερη διαφορά στα κέρδη, δεδομένου ότι στη Γαλλία τα εισοδήματα είναι αρκετά μεγάλα ώστε να ήταν λογική η υπόθεση ότι μια διαφορά τέτοια στην τιμή δεν θα επηρέαζε αισθητά την ζήτηση.

Επιβολή διοδίων και ζήτηση

Η επιβολή διοδίων για την χρήση μιας οδού, επηρεάζει αισθητά τόσο την προσέλκυση χρηστών, όσο και το κατασκευαστικό και λειτουργικό κόστος αυτής. Οι δύο χώρες που εξετάσαμε ως παραδείγματα, μας δίνουν απαντήσεις και για τα δύο αυτά θέματα, αν και μπορούμε να μιλήσουμε μόνο για τις υπεραστικές οδούς μιας και καμία εκ των δύο χωρών δεν είχε προχωρήσει σε κατασκευή με αυτοχρηματοδότηση αστικού αυτοκινητοδρόμου μέχρι το 1993, που εκτείνονται τα στοιχεία που διαθέτουμε.

Το πρώτο ζήτημα, η προσέλκυση των χρηστών, δείχνει να επηρεάζει πολύ περισσότερο την κυκλοφορία στους Ισπανικούς αυτοκινητοδρόμους παρά τους αντίστοιχους Γαλλικούς. Τα διόδια είναι αρκετά ακριβά σε σχέση με τα εισοδήματα, με αποτέλεσμα να εμφανίζεται το εξής φαινόμενο: Οι οδοί με διόδια, να υπολειτουργούν, εν αντιθέσει με το Εθνικό παράλληλο δίκτυο το οποίο παρουσιάζει κυκλοφοριακή συμφόρηση. Η Ισπανική κυβέρνηση εξετάζει ακόμα και το ενδεχόμενο, να πληρώνει τις παραχωρησιούχες εταιρείες προκειμένου να επιβάλουν χαμηλότερα διόδια.

Το δεύτερο ζήτημα, η αύξηση του κατασκευαστικού και λειτουργικού κόστους, αφενός αντισταθμίζεται εν μέρει από τη δυνατότητα των ιδιωτικών εταιρειών να μειώνουν το συνολικό κόστος, όπως αυτή έχει παρουσιαστεί στα προηγούμενα και αφετέρου η πρόοδος της τεχνολογίας των συστημάτων που χρησιμοποιούνται δείχνει ότι στο μέλλον τα έξοδα αυτά θα μειωθούν στο ελάχιστο. Για παράδειγμα, κατά το 1993, στη Γαλλία, τα κατασκευαστικά έξοδα για τις εγκαταστάσεις συλλογής διοδίων ανέρχονταν σε ποσοστό 10% του συνολικού κόστους, ενώ τα έξοδα λειτουργίας αυτών, σε 10-12% των εισπράξεων. Επιπλέον οι καθυστερήσεις για τους χρήστες, με την χρησιμοποίηση νέων τεχνολογιών, έχουν μειωθεί σημαντικά.

Τα πλεονεκτήματα και τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν

Ένα σαφές πλεονέκτημα που μπορούμε να διαπιστώσουμε, από την εμπειρία των δύο χωρών είναι ότι οι ιδιωτικές εταιρείες μπορούν να φέρουν εις πέρας την κατασκευή του έργου, φθηνότερα και σε λιγότερο χρόνο από το Δημόσιο. Ένα παράδειγμα για να γίνει αυτό σαφές μπορούμε να αντλήσουμε από την Γαλλία. Το 1971, η προσφορά της Confiroute (πλήρως ιδιωτική) και των SEMs (κατά το μεγαλύτερο μέρος Δημόσια), για το ίδιο συμβόλαιο, παρουσίαζε κόστος κατασκευής ανά χιλιόμετρο, κατά 23% μικρότερο.

Αυτή η διαφορά, οφειλόταν σε δύο λόγους: Το 10% είχε σχέση καθαρά με τεχνικά θέματα, δηλαδή η εναλλακτική λύση που προτεινε η Confiroute είχε μικρότερο κατασκευαστικό κόστος. Το υπόλοιπο 13% προέκυπτε από την **υψηλότερη παραγωγικότητα** λόγω της καλύτερης οργάνωσης εργατικού δυναμικού και εξοπλισμού που παρουσίαζε η ιδιωτική εταιρεία.

Η εμπειρία πάντως τόσο στην Γαλλία όσο και στην Ισπανία, κατέδειξε έναν τομέα στον οποίο θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή, **τα κίνητρα που δίνει το Δημόσιο προκειμένου να προσελκύσει το ενδιαφέρον των επενδυτών. Ο συνδυασμός χαμηλής συμβολής ιδίων κεφαλαίων, εγγυήσεων δανείων και ανάληψης συναλλαγματικού κινδύνου από το Δημόσιο, σχεδόν οδήγησε τους Αναδόχους στην κατασκευή των έργων με ελάχιστο έλεγχο του πραγματοποιούμενου κόστους κατασκευής.**

Ιδιαίτερα στη Γαλλία, όπου τελικά οι περισσότερες εταιρείες αναλήφθηκαν από το κράτος, είναι φανερό ότι οι επενδυτές δεν είχαν την κατάλληλη εμπειρία, αλλά συμμετείχαν στο σχέδιο επένδυσης κυρίως επειδή η πιθανότητα να χάσουν εξ'ολοκλήρου τα χρήματά τους είχε καλυφθεί κατά πολύ από την κυβέρνηση. Αντίθετα, στην Ισπανία που τα κίνητρα επένδυσης ήταν λιγότερα, οι εταιρείες παρέμειναν ιδιωτικές παρά τις δυσκολίες.

Φυσικά, το να επιχειρήσουμε να καταργήσουμε πλήρως τις παροχές αυτές του Δημοσίου θα ήταν ριψοκίνδυνο, μιας και τότε τα έργα θα γίνονταν λιγότερο ελκυστικά και πιθανόν **μη πραγματοποιήσιμα**. Ιδιαίτερα όταν πρόκειται για έργα με μικρή προσέλκυση κυκλοφορίας. Αυτό που πρέπει να γίνει σαφές είναι ότι ρυθμίσεις όπως αυτή που εφαρμόστηκε στην Ισπανία, σύμφωνα με την οποία το κράτος αναλάμβανε πλήρη ευθύνη για το συναλλαγματικό ρίσκο, μπορούν να αποβούν μοιραίες για την Εθνική οικονομία, όπως διαπιστώσαμε κατά την ανάλυση.

Τέλος, η εμπειρία τόσο της Γαλλίας όσο και της Ισπανίας, μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η **κρατική πολιτική απέναντι στο ύψος των διοδίων, επηρεάζει κατά πολύ την οικονομική πορεία των συμβολαίων Παραχώρησης**. Στην Γαλλία εφαρμόζονται αναπροσαρμογές στις τιμές των διοδίων μόνο έπειτα από εντολή του Υπουργείου Οικονομικών, το οποίο γενικά δίνει αυξήσεις μικρότερες από τον πληθωρισμό. Η αναπροσαρμογές αυτές, άρχισαν μόλις το 1988 και μάλιστα το 1991, το Υπουργείο επέβαλε στην μοναδική

ιδιωτική εταιρεία Confroute, μικρότερες αυξήσεις από ότι στα SEMs με την δικαιολογία ότι ήταν ιδιαίτερα κερδοφόρα, κάτι που συνάντησε ισχυρή αντίδραση και ανάγκασε τη κυβέρνηση να επιτρέψει την ανάλογη αύξηση τουλάχιστον για τα βαρέα οχήματα.

Αντιθέτως, στην Ισπανία, χρησιμοποιήθηκε συγκεκριμένος τύπος αναπροσαρμογής, ο οποίος αφορούσε τα συμβόλαια Παραχώρησης και του οποίου η μορφή άλλαξε μόνο μία φορά, μετά από σχετική αίτηση των παραχωρησιούχων εταιρειών.

Από την μία μεριά, η αντιμετώπιση της Γαλλίας, είναι πολύ ακραία ιδιαίτερα όταν φτάνει στο σημείο να ορίζει το ύψος των διοδίων σύμφωνα με τα έσοδα κάθε εταιρείας. Μια τέτοια αντιμετώπιση θα αποτελέσει εμπόδιο για τους υποψηφίους επενδυτές, αφού δημιουργεί αβεβαιότητα ως προς τα έσοδα και ίσως έχει σαν αποτέλεσμα, μείωση της επιζητούμενης από τον Ανάδοχο ποιότητας, κατά την λειτουργία.

Από την άλλη μεριά, η αντιμετώπιση της Ισπανίας, μπορεί να οδηγήσει σε υπερβολικά κέρδη των εταιρειών που εκμεταλλεύονται τους δρόμους με την μεγαλύτερη κυκλοφορία, σε αντίθεση με αυτούς που έχουν μικρότερη ζήτηση, μιας και ο τύπος που χρησιμοποιήθηκε θεωρήθηκε κατάλληλος για όλες τις περιπτώσεις, χωρίς όμως να περιλαμβάνει ουσιαστικά όλα εκείνα τα στοιχεία που διαφοροποιούν την κάθε περίπτωση Παραχώρησης.

Στην πραγματικότητα, μια λύση ανάμεσα στις δύο προαναφερόμενες θα ήταν η ενδεικτικότερη. Τα διόδια είναι σαφές ότι θα πρέπει να αναπροσαρμόζονται, όπως επίσης είναι σαφές ότι αυτή η αναπροσαρμογή θα πρέπει να έχει να κάνει με τον πληθωρισμό. Επιπλέον θα πρέπει να υπάρχει διαφοροποίηση από εταιρεία σε εταιρεία, αφού το κάθε έργο παρουσιάζει διαφορετικές δυνατότητες και ανάγκες.

Στην χώρα μας όπως θα διαπιστώσουμε στην πορεία, τα θέματα που προαναφέρθηκαν έχουν ληφθεί υπόψη κατά την διαμόρφωση της Σύμβασης Παραχώρησης. Συγκεκριμένα,

1. Η πεποίθηση ότι οι ιδιωτικές εταιρείες είναι πιο γρήγορες και αποδοτικές κατά την κατασκευή, στην χώρα μας αντικατοπτρίζει την πραγματικότητα, μιας και οι καθυστερήσεις των Δημοσίων έργων αποτελούν σύνηθες φαινόμενο.
2. Οι παροχές του Δημοσίου όπως αυτές περιγράφηκαν στα προηγούμενα, βρίσκουν πλήρη εφαρμογή και μάλιστα σε πολλά σημεία είναι ιδιαίτερα σημαντικές για την βιωσιμότητα του έργου, άρα και την προσέλκυση επενδυτών.
3. Το ύψος των επιβαλλόμενων διοδίων καθορίζεται με τη Σύμβαση και αναπροσαρμόζεται σύμφωνα με τον πληθωρισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μάλιστα η ανώτατη τιμή καθορίζεται ανάλογα με τις ιδιαίτερες ανάγκες του κάθε έργου, με τρόπο ώστε να είναι μεν αποδοτικό, χωρίς να προκαλεί δε την επιλογή εναλλακτικής πρόσβασης από τον χρήστη.

1.3.4 Οι ιταλικοί αυτοκινητόδρομοι

Όπως αναφέραμε στα προηγούμενα, τα στοιχεία που διαθέτουμε για τους ιταλικούς αυτοκινητοδρόμους, είναι λιγοστά μιας και δεν έχουμε την σχετική βιβλιογραφία. Παρ'όλα αυτά έγινε μια προσπάθεια να συγκεντρωθούν κάποιες πληροφορίες σχετικά με την πρόοδο των αυτοκινητοδρόμων.

Η πρώτη ανώνυμη εταιρεία κατασκευής και εκμετάλλευσης αυτοκινητοδρόμων, συστάθηκε το 1922, προκειμένου να κατασκευάσει με την μέθοδο της Παραχώρησης τον αυτοκινητόδρομο μεταξύ Milano-Laghi. Το έργο εγκαινιάστηκε το 1924. Η διαδικασία αυτή ακολουθήθηκε μετά την επιτυχία του πρώτου αυτού αυτοκινητοδρόμου και για το υπόλοιπο δίκτυο.

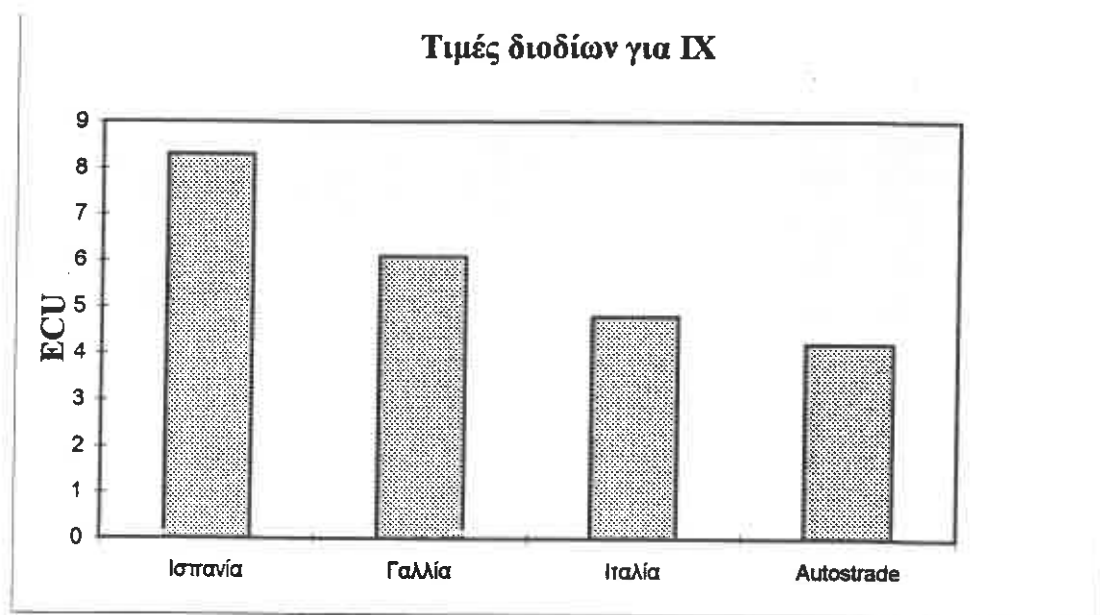
Μετά τον β'παγκόσμιο πόλεμο, δημιουργήθηκε η κρατική εταιρεία ANAS η οποία ευθύνεται για την επίβλεψη όλων των αυτοκινητοδρόμων της Ιταλίας. Ακολούθησε, το 1961 η εταιρεία Autostrade S.p.A., η οποία αποτελεί τμήμα του IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale) το οποίο ανήκει στο Υπουργείο Οικονομικών. Παρ'όλα αυτά, με ένα διάταγμα του 1993, το 51% της Autostrade S.p.A., δώθηκε σε ιδιώτες. Σήμερα διαχειρίζεται 2854.6 χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμου.

Το ύψος των επιβαλλόμενων διοδίων στην Ιταλία, καθορίζεται με Υπουργική Απόφαση. Η πιο πρόσφατη, (31/12/96), καθορίζει τιμές διοδίων που κυμαίνονται από 47 έως 155 λιρέτες ανά χιλιόμετρο, ανάλογα με τον αυτοκινητόδρομο. Οι προαναφερόμενες τιμές διοδίων, αφορούν το βασικό δίοδιο (τυπικό όχημα) με δυνατότητα να κυμαίνονται μέχρι και (+/-)3% και να παρουσιάζουν αυξημένες τιμές στις ορεινές περιοχές. Οι Παραχωρησιούχες εταιρείες δίνουν στο κράτος 3 λιρέτες ανά χιλιόμετρο για επιβατικό όχημα και 9 λιρέτες ανά χιλιόμετρο για φορτηγό όχημα.

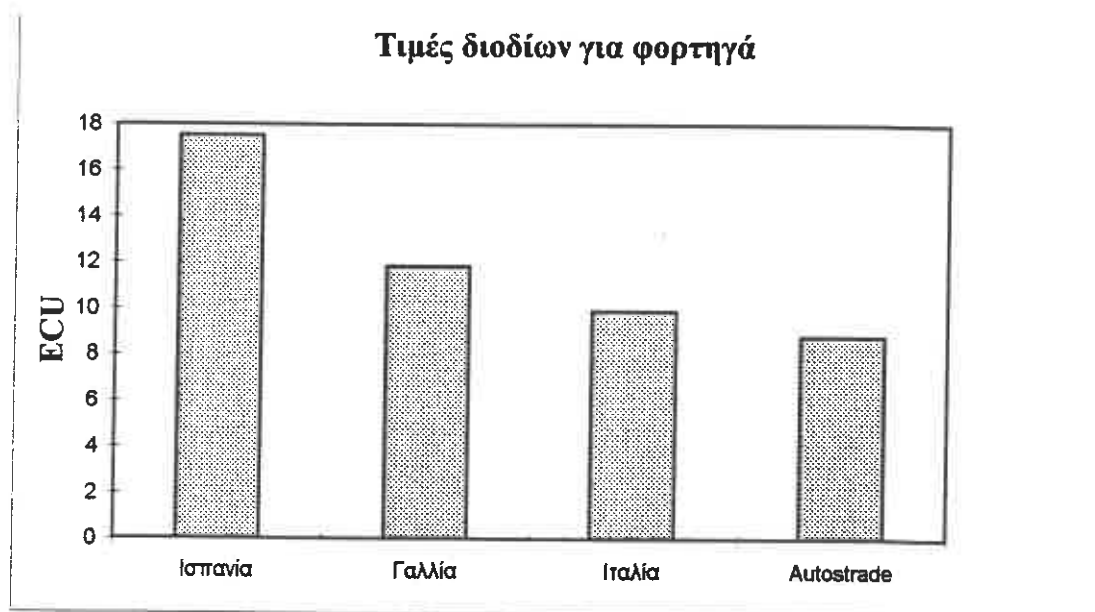
Στα διαγράμματα που ακολουθούν, δίνονται οι τιμές διοδίων που επικρατούν σε Γαλλία, Ιταλία και Ισπανία, σε σύγκριση με τις τιμές που επιβάλλει η εταιρεία Autostrade S.p.A. (η οποία όπως αναφέραμε είναι ημί-Δημόσια), τόσο για ΙΧ, όσο και για φορτηγό όχημα.

Από τα διαγράμματα αυτά, εύκολα μπορούμε να διαπιστώσουμε, ότι οι επιβαλλόμενες τιμές στην Ιταλία, ανά χιλιόμετρο αυτοκινητοδρόμου είναι και οι χαμηλότερες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: 'Σύγκριση των επιβαλλόμενων τιμών διοδίων για Ι.Χ., στις προαναφερόμενες Ευρωπαϊκές χώρες'.



ΠΙΝΑΚΑΣ 5β: 'Σύγκριση των επιβαλλόμενων τιμών διοδίων για φορτηγά, στις προαναφερόμενες Ευρωπαϊκές χώρες'.

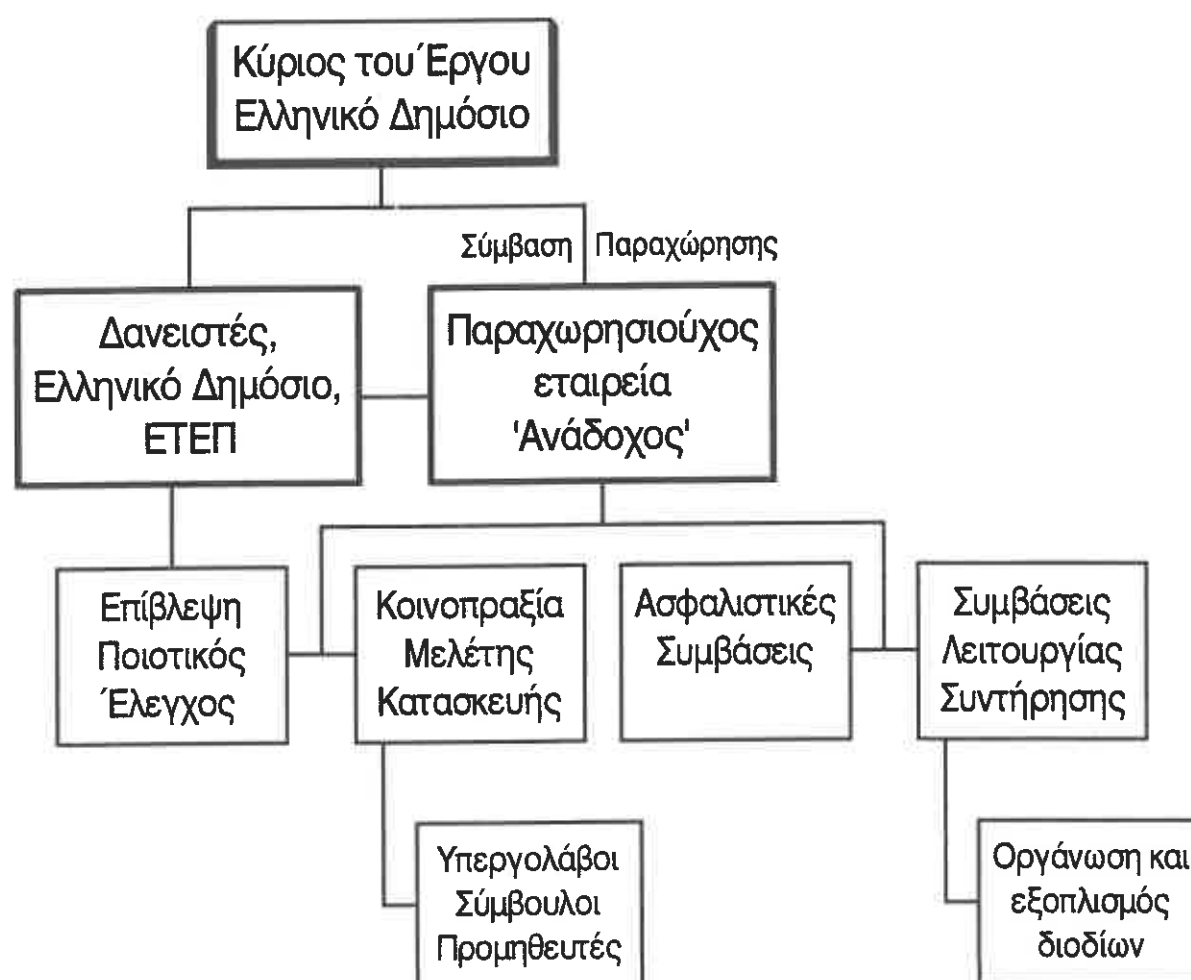


1. 4 Η μέθοδος αυτοχρηματοδότησης BOT (Build, Operate, Transfer)

Η μέθοδος αυτοχρηματοδότησης χρησιμοποιείται ευρέως στη παγκόσμια κατασκευαστική αγορά σε έργα **όχι αυτόνομα οικονομικά βιώσιμα**, με αυξημένες τεχνολογικές, τεχνικές και οικονομικές ανάγκες.

Είναι ιδιαίτερα ελκυστική σε μια αναπτυσσόμενη χώρα, όπως είναι η Ελλάδα, που ενδιαφέρεται να ελαχιστοποιήσει τα ελλείματα του προϋπολογισμού της, κατασκευάζοντας ένα έργο σε περίοδο που η ίδια δεν θα μπορούσε να διαθέσει τα απαιτούμενα κεφάλαια, ή προτίθεται να διαθέσει τα κεφάλαια αυτά σε άλλα αντικείμενα που παρουσιάζουν μικρότερο ενδιαφέρον για τον ιδιωτικό τομέα.

Η γενική δομή ενός έργου BOT, μπορεί να παρουσιαστεί ως εξής:



Στην Ελλάδα δεν υπάρχει μέχρι σήμερα ένα γενικό νομικό πλαίσιο, όσον αφορά τα έργα BOT, οπότε η σύμβαση παραχώρησης πρέπει να εγκριθεί από το Ελληνικό Κοινοβούλιο και δημιουργείται έτσι ξεχωριστή νομική δομή ειδικά για το κάθε παραχωρούμενο έργο.

Πρέπει επίσης να τονίσουμε σε αυτό το σημείο, ότι και οι τρεις συμβάσεις που εξετάζουμε κάνουν λόγο και για *Παραχώρηση του δικαιώματος Κατασκευής* στον Ανάδοχο, οπότε δημιουργείται μια σχέση Design – Build – Operate – Transfer, ανάμεσα στα δύο μέρη.

1.4.1 Τα προβλήματα που συνήθως προκύπτουν

Τα προβλήματα που ενδέχεται να προκύψουν, κατά την διαδικασία εφαρμογής της μεθόδου, μπορούν να ενταχθούν στις εξής κατηγορίες:

- Αδυναμία του δημοσίου να προσφέρει στον αναγκαίο βαθμό συνεργασία και υποστήριξη, λόγω απειρίας σε τέτοιας μορφής μεθόδους.
- Δυσκολίες που έχουν να κάνουν με τη λειτουργικότητα και αποτελεσματικότητα των εταιρικών σχημάτων του Αναδόχου.
- Τα έργα αυτά παρουσιάζουν μεγάλο βαθμό επικινδυνότητας (ρίσκο στην επένδυση) και περιπλοκότητας οπότε τα μέρη εμφανίζονται διστακτικά στο να υλοποιήσουν το έργο με την μέθοδο αυτή, πράγμα που ενισχύεται από την δεδομένη έλλειψη εμπιστοσύνης προς το Δημόσιο.
- Δυσκολίες του Αναδόχου να εξασφαλίσει χρηματοδότηση με δάνεια που θα έχουν εγγυητή τον ίδιο.

1.4.2 Προϋποθέσεις που συντελούν στην ελαχιστοποίηση των προβλημάτων:

1. Θα πρέπει να διευκρινίζεται εκ των προτέρων ο βαθμός ελέγχου τον οποίο το Δημόσιο προτίθεται να ασκήσει καθ'όλη τη διάρκεια της παραχώρησης καθώς και ο βαθμός ανάμιξης που απαιτείται από τον ιδιωτικό τομέα.
2. Οι κίνδυνοι που παρουσιάζει το έργο θα πρέπει να επισημαίνονται εξ'αρχής, στο βαθμό που είναι αυτό δυνατό, ώστε να υπάρχει διαφάνεια ως προς την ανάληψη ευθυνών και να υπάρχει εγγύηση για αποζημιώσεις από την πλευρά του Δημοσίου σε περίπτωση καθυστερήσεων που οφείλονται σε υπαιτιότητα αυτού.
3. Το Δημόσιο θα πρέπει να καθορίζει εξ'αρχής την οικονομική δέσμευση που προτίθεται να αναλάβει, καθώς και τις εγγυήσεις που ενδέχεται να προσφέρει στον Ανάδοχο (αιτούμενες εγγυήσεις δανείων, ελάχιστης

πραγματοποιούμενης κυκλοφορίας, μη ανάπτυξης ανταγωνιστικών έργων κ.α.).

4. Δημιουργία εκ μέρους του Δημοσίου ευέλικτων σχημάτων πραγματοποίησης, παρακολούθησης και εποπτείας της ακολουθούμενης διαδικασίας.
5. Ενδεχομένως δημιουργία μεγάλων κοινοπραξιών (όχι κατ'ανάγκη για ένα συγκεκριμένο έργο) από μεγάλες κατασκευαστικές εταιρίες, ώστε να αποτελούν αυτόνομες μονάδες, ικανές να αντιμετωπίσουν έργα τέτοιας σημασίας και δυσκολίας.

Το κρισιμότερο εκ των παραπάνω θεμάτων, αυτό που θα απασχολήσει περισσότερο τους υποψήφιους Αναδόχους, στην απόφαση να πάρουν το ρίσκο μιας τόσο μακροχρόνιας επένδυσης, είναι η 'κατανομή των κινδύνων' του έργου ανάμεσα στα μέρη. Η πρόθεση για ανάληψη κινδύνων από το Δημόσιο προκύπτει από τις ιδιαιτερότητες των Παραχωρούμενων έργων όπως αυτές περιγράφηκαν παραπάνω.

Ουσιαστικά η καταβολή μεγάλου μέρους των δαπανών από το Δημόσιο (χρηματοδοτική συμβολή Κ.τ.Ε.) δεν είναι αρκετή για να προκαλέσει το ενδιαφέρον των επενδυτών, εάν το Δημόσιο δεν είναι διατεθειμένο για περαιτέρω παροχές που θα μειώσουν το επιχειρηματικό ρίσκο. Για το λόγο αυτό, από τα τεύχη δημοπράτησης, περιγράφεται λεπτομερώς αυτή η πρόθεση (για δεσμεύσεις και παροχές) του Δημοσίου, έτσι ώστε το έργο να καταστεί 'ελκυστικότερο' για τους υποψηφίους.

Η απόφαση για επένδυση των Ιδιωτών υποψηφίων θα ακολουθήσει σε γενικές γραμμές την εξής διαδικασία (πηγή: Θεοφανίδης Σ, (13)):

1.4.3 Απόφαση για επένδυση

Η απόφαση για επένδυση σε έργο Υποδομής, έχει κάποια στάδια τα οποία πρέπει να ακολουθήσει προσεχτικά ο Επενδυτής, προκειμένου να εξασφαλιστεί απέναντι στο έντονο ρίσκο. Η πορεία που δύναται να ακολουθήσει προκειμένου να μειώσει το ρίσκο και να εξασφαλίσει στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό απόδοση της επένδυσης, έχει ως εξής:

Πρώτο βήμα είναι η 'Αναγνωριστική μελέτη' η οποία έχει σκοπό να πληροφορήσει τον υποψήφιο Επενδυτή ώστε να διαπιστώσει την σκοπιμότητα ή όχι της επένδυσης και να προκαλέσει το επιχειρηματικό του ενδιαφέρον. Για το σκοπό αυτό, περιέχει τα εξής πρωταρχικά θέματα (τα οποία είναι και ουσιαστικά αυτά που σε πρώτη προσέγγιση θα τον απασχολήσουν):

1. Το γενικότερο Επενδυτικό κλίμα στην χώρα ή περιοχή που θα γίνει το έργο.
2. Η ζήτηση του κοινού για το έργο, δηλαδή η πρόθεσή του να το χρησιμοποιήσει.

3. Οι εναλλακτικές λύσεις και οι προτιμήσεις του κοινού.
4. Η κρατική πολιτική όσον αφορά την προσέλκυση επενδύσεων (φορολογία, κίνητρα επενδύσεων, διευκολύνσεις).
5. Οι διαθέσιμοι πόροι για την πραγματοποίηση της επένδυσης (εργατικό δυναμικό, κόστος εργασίας, απαραίτητες απαλλοτριώσεις, δανειοδότηση, συμβολή του Κ.τ.Ε., επιδοτήσεις).

Αφότου διαπιστώσει την ύπαρξη ή τον βαθμό στον οποίο μπορούν να υπάρξουν τα παραπάνω, θα προχωρήσει σε 'προμελέτη εφικτότητας'. Δηλαδή να διαπιστώσει τα εξής:

- Την ύπαρξη επιχειρηματικού ενδιαφέροντος στην εν λόγω επένδυση.
- Την ύπαρξη πρόθεσης του κοινού για χρήση του έργου.
- Την τεχνική εφικτότητα του έργου.
- Την οικονομική αποδοτικότητά του.
- Την ύπαρξη έμπειρων και καταρτισμένων κατασκευαστών και διοικητικών στελεχών.

Ενδεχομένως να χρειαστούν και κάποιες 'Μελέτες υποστήριξης', δηλαδή εξειδικευμένες μελέτες που να ερευνούν την ύπαρξη πρώτων υλών, καταλληλότητας της τοποθεσίας, για την επιλογή της άριστης τεχνολογίας κ.α.

Αφότου διαπιστωθούν και τα παραπάνω τότε ο υποψήφιος Επενδυτής θα προχωρήσει στην 'Μελέτη εφικτότητας'. Η οποία θα υποδείξει αν όλα όσα αναφέρθηκαν δένουν με τέτοιο τρόπο ώστε να καθιστούν την επένδυση εφικτή και ταυτόχρονα, **κερδοφόρα** (γιατί μην ξεχνάμε ότι η δυνατότητα κερδούς είναι ο σημαντικότερος παράγοντας για να είναι ένα έργο ελκυστικό).

Συγκεκριμένα θα ερευνηθούν:

- Η *επάρκεια των οικονομικών πόρων*, τόσο όσον αφορά την συμβολή του Κ.τ.Ε., όσο και τις δυνατότητες δανεισμού και επιδοτήσεων.
- Η πρόβλεψη των κυκλοφοριακών συνθηκών της περιοχής, της ζήτησης από το κοινό, τα εναλλακτικά μέσα / προσβάσεις.
- Η βιωσιμότητα του σχεδίου επένδυσης, ιδιαίτερα σε σύγκριση με την υπάρχουσα κατάσταση.
- Αν και κατά πόσο η χρηματοδότηση του έργου, τόσο κατά την περίοδο κατασκευής, όσο και κατά την περίοδο λειτουργίας είναι εξασφαλισμένη.
- Η βέλτιστη τεχνολογία με το χαμηλότερο δυνατό κόστος, η ύπαρξη των πρώτων υλών και η φτηνή μεταφορά τους.
- Οι πιθανές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι αρχαιότητες και τα παραδοσιακά μνημεία στην περιοχή του έργου.
- Οι τυχόν αρνητικές αντιδράσεις από την κοινή γνώμη.

- Τέλος, ίσως ο σημαντικότερος παράγοντας μετά το κέρδος, η κατανομή των κινδύνων ανάμεσα στους συμβαλλόμενους.

Αυτόν τον τελευταίο παράγοντα θα πρέπει να αναλύσουμε ίσως λίγο παραπάνω. Οι κίνδυνοι που ενδεχομένως κάνουν διστακτικό τον Επενδυτή, αφού αυξάνουν το ρίσκο της επένδυσης, πρέπει να έχουν αναγνωριστεί εξ'αρχής και να υπάρχει ικανοποιητική (για τον υποψήφιο επενδυτή) κατανομή αυτών ανάμεσα στα μέρη. Οι κίνδυνοι που ενδέχεται να αντιμετωπίσει ένα συγκοινωνιακό έργο μπορούν να αναλυθούν στους εξής:

- Ανωτέρα βία.
Πόλεμος, εξέγερση
Εγκληματική ενέργεια
Τρομοκρατική ενέργεια
Καταστροφικός σεισμός
Έκρηξη
- Κίνδυνος αλλαγής της νομοθεσίας.
Που να αφορά της φορολογικές ρυθμίσεις
Την τιμολόγηση
Διάφορες άλλες αλλαγές
Κοινοτικές Οδηγίες
- Κίνδυνοι της περιόδου μελέτης και κατασκευής.
Ατυχήματα
Ελαττωματικά υλικά
Ακατάλληλο υπέδαφος
Καθυστερήσεις
- Κίνδυνοι της περιόδου λειτουργίας.
Λάθος προβλέψεις, άρα μείωση των εσόδων
Καταστροφές, άρα έκτακτες συντηρήσεις
Σωστή λειτουργία των εγκαταστάσεων
(σταθμοί διοδίων και λοιπές εγκαταστάσεις)
- Εμπορικοί κίνδυνοι.
Ανταγωνιστικά έργα
Ανταγωνιστικά μέσα / προσβάσεις
Μείωση της ζήτησης
- Οικονομικό ρίσκο.
Αστάθεια επιτοκίων
Δυσκολίες, ειδικά στα πρώτα χρόνια λειτουργίας,
αποπληρωμής των δανείων
Πληθωρισμός
Συναλλαγματική ισοτιμία

1.4.4 Κατανομή κινδύνων

Η κατανομή των κινδύνων που παρουσιάζει ένα 'Έργο Υποδομής', όπως αυτά που εξετάζουμε στην παρούσα, από την μη τήρηση της οποίας απορρέουν και οι λόγοι αποζημιώσεων, επιβολής ποινικών ρητρών, ενδεχόμενες παρατάσεις ή και πιθανή λήξη της συνεργασίας, συνήθως έχει να κάνει ως εξής (πηγή: Συμβάσεις Παραχώρησης, (27), (28), (29)):

Ευθύνες Αναδόχου

Ο Ανάδοχος ευθύνεται για όλους τους κινδύνους της Μελέτης, Κατασκευής, Συντήρησης, Εκμετάλλευσης και Λειτουργίας του έργου, που μπορούσαν να προβλεφθούν, ή προκλήθηκαν από υπαιτιότητά του ή υπάγονται στη σφαίρα επιρροής του.

Ως γεγονότα που μπορούσαν να προβλεφθούν, θεωρούνται τα γεγονότα για τα οποία έλαβε γνώση ο Ανάδοχος πριν από την υπογραφή της Σύμβασης και για τα οποία έχει δηλώσει ρητά (με την Σύμβαση) ότι τα έχει υπόψη. Τέτοια γεγονότα, μπορεί να είναι τα εξής:

- Οι συνθήκες εκτέλεσης του έργου (περιοχή του έργου, πηγές υλικών, αγορά εργασίας, απαιτούμενος μηχανικός εξοπλισμός, δίκτυα Ο.Κ.Ω.)
- Τα πάσης φύσεως στοιχεία σε σχέση με τις υφιστάμενες συνθήκες (ποιότητα εδάφους, αποτελέσματα γεωτεχνικών ερευνών, κυκλοφοριακών ερευνών, διερευνητικών τομών για αρχαιότητες κ.α.)
- Τη γνώση της σχετικής νομοθεσίας και των διαφόρων νομοθετικών και φορολογικών ρυθμίσεων.
- Τους διαφόρους επιχειρηματικούς κινδύνους, περιλαμβανομένων των συναλλαγματικών κινδύνων, των κινδύνων πληθωρισμού και όλες εκείνες τις συνθήκες που είναι δυνατόν να επηρεάσουν την οικονομική διαμόρφωση της προσφοράς του.

Ως γεγονότα που υπάγονται στη σφαίρα επιρροής του Αναδόχου, μπορούμε να αναφέρουμε τα εξής:

- Οι σχέσεις των μετόχων/εταίρων της Α.Ε. Παραχώρησης, των μελών της Κ/Ξ Κατασκευής, καθώς και η Συμβατική σχέση μεταξύ τους.
- Η σχέση του Αναδόχου με τους χρηματοδότες/δανειστές του, καθώς και η δανειοληπτική του ικανότητα.
- Η ποιότητα και ποσότητα του εξοπλισμού της Κ/Ξ Κατασκευής, καθώς και η κατάρτιση του προσωπικού, εργαζομένων και διευθυντικών στελεχών, κοινοπραξίας και Α.Ε.
- Ο ποιοτικός έλεγχος και η διασφάλιση ποιότητας, τόσο κατά την κατασκευή όσο και κατά την λειτουργία.

Ευθύνες του Δημόσιου

Το Δημόσιο ευθύνεται για τις καθυστερήσεις που ενδέχεται να προκληθούν από μη έγκαιρη τήρηση των Συμβατικών του υποχρεώσεων, για οικονομικά ζητήματα, πιθανές αλλαγές στην υφιστάμενη κατάσταση και διαφορα νομικής φύσεως θέματα. Αναλυτικότερα, ως γεγονότα για τα οποία αναλαμβάνει την ευθύνη το Δημόσιο μπορούμε να αναφέρουμε τα εξής:

- Την *έγκαιρη συντέλεση των απαλλοτριώσεων* καθώς και την *έκδοση αδειών* που απαιτούνται για την εκτέλεση του έργου..
- Την *ανεύρεση αρχαιοτήτων* στο χώρο του έργου (με κάποιες ιδιαίτερες ρυθμίσεις).
- Την *εμπρόθεσμη καταβολή της χρηματοδοτικής του συμβολής*.
- Την *παροχή εγγυήσεων* για τα δάνεια του Αναδόχου, κατά την περίοδο λειτουργίας.
- Την *οριστική ή προσωρινή διακοπή* της κατασκευής, λειτουργίας ή εκμετάλλευσης του έργου, κατόπιν εντολής του (ρητής ή σιωπηρής) ως αποτέλεσμα αποφάσεων δικαστικών αρχών από πράξεις ή υπαιτιότητα του.
- Την *μη λειτουργία, ή την λειτουργία έργων* τα οποία *επιδρούν επί των εσόδων του Αναδόχου*.
- Την *εφαρμογή νομοθετικών ή διοικητικών μέτρων* προκειμένου να προστατευθεί το αποκλειστικό δικαίωμα του Αναδόχου για την εκτέλεση της Σύμβασης.

1.5 Ενέργειες που γίνονται από το Ελληνικό Δημόσιο προκειμένου να δρομολογηθεί η διαδικασία παραχώρησης BOT

Αφού αναγνωριστεί η ανάγκη/επιθυμία του κράτους για την πραγματοποίηση ενός τέτοιου έργου, ανατίθεται στους σχετικούς φορείς του Δημοσίου να εξετάσουν την εφικτότητα του έργου, δηλαδή κατά πόσο υπάρχουν οι συνθήκες (τεχνικές και οικονομικές) για την πραγματοποίησή του. Για το σκοπό αυτό, το Ελληνικό Δημόσιο χρησιμοποιώντας ίδια μέσα ή εξωτερικούς συνεργάτες / συμβούλους, προβαίνει στις παρακάτω ενέργειες:

Προδιαγράφονται τα φυσικά χαρακτηριστικά του έργου και οι υπηρεσίες που αναμένονται από την λειτουργία του. Επίσης τα πρότυπα για την επιθυμητή ποιότητα των εργασιών κατασκευής αλλά και το ζητούμενο επίπεδο λειτουργίας.

Επιλέγεται η άριστη θέση για την εγκατάσταση (ή χάραξη αν πρόκειται για δρόμο, μάλιστα δίνονται σχέδια σε κλίμακα 1/500 δηλαδή αρκετά προχωρημένο στάδιο μελέτης). Για το σκοπό αυτό λαμβάνεται υπόψη η εξασφάλιση πρώτων υλών, διάφοροι τεχνικοί λόγοι (π.χ. κατάλληλο έδαφος, μορφολογία), καθώς και οικονομικοί και περιβαλλοντικοί (χαμηλό κόστος μεταφοράς, λιγότεροι χωματισμοί, διασφάλιση της αισθητικής του τοπίου κ.α.).

Φυσικά, τεχνικές μελέτες ώστε να καθοριστεί η μορφή του έργου, η προτεινόμενη από το Δημόσιο, καθώς και οι απαραίτητες μελέτες (Γεωτεχνική, Μ.Π.Ε. κ.α.) πραγματοποιούνται ώστε να υπάρχει μιά όσο το δυνατό σαφέστερη εικόνα του κόστους αλλά και των κινδύνων που ενδέχεται να παρουσιαστούν.

Υπολογίζεται η αναμενόμενη κυκλοφορία με βάση κυκλοφοριακή ανάλυση που στηρίζεται σε ιστορικά δεδομένα, στα στοιχεία σχετικών ερευνών (προηγούμενων ετών), καθώς και σε μετρήσεις κυκλοφορίας. Σ' αυτό το σημείο γίνεται μια προσεχτική θεώρηση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων και της προβλεπόμενης χωροθέτησης νέων λειτουργιών ώστε οι προβλέψεις να ανταποκρίνονται όσο το δυνατό περισσότερο στη μελλοντική κατάσταση της περιοχής.

Εκτιμάται το κόστος κατασκευής με πρόσθεση των επιμέρους δαπανών, το κόστος απαλλοτριώσεων, συντήρησης / λειτουργίας. Δηλαδή γίνεται μια προκαταρκτική διάταξη των έργων και των εργασιών που πρόκειται να γίνουν και γίνεται μια εκτίμηση των παρακάτω:

- ✓ Κόστος μελετών και διερευνητικών εργασιών που έχουν γίνει ή προβλέπεται να γίνουν.
- ✓ Προβλεπόμενη κυκλοφορία, εμπορική κίνηση.

- ✓ Κόστος απαλλοτριώσεων, μεταφοράς δικτύων / καλωδίων (ΔΕΗ, ΕΥΔΑΠ κ.α.).
- ✓ Έξοδα που αφορούν: Πρώτες ύλες, εξασφάλιση ενέργειας, εξοπλισμός, νέες τεχνολογίες.
- ✓ Στελέχωση, εργατικό δυναμικό, μισθοί-πληρωμές.
- ✓ Συντήρηση, ανανέωση εξοπλισμού.
- ✓ Λειτουργία κάτω από τα πρότυπα ποιότητας και ασφάλειας.

Ακολουθεί *Μελέτη Σκοπιμότητας (Feasibility Study)*, η οποία είναι έρευνα και ανάλυση σε βάθος όλων των απόψεων του σχεδίου επένδυσης, ώστε να γίνει δυνατή η λήψη οριστικής απόφασης για την απόρριψη ή αποδοχή του έργου. Η μελέτη εφικτότητας περιέχει τα εξής δύο στάδια:

- **Κοινωνικοοικονομική αξιολόγηση** του έργου η οποία λαμβάνει υπόψη τα τεχνικά, λειτουργικά και οικονομικά στοιχεία του έργου καθώς και κριτήρια της εθνικής οικονομίας και συγκρίνει τα κοινωνικά κόστη με τα κοινωνικά οφέλη.
Λαμβάνονται υπόψη παράμετροι όπως: Μείωση τροχαίων ατυχημάτων, εξοικονόμηση χρόνου μεταφοράς οχημάτων, αύξηση απασχόλησης, περιφερειακή ανάπτυξη, επιπτώσεις στο περιβάλλον.
- **Χρηματοοικονομική αξιολόγηση** του έργου δηλαδή αξιολόγηση αυτού με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Συγκεκριμένα, για καθορισμένη περίοδο παραχώρησης γίνεται σύγκριση των απαιτούμενων δαπανών της επένδυσης με τα έσοδα από την είσπραξη διοδίων (ή από άλλες εμπορικές χρήσεις), έτσι ώστε να προκύπτει μια ικανοποιητική απόδοση των επενδεδυμένων κεφαλαίων.
Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στο ύψος των διοδίων, προκειμένου να μην έχουμε μείωση της προβλεπόμενης κυκλοφορίας.

Αφότου λοιπόν διαπιστωθεί η σκοπιμότητα του έργου, ακολουθεί **σύσταση του φορέα διοίκησης** του έργου ο οποίος εφεξής εκπροσωπεί το κράτος. Ο φορέας αυτός υπάγεται στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και με την βοήθεια των ανάλογων συμβούλων, ασχολείται αποκλειστικά με τα θέματα Παραχώρησης του έργου σε τεχνικό, οικονομικό ή/και νομικό επίπεδο.

Συγκεκριμένα και όσον αφορά τα έργα που εξετάζονται στην παρούσα, συστάθηκε ένας Δημόσιος φορέας ο ονομαζόμενος **Ε.Υ.Δ.Ε.** (Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων), για την Παραχώρηση του έργου 'Ελεύθερη Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας και Δυτική περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού' (ειδικότερα, ο φορέας αυτός ξεκίνησε με αρμοδιότητες που αφορούσαν τα συγκοινωνιακά έργα Αττικής **Ε.Υ.Δ.Ε./Σ.Ε.Α.**).

Οι αρμοδιότητές του όμως, κρίθηκε σκόπιμο να επεκταθούν και στην Παραχώρηση της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου (το οποίο ήταν προγενέστερο έργο κατά την επεξεργασία του οποίου δεν προβλεπόταν ανάλογος φορέας). Αυτό

αποδείχθηκε ιδιαίτερα χρήσιμο με αποτέλεσμα σήμερα, ο ίδιος Δημόσιος φορέας, να ενδεχεται να αναλάβει και την Παραχώρηση της ζεύξης του Μαλιακού κόλπου.

Το να υπάρχει μια τέτοια υπηρεσία που να ασχολείται με τα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα ακολουθώντας την πορεία τους στην χώρα μας προσκομίζοντας έτσι εμπειρία και γνώση των συνθηκών και των προβλημάτων είναι σκόπιμο και θεμιτό και θα οδηγήσει ενδεχομένως σε βελτιστοποίηση των διαδικασιών και εναρμόνιση με την Ευρωπαϊκή Ένωση η οποία έχει κάνει σπουδαία βήματα στον τομέα αυτό.

Γυρίζοντας στην περιγραφή της διαδικασίας: Κατά την διαμόρφωση των τευχών δημοπράτησης, θεσπίζονται όρια με τα οποία πρέπει να συμφωνούν οι προσφορές των υποψηφίων, προκειμένου να είναι δυνατή η σύγκριση μεταξύ τους. Όρια που έχουν να κάνουν με:

- Ανώτατη συμμετοχή Δημοσίου.
- Κατώτατη συμμετοχή του Αναδόχου (μπορεί να εκφράζεται σαν ποσοστό της συνολικής αξίας του έργου).
- Ανώτατο όριο διοδίων τελών/τελών χρήσης.
- Ελάχιστο καταβεβλημένο μετοχικό κεφάλαιο.
- Υποχρεωτική πρόβλεψη για την αντιμετώπιση δαπανών έκτακτης ανάγκης, περιοδικής συντήρησης, ομαλής αποπληρωμής των δανείων (συνήθως με τη μορφή ποσοστού).
- Έκπτωση σε έργα που θα κατασκευάσει άλλα δεν θα εκμεταλλευθεί ο Ανάδοχος και βρίσκονται στην περιοχή του έργου. (Εάν προβλέπονται από τα τεύχη δημοπράτησης)

Ορίζονται έπειτα τα αξιολογούμενα στοιχεία των προσφορών των υποψηφίων αναδόχων τα οποία σε γενικές γραμμές περιλαμβάνουν:

- ◇ Την αιτούμενη από τον ανάδοχο συμμετοχή του Δημοσίου.
- ◇ Τα ίδια κεφάλαια που θα καταβάλει ο Ανάδοχος.
- ◇ Την αιτούμενη Απόδοση Μετοχικού Κεφαλαίου της εταιρείας παραχώρησης.
- ◇ Το ανώτατο όριο διοδίων τελών / τελών χρήσης.
- ◇ Τυχόν ζητούμενη έκπτωση σε πρόσθετες εργασίες, τις οποίες δεν προβλέπεται να εκμεταλλευτεί ο Ανάδοχος, αλλά μόνο να κατασκευάσει.
- ◇ Την αιτούμενη μέγιστη διάρκεια Παραχώρησης.
- ◇ Την αιτούμενη εγγύηση δανείων του Αναδόχου από το Ελληνικό Δημόσιο.

Η παραπάνω διαδικασία όπως αυτή περιγράφηκε μέχρι αυτό το σημείο, ακολουθήθηκε τόσο κατά την Παραχώρηση της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, όσο και κατά την Παραχώρηση της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου. Στο αεροδρόμιο των Σπάτων, είχαμε κάποιες διαφοροποιήσεις. Ουσιαστικά, κατά την Β' Φάση του διαγωνισμού, οι υποψήφιοι Ανάδοχοι κλήθηκαν να διαμορφώσουν τις προσφορές τους πάνω σε ήδη ολοκληρωμένη πρόταση, η μορφή της οποίας καθορίστηκε μετά από διαπραγματεύσεις ανάμεσα στους υποψηφίους που προέκυψαν από την Α' Φάση και το Δημόσιο.

Η διάρκεια Παραχώρησης, τα ζητήματα χρηματοδοτικής συμβολής Δημοσίου, δανεισμού καθώς και οι περισσότερες ρυθμίσεις που απαρτίζουν την Σύμβαση Παραχώρησης είχαν λοιπόν διαμορφωθεί με το πέρας της Α' Φάσης του διαγωνισμού και αποτελούσαν κοινά στοιχεία των προσφορών. Έτσι, ουσιαστικά κατά την Β' Φάση αξιολογήθηκε η 'Οριστική μελέτη' των υποψηφίων, δηλαδή το τεχνικό μέρος των προσφορών.

Γυρίζουμε στην γενική διαδικασία, όπου κατά την Β' Φάση του διαγωνισμού, ο Ανάδοχος θα καταθέσει με την προσφορά του την 'Οριστική Μελέτη' (Master Plan), η οποία αναφέρεται στην εκπόνηση των λεπτομερειακών σχεδίων και στον προγραμματισμό των εργασιών για την πραγματοποίηση του έργου έως και την έναρξη της λειτουργίας του. Ειδικότερα η οριστική μελέτη καλύπτει κυρίως τα εξής:

1. Το χρονικό και ταμειακό προγραμματισμό όλων των έργων και των εργασιών.
2. Τα λεπτομερή σχέδια όσον αφορά την κατασκευή του έργου.
3. Τη λεπτομερή περιγραφή της εγκατάστασης και διάταξης του εξοπλισμού και των εργοταξιακών εγκαταστάσεων.
4. Τις οδηγίες και τα μέτρα ασφαλείας κατά τη διάρκεια της κατασκευής των έργων.
5. Τα προγράμματα πρόσληψης και εκπαίδευσης του εργατικού δυναμικού και των στελεχών.
6. Την έναρξη λειτουργίας, τις δοκιμές και την παράδοση του έργου από τους κατασκευαστές.

Ακολουθεί αξιολόγηση των προσφορών, για την πραγματοποίηση της οποίας λαμβάνονται υπόψη όλα τα προαναφερόμενα ως αξιολογούμενα μεγέθη με κατάλληλους συντελεστές βαρύτητας. Έτσι προκύπτει μια κατάταξη των υποψηφίων, οπότε και ο επικρατέστερος εξ' αυτών προβαίνει σε διαπραγματεύσεις με τον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ή τον νόμιμο εκπρόσωπό του.

Ένα παράδειγμα τέτοιας αξιολόγησης για την Παραχώρηση της Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, όπου παρουσιάζονται αναλυτικά οι προσφορές των διαγωνιζομένων κατά την Β' φάση του Διαγωνισμού, καθώς και οι συντελεστές βαρύτητας σύμφωνα με του οποίους αξιολογήθηκαν οι προσφορές από το Δημόσιο, δίνεται παρακάτω:

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: 'Συντελεστές βαρύτητας των αξιολογούμενων στοιχείων των προσφορών των υποψηφίων Αναδόχων για την Παραχώρηση της Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, κατά την Β'Φάση του διαγωνισμού'.

Πηγή: Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., 'Ειδική Υπηρεσία Συγκοινωνιακών έργων Αττικής'.

	ΟΜΙΛΟΣ Α	ΟΜΙΛΟΣ Β	ΟΜΙΛΟΣ Γ	Συντ/στής βαρύτητας
Επιζητούμενη χρηματική συμβολή του Κ.τ.Ε. (MECU) (παρούσα αξία 30/6/94)	250	250	250	0,25
Συμμετοχή με ίδια κεφάλαια (MECU) (παρούσα αξία 30/6/94)	112	125,22	146,6	0,10
Επιζητούμενη μέση απόδοση επί του μετοχικού κεφαλαίου (ROE) (σε τρέχουσες τιμές)	11,83%	13%	14,7%	0,30
Επιζητούμενη μέγιστη Περίοδος Παραχώρησης (έτη)	23	25	25	0,20 (αφορά συνδυασμό των δύο)
Ανώτατο όριο διοδίων τελών (ECU)	1,56	1,95	3,0	
Έκπτωση στα 'παράλληλα έργα' (δεν τα εκμεταλ. ο Ανάδοχος)	25%	5%	3%	0,15
Αιτούμενη εγγύηση Ελλ. Δημοσίου για δάνεια Αναδόχου (MECU) (παρούσα αξία 30/6/94)	309 για 15 χρόνια	510 για 15 χρόνια	739 για 15 χρόνια	

Οι προσφορές που περιγράφονται στον παραπάνω πίνακα, αξιολογήθηκαν από την επιτροπή εισήγησης για ανάθεση που συντάχθηκε για την πραγματοποίηση της διαδικασίας ανάθεσης. Σύμφωνα με το σύστημα που ακολουθήθηκε, κατατάχθηκαν κατά σειρά ελαχιστοποίησης της **Ανηγμένης Κοινωνικής Δαπάνης**, (εξίσωση με συνδυασμό των ανωτέρω στοιχείων και χρήση των συντελεστών βαρύτητας). Η τελική κατάταξη διαμορφώθηκε ως εξής:

	Ανηγμένη Κοινωνική Δαπάνη
ΟΜΙΛΟΣ Α	0,86236
ΟΜΙΛΟΣ Β	0,95314
ΟΜΙΛΟΣ Γ	1,06201

Όπως μπορούμε εύκολα να διαπιστώσουμε η επικρατέστερη των προσφορών που ανέδειξε και τον προσωρινό Ανάδοχο, ήταν αυτή του Α Ομίλου. Προσωρινός αποκαλείται σε αυτή τη φάση γιατί δεν έχει υπογραφεί ακόμη η Σύμβαση, οπότε δεν γνωρίζουμε αν θα επέλθει τελικά συμφωνία ανάμεσα στα μέρη. Μετά την υπογραφή της Σύμβασης και την κύρωσή της από την Βουλή, θα αναγνωριστεί ως 'Ανάδοχος' από το Ελληνικό Δημόσιο.

Αφότου συμφωνηθεί ο προσωρινός Ανάδοχος, έχουμε έναρξη των διαπραγματεύσεων ανάμεσα σε αυτόν και το Ελληνικό Δημόσιο, το οποίο εκπροσωπείται από τον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Παράλληλα διαμορφώνεται το κείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης, ούτως ώστε με την λήξη των συζητήσεων αυτών, να απεικονίζει πλήρως τα συμφωνηθέντα μεταξύ Δημοσίου και προσωρινού Αναδόχου.

Οι παραπάνω διαπραγματεύσεις αφορούν την υπογραφή του τελικού κειμένου της Σύμβασης Παραχώρησης η οποία προβλέπεται να κυρωθεί από το Ελληνικό Κοινοβούλιο. Αν οι συζητήσεις με τον επικρατέστερο διαγωνιζόμενο δεν καταλήξουν σε συμφωνία των μερών εξετάζεται η επόμενη καλύτερη προσφορά κ.ο.κ.ε. (με την προϋπόθεση πάντα να πληρεί τις προδιαγραφές που ορίζονται από τα τεύχη δημοπράτησης).

Την ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων, ακολουθεί ή έγκριση του αποτελέσματος του διαγωνισμού (ανακήρυξη Αναδόχου), η σύσταση της εταιρείας Παραχώρησης και της Κ/Ε Κατασκευής και τέλος η υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης.

Ουσιαστικά η πορεία που ακολουθείται μετά την ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων είναι η εξής:

- ◇ Σύσταση της Α.Ε. Παραχώρησης.
- ◇ Σύσταση της κοινοπραξίας κατασκευής.
- ◇ Σύμβαση Μελέτης-Κατασκευής μεταξύ Α.Ε. και κοινοπραξίας.
- ◇ Εξασφάλιση εγγυητικών επιστολών.
- ◇ Σύναψη Ασφαλιστικών συμβάσεων περιόδου από την υπογραφή της σύμβασης μέχρι την έναρξη της περιόδου παραχώρησης. (Εάν προβλέπονται στα τεύχη δημοπράτησης)
- ◇ Υπογραφή Σύμβασης Παραχώρησης.
- ◇ Η διαμόρφωση του τελικού κειμένου της σύμβασης λειτουργίας, μπορεί να έπεται της υπογραφής της Σύμβασης Παραχώρησης.

Σε περίπτωση που δεν τεθεί η Σύμβαση Παραχώρησης σε ισχύ, δηλαδή δεν εξασφαλιστούν τόσο η δανειακή χρηματοδότηση όσο και οι ασφαλιστικές Συμβάσεις του Αναδόχου (Συμβάσεις που υποχρεούνται να συνάψει αμέσως μετά από την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης και οι οποίες καθορίζουν την ημερομηνία θέσης σε ισχύ αυτής), προβλέπεται σχετική

αποζημίωση (με την μορφή χρηματικού βραβείου) στον Ανάδοχο, από το Ελληνικό Δημόσιο.

1.5.1 Κύρια σημεία της Σύμβασης:

Χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου.
Εγγυήσεις δανείων του Αναδόχου.
Ιδια κεφάλαια Αναδόχου.
Κατανομή κινδύνων.
Κόστος Μελετών-Κατασκευών.
Νόμισμα Συναλλαγών / Επικαιροποίηση.
Χρηματοδοτικό σχέδιο.
Ποινικές ρήτρες.
Αποζημιώσεις προς τον Ανάδοχο.
Επίβλεψη Κατασκευής-Εγκριση των Μελετών-Ποιοτικός Έλεγχος.
Φορολογικό καθεστώς.
Επίλυση διαφορών.
Καταγγελία της Σύμβασης-Υποκατάσταση.
Τυχόν επεκτάσεις του έργου.

Όπως έχει προαναφερθεί είναι πολύ σημαντικό να αναφέρονται με σαφήνεια όλα τα παραπάνω προκειμένου να μην υπάρξουν διαφωνίες, καθυστερήσεις, νομικά προβλήματα, η και πιθανή καταγγελία της Σύμβασης, τουλάχιστον για αιτίες που μπορούσαν να προβλεφθούν. Καθώς και να επιτευχθεί αρμονική συνεργασία Αναδόχου-Δημοσίου ώστε να παραδωθεί το έργο έγκαιρα λειτουργώντας στο ζητούμενο επίπεδο εξυπηρέτησης.

Κεφάλαιο Δεύτερο: ‘Παραχώρηση προνομίου’

2.1 Έναρξη και Διάρκεια της Παραχώρησης

Η μέγιστη διάρκεια Παραχώρησης συμφωνείται με την Σύμβαση και υπολογίζεται από την ημερομηνία έναρξης της Παραχώρησης. Όπως θα δούμε αναλυτικότερα στην ενότητα 5.4, η πραγματική διάρκεια Παραχώρησης μπορεί να είναι μικρότερη ή ίση της μέγιστης (δηλαδή της Συμβατικής).

Στην μέγιστη αυτή διάρκεια, όπως αυτή παρουσιάζεται στον πίνακα 7, περιλαμβάνεται και η περίοδος Μελετών-Κατασκευών, η οποία είναι 7 χρόνια για τη γέφυρα Ρίου-Αντιρίου και 5 χρόνια για τα άλλα δύο έργα.

Ημερομηνία κύρωσης της Σύμβασης / Έναρξη της Παραχώρησης

Η Σύμβαση παραχώρησης θα κυρωθεί από την Βουλή, με μέριμνα του Κ.τ.Ε., με νόμο που θα δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Αυτή η διαδικασία, συνήθως χρειάζεται γύρω στους τρεις μήνες για να ολοκληρωθεί, όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά στη Σύμβαση της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας. Από την στιγμή που θα κυρωθεί η Σύμβαση, ο Ανάδοχος θα πρέπει να συνάψει όλες τις δανειακές και ασφαλιστικές συμβάσεις, που προβλέπονται, προκειμένου να ξεκινήσει η περίοδος Παραχώρησης.

Στις τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε, υπάρχει πρόβλεψη για το ενδεχόμενο μη έναρξης της Παραχώρησης (δηλαδή διαδικασία υπαναχώρησης του Αναδόχου), είτε επειδή δεν έχει κυρωθεί η Σύμβαση, είτε επειδή ο Ανάδοχος δεν δύναται να συνάψει τις απαραίτητες συμβάσεις (ουσιαστικά να εξασφαλίσει την χρηματοδότηση του έργου).

Τα χρονικά περιθώρια, καθώς και η μέγιστη διάρκεια Παραχώρησης, για τις τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε, δίνονται στον παρακάτω πίνακα:

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ‘Μέγιστη διάρκεια Παραχώρησης στις τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε, και μέγιστο χρονικό περιθώριο από την υπογραφή της Σύμβασης μέχρι την έναρξή της’.

	Γέφυρα Ρίου-Αντιρίου	Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας	Α/Δ Σπάτων
Μέγιστη (Συμβατική) Διάρκεια Παραχώρησης	42	23	30
Μέγιστο χρονικό περιθώριο για την έναρξη της Σύμβασης	3 μήνες για κύρωση από τη Βουλή και 1 έτος για σύναψη Συμβάσεων	1 έτος	150 ημέρες

Αποζημιώσεις στον Ανάδοχο για μη κύρωση της Σύμβασης

Εάν τα χρονικά αυτά περιθώρια ξεπεραστούν, έχουμε υπαναχώρηση του Αναδόχου και μάλιστα προβλέπονται και σχετικές πληρωμές σε αυτόν από το Δημόσιο. Οι πληρωμές αυτές διαμορφώνονται ως εξής:

Στη Σύμβαση της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, δεν επιβάλεται καμία κύρωση για καθυστερήσεις, για χρονικό διάστημα ενός έτους. Αν όμως η Σύμβαση δεν κυρωθεί από την Βουλή μέσα σε ένα χρόνο, από την υπογραφή της, τότε ο Ανάδοχος δικαιούται να υπαναχωρήσει αζημίως, αποζημιούμενος εκ μέρους του Κ.τ.Ε. Οι αποζημιώσεις αυτές έχουν ως εξής:

1. Κατ' ανώτατο όριο μέχρι του ποσού των 200.000.000 δραχμών, για τις πραγματοποιηθείσες δαπάνες αμοιβών των κάθε είδους συμβούλων που χρησιμοποίησε για τις ανάγκες του έργου από τη στιγμή που ανακηρύχθηκε προσωρινός Ανάδοχος.
2. Κατ' ανώτατο όριο μέχρι του ποσού των 500.000.000 δραχμών, για τις πραγματοποιηθείσες δαπάνες εγγυητικών επιστολών, αμοιβών εξασφάλισης διαθεσιμότητας δανείου, ανεκκλήτων πιστώσεων και λοιπόν χρηματοπιστωτικών δαπανών, μετά από βεβαίωση της τράπεζας της Ελλάδος.
3. Επιπλέον, ποσό 100.000.000 δραχμών, για την κάλυψη των προδημοπρασιακών δαπανών του.
4. Τέλος, θα του επιστραφεί ο φόρος συγκέντρωσης κεφαλαίου που κατέβαλε προκειμένου να συγκεντρώσει τα απαιτούμενα κεφάλαια.

Στη Σύμβαση της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου, προβλέπονται αποζημιώσεις και για την περίπτωση που η Σύμβαση δεν τεθεί σε ισχύ λόγω αδυναμίας του Αναδόχου να εξασφαλίσει την επαρκή χρηματοδότηση του έργου (δανειακές συμβάσεις). Για την περίπτωση αυτή δίνεται περιθώριο ενός έτους. Επίσης, πληρωμές θα γίνουν και για την περίπτωση μη κύρωσης της Σύμβασης Παραχώρησης από την Βουλή, εντός του χρονικού διαστήματος των τριών μηνών.

Οι πληρωμές στον Ανάδοχο, ανεξάρτητα με την αιτία που προκάλεσε την ακύρωση της Σύμβασης, διαμορφώνονται ως εξής:

1. Χρηματικό βραβείο 90.000.000 δραχμών έναντι της μεταβίβασης στο Ελληνικό Δημόσιο των δικαιωμάτων χρήσης της τεχνικής περιγραφής και των σχεδίων.
2. Επίσης θα καταβληθεί στον Ανάδοχο, το ήμισυ του ασφαλιστρου που έχει προηγουμένως καταβάλει με την προσδοκία της έναρξης της Σύμβασης, για την διατήρηση των ασφαλίσεων σε ισχύ, κατά τον χρόνο που μεσολάβησε.

Αντίθετα με τα παραπάνω, στη Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, δεν προβλέπεται καμία πληρωμή σε περίπτωση που επέλθει ακύρωση της συνεργασίας. Αναφέρονται μάλιστα τα εξής: 'Εάν η παρούσα Σύμβαση λήξει, τα μέλη της κοινοπραξίας, δεν θα έχουν ούτε δικαιώματα ούτε υποχρεώσεις κατά την παρούσα ή σύμφωνα με αυτή, εκτός από την υποχρέωση τήρησης απορρήτου. Επιπλέον, το Ελληνικό Δημόσιο θα επιστρέψει στα μέλη της κοινοπραξίας τις επιστολές παροχής πιστώσεως χωρίς να έχουν εκταμιευθεί'.

2.2 Συμβατικό Αντικείμενο

Το Ελληνικό Δημόσιο μέσω του νόμιμου εκπροσώπου του (φορέας διοίκησης του έργου), παραχωρεί στον Ανάδοχο και εκείνος με την υπογραφή της Σύμβασης αποδέχεται, το αποκλειστικό δικαίωμα Μελέτης, Κατασκευής, Ανάπτυξης, Οργάνωσης, Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης του έργου. Σύμφωνα με τα παραπάνω γεννάται υποχρέωση του Αναδόχου για τακτική συντήρηση.

Επίσης το δικαίωμα επιβολής και είσπραξης διοδίων τελών / τελών χρήσης για ίδιο λογαριασμό, καθώς και το δικαίωμα εκμετάλλευσης των κάθε είδους εμπορικών χρήσεων που μπορούν να λειτουργήσουν στην περιοχή του έργου και αποβλέπουν αποκλειστικά στην εξυπηρέτηση των χρηστών αυτού, για ολόκληρο το διάστημα της Περιόδου Παραχώρησης. Πάντα υπό την προϋπόθεση να πράττει σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης.

Για το σκοπό αυτό ο Κ.τ.Ε. (Κύριος του Έργου), προβαίνει στις παρακάτω δεσμεύσεις:

- Δεσμεύεται να μην ανταγωνίζεται τον Ανάδοχο με οποιονδήποτε τρόπο καθώς και να μην παραχωρεί σε τρίτους ανάλογο δικαίωμα για την εν λόγω περιοχή. Μάλιστα συμφωνεί ότι θα προβεί σε κάθε μέτρο, νομοθετικό ή άλλο, που είναι απαραίτητο ή υποβοηθητικό για να έχει ο Ανάδοχος καθ'όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.
- Δεσμεύεται για όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης να μην προβεί στην κατασκευή ή/και εκμετάλλευση έργου που είναι ανταγωνιστικό του Συμβατικού.

Μάλιστα στη Σύμβαση της λεωφόρου Σταυρού–Ελευσίνας ορίζεται ‘ζώνη προνομίου’ μέσα στην οποία δεσμεύεται ο Κ.τ.Ε. να μην κατασκευάσει ή/και εκμεταλλευτεί έργο ‘περίπου παράλληλο’ προς το υπό κατασκευή.

Κατ’αναλογία η Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων εξασφαλίζει ότι κανένα νέο ή υπάρχον αεροδρόμιο δεν θα αναπτυχθεί ή βελτιωθεί ή αναβαθμισθεί σε αεροδρόμιο γραμμών εσωτερικού με την συνδρομή του Ελληνικού Δημοσίου εντός ακτίνας 50 χιλιομέτρων από την πλατεία Συντάγματος:

1. Προ της εικοστής επετείου από την ημερομηνία έναρξης της Παραχώρησης, (Περίοδος Παραχώρησης 30 έτη όπου περιέχονται και τα 5 έτη κατασκευής).
2. Μέχρι και εφόσον περισσότεροι από 30 εκατομμύρια επιβάτες αεροσκαφών χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο 12 συνεχών μηνών. Εκτός αν το εν λόγω αεροδρόμιο επιβάλλει τέλη όχι κατώτερα από τα αντίστοιχα του α/δ των Σπάτων και η κίνηση των γραμμών εσωτερικού

περιλαμβάνει μόνο αεροσκάφη με μικτό βάρος απογείωσης μικρότερο από 45 τόννους.

Επίσης ορίζεται 'ζώνη περιορισμένης ανάπτυξης', για την οποία το Ελληνικό Δημόσιο και για το χρόνο που διαρκεί η Συμβατική Περίοδος, εξασφαλίζει ότι:

α) 'Ουδέν τμήμα της ζώνης αυτής θα περιληφθεί σε οποιοδήποτε σχέδιο πόλεως' και

β) 'Ουδεμιά άδεια θα δοθεί για τη χρήση, ανέγερση ή κατασκευή οποιουδήποτε κτιρίου ή άλλης εγκατάστασης στη ζώνη αυτή εκτός όσων έχουν συμφωνηθεί με την Σύμβαση'.

Τέλος, για το λόγο ότι το αεροδρόμιο είναι έργο που δεν έχει το μονοπώλιο των υπηρεσιών που προσφέρει, εξασφαλίζεται στη Σύμβαση αφ' ενός *ισότιμη μεταχείριση* και αφ' ετέρου ότι *τέλη αντίστοιχα* αυτού των Σπάτων σε άλλα ανταγωνιστικά αεροδρόμια, *δεν θα είναι* (προ της εικοστής επετείου από την ημερομηνία έναρξης), *κατώτερα* από αυτά που επιβάλλονται στο αεροδρόμιο των Σπάτων.

Όσον αφορά την γεφυρά Ρίου-Αντιρίου, το Δημόσιο δεσμεύεται να μην κατασκευάσει άλλη οδική ή πορθμειακή ζεύξη του Κορινθιακού ή του Πατραϊκού κόλπου, μη περιλαμβανομένης της σιδηροδρομικής, ούτε να ενισχύσει ή επιδοτήσει τις υπάρχουσες.

Όλα τα παραπάνω αφορούν δεσμεύσεις του Δημοσίου ώστε να εξασφαλίζεται η *αποκλειστικότητα των δικαιωμάτων* που παραχωρούνται στον Ανάδοχο, αλλά και να *ελαχιστοποιείται το ρίσκο* που ο δεύτερος παίρνει, αφού αποκλείονται ανταγωνιστικές πράξεις οι οποίες θα μπορούσαν να επιφέρουν μειώσεις στην αναμενόμενη ζήτηση, άρα και στις εισροές του Αναδόχου.

2.3 Ανάπτυξη του συγκοινωνιακού δικτύου – Συμπληρωματικά έργα

Σ' αυτό το σημείο της Σύμβασης θα πρέπει να αναφέρονται προθέσεις του Δημοσίου για ανάπτυξη του συγκοινωνιακού δικτύου, τόσο όσον αφορά επεκτάσεις του οδικού δικτύου όσο και του σιδηροδρομικού. Μάλιστα όταν αυτές αποτελούν **απαραίτητες επεμβάσεις** ώστε να εξασφαλιστεί η **προσπελασιμότητα προς το έργο**, είναι σημαντικό να ξεκαθαρίζεται πότε θα κατασκευαστούν και υπό ποιού την ευθύνη και χρηματοδότηση. Αναλυτικότερα:

Καθοριστικής σημασίας έργο για την πρόσβαση στο α/δ των Σπάτων αποτελεί η ελεύθερη Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας, εξάρτηση που είναι αμφίδρομη, μιας και η λειτουργία ή όχι του αεροδρομίου θα επιφέρει την ανάλογη κυκλοφορία στη Λεωφόρο.

Στις δύο Συμβάσεις λοιπόν αναφέρεται η αλληλοεξάρτηση αυτή και μάλιστα για την Σύμβαση της ελεύθερης Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, αποτελεί **λόγο αποζημίωσης προς τον Ανάδοχο η μη έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου στην ημερομηνία που έχει δηλωθεί**.

Από την άλλη μεριά η Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας, στη σύμβαση του **αεροδρομίου των Σπάτων**, αναφέρεται ως **συμπληρωματικό αναπτυξιακό έργο**, για το οποίο το Δημόσιο **αναλαμβάνει την υποχρέωση ότι θα κατασκευαστεί πριν από την έναρξη του αεροδρομίου. Η μη τήρηση της υποχρέωσης αυτής, συνεπάγεται αποζημίωση προς την Α.Ε.**

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και η εξής ρύθμιση που αναφέρεται στη Σύμβαση του **αεροδρομίου των Σπάτων**: 'Αν αποφασίσει το Ελληνικό Δημόσιο να κατασκευάσει σιδηροδρομική σύνδεση με το αεροδρόμιο (με ίδια έξοδα), τότε η Α.Ε. θα ευθύνεται για την Πρόβλεψη, Μελέτη, Κατασκευή, Συντήρηση και Λειτουργία του τερματικού σταθμού και μάλιστα θα έχει το δικαίωμα να επιβάλει τέλη στους ή σχετικά με τους συρμούς ή επιβάτες ή τα φορτία που φτάνουν και αναχωρούν με τον σιδηρόδρομο'.

Στη Σύμβαση για τη γέφυρα Ρίου-Αντιρίου, αναλαμβάνεται από πλευράς Δημοσίου, η υποχρέωση να κατασκευάσει με δική του δαπάνη τις οδούς σύνδεσης της γέφυρας με το υπάρχων Εθνικό δίκτυο. Επίσης αναφέρονται, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, οι προθέσεις του Δημοσίου για ανάπτυξη του δικτύου, κάτι που το συναντάμε και στη Σύμβαση της Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας.

Πρέπει τέλος να αναφέρουμε ότι μη πραγματοποίηση των έργων ανάπτυξης, εκτός αυτών για τα οποία συντρέχει ιδιαίτερος λόγος ο οποίος διευκρινίζεται στη Σύμβαση, δεν γεννάται δικαίωμα αποζημίωσης του Αναδόχου, εκτός αν αποδείξει στον Κ.τ.Ε. ότι εξ' αιτίας της μη ανάπτυξης επήλθε 'κάμψη' της αναμενόμενης κυκλοφορίας.

2.3.1 Παράλληλα έργα

Έργα που δεν αποτελούν αντικείμενο Παραχώρησης, αλλά που για την κατασκευή τους ευθύνεται ο Ανάδοχος σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στην Σύμβαση, συναντήσαμε μόνο στα συμβόλαια Παραχώρησης της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας.

Σύμφωνα με τον ορισμό που δίνεται στο κείμενο της Σύμβασης, 'Παράλληλα έργα' ονομάζονται τα έργα εκείνα που δεν περιλαμβάνονται στο κύριο έργο Παραχώρησης και θα κατασκευαστούν από τον Ανάδοχο αμειβόμενα ιδιαιτέρως με βάση τις ποσότητες εκτελεσμένων εργασιών και τιμές μονάδας. Κρίθηκε σκόπιμο να αναφερθούμε σε αυτά, μιας και στα επόμενα θα μας απασχολήσουν πολλές φορές ως παραδείγματα (για τις τμηματικές προθεσμίες, την βεβαίωση αποπεράτωσης κ.α.), ώστε να γίνουν κατανοητές έννοιες που χρησιμοποιούνται.

Σύμφωνα με την Σύμβαση 'Παράλληλα έργα', αποτελούν τα εξής:

1. Παραλλαγή και διαπλάτυνση του αυτοκινητοδρόμου Αθηνών-Κορίνθου από το δυτικό άκρο 'όριο του έργου' της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, μέχρι και την υπάρχουσα γέφυρα της οδού Ελευσίνας-Θηβών.
2. Κατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού Νερατζιώτισας στην γραμμή Η.Σ.Α.Π., μαζί με την αντίστοιχη οριστική διαμόρφωση της οδού Νερατζιώτισας, με ανισόπεδη διάβαση αυτής πάνω από την λεωφόρο Σταυρού-Ελευσίνας.
3. Διαμόρφωση της δεύτερης γέφυρας της οδού Ελευσίνας-Θήβας, έτσι ώστε να ολοκληρωθεί η τελική μορφή της οδού, με αναμόρφωση του κόμβου σε τύπο 'διαμαντιού'.
4. Παραλλαγή της υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών-Θεσ/νίκης στο επηρεαζόμενο από τα έργα τμήμα της, για την απόδοσή της σε λειτουργία.

Χωρίς φυσικά να αποκλείεται το ενδεχόμενο να υπάρξουν και άλλα έργα που να αντιμετωπιστούν με την παραπάνω ρύθμιση κατά την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

2.4 Νομοθετικές – Διοικητικές ρυθμίσεις.

Οι Συμβάσεις διέπονται από τον κυρωτικό τους νόμο, ο οποίος υπερισχύει κάθε άλλου νόμου, σχετικού με το αντικείμενο. Αυτό είναι μια ρύθμιση ώστε να αντιμετωπισθεί ένα από τα πολύ βασικά, ιδιαίτερα στη χώρα μας που επικρατεί μια κάποια πολιτική αστάθεια, προβλήματα που απασχολούν τους Επενδυτές.

Ουσιαστικά το πρόβλημα επικεντρώνεται σε τυχόν ρυθμίσεις που θα έχουν επιπτώσεις στην κατασκευή (καθυστερήσεις) ή/και στα αναμενόμενα έσοδα κατά την λειτουργία, αφού αλλαγές στην νομοθεσία μπορεί να επιφέρουν νέες φορολογίες, μη αποδοχή των επιβαλλόμενων διοδίων, παρ'όλο που η τιμή τους αναπροσαρμόζεται με συγκεκριμένη φόρμουλα, δυσμενείς διακρίσεις κ.α.

Για τον λόγο τούτο, στην Σύμβαση της Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, ορίζεται ότι: *Τροποποιήσεις νόμων, πράξεων ή κανονισμών του Ελληνικού κράτους, που επέρχονται μετά την ημερομηνία δημοπράτησης του έργου, κατά τρόπο που επηρεάζουν τα οικονομικά στοιχεία ή καταστούν δυσχερέστερη τη θέση του Αναδόχου κατά την κατασκευή ή λειτουργία του έργου, θα αυξομειώνουν αντίστοιχα το συμβατικό αντάλλαγμα.*

Επίσης στην Σύμβαση της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου, (για οποτεδήποτε μετά την υπογραφή της υπάρξει αλλαγή στην σχετική νομοθεσία) υπάρχει αναλυτική παράγραφος που χωρίζει τις περιόδους στις οποίες πιθανών να γίνει η αλλαγή ή τροποποίηση στη νομοθεσία σε:

1. Προπαρασκευαστική ή/και κατασκευαστική περίοδος, οπότε και προβλέπεται παράταση της Προθεσμίας Περαιώσης των εργασιών καθώς και της Περιόδου Παραχώρησης. Επίσης αποζημίωση για τις επιπλέον δαπάνες από καθυστερήσεις.
2. Περίοδος Λειτουργίας, οπότε και το Δημόσιο θα αποζημιώνει τον Ανάδοχο για οποιαδήποτε μείωση, των μετά από φόρους, κερδών.

Αντίθετα, η Σύμβαση του αεροδρομίου, ενώ υπερισχύει των Ελληνικών νόμων, δεν υπερισχύει του Κοινοτικού δικαίου, ή οποιασδήποτε υποχρέωσης, η οποία πηγάζει από Διεθνή Συνθήκη. Επίσης, ενώ προβλέπονται γενικά αποζημιώσεις κατά παρόμοιο τρόπο με όσα έχουν προαναφερθεί για τις άλλες Συμβάσεις, αναφέρεται χαρακτηριστικά:

‘Δεν γεννάται υποχρέωση αποζημίωσης, αν ισχύει νόμος, που παράγει ουσιαστικά παρόμοια αποτελέσματα στην πλειονότητα κατ’αριθμό των κρατών μελών της Κοινότητας ή εφαρμόζεται ή επηρεάζει την πλειοψηφία κατ’αριθμό των διεθνών αερολιμένων που εξυπηρετούν 5 εκατομμύρια ή περισσότερους επιβάτες ετησίως στην Κοινότητα ή/και τοιαύτη νομοθεσία θεσπίζεται για να εκτελεστεί ή εφαρμοστεί Κοινοτικό Δίκαιο’.

Το μέτρο αυτό, η παροχή αποζημιώσεων ή/και παράτασης της Περιόδου Παραχώρησης σε περίπτωση που διαπιστωθούν καθυστερήσεις λόγω αλλαγής της νομοθεσίας ή του φορολογικού καθεστώτος, βρίσκει εφαρμογή και σε άλλες χώρες που χρησιμοποιούν την μέθοδο Παραχώρησης. Ένα πρόσφατο παράδειγμα είχαμε στην Γαλλία:

Κατά τη θέσπιση του φόρου για την διαμόρφωση των εκτάσεων δια νόμου του Υπουργείου Οικονομικών για το έτος 1995, παρατηρήθηκε μεγάλη επιρροή στην οικονομική κατάσταση των Παραχωρησιούχων εταιρειών των αυτοκινητοδρόμων. Ο φόρος αυτός, των 2/100 του φράγκου που έγινε 4/100 το 1996, καταβάλλεται από τις εν λόγω εταιρείες και έχει προορισμό την τροφοδότηση του Ταμείου Επενδύσεων Οδικών Μεταφορών και Πλωτών Οδών.

Το αποτέλεσμα ήταν η παράταση (με θέσπιση νόμου) κατά ένα ή δύο χρόνια, ανάλογα με την εταιρεία, της Περιόδου Παραχώρησης, προκειμένου να επανέλθει η ισορροπία στα οικονομικά των εταιριών.

Κεφάλαιο Τρίτο:

‘Γενικοί όροι που πρέπει να τηρούνται’

Στο παρόν κεφάλαιο αναφερόμαστε σε γενικούς όρους με τους οποίους θα πρέπει να συμμορφωθεί ο Ανάδοχος και οι οποίοι δεν αφορούν μόνο τα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα, αλλά ενδεχομένως, μπορούν να συναντηθούν σε οποιεσδήποτε συμβάσεις Δημοσίων έργων. Έχουν κυρίως σχέση με την προστασία των κατοίκων της περιοχής του έργου άλλα και του περιβάλλοντος, θέμα το οποίο απασχολεί όλο και περισσότερο τους αρμόδιους Κρατικούς φορείς. Παρ’όλα αυτά πρόκειται για όρους που αναφέρονται ρητά στη Σύμβαση Παραχώρησης και πολλές φορές γίνονται αιτία για νομικές διαφορές που μεταφράζονται σε καθυστερήσεις.

3.1 Περιβαλλοντικοί όροι

Η Ελληνική νομοθεσία προβλέπει πρόστιμα αν διαπιστωθεί έλλειψη προσήκουσας προστασίας του περιβάλλοντος ή/και παράλειψη λήψης μέτρων για την αποκατάστασή του, κατά την εκτέλεση έργων. Ορίζεται δε ρητά ότι ο Ανάδοχος, υποχρεούται να τηρεί τις Μελέτες Περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τους εγκεκριμένους Περιβ/κούς όρους.

Μάλιστα με τον Νόμο 2338/1995, τίθενται οι απαράβατοι Περιβαλλοντικοί όροι με τους οποίους οφείλει να συμμορφωθεί ο Ανάδοχος και τονίζεται στις Συμβάσεις ότι αν οι υποχρεώσεις που απορρέουν από την εφαρμογή Περιβαλλοντικών όρων έρχονται σε αντίθεση με Συμβατικούς όρους τότε θα υπερισχύουν οι πρώτες.

Ενδεχόμενες ενέργειες στις οποίες Υποχρεούται να προβεί ο Ανάδοχος εξ’ατίας τροποποιήσεων του νόμου για την προστασία του Περιβ/τος, θα πληρωθούν από το Δημόσιο, όπως ορίζεται και στις τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε.

Στη Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, συναντάμε ξεχωριστή ενότητα με τίτλο ‘Ρύπανση’, η οποία αναφέρεται στη κατασκευή και λειτουργία εγκατάστασης επεξεργασίας λυμμάτων, τέτοιου τύπου και σε τέτοια τοποθεσία, ώστε να εξασφαλίζεται ότι:

- Οποιαδήποτε απόβλητα που δημιουργούνται από την λειτουργία του αεροδρομίου, δεν θα απελευθερώνουν στο περιβάλλον οποιαδήποτε ύλη που μπορεί να προκαλέσει ρύπανση ή να βλάψει ανθρώπινο ή οποιοδήποτε άλλο οργανισμό.
- Τα εν λόγω απόβλητα ή διάφορες ανάλογες ύλες, να καθίστονται απολύτως αβλαβείς για το περιβάλλον ή/και τον ανθρώπινο ή άλλο οργανισμό.

Η πρωτεύουσα σημασία που δίνεται στο περιβάλλον, προστασία του οποίου μεταφράζεται σε αποφυγή των σχετικών αντιρρήσεων από τους κατοίκους της περιοχής, κυρίως όταν μιλάμε για έργα σε αστικές περιοχές, είναι ένα από τα κύρια μέληματα των Παραχωρησιούχων εταιρειών. Για να διαπιστώσουμε το παραπάνω, αρκεί μόνο να ανατρέξουμε σε σχετικό φυλλάδιο ενημέρωσης τύπου της Α.Ε. Αερολιμένας, , στο οποίο τονίζεται το εξής:

‘Η Εταιρεία Αερολιμένα, ένα χρόνο μετά την ίδρυσή της, πέρα από την επίβλεψη της κατασκευής, φροντίζει το περιβάλλον, με:

- Καθημερινή παρακολούθηση των εργασιών κατασκευής από στελέχη της, διακεκριμένους περιβαλλοντολόγους.
- Οικολογικές παρεμβάσεις στους γύρω Δήμους’.

Όσον αφορά τη γέφυρα Ρίου-Αντιρίου υπάρχει σχετική απόφαση του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (67731/15.9.1993) που αφορά αποκλειστικά το έργο και περιλαμβάνει κάποιες εξειδικεύσεις λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι πρόκειται για κατασκευή σε θαλάσσιο χώρο που ενδέχεται να ρυπανθεί από ρήψη μολυσματικών ή τοξικών ουσιών, στερεών ή υγρών αποβλήτων, καθώς και μέτρα που έχουν να κάνουν με τον θόρυβο, π.χ. ηχοπετάσματα στις οδούς πρόσβασης. Οι εξειδικεύσεις αυτές αναφέρονται ενδεικτικά και στην Σύμβαση Παραχώρησης.

3.2 Ειδικοί όροι περιόδων Κατασκευής-Λειτουργίας.

Κατά την περίοδο κατασκευής, ενδεχομένως να χρειάζεται να γίνουν κάποιες *ιδιαίτερα επικίνδυνες εργασίες, ή εργασίες που θα ενοχλήσουν την υπάρχουσα κατάσταση (περιβάλλον, κάτοικοι, μετακινήσεις)*. Με την Σύμβαση και προκειμένου να πραγματοποιηθούν μέσα στα πρότυπα οι εργασίες αυτές, τίθενται περιορισμοί από την αρμόδια Υπηρεσία του Δημοσίου, με τους οποίους ο Ανάδοχος, θα πρέπει να συμμορφωθεί.

Αυτές οι εργασίες πρέπει να αναφέρονται αναλυτικά σε μελέτη *‘Επικινδυνότητας’*, ή κάτω από τον όρο *‘οχλήσεις’* στην ΜΠΕ (Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων). Παρ’όλα αυτά αναφέρονται λεπτομερώς στη Σύμβαση (τοποθεσία, είδος εργασίας, μέτρα που πρέπει να ληφθούν), ώστε να μη γεννάται νομικό θέμα αφού εξασφαλίζεται έτσι, η σύμφωνη γνώμη του Αναδόχου (δηλαδή με αυτό τον τρόπο δηλώνει ότι έλαβε γνώση των ειδικών ρυθμίσεων και τις αποδέχεται). Τέτοιες ρυθμίσεις συναντάμε και στις τρεις Συμβάσεις:

Συγκεκριμένα, στην Σύμβαση της Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, προβλέπεται να γίνουν κάποιοι *εκβραχισμοί* κατά την κατασκευή της Δυτικής περιφερειακής λεωφόρου Υμηττού, στην περιοχή του κέντρου έρευνας φυσικών επιστημών *‘Δημόκριτος’*, οπότε υπάρχουν σχετικοί κανονισμοί για προστασία από τις εκρήξεις.

Επίσης, υπάρχουν ειδικές ρυθμίσεις για *αντιθορυβική προστασία* του περιβάλλοντος χώρου κατά την διάρκεια Λειτουργίας του έργου. Τα επίπεδα του θορύβου θα πρέπει να είναι τέτοια, ώστε να μην ξεπερνούνται τα όρια που τίθενται με την υπάρχουσα Υπουργική Απόφαση 17252/οικ/20.5.1992. Αν παρ’όλη την αντιθορυβική προστασία που προβλέπεται (στα σχετικά έγγραφα) να χρησιμοποιήσει ο Ανάδοχος, δεν επιτευχθεί το επιθυμητό αποτέλεσμα, η οποιαδήποτε πρόσθετη δαπάνη θα βαρύνει τον Κ.τ.Ε.

Ανάλογα, στην γέφυρα Ρίου-Αντιρίου, ο Ανάδοχος υποχρεούται να λάβει όλα τα κατάλληλα και διαθέσιμα μέτρα για να μειώσει την παρεμπόδιση και τους περιορισμούς της ναυσιπλοΐας και να εξασφαλίσει την ομαλή και ασφαλή διέλευση των πλοίων. Αλλά δεν ευθύνεται για οποιεσδήποτε οχλήσεις ή ζημιές, σε ανθρώπους ή πράγματα, που συνιστούν αναπότρεπτο αποτέλεσμα της εκτέλεσης των εργασιών σύμφωνα με τον νόμο.

Κατά τον ίδιο τρόπο, στη Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, το Ελληνικό Δημόσιο απαλλάσσει την εταιρία αεροδρομίου από την ευθύνη για *ενόχληση από θόρυβο, δόνηση και ρύπανση που προκαλούνται από: ‘Αεροσκάφη κατά την απογείωση και προσγείωση καθώς και οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα που πραγματοποιείται στο Αεροδρόμιο, συμπεριλαμβανομένων των εργασιών κατασκευής στο ακίνητο’*. Πάντα φυσικά

υπό την προϋπόθεση να τηρούνται τα σχετικά πρότυπα και διατάξεις, όπως αυτά αναφέρονται στην Ελληνική νομοθεσία και το Κοινοτικό Δίκαιο.

Οι ιδιαίτερες αυτές ρυθμίσεις ενδέχεται να αφορούν και την *προστασία της πολιτιστικής μας κληρονομιάς*. Δηλαδή να αφορούν συγκεκριμένα μνημεία ή τοποθεσίες για την προστασία των οποίων θα πρέπει να ληφθούν ιδιαίτερα μέτρα. Κάτι τέτοιο συναντάμε στη Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων.

Στους χώρους των εργασιών, υπήρχε ένας Βυζαντινός Ναός, ο Ιερός Ναός Πέτρου και Παύλου, ο οποίος ήταν *ιδιαίτερα δημοφιλής στους κατοίκους της περιοχής*. Κρίθηκε λοιπόν απαραίτητο, από τους αρμοδίους, να προστατευθεί το μνημείο αυτό. Για το λόγο αυτό, η Α.Ε. αεροδρομίου προχώρησε σε *ολόσωμη μεταφορά πάνω σε ράγες* του Ιερού Ναού, έτσι ώστε να μεταφερθεί σε σημείο που αφενός δεν θα εμπόδιζε τις εργασίες και αφετέρου θα ήταν προστατευμένος από αυτές.

Με αυτή της την ενέργεια η Α.Ε., παρά το μεγάλο έξοδο, συμμορφώθηκε τόσο με τις προσταγές της αρμόδιας Δημόσιας Υπηρεσίας κατά τον καλύτερο τρόπο, όσο και με την θέληση της κοινής γνώμης, δηλαδή των κατοίκων της περιοχής. Ήταν λοιπόν μια ενέργεια πρακτικά αναπόφευκτη, η οποία όμως με τον τρόπο που έγινε, συνέβαλε θετικά στην *αποδοχή του έργου από τους κατοίκους*, κάτι πολύ σημαντικό για την ομαλή εξέλιξη της Περιόδου Παραχώρησης.

Κεφάλαιο Τέταρτο: 'Υποχρεώσεις των Συμβαλλόμενων'

Παρά το γεγονός ότι το κείμενο της Σύμβασης και για τα τρία έργα που εξετάζονται περιγράφει με σαφήνεια την κατανομή υποχρεώσεων και δικαιωμάτων ανάμεσα στα δύο μέρη, στις τρεις Συμβάσεις συναντάμε ξεχωριστή ενότητα, στην οποία αναφέρονται οι υποχρεώσεις των μερών, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, έτσι ώστε να υπάρχει μια συγκεντρωτική λίστα με τα όσα πρέπει να πράξουν οι δύο συμβαλλόμενοι οπότε και να εξασφαλιστεί η ομαλή μεταξύ τους συνεργασία.

Έτσι δίνεται η δυνατότητα να τονιστούν σημεία της Σύμβασης που παρουσιάζουν ενδιαφέρον ή καινοτομία αλλά και να αναφερθούν υποχρεώσεις που έχουν αναλάβει τα δύο μέρη οι οποίες περιγράφονται σε άλλα κείμενα που αποτελούν προσαρτήματα της Σύμβασης, όπως είναι η Συμπληρωματική Προκήρυξη (Σ.Π.), η Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Ε.Σ.Υ.), Η Τεχνική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Τ.Σ.Υ.), Η προσφορά του Αναδόχου κ.α.

Από την μεριά του Αναδόχου, αυτές οι υποχρεώσεις, έχουν να κάνουν κυρίως με:

- Μελέτες και συναφείς Έρευνες (χρηματοδότηση/εκπόνηση).
- Κατασκευές – Εγκαταστάσεις – Εξοπλισμούς.
- Συντήρηση (και ανανέωση εξοπλισμού)– Λειτουργία.
- Τήρηση Προδιαγραφόμενης Υψηλής Ποιότητας.
- Εκπαίδευση Προσωπικού Συντήρησης και Λειτουργίας.
- Ασφάλιση του έργου (καθ' όλη τη διάρκεια της Πραχώρησης)
- Ενημέρωση του κοινού (χρηστών του έργου, κατοίκων).
- Διευκόλυνση στην άσκηση εποπτείας του Κ.τ.Ε.
- Συνεργασία με τις αρχές, τήρηση νόμων.

Από την άλλη μεριά, το Δημόσιο, ακριβώς επειδή προβαίνει σε αρκετές ενέργειες πριν από την Παραχώρηση, σε αυτή την ενότητα έχει την δυνατότητα να απαριθμήσει τις πράξεις αυτές που έχει καλύψει ή πρόκειται να καλύψει προκειμένου να μπορέσει ο Ανάδοχος να προχωρήσει στην κατασκευή. Συγκεκριμένα, εκτός από τις υποχρεώσεις τις οικονομικές και τις παροχές εγγυήσεων οι οποίες έχουν συμφωνηθεί και περιγράφονται σε άλλο κεφάλαιο αναλυτικότερα, ο Κ.τ.Ε. προβαίνει και στα εξής:

- Απαλλοτριώσεις.
- Πολεοδομικές και χωροταξικές ρυθμίσεις.
- Αναπτυξιακές παρεμβάσεις.
- Δικαιώματα πρόσβασης, έκδοση αδειών, παραχώρηση χώρων κατασκευής.
- Δεσμεύσεις για την μη διακοπή λειτουργίας του έργου καθώς και την αποκλειστικότητα του δικαιώματος εκμετάλλευσης.
- Αστυνόμευση.

Σκόπιμο είναι να αναφερθούμε ιδιαίτερα σε κάποιες από αυτές τις κατηγορίες, (οι υπόλοιπες αναλύονται ξεχωριστά στο αντίστοιχο κεφάλαιο της περιόδου που συναντώνται), γιατί παρουσιάζουν ενδιαφέρον ως προς την διαδικασία που ακολουθείται:

4.1 Απαλλοτριώσεις

Οι απαλλοτριώσεις γίνονται κατά κανόνα από το Δημόσιο και ξεκινούν πολλές φορές πριν ακόμα από την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης. Αυτό γίνεται για να μην προκληθούν καθυστερήσεις αλλά και για να εξασφαλιστούν οι εκτάσεις έγκαιρα ώστε να υπάρχει μια ολοκληρωμένη εικόνα του Αντικειμένου Παραχώρησης.

Στην Σύμβαση αναφέρονται όλες οι ήδη απαλλοτριωμένες εκτάσεις καθώς και αυτές που προβλέπεται να αποκτηθούν. Επίσης ρυθμίσεις που αφορούν πρόσθετες απαλλοτριώσεις ή αναλογες πρόσθετες δαπάνες τις οποίες συνήθως φέρει ο Ανάδοχος, πάντα όμως υπέρ του Δημοσίου.

Ουσιαστικά ορίζεται μια ζώνη απαλλοτριώσεων, της οποίας το περίγραμμα θεωρείται υποχρεωτικό για τον Ανάδοχο. Μάλιστα απεικονίζονται στα σχετικά σχέδια με κάθε λεπτομέρεια και αιτιολόγηση, τα έργα που περιλαμβάνονται μέσα σε αυτή, ώστε να δικαιολογείται πλήρως η έκτασή της.

Αναλυτικότερα, οι απαλλοτριώσεις που αναλαμβάνει ο Κ.τ.Ε. έχουν να κάνουν με τα εξής:

- Τις εκτάσεις του κυρίως έργου Παραχώρησης.
- Τις εκτάσεις των πρόσθετων (που δεν τυγχάνουν εκμετάλλευσης από τον Ανάδοχο) έργων, αν αυτά υπάρχουν.
- Των οποιωνδήποτε συμπληρωματικών, αναγκαίων κατά την απόλυτη κρίση του Κ.τ.Ε., επιφανειών για την κατασκευή προσωρινών ή/και οριστικών έργων για την εξυπηρέτηση των πεζών, οχημάτων, σιδηροδρομικών συρμών κ.α.
- Των οποιωνδήποτε συμπληρωματικών, αναγκαίων επιφανειών, για την κατασκευή εγκαταστάσεων δικτύων Ο.Κ.Ω. (Οργανισμοί Κοινής Ωφέλειας).

Θα πρέπει σε αυτό το σημείο να αναφέρουμε, ότι ο Κ.τ.Ε. θα βαρύνεται με υποχρέωση αποζημίωσης του Αναδόχου, εάν και εφόσον δεν είναι συνεπής όσον αφορά την έγκαιρη εκτέλεση των απαλλοτριώσεων, στις οποίες έχει δεσμευτεί να προβεί με την Υπογραφή της Σύμβασης. Τυχόν τέτοιες καθυστερήσεις ή παραλείψεις από την μεριά του Κ.τ.Ε., θα θέσουν σε κίνδυνο την ομαλή συνεργασία των μερών αφού αποτελούν αθέτηση των Συμβατικών του Υποχρεώσεων.

Από την άλλη μεριά, ο Ανάδοχος βαρύνεται οικονομικά για τις απαλλοτριώσεις που τυχόν επιπρόσθετα θα ζητήσει. Αυτό ξεκαθαρίζεται και στις τρεις Συμβάσεις και μάλιστα ο Ανάδοχος δεν δικαιούται καμιά αποζημίωση, εκτός από την Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, όπου εάν το κόστος που αναλήφθηκε από την Α.Ε., δεν έχει αποσβεσθεί προ της λήξεως της Συμβατικής περιόδου, το υπόλοιπο που έχει μείνει θα πληρωθεί στην Α.Ε. από το Ελληνικό Δημόσιο, μετά το πέρας της Παραχώρησης.

Πάντως και στις τρεις Συμβάσεις προβλέπεται ότι εάν μετά από αίτημα του Αναδόχου, αυτές οι πρόσθετες απαλλοτριώσεις κριθούν απαραίτητες από την αρμόδια Υπηρεσία, τότε ενδέχεται να γίνουν με έξοδα του δημοσίου. Ανεξάρτητα πάντως με το ποιός ευθύνεται για την οικονομική κάλυψη, γίνονται πάντοτε *υπέρ του Δημοσίου* και η προώθησή τους γίνεται με μέριμνα και ευθύνη του Κ.τ.Ε., κάτι που είναι φυσικό αφού απαλλοτριώσεις, σύμφωνα με το Σύνταγμα, γίνονται μόνο για έργο Δημοσίου συμφέροντος. Για τον λόγο αυτό, οι απαλλοτριώσεις Δημοσίων έργων είναι συνήθως αναγκαστικές για τους ιδιοκτήτες των εκτάσεων.

Τέλος όσον αφορά τις κατεδαφίσεις κτιρίων που βρίσκονται μέσα στις παραπάνω εκτάσεις, καθώς και τις εργασίες καθαρισμού (αφαιρέσεις φυτικών γαιών, δέντρων κ.α.) γίνονται με μέριμνα, ευθύνη και δαπάνες του Αναδόχου.

Στους χώρους που θα ζητηθούν από τον Ανάδοχο, εκτός από αυτούς που αφορούν καθαρά την έκταση του έργου, περιλαμβάνονται και οι εξής:

1. *Χώροι εγκαταστάσεων υποστήριξης.* Πρόκειται για χώρους στάθμευσης, ή για χώρους εμπορικής εκμετάλλευσης, που αφορούν το Παραχωρούμενο έργο (δηλαδή συμπεριλαμβάνονται στις απαλλοτριωμένες εκτάσεις) αλλά που μπορεί να μην αποτελούν αντικείμενο Παραχώρησης. Στις δύο Συμβάσεις οδικών έργων που εξετάζουμε, οι χώροι αυτοί έχουν να κάνουν με σταθμούς αυτοκινήτων ή χώρους στάθμευσης, των οποίων την εκμετάλλευση θα έχει ο Ανάδοχος. Ενώ στη Σύμβαση του αεροδρομίου, οι χώροι αυτοί έχουν να κάνουν με όλες τις εμπορικές εγκαταστάσεις που θα κατασκευάσει ο Ανάδοχος, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι λειτουργίες του αερολιμένα.

2. *Χώροι εργοταξίων.* Οι χώροι αυτοί θα πρέπει να νοικιαστούν ή αγοραστούν από τον Ανάδοχο, εκτός αν υπάρχει κάποιος κατάλληλος για τις χρήσεις αυτές που να ανήκει στο Δημόσιο, οπότε και θα παραχωρείται στον Ανάδοχο χωρίς αντάλλαγμα, αφού προηγηθεί κατάθεση των σχετικών δικαιολογητικών. Τέτοιους χώρους συναντάμε στη Σύμβαση Σταυρού-Ελευσίνας, όπου παραχωρούνται κάποια από τα εργοτάξια που θα χρησιμοποιηθούν για το METRO, έως ότου προκύψει θέμα χρησιμοποίησής των από την Υπηρεσία METRO.

3. *Χώροι λατομείων, δανειοθαλάμων, απόθεσης.* Θα πρέπει να εξευρεθούν από τον Ανάδοχο με αποκλειστική του μέριμνα και δαπάνη. Είναι δυνατόν να ζητηθούν σχετικές απαλλοτριώσεις αλλά θα πρέπει για να εγκριθούν, να κατατεθούν τα απαραίτητα δικαιολογητικά. Φυσικά, εάν υπάρχουν σχετικοί χώροι του Δημοσίου, όπως στην Σύμβαση Σταυρού-Ελευσίνας όπου προβλέπεται η χρησιμοποίηση ενός ανενεργού λατομείου για το σκοπό αυτό, τότε παραχωρούνται στον Ανάδοχο, με την διαδικασία που έχουμε περιγράψει.

Συνοψίζοντας, σύμφωνα με τις Συμβάσεις που εξετάζουμε, οι Απαλλοτριώσεις θα αναλαμβάνονται από:

ΠΙΝΑΚΑΣ 8: 'Υπεύθυνο μέρος για τις απαλλοτριώσεις'

ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ	Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας	Α/Δ Σπάτων	Γέφυρα Ρίου-Αντιρίου
Κύριο έργο Παραχώρησης	Δημόσιο	Δημόσιο	Δημόσιο
Πρόσθετα έργα	Δημόσιο	Εάν υπάρξουν Δημόσιο	—
Συμπληρωματικές για δίκτυα Ο.Κ.Ω.	Δημόσιο	Δημόσιο	Δημόσιο
Συμπληρωματικές για πεζούς-οχήματα- σιδηρόδρομο	Ανάλογα με την περίπτωση είτε το Δημόσιο, είτε ο Ανάδοχος	Ανάλογα με την περίπτωση είτε το Δημόσιο, είτε ο Ανάδοχος	Ανάλογα με την περίπτωση είτε το Δημόσιο, είτε ο Ανάδοχος
Χώροι εγκαταστάσεως υποστήριξης	Δημόσιο	Δημόσιο	Δημόσιο
Χώροι λατομείων και δανειοθαλάμων απόθεσης	Αποκλειστική ευθύνη του Αναδόχου	Αποκλειστική ευθύνη του Αναδόχου	Αποκλειστική ευθύνη του Αναδόχου
Χώροι εργοταξίων	Ευθύνη του Αναδόχου	Ευθύνη του Αναδόχου	Ευθύνη του Αναδόχου

4.1.1 Κυριότητα και εκμετάλλευση των απαλλοτριωμένων εκτάσεων

Οι χώροι που θα απαλλοτριωθούν για την Κατασκευή του έργου, δεν είναι κατ'ανάγκη χρήσιμοι στον Ανάδοχο και κατά την περίοδο Λειτουργίας. Για το λόγο αυτό, χώροι που θα κριθούν από το Δημόσιο μη αναγκαίοι κατά την περίοδο αυτή, θα επιστραφούν σε αυτό (ελεύθεροι δικαιωμάτων κατοχής από τον Ανάδοχο). Το ίδιο φυσικά θα συμβεί για όλους τους χώρους του έργου, ακόμα και αυτούς που απαλλοτριώθηκαν από το Δημόσιο με αποκλειστική δαπάνη του Αναδόχου, όταν τελειώσει η Περίοδος Παραχώρησης.

Μια ιδιαίτερη ρύθμιση που αφορά τα παραπάνω, βρίσκουμε στη Σύμβαση Σταυρού-Ελευσίνας:

Χώρους προοριζόμενους για χρήση, ως 'Σταθμούς Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών', στους οποίους ο Ανάδοχος θα μπορεί να κατασκευάσει, με δαπάνες του, εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και άλλα έργα εμπορικής ανάπτυξης, θα μπορεί να τους εκμεταλλεύεται επί χρόνο ίσο με την Μέγιστη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

Δηλαδή υπάρχει διαφοροποίηση (μεγαλύτερη χρονική διάρκεια εκμετάλλευσης) σε σχέση με τις άλλες λειτουργίες που θα είναι στη διάθεση του Αναδόχου μέχρι το πέρας της Πραγματικής διάρκειας της Περιόδου Παραχώρησης.

Όπως έχει προαναφερθεί, η Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, παρουσιάζει την ιδιαιτερότητα ότι το έργο έχει παραχωρηθεί σύμφωνα με την διαδικασία **BOOT** (Build, Operate, Own, Transfer). Δηλαδή έχουμε την έννοια της 'επικαρπίας' του έργου από την Α.Ε. αεροδρομίου. Δηλαδή σύμφωνα με τα όσα αναφέρονται στη Σύμβαση, ισχύει:

‘Το Ελληνικό Δημόσιο συνιστά με την Σύμβαση επικαρπία υπέρ της εταιρείας αεροδρομίου για τη διάρκεια της Συμβατικής περιόδου επί ολοκλήρου του ακινήτου και επί όλων των κτιρίων, κατασκευών, εγκαταστάσεων και λοιπών εμπραγμάτων και ακινήτων περιουσιακών στοιχείων, που θα ευρίσκονται εκάστοτε στο ακίνητο....*Το αντάλλαγμα* που θα πρέπει να καταβληθεί από την εταιρεία αεροδρομίου στο Ελληνικό Δημόσιο, α) για την σύσταση της επικαρπίας και β) για όλες τις εργασίες που προηγήθηκαν της υπογραφής της σύμβασης, *είναι το 55% των κοινών μετοχών της Α.Ε.* που θα εκδοθούν ως ολοσχερώς αποπληρωθείσες’.

Φυσικά και εδώ με τη λήξη ή καταγγελία της σύμβασης, λήγει αυτομάτως η επικαρπία και το ακίνητο μαζί με όλα όσα προαναφέρονται, περνάει στην κατοχή του Δημοσίου ακριβώς όπως και στις άλλες δύο Συμβάσεις.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον πάνω στο θέμα παρουσιάζει η διαδικασία που ακολουθείται για την παραχώρηση των Γαλλικών αυτοκινητοδρόμων, όπου όπως έχουμε αναφέρει συμμετέχουν στις παραχωρησιούχες εταιρίες Δημόσιοι

φορείς, όπως δήμοι, κοινότητες κ.α., οπότε η όλη διαδικασία παραχώρησης έχει διαφορετική αντιμετώπιση:

- Οι απαιτούμενες απαλλοτριώσεις γίνονται από τον Ανάδοχο για λογαριασμό του κράτους. Του παρέχεται λοιπόν από το Δημόσιο αυτό το δικαίωμα.
- Όλες οι εργασίες εκτελούνται σε δημόσιο χώρο καθώς και όλα τα απαιτούμενα έργα για την εκμετάλλευση του Αντικειμένου Παραχώρησης.

Ουσιαστικά η διαδικασία που ακολουθείται έχει ως εξής:

Η Δημόσια Αρχή, καθορίζει μια λωρίδα 300μ για την χωροθέτηση της χάραξης του αυτοκινητόδρομου, ο φάκελος μεταφέρεται στην Παραχωρησιούχο εταιρεία (όλες είναι μικτές εκτός από μία) η οποία γίνεται πλέον Κ.τ.Ε. για τα υπόλοιπα στάδια μέχρι την ολοκλήρωση του έργου. Η εταιρεία τότε προβαίνει στην κατάρτιση του προγράμματος του έργου, το οποίο ελέγχεται (κυρίως όσον αφορά την οικονομική απόδοση της επένδυσης) και αν το διοικητικό συμβούλιο είναι σύμφωνο, εγκρίνεται.

Στην συνέχεια ή και παράλληλα η εταιρεία προβαίνει στις απαλλοτριώσεις και στη δημοπράτηση των εργασιών. Επίσης σε δημοπρασίες για να αναθέσει τις εκμεταλλεύσεις των χώρων εξυπηρέτησης (πρατήρια βενζίνης, εστιατόρια, ξενοδοχεία).

Βλέπουμε λοιπόν ότι υπάρχει πλήρης Παραχώρηση των χώρων αυτών στον Ανάδοχο και μάλιστα σε μια ζώνη 300μ κατά μήκος του άξονα του αυτοκινητόδρομου. Επίσης ο Ανάδοχος έχει την πλήρη εξουσιοδότηση για την 'ενοικίαση' των χώρων αυτών αφού αυτός δημοπρατεί την εκμετάλλευσή τους. Αντιμετώπιση αρκετά διαφορετική από αυτή που έχει η χώρα μας.

4.2 Ασφάλιση του έργου

Ο Ανάδοχος του έργου, υποχρεούται να συνάψει και να διατηρεί ασφαλίσεις καθ'όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης (περίοδος μελέτης-κατασκευής, περίοδος λειτουργίας-εκμετάλλευσης, αλλά και όσο διαρκεί η υποχρεωτική συντήρηση του έργου που όπως θα δούμε ενδέχεται να συνεχίζεται για ένα μικρό διάστημα μετά τη λήξη της Παραχώρησης). Αυτό εξασφαλίζεται στο κείμενο της Σύμβασης, όπου αναφέρονται μάλιστα και αναλυτικά όλες οι ασφαλιστικές συμβάσεις που οφείλει να συνάψει ο Ανάδοχος.

Αυτές δεν καλύπτουν ολόκληρο το φάσμα των περιπτώσεων που πιθανών θα φέρουν παύση των εργασιών, έκτακτες συντηρήσεις ή/και καθυστερήσεις. Επιπλέον δεν απαλλάσσουν ούτε περιορίζουν κατά οποιοδήποτε τρόπο τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες του Αναδόχου. Έτσι ο Ανάδοχος παραμένει αποκλειστικά υπεύθυνος για την αποκατάσταση ζημιών σε πρόσωπα ή/και πράγματα πέρα από τα ποσά που καλύπτουν οι ασφαλίσεις αυτές. Όλες οι ασφαλιστικές συμβάσεις που συνάπτει ο Ανάδοχος:

- Καταρτίζονται εγγράφως.
- Περιλαμβάνουν όρους που βρίσκονται σε πλήρη συμφωνία με τα όσα ορίζει η Σύμβαση Παραχώρησης.
- Τυγχάνουν τις εγκρίσεως του Κ.τ.Ε.
- Υπόκεινται στην έγκριση των δανειστών, τόσο οι ασφαλίσεις όσο και η επιλεγόμενη ασφαλιστική εταιρεία.

4.2.1 Ασφαλίσεις κατά την περίοδο Μελετών-Κατασκευών

Οι ασφαλίσεις αυτής της περιόδου έχουν να κάνουν με το σύνολο των μονίμων κατασκευών του έργου, περιλαμβανομένων και των πάσης φύσεως εγκαταστάσεων και εξοπλισμών. Μάλιστα αφορούν την συνολική αξία του έργου, όπως αυτή εκτιμήθηκε από τον Ανάδοχο, μη περιλαμβανομένου του Φ.Π.Α. και παράσχονται έναντι οποιασδήποτε ζημιάς ή καταστροφής, μερικής ή ολικής, που οφείλεται ή προκαλείται από οποιοδήποτε λόγο ή αιτία, τυχαία περιστατικά, λανθασμένη μελέτη ή/και κατασκευή, ελαττωματικά υλικά ή λανθασμένη εργασία.

Επίσης οι ασφαλίσεις αυτές καλύπτουν ενδεχόμενες βλάβες ή καταστροφές στο στάδιο κατασκευής του έργου που προέρχονται από εμφάνιση συνθηκών φόρτισης/καταπόνησης πέρα από αυτές που είχε προβλέψει ο Ανάδοχος, όπως:

- Βλάβες ή καταστροφές που προέρχονται από δυσμενείς καιρικές συνθήκες έστω και εξαιρετικά σπάνιας εμφάνισης.
- Βλάβες ή καταστροφές από σεισμούς και άλλα συναφή με το έργο ατυχήματα και ζημιογόνα συμβάντα.

Γεγονότα που σύμφωνα με την Ελληνική νομοθεσία χαρακτηρίζονται ως 'Ανωτέρα Βία', στα οποία γίνεται αναφορά σε επόμενο κεφάλαιο και έχουν να κάνουν με τρομοκρατικές ενέργειες, πόλεμο, ιονισμό ή ακτινβολία, μόλυνση από ραδιενέργεια κ.α., όπως αυτά περιγράφονται, είναι αποδεκτό να μην ασφαρίζονται και υπάρχουν ιδιαίτερες ρυθμίσεις στις Συμβάσεις που ορίζουν τις διαδικασίες αντιμετώπισής τους.

Επίσης ο Ανάδοχος υποχρεούται να ασφαλίσει:

- Το προσωπικό που απασχολεί ο ίδιος ή οι υπεργολάβοι του. Η υποχρέωση αυτή ισχύει και για το ημεδαπό και αλλοδαπό προσωπικό.
- Τα διαφορά οχήματα που χρησιμοποιεί καθώς και τα μηχανήματα.
- Τέλος θα πρέπει να ασφαλιστεί και για 'αστική ευθύνη υπέρ τρίτων', δηλαδή η ασφάλειά του υποχρεούται να πληρώσει τυχόν σωματικές βλάβες ή/και ζημιές που θα προκληθούν σε τρίτους.

Ειδικότερα στις συμβάσεις που εξετάζουμε προβλέπονται τα εξής:

Στη Σύμβαση της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου, προβλέπεται ότι ο Ανάδοχος θα μεριμνήσει ώστε ο Κατασκευαστής να συνάψει και να διατηρεί τις ασφαλιστικές συμβάσεις της περιόδου Μελέτης-Κατασκευής, ακριβώς όπως αυτές έχουν περιγραφεί παραπάνω, προβλέποντας μάλιστα και ασφάλιση 'απώλειας εισοδήματος' καθώς και 'καθυστερημένης αποπεράτωσης'. Επίσης προβλέπεται πλήρης εξασφάλιση για ζημιές ή βλάβες του πλωτού εξοπλισμού.

Στη Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, προβλέπονται όλες οι ασφαλίσεις που αναφέραμε και μάλιστα και για υλικά ή εξοπλισμό που βρίσκονται υπό διαμετακόμιση σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου. Ενδιαφέρον παρουσιάζει ένα ακόμη σημείο της Σύμβασης, όσον αφορά τις ασφαλίσεις της περιόδου που εξετάζουμε. Όπως αναφέραμε στα οδικά έργα τρομοκρατία, διαταραχές και δολιοφθορά, θεωρούνται ως 'Ανωτέρα Βία' και δεν ασφαρίζονται. Στο αεροδρόμιο όμως που είναι ιδιαίτερα εκτεθημένο σε τέτοιους κινδύνους, αποτελούν *απαραιτήτως ασφαλισμένους*, από τον Ανάδοχο, *κινδύνους* όχι μόνο κατά την Λειτουργία, αλλά και κατά την περίοδο Μελέτης-Κατασκευής.

Στη Σύμβαση της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, οι ρυθμίσεις για τις ασφαλίσεις είναι πολύ αναλυτικότερες. Περιλαμβάνουν όλες τις περιπτώσεις που αναφέραμε στα παραπάνω καθώς και κάποιους ιδιαίτερους όρους που δεν συναντάμε στα δύο άλλα έργα.

Οι ασφαλίσεις που θα συνάψει ο Ανάδοχος μπορούν να *αναπροσαρμόζονται* ανά τακτά χρονικά διαστήματα σύμφωνα με την πραγματική αξία του έργου. Αυτό μπορεί να γίνει με μια χρονοδιαγραμματική προσαρμογή της ασφαλιζόμενης αξίας στο χρονοδιάγραμμα των δαπανών

πραγματοποίησης του έργου. Για την προσαρμογή αυτή, τίθενται κάποιοι περιορισμοί με την Σύμβαση, οι οποίοι έχουν ως εξής:

- Η αρχική ασφαλιζόμενη αξία δεν θα υπολείπεται του 20% της από τον Ανάδοχο προεκτιμηθείσας με την προσφορά του, συνολικής αξίας του έργου.
- Η ασφαλιζόμενη αξία, τρεις μήνες πριν από την έναρξη λειτουργίας του έργου, θα εξισωθεί προς την αναπροσαρμοσμένη συνολική αξία περιόδου μελετών κατασκευών.
- Σε κάθε ενδιάμεση αναπροσαρμογή, η ασφαλιζόμενη αξία θα υπερβαίνει το άθροισμα:

$$[(\text{Αξία του έργου που έχει πραγματοποιηθεί}) + (\text{Πρόβλεψη δαπανών προσεχούς εξαμήνου})] \times 1,05$$

Τα ανωτέρω ποσά θα πρέπει να συμπίπτουν με τις αντίστοιχες ενδείξεις των επικαιροποιημένων διαγραμμάτων χρηματικών εκροών.

Επίσης, τίθενται 'ανώτερα όρια' για τις αποζημιώσεις από τις ασφαλίσεις. Συγκεκριμένα, η μέγιστη συνολικά αποζημίωση του Αναδόχου δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το 10% της εκάστοτε ασφαλιζόμενης αξίας του έργου. Ενώ όσον αφορά την ασφάλιση 'αστικής ευθύνης έναντι τρίτων', ορίζονται συγκεκριμένες ετήσιες τιμές κατά περίπτωση. Αναλυτικότερα:

ΑΠΟΖΗΜΙΩΤΕΟ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ

ΟΡΙΟ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ (ECU)

Υλικές ζημιές	1.500.000 (5.000.000 για Ρίο-Αντίριο)
Σωματική βλάβη ή θάνατο (κατ' άτομο)	300.000 (όμοια για Ρίο-Αντίριο)
Σωματική βλάβη ή θάνατο (ομαδικό ατύχημα, συνολικά)	2.500.000 (όμοια για Ρίο-Αντίριο)
Ανωτατο συνολικό όριο (γενικό)	30.000.000 (όμοια για Ρίο-Αντίριο)

Μάλιστα τα όρια αυτά για τη Σύμβαση Σταυρού-Ελευσίνας, αναπροσαρμόζονται ετησίως, για την κάλυψη των επιρροών του πληθωρισμού, με τον τύπο:

$$Li = Lo * Ii$$

Όπου:

- Li** = Όρια αποζημίωσης έτους i, σε ECU έτους i.
Lo = Όρια αποζημίωσης έτους 0 (1994) σε ECU.
Ii = Πληθωρισμός 'δείκτης τιμών καταναλωτή' της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως αυτός ορίζεται επίσημα από τα αρμόδια όργανα, μεταξύ της 30 Ιουνίου 1993 και της 30 Ιουνίου του έτους (i-1), που θα ισχύει για ολόκληρο το έτος i.

Ανάλογα, στη Σύμβαση Ρίου-Αντιρίου, τα ανώτατα όρια θα αναπροσαρμόζονται ως εξής:

$$INS_i = INS * \frac{(\text{ECU Ιουλίου 1994})}{\text{ECU Ιουλίου 1993}} * \dots * \frac{(\text{ECU Ιουλίου } i)}{\text{ECU Ιουλίου } (i-1)}$$

Όπου:

INS_i	Το ανώτατο όριο ασφάλισης για το έτος <i>i</i>
INS	Το υπάρχον ανώτατο όριο.
(ECU Ιουλίου <i>i</i>)	Ο λόγος μεταξύ των Δ.Τ.Κ. (Δείκτες ECU)
ECU Ιουλίου (<i>i</i>-1)	

Δηλαδή, ο δεύτερος αυτός τύπος, λαμβάνει υπόψη και την μεταβολή του Δ.Τ.Κ. από το έτος έναρξης έως και το έτος υπολογισμού.

Συνοψίζοντας, οι ασφαλίσεις που θα πρέπει να συνάψει ο Ανάδοχος κατά την περίοδο Μελέτης-Κατασκευής, έχουν ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 9: 'Υποχρεωτικές ασφαλίσεις κατά την περίοδο Μελετών-Κατασκευών'

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ	Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας	Α/Δ Σπάτων	Γέφυρα Ρίου-Αντιρίου
Κατά παντός κινδύνου (όχι και για Ανωτέρα βία)	Ναι	Ναι	Ναι
Ζημιές από σφάλματα μελέτης (faulty design)	Ναι	Ναι	Ναι
Αστικής ευθύνης προς τρίτους (TPL)	Ναι	Ναι	Ναι
Απώλειας εισοδήματος	Όχι	Όχι	Ναι
Καθυστερημένης αποπεράτωσης	Όχι	Όχι	Ναι
Οχήματα- μηχανήματα- μηχανικός εξοπλισμός	Ναι	Ναι	Ναι
Προσωπικό του έργου (εργατοτεχνικό, υπεργολάβοι, κ.α)	Ναι	Ναι	Ναι
Ανωτέρα βία (λόγω ιδιαιτερότητας του έργου)	Όχι	Όχι	Ναι

4.2.2 Ασφαλίσεις κατά την περίοδο Λειτουργίας

Οι ασφαλίσεις της περιόδου Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης και υποχρεωτικής Συντήρησης του έργου, κάποιες από τις οποίες εκτείνονται και για το διάστημα μετά της λήξης της Παραχώρησης που (εάν κάτι τέτοιο προβλέπεται με την Σύμβαση) συνεχίζεται η υποχρεωτική συντήρηση, έχουν να κάνουν με τις εξής κατηγορίες ασφαλίσεων:

- Ασφάλιση 'αποπερατωμένων έργων πολιτικού μηχανικού',
- Ασφάλιση για 'βλάβη ή απώλεια' ακόμα κι αν αυτό οφείλεται σε ελαττωματική κατασκευή ή υλικά.
- Ασφάλιση 'αστικής ευθύνης έναντι τρίτων',
- Ασφάλιση 'περιουσιακών στοιχείων' του Αναδόχου (σταθμοί διοδίων, σταθμοί εμπορικής εκμετάλλευσης κ.α.),
- Ασφάλιση προσωπικού,
- Ασφάλιση απώλειας εσόδων,
- Ασφάλιση οχημάτων λειτουργίας/συντήρησης.

Ισχύουν και εδώ κατά κανόνα όσα αναφέρθηκαν για την περίοδο Μελέτης-Κατασκευής, με μικρές διαφοροποιήσεις. Πρέπει πάντως να τονίσουμε ότι η *ολοκληρωμένη και τεκμηριωμένη ασφάλιση του έργου* κατά την περίοδο Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης, ιδιαίτερα στα αρχικά στάδια αυτής, είναι *απολύτως απαραίτητη*, αν αναλογιστούμε τους ενδεχόμενους κινδύνους (κυρίως οικονομικούς) που καλείται να αντιμετωπίσει ο Ανάδοχος κατά την περίοδο αυτή και μέχρι να αρχίσει να αποδίδει το έργο.

Οι κίνδυνοι που ασφαλίζει ο Ανάδοχος, είναι αυτοί που σύμφωνα με την Σύμβαση δεν αναλαμβάνονται από τον Κ.τ.Ε. κάτω από την έννοια της 'Ανωτέρας βίας'. Είναι δηλαδή κίνδυνοι που καλείται να αναλάβει ο Ανάδοχος με αποκλειστική ευθύνη και δαπάνη. Για το λόγο αυτό οι ασφαλίσεις που θα συνάψει θα πρέπει να καλύπτουν όλους αυτούς τους κινδύνους και να προστατεύουν τόσο το ήδη ολοκληρωμένο έργο, όσο και τους χρήστες αυτού.

Ας δούμε όμως πως διαμορφώνονται όλα τα παραπάνω στα κείμενα των τριών Συμβάσεων:

Στη Σύμβαση της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου, προβλέπεται ενδεχόμενη **συνασφάλιση** του Ελληνικού Δημοσίου στα ασφαλιστήρια συμβόλαια του Αναδόχου. Αυτό σημαίνει ότι εάν προκύψει ζήτημα αποζημίωσης του Δημοσίου, οι ασφαλιστικές εταιρείες δεν θα μπορούν να προβάλουν αξιώσεις και θα πρέπει να καταβάλλουν τα ανάλογα ποσά.

Επίσης συναντάμε *θέσπιση ορίων για το ύψος των ασφαλιστρών* που θα καταβάλει ο Ανάδοχος, κατά την περίοδο Λειτουργίας (δεν συμβαίνει το ίδιο και για την περίοδο Κατασκευής). Ορίζεται λοιπόν με την Σύμβαση ότι η συνολική ετήσια δαπάνη του Αναδόχου για ασφαλιστρα, κατά την περίοδο Λειτουργίας, περιορίζεται σε 1,5 MECU (προ Φ.Π.Α.) σε τιμές 1/6/93. Το

ανώτατο όριο αυτό θα αναπροσαρμόζεται ετησίως συναρτήσει του πληθωρισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τον τύπο που εφαρμόζεται και για τα ανώτερα όρια περί ασφάλισης τρίτων της περιόδου Μελετών-Κατασκευών. Μάλιστα τα όρια αυτά ισχύουν και για την περίοδο λειτουργίας, μειωμένα κατά 50%.

Τέλος, επειδή στη Σύμβαση της γέφυρας δεν προβλέπεται συντήρηση του έργου από τον Ανάδοχο, για ένα χρονικό διάστημα μετά τη λήξη της Παραχώρησης, υπάρχει ρύθμιση που προβλέπει ότι: 'Κατά την διάρκεια των δύο τελευταίων ετών της Περιόδου Παραχώρησης, το προϊόν οποιασδήποτε απαίτησης βάσει του ασφαλιστηρίου κατά περιουσιακής βλάβης, θα καταβάλλεται στο Ελληνικό Δημόσιο, εκτός εάν το Δημόσιο συναινέσει στο να γίνει η πληρωμή αυτή στον Ανάδοχο'.

Στη Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, προβλέπεται συνασφάλιση με το Ελληνικό Δημόσιο ακριβώς όπως είδαμε παραπάνω, με κύριο ασφαλιζόμενο φυσικά την Α.Ε. αεροδρομίου. Επίσης η Α.Ε. υποχρεούται να συνάψει οποιοσδήποτε ασφαλιστικές Συμβάσεις της ζητηθούν από την Υ.Π.Α. (φυσικά μέσα στα πλαίσια των οικονομικών της δυνατοτήτων και πάντα σε συνάρτηση με τα όσα ισχύουν σε ανάλογες περιπτώσεις εκμετάλλευσης αερολιμένα με χαρακτηριστικά και μέγεθος ανάλογα με αυτά του αεροδρομίου).

Στη Σύμβαση της Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, προβλέπονται όλες οι προαναφερόμενες ασφαλίσεις, με αυτή περί 'αποπερατωμένων έργων πολιτικού μηχανικού' να διατηρείται και για τα δύο χρόνια υποχρεωτικής συντήρησης που προβλέπονται για μετά την λήξη της Παραχώρησης, από τον Ανάδοχο. Επίσης για την ασφάλιση 'αστικής ευθύνης υπέρ τρίτων', ισχύουν τα όρια που αναφέραμε στην περίοδο Μελέτης-Κατασκευής μειωμένα κατά 50%.

Στον πίνακα που ακολουθεί, αναφέρονται συγκεντρωτικά, όλες οι ασφαλίσεις που θα πρέπει να συνάψει ο Ανάδοχος κατά την περίοδο Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης, για τα τρία έργα που εξετάζουμε.

Σύμφωνα με αυτόν, μπορούμε εύκολα να διαπιστώσουμε ότι οι ασφαλίσεις της περιόδου αυτής είναι οι ίδιες και για τα τρία έργα και δεν παρουσιάζονται οι διαφοροποιήσεις που συναντήσαμε στις υποχρεωτικές ασφαλίσεις της περιόδου Μελέτης-Κατασκευής. Αυτό οφείλεται στις κατασκευαστικές ιδιαιτερότητες και δυσκολίες του κάθε έργου, οι οποίες και καθορίζουν τους κινδύνους για τους οποίους πρέπει να ασφαλίσει το έργο ο Ανάδοχος, κατά την Κατασκευή.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10: 'Υποχρεωτικές ασφαλίσεις της περιόδου Λειτουργίας'

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ	Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας	Α/Δ Σπάτων	Γέφυρα ΡΙΟΥ-Αντιρίου
		Ενδεχόμενη συνασφάλιση	Ενδεχόμενη συνασφάλιση
Αποπερατωμένων έργων Πολιτικού Μηχανικού	Ναι	Ναι	Ναι
Ζημιές από σφάλματα μελέτης-κατασκευής (faulty design)	Ναι	Ναι	Ναι
Αστικής ευθύνης προς τρίτους (TPL)	Ναι	Ναι	Ναι
Απώλειας εσόδων	Ναι	Ναι	Ναι
Περιουσιακών στοιχείων του Αναδόχου	Ναι	Ναι	Ναι
Οχήματα- μηχανήματα- μηχανικός εξοπλισμός	Ναι	Ναι	Ναι
Προσωπικό του έργου (χειριστές μηχ/των λειτουργίας, κ.α)	Ναι	Ναι	Ναι
Ανωτέρα βία (λόγω ιδιαιτερότητας του έργου)	Όχι	Όχι	Ναι

4.2.3 Μεταβολή συνθηκών κατά την περίοδο Λειτουργίας

Είναι μία ρύθμιση που συναντάμε στις Συμβάσεις του αεροδρομίου των Σπάτων και της Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας ενώ δεν γίνεται καθόλου λόγος στην Σύμβαση της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου. Είναι φυσικά μια περίπτωση που είναι πολύ πιθανή μιας και τα όσα επικρατούν σχετικά με τις ασφαλίσεις δεν υπόκεινται στην επιρροή της εκάστοτε χώρας μόνο αλλά διέπονται από τους νόμους της διεθνής ασφαλιστικής αγοράς. Αναλυτικότερα:

Στη Σύμβαση της Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, τυχόν μεταβολή αντιμετωπίζεται μόνο σαν ενδεχόμενο ασύμφορης αύξησης των ασφάλιστρων, οπότε και ουσιαστικά πρόκειται για μια ρύθμιση προστασίας του Αναδόχου από υπέρογκη επιβολή ασφάλιστρων. Ορίζεται λοιπόν ότι σε περίπτωση που κατά την περίοδο Λειτουργίας μεταβληθούν οι συνθήκες ασφάλισης των

ασφαλιζόμενων από τον Ανάδοχο κινδύνων, στη διεθνή ασφαλιστική αγορά, με τρόπο ώστε η καταβολή των ασφάλιστρων να γίνεται *ιδιαίτερα επαχθής και ασύμφορη*, συμφωνείται ότι οι επιπτώσεις από αυτή την μεταβολή θα ρυθμίζονται κατόπιν συμφωνίας με τον Κ.τ.Ε. και κατά περίπτωση των δανειστών.

Στο κείμενο της Σύμβασης του αεροδρομίου των Σπάτων, γίνεται σαφές ότι σε περίπτωση τέτοιας αλλαγής των συνθηκών και αφότου η Υ.Π.Α. ενημερώσει σχετικά τον Ανάδοχο, αυτός θα πρέπει να *καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια να συνάψει, αν όχι αμέσως, μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, τα αυξημένα αυτά ασφαλιστήρια*. Δεν προβλέπεται δηλαδή ανάλογη διευκόλυνση με αυτή της Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας.

Κεφάλαιο Πέμπτο:

‘Χρηματοοικονομικά’

5.1 Νόμισμα των συναλλαγών

Με την Σύμβαση συμφωνείται το νόμισμα με το οποίο θα γίνονται οι συναλλαγές μεταξύ των συμβαλλόμενων, το οποίο είναι το ίδιο για όλες τις πληρωμές. Αν σύμφωνα με τα όσα ορίζει η Σύμβαση Το νόμισμα αυτό είναι το ECU, τότε δίνεται και η καμπύλη επιτοκίων ομολόγων ECU, η οποία βασίζεται σε προβλέψεις του Κ.τ.Ε.

Η καμπύλη αυτή δίνει για τουλάχιστον όσα τα χρόνια της Παραχώρησης την μεταβολή των ομολόγων ώστε να είναι δυνατή η αναγωγή χρηματορροών, με απλή γραμμική παρεμβολή όπου και όταν χρειαστεί.

Συγκεκριμένα, όσον αφορά την Σύμβαση της Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, ορίζεται από τα τεύχη δημοπράτησης ότι το νόμισμα συναλλαγών, με το οποίο έχουν εκφραστεί όλα τα χρηματικά μεγέθη, είναι το ECU, κάτι που επικυρώνεται αργότερα στην Σύμβαση. Το ίδιο γίνεται και στο Αεροδρόμιο των Σπάτων, όπου κι εκεί όλες οι συναλλαγές εκφράζονται σε Ευρωπαϊκές νομισματικές μονάδες.

Κατ’εξάιρεση στη Λεωφόρο Σταυρού-Ελευσίνας, ο υπολογισμός και η καταβολή εκ μέρους του Κ.τ.Ε. για τα Παράλληλα έργα θα γίνει σε δραχμές και σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία περί Δημοσίων έργων, μιας και τα έργα αυτά θα κατασκευαστούν απλά από τον Ανάδοχο δηλαδή δεν θα παραχωρηθούν για εκμετάλλευση.

Αντίθετα, οι πληρωμές για την πραγματοποίηση της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου θα γίνονται σε δραχμές όπως ορίζεται με την Σύμβαση, παρ’όλο που κάποια χρηματικά μεγέθη αυτής εκφράζονται σε ECU (π.χ. το Μετοχικό Κεφάλαιο του Αναδόχου, εκφράζεται σε ECU, αλλά θα πληρωθεί σε δραχμές).

Μάλιστα, ‘όλες οι δραχμικές πληρωμές θα υπόκεινται στον παρακάτω τύπο αναθεωρήσεως για να καλυφθεί η επίδραση του πληθωρισμού ο οποίος μεταφράζεται σε αλλαγή των ποσών των καταβολών. (Πηγή: ‘Προσάρτημα 1 της Σύμβασης Παραχώρησης’)

$$\Pi = \Pi_0 * \left(0,35 * \frac{\Pi\Sigma\text{Ki}}{\Pi\Sigma\text{Ko}} + 0,1 * \frac{\Sigma\text{Oi}}{\Sigma\text{Oo}} + 0,2 * \frac{\Lambda\text{Ii}}{\Lambda\text{Io}} + 0,1 * \frac{\Pi\text{Xi}}{\Pi\text{Xo}} + 0,15 * \frac{\Sigma\text{Ki}}{\Sigma\text{Ko}} + 0,1 * \frac{\text{O}\Delta\text{i}}{\text{O}\Delta\text{o}} \right)$$

Όπου:

Π = Το ποσό μετά την αναθεώρηση.

Π_0 = Το αρχικό ποσό.

$\Pi\Sigma\text{Ko}$ = Είναι η τιμή του άρθρου αναθεωρήσεως του προεντεταμένου σκυροδέματος στο 3ο τρίμηνο του 1993 (ΟΔΟ 2566).

- ΣΟο = Είναι η τιμή του άρθρου αναθεωρήσεως του σιδηροπλισμού STIII στο 3ο τρίμηνο του 1993 (ΟΔΟ 2612).
- ΛΙο = Είναι η τιμή του άρθρου αναθεωρήσεως της εκσκαφής πυθμένος θαλάσσης στο 3ο τρίμηνο του 1993 (ΛΙΜ 1230).
- ΠΧο = Είναι η τιμή του άρθρου αναθεωρήσεως του χάλυβα προεντάσεως στο 3ο τρίμηνο του 1993 (ΟΔΟ 2620).
- ΣΚο = Είναι η τιμή του άρθρου αναθεωρήσεως των σιδηρών κατασκευών στο 3ο τρίμηνο του 1993 (ΥΔΡ 6751).
- ΟΔο = Είναι η τιμή του άρθρου αναθεωρήσεως των εργασιών κατασκευής στο 3ο τρίμηνο του 1993 (ΟΔΟ 3211 Β).

Όλα τα παραπάνω με δείκτη *i*, είναι οι τιμές των αντίστοιχων συντελεστών αναθεωρήσεως των Ελληνικών Δημοσίων έργων για το τρίμηνο στο οποίο εκτελούνται οι εργασίες.

Βλέπουμε δηλαδή ότι υπάρχει πρόβλεψη για αναθεώρηση των τιμών και μάλιστα σε σχέση με το πώς είναι διαμορφωμένες οι τιμές των υλικών κατασκευής. Η αναθεώρηση αυτή θα αφορά όλα τα ποσά που εκφράζονται σε δραχμές.

Συγκεντρωτικά, στις τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε έχουμε:

ΠΙΝΑΚΑΣ 11: 'Νόμισμα που χρησιμοποιείται για τις συναλλαγές των συμβαλλόμενων'

ΕΙΔΟΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΗΣ	Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας	Α/Δ Σπάτων	Γέφυρα ΡΙου-Αντιρίου
Πληρωμές για την πραγματοποίηση του κυρίως έργου	Όλες σε ECU	Όλες σε ECU	Σε δραχμές (ανεξαρτήτως αν κάποιες εκφράζονται σε ECU)
Πληρωμές για τυχόν παράλληλα έργα	Σε δραχμές	—	—

5.2 Χρηματοδότηση του έργου

Τα έργα που χρηματοδοτούνται με την μέθοδο BOT μπορεί να παρουσιάζουν διαφορές μεταξύ τους λόγω των ιδιοτεροτήτων και της φύσης του καθε έργου, παρ'όλα αυτά έχουν ένα κοινό γνώρισμα:

Η χρηματοδότηση, δηλαδή το *αν τελικά ένα έργο θα καταφέρει να προσελκύσει τους επενδυτές*, δεν εξαρτάται κύρια από την πιστωληπτική ικανότητα των δανειοληπτών ή από την αξία των τυχόν ενσώματων περιουσιακών στοιχείων του έργου, αλλά βασίζεται στην *απόδοση* αυτού καθ'εαυτού του έργου. Επειδή αναφερόμαστε σε συγκοινωνιακά έργα αυτό μεταφράζεται σε εισπράξεις διοδίων τελών άρα στην προσέλκυση χρηστών της υποδομής.

Κατά συνέπεια είναι φυσικό, οι δανειστές, να δίνουν ιδιαίτερη σημασία στην βιωσιμότητα του έργου και την ευαισθησία του στην επίδραση αρνητικών παραγόντων (π.χ ανταγωνιστικές προσβάσεις, υψηλή φορολογία των χρηστών κ.α). Επίσης στην κατανομή κινδύνων που πιθανόν να προκύψουν.

Σε τέτοιας μορφής έργα, οι εγγυήσεις που δίνονται έχουν την μορφή, είτε εμπράγματων δικαιωμάτων επί των στοιχείων του έργου, είτε εκχωρήσεως των δικαιωμάτων επί της ταμειακής ροής που θα έχει το έργο. Μάλιστα οι τράπεζες ζητούν για το σκοπό αυτό δεσμεύσεις που μπορούν να σημαίνουν ίδια συμμετοχή ή/και ρυθμίσεις που εκφράζουν πιστωτική υποστήριξη σε σχέση με την απόδοση του έργου.

Εντούτοις η χρηματοδότηση τέτοιας μορφής έργου απαιτεί τον συνυπολογισμό και άλλων παραγόντων που σχετίζονται με την τεχνική βιωσιμότητα του έργου (τεχνική αξιολόγηση) και την οικονομική βιωσιμότητα του (οικονομική αξιολόγηση). Οι οποίες δίνουν και μια πρώτη εικόνα των επιχειρηματικών κινδύνων (ρίσκο) που ενδέχεται να παρουσιαστούν.

Επικρατούν λοιπόν τα εξής χαρακτηριστικά όσον αφορά την χρηματοδότηση τέτοιων έργων:

- Εξασφάλιση απόδοσης του ιδίου κεφαλαίου (ROE) των δανειστών και του Αναδόχου, από τα στοιχεία του έργου και τις χρηματικές ροές του, κάτι που συνεπάγεται μεγάλη αβεβαιότητα.
- Τεχνική και χρηματοοικονομική αξιολόγηση του έργου, από ειδικούς συμβούλους της επιχειρηματικής δραστηριότητας των Αναδόχων και των φορέων της εκμετάλλευσης. Συνεχής παρακολούθηση της εξέλιξης των εργασιών από τους δανειστές.
- Πολύπλοκη, σε σύγκριση με τα υπόλοιπα Δημόσια έργα, τεκμηρίωση των δανείων και των εγγυήσεων, η οποία δυνατόν να απαιτεί, ιδιαίτερες ρυθμίσεις.
- Μεγάλος βαθμός εκθέσεως των δανειστών. Επένδυση που θα αποδόσει σε μεγάλο χρονικό διάστημα, κάτι που εγκυμονεί πολιτικούς κινδύνους.

Μπορούμε λοιπόν σ' αυτό το σημείο να αναλύσουμε κάποιες από τις προαναφερόμενες έννοιες προκειμένου να γίνει σαφέστερη η χρησιμότητά τους.

5.2.1 Τεχνική Αξιολόγηση

Οι δανείστριες τράπεζες, προκειμένου να διαπιστώσουν την τεχνική βιωσιμότητα του έργου, θα βασισθούν (κατά κανόνα) στη μελέτη βιωσιμότητας που θα συντάξουν ειδικοί σύμβουλοι.

Ο ρόλος των ειδικών συμβούλων είναι καθοριστικός. Εξετάζουν με σχολαστικότητα τα χρονοδιαγράμματα μελέτης και κατασκευής, δηλαδή κατά πόσο αυτά είναι εφικτά και ανταποκρίνονται σε πραγματικές συνθήκες. Ελέγχουν τα στοιχεία προβλέψεως κυκλοφορίας, δηλαδή κατά πόσο αυτά ανταποκρίνονται στην υφιστάμενη κατάσταση, κατά πόσο ενδέχεται να εξελιχθούν όπως έχει προβλεφθεί κ.α. (Για το σκοπό αυτό εξετάζουν τα τροφοδοτικά έργα Υποδομής).

5.2.2 Χρηματοοικονομική Αξιολόγηση

Η χρηματοοικονομική αξιολόγηση πρέπει να καταδείξει στον Ανάδοχο, ότι με βάση τις προβλέψεις ταμειακών ροών του έργου, θα παράχθει τόσο εισόδημα, ώστε μετά την αφαίρεση των δαπανών λειτουργίας, εξυπηρέτησης δανείων, των φόρων και των υπολοίπων δαπανών (με άνετα περιθώρια για απρόβλεπτα όπως π.χ. πληθωρισμός, μεταβολή συνθηκών αγοράς), να απομένει περίσσειμα τέτοιο ώστε να καλύπτεται ο στόχος του για απόδοση επί των ίδιων κεφαλαίων (ROE).

5.2.3 Δάνεια και Εγγυήσεις

Οι εγγυήσεις που θα συνάψει ο Ανάδοχος θα εξαρτηθούν από την χρηματοπιστωτική του ικανότητα, δηλαδή από το πόσο μπορεί να εμπνεύσει την εμπιστοσύνη για έγκαιρη, μέσα στις προθεσμίες, αποπληρωμή. Στη χώρα μας ένα μεγάλο μέρος των εγγυήσεων των δανείων του Αναδόχου, ιδιαίτερα όσον αφορά την περίοδο λειτουργίας, παρέχεται από το Δημόσιο και τα σχετικά ταμεία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Αυτό γίνεται γιατί οι υποψήφιοι Ανάδοχοι είναι επιφυλακτικοί στο να εγγυηθούν οι ίδιοι τα δάνεια που συνάπτουν, ιδιαίτερα κατά την αρχική περίοδο λειτουργίας που τα έσοδα είναι μικρά και οι οικονομικές υποχρεώσεις μεγάλες. Το ρίσκο της επένδυσης είναι πολύ σημαντικό γι' αυτό και ο Ανάδοχος είναι πολύ προσεκτικός στις κινήσεις του. Αυτό μπορούμε να το διαπιστώσουμε και συγκρίνοντας τις προβλέψεις του Αναδόχου για την αναμενόμενη κυκλοφορία με αυτές του Δημοσίου.

Η συντηρητική αυτή στάση του Αναδόχου μπορεί να διαπιστωθεί από τις παρακάτω προβλέψεις που αφορούν την Σύμβαση Σταυρού-Ελευσίνας, στις οποίες βλέπουμε μεγάλη διαφορά ανάμεσα στα δύο νούμερα για κάθε έτος, με την τάση να γίνεται μεγαλύτερη, όσο πιο μακρόχρονη είναι η πρόβλεψη:

ΠΙΝΑΚΑΣ 12: 'Προβλέψεις κυκλοφορίας Κ.τ.Ε. και Αναδόχου για τη λεωφόρο Σταυρού-Ελευσίνας'. Πηγή: Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., Ειδική Υπηρεσία Συγκοινωνιακών έργων Αττικής.

Έτος	Ημερήσιες εισοδοί ΜΕΑ		Ετήσιες εισοδοί ΜΕΑ	
	Κ.τ.Ε	Ανάδοχος	Κ.τ.Ε	Ανάδοχος
2001	175.995	169.967	64.238.175	62.037.955
2005	245.915	207.525	89.726.625	75.746.625
2010	288.814	232.116	105.417.110	84.722.340
2015	331.716	259.629	121.076.340	94.764.585

Επόμενο λοιπόν είναι να υπάρχει ανάγκη για κάλυψη αυτής της επιφυλακτικότητας του Αναδόχου, κάτι που επιτυγχάνεται σε ένα μεγάλο βαθμό με τις εγγυήσεις των δανείων από το Δημόσιο, τουλάχιστον όσο αφορά την περίοδο Λειτουργίας, (γιατί κατά την περίοδο Κατασκευής και μέχρι την έναρξη της Λειτουργίας, υπάρχουν χρήματα από τις επιχορηγήσεις και τα δάνεια χωρίς να εκρεμούν υποχρεώσεις εξόφλησης). Το συνολικό ποσό και η χρονική διάρκεια των εγγυήσεων που ζητά ο υποψήφιος Ανάδοχος αποτελούν αξιολογούμενο στοιχείο της προσφοράς του.

Κατά την περίοδο Μελέτης-Κατασκευής τα δάνεια του Αναδόχου είναι συνήθως εγγυημένα από όμιλο εμπορικών τραπεζών. Οι εγγυήσεις, που μπορεί να έχουν και την μορφή ανέκκλητης πίστωσης ή κρατήσεων επί των πληρωμών, αφορούν κυρίως τις εξής υποχρεώσεις του Αναδόχου:

- Την ίδια συμμετοχή του (συνήθως είναι εγγυημένο κάποιο ποσοστό αυτής).
- Την εξασφάλιση της δανειακής χρηματοδότησης.
- Την καλή εκτέλεση των προκαταρκτικών εργασιών.
- Την καλή εκτέλεση του Συμβατικού Αντικειμένου.

Συγκεκριμένα, όσον αφορά την Σύμβαση Σταυρού-Ελευσίνας, οι εγγυήσεις της περιόδου Μελέτης-Κατασκευής προέρχονται από όμιλο εμπορικών τραπεζών, ενώ αυτές της περιόδου Λειτουργίας, από το Ελληνικό Δημόσιο το 70% και από το EIF (European Investment Fund) το υπόλοιπο 30%.

Στην Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, το Ελληνικό Δημόσιο εγγυάται για το δάνειο που παρέχεται από την ΕΤΕπ (Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων) μέχρι του ποσού που καλύπτει το 50% του συνολικού κόστους (όπως αυτό θα υπολογιστεί με συμφωνία μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας Αεροδρομίου όταν δοθεί η σχετική εγγύηση).

Επίσης παρέχονται πιστώσεις για τις δύο πρώτες δόσεις εξόφλησης του εν λόγω δανείου. Στην Α.Ε Αερολιμένας όπως έχει προαναφερθεί, συμμετέχει το Ελληνικό Δημόσιο ως μέτοχος και μάλιστα με το 55% οπότε είναι άμεσα υπεύθυνο για την συνέπεια στις οικονομικές υποχρεώσεις της εταιρείας. Τέλος όσον αφορά την περίοδο κατασκευών τα δάνεια θα εγγυηθούν από όμιλο εμπορικών τραπεζών με εγγύηση HERMES.

Αντίθετα με τις δύο παραπάνω Συμβάσεις σε αυτή της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου, δεν αναφέρονται συγκεκριμένες εγγυήσεις από πλευράς του Δημοσίου προς τον Ανάδοχο, αλλά αναφέρεται χαρακτηριστικά:

‘Το Ελληνικό δημόσιο θα συνάψει όλες τις απαραίτητες συμφωνίες, εάν και στην έκταση που θα απαιτηθεί από τους δανειστές, για να εξασφαλίσει κατά την περίοδο λειτουργίας, την εξυπηρέτηση των χρηματοδοτικών υποχρεώσεων που αναλαμβάνονται από τον Ανάδοχο έναντι των δανειστών δυνάμει των δανειακών συμβάσεων που συνήφθησαν για τη χρηματοδότηση του έργου’.

Βλέπουμε δηλαδή ότι για την περίοδο λειτουργίας υπάρχει η πρόθεση για παροχή βοήθειας στον Ανάδοχο από το Δημόσιο. Αντίθετα κατά την περίοδο Μελέτης-Κατασκευής τα δάνεια του Αναδόχου θα εγγυηθεί όμιλος εμπορικών τραπεζών, ακριβώς όπως και στη Σύμβαση Σταυρού-Ελευσίνας.

Ακολουθεί συγκεντρωτικός πίνακας, που αφορά τις εγγυήσεις δανείων του Αναδόχου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 13: ‘Εγγυήσεις δανείων του Αναδόχου’

ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ	Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας	Α/Α Σπάτων	Γέφυρα Ρίου-Αντιρίου
Περίοδος Λειτουργίας- Εκμετάλλευσης	Εγγυήσεις από το Ελ. Δημόσιο για το 70% των δανείων και από την EIF για το υπόλοιπο 30%	Εγγυήσεις από το Ελ. Δημόσιο μέχρι ποσοστό 50% και επιπλέον παροχή πιστώσεων για την εξόφληση των δύο πρώτων δόσεων	Δέσμευση, με την Σύμβαση, ότι θα εγγυηθεί τα δάνεια το Ελ. Δημόσιο
Περίοδος Μελέτης- Κατασκευής	Από όμιλο εμπορικών τραπεζών	Εγγύηση HERMES (εμπορικές τράπεζες)	Από όμιλο εμπορικών τραπεζών

Μπορούμε εύκολα λοιπόν να διαπιστώσουμε την στάση του Δημοσίου απέναντι στις δανειακές υποχρεώσεις του Αναδόχου. Η πρόθεση του κράτους είναι να βοηθήσει τον Ανάδοχο να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις του απέναντι στους δανειστές του, τουλάχιστον κατά την περίοδο Λειτουργίας όπου υπάρχει αβεβαιότητα ως προς τις εισροές κεφαλαίου.

Αντιθέτως, κατά την περίοδο Μελετών-Κατασκευών, όπου υπάρχει εισροή κεφαλαίου τόσο από τις χρηματοδοτήσεις (Δημοσίου και ίδια κεφάλαια) και τις επιδοτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο και από τα δάνεια του Αναδόχου, δεν παρέχονται εγγυήσεις για την εκπλήρωση των δανειακών υποχρεώσεων του Αναδόχου, από το Δημόσιο.

5.2.4 Αποθεματικά του Αναδόχου

Ο Ανάδοχος θα πρέπει να δημιουργήσει κάποια αποθεματικά, από τα εισοδήματά του, για τυχόν απρόβλεπτα που ενδέχεται να προκαλέσουν καθυστερήσεις ή/και ζημιές άρα και αύξηση του κόστους. Επίσης αυτά τα χρήματα θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε περίπτωση που ο Ανάδοχος δεν δύναται να καταβάλει τις χρηματικές του υποχρεώσεις προς τους δανειστές του. Ουσιαστικά για τρεις βασικές αιτίες είναι απαραίτητα τα χρηματικά αυτά αποθεματικά:

- α) Δαπάνες έκτακτης συντήρησης (βλάβες κ.α.).
- β) Δαπάνες περιοδικής συντήρησης.
- γ) Αποθεματικά που επιβάλουν οι δανειστές για την εξασφάλιση της ομαλής αποπληρωμής των δανείων που έχουν συνάψει με τον Ανάδοχο.

Μάλιστα το αποθεματικά αυτά, για να εξυπηρετούν όσον δυνατόν περισσότερο τον σκοπό ύπαρξής τους, συνήθως είναι *αφορολόγητα*, αρκεί να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για το σκοπό για τον οποίο έχουν εξ' αρχής σχηματιστεί.

Έτσι στη Σύμβαση του **αεροδρομίου των Σπάτων** συναντάμε την εξής ρύθμιση: *‘Η εταιρεία αεροδρομίου δικαιούται να εκπίπτει από το φορολογητέο εισόδημά της μέχρι του 50% κατ'έτος, για το σχηματισμό ειδικού αφορολόγητου αποθεματικού...Κάθε ποσό που καταχωρείται σαν αφορολόγητο αποθεματικό, θα χρησιμοποιείται μόνο για τους σκοπούς Αιτούμενης Επέκτασης μέσα σε περίοδο 5 ετών από την καταχώρηση του σχετικού ποσού’.*

Στις Συμβάσεις της γέφυρας **Ρίου-Αντιρίου** και **Σταυρού-Ελευσίνας**, προβλέπεται η ύπαρξη **‘Αποθεματικού χρηματοδοτικής συμβολής’**, το οποίο αντιπροσωπεύει ποσοστό επί τοις εκατό της συνολικής χρηματοδοτικής συμβολής του Κ.τ.Ε. (μέχρι 25%) και εκπίπτει φορολογίας. Το αποθεματικό αυτό, λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό και έλεγχο της μέσης απόδοσης μετοχικού κεφαλαίου, θεωρουμένου γι' αυτό το σκοπό ότι έχει αφαιρεθεί ο φόρος εισοδήματος του Αναδόχου.

Μάλιστα και στις δύο περιπτώσεις, το αποθεματικό αυτό, διανέμεται στα πρώτα έτη της περιόδου λειτουργίας, όταν η οικονομική κατάσταση του αναδόχου το επιτρέπει. Η διανομή αυτή υπόκειται σε φορολογία και μάλιστα αν υπάρχει διαφορά του συντελεστή φορολόγησης με αυτόν που ελήφθη υπόψη για τον υπολογισμό και έλεγχο της μέσης ROE, λαμβάνεται υπόψη, μεταβάλλοντας ανάλογα και την απόδοση αυτή.

Συγκεντρωτικά, τα αποθεματικά που συναντάμε στις Συμβάσεις που εξετάζουμε έχουν να κάνουν ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 14: 'Φορολογικές απαλλαγές του Αναδόχου μέσω δημιουργίας κατάλληλων αποθεματικών'

ΕΙΔΟΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΟΥ	Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας	Α/Δ Σπάτων	Γέφυρα Ρίου-Αντιρίου
Αφορολόγητο ποσοστό της χρηματοδοτικής συμβολής του Κ.τ.Ε. (μέχρι 25% αυτής)	Ναι	Όχι	Ναι
Αφορολόγητο αποθεματικό, από το εισόδημα της Α.Ε. (μέχρι και 50%)	Όχι	Ναι (μόνο για τυχόν επεκτάσεις)	Όχι

5.2.5 Φορολογικά θέματα

Η χρηματοδοτική Συμβολή του Κ.τ.Ε. θεωρείται ως *Επιδότηση Κεφαλαίου (GRANT)* οπότε και δεν επιβαρύνεται με Φ.Π.Α, δεν υπόκειται σε φόρο εισοδήματος νομικών προσώπων, παρακράτηση φόρου εισοδήματος ή άλλο φόρο. Κατ'εξάιρεση, που προκύπτει από την μικτή σύσταση της Α.Ε. Αερολιμένας, στην Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, από τους παραπάνω φόρους εκπίπτει ολόκληρο το μετοχικό κεφάλαιο της Α.Ε., μέχρι και τα πρώτα 15 χρόνια λειτουργίας της.

Επίσης ο Ανάδοχος και στις τρεις Συμβάσεις, απαλλάσσεται από τον φόρο εισοδήματος επί των δεδουλευμένων τόκων που αποκτά μέχρι το χρόνο έναρξης της εκμετάλλευσης του έργου. Ο φόρος αυτός αντιπροσωπεύει ποσοστό 35% επί των κερδών, ποσό δηλαδή αρκετά υψηλό. Ουσιαστικά δηλαδή με αυτή την ρύθμιση το Ελληνικό Δημόσιο επιδοτεί με ένα επιπλέον 35% επί των κερδών, τον Ανάδοχο. Επίσης, ανεξάρτητα από την ολοκλήρωση ή όχι του έργου, το πιστωτικό υπόλοιπο του Φ.Π.Α. επιστρέφεται στον Ανάδοχο σε κάθε φορολογική περίοδο.

Τέλος οποιαδήποτε προμήθεια αγαθών και προμήθεια ή παροχή εξοπλισμού που εισάγεται ή μεταφέρεται από χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δύναται να εκτελεστεί από εταιρείες ή κοινοπραξίες που έχουν την έδρα τους εκτός Ελλάδος οι οποίες έχουν το δικαίωμα να τιμολογήσουν απ'ευθείας τον Ανάδοχο, μιας και το εισόδημά τους δεν θα υπόκειται σε φόρο εισοδήματος, ώστε να αποφευχθεί διπλή φορολογική επιβάρυνση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 15: 'Φορολογικές απαλλαγές του Αναδόχου'

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ	Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας	Α/Δ Σπάτων	Γέφυρα Ρίου-Αντιρίου
Χρηματοδοτική συμβολή Κ.τ.Ε	Χαρακτηρίζεται ως επιδότηση κεφαλαίου και δεν υπόκειται σε κανέναν φόρο	Ολόκληρο το μετοχικό κεφάλαιο, δεν υπόκειται σε φορολόγηση, για τα 15 πρώτα χρόνια Λειτουργίας	Χαρακτηρίζεται ως επιδότηση κεφαλαίου και δεν υπόκειται σε κανέναν φόρο
Εισοδήματα του Αναδόχου	Απαλλάσσεται από φόρο εισοδήματος και του επιστρέφεται το Φ.Π.Α.	Απαλλάσσεται από φόρο εισοδήματος και του επιστρέφεται το Φ.Π.Α.	Απαλλάσσεται από φόρο εισοδήματος και του επιστρέφεται το Φ.Π.Α.
Προμήθεια αγαθών/παροχή εξοπλισμού	Απ'ευθείας τιμολόγηση, χωρίς φόρο εισοδήματος	Απ'ευθείας τιμολόγηση, χωρίς φόρο εισοδήματος	Απ'ευθείας τιμολόγηση, χωρίς φόρο εισοδήματος

Ουσιαστικά, τόσο τα αποθεματικά (τα οποία είναι αφορολόγητα), όσο και η απαλλαγή από τους φόρους, είναι κίνητρα πολιτικά ώστε να γίνει ελκυστικότερη η επένδυση. Δηλαδή το Ελληνικό Δημόσιο προβαίνει σε παροχές οικονομικής φύσεως (φορολογικές ρυθμίσεις), ώστε να επιταχυνθεί η ανάκτηση των ιδίων κεφαλαίων από τους επενδυτές.

5.3 Έλεγχος των οικονομικών υποχρεώσεων του Αναδόχου

Ο Ανάδοχος σε όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης υποχρεούται να ενημερώνει τον Κ.τ.Ε. πάνω στην πορεία και εξέλιξη των οικονομικών μεγεθών του έργου, με τρόπο ώστε να διαπιστώνεται με ευχέρεια η οικονομική κατάστασή του και η τήρηση των υποχρεώσεών του, όσον αφορά τις χρηματοροές του έργου.

5.3.1 Χρηματοοικονομικές αναφορές

Στις τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε γίνεται αναφορά σε αυτή την υποχρέωση ενημέρωσης του Κ.τ.Ε. για τις χρηματοροές του έργου σε τακτά χρονικά διαστήματα, παρ'όλα αυτά δεν υπάρχει αναλυτική περιγραφή της διαδικασίας, εκτός από την Σύμβαση της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, όπου και γίνεται μια εκτεταμένη αναφορά.

Έτσι, οι χρηματοοικονομικές αναφορές που υποχρεούται ο Ανάδοχος να καταθέτει, με έξοδα που θα βαρύνουν τον ίδιο, στον Κ.τ.Ε. είναι:

Αναφορά επί των χρηματοδοτικών εισροών του έργου

Στην οποία θα διακρίνονται οι εισροές κατά πηγή, θα γίνεται συσχετισμός με τα χρονοδιαγράμματα εκτέλεσης εργασιών, καθώς και τις προσαρμογές του χρονοδιαγράμματος εκροών. Επίσης θα συνοδεύεται από επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα εισροών. Τέλος, η παραπάνω αναφορά, θα είναι εξαμηνιαία για την περίοδο Μελετών-Κατασκευών και ετήσια για την περίοδο Λειτουργίας.

Αναφορά επί των χρηματικών εκροών του έργου

Στην αναφορά αυτή θα διακρίνονται οι εκροές κατά βασικές κατηγορίες δαπανών. Ειδικότερα για την περίοδο Μελετών-Κατασκευών θα γίνονται συσχετισμοί με τις προεκτιμηθείσες δαπάνες, τα χρονοδιαγράμματα εκτέλεσης εργασιών και το επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα εισροών. Μετά την έναρξη λειτουργίας του έργου, θα γίνονται συσχετισμοί και με τις χρηματοδοτικές υποχρεώσεις του Αναδόχου απέναντι στους δανειστές του. Τέλος η αναφορά αυτή θα είναι εξαμηνιαία για την περίοδο Μελετών-Κατασκευών και ετήσια για την περίοδο Λειτουργίας.

Αναφορά επί των διατιθέμενων ταμειακών ροών

Θα αρχίσει να υποβάλλεται από τον Ιανουάριο του δεύτερου έτους Λειτουργίας του έργου. Η πρώτη αναφορά θα αφορά το διάστημα από την 1η μέρα Λειτουργίας μέχρι την 31/12 του πρώτου έτους Λειτουργίας. Επίσης, ο Ανάδοχος θα υποβάλει ετήσια αναφορά, κατά την περίοδο Λειτουργίας, επί των μεταβολών του λογαριασμού αποθεματικών και προβλέψεων.

Κατάσταση της ROE και υπολογισμός της NPV

Ο υπολογισμός της NPV (καθαρά παρούσα αξία) θα γίνεται με συσχετισμό της ROE (απόδοση επί του μετοχικού κεφαλαίου). Η αναφορά αυτή θα δείχνει, μεταξύ άλλων τα ποσά που παρακρατούνται ως βασική απόδοση των επενδυθέντων ιδίων κεφαλαίων. Για την έναρξη της υποβολής της, ισχύουν όσα και για την αναφορά επί των διατιθέμενων ταμειακών ροών.

Αναφορά επί της κατανομής των εσόδων του έργου

Η κατανομή των εσόδων θα γίνεται κατ'αρχήν σε έσοδα από διόδια τέλη και έσοδα από άλλες λειτουργίες. Τα έσοδα από διόδια τέλη θα συσχετίζονται με τα στοιχεία καταμέτρησης της κυκλοφορίας και θα κατανέμονται κατά κλάση διοδίων. Για την έναρξη της υποβολής ισχύουν όσα και για την αναφορά επί των διατιθέμενων ταμειακών ροών.

Τέλος, ο Ανάδοχος θα υποβάλει λεπτομερείς αναφορές για κύρια θέματα που άμεσα ή έμμεσα σχετίζονται με τα χρηματοοικονομικά μεγέθη του έργου, όπως: για τις κλάσεις διοδίων, το σύστημα είσπραξης αυτών και το σύστημα εσωτερικού λογιστικού ελέγχου.

5.4 Απόδοση επί του μετοχικού κεφαλαίου ROE

Ο δείκτης που χρησιμοποιείται για να υπάρχει μια κοινή βάση προκειμένου να ελεγχθούν τα έσοδα του Αναδόχου, είναι η πραγματοποιούμενη ROE (Return On Equity). Μάλιστα η μέση αιτούμενη ROE, αποτελεί και αξιολογούμενο στοιχείο της προσφοράς του. Αυτή η απόδοση επί των μετοχικών κεφαλαίων, σύμφωνα με τις βασικές αρχές της χρηματοοικονομικής διαχείρισης, ορίζεται ως εξής:

Ως ‘απόδοση επί των ιδίων κεφαλαίων’ (Return On Equity), σύμφωνα με την ξένη βιβλιογραφία, ορίζεται ο λόγος:

$$\text{Απόδοση ιδίων κεφαλαίων} = \frac{\text{Καθαρά κέρδη}}{\text{Ίδια κεφάλαια}}$$

Ο δείκτης αυτός, εκφράζει την αποδοτικότητα των επενδύσεων των μετόχων. Ένας μέσος δείκτης αποδοτικότητας, θα μπορούσε να είναι 15%. (Πηγή:(44)).

Ενώ, σύμφωνα με αντίστοιχη Ελληνική βιβλιογραφία (Πηγή: (43)), ο συντελεστής απόδοσης του μετοχικού κεφαλαίου, εκφράζει την απόδοση της επένδυσης των μετόχων και μπορεί να υπολογιστεί χρησιμοποιώντας είτε λογιστικές, είτε πραγματικές αξίες. Ο υπολογισμός του με λογιστικές αξίες, γίνεται με τον τύπο:

$$\text{Α.Ι.Κ.} = \frac{(\text{Καθαρά κέρδη}) - (\text{μερίσματα προνομιούχων μετοχών})}{(\text{Ίδια κεφάλαια}) - (\text{ονομαστική αξία προνομιούχων μετοχών})}$$

Ακολουθούν οι ορισμοί που δίνονται στις Συμβάσεις που εξετάζουμε. Συγκεκριμένα, στη Σύμβαση της γέφυρας **Ρίου-Αντιρίου**, ο ορισμός του ROE, έχει ως εξής:

‘Η Απόδοση Μετοχικού Κεφαλαίου, σε οποιαδήποτε ημερομηνία κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, σημαίνει το συντελεστή προεξόφλησης, εκφραζόμενο ως ποσοστό επί τοις εκατό, ο οποίος εφαρμόζόμενος για την προεξόφληση των Πραγματικών Περιοδικών Ταμειακών Ροών (Cashflows), όπως αυτές ορίζονται κατά την ημερομηνία αυτή, δίνει καθαρά παρούσα αξία (NPV) ίση με το μηδέν’ (Πηγή: προσάρτημα 8, Σύμβαση Παραχώρησης: (29)).

Όπου, ‘Περιοδική Ταμειακή Ροή’, σημαίνει το άθροισμα:

1. **Ως αρνητική αξία:** όλων των ποσών μετοχικού κεφαλαίου και δευτερεύοντος δανείου, εάν αυτό υπάρχει, για τα οποία έχουν εγγραφεί οι αρχικοί μέτοχοι του Αναδόχου ή έχουν δοθεί ως δάνειο στον Ανάδοχο και έχουν καταβληθεί σε αυτόν.

2. **Ως θετική αξία:** όλων των μερισμάτων επί του μετοχικού κεφαλαίου, όλων των πληρωμών έναντι ενδεχόμενου δευτερεύοντος δανείου και όλων των τόκων, μετά την αφαίρεση φόρων, επί των δανείων, που καταβάλλονται σε κάθε περίπτωση στους εν λόγω αρχικούς μετόχους από τον Ανάδοχο.

Τέλος, 'Πραγματική Περιοδική Ταμειακή Ροή', σημαίνει το άθροισμα όλων των ποσών της Περιοδικής Ταμειακής Ροής, διαιρεμένο με το Δ.Τ.Κ (Δείκτης Τιμών Καταναλωτή), της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αφού χρησιμοποιείται το ECU ως νόμισμα για τις πληρωμές).

Ουσιαστικά η πραγματοποιούμενη απόδοση επί του μετοχικού κεφαλαίου εξαρτάται από το ύψος των διοδίων που θα ορίσει ο Ανάδοχος. Το πόσο όμως θα είναι το χρηματικό αντίτιμο που θα καταβάλλουν οι χρήστες της υποδομής, έχει να κάνει με την πραγματοποιούμενη κυκλοφοριακή ροή (την ζήτηση), δηλαδή ουσιαστικά με τα αναμενόμενα έσοδα του Αναδόχου.

Στα τεύχη δημοπράτησης για την Παραχώρηση της ελεύθερης Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, συναντήσαμε μια προτεινόμενη μορφή της σχέσης που πρέπει να υπάρχει ανάμεσα στην Αιτούμενη Απόδοση Μετοχικού Κεφαλαίου (ROEr) και το ύψος των διοδίων. Χαρακτηριστικά αναφέρεται:

‘Οι προσφορές πρέπει να δίνουν αναλυτική πρόβλεψη των διοδίων σε όλη την διάρκεια της περιόδου εκμετάλλευσης. Οι πρόβλεψη αυτή πρέπει να είναι συμβατή με τη βασική ρύθμιση του καθορισμού των διοδίων με βάση την επίτευξη της Αιτούμενης Απόδοσης Μετοχικού Κεφαλαίου (ROEr) και είναι απόλυτα συμβατή με τους γενικά αποδεκτούς λογιστικούς κανόνες’.

‘Ενδεικτικά μόνον και κατά προσεγγιστικό τρόπο, δίνεται η δυνατότητα εκτίμησης του ύψους των διοδίων στους διαγωνιζόμενους με την ακόλουθη απλοποιημένη λογιστική και μαθηματική εξίσωση:

$$ROEr = [(T * t) + R - OE - DEP - IE) * (1 - \Phi)] / EQ$$

όπου:

- T :** προβλεπόμενη ετήσια κυκλοφοριακή ροή, ανηγμένη σε μονάδες επιβατικών οχημάτων από πλευράς συσχετισμού ύψους διοδίων διαφόρων κατηγοριών οχημάτων.
- t :** προβλεπόμενα διόδια ανά όχημα σε ECU.
- R :** λοιπά έσοδα από άλλες πηγές.
- OE :** προβλεπόμενα λειτουργικά έξοδα.
- DEP :** προβλεπόμενες ετήσιες αποσβέσεις.
- IE :** προβλεπόμενοι τόκοι εκ δανείων.
- Φ:** συντελεστής φορολογίας εισοδήματος.
- EQ :** μετοχικά κεφάλαια Α.Ε.

Εκτός από τα έσοδα από διόδια, οι διαγωνιζόμενοι πρέπει να εκτιμήσουν και να περιλάβουν στην προσφορά τους και τα έσοδα από άλλες πηγές (όπως λ.χ. από την εκμετάλλευση των σταθμών εξυπηρέτησης αυτοκινήτων ή/και των έργων περαιτέρω εκμετάλλευσης που θα εκτελέσουν στους διατιθέμενους χώρους). Τα έσοδα αυτά συμβολίζονται με **R** στον παραπάνω τύπο'.

Ο Ανάδοχος με την προσφορά του δηλώνει την **‘αιτούμενη ετήσια απόδοση επί του μετοχικού κεφαλαίου’** της οποίας η μέση τιμή για όλα τα έτη Παραχώρησης αποτελεί αξιολογούμενο στοιχείο. Έτσι για κάθε χρονική στιγμή, η πραγματική καθαρά παρούσα αξία (NPV) του μετοχικού κεφαλαίου του Αναδόχου ισούται με την παρούσα αξία των διανεμηθέντων μερισματικών εκροών προς τους μετόχους από την Α.Ε, μείον τις εισροές επένδυσης του μετοχικού κεφαλαίου, με συντελεστή προεξόφλησης και για τις δύο περιπτώσεις την μέση αιτούμενη ROE_r.

Οι προσφορές πρέπει επιπλέον να ορίζουν την Αιτούμενη ετήσια Απόδοση επί του Μετοχικού Κεφαλαίου σε πίνακα που θα περιλάβουν στο φάκελο της προσφοράς τους. Τα ετήσια αυτά ROE θα πρέπει να είναι συμβατά με το μέσο ROE (που προκύπτει με εφαρμογή του NPV=0), της προσφοράς, υπό την έννοια ότι εφαρμοζόμενα στον τύπο της NPV, να τον μηδενίζουν. Ο προαναφερόμενος πίνακας των μέσων αιτούμενων ROE_r, για τη Λεωφόρο Σταυρού-Ελευσίνας δίνεται παρακάτω:

ΠΙΝΑΚΑΣ 16: ‘Αιτούμενη απόδοση επί του μετοχικού κεφαλαίου’ (ετήσια).

Πηγή: Σύμβαση ‘Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού’ (28).

α/α	Έτος λειτουργίας Παραχώρησης	ROE _r (%)
1	1999	14,00
2	2000	14,00
3	2001	14,00
4	2002	14,00
5	2003	14,00
6	2004	14,00
7	2005	14,00
8	2006	13,17
9	2007	12,80
10	2008	12,80
11	2009	12,80
12	2010	12,80
13	2011	12,30
14	2012	11,80
15	2013	11,30
16	2014	11,30
17	2015	11,30
18	2016	11,30
19	2017	10,41
20	2018	10,20

Το οποίο δίνει μέση αιτούμενη απόδοση επί του μετοχικού κεφαλαίου (ROE_j), ίση με 11,83%. Ο Ανάδοχος έχει το δικαίωμα να αναπροσαρμόζει τις τιμές των διοδίων (πάντα λαμβάνοντας υπόψη τα άνω συμβατικά όρια), έτσι ώστε η πραγματική απόδοση των μετοχικών κεφαλαίων της Α.Ε. (ROE_{ac}), υπολογιζόμενη για μια οποιαδήποτε οικονομική χρήση της Α.Ε., ή και υπερετήσια περίοδο, με την εφαρμογή των λογιστικών κανόνων που ισχύουν, να ικανοποιεί τις παρακάτω σχέσεις:

$$\begin{aligned} \text{ROE}_j + 4\% &> \text{ROE}_{acj} && , \text{ για } j \text{ από } 1 \text{ έως } 3 \\ \text{ROE}_j + 3\% &> \text{ROE}_{acj} && , \text{ για } j \text{ από } 4 \text{ έως } 6 \\ \text{ROE}_j + 2\% &> \text{ROE}_{acj} && , \text{ για } j \text{ από } 7 \text{ έως } 10 \\ \text{ROE}_j + 1,5\% &> \text{ROE}_{acj} && , \text{ για } j \text{ από } 11 \text{ έως τέλος της Παραχώρησης.} \end{aligned}$$

Όπου: j = έτη λειτουργίας από 1 έως τέλος της Παραχώρησης.

Σε περίπτωση που οι ανωτέρω σχέσεις είναι αδύνατο να ικανοποιηθούν κατά την περίοδο j , υπό την έννοια ότι η διαφορά ($\text{ROE}_j - \text{ROE}_{acj}$) είναι θετική, τότε για την περίοδο ($j + 1$), θα ισχύει ο περιορισμός τροποποιημένος ως ακολούθως:

$$\text{ROE}_{j+1} + (\text{περιθώριο})_{j+1} + (\text{ROE}_j - \text{ROE}_{acj}) > \text{ROE}_{acj+1}$$

Ο Ανάδοχος είναι υποχρεωμένος να τηρεί αυτούς τους περιορισμούς, για όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης και να εξασφαλίζει ότι ισχύουν κάθε φορά που αναπροσαρμόζει τα διόδια.

Με βάση την ικανοποίηση της οριζόμενης αυτής μέσης αιτούμενης ROE, δηλαδή ουσιαστικά της επιστροφής των επενδεδυμένων ιδίων κεφαλαίων στον Ανάδοχο, προσαυξημένων με την αιτούμενη μέση ROE, καθορίζεται η πραγματική διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, η οποία μπορεί να είναι μικρότερη ή ίση της Συμβατικής.

Δηλαδή εάν ο Ανάδοχος πάρει πίσω τα χρήματά του, συν το ζητούμενο κέρδος, λήγει η Παραχώρηση, ακόμα και αν δεν έχει συμπληρωθεί η μέγιστη διάρκεια αυτής που συμφωνείται με την σύμβαση και ορίζεται με την προσφορά του Αναδόχου. Αυτή η συμφωνία ανάμεσα στα μέρη συναντάται στις δύο συμβάσεις, αυτή της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου και αυτή της Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας.

Αντιθέτως σε αυτή του αεροδρομίου των Σπάτων βρίσκουμε έναν ιδιαίτερο διακανονισμό που αφορά την Περίοδο Παραχώρησης. Συγκεκριμένα: 'Εντός 10 τουλάχιστον ετών προ της λήξεως της Συμβατικής Περιόδου των 30 ετών, το Ελληνικό Δημόσιο και η εταιρεία Αεροδρομίου θα αρχίσουν διαπραγματεύσεις, χωρίς τούτο να δεσμεύει εκάτερον εξ αυτών, προκειμένου να αποφασίσουν εάν δύναται να συμφωνήσουν σε όρους επί τη βάση των οποίων η παρούσα Σύμβαση θα δύναται να παραταθεί για περαιτέρω χρονική διάρκεια'.

Δηλαδή όχι μόνο δεν προβλέπεται να μειωθεί η Περίοδος Παραχώρησης, αλλά ενδέχεται και να παραταθεί αν τα δεδομένα (η ζήτηση κυρίως) καταδείξουν ότι κάτι τέτοιο θα ήταν σκόπιμο. Η ιδιαιτερότητα του ότι το Ελληνικό Δημόσιο είναι ο κύριος μέτοχος στην Α.Ε. λοιπόν κάνει και εδώ την διαφορά στην αντιμετώπιση.

Κάτι ανάλογο συναντάμε και στις Συμβάσεις Παραχώρησης σε Γαλλία και Ιταλία όπου έχουμε εταιρίες μικτής οικονομίας με πλειοψηφία του Δημοσίου τομέα, οπότε και η αντιμετώπιση τυχόν επεκτάσεων (από τον ίδιο Ανάδοχο) αποτελεί όρο του κειμένου της Σύμβασης και αντιμετωπίζεται ως τροποποίηση στο συμβόλαιο της αρχικής Παραχώρησης.

Κεφάλαιο Έκτο:

‘Μελέτη και κατασκευή’

Η Περίοδος Παραχώρησης του έργου ξεκινάει από τη στιγμή που θα εκπληρωθούν πλήρως και θα κατατεθούν από τον Ανάδοχο οι εξής Συμβατικές του υποχρεώσεις (η έναρξη της Σύμβασης Παραχώρησης συμπίπτει με την υπογραφή αυτής από τη Βουλή, οπότε και οι παρακάτω αναφερόμενες υποχρεώσεις του Αναδόχου, αποτελούν Συμβατικές του υποχρεώσεις, προκειμένου να ξεκινήσει η Περίοδος Παραχώρησης):

1. Οι απαιτούμενες εγγυήσεις οι οποίες αφορούν τα ίδια κεφάλαια του Αναδόχου και την καλή εκτέλεση του έργου.
2. Οι απαιτούμενες δανειακές Συμβάσεις, πλήρως καταρτισμένες.
3. Οι προβλεπόμενες ασφαλιστικές Συμβάσεις.

Ταυτόχρονα με την έναρξη της Παραχώρησης, ξεκινάει και η περίοδος Μελετών-Κατασκευών η οποία θα λήξει με την ολοκλήρωση των Εργασιών Κατασκευής που έχουν συμφωνηθεί με την Σύμβαση. Η διάρκεια της περιόδου αυτής είναι προκαθορισμένη και δύναται να αλλάξει μόνο για πολύ ιδιαίτερες αιτίες στις οποίες θα αναφερθούμε εκτενέστερα στα επόμενα.

Προκαταρκτικές Εργασίες

Πρό της έναρξης της περιόδου Μελετών-Κατασκευών και αμέσως μετά την υπογραφή της Σύμβασης ανάμεσα στα δύο μέρη, μεσολαβεί ένα διάστημα μέσα στο οποίο ο Ανάδοχος μπορεί να προχωρήσει σε προκαταρκτικές εργασίες. Η σειρά προτεραιότητας των εργασιών αυτών δύναται να υποδειχθεί στον Ανάδοχο από τον Κ.τ.Ε. και έχει δεσμευτικό χαρακτήρα.

Σε περίπτωση που η Σύμβαση κυρωθεί από την Βουλή, ο Ανάδοχος δεν δικαιούται άλλης αποζημίωσης από τον Κ.τ.Ε. αφού οι εργασίες αυτές περιλαμβάνονται στο Συμβατικό Αντικείμενο. Σε περίπτωση όμως που η Σύμβαση δεν κυρωθεί από την Βουλή, τότε οι παραπάνω εργασίες επιμετρούνται και ελέγχονται από τον Κ.τ.Ε. με σκοπό να πληρωθούν στον Ανάδοχο σε τιμές μονάδας.

Η παραπάνω ρύθμιση, σε συνάρτηση με τα όσα έχουμε αναλύσει για το θέμα αυτό στο δεύτερο κεφάλαιο, εξασφαλίζει τον Ανάδοχο απέναντι στο ενδεχόμενο *πολιτικό ρίσκο* του να μην ψηφιστεί από το Ελληνικό κοινοβούλιο ο σχετικός νόμος. Έτσι μπορεί να προχωρήσει στις προκαταρκτικές εργασίες με σκοπό να κερδίσει χρόνο (αφού όσο πιο γρήγορα τελειώσει η κατασκευή, τόσο πιο γρήγορα θα αρχίσει η εκμετάλλευση), ιδιαίτερα από διαδικασίες όπως πρόσθετες μελέτες, εγκατάσταση εργοταξίων ή μεταφορά δικτύων, οι οποίες γίνονται σε αρχικό στάδιο και είναι απαραίτητες για την μετέπειτα πορεία των εργασιών.

Σχέση Αναδόχου και Κ/Ξ Κατασκευής

Με την αρχή της περιόδου Μελετών-Κατασκευών, δηλαδή με την έναρξη της Περιόδου Παραχώρησης, γίνονται όλες εκείνες οι εργασίες που έχουν συμφωνηθεί με τη Σύμβαση και τα προσαρτήματά της για την έγκαιρη, έντεχνη και σύμφωνα με τις προδιαγραφές αποπεράτωση του έργου. Η συμβαλλόμενη Α.Ε. έχει, έναντι του Κ.τ.Ε., όλες τις υποχρεώσεις και δικαιώματα, που απορρέουν από την Σύμβαση και τα προσαρτήματά της.

Στα δύο οδικά έργα, Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας και Γέφυρα Ρίου-Αντιρίου, η Α.Ε. Παραχώρησης συνάπτει *Σύμβαση με Κοινοπραξία Μελέτης Κατασκευής*, για την οποία υπάρχει αναφορά στο κείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης, ώστε να φέρει εις πέρας το κομμάτι εκείνο του συμβατικού Αντικειμένου που χρειάζεται τις ιδιαίτερες τεχνικές και κατασκευαστικές γνώσεις και εμπειρία.

Το μεγαλύτερο μέρος των μετόχων της Α.Ε είναι και μέλη της κοινοπραξίας. Επίσης μέσω της σύμβασης που συνάπτεται μεταξύ Α.Ε. Παραχώρησης και Κ/Ξ Κατασκευής, προκύπτουν οι παρακάτω σχέσεις:

- Όλα τα δικαιώματα της Α.Ε. έναντι της Κ/Ξ Κατασκευής, είναι και δικαιώματα του Κ.τ.Ε.
- Ο Κ.τ.Ε. δικαιούται να ασκεί όλα τα εκ της Συμβάσεως Παραχώρησης δικαιώματά του, εκτός από αυτά που αναφέρονται στη Χρηματοδότηση και Λειτουργία-Εκμετάλλευση του έργου απευθείας και κατά της Κ/Ξ.
- Η Κ/Ξ εγγυάται προς την Α.Ε. ένα εργολαβικό αντάλλαγμα το οποίο καλύπτει σε μεγάλο βαθμό το συνολικό ποσό της Προσφοράς του Αναδόχου.
- Τέλος, σε περίπτωση καταγγελίας της Σύμβασης Παραχώρησης, ο Κ.τ.Ε. δικαιούται κατά την κρίση του να υποκαταστήσει την Α.Ε. στα δικαιώματα και υποχρεώσεις της έναντι της Κ/Ξ Κατασκευής.

Αναλυτικότερα, στις Συμβάσεις Σταυρού-Ελευσίνας και Ρίου-Αντιρίου, συναντάμε την εξής ρύθμιση σε αυτό το σημείο:

Οι Έρευνες και Μελέτες που ενδεχομένως χρειάζεται να γίνουν, πραγματοποιούνται για τον Ανάδοχο, από την **Κοινοπραξία Κατασκευής** με την οποία συνάπτεται **σύμβαση Μελέτης-Κατασκευής** η οποία αποτελεί προσάρτημα του κειμένου της Σύμβασης. Η Κ/Ξ Κατασκευής με τη σειρά της δύναται να έχει συνάψει Σύμβαση με εταιρεία μελετητών για τον Σχεδιασμό και την Μελέτη του έργου, ή μπορεί να ευθύνεται η ίδια για οποιεσδήποτε Μελέτες. Συγκεκριμένα έχουμε την εξής εικόνα:

Στην Σύμβαση Ρίου-Αντιρίου, αναφέρεται: 'Ο Ανάδοχος θα φροντίσει για την εκπόνηση της Οριστικής Μελέτης από ένα διεθνούς φήμης 'Γραφείο

Μελετών'...ειδικευμένο στην μελέτη παρόμοιων έργων. Εάν ο Κατασκευαστής χρησιμοποιήσει άλλα γραφεία μελετών, τότε ο Ανάδοχος εγγυάται ότι αυτά τα γραφεία είναι διεθνώς γνωστά και πεπειραμένα στη μελέτη παρόμοιων έργων'.

Για να ξεπεραστούν αυτά τα διαδικαστικά (διαφορετικά γραφεία μελετών, εγγυήσεις του Αναδόχου, σύγκλιση των μελετών), στην Σύμβαση της Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, η Σύμβαση μεταξύ της Κοινοπραξίας Κατασκευής και του Αναδόχου, είναι της μορφής **DBFO (Design, Build, Finance, Operate)**, δηλαδή η Κ/Ξ Κατασκευής ευθύνεται για την Μελέτη-Σχεδιασμό, την Κατασκευή και την δοκιμαστική λειτουργία του έργου, οπότε παραδίδει το έργο στον Ανάδοχο πλήρως εξοπλισμένο για λειτουργία.

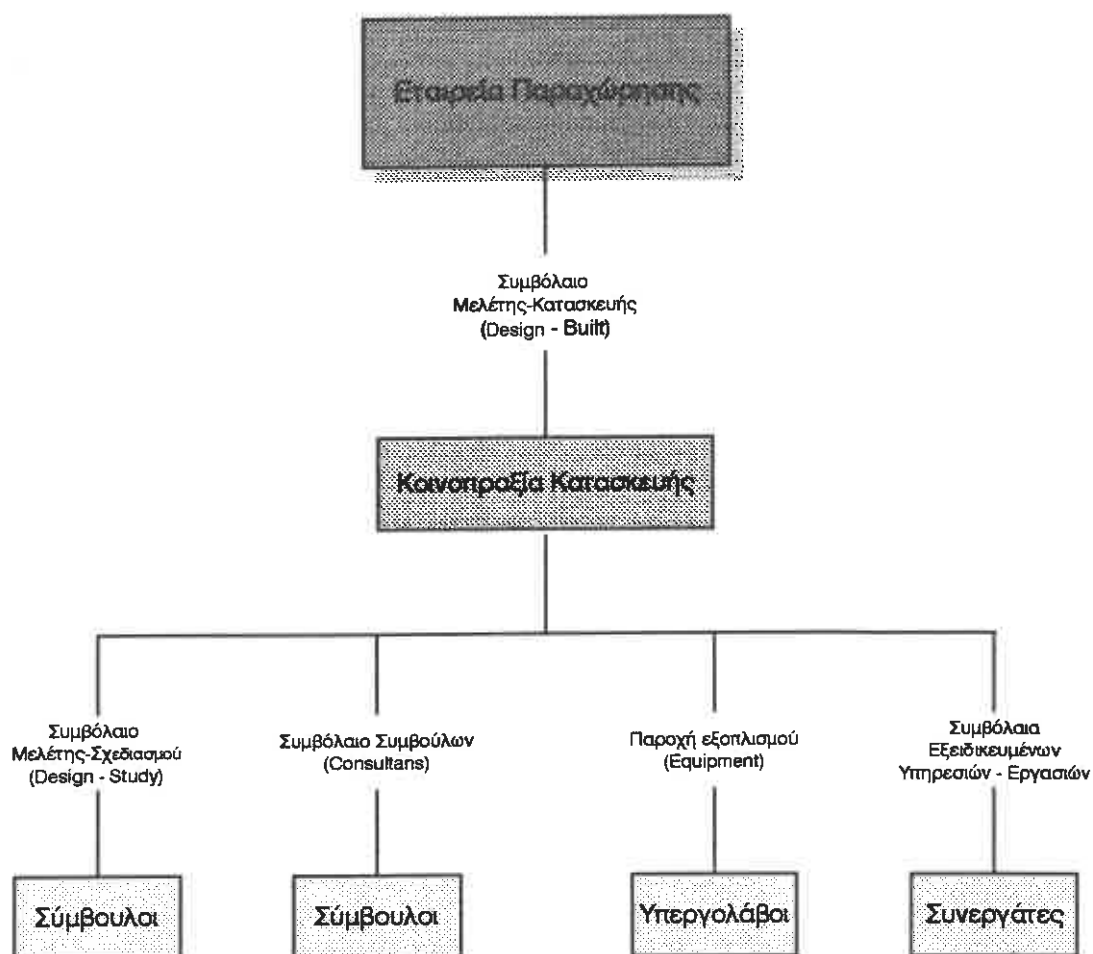
Αυτό επιτυγχάνεται με την εξής, αναφερόμενη στη Σύμβαση, ρύθμιση: 'Η εγκεκριμένη υπεργολάβος εταιρεία με την επωνυμία Transroute International S.A., έχει αναλάβει δυνάμει σχετικής Σύμβασης με την Κ/Ξ Κατασκευής την υποχρέωση να *σχεδιάσει, μελετήσει, προμηθεύσει, εγκαταστήσει, λειτουργήσει δοκιμαστικά, εκπαιδεύσει το προσωπικό του Αναδόχου και της εταιρείας Συντήρησης-Λειτουργίας του έργου, αναφορικά με την είσπραξη των διοδίων, την διαχείριση της κυκλοφορίας,...*(γενικά την εκπαίδευση όσον αφορά την χρησιμοποίηση νέων τεχνολογιών)'. Παραδίδεται λοιπόν το έργο έτοιμο για λειτουργία στον Ανάδοχο.

Κάτι ανάλογο, αναφέρεται στην Σύμβαση της γέφυρας **Ρίου-Αντιρίου**, ως δυνατότητα του Αναδόχου, χωρίς να δίνονται στοιχεία για το αν ιφίσταται τέτοια Σύμβαση Υπεργολαβίας.

Σε αντιπαράθεση με όλα τα παραπάνω, στην Σύμβαση του αεροδρομίου των **Σπάτων**, ισχύουν τα εξής: Το Ελληνικό Κράτος, με 55% του μετοχικού κεφαλαίου και η διεθνής κοινοπραξία ιδιωτικών εταιρειών, της οποίας ηγείται η γερμανική Hochtief A.G., με 45% του μετοχικού κεφαλαίου, αποτελούν τους εταίρους της ιδιωτικής Α.Ε. 'Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.' *η οποία είναι ο Ανάδοχος του έργου, αλλά έχει και την ευθύνη της Κατασκευής και της Λειτουργίας του Αερολιμένα*.

Ουσιαστικά, οι Συμβατικές σχέσεις που αναπτύσσονται ανάμεσα στις συνεργαζόμενες εταιρείες, προκειμένου να δρομολογηθεί και να λειτουργήσει μια διαδικασία Παραχώρησης, όπως αυτές έχουν διαμορφωθεί στα έργα που εξετάζουμε, μπορούν να αποδοθούν από το σχεδιάγραμμα που ακολουθεί (η νομική μορφή κάθε συμβολαίου αναγράφεται επίσης στο σχεδιάγραμμα):

ΠΙΝΑΚΑΣ 17: 'Συμβατικές σχέσεις όπως αυτές διαμορφώνονται κατά την Μελέτη - Κατασκευή - Λειτουργία και Εκμετάλλευση, του Παραχωρούμενου έργου, ανάμεσα στις εμπλεκόμενες εταιρείες.'



Κατά την εν λόγω περίοδο, Μελέτης-Κατασκευής, ο Ανάδοχος και επομένως και η Κ/Ξ Κατασκευής (εάν αυτή υπάρχει με την μορφή που προαναφέρθηκε), δεσμεύονται μέσω της Σύμβασης να λειτουργήσουν κάτω από συγκεκριμένες διαδικασίες που επιβάλλουν οι Κοινοτικές Οδηγίες ή το Εθνικό ή/και διεθνές δικαιο / νομοθεσία.

Παρακάτω, θα αναφερθούμε σε αυτές τις διαδικασίες, τονίζοντας εκείνα τα σημεία που παρουσιάζουν ιδιαιτερότητα κατά την εφαρμογή της Παραχώρησης όπως αυτή πραγματοποιείται στη χώρα μας.

6.1 Ποιοτικός έλεγχος

Το Δημόσιο έχει το δικαίωμα να ελέγχει και να εγκρίνει τις μελέτες του Αναδόχου, να ασκεί εποπτεία κατά την διάρκεια Μελέτης-Κατασκευής και να διασφαλίζει την ποιότητα των εργασιών και του παραγόμενου.

Ο ποιοτικός έλεγχος, ανάλογα με την σημασία του έργου και την δυσκολία κατασκευής, μπορεί να γίνεται με διαφορετικά μέσα και σε κάποιες περιπτώσεις, περισσότερο 'εντατικά'. Στις τρεις συμβάσεις που εξετάζουμε συναντάμε διαφορετικούς τρόπους προσέγγισης του θέματος λόγω της προαναφερόμενης διαφοροποίησης των έργων.

Συγκεκριμένα, στη Σύμβαση της Ελεύθερης Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού, ο Ανάδοχος προσλαμβάνει με δαπάνες του και μετά από σύμφωνη γνώμη του Κ.τ.Ε., 'Ανεξάρτητο Μηχανικό', ο οποίος έχει διεθνή αναγνώριση και είναι ευφήμως γνωστός ως εξειδικευμένος σε έργα παρόμοια με το εν λόγω. Στον Ανεξάρτητο Μηχανικό ανατίθεται η επίβλεψη της εκτέλεσης της Μελέτης- Κατασκευής και ειδικότερα:

1. Ο έλεγχος και η έγκριση των μελετών.
2. Η επίβλεψη της κατασκευής.
3. Ο ποιοτικός έλεγχος (**quality control**) των ερευνών-μελετών-κατασκευών του έργου και η διασφάλιση ποιότητας (**quality assurance**).

Σύμφωνα με τα παραπάνω, στις αρμοδιότητές του είναι και ο έλεγχος τήρησης των χρονοδιαγραμμάτων εφαρμογής και τα συγκρίνει με αυτά της προσφοράς του Αναδόχου. Επίσης ελέγχει κατά πόσο οι μελέτες και τα κατασκευαστικά σχέδια εκπονούνται σύμφωνα με τα εγχειρίδια ποιότητας και σύμφωνα με την διαδικασία **ISO 9001** ή τις αντίστοιχες διαδικασίες και έχει το δικαίωμα να ζητάει αλλαγές ή προσθήκες σε αυτά.

Η ύπαρξη φυσικά του Ανεξάρτητου Μηχανικού δεν στερεί στον Κ.τ.Ε. το δικαίωμα για επίβλεψη και έλεγχο των εργασιών. Δηλαδή υπάρχει άσκηση εποπτείας από την 'Προϊσταμένη Αρχή' σύμφωνα με την νομοθεσία περί εκτελέσεως Δημοσίων έργων.

Στην Σύμβαση της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου, προβλέπεται 'Ελεγκτής' και 'Επιβλέπων μηχανικός'. Πρόκειται για εταιρείες που έχουν ξεχωριστή σύμβαση με τον ανάδοχο και ευθύνονται για την εποπτεία και τον έλεγχο των εργασιών. Συγκεκριμένα ο ελεγκτής έχει παρόμοιες αρμοδιότητες με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό που αναφέρθηκε προηγουμένως και επιπλέον έχει τεχνικές αρμοδιότητες π.χ. έλεγχος της συμπεριφοράς των δομικών υλικών σε φορτίσεις κ.α.

Από την άλλη μεριά ο Επιβλέπων μηχανικός αναλαμβάνει την πλήρη ευθύνη για την παρακολούθηση και τον έλεγχο των μόνιμων εργασιών.

Σύμφωνα με το κείμενο της Σύμβασης: 'θα ασκεί όλα τα δικαιώματα και υποχρεώσεις που προσιδιάζουν σε ανεξάρτητο γραφείο επίβλεψης'.

Υπάρχει φυσικά πλήρης συνεργασία μεταξύ του επιβλέποντα και του ελεγκτή, καθώς και πλήρης ενημέρωση της Δημόσιας Αρχής, ώστε να γίνονται όλα σύμφωνα με τις προδιαγραφές ποιότητας αλλά και να υπάρχει πλήρης εναρμόνιση με τα χρονοδιαγράμματα που έχει καταθέσει ο Ανάδοχος με την προσφορά του.

Στην ίδια σύμβαση συναντάμε και την δέσμευση του Κατασκευαστή για διορισμό 'Οίκου ποιοτικού ελέγχου', διεθνούς κύρους και με πείρα σε παρόμοια έργα, για την κατάρτιση και εφαρμογή ενός συστήματος διασφάλισης ποιότητας και ποιοτικού ελέγχου σύμφωνα με την διαδικασία ISO 9001, ο οποίος θα ευθύνεται για τα παραπάνω κατά την διάρκεια της περιόδου κατασκευής.

Μάλιστα προβλέπεται επί τόπου εγκατάσταση στους χώρους του έργου κατάλληλου και πλήρως εξοπλισμένου εργαστηρίου για την εκτέλεση δειγματοληψιών και δοκιμών ελέγχου. Βλέπουμε λοιπόν ότι υπάρχει εντατικός έλεγχος της ποιότητας κάτι που ήταν αναμενόμενο, αφού η γέφυρα Ρίου-Αντιρίου είναι ένα έργο πολύ σημαντικό για την περιοχή και θα πρέπει να εξασφαλιστεί η συνεχής λειτουργία του (τυχόν έκτακτες συντηρήσεις λόγω κατασκευαστικών 'ατελειών' θα οδηγήσουν σε διακοπή της χρήσης).

Στη Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, λόγω της ιδιαιτερότητας του ότι η Α.Ε. αποτελείται κατά 55% από μετόχους του Δημοσίου, οι επιβλέποντες την κατασκευή είναι οι ίδιοι Ανώτατα στελέχη της εταιρείας. Συγκεκριμένα, όπως αναφέρεται στην Σύμβαση: 'Το Ανώτατο Στέλεχος Επίβλεψης κατασκευής θα προταθεί από κοινού από τον Πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου και τον Γενικό Διευθυντή,... και θα είναι υπεύθυνος για την καθημερινή επίβλεψη της μελέτης, κατασκευής, θέσης σε λειτουργία και ολοκλήρωσης του Αεροδρομίου'.

Επίσης η Α.Ε. θα διορίσει 'Σύμβουλο λειτουργιών' ο οποίος θα έχει τα απαραίτητα προσόντα (εμπειρία και γνώσεις) ώστε να συμβουλευεί την εταιρεία αεροδρομίου καθ'όλη την διάρκεια της περιόδου λειτουργίας. Φυσικά όλα αυτά δεν απαλλάσσουν την Α.Ε. από την υποχρέωση να τηρεί τις οδηγίες για ποιοτικό έλεγχο και διασφάλιση ποιότητας, όπως έχουν περιγραφεί στα προηγούμενα.

6.2 Χρονοδιαγράμματα του έργου

Τα χρονοδιαγράμματα του έργου που δύναται να συνάψει ο Ανάδοχος, αφορούν την οργάνωση των εργασιών καθ'όλη την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης. Ξεκινώντας από τις προκαταρκτικές εργασίες, τις μελέτες και τις έρευνες που πρόκειται να γίνουν, την πρόοδο των απαλλοτριώσεων και αργότερα των κατασκευών (με εύλογα χρονικά περιθώρια για απρόβλεπτα) και φτάνοντας μέχρι και τον συνδυασμό όλων των παραπάνω με τις χρηματικές ροές (εισροές και εκροές) του Αναδόχου, είναι δυνατόν να γίνει μια ολοκληρωμένη οργάνωση του έργου, που θα οδηγήσει σε έγκαιρη και ποιοτική αποπεράτωση.

Σύμφωνα με την Ελληνική νομοθεσία, το **χρονοδιάγραμμα εργασιών** του έργου συντάσσεται από τον Ανάδοχο και υποβάλλεται στη Διευθύνουσα Υπηρεσία. Έχει την μορφή πίνακα στον οποίο αναλύονται ανά μονάδα χρόνου και πάντως ανά ημερολογιακό εξάμηνο οι ποσότητες ανά εργασία ή ομάδα εργασιών που πρόκειται να εκτελεστούν και συνοδεύεται από γραμμικό διάγραμμα και σχετική έκθεση.

Ταυτόχρονα με το **χρονοδιάγραμμα εργασιών**, εφόσον αυτό είναι δεσμευτικό για τον Ανάδοχο αφού αποκτά νομικές συνέπειες η μη τήρησή του, σκόπιμο είναι να συντάσσεται και το **χρονοδιάγραμμα χρηματοδοτικών ροών**. Έτσι ο Ανάδοχος μπορεί να κάνει μια καλύτερη οργάνωση των εργασιών σε συνδυασμό με την ταμειακή ρευστότητα που κατά περιόδους θα έχει.

Είναι πολύ σημαντική η λεπτομερής οργάνωση 'χρόνου και χρήματος' για τα μεγάλα Έργα Υποδομής που εξετάζουμε και ακόμα περισσότερο για αυτά που γίνονται με *Αυτοχρηματοδότηση*, μιας και ο Ανάδοχος καλείται να φέρει εις πέρας μέσα σε συγκεκριμένες προθεσμίες, έργα που πιθανά να έχουν ουσιαστικές επιπτώσεις στην ευρύτερη χωροταξική εικόνα της περιοχής, άρα είναι ιδιαίτερα σημαντικά για τον Κ.τ.Ε.

Η ιδιαιτερότητά τους αυτή, φέρνει σε πρωταρχική θέση την *έγκαιρη αποπεράτωσή τους*, οπότε τυχόν καθυστέρηση αυτής, (που πιθανόν να επηρεάζει και άλλα εξαρτώμενα έργα), θα επιφέρει αναμφισβήτητα δυσμενείς συνέπειες στο πρόγραμμα ανάπτυξης που ακολουθεί ο Κ.τ.Ε., λόγος για τον οποίο θέτει τις προθεσμίες αποπεράτωσης, άρα και χρηματικές κυρώσεις για τον Ανάδοχο. Συγκεκριμένα, αυτή η διαδικασία βρίσκει εφαρμογή στις τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε, ως εξής:

Στη Σύμβαση της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, συναντάμε τους όρους 'Πρόγραμμα Εργασιών' και 'Οικονομικές Καταστάσεις και Εκθέσεις'. Ουσιαστικά δεν αντιπροσωπεύουν πλήρως τις λειτουργίες των χρονοδιαγραμμάτων όπως αυτά περιγράφονται από την Ελληνική νομοθεσία. Πρόκειται για ετήσιες αναφορές του Αναδόχου στις προόδους εργασιών και στο πρόγραμμα που πρόκειται να ακολουθηθεί, καθώς και περιγραφές των ετησίων εκροών-εισροών.

Πάντως το χρονοδιάγραμμα εργασιών που κατέθεσε ο Ανάδοχος με την προσφορά του και το οποίο μπορούμε να βρούμε στο σχετικό προσάρτημα της Σύμβασης Παραχώρησης, δεν είναι δεσμευτικό για τον Ανάδοχο, όπως προβλέπει η νομοθεσία για τα Δημόσια έργα, αλλά μόνο ελέγχεται κατά καιρούς από την Αρμόδια Υπηρεσία, χωρίς όμως αυτός ο έλεγχος να προβλέπει επιβολή κυρώσεων. Από την αντιμετώπιση αυτή απορρέει και το γεγονός ότι δεν υπάρχουν τμηματικές προθεσμίες για το εν λόγω έργο, όπως αυτές ορίζονται στην επόμενη ενότητα.

Στη Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, συναντάμε μόνο τον όρο **‘χρονοδιάγραμμα καταβολής κεφαλαίου’** το οποίο σημαίνει τα ποσά και τις ημερομηνίες κατά τις οποίες θα είναι καταβλητέες οι τμηματικές εισροές επένδυσης. Από τα άλλα στοιχεία που έχουμε για το αεροδρόμιο, (είναι το μόνο από τα τρία έργα που βρίσκεται ήδη σε προχωρημένο στάδιο κατασκευής), υπάρχει σε σχετικό φυλλάδιο ενημέρωσης τύπου (5), το ακολουθούμενο **διάγραμμα GANT**.

Το διάγραμμα αυτό δηλώνει την χρονική αλληλουχία των εργασιών καθώς και την διάρκειά τους (αρχή και πέρας κάθε εργασίας), ουσιαστικά τον **χρονικό προγραμματισμό των εργασιών**. Κάτι τέτοιο παρουσιάζεται μόνο στην οριστική μελέτη του Αναδόχου, η οποία δεν αποτελεί προσάρτημα της Σύμβασης, άρα δεν έχει δεσμευτικό χαρακτήρα και αποτελεί ουσιαστικά εσωτερικό ενημερωτικό έντυπο για την πρόοδο των εργασιών. Επίσης και εδώ δεν έχουμε τμηματικές προθεσμίες, αλλά μόνο συνολική προθεσμία αποπεράτωσης, όπως θα δούμε στα επόμενα.

Αντίθετα με τα δύο παραπάνω έργα, σε αυτό της Ελεύθερης Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού, συναντάμε **πλήρη εφαρμογή των χρονοδιαγραμμάτων** που προβλέπει η νομοθεσία. Βρίσκουμε λοιπόν, είτε μέσα στο κείμενο της Σύμβασης είτε στα προσαρτήματά της, τα πλήρη χρονοδιαγράμματα καταβολής κεφαλαίου Αναδόχου και Κ.τ.Ε. καθώς και αυτά εξέλιξης των κατασκευών και εκτιμηθέντων εισροών-εκροών που κατατέθηκαν με την προσφορά του Αναδόχου.

Τα χρονοδιαγράμματα αυτά πρέπει να βρίσκονται σε **πλήρη αρμονία μεταξύ τους** και αν τυχόν υπάρξουν αλλαγές σε κάποιο από αυτά θα πρέπει ο Ανάδοχος να αναπροσαρμόζει και τα υπόλοιπα. Μάλιστα στην Σύμβαση Παραχώρησης αναφέρονται αναλυτικά οι ενδιάμεσες τμηματικές προθεσμίες, που προκύπτουν από την τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων, η υπέρβαση των οποίων συνεπάγεται επιβολή ποινικών ρητρών στον Ανάδοχο.

Βλέπουμε δηλαδή πιο οργανωμένη αντιμετώπιση των αναγκών του έργου, με επίβλεψη ποιοτική και ποσοτική των εργασιών από τον Κ.τ.Ε. και μια κατά κάποιο τρόπο προφύλαξη του έργου από τυχόν εκτεταμένες καθυστερήσεις και συνεπώς ζημιές. Αυτό γίνεται γιατί μαζί με την Παραχώρηση του κυρίως έργου, προβλέπεται και κατασκευή **‘Παράλληλων**

έργων', τα οποία αφορούν δεσμεύσεις του δημοσίου απέναντι σε άλλες Συμβάσεις, οπότε θα πρέπει να εξασφαλίσει την έγκαιρη αποπεράτωσή τους.

Επίσης η ίδια η οδός αποτελεί έργο για το οποίο προβλέπονται κυρώσεις στην Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, οπότε ουσιαστικά ο Ανάδοχος θα πληρώνει στον Κ.τ.Ε. τις αποζημιώσεις που ο Κ.τ.Ε. με την σειρά του θα πληρώνει στην Α.Ε. Αεροδρομίου. Ήταν αναμενόμενη λοιπόν η τόσο σχολαστική αντιμετώπιση του θέματος από πλευρά Δημοσίου.

Ατυχώς, η Περίοδος Παραχώρησης του έργου δεν έχει ακόμη ξεκινήσει, ώστε να μας δινόταν η δυνατότητα να εξετάσουμε κατά πόσο αυτά τα χρονοδιαγράμματα διευκολύνουν την *καλή εκτέλεση των Συμβατικών Υποχρεώσεων* του Αναδόχου αλλά και κατά πόσο οι *προβλέψεις* του (χρονικές - χρηματικές) ήταν *ακριβείς* σε βαθμό που να μην προκληθούν υπερβάσεις των προθεσμιών.

Παρ'όλα αυτά μπορούμε να επισημάνουμε, ότι η τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων από τον Ανάδοχο είναι ένας τρόπος να γίνεται σωστός *έλεγχος της προόδου των εργασιών από τον Κ.τ.Ε.*, καθώς και έλεγχος της εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων του Αναδόχου. Διευκολύνουν έτσι την *επίβλεψη* (ποιοτική και ποσοτική), ώστε να αποπερατωθούν οι εργασίες με τον καλύτερο δυνατό τρόπο και στον συντομότερο δυνατό χρόνο.

Αυτό όμως ουσιαστικά είναι και η πρόθεση του Αναδόχου, να τηρήσει τα χρονοδιαγράμματα και αν είναι δυνατό να περαιώσει το έργο ενωρίτερα, μιας και έτσι θα το εκμεταλλευθεί και ενωρίτερα. Το ίδιο ισχύει και για τον ποιοτικό σχεδιασμό του έργου, αφού ουσιαστικά όσο πιο πολλά χρήματα χρησιμοποιήσει κατά την κατασκευή, τόσο λιγότερα θα χρησιμοποιήσει κατά την συντήρηση του έργου και αντίστροφα.

Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι τάσεις Διεθνώς πάνω σε αυτό το θέμα επικεντρώνονται στην ελευθερία του Αναδόχου για πρωτοβουλία και όχι στην δέσμευσή του με επιβολή ποινικών ρητρών, εκτός εάν εκκρεμούν υποχρεώσεις του Δημοσίου προς άλλες Συμβάσεις, μιας και σε αυτό το σημείο οι *επιδιώξεις Αναδόχου και Δημοσίου πρακτικά συμπίπτουν*.

6.3 Προθεσμίες του Αναδόχου και ποινικές ρήτρες

Ως αφετηρία όλων των προθεσμιών, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στην σύμβαση, ορίζεται η ημερομηνία έναρξης της Περιόδου Παραχώρησης. Ουσιαστικά υπάρχει μια *συνολική προθεσμία* περάτωσης όλων των κατασκευών του έργου και οι *τμηματικές προθεσμίες* για τις διάφορες επί μέρους μελέτες και κατασκευές. Όλες οι παραπάνω μετρώνται σε ημερολογιακές ημέρες.

Σύμφωνα με την Ελληνική νομοθεσία (33), ορίζονται τα παρακάτω είδη τμηματικών προθεσμιών:

1. *Αποκλειστικές τμηματικές προθεσμίες.* (Άρθρο 36 του Π.Δ. 609/85 παράγραφος 4α). Αφορούν παράδοση τμημάτων του έργου, που η έγκαιρη αποπεράτωσή τους έχει ιδιαίτερη σημασία για τον Κ.τ.Ε., 'όπως όταν αυτά μπορούν να χρησιμοποιηθούν αυτοτελώς ή συνδυάζονται με άλλες εργασίες. Οι ποινικές ρήτρες που αφορούν αυτές τις προθεσμίες είναι ανέκκλητες, γι' αυτό και στη Σύμβαση θα πρέπει να ορίζονται ρητώς.
2. *Ενδεικτικές τμηματικές προθεσμίες.* (Άρθρο 36 του Π.Δ. 609/85 παράγραφος 4β). Έχουν την έννοια σταθμών ενδιάμεσου ελέγχου της προόδου των έργων. Οι προθεσμίες αυτές, συμφωνούνται ανάμεσα στα δύο μέρη κατά την υπογραφή της Σύμβασης, για τον λεπτομερέστερο έλεγχο και παρακολούθηση των δραστηριοτήτων της περιόδου Μελετών-Κατασκευών από τον Κ.τ.Ε. Οι προβλεπόμενες ποινικές ρήτρες γι' αυτές τις προθεσμίες *μπορούν να ανακληθούν*, αν το έργο περατωθεί μέσα στη συνολική προθεσμία ή και τις εγκεκριμένες παρατάσεις του.

Οι παραπάνω προθεσμίες θα πρέπει να τηρούνται από τον Ανάδοχο (ιδιαίτερα οι αποκλειστικές τμηματικές προθεσμίες και η συνολική προθεσμία αποπεράτωσης) προκειμένου να μην υπάρξει λόγος επιβολής **ποινικών ρητρών**, εις βάρος του.

Τέλος, η ολική και οι τμηματικές προθεσμίες μπορούν να παραταθούν, μόνο μετά από έγκριση του φορέα κατασκευής (Κ.τ.Ε.) και σχετική αίτηση του Αναδόχου. Κατά την έγκριση οποιασδήποτε παράτασης, εκτιμάται ποιο από τα συμβαλλόμενα μέρη είναι το υπαίτιο για την επιμήκυνση των προθεσμιών, ώστε να καθοριστούν οι συνέπειες.

Στα τρία έργα που εξετάζουμε, συναντάμε διαφορετική προσέγγιση του θέματος πάντα μέσα στα πρότυπα που ορίζει η νομοθεσία, αλλά με ολική ή μερική εφαρμογή των διαφορετικών προθεσμιών που αυτή ορίζει. Συγκεκριμένα:

Στην Σύμβαση της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου, ορίζεται μόνο προθεσμία που αφορά την ολοκλήρωση των εργασιών. Δηλαδή ο Ανάδοχος μέσα σε 7 έτη θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει την Προπαρασκευαστική Περίοδο και την Περίοδο Κατασκευής. Ποινικές ρήτρες θα επιβληθούν εάν και εφόσον σημειωθεί καθυστέρηση για περίοδο μεγαλύτερη των 6 μηνών από το πέρας της ανωτέρω προθεσμίας.

Μάλιστα οι ποινικές ρήτρες εκφράζονται σε ECU που αντιπροσωπεύουν πληρωμή για κάθε ημέρα υπέρβασης της περιόδου Κατασκευής συν τους 6 μήνες που προαναφέρθηκαν (12.000 ECU για τις πρώτες 500 ημέρες και 24.000 ECU για τις επόμενες). Πάντως γίνεται σαφές στην Σύμβαση, ότι το μέγιστο ποσό των ποινικών ρητρών θα περιορίζεται και δεν θα μπορεί υπό οποιεσδήποτε συνθήκες να υπερβεί το συνολικό ποσό των 12 MECU.

Βλέπουμε ότι υπάρχει μεγάλη διευκόλυνση του Αναδόχου, αφού του δίνεται το ελεύθερο να προχωρήσει στην Κατασκευή χωρίς ενδιάμεσες προθεσμίες, υπέρβαση των οποίων θα είχε οικονομικές κυρώσεις. Έτσι, ουσιαστικά η έγκαιρη αποπεράτωση των επιμέρους εργασιών, έγκειται στην οργάνωση και συνέπεια του Αναδόχου, αφού προβλέπονται κυρώσεις μόνο για το σύνολο των εργασιών, ρύθμιση που στηρίζεται στην διαπίστωση που προαναφέρθηκε, δηλαδή ότι αποτελεί συμφέρον του Αναδόχου το να περαιώσει το έργο μέσα στη συνολική προθεσμία και αν είναι δυνατό και ενωρίτερα.

Στην Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, έχουμε επίσης διαφορετική ρύθμιση από αυτή που προβλέπει η νομοθεσία. Συγκεκριμένα αναφέρεται στην Σύμβαση:

‘Εάν η έναρξη λειτουργίας δεν γίνει κατά τη Δεσμευτική Ημερομηνία Έναρξης Λειτουργίας του αεροδρομίου ή πριν από αυτή, η Εταιρεία αεροδρομίου θα καταβάλλει στο Ελληνικό Δημόσιο, την πρώτη ημέρα κάθε μήνα, το ποσό των 35.000 ECU για κάθε ημέρα ή τμήμα ημέρας του αμέσως προηγούμενου μήνα κατά τον οποίο σημειώθηκε η τιαύτη καθυστέρηση’.

Βλέπουμε δηλαδή ότι και εδώ οι ρήτρες έχουν να κάνουν με την προθεσμία αποπεράτωσης των κατασκευών (την πρώτη φάση αυτών που προβλέπει λειτουργία για 16 εκάτ. επιβάτες το χρόνο) και δεν υπάρχουν επί μέρους προθεσμίες.

Αντίθετα με τις δύο προηγούμενες Συμβάσεις, σε αυτή της Ελεύθερης Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας έχουμε πλήρη εφαρμογή των όσων ορίζει η νομοθεσία. Έτσι εκτός από την συνολική προθεσμία ολοκλήρωσης των εργασιών σε 5 έτη, έχουμε και πληθώρα τμηματικών προθεσμιών οι οποίες χωρίζονται:

- Στις αποκλειστικές τμηματικές προθεσμίες που αφορούν τμήματα του έργου ή εργασίες που ο Κ.τ.Ε. θεωρεί σημαντικό να γίνουν

έγκαιρα για διαφόρους λόγους (λόγοι που μπορεί να έχουν να κάνουν με άλλες συμβατικές του υποχρεώσεις).

Μερικά παραδείγματα μέσα από το κείμενο ώστε να γίνει κατανοητή η έννοια:

- ◇ Πρώτη αποκλειστική προθεσμία: Μέσα σε 120 ημέρες, ο Ανάδοχος θα πρέπει να έχει παραδώσει σε λειτουργία τις εγκαταστάσεις και τις ευκολίες για χρήση επίβλεψης.
- ◇ Δεύτερη αποκλειστική προθεσμία: Μέσα σε 270 ημέρες, ο Ανάδοχος θα πρέπει να έχει υποβάλει την πλήρη οριστική μελέτη του κυκλοφοριακού έργου, όλων των κατασκευών.
- ◇ Τρίτη αποκλειστική προθεσμία: Μέσα σε 750 ημέρες, ο Ανάδοχος θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει την ΥΠΟΔΟΜΗ (μέχρι και την 'στρώση διαμόρφωσης') της σιδηροδρομικής γραμμής υψηλής ταχύτητας για το τμήμα αυτής που περιλαμβάνεται στο Συμβατικό Αντικείμενο.
- ◇ Τέταρτη αποκλειστική προθεσμία: Μέσα σε 930 ημέρες, ο Ανάδοχος θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει την κατασκευή και να έχει αποδώσει στην κυκλοφορία την παραλλαγή και διαπλάτυνση του αυτοκινητοδρόμου Αθηνών-Κορίνθου, από το Δυτικό άκρο μέχρι και την υπάρχουσα γέφυρα της οδού Ελευσίνας-Θηβών.
- ◇ Πέμπτη αποκλειστική προθεσμία: Μέσα σε 1.080 ημέρες, ο Ανάδοχος θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει την κατασκευή, όπως προδιαγράφεται στα τεύχη δημοπράτησης, του σιδ. στάθμου Νερατζιώτισσας, στην γραμμή Η.Σ.Α.Π., μαζί με την αντίστοιχη οριστική διαμόρφωση της οδού Νερατζιώτισσας, με την προβλεπόμενη ανισόπεδη διάβαση αυτής πάνω από την Λεωφόρο Σταυρού-Ελευσίνας, ώστε τα παραπάνω έργα του σ. στάθμου, να αποδοθούν στον Η.Σ.Α.Π. για να προβεί στην έναρξη λειτουργίας του σταθμού.

Οι προθεσμίες αυτές (πρώτη, δεύτερη κ.α.), περιέχουν και άλλα σκέλη απλά εδώ αναφέρουμε τα ενδεικτικότερα.

- Στις ενδεικτικές τμηματικές προθεσμίες οι οποίες προτάθηκαν από τον Ανάδοχο με την προσφορά του και έχουν συμφωνηθεί με την υπογραφή της Σύμβασης ώστε να υπάρχει ενδιάμεσος έλεγχος των έργων από τον Κ.τ.Ε. Ουσιαστικά έχουν την έννοια 'επιθυμητού μεγίστου' όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά στην Σύμβαση. Επίσης μερικά παραδείγματα μέσα από το κείμενο, ώστε να γίνει σαφής η έννοια:

- ◇ Μέσα σε 120 ημέρες, ο Ανάδοχος θα πρέπει να έχει εγκαταστήσει και εξοπλίσει τα εργοταξιακά του εργαστήρια και να έχει υποβάλει και πρόταση έγκρισης για άλλα εργαστήρια που θα χρησιμοποιήσει.

- ◇ Επίσης να έχει συντάξει και υποβάλει τις αναγκαίες μελέτες Περιβαλλοντικών επιπτώσεων και να έχει κοινοποιήσει στην επίβλεψη 'όλες τις διαδικασίες που έχει πραγματοποιήσει για την παροχή σ' αυτόν των σχετικών αδειών από τις Αρμόδιες Αρχές.
- ◇ Μέσα σε 180 ημέρες, ο Ανάδοχος θα πρέπει να έχει συντάξει τις οποιεσδήποτε αναγκαίες τοπογραφήσεις και τις ενημερώσεις των τοπογραφικών διαγραμμάτων σύμφωνα με όσα αναφέρονται στα προσαρτήματα της Σύμβασης.
- ◇ Μέσα σε 270 ημέρες, ο Ανάδοχος θα πρέπει να έχει εκτελέσει και υποβάλει το 90% των γεωλογικών και γεωτεχνικών δοκιμών του εγκεκριμένου προγράμματος που θα εκτελέσει.
- ◇ Μέσα σε 960 ημέρες, ο Ανάδοχος οφείλει να έχει προσκομίσει στην επίβλεψη, για προέγκριση της παραγγελίας, τα αναγκαία τεχνικά στοιχεία (ανάλυση λειτουργίας, *Prospectus*), όπως επίσης και δείγματα υλικών, οργάνων και συσκευών που θα ενσωματωθούν στο έργο.

Οι προθεσμίες αυτές, όπως και οι προηγούμενες, περιέχουν και άλλα σκέλη απλά εδώ αναφέρουμε τα ενδεικτικότερα.

Για κάθε μέρα που έχουμε υπέρβαση λόγω υπαιτιότητας του Αναδόχου των παραπάνω προθεσμιών, ορίζεται με την Σύμβαση και ανάλογο πρόστιμο που αντιπροσωπεύει ποσοστό της 'Ανηγμένης Μέσης Ημερήσιας Αξίας του έργου' (Α.Μ.Η.Α.Ε.). Δηλαδή εδώ οι ποινικές ρήτρες δεν έχουν καθορισμένη εξ'αρχής τιμή όπως είδαμε να συμβαίνει στις άλλες δύο Συμβάσεις.

Για την εφαρμογή των ποινικών ρητρών, η (Α.Μ.Η.Α.Ε.) προκύπτει αφού διαιρεθεί η συνολική αξία Μελετών-Κατασκευών του έργου (LSP), με τον αριθμό ημερών της μέγιστης συνολικής προθεσμίας αποπεράτωσης (5 έτη επί 365 ημέρες) και αναχθεί με την εφαρμογή ενός συντελεστή ονομαζόμενου Σ.Α. (συντελεστής αναγωγής) ο οποίος δίνεται από τον τύπο:

$$\Sigma.Α. = (POC + \Delta.Π.Ε.) / (LSP + \Delta.Π.Ε.)$$

Όπου:

POC : Η χρηματοδοτική συμβολή του Κ.τ.Ε.

LSP : Κόστος Μελέτης-Κατασκευής

Δ.Π.Ε.: Η δαπάνη των Παράλληλων έργων.

Δηλαδή ουσιαστικά το Σ.Α. εκφράζει το ποσοστό της συμμετοχής της χρηματοδοτικής συμβολής του Κ.τ.Ε., στην συνολική αξία του έργου.

Σύμφωνα με τα παραπάνω προσαρτώνται στην Σύμβαση πίνακες, οι οποίοι δίνουν την κατανομή του συνολικού ποσοστού, των ποινικών ρητρών, για τις τμηματικές και τις ενδεικτικές προθεσμίες.

Ενδεικτικά παρατίθεται ο πρώτος εκ των δύο πινάκων:

ΠΙΝΑΚΑΣ 18: 'Αποκλειστικές τμηματικές προθεσμίες και ποινικές ρήτρες για υπέρβαση αυτών'.

Πηγή: Σύμβαση 'Ελεύθερης Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού' (28).

α/α	Αποκλειστική τμηματική προθεσμία, άρθρου 30. Παράγραφος	Οριζόμενη προθεσμία (ημέρες)	Ποσοστό ΜΗΑΕ για υπέρβαση 10% (ημερήσια ποιν. ρήτρα)	Ποσοστό ΜΗΑΕ για υπέρβαση 20% (ημερήσια ποιν. ρήτρα)	Ποσοστό συνολικής αξίας των έργων, για υπέρβαση 20%	Συντελεστής αναγωγής
1	2.2.1	120	0,30%	0,60%	0,0074%	Σ.Α.
2	2.2.2	270	0,85%	1,70%	0,0472%	Σ.Α.
3	2.2.3	750	1,30%	2,60%	0,2003%	Σ.Α.
4	2.2.4	930	1,10%	2,20%	0,2102%	Σ.Α.
5	2.2.5	1.080	1,75%	3,50%	0,3883%	Σ.Α.
6	2.2.6	1.270	4,35%	8,70%	1,1351%	1
7	2.2.7	1.460	1,65%	3,30%	0,3541%	Σ.Α.
Σύνολο:					2,3426%	

Μάλιστα, για κάθε μέρα υπέρβασης της συνολικής προθεσμίας των 5 ετών, η ποινική ρήτρα που ορίζεται με τη Σύμβαση, ανέρχεται σε ποσοστό 13,3% της (Α.Μ.Η.Α.Ε.) και επιβάλλεται για αριθμό ημερών ίσο με 10% της συνολικής προθεσμίας (δηλαδή για 183 ημέρες περίπου) και σε ποσοστό 26,6% για ακόμα 10% (δηλαδή από την 183 έως την 365 περίπου).

Αυτή η ρύθμιση είναι άμεσα συνδεδεμένη με τις δεσμεύσεις που έχει αναλάβει το Δημόσιο για αποζημιώσεις απέναντι στην Α.Ε. Αεροδρομίου, στην σχετική Σύμβαση. Το ίδιο ισχύει και για την συνολική προθεσμία αποπεράτωσης του αεροδρομίου, για την πρώτη φάση, για την οποία προβλέπονται κυρώσεις στην Σύμβαση Σταυρού-Ελευσίνας.

Συνοψίζοντας, τουλάχιστον όσον αφορά τις συνολικές προθεσμίες (αφού τμηματικές συναντάμε μόνο στην μία εκ των τριών Συμβάσεων), έχουμε:

ΠΙΝΑΚΑΣ 19: 'Συνολικές προθεσμίες και ποινικές ρήτρες υπέρβασης αυτών'

	Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας	Α/Δ Σπάτων	Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου
Συνολική προθεσμία απόπεράτωσης (έτη)	5	5	7 (συν 6 μήνες)
Ποινική ρήτρα για κάθε μέρα υπέρβασης (ECU)	13,3% της (Α.Μ.Η.Α.Ε.) τις πρώτες 183 ημέρες και 26,6% ταις επόμενες 183 έως 365	35,000	12,000 για τις πρώτες 500 ημέρες 24,000 για τις επόμενες ημέρες
Μέγιστο ποσό ποινικών ρητρών (MECU)	—	—	12

6.4 Ανωτέρα βία

Είναι ένας από τους πιο συνηθισμένους λόγους για τον οποίο υπάρχουν καθυστερήσεις, παρατάσεις, αποζημιώσεις και γενικά τροποποιήσεις των χρονοδιαγραμμάτων του έργου. Ως **‘Ανωτέρα βία’** ορίζεται από την νομοθεσία, κάθε *τυχαίο και απρόβλεπτο γεγονός το οποίο δεν θα μπορούσε να ανατραπεί με οποιαδήποτε επιμέλεια και σύνεση.*

Η επίκληση από τον Ανάδοχο της αιτίας που προκάλεσε τη βλάβη ή την διακοπή εργασιών, με τον ισχυρισμό ότι αυτή οφείλεται σε *Ανωτέρα βία*, πρέπει να συνδυάζεται με την *επίκληση και απόδειξη* της συνδρομής συγκεκριμένου εξωτερικού γεγονότος (π.χ σεισμός, έκρηξη, απεργία) το οποίο δεν θα μπορούσε να αποτραπεί.

Αν σύμφωνα με τα παραπάνω αποδειχθεί ότι οι βλάβες στο έργο ή στις μόνιμες εγκαταστάσεις του Αναδόχου, οφείλονται σε ανωτέρα βία, αναγνωρίζεται υπέρ του Αναδόχου *αποζημίωση* η οποία προσδιορίζεται πάντοτε σύμφωνα με τους Συμβατικούς όρους και καλύπτει την επανόρθωση των υλικών ζημιών. Η αποζημίωση αυτή είναι ανάλογη με τις ζημιές και καθορίζεται με συνεκτίμηση του είδους και της εκτάσεως των βλαβών και των ειδικών σε κάθε περίπτωση κατασκευαστικών συνθηκών του έργου.

Ο Ανάδοχος είναι υποχρεωμένος να αποκαταστήσει τις βλάβες, εάν το μέγεθος της ζημιάς που προκλήθηκε δεν επιφέρει αναγκαστική διακοπή της Σύμβασης και εάν το γεγονός δεν περιέχεται στα ασφαλισμένα, με *δαπάνες του Κ.τ.Ε.* Για το σκοπό αυτό είναι δυνατή η παράταση των προθεσμιών ή/και της Περιόδου Παραχώρησης για εύλογο χρόνο. Έτσι προστατεύεται ο Ανάδοχος από το ρίσκο των καθυστερήσεων και των ζημιών, ιδιαίτερα σε χώρες όπως η Ελλάδα που έχει βεβαρημένο παρελθόν αστάθειας και επέλευσης απρόβλεπτων γεγονότων.

Στις τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε, υπάρχει ξεχωριστή ενότητα που αναφέρεται στο θέμα **‘Ανωτέρα βία’**. Μάλιστα τα γεγονότα αυτά, με την στενή έννοια του όρου, εξαιρούνται ασφάλισης από τον Ανάδοχο και οι τυχόν ζημιές που προκαλούνται, πληρώνονται όπως έχουμε ήδη αναφέρει, από τον Κ.τ.Ε. Σε γενικές γραμμές, ως τέτοια γεγονότα αναφέρονται (και στις τρεις Συμβάσεις), κίνδυνοι που έχουν να κάνουν με:

- Πόλεμο (κηρυγμένο ή όχι), εισβολή εχθρικής δύναμης, εμφύλια αναταραχή, εξέγερση, δολιοφθορά και τρομοκρατία.
- Πυρηνική έκρηξη, ραδιενεργός ή χημική μόλυνση, ιονισμό ή ακτινοβολία από ραδιενεργό καύσιμο.

Στη Σύμβαση της γέφυρας **Ρίου-Αντιρίου**, ως γεγονός ανωτέρας βίας συναντάμε και την πιθανότητα *πρόκλησης βλαβών από ‘ωστικά κόμματα προκληθέντα από αεροπλάνο ή άλλα ιπτάμενα αντικείμενα κινούμενα με*

υπερηχητική ταχύτητα'. Γεγονός που έχει να κάνει με την κατασκευαστική ιδιαιτερότητα του έργου.

Επίσης παράγραφο με τίτλο 'Συμφέροντα Εθνικής Άμυνας' όπου αναφέρεται: 'Σε περίπτωση πολέμου ή επιστράτευσης λόγω εξωτερικών κινδύνων ή σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής...το Ελληνικό Δημόσιο δικαιούται να ζητήσει την άμεση διακοπή της Μελέτης, Κατασκευής ή της Λειτουργίας της γέφυρας και να θέσει αυτή ή οποιοδήποτε τμήμα της υπό την άμεση διοίκηση και έλεγχο του για όσο διάστημα διαρκεί η κατάσταση έκτακτης ανάγκης'. Γεγονός που έχει να κάνει με την στρατηγικής σημασίας θέση του έργου.

Στη Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, βρίσκουμε μια ιδιαίτερη ρύθμιση για τυχόν εύρεση αποθεμάτων υδατανθράκων, χημικής ρύπανσης ή οποιασδήποτε άλλης ύλης που δεν ήταν δυνατόν να έχει ανιχνευθεί η ύπαρξή της πριν την ημερομηνία έναρξης ή που έχει μεταφερθεί στο χώρο οποτεδήποτε πριν την ημερομηνία έναρξης.

Τότε για τις δαπάνες που θα υποστεί η εταιρεία αεροδρομίου κατά την αντιμετώπισή των αποθεμάτων αυτών, εάν και εφόσον αυτές ξεπεράσουν το ποσό των 2 MECU, προβλέπεται σχετική πληρωμή του πλεονάζοντος (πάνω από τα 2 MECU) ποσού, από το Ελληνικό Δημόσιο. Επίσης ως γεγονότα 'Ανωτέρας βίας', αναφέρονται και τα εξής:

- Απεργίες, σχολαστική τήρηση κανόνων εργασίας, επιβραδύνσεις ή/και ανταπεργίες εργοδοτών (lock out) οι οποίες είναι μεγάλης έκτασης.
- Ενέργεια των ηλεκτών εναέριας κυκλοφορίας που ελέγχουν τον εναέριο χώρο επάνω από την Ελλάδα και η οποία πιθανών να έχει μη θεμιτές συνέπειες.
- Οποιαδήποτε συνέπεια των στοιχείων της φύσεως (κεραυνών, σεισμού, παλιρροιακών κυμάτων, κυκλώνας, τυφώνας, καταιγίδα, πλημμύρα, ανεμοστρόβιλος, φωτιά).
- Έκρηξη πυρηνική ή από οποιαδήποτε άλλη αιτία.

Πρόκειται για γεγονότα τα οποία στις άλλες δύο Συμβάσεις είναι ασφαλισμένα μέχρι ενός ποσού, όμως στην περίπτωση του αεροδρομίου που έχουμε να κάνουμε με ιδιοκτησία πολύ ακριβού εξοπλισμού ο οποίος είναι ιδιαίτερα ευαίσθητος στα παραπάνω (ακόμα και σε συνηθισμένες καιρικές συνθήκες), τα πιθανά αποτελέσματα επέλευσης των παραπάνω γεγονότων είναι δυνατόν να είναι καταστροφικά, τόσο για την ιδιοκτησία της Α.Ε., όσο και για την ομαλή λειτουργία του αεροδρομίου.

Συγκεντρωτικά, ως γεγονότα Ανωτέρας βίας στις τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε, θεωρούνται τα εξής (με διαφοροποιήσεις που οφείλονται στην ιδιαιτερότητα του κάθε έργου):

ΠΙΝΑΚΑΣ 20: 'Μη ασφαλισμένα γεγονότα Ανωτέρας Βίας'

ΓΕΓΟΝΟΣ ΑΝΩΤΕΡΑΣ ΒΙΑΣ (Μη ασφαλισμένο)	Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας	Α/Δ Σπάτων	Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου
Πόλεμος, εχθρική εισβολή, εμφύλια αναταραχή	Ναι	Ναι	Ναι
Δολιοφθορά και ταραχές, τρομοκρατική ενέργεια	Ναι	Όχι	Ναι
Πυρηνική έκρηξη, ραδιενεργός ή χημική μόλυνση, ιονισμός ή ακτινοβολία από ραδιενεργό καύσιμο	Ναι	Ναι	Ναι
Ωστικά κύματα προκληθέντα από ιπτάμενο αντικείμενο	Όχι	Όχι	Ναι
Αποθέματα υδατανθράκων ή χημική ρύπανση	Όχι	Ναι	Όχι
Απεργία, επιβραδύνσεις ή ανταπεργίες εργοδοτών (lock out)	Όχι	Ναι	Όχι
Ενέργεια των ηλεκτών εναέριας κυκλοφορίας με μη θεμιτά αποτελέσματα	—	Ναι	—
Συνέπεια των στοιχείων της φύσης (κυκλώνας, τυφώνας, κεραυνός, σεισμός, πλημμύρα κ.α.)	Όχι	Ναι	Όχι
Εκρηξη από οποιαδήποτε αιτία (όχι μόνο πυρηνική)	Όχι	Ναι	Όχι

Συγκεκριμένα, σε περίπτωση επέλευσης **Μη ασφαλισμένου γεγονότος** ‘Ανωτέρας βίας’, δηλαδή γεγονότος που σύμφωνα με τα όσα ορίζει η Σύμβαση, δεν ασφαρίζεται, γίνονται οι εξής ενέργειες:

1. Ο Κ.τ.Ε. φέρει το βάρος και αναλαμβάνει το κόστος των ζημιών που προκλήθηκαν.
2. Ο Κ.τ.Ε. αποζημιώνει τον Ανάδοχο για τις θετικές ζημιές που υπέστη.
3. Θα συμφωνηθεί τυχόν αναγκαία παράταση των επηρεαζόμενων προθεσμιών ή/και της Περιόδου Παραχώρησης.
4. Σε περίπτωση που τα γεγονότα αυτά διαρκούν ή οι συνέπειές τους εκτείνονται πέρα από ένα συμφωνημένο (με την Σύμβαση) χρονικό διάστημα, τότε:

α) Τα δύο μέρη προβαίνουν σε *διαπραγματεύσεις* για να αποφασίσουν τα μέτρα που χρειάζεται να ληφθούν προκειμένου να αντιμετωπιστεί η κατάσταση και να συνεχιστεί η εκτέλεση της Σύμβασης Παραχώρησης.

β) Αν διαπιστωθεί ασύμφορη η αποκατάσταση των ζημιών ή τα δύο μέρη δεν έρθουν σε συμφωνία, εκάτερο των μελών δικαιούται να *καταγγείλει άμεσα την Σύμβαση*, οπότε και να υπάρξει διακοπή της συνεργασίας.

Πέρα από τα παραπάνω και στις τρεις Συμβάσεις, υπάρχουν και κάποια γεγονότα ‘Ανωτέρας βίας’ που *ασφαλίζονται μέχρι ενός ποσού* όμως αυτή η ρύθμιση δεν αφορά γεγονότα που έχουν αναμφισβήτητα καταστροφικές συνέπειες, όπως αυτά που προαναφέρονται.

6.4.1 Ασφαλισμένα γεγονότα ‘Ανωτέρας βίας’

Όλα τα υπόλοιπα γεγονότα ‘Ανωτέρας βίας’ (απεργία, σεισμός, καταστροφικές καιρικές συνθήκες κ.α.), δηλαδή αυτά για τα οποία προβλέπονται ασφαλίσεις από την Σύμβαση, τόσο κατά την περίοδο Μελέτης-Κατασκευής, όσο και για την περίοδο Λειτουργίας, όπως αυτές έχουν περιγραφεί σε προηγούμενο κεφάλαιο, ασφαλίζονται μέχρι ενός ποσού από τον Ανάδοχο οπότε τυχόν επέλευσή τους έχει τις εξής συνέπειες:

1. Ο Ανάδοχος φέρει το βάρος και αναλαμβάνει το κόστος αποκατάστασης των ζημιών που προκλήθηκαν.
2. Ο Κ.τ.Ε. αποζημιώνει τον Ανάδοχο για τις θετικές ζημιές στο μέτρο που αυτές δεν καλύπτονται από το ανώτατο όριο που προβλέπει η ασφάλιση.
3. Θα συμφωνηθεί τυχόν αναγκαία παράταση των επηρεαζόμενων προθεσμιών ή/και της Περιόδου Παραχώρησης.

4. Σε περίπτωση που τα γεγονότα αυτά διαρκούν ή οι συνέπειές τους εκτείνονται πέρα από ένα συμφωνημένο (με την Σύμβαση) χρονικό διάστημα (μεγαλύτερο από αυτό που ισχύει για τα μη ασφαλισμένα, αφού η συνέπειες αυτών είναι δυσμενέστερες), τότε ισχύουν τα όσα αναφέρονται και για τα μη ασφαλισμένα γεγονότα ανωτέρας βίας.

Σ' αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφέρουμε ότι στην Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, ως ασφαλισμένα γεγονότα 'Ανωτέρας βίας', θεωρούνται και οι τρομοκρατικές ενέργειες, η δολιοφθορά και οι ταραχές, γεγονότα που για τα δύο οδικά έργα δεν ασφαλίζονται.

Οι ασφαλίσεις αυτές, καθώς και όλες οι ρυθμίσεις που αφορούν τα γεγονότα 'Ανωτέρας βίας', ισχύουν και για την Περίοδο Λειτουργίας-Εκμετάλευσης του έργου, ουσιαστικά δηλαδή καλύπτουν ολόκληρη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

6.5 Αρχαιότητες - Πολιτιστική Κληρονομιά

Στη χώρα μας, η εξεύρεση αρχαιοτήτων κατά την διαδικασία πραγματοποίησης ενός έργου, είναι κάτι παραπάνω από σύνηθες φαινόμενο. Για το λόγο αυτό και πάντα μέσα στα πλαίσια προστασίας των αρχαιολογικών ή/και παραδοσιακών ευρημάτων, η Ελληνική νομοθεσία είναι ιδιαίτερα σαφής και αυστηρή όσον αφορά τις διαδικασίες που θα ακολουθηθούν και τα μέτρα που θα ληφθούν σε τέτοια περίπτωση.

Έτσι αρχικά γίνονται κάποιες σχετικές έρευνες ώστε να προσδιοριστούν τα σημεία που ενδέχεται να παρουσιαστούν τέτοια ευρήματα και αν είναι δυνατό αποφεύγονται κατασκευές σε αυτές τις θέσεις, προκειμένου να αποφευχθούν οι καθυστερήσεις που συνεπάγεται μια τέτοια ανακάλυψη. Ο Ανάδοχος είναι ιδιαίτερα εκτεθειμένος σε αυτό τον κίνδυνο καθυστερήσεων, ένας λόγος για τον οποίο είναι απαραίτητα τα 'Αποθεματικά' που αναφέραμε σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Στη Σύμβαση Παραχώρησης αναφέρονται ενδεικτικά τυχόν 'επικίνδυνα σημεία' και δηλώνεται ρητά από τον Ανάδοχο, ότι γνωρίζει ότι είναι δυνατό να υπάρξουν αρχαιολογικά ευρήματα, των οποίων η πιθανότητα συνάντησης εκτιμήθηκε από τον ίδιο κατά την υποβολή της προσφοράς του. Επίσης στην προσφορά του Αναδόχου, εκτιμώνται τυχόν συνέπειες στις εργασίες (κυρίως χρονικές που μεταφράζονται όμως σε αύξηση του κόστους).

Συγκεκριμένα, στις τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε, προβλέπεται διακοπή των εργασιών από την στιγμή που θα ανακαλυφθούν αρχαιότητες, έως ότου ειδοποιηθεί το Ελληνικό Δημόσιο και η Εφορία Αρχαιοτήτων, η οποία θα αποφασίσει την διαδικασία που θα ακολουθηθεί και το χρονικό διάστημα που θα χρειαστεί για να γίνουν οι απαραίτητες εκσκαφές, οι οποίες θα γίνουν κάτω από την επίβλεψή της. Φυσικά η ιδιοκτησία των αρχαιοτήτων που τυχόν θα ευρεθούν, ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο.

Ο Ανάδοχος παρέχει συνεργεία και μέσα εκσκαφής, συμβολή για την οποία θα πληρωθεί από τον Κ.τ.Ε. Δεν προβλέπεται καμία πρόσθετη αποζημίωση του Αναδόχου ή παράταση, *αν οι καθυστερήσεις δεν υπερβούν την προβλεπόμενη από την προσφορά του Αναδόχου για απρόοπτα χρονική περίοδο*. Εάν αυτή ξεπεραστεί, τότε ο Κ.τ.Ε. υποχρεούται να καταβάλλει οποιαδήποτε πρόσθετη δαπάνη στον Ανάδοχο και να προχωρήσει σε παράταση των προθεσμιών ή/και της Περιόδου Παραχώρησης.

Στην Σύμβαση της ελεύθερης Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, η οποία είναι και η λεπτομερέστερη των τριών, έχουμε μια πολύ εκτεταμένη αναφορά στις περιοχές που παρουσιάζουν πιθανότητα να βρεθούν αρχαιότητες (περιοχές που χαρακτηρίζονται ως 'επικίνδυνες'). Κάτι που δεν συναντάμε στις άλλες δύο Συμβάσεις, στις οποίες υπάρχει κάποια αναφορά μεν στο θέμα αλλά μικρής έκτασης και με γενικό περιεχόμενο.

Στη Σύμβαση Σταυρού-Ελευσίνας αναφέρεται μάλιστα ότι ο Ανάδοχος υποχρεούται να επανερευνήσει και επαληθεύσει τα στοιχεία που θα έχουν συγκεντρωθεί για ενδεχόμενη ανεύρεση αρχαιοτήτων πριν από την έναρξη των εργασιών σε κάθε περιοχή, κάνοντας διερευνητικές τομές με δική του δαπάνη. Επίσης από την στιγμή που θα ειδοποιήσει την Αρχαιολογική Υπηρεσία είναι υπεύθυνος για την διαφύλαξη των τυχόν ευρημάτων, λαμβάνοντας όλα τα απαραίτητα μέτρα.

Όσον αφορά τις καθυστερήσεις, ο Ανάδοχος έχει προβλέψει χρονικό διάστημα έξι μηνών (που έχει υπολογίσει στο ανάλογο αποθεματικό), οπότε αν αυτό το διάστημα δεν ξεπεραστεί, δεν δικαιούται καμία αποζημίωση από τον Κ.τ.Ε.

Αντίθετα, ο Ανάδοχος δικαιούται αποζημίωση εάν συντρέχει ένας ή και περισσότεροι από τους παρακάτω λόγους:

- Εάν υπάρξουν καθυστερήσεις μεγαλύτερες των έξι μηνών, για εργασίες και έρευνες που γίνονται στις 'επικίνδυνες περιοχές'.
- Στις περιπτώσεις που θα συναντηθούν αρχαιότητες σε περιοχές που δεν έχουν προβλεφθεί εξ' αρχής (δηλαδή δεν βρίσκονται στις επικίνδυνες περιοχές) ή κατά την εκπόνηση της οριστικής μελέτης.
- Σε περίπτωση που οι αρχαιολογικές έρευνες γίνονται από τον ίδιο, κάτω από την καθοδήγηση και την επίβλεψη της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας.

Η πληρωμή μάλιστα για την τελευταία περίπτωση γίνεται απολογιστικά. Δηλαδή, επί των απολογιστικών δαπανών (Κ) εφαρμόζεται ο εξής τύπος:

$$A = 1,18 K [1,0 + 0,13 (1 - E/100)]$$

όπου:

- A = Η συνολική αμοιβή του Αναδόχου.
- 1,18 = Προσαύξηση 18% λόγω Φ.Π.Α.
- E = Το ποσοστό ενιαίας έκπτωσης που έχει ορίσει ο Ανάδοχος με την προσφορά του, για τις Παράλληλες εργασίες.

Βλέπουμε δηλαδή ότι υπάρχει μια περισσότερο ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του θέματος από ότι στις άλλες δύο Συμβάσεις, κάτι που θα αποδειχθεί πολύ διορατικό, αν αναλογιστούμε τις δεκάδες φορές που έχει υπάρξει διακοπή Δημοσίων αλλά και έργων του ιδιωτικού τομέα εξ' αιτίας της εύρεσης αρχαιοτήτων, με τις διαδικασίες να 'κολλάνε' στα νομικά και οικονομικά θέματα που προκύπτουν ανάμεσα στις δύο πλευρές.

6.6 Αποζημιώσεις στον Ανάδοχο

Ακριβώς όπως ο Ανάδοχος είναι υποχρεωμένος να τηρεί κάποιες προθεσμίες, ανάλογες ρυθμίσεις ισχύουν και για τον Κ.τ.Ε., ο οποίος πρέπει να φέρει εις πέρας κάποιες εργασίες, ή να ανταποκριθεί εμπρόθεσμα σε συγκεκριμένες Συμβατικές του υποχρεώσεις. Ουσιαστικά, για να μπορέσει ο Ανάδοχος να είναι συνεπής στα όσα ορίζει η Σύμβαση Παραχώρησης, θα πρέπει και η άλλη μεριά να δείξει την ανάλογη συνέπεια και συνεργασία.

Έτσι, για κάθε αθέτηση των Συμβατικών όρων από τον Κ.τ.Ε., που μπορεί να συνεπάγεται καθυστερήσεις, μείωση των εσόδων ή αύξηση του κόστους, προβλέπεται ανάλογη αποζημίωση στον Ανάδοχο, που μπορεί να μεταφράζεται είτε σε χρηματικές ροές, είτε σε παρατάσεις των Προθεσμιών ή/και της Διάρκειας της Περιόδου Παραχώρησης.

Ουσιαστικά υπάρχουν προκαθορισμένες εργασίες για τις οποίες έχει συμφωνηθεί με την Σύμβαση να εκτελεστούν από τον Κ.τ.Ε. και είναι ιδιαίτερα σημαντικές για την πρόοδο των εργασιών του Αναδόχου, με αποτέλεσμα, η μη εκτέλεση αυτών να συνεπάγεται διακοπή ή μη έναρξη των εργασιών του Αναδόχου.

Έτσι ενδέχεται να υπάρχουν δεσμευτικές προθεσμίες και για τον Κ.τ.Ε., που να αφορούν τις εργασίες αυτές πέρα από τις προθεσμίες καταβολής της συμμετοχής του, που όπως έχουμε στα προηγούμενα αναφέρει, παρουσιάζονται σε σχετικό χρονοδιάγραμμα. Ως αποζημιωτέα συνήθως (εκτός εάν η Σύμβαση προβλέπει διαφορετικά) ορίζονται περιστατικά που έχουν τα εξής αποτελέσματα:

- Η Κατασκευή ή έναρξη Λειτουργίας του έργου καθυστερήσει για οποιαδήποτε χρονική περίοδο. Όμοια για την έναρξη της Περιόδου Παραχώρησης.
- Η Κατασκευή ή η Λειτουργία του έργου σταματήσει ή ανασταλεί για οποιαδήποτε χρονική περίοδο (ενδέχεται στην Σύμβαση να υπάρχουν ελάχιστα χρονικά όρια για την παύση αυτή).
- Προκληθούν υλικές ζημιές ή καταστροφές στα έργα του Αναδόχου που έχουν ήδη κατασκευαστεί, από επέλευση γεγονότος για το οποίο προβλέπονται σχετικές αποζημιώσεις.
- Η πραγματοποιούμενη κίνηση, κυκλοφορία, ζήτηση για το έργο, μειωθεί, ή πέσει κάτω από ορισμένα με την Σύμβαση επίπεδα, για οποιοδήποτε χρονικό διάστημα της Περιόδου Παραχώρησης.

Αφού διαπιστωθεί η επέλευση του αποζημιωτέου περιστατικού, σύμφωνα πάντα με τα όσα ορίζει η Σύμβαση, τότε το ελληνικό Δημόσιο καταβάλλει στον Ανάδοχο, πάντα φυσικά κατά περίπτωση, ποσά που καλύπτουν τις πρόσθετες δαπάνες και έξοδα που υπέστη ο Ανάδοχος, ως συνέπεια του εν λόγω γεγονότος.

Ποσά που ενδεικτικά μπορούν να αναλυθούν στα εξής:

- Όλα τα ποσά που απαιτούνται για την αποκατάσταση των ζημιών ή/και καθυστερήσεων που είχε ως αποτέλεσμα το γεγονός αυτό.
- Όλα τα ποσά που απαιτούνται για τη διενέργεια οποιωνδήποτε μεταβολών του έργου, που ενδέχεται να χρειάζεται να γίνουν εξαιτίας της επέλευσης του γεγονότος αυτού.
- Όλα τα ποσά που καταβλήθηκαν από τον Ανάδοχο για τον διακανονισμό ή συμβιβασμό που εγέρθηκε ή απειλήθηκε εναντίον του λόγω της επέλευσης του αποζημιωτέου αυτού περιστατικού.
- Όλα τα ποσά που δαπανήθηκαν από τον Ανάδοχο για την πρόσληψη εμπειρογνομόνων και επαγγελματικών συμβούλων σχετικά με το εν λόγω γεγονός.
- Όλα τα ποσά που καταβλήθηκαν από τον Ανάδοχο προς οποιονδήποτε από τους υπερσυμβατικούς εργολάβους ή τους κατόχους οποιονδήποτε δικαιωμάτων στο έργο ή στην εκμετάλλευσή αυτού.
- Όλα τα λειτουργικά έξοδα και έξοδα εκμετάλλευσής, καθώς και τους δεδουλευμένους τόκους, αμοιβές ή άλλα ποσά εν σχέσει με οποιαδήποτε οφειλή δανείων, που αφορούν τις περιόδους παύσης των εργασιών.

Όλα τα παραπάνω τα συναντούμε και στις τρεις Συμβάσεις και αφορούν δεσμεύσεις του Κ.τ.Ε. απέναντι στον Ανάδοχο, ώστε να εξασφαλιστεί από την μεριά του, η έγκαιρη αποπεράτωση του έργου και να μειωθεί το ρίσκο που παίρνει αναλαμβάνοντας το έργο.

Για την εφαρμογή των παραπάνω είναι δυνατόν να θεσπίζονται δεσμευτικές προθεσμίες (που συνήθως έχουν να κάνουν με τις προβλεπόμενες απαλλοτριώσεις, κάτι που προβλέπεται και από την Ελληνική νομοθεσία) για τον Κ.τ.Ε., υπέρβαση των οποίων συνεπάγεται αποζημιώσεις στον Ανάδοχο.

6.6.1 Προθεσμίες του Κ.τ.Ε.

Η Ελληνική νομοθεσία αναφέρει σχετικά με τις προθεσμίες που τυχόν αναφέρονται στην Σύμβαση: 'Ο υπερήμερος Κ.τ.Ε., ευθύνεται έναντι του Αναδόχου για θετικές ζημιές τις οποίες υπέστη ο τελευταίος κατά το διάστημα διακοπής των εργασιών και μάλιστα μόνον από την ημέρα της οχλήσεως, όπως δαπάνες μισθωμάτων, δαπάνες ετοιμότητας για τις ανάγκες του έργου, μηχανικού εξοπλισμού και αμοιβών του αναγκαίου επιστημονικού και εργατοτεχνικού προσωπικού'.

Προθεσμίες του Κ.τ.Ε. πάντως και στις τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε προβλέπονται κυρίως για τις απαλλοτριώσεις. Ας δούμε όμως αναλυτικότερα την μεθοδολογία που ακολουθείται.

Στην Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, δεν συναντάμε καθορισμένες προθεσμίες που να αφορούν τις υποχρεώσεις του Κ.τ.Ε., παρά μόνο κάποια αναφορά στις σχετικές άδειες που θα πρέπει να εκδοθούν για να λειτουργήσει το αεροδρόμιο. Δεν έχουμε προθεσμίες για τις απαλλοτριώσεις στο χώρο του αεροδρομίου, μιας και όπως έχουμε αναφέρει, αυτές θα γίνονται από την ίδια την Α.Ε., άρα δεν τίθεται θέμα υπερημερίας από πλευράς Κ.τ.Ε.

Στην Σύμβαση της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου, θεσπίζονται κάποιες προθεσμίες που αφορούν την παράδοση των απαλλοτριωμένων χώρων του έργου, καθώς και των δικαιωμάτων πρόσβασης στον Ανάδοχο. Συγκεκριμένα, αναφέρεται:

- ◇ Όσον αφορά τα τμήματα των χώρων του έργου που αναφέρεται στην Σύμβαση ότι θα απαλλοτριωθούν ή/και θα παραχωρηθούν στον Ανάδοχο, εντός προθεσμίας 6 μηνών από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ της Σύμβασης Παραχώρησης.
- ◇ Όσον αφορά τα τμήματα των χώρων του έργου που απαιτούνται για προσωρινές εργασίες, εντός προθεσμίας 12 μηνών από την ημερομηνία υποβολής των σχετικών δικαιολογητικών εγγράφων.

Μάλιστα, για τη μη τήρηση των παραπάνω προθεσμιών, προβλέπονται αποζημιώσεις προς τον Ανάδοχο οι οποίες διαμορφώνονται ως εξής:

Σε περίπτωση που, (i) το Ελληνικό Δημόσιο δεν παραδώσει στον Ανάδοχο τις παραπάνω εκτάσεις, (ii) το σύνολο των ημερών καθυστέρησης υπερβεί τις 30 και (iii) η πρόοδος των εργασιών καθυστερήσει ή διακοπεί για μια περίοδο που υπερβαίνει συνολικά τις 5 ημέρες, τότε η προθεσμία ολοκλήρωσης των εργασιών και η Περίοδος Παραχώρησης θα παραταθούν κατά την περίοδο που αντιστοιχεί στην καθυστέρηση που προκλήθηκε και το Ελληνικό Δημόσιο θα καταβάλει στον Ανάδοχο την οποιαδήποτε πρόσθετη δαπάνη χρηματοδότησης ή/και δανεισμού.

Επίσης προβλέπονται προθεσμίες για την έκδοση αδειών. Συγκεκριμένα αναφέρεται: Σε περίπτωση που, (i) οποιαδήποτε άδεια δεν έχει εκδοθεί δύο μήνες μετά την υποβολή αίτησης με τα κατάλληλα δικαιολογητικά και (ii) η πρόοδος των εργασιών καθυστερήσει ή διακοπεί για το λόγο αυτό επί συνολικό διάστημα μεγαλύτερο από 5 ημέρες, τότε προβλέπονται ακριβώς οι ίδιες κυρώσεις με αυτές των προθεσμιών για παράδοση των χώρων του έργου όπως αυτές περιγράφονται στην προηγούμενη παράγραφο.

Στην Σύμβαση της ελεύθερης Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας η αντιμετώπιση του θέματος είναι η λεπτομερέστερη των τριών. Υπάρχει ιδιαίτερο άρθρο στο οποίο θεσπίζονται προθεσμίες που αφορούν τις Συμβατικές υποχρεώσεις του Κ.τ.Ε. και παρατίθενται συγκεντρωτικά οι περιπτώσεις που προβλέπεται σχετική αποζημίωση.

Σύμφωνα με τα παραπάνω παραθέτουμε μερικά παραδείγματα μέσα από το κείμενο της Σύμβασης ώστε να γίνει κατανοητή η έννοια:

- ◇ Ο Κ.τ.Ε. αναλαμβάνει να ολοκληρώσει τις απαλλοτριώσεις των χώρων εκτέλεσης των κατασκευών του έργου και των προκαθορισμένων χώρων απόθεσης, εντός 15 μηνών από την έναρξη της Παραχώρησης, καθώς και τις απαλλοτριώσεις των χώρων εργοταξίων (εκτός από κάποιους χώρους που εξαιρούνται).
- ◇ Μέσα σε 24 μήνες από την έναρξη της Παραχώρησης, ο Κ.τ.Ε. θα έχει ολοκληρώσει την κατασκευή των έργων, των οποίων έχει αναλάβει την ευθύνη, για το τμήμα Α.Κ. Μεταμόρφωσης - Α.Κ. Κύμης. Επίσης θα έχει ολοκληρώσει την κατασκευή των κυρίων έργων αποχέτευσης ομβρίων.
- ◇ Ο Κ.τ.Ε. θα ολοκληρώσει τη διαδικασία συντέλεσης των απαλλοτριώσεων ή δουλειών, των συμπληρωματικών ζωνών εκτέλεσης πρόσθετων κατασκευών του έργου, καθώς και των εργοταξιακών χώρων, λατομείων, δανειοθαλάμων, εάν προβλέπεται αυτό από την Νομοθεσία, εντός των παρακάτω προθεσμιών:
 - α) 15 μήνες για απαλλοτριώσεις εκτός Σχεδίου Πόλεως, ή για απαλλοτριώσεις που απαιτούν επίσημη εφαρμογή Ισχύοντος Σχεδίου Πόλεως.
 - β) 20 μήνες για απαλλοτριώσεις που απαιτούν τροποποίηση Ισχύοντος Σχεδίου Πόλεως.
- ◇ Ο Κ.τ.Ε. δια του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα πραγματοποιεί τις εγκρίσεις (με ή χωρίς παρατηρήσεις) των Μελετών που υποβάλει ο Ανάδοχος στις ειδικά οριζόμενες, από την Σύμβαση, κατά ειδική περίπτωση, προθεσμίες. Το ίδιο θα ισχύει και για τις οποιεσδήποτε άδειες.

Συγκεκριμένα για τις άδειες, έχουμε και εδώ προθεσμία δύο μηνών από την υποβολή των σχετικών δικαιολογητικών και τριών μηνών για άδειες που ο Ανάδοχος δεν είχε εντοπίσει την ανάγκη τους κατά την προσφορά του.

Εκτός από την αναλυτική αυτή προσέγγιση των προθεσμιών, στην Σύμβαση Παραχώρησης, υπάρχει σχετικό άρθρο που αναφέρεται στις αποζημιώσεις στον Ανάδοχο, λόγω υπέρβασης των προθεσμιών από τον Κ.τ.Ε. Για την περίοδο Μελετών-Κατασκευών, που εξετάζουμε στο παρόν κεφάλαιο, αναφέρονται τα εξής:

(1). Εφόσον οι καθυστερήσεις με υπαιτιότητα του Κ.τ.Ε., επιδρούν στην κρίσιμη διαδρομή του εγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος του έργου και επηρεάζουν δυσμενώς τμηματικές μόνο προθεσμίες αυτού, θα χορηγείται παράταση των προθεσμιών και χρηματική αποζημίωση.

(2). Εφόσον οι καθυστερήσεις αυτές βρίσκονται επάνω στην κρίσιμη διαδρομή του Εγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος του έργου και επηρεάζουν

δυσμενώς τη συνολική προθεσμία αυτού, θα χορηγείται παράταση της συνολικής προθεσμίας, ίση με την προκαλούμενη καθυστέρηση (ΔΤ) στην περάτωση των εργασιών που δεν δύναται να εκτελεστούν. Για την περίπτωση καταβολής χρηματικής αποζημίωσης, προβλέπονται τα εξής:

- I. Εάν η (ΔΤ) είναι τόσο ώστε να μην υπερβαίνεται η συνολική μέγιστη προθεσμία (5 χρόνια) της περιόδου Μελετών-Κατασκευών, τότε πέραν της παράτασης θα χορηγείται και η αναθεώρηση στην επηρεαζόμενη δαπάνη των υπολειπόμενων εργασιών.
- II. Εάν η (ΔΤ) είναι τόσο ώστε να υπερβαίνεται η συνολική μέγιστη προθεσμία (5 χρόνια) της περιόδου Μελετών-Κατασκευών, τότε επιπλέον των όσων αναφέρονται στο α), θα χορηγούνται στον Ανάδοχο και οι θετικές ζημιές που θα υποστεί από την ανωτέρω καθυστέρηση, οι οποίες θα υπολογίζονται με βάση τις τυχόν δαπάνες αυτοχρηματοδότησης των δανειακών υποχρεώσεών του.

Συγκεντρωτικά:

Καθυστερήσεις με υπαιτιότητα του Κ.τ.Ε. που επηρεάζουν την κρίσιμη διαδρομή του χρον/ματος του έργου	Εάν	Επηρεάζουν τις τμηματικές μόνο προθεσμίες Επηρεάζουν την συνολική προθεσμία του έργου	Τότε:	Χορηγείται παράταση ΔΤ και ή αναθεώρηση στη επηρεαζόμενη δαπάνη των υπολειπόμενων εργασιών. Χορηγούνται όλα τα παραπάνω και επιπλέον οι θετικές ζημιές που θα υποστεί από την καθυστέρηση αυτή.
--	-----	--	-------	--

Βλέπουμε λοιπόν ότι η τήρηση των προθεσμιών από τον Κ.τ.Ε. είναι ένα από τα κρίσιμα σημεία της Σύμβασης, για το οποίο ο Ανάδοχος ζητάει Συμβατικές δεσμεύσεις. Αυτό είναι φυσικό, αν αναλογιστούμε ότι οι τυχόν καθυστερήσεις που ενδέχεται να προκληθούν από υπαιτιότητα του Κ.τ.Ε. και που μπορεί να προκαλέσουν σημαντικές μεταβολές στις προγραμματισμένες ημερομηνίες αποπεράτωσης, θα πρέπει με κάποιο τρόπο να 'αποκαθίστανται' (που μπορεί να σημαίνει χρηματικά ή/και χρονικά) στον Ανάδοχο, αφού τον εκθέτουν σε κίνδυνο μη τήρησης των δικών του υποχρεώσεων ή/και προθεσμιών, τόσο απέναντι στον Κ.τ.Ε., όσο και απέναντι στους δανειστές του.

Η αντιμετώπιση που συναντήσαμε στην Σύμβαση της ελεύθερης Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, είναι η πιο ολοκληρωμένη από τις τρεις και καλύπτει μεγάλο φάσμα περιπτώσεων. Το κείμενο της Σύμβασης, είναι το μεταγενέστερο των τριών κάτι που μας δείχνει ότι υπάρχει μια τάση να ξεκαθαρίζονται όσον το δυνατό περισσότερο οι υποχρεώσεις των μερών από την υπογραφή της Σύμβασης (αρχή της συνεργασίας) και φυσικά να

υπάρχει προκαθορισμένη νομοθετική ρύθμιση (αφού η Σύμβαση αποτελεί νόμο μετά την κύρωσή της) για τα ζητήματα που ενδέχεται να προκύψουν. Επίσης ότι έχει αποκτηθεί η απαραίτητη τεχνογνωσία από την υπάρχουσα εμπειρία, στα Ελληνικά δεδομένα, τέτοιου είδους Συμβάσεων.

Η μη τήρηση των προθεσμιών από πλευράς Κ.τ.Ε., όπως αυτή αναλύθηκε στα προηγούμενα δεν είναι η μοναδική αιτία για την οποία προκύπτει θέμα αποζημίωσης στον Ανάδοχο. Με την Σύμβαση καθορίζονται και οι υπόλοιπες περιπτώσεις για τις οποίες έχουμε ανάλογες ρυθμίσεις, ρυθμίσεις που επιζητάει ο Ανάδοχος προκειμένου να ξεπεράσει κάποιους από τους κινδύνους που ενδέχεται να αντιμετωπίσει. Αυτές οι περιπτώσεις, αφορούν την περίοδο Λειτουργίας - Εκμετάλλευσης, οπότε και θα τις αναλύσουμε στο επόμενο κεφάλαιο.

Στις ρυθμίσεις αυτές, κατανομής των κινδύνων, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή, μιας και οι δεσμεύσεις του Κ.τ.Ε. όσον αφορά την ανάληψη κινδύνων είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που θα κάνουν τους υποψηφίους Αναδόχους να πάρουν την απόφαση να προχωρήσουν ή όχι σε μια τόσο μακροχρόνια επένδυση.

6.7 Βεβαίωση περάτωσης εργασιών - Άδεια λειτουργίας

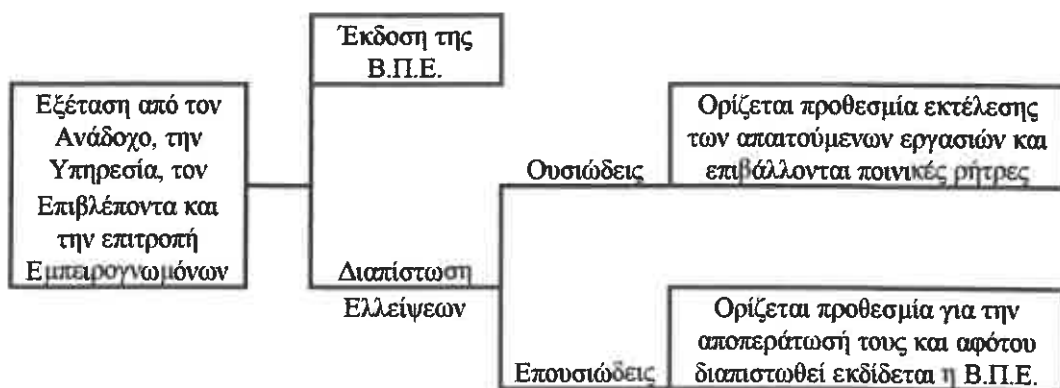
Με την ουσιαστική περάτωση των εργασιών, ο Κατασκευαστής με έγγραφη γνωστοποίησή του, καλεί τον Ανάδοχο, την αρμόδια Δημόσια Υπηρεσία, τον Επιβλέποντα και την επιτροπή Εμπειρογνομόνων, να επιθεωρήσουν τις εργασίες προκειμένου να διαπιστώσουν την σύμφωνη με τα όσα ορίζονται στη Σύμβαση περάτωσή τους. Κατά την διαδικασία επιθεώρησης ο Ανάδοχος μπορεί να προβαίνει σε μικρής έκτασης εργασίες που ενδεχομένως δεν έχει προλάβει να ολοκληρώσει.

Σε περίπτωση που ο Επιβλέπων αποφασίσει ότι οι εργασίες έχουν ολοκληρωθεί σύμφωνα με τα ζητούμενα, για να προχωρήσει στην έκδοση της βεβαίωση θα πρέπει να έχει και την σύμφωνη γνώμη της υπηρεσίας και του Αναδόχου. Εάν υπάρξουν σχετικές διαφωνίες, τότε δρομολογείται 'διαδικασία επίλυσης διαφορών', στην οποία θα αναφερθούμε σε επόμενο κεφάλαιο.

Σε αντίθετη περίπτωση, δηλαδή εάν η τεχνική επιτροπή αποφανθεί ότι οι εργασίες δεν έχουν ουσιαδώς περατωθεί (δηλαδή διαπιστωθούν ελλείψεις) ή υπάρχουν κάποια σημεία των κατασκευών που χρειάζονται διορθωτικές εργασίες, τότε δίνονται οδηγίες στον ανάδοχο ώστε να προβεί στην ολοκλήρωση των εκκρεμουσών ή/και διορθωτικών εργασιών. Σύμφωνα με την Ελληνική Νομοθεσία, οι ελλείψεις αυτές, μπορούν να διακριθούν σε:

- A) Επουσιώδεις, που δεν επηρεάζουν τη λειτουργικότητα του έργου, οπότε και επισημαίνονται στον Ανάδοχο και ορίζεται εύλογη προθεσμία για την αποκατάστασή τους. Μετά την διαπίστωση εκτελέσεώς τους, εκδίδεται βεβαίωση περάτωσης, χωρίς να επηρεάζεται η ημερομηνία αυτής από την εκ' των υστέρων εκτέλεση των διορθωτικών εργασιών.
- B) Ουσιώδεις, ώστε να μην είναι δυνατή ή να είναι πλημμελής η λειτουργία του έργου, οπότε και κοινοποιείται στον Ανάδοχο συγκεντρωτικός πίνακας με τις ελλείψεις αυτές και τίθεται εύλογη προθεσμία εκτελέσεως των απαιτούμενων εργασιών. Σε αυτό το σημείο επιβάλλονται και οι σχετικές Ποινικές ρήτρες όπως και εάν αυτές προβλέπονται από την Σύμβαση.

Συγκεντρωτικά, η διαδικασία που ακολουθείται έχει ως εξής:



Στη Σύμβαση της ελεύθερης Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, βεβαιώσεις περάτωσης των εργασιών προβλέπεται να εκδίδονται και κάθε φορά που έχουμε πέρας των κατασκευών των έργων για τα οποία έχουν ταχθεί αποκλειστικές τμηματικές προθεσμίες, εφαρμογή των οποίων δεν συναντήσαμε στις άλλες δύο Συμβάσεις, όπως αυτές έχουν περιγραφεί στα προηγούμενα.

Οι βεβαιώσεις αυτές θα εκδίδονται όταν τα έργα είναι έτοιμα για λειτουργία και εκμετάλλευση, ή έτοιμα για μεταβίβασή τους στους ενδιαφερόμενους Οργανισμούς για την συνέχιση/ολοκλήρωση των εργασιών από αυτούς. Έχουμε ήδη αναφερθεί σε αυτά τα έργα, στην ενότητα των προθεσμιών του Αναδόχου (αναφέρονται στις τμηματικές προθεσμίες και πρόκειται κυρίως για έργα που δεν αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης από τον Ανάδοχο), παρ' όλα αυτά, ενδεικτικά υπενθυμίζουμε κάποια από αυτά, για να γίνουν κατανοητά τα παραπάνω:

- ◇ Παραλλαγή και διαπλάτυνση αυτοκινητοδρόμου Αθηνών-Κορίνθου.
- ◇ Οριστική παραλλαγή υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής και νέος σιδηροδρομικός σταθμός Νερατζιώτισσας στη γραμμή Η.Σ.Α.Π.
- ◇ Οριστική παραλλαγή υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών-Θεσ/νίκης.
- ◇ Τμήμα αυτοκινητοδρόμου Παλλήνης-Α/Δ Σπάτων.

Επίσης βεβαιώσεις περάτωσης εργασιών εκδίδονται σε κάθε περίπτωση που προβλέπεται, με σχετικό άρθρο της Σύμβασης, μείωση των εγγυήσεων του Αναδόχου για καλή εκτέλεση.

Αφότου εκδοθεί η βεβαίωση περάτωσης των εργασιών και μέσα σε διάστημα που ορίζεται με την Σύμβαση, η αρμόδια Δημόσια Υπηρεσία υποχρεούται να εκδόσει την 'άδεια λειτουργίας', υπό την προϋπόθεση ότι θα έχουν εκδοθεί οι οποιεσδήποτε 'Εγγυητικές Επιστολές λειτουργίας και συντήρησης' και θα έχουν συναφθεί οι 'Ασφαλιστικές συμβάσεις' που προβλέπονται για την εν λόγω περίοδο (αναλύονται στην επόμενη ενότητα). Μπορεί λοιπόν ο Ανάδοχος να προχωρήσει στην έναρξη της περιόδου Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης.

Κεφάλαιο Έβδομο: 'Λειτουργία και Εκμετάλλευση'

Η έναρξη της περιόδου Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης, συμπίπτει με την λήξη της περιόδου Μελέτης-Κατασκευής και μπορεί να είναι ενωρίτερη ή και ίση με την προβλεπόμενη από την Σύμβαση Παραχώρησης σύμφωνα με τις προθεσμίες του Αναδόχου και τις τυχόν παρατάσεις αυτών.

Ας σταθούμε λίγο στη λέξη 'ενωρίτερη'. Πράγματι με την Σύμβαση Παραχώρησης, προβλέπεται ότι εάν οι απαραίτητες εργασίες του Αναδόχου κατά την περίοδο Μελέτης-Κατασκευής, αποπερατωθούν ενωρίτερα από το προβλεπόμενο, τότε ο Ανάδοχος μπορεί, χωρίς καμία υποχρέωση για μείωση της συνολικής Περιόδου Παραχώρησης, να ξεκινήσει την Λειτουργία και Εκμετάλλευση του έργου την στιγμή που αυτό θα είναι εφικτό, μέσα στα πρότυπα και επίπεδα που έχουν συμφωνηθεί με την Σύμβαση.

Από αυτό προκύπτει και σχετικό άρθρο που συναντάμε στις Συμβάσεις για άδειες νυκτερινής εργασίας, υπερωρίες ή/και εργασία κατά τις εορτές.

Η περίοδος Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης, συνοδεύεται και από υποχρεωτική συντήρηση του έργου από τον Ανάδοχο. Η υποχρεωτική αυτή συντήρηση του έργου εκτείνεται μάλιστα και για χρόνο μεγαλύτερο της Περιόδου Παραχώρησης, δηλαδή για κάποιο μικρό διάστημα (2-3 χρόνια) αφότου το έργο παραδοθεί στον Κ.τ.Ε.

Όσον αφορά την λειτουργία του έργου από τον Ανάδοχο, με την Σύμβαση ορίζεται το επιθυμητό επίπεδο εξυπηρέτησης, το οποίο θα πρέπει να διατηρεί ο Ανάδοχος καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αυτής. Ουσιαστικά ο Ανάδοχος θα πρέπει να λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ή/και διασφαλίζεται:

- Η ασφαλής, εύρυθμη και σε υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης λειτουργία του έργου.
- Η ομαλή και ανεμπόδιστη διεξαγωγή της κυκλοφορίας των οχημάτων και κατ'επέκταση των χρηστών.
- Η άμεση και αποτελεσματική ανταπόκριση του ίδιου, σε έκτακτες ή επείγουσες καταστάσεις.
- Η ασφάλεια των χρηστών αλλά και των εργαζόμενων στο έργο ή στην περιοχή του έργου.
- Η ασφάλεια και αντοχή στο χρόνο, των κατασκευών του έργου.

Φυσικά δεν ευθύνεται για τυχόν ζημιές σε περιουσίες, τραυματισμό ή ατύχημα των χρηστών ή τρίτων, στο χώρο του έργου, κατά την διάρκεια της λειτουργίας αυτού, όταν αυτά δεν οφείλονται σε σφάλμα ή αμέλειά του.

Όσον αφορά την εκμετάλλευση του έργου, όπως έχουμε αναφέρει σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο Κ.τ.Ε. εξασφαλίζει τον Ανάδοχο με την αποκλειστικότητα του δικαιώματος αυτού, καθώς και με εγγυήσεις για την μη ανάπτυξη ανταγωνιστικών έργων που η ύπαρξή τους ενδεχομένως να προκαλούσε μειώσεις στα αναμενόμενα έσοδά του.

Οι εξασφαλίσεις αυτές, προβλέπουν αποζημιώσεις σχετικές με την μη τήρηση των υποχρεώσεων που αναφέρονται στη Σύμβαση από πλευράς Κ.τ.Ε. και πρόστιμα, για την μη τήρηση των υποχρεώσεων που αναφέρονται στη Σύμβαση από πλευράς Αναδόχου, ακριβώς όπως είδαμε και στην περίοδο Μελέτης-Κατασκευής.

Επίσης έχουμε ειδικές ρυθμίσεις για το ύψος των επιβαλλόμενων διοδίων τελών/τελών χρήσης, για τις διακυμάνσεις και διαφοροποιήσεις αυτών καθώς και για την αναπροσαρμογή των τιμών προκειμένου να ληφθεί υπόψη η επίδραση του πληθωρισμού.

Τέλος κατά την περίοδο αυτή, θα ζητηθούν από τον Ανάδοχο εγγυήσεις για την καλή λειτουργία του έργου, για κάθε έτος, καθώς και εγγυήσεις καλής συντήρησης του έργου.

Στα επόμενα, θα δούμε αναλυτικά την εφαρμογή των παραπάνω ρυθμίσεων στις τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε, μιας και η περίοδος Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης αποτελεί το *Συμβατικό αντάλλαγμα για το οποίο οι επενδυτές ρισκάρουν τα ίδια κεφάλαια που διαθέτουν κατά την Κατασκευή, άρα και αποτελεί την ουσία της μεθόδου Παραχώρησης.*

7.1 Ζητούμενο Επίπεδο εξυπηρέτησης κατά την Λειτουργία

Ο Κ.τ.Ε. επιβάλλει στον Ανάδοχο με σχετικό άρθρο της Σύμβασης Παραχώρησης, να λειτουργεί το έργο στα επίπεδα που εκείνος ορίζει, προκειμένου να υπάρχει εξυπηρέτηση των χρηστών δεδομένου ότι πρόκειται πάντοτε για έργα Δημοσίου συμφέροντος. Επίσης θέτει στον Ανάδοχο περιορισμούς για Λειτουργία μέσα στα πρότυπα, μη διακοπτόμενη κατά τις περιόδους συντήρησης ή εκτάκτων περιστατικών και πάντοτε ασφαλής για τους χρήστες της υποδομής.

Για να εξασφαλιστούν τα παραπάνω, συναντάμε διάφορες ρυθμίσεις στις τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε. Συγκεκριμένα έχουμε:

7.1.1 Εγχειρίδια Συντήρησης και Λειτουργίας

Στις δύο Συμβάσεις οδικών έργων, προβλέπεται η τήρηση 'Εγχειριδίων' Συντήρησης και Λειτουργίας. Μάλιστα σ' αυτή της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου αναφέρεται χαρακτηριστικά: 'Ο Ανάδοχος θα συντάξει το Εγχειρίδιο Λειτουργίας και θα υποχρεώσει τον Κατασκευαστή (σε συνεργασία με τον ελεγκτή) να συντάξει το Εγχειρίδιο Συντήρησης'.

Το πρώτο από τα προαναφερθέντα εγχειρίδια, περιλαμβάνει διαδικασίες ρύθμισης της κυκλοφορίας, συντονισμού, περιορισμού της κυκλοφορίας, διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, είσπραξης και υπολογισμού διοδίων καθώς και καταγραφής της κυκλοφορίας. Το δεύτερο, παρέχει οδηγίες και κατευθύνσεις για την επιθεώρηση, τη συντήρηση και τις συνήθεις δοκιμές των κύριων στοιχείων του έργου, κατασκευαστικών και μη.

Στα δύο αυτά εγχειρίδια περιγράφονται οι όροι που θα εξασφαλίσουν την ασφάλεια των χρηστών, την μείωση στο ελάχιστο δυνατό των καθυστερήσεων, την ομαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία. Ουσιαστικά δηλαδή με τα εγχειρίδια αυτά γίνονται όλες οι ρυθμίσεις που αφορούν την καλή λειτουργία και συντήρηση του έργου στα επιθυμητά επίπεδα εξυπηρέτησης.

Στο κείμενο της Σύμβασης του αεροδρομίου των Σπάτων, η σύνταξη εγχειριδίων δεν είναι υποχρεωτική, μιας και αναφέρεται χαρακτηριστικά:

‘Η Α.Ε. αεροδρομίου, δύναται αλλά δεν υποχρεούται να συντάξει ένα ή περισσότερα εγχειρίδια σχετικά με τις λειτουργίες και την γενικότερη πληροφόρηση για το αεροδρόμιο’. Εάν παρ’ όλα αυτά η Α.Ε. δύναται να συντάξει τέτοια εγχειρίδια, αυτά θα υπόκεινται στην έγκριση του Υπουργού Μεταφορών, ο οποίος θα έχει λόγο στην τελική διαμόρφωση αυτών, προτείνοντας αλλαγές και ρυθμίσεις που η Α.Ε. οφείλει να ακολουθήσει.

7.1.2 Επίπεδο εξυπηρέτησης κατά την είσπραξη διοδίων

Το σύστημα είσπραξης διοδίων θα πρέπει να είναι τέτοιο ώστε να μην σημειώνονται καθυστερήσεις ή/και ουρές αναμονής, δηλαδή να υπάρχει ένα επίπεδο εξυπηρέτησης των χρηστών που να ανταποκρίνεται τόσο στο αντίτιμο που πληρώνουν για την χρήση της οδού, όσο και στην βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της ανεμπόδιστης ροής των οχημάτων. Στις δύο Συμβάσεις οδικών έργων που εξετάζουμε, συναντάμε όρια για αυτές τις καθυστερήσεις, τα οποία καθορίζουν το ζητούμενο επίπεδο εξυπηρέτησης.

Συγκεκριμένα, στη Σύμβαση της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου, βρίσκουμε την δέσμευση του Αναδόχου για εγκατάσταση ενός αποτελεσματικού συστήματος είσπραξης διοδίων καθώς και ένα σύστημα λογιστικού ελέγχου στο οποίο θα αναγράφονται οι εισροές εισπράξεων ανά κατηγορία οχημάτων.

Ο Ανάδοχος θα λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα προκειμένου η καθυστέρηση κατά την καταβολή των διοδίων να μην ξεπερνά κατά μέσον όρο τα 2 λεπτά ανά δεκαπεντάλεπτο, με εξαίρεση τις 90 εκείνες ώρες ανά ημερολογιακό έτος που παρουσιάζουν την μεγαλύτερη ωριαία κυκλοφορία, οι οποίες δεν θα λαμβάνονται υπόψη.

Στη Σύμβαση της ελεύθερης Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, έχουμε αυστηρότερες ρυθμίσεις όσον αφορά το επίπεδο εξυπηρέτησης. Ο Ανάδοχος έχει το δικαίωμα να σχεδιάσει και εγκαταστήσει αυτόματο σύστημα είσπραξης διοδίων. Στην περίπτωση αυτή, σε κάθε σταθμό διοδίων, μια τουλάχιστον πύλη ανά κατεύθυνση θα λειτουργεί με χειροκίνητο σύστημα καταβολής διοδίων.

Μάλιστα, ο αριθμός 'πυλών' των σταθμών διοδίων που θα βρίσκονται σε λειτουργία θα πρέπει, για όλο το 24ωρο, κάθε 24ωρο, να είναι τόσοι ώστε η σχηματιζόμενη ουρά αναμονής:

- Επί 15 λεπτά/ώρα
- σε οποιαδήποτε 'πύλη'
- κατά τη διάρκεια όλων των ωρών του έτους εκτός των πρώτων 90 ωρών κυκλοφοριακής αιχμής.
 - α) Να μην υπερβαίνει τα 6 οχήματα (Επίπεδο Α - χρόνος αναμονής μεταξύ 0 και 120 δευτερολέπτων για λωρίδες με χειροκίνητο σύστημα).
 - β) Επίπεδο Β: χρόνος αναμονής πάνω από 120 δευτερόλεπτα.

Για κάθε συγκεκριμένη πλατεία διοδίων, το επίπεδο Β δεν θα ισχύει για περισσότερο από 90 ώρες συνολικά για κάθε ημερολογιακό έτος. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί τέτοιο επίπεδο εξυπηρέτησης, ο Ανάδοχος θα είναι αναγκασμένος να καταβάλει στον Κ.τ.Ε., λόγω ποινικής ρήτρας, ποσό είκοσι ECU ανά ώρα, πέρα των 90 ωρών.

Βλέπουμε ότι υπάρχει μια πιο ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του θέματος που προβλέπει μάλιστα και ποινικές ρήτρες για μη τήρηση των όσων ορίζονται με την Σύμβαση, σχετικά με το ζητούμενο επίπεδο εξυπηρέτησης.

Αυτό που μπορούμε να παρατηρήσουμε σ' αυτό το σημείο είναι ότι λαμβανομένης υπόψη της εξελιγμένης τεχνολογίας που εφαρμόζεται παγκοσμίως, τα επίπεδα εξυπηρέτησης που τίθενται και στις δύο Συμβάσεις είναι ιδιαίτερα χαμηλά. Ενδεικτικά αναφέρουμε την υπάρχουσα κατάσταση όσον αφορά την χρήση εξελιγμένων συστημάτων από διάφορες χώρες και τα κύρια χαρακτηριστικά αυτών, (πηγή: Hagtop. P, (17)), ώστε να γίνει η σχετική σύγκριση:

Τυπικά ένα χειροκίνητο, καλά οργανωμένο, σύστημα είσπραξης διοδίων σύμφωνα με στατιστικές, μπορεί να εξυπηρετήσει κατά μέσο όρο **350** οχήματα την ώρα ανά πύλη. Δηλαδή περίπου **11 δευτερόλεπτα** αναμονή για κάθε όχημα.

Το σύστημα κατά το οποίο ο οδηγός, καταβάλλει νομίσματα στο ειδικά διαμορφωμένο δοχείο. Σύστημα το οποίο βρίσκει εφαρμογή στις Η.Π.Α., τη Γαλλία, την Αγγλία και στις περισσότερες ανεπτυγμένες χώρες προς μείωση του χρόνου αναμονής, μπορεί να εξυπηρετήσει κατά μέσο όρο **500** οχήματα/πύλη/ώρα. Δηλαδή περίπου ένα όχημα κάθε **7,5 δευτερόλεπτα**.

Το πιο εξελιγμένο σύστημα από τα τρία, είναι αυτό που προβλέπει ηλεκτρονική χρέωση χωρίς να χρειάζεται να σταματήσουν καθόλου τα οχήματα. Το σύστημα αυτό βρίσκει ήδη εφαρμογή σε αρκετές χώρες και κερδίζει συνεχώς έδαφος έναντι των υπολοίπων.

Συγκεκριμένα, βρίσκει ήδη εφαρμογή σε μεγάλο μέρος των αυτοκινητοδρόμων των Η.Π.Α., της Γαλλίας (όπου έχει εγκατασταθεί σημαντικός αριθμός πυλών non-stop στους μεγάλους αυτοκινητοδρόμους), της Αγγλίας (όπου σε διάφορα σημεία υπάρχει η δυνατότητα επιλογής ανάμεσα στα τρία συστήματα), της Νορβηγίας (όπου μάλιστα, στο τούνελ του Alesund, έγινε το 1987 η εγκατάσταση του πρώτου παγκοσμίως αυτόματου συστήματος είσπραξης διοδίων) και σε άλλες χώρες.

Το ηλεκτρονικό αυτό non-stop σύστημα, μπορεί να εξυπηρετήσει κατά μέσο όρο **600-1300** οχήματα/πύλη/ώρα. Δηλαδή περίπου **3-6 δευτερόλεπτα** αναμονή για κάθε όχημα.

Συγκεντρωτικά:

ΠΙΝΑΚΑΣ 21: 'Συστήματα είσπραξης διοδίων τελών. Σύγκριση με τα επίπεδα εξυπηρέτησης που ζητούνται από το Δημόσιο'.
Πηγή: 'Harrop. P, (17).'

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ (περιγραφή)	Οχήματα/πόλη/ώρα (κατά μέσο όρο)	Χρόνος αναμονής (sec) (κατά μέσο όρο)
Χειροκίνητο σύστημα	350	11
Ρίψη νομισμάτων	500	7,5
Αυτόματο ηλεκτρονικό σύστημα (non-stop)	600-1300	3-6
Ζητούμενη εξυπηρέτηση στη γέφυρα Ρίου-Αντιρίου		120 ανά δεκαπεντάλεπτο
Ζητούμενη εξυπηρέτηση στη λεωφόρο Σταυρού-Ελευσίνας	τουλάχιστον 30, (60)	0-120, (60)

7.2 Εφαρμογή διοδίων τελών-τελών χρήσης

Ουσιαστικά η εκμετάλλευση του Παραχωρούμενου έργου έγκειται στην είσπραξη διοδίων τελών για τα οδικά έργα και στην είσπραξη τελών χρήσης για τα υπόλοιπα. Φυσικά όπως έχουμε αναφέρει, στο Αντικείμενο Παραχώρησης περιλαμβάνεται και η εκμετάλλευση χώρων εμπορικής χρήσεως ή/και εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών από τον Ανάδοχο, το κύριο όμως μέρος των εξόδων του Αναδόχου κατά την περίοδο λειτουργίας, καλύπτεται από τα έσοδα των διοδίων.

Μια εικόνα για το πώς χρησιμοποιούν οι εταιρείες αυτά τα έσοδα, μπορούμε να έχουμε από το εξής:

Στη Γαλλία, όπου η κρατική πολιτική για την κατασκευή των αυτοκινητοδρόμων είναι σαφώς πιο ολοκληρωμένη και οργανωμένη με αποτέλεσμα την ταχύτερη πρόοδο των εργασιών και την ύπαρξη ενός αποτελεσματικού σχεδίου αντιμετώπισης, τα διόδια είναι απαραίτητα σε κάθε τμήμα για την κάλυψη των δαπανών οι οποίες επιβαρύνουν τις εταιρείες των αυτοκινητοδρόμων. Έτσι το 1995, για 100 φράγκα διοδίων κατά μέσο όρο (πηγή : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Ειδική Υπηρεσία Συγκοινωνιακών έργων Αττικής.)

- 61 φράγκα δόθηκαν σε επενδύσεις (μελέτες χάραξης νέων αυτοκινητοδρόμων, συμπληρωματικές εργασίες σε υπάρχοντες αυτοκινητοδρόμους π.χ. διαπλατύνσεις) και αποπληρωμές δανείων.
- 18 φράγκα στις λειτουργικές δαπάνες (έξοδα προσωπικού, λειτουργία σταθμών διοδίων)
- 15 φράγκα δόθηκαν σε φόρους και τέλη.
- 6 φράγκα δόθηκαν σε μεγάλες επισκευές/αποκαταστάσεις.

Φυσικά επικρατεί η πολιτική του να επανεπενδύονται τα χρήματα που εξοικονομούνται σε άλλα τμήματα αυτοκινητοδρόμων, οπότε και να υπάρχει μια συνεχής σχέση Παραχωρησιούχων εταιριών και κράτους.

Γυρνώντας πάλι στα Ελληνικά δεδομένα, όπου αυτή η πολιτική δεν δύναται να υιοθετηθεί μιας και οι εταιρίες ιδρύονται για κάθε έργο ξεχωριστά και προβλέπεται διάλυσή τους μετά την λήξη της Παραχώρησης, η τιμή των διοδίων τελών όπως έχουμε αναφέρει είναι άμεσα συνδεδεμένη με την επίτευξη της ζητούμενης Απόδοσης επί του Μετοχικού κεφαλαίου (ROE).

Παρ'όλα αυτά η τιμή των διοδίων δεν μπορεί να ξεπερνά κάποια ανώτατα όρια που θεσπίζονται από τον Κ.τ.Ε. και περιέχονται αναλυτικά στη Σύμβαση. Μάλιστα αυτά τα όρια αναπροσαρμόζονται ανά χρονικό διάστημα που ορίζεται με την Σύμβαση (το οποίο μπορεί να είναι ένας χρόνος, 6 μήνες ή και συχνότερα αν αυτό δικαιολογείται από σχετική ρύθμιση της Σύμβασης), ώστε να ληφθεί υπόψη ο πληθωρισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

7.2.1 Ανώτατα όρια

Τα διόδια είναι απαραίτητα σε κάθε εκμεταλλεζόμενο τμήμα για την κάλυψη των δαπανών, οι οποίες επιβαρύνουν τον Ανάδοχο, επόμενο είναι λοιπόν το ύψος των τιμών των διοδίων να καθορίζεται από το ύψος των δαπανών. Για να αποφευχθεί όμως:

1. Ανομοιομορφία στις τιμολογήσεις σε σχέση με το υπόλοιπο δίκτυο.
2. Μείωση της ζήτησης λόγω αυξημένου κόστους.
3. Ύψος τιμών που δεν ανταποκρίνεται στο 'Δημόσιο συμφέρον'.

Οι τιμές των διοδίων υπόκεινται σε ανώτατα όρια που θεσπίζονται από τον Κ.τ.Ε. και επισημαίνονται στη Σύμβαση, ώστε να εξυπηρετηθούν τα παραπάνω.

Συγκεκριμένα, στη Σύμβαση της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου, οι τιμές που δίνονται ως ανώτατα όρια είναι οι εξής (αναφέρονται οι ενδεικτικότερες και αφορούν τιμές χωρίς Φ.Π.Α.):

Για επιβατικά (Ι.Χ.):	5,5 ECU
Για φορτηγά (δύο άξονες):	8,5 ECU
Για λεωφορεία (20-40 θέσεις):	19 ECU
Για μοτοποδήλατα/μοτοσυκλέτες:	0,9 ECU

Τα ανώτατα όρια διοδίων τελών θα αναπροσαρμόζονται την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης. Ο Ανάδοχος θα έχει το δικαίωμα να αναπροσαρμόσει αυτές τις τιμές μόνο μία ακόμη φορά κάθε έτος υπό την προϋπόθεση ότι ο ετήσιος πληθωρισμός που καταγράφεται στο Δείκτη Τιμών Καταναλωτή σε ECU, υπερβαίνει το 5% για κάθε περίοδο 12 μηνών που λήγει κατά το υπό εξέταση έτος. Μάλιστα η αναθεώρηση αυτή θα γίνεται με τον εξής τύπο:

$$MTi(\kappa) = MT1992(\kappa) * \frac{(ECU \text{ Ιουλίου } 1992)}{ECU \text{ Ιουλίου } 1991} * \dots * \frac{(ECU \text{ Ιουλίου } (i-1))}{ECU \text{ Ιουλίου } (i-2)}$$

Όπου:

MTi(κ)

Τα ανώτατα όρια διοδίων που δικαιούται να χρεώσει ο Ανάδοχος για το έτος i και για την κατηγορία οχήματος (κ)

MT1992(κ)

Τα κατάλληλα ανώτατα όρια για την κατηγορία οχημάτων (κ) που ορίζονται με την Σύμβαση Παραχώρησης.

$\frac{(ECU \text{ Ιουλίου } (i-1))}{ECU \text{ Ιουλίου } (i-2)}$

Ο λόγος μεταξύ των Δ.Τ.Κ. (Δείκτες ECU) (τίθεται ίσος με 1 εάν βρεθεί μικρότερος).

Στη Σύμβαση της ελεύθερης Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, τα ανώτατα όρια επιβαλόμενων διοδίων σε κάθε είσοδο και σε μερικά ακόμα σημεία της λεωφόρου (σύνολο 38 σταθμοί), έχουν να κάνουν ως εξής (οι ενδεικτικότερες τιμές, χωρίς Φ.Π.Α., για να γίνει η σύγκριση):

Για επιβατικά (Ι.Χ.):	1,56 ECU
Για φορτηγά (δύο άξονες):	3,9 ECU
Για λεωφορεία (20-40 θέσεις):	3,9 ECU
Για μοτοποδήλατα/μοτοσυκλέτες:	0,78 ECU

Ο διαχωρισμός σε κατηγορίες που συναντήθηκε στην Σύμβαση είναι πολύ αναλυτικότερος από αυτόν που παρουσιάζουμε, για να είναι όμως δυνατή η σύγκριση με τις τιμές της γέφυρας, επιλέξαμε ενδεικτικά κάποιες τιμές.

Τα ανώτατα αυτά όρια θα αναπροσαρμόζονται ανά εξάμηνο, ώστε να καλυφθεί η επίδραση του πληθωρισμού. Η αναπροσαρμογή αυτή θα γίνεται με τον ακόλουθο τύπο:

$$(A.S.O.A.T.)_i = (A.S.O.A.T.)_0 * (CPI)_{Gi-1} * (1/IR)_{i-1}$$

Όπου:

$(A.S.O.A.T.)_i$ = Το ανώτατο συμβατικό όριο διοδίων τελών για το έτος i για τα επιβατικά οχήματα.

$(A.S.O.A.T.)_0$ = Το $(A.S.O.A.T.)$ που ισχύει για το έτος 0 (μηδέν), για τα επιβατικά σύμφωνα με την προσφορά του Αναδόχου.

$(CPI)_{Gi-1}$ = Ο δείκτης τιμών καταναλωτή της Ελλάδος, διμήνου Ιουνίου-Ιουλίου του έτους i σε σχέση με αυτόν του ίδιου διμήνου του έτους μηδέν.

$(1/IR)_{i-1}$ = $\frac{\text{Τιμή ECU σε δραχμές της 30/6 του έτους 0}}{\text{Τιμή ECU σε δραχμές της 30/6 του έτους } i}$

Όπως παρατηρούμε τα διόδια για την διέλευση από την γέφυρα είναι υψηλότερα, αν θεωρήσουμε τον δείκτη κόστος/χιλιόμετρο. Αυτό όμως είναι φυσικό μιας και η μόνη εναλλακτική λύση για την πρόσβαση από το Ρίο στο Αντίριο και ανάποδα, είναι τα Ferry Boats τα οποία είναι πολύ χρονοβόρα και δυσκίνητα.

Επίσης η συντήρηση ενός τέτοιου έργου είναι σαφώς πιο δαπανηρή όσο περισσότερο εκτίθεται σε αυξημένο αριθμό διελεύσεων, από αυτή της λεωφόρου. Για το λόγο αυτό υπάρχει και σχετική ρύθμιση για τα βαρέα οχήματα που παρουσιάζουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά (κυρίως όσον αφορά το βάρος τους), θα επιτρέπεται η διέλευσή τους από τη γέφυρα αφού λάβουν την προηγούμενη σύμφωνη γνώμη του Αναδόχου.

Τέλος, από την οποιαδήποτε χρέωση, εξαιρούνται και στις δύο Συμβάσεις:

- Οχήματα του Κ.τ.Ε. που ασκούν επίβλεψη.
- Οχήματα της Ελληνικής Αστυνομίας.
- Πυροσβεστικά οχήματα.
- Οχήματα των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων.
- Ασθενοφόρα.

Ακολουθεί πίνακας με τις τιμές διοδίων τελών (κόστος/χιλιόμετρο) που επικρατούν σε διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες, για οχήματα μέσου κυβισμού, ώστε να είναι δυνατές σχετικές συγκρίσεις (τιμολόγηση την 01/03/96):

ΠΙΝΑΚΑΣ 22: 'Τιμές διοδίων τελών (κόστος/χιλιόμετρο) που επικρατούν σε διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες'.
Πηγή: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Ειδική Υπηρεσία Συγκοινωνιακών έργων Αττικής.

ΧΩΡΑ	Τιμή χιλιομέτρου σε τοπικό νόμισμα	Τιμή χιλιομέτρου σε ECU	Παρατηρήσεις
Αυστρία	2,04 σελίνια	15,7	- εκ των οποίων 20% Φ.Π.Α., επιστρέφεται στους ξένους. - δυνατότητα έκπτωσης 54% μέχρι 90% ανάλογα με την συχνότητα.
Ισπανία	13,56 πεσέτες	8,5	- 16% Φ.Π.Α., επιστρέφεται.
Γαλλία	0,39 φράγκα	6,0	- δυνατότητα έκπτωσης με κάποια συνδρομή. - φόρος δεν επιστρέφεται.
Νορβηγία	0,42 κορόνες	5,1	—
Πορτογαλλία	10,12 σκούδα	5,1	- περιλαμβάνεται φόρος 17%.
Ιταλία	87,99 λιρέτες	4,3	- Φ.Π.Α. δεν επιστρέφεται. - καμία έκπτωση.
Ελλάδα	5,9 δραχμές	1,9	- Φ.Π.Α. δεν επιστρέφεται. - καμία έκπτωση.

Στις δύο οδικές Συμβάσεις συναντάμε ρυθμίσεις σχετικά με τις διακυμάνσεις των τιμών. Σύμφωνα με το παραπάνω, στη Σύμβαση της ελεύθερης λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, ορίζεται ότι: 'Η μέγιστη επιτρεπόμενη διακύμανση των διοδίων τελών εντός μιας χρονικής περιόδου, πρέπει να είναι τέτοια ώστε ο λόγος ανώτατης τιμής εφαρμοζόμενων διοδίων (για κάθε κατηγορία) προς κατώτατη τιμή (για την ίδια κατηγορία), να μην υπερβαίνει το 1.30, ανεξάρτητα με την χρονική διάρκεια της περιόδου αυτής (24ωρο, εβδομάδα, μήνας, έτος)'.

Παρόμοια ρύθμιση συναντάμε και στη Σύμβαση της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου. Μάλιστα εκεί ορίζεται διαφορετική τιμή του λόγου των τιμών των διοδίων για τα διάφορα χρονικά διαστήματα. Συγκεκριμένα:

<u>Χρονική Περίοδος</u>	<u>Μέγιστη τιμή</u>
Οποιαδήποτε ημερολογιακή εβδομάδα	1,25
Οποιοσδήποτε ημερολογιακός μήνας	1,30
Οποιοδήποτε ημερολογιακό έτος	1,50

Πέρα από τα παραπάνω στην ίδια Σύμβαση, είναι στην διακριτική ευχέρεια του Αναδόχου (πάντα σύμφωνα με τους περιορισμούς που αναφέρθηκαν) να πράττει τα εξής σχετικά με τις τιμές των διοδίων:

- Να αυξομειώνει τις τιμές των διοδίων κατά κατηγορία οχημάτων εντός του έτους, μηνός ή εβδομάδας.
- Να διαιρεί τις βασικές κατηγορίες οχημάτων σε περισσότερες κατηγορίες.
- Να εισάγει σύστημα εκπτώσεων ή ειδικών διοδίων τελών για συχνή χρήση ή για άλλες αντίστοιχες κατηγορίες χρηστών.

Ανάλογα στη Σύμβαση της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, αναφέρεται ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, ότι:

1. Ο Ανάδοχος θα μπορεί να αυξομειώνει τα τέλη διοδίων κατά κατηγορία οχημάτων,
 - Διαχρονικά.
 - Εντός του έτους και εντός των χρονικών περιόδων αυτού (μήνας, εβδομάδα., 24ωρο).
 - Σε διαφορετικούς σταθμούς διοδίων της λεωφόρου.
2. Να αναλύει τις βασικές κατηγορίες οχημάτων σε περισσότερες κατηγορίες.

Συγκεντρωτικά έχουμε:

ΠΙΝΑΚΑΣ 23: 'Περιπτώσεις σύμφωνα με τις οποίες μπορούν να μεταβάλλονται τα διόδια τέλη'

ΕΙΔΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ	Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας	Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου
Με το χρόνο (έτος, μήνας, εβδομάδα, 24ωρο)	NAI	NAI
Κατά κατηγορία οχημάτων	NAI	NAI
Σε διαφορετικούς σταθμούς διοδίων	NAI	—
Με ανάλυση των βασικών κατηγοριών οχημάτων	NAI	NAI
Συστήματα έκπτωσης ή ειδικών διοδίων τελών (συχνή χρήση)	OXI	NAI

Εξετάζοντας τις αντίστοιχες ρυθμίσεις που εφαρμόζονται στην Γαλλία, μπορούμε να διακρίνουμε τρία κριτήρια σύμφωνα με τα οποία μεταβάλλονται οι τιμές των διοδίων (πηγή: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Ειδική Υπηρεσία Συγκοινωνιακών έργων Αττικής.):

- 1) **Κατά εταιρεία**, για να ληφθούν υπόψη οι διαφορετικές χρηματοοικονομικές δαπάνες και οι δαπάνες Λειτουργίας και συντήρησης που η καθεμία έχει να αντιμετωπίσει.
- 2) **Κατά κατηγορία οχήματος**, για την αναζήτηση μιας καλύτερης αναλογίας τιμής διοδίων προς τις δαπάνες που δημιουργούνται από τις διάφορες κατηγορίες χρηστών.
- 3) **Κατ'άξονα αυτοκινητοδρόμου**, με στόχο να επιτευχθεί η ρύθμιση των ροών κυκλοφορίας δια της τιμής των διοδίων, καθιστώντας οικονομικά ελκυστικούς τους αυτοκινητοδρόμους που προσφέρουν εναλλακτικά δρομολόγια (διατήρηση των αυξήσεων κάτω του πληθωρισμού) σε σύγκριση με παλιότερους άξονες που έχουν παρουσιάσει αυξημένη κυκλοφορία (σημαντική αύξηση των τιμών των διοδίων).

Όπως μπορούμε εύκολα να διαπιστώσουμε, στη χώρα μας βρίσκουν εφαρμογή μόνο τα δύο πρώτα κριτήρια κι αυτό γιατί δεν υπάρχει μια

συντονισμένη αντιμετώπιση των προτιμήσεων των χρηστών και των αναγκών τους, καθώς και των υφιστάμενων και μελλοντικών συνθηκών του οδικού δικτύου. Με αποτέλεσμα τα έργα να αντιμετωπίζονται ουσιαστικά ‘απομονωμένα’ από το υπόλοιπο δίκτυο, όσο και αν γίνεται προσπάθεια για το αντίθετο, αφού αυτή είναι επιφανειακή και δεν εμβαθύνει στις πραγματικές ανάγκες των χρηστών.

7.3 Αποζημιώσεις του Αναδόχου κατά την Λειτουργία

Όπως έχουμε αναφέρει και σε προηγούμενο κεφάλαιο, οι διάφοροι εξωγενείς παράγοντες που ενδέχεται να επηρεάζουν τα αναμενόμενα έσοδα του Αναδόχου, συνήθως καλύπτονται με εγγυήσεις του Κ.τ.Ε. για αποζημιώσεις. Οι περιπτώσεις κατά τις οποίες συντρέχει θέμα αποζημίωσης προς τον Ανάδοχο, για μειώσεις στα αναμενόμενα έσοδα, ή διακοπή της λειτουργίας, αναφέρονται αναλυτικά στο κείμενο της Σύμβασης προς αποφυγή νομικών διαφορών.

Ουσιαστικά με τις δεσμεύσεις αυτές του Δημοσίου, καλύπτεται ένας από τους σημαντικότερους επιχειρηματικούς κινδύνους που αντιμετωπίζει ο Ανάδοχος, η μείωση των προβλεπόμενων εσόδων, η οποία μπορεί να έχει καταστροφικές συνέπειες στην προγραμματισμένη οικονομική διαχείριση του έργου από τον Ανάδοχο. Οι λόγοι για τους οποίους προβλέπεται αποζημίωση του Αναδόχου κατά την περίοδο Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης, οι οποίοι διαφέρουν ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες του Παραχωρούμενου έργου, που συναντήσαμε στις τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε, αναλύονται στα επόμενα.

7.3.1 Αποζημιώσεις για καθυστερήσεις κατασκευής οδών

Πρόκειται για αποζημιώσεις που καταβάλλονται στον Ανάδοχο, εάν και εφόσον καθυστερήσει η κατασκευή των οδών πρόσβασης ή οδών των οποίων η λειτουργία είναι ζωτικής σημασίας για την τροφοδότηση (με χρήστες) του εξεταζόμενου έργου. Αναλυτικότερα:

Στη Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, αναφέρονται οι προβλεπόμενοι οδοί πρόσβασης, η κατασκευή των οποίων, δεσμεύεται το Δημόσιο, ότι θα γίνει πριν από την έναρξη της λειτουργίας του αεροδρομίου. Μάλιστα δεσμεύεται ότι και για τα δύο έργα, οι απαιτούμενες απαλλοτριώσεις, θα έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι την 31/12/96. Συγκεκριμένα αναφέρονται οι εξής δύο οδοί:

1. Αυτοκινητόδρομος από τον Σταυρό προς το αεροδρόμιο με τουλάχιστον δύο λωρίδες κυκλοφορίας σε κάθε κατεύθυνση που θα εξυπηρετήσει τις ανάγκες του αεροδρομίου.
2. Αυτοκινητόδρομος, με τουλάχιστον δύο λωρίδες κυκλοφορίας σε κάθε κατεύθυνση, κατά μήκος της Δυτικής περιφερειακής λεωφόρου Υμηττού από την Αθήνα στον Σταυρό.

Έχουμε αναφερθεί και σε προηγούμενο κεφάλαιο στην αλληλοεξάρτηση αυτή που παρουσιάζουν τα δύο εκ των τριών έργων που εξετάζουμε. Παρ'όλα αυτά σκόπιμο είναι να αναφερθούμε αναλυτικότερα στις ρυθμίσεις που αναφέρονται στην Σύμβαση μιας και όπως αναφέραμε οι δεσμεύσεις αυτές του Κ.τ.Ε. είναι ζωτικής σημασίας για την απόφαση του Αναδόχου να προχωρήσει ή όχι στην επένδυση. Έτσι,

Εάν το Ελληνικό Δημόσιο δεν κατασκευάσει τους παραπάνω αυτοκινητοδρόμους πριν από την έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου, χωρίς αυτό να είναι αποτέλεσμα πράξης του Αναδόχου ή 'Ανωτέρας βίας', τότε για κάθε μήνα ή τμήμα μήνα που:

Η πρώτη, εκ των δύο οδών, δεν είναι σε λειτουργία θα καταβάλει στην Α.Ε. Αεροδρομίου:

- α) Την πρώτη ημέρα κάθε μήνα αποζημίωση για διαφυγόν κέρδος 35.000 ECU για κάθε ημέρα που η εν λόγω οδός δεν ήταν ανοικτή για χρήση και
- β) Εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος, ώστε να μπορεί η Α.Ε. να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της χωρίς να είναι ληξιπρόθεσμη, όλα τα δεδουλευμένα ποσά κάθε σχετικού μήνα ή μέρους αυτού, που αφορούν λειτουργικά κόστη, έξοδα και λοιπές οφειλές, τα οποία η Α.Ε. αεροδρομίου δεν δύναται να αντιμετωπίσει με τα έσοδά της, με την επιφύλαξη ανωτάτου ποσού κατά μήνα, ίσου προς τα έσοδα που η Α.Ε. έχει υπολογίσει ότι θα πραγματοποιήσει κατά τον μήνα αυτό (στο σχετικό χρονοδιάγραμμα).

Επίσης για την δεύτερη, εκ των δύο οδών, το Δημόσιο θα καταβάλει στην Α.Ε.:

- α) Εάν περάσουν 12 μήνες, από την έναρξη του αεροδρομίου και ακόμα δεν έχει τεθεί σε λειτουργία, 25.000 ECU για κάθε ημέρα που η εν λόγω οδός δεν ήταν ανοικτή για χρήση, την 15η ημέρα έκαστου μηνός.

Συγκεντρωτικά:

ΠΙΝΑΚΑΣ 24: 'Αποζημιώσεις για μη έναρξη λειτουργίας οδών σχετικών με το Α/Δ των Σπάτων'.

Πηγή: Σύμβαση 'αεροδρομίου Σπάτων'.

ΕΡΓΟ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ	Έναρξη των καταβολών	Ποσό σε ECU για κάθε μέρα	Σχόλια
Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας	Η Έναρξη της λειτουργίας του αεροδρομίου	35,000	επιπλέον, τα δεδουλευμένα ποσά που αφορούν λειτουργικά κόστη, έξοδα κ.α.
Δυτική περιφεριακή Λεωφόρος Υμηττού	12 μήνες από την έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου	25,000	—

Από την διαφορετική αντιμετώπιση των αποζημιώσεων, τόσο όσον αφορά τα ποσά, αλλά και όσον αφορά τα χρονικά περιθώρια (από την έναρξη της λειτουργίας του αεροδρομίου) ανάμεσα στα δύο αυτά οδικά έργα, διαπιστώνουμε ότι η κατασκευή της οδού που ενώνει τον Σταυρό με το αεροδρόμιο είναι ζωτικής σημασίας για την πρόσβαση σε αυτό οπότε επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τα έσοδα του Αναδόχου.

Για το λόγο αυτό προβλέπεται και η πληρωμή των επιπλέον ποσών που θα πρέπει να καταβάλει ο Ανάδοχος την περίοδο αυτή, όπως αυτή περιγράφεται στο β). Πληρωμή που όπως είδαμε δεν μπορεί να ξεπερνάει το ποσό που είχε υπολογίσει ο Ανάδοχος ως 'αναμενόμενα έσοδα' για την εν λόγω περίοδο.

Στην Σύμβαση της ελεύθερης λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας και δυτικής περιφερειακής λεωφόρου Υμηττού (δηλαδή Παραχώρηση που περιλαμβάνει και τα δύο αναφερόμενα στη Σύμβαση του αεροδρομίου έργα), έχουμε πολύ αναλυτικότερη αντιμετώπιση του θέματος.

Ουσιαστικά ορίζονται αποζημιώσεις για την περίπτωση χρονικής διαφοροποίησης έναρξης λειτουργίας συγκεκριμένων έργων, γεγονός το οποίο ενδεχομένως θα προκαλέσει θετικές ζημιές σχετικά με τις προβλέψεις της κυκλοφορίας και κατ'επέκταση των εσόδων που έχει κάνει ο Ανάδοχος. Συγκεκριμένα η διαφοροποίηση αυτή στην έναρξη λειτουργίας αναφέρεται στα εξής, σχετικά με το Παραχωρούμενο, έργα:

1. Έναρξη Α'φάσης λειτουργίας του αεροδρομίου των Σπάτων (η ημερομηνία έναρξης λειτουργίας που συναντάμε στην Σύμβαση, δηλαδή 1/1/2001).
2. Καθυστέρηση στην απόδοση στην κυκλοφορία της δυτικής περιφερειακής λεωφόρου Υμηττού, από μη τήρηση των προθεσμιών που βαρύνουν τον Κ.τ.Ε.
3. Έναρξη λειτουργίας του προαστιακού τρένου προς το α/δ Σπάτων.

Συγκεκριμένα ορίζεται αποζημίωση του Αναδόχου, στην περίπτωση που εναλλακτικά ή σωρευτικά επισυμβούν τα παραπάνω γεγονότα, η οποία θα αφορά έσοδα από διόδια για κυκλοφοριακό φόρτο T_R (εκφρασμένο σε ισοδύναμα επιβατικά οχήματα. Στο τέλος της ενότητας παρατίθεται ο σχετικός πίνακας)

Ο T_R θα είναι το πολύ ίσος με ποσοστό K της κυκλοφορίας (εισόδων στο σύστημα) για κάθε έτος που χρησιμοποιείται στο βασικό κυκλοφοριακό σενάριο όπως αυτό παρουσιάζεται στην προσφορά του Αναδόχου. Το ποσοστό αυτό K θα υπολογίζεται ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 25: 'Κυκλοφοριακός φόρτος αποζημίωσης Αναδόχου για χρονική διαφοροποίηση έναρξης λειτουργίας συγκεκριμένων έργων. Ποσοστό κυκλοφορίας Κ'
 Πηγή: Σύμβαση 'Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας και Δυτικής Περιφεριακής Λεωφόρου Υμηττού', (28).

α/α	Λειτουργία Έργου			Ποσοστό της κυκλοφορίας Κ
	Δ.Π.Λ. Υμηττού	Α/Δ Σπάτων	Τρένο προς Α/Δ	
1	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	$0,30 \times [(CA_0 + FA \times c_A) / CT_0]$
2	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	$0,05 + 0,30 \times [(CA_0 + FA \times c_A) / CT_0]$
3	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	-
4	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	0,20
5	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	$0,45 \times [(CAY_0 + FAY \times c_{AY}) / CT_0]$
6	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	$0,05 + 0,45 \times [(CAY_0 + FAY \times c_{AY}) / CT_0]$
7	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	$0,15 + 0,25 \times [(CY_0 + FY \times c_Y) / CT_0]$
8	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	$0,25 \times [(CY_0 + FY \times c_Y) / CT_0]$

Όπου:

CA₀ : Οι πραγματοποιηθείσες δαπάνες σε παρούσες αξίες 1994, σύμφωνα με την ανάλυση του Αναδόχου, μη περιλαμβανομένων των δαπανών των οδικών και λοιπών έργων που δεν έχουν κατασκευαστεί εμπρόθεσμα (σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα κατασκευής του Αναδόχου). Ισχύει: $CA_0 = CT_0 - cA_0$

CY₀ : Όμοια με το παραπάνω, αλλά για ελλείπουσες εργασίες σχετικά με την Δ.Π.Λ. Υμηττού. Δηλαδή: $CY_0 = CT_0 - cY_0$

CAY₀ : Όμοια με τα παραπάνω αλλά για ελλείπουσες εργασίες σχετικά με την Δ.Π.Λ.Υ. και α/δ Σπάτων. Δηλαδή: $CAY_0 = CT_0 - cAY_0$

CT₀ : Το σύνολο της προσφερθείσης από τον Ανάδοχο χρηματικής αξίας (σε παρούσες αξίες 1994) των μελετών, ερευνών και κατασκευών της περιόδου Μελέτης-Κατασκευής, για το κυρίως έργο Παραχώρησης.

cA₀ : Οι δαπάνες των μη εκτελεσθεισών, με υπαιτιότητα του Κ.τ.Ε., εργασιών, για την σύνδεση του α/δ των Σπάτων και των συναφών έργων σύμφωνα με την ανάλυση της προσφοράς του Αναδόχου για το κυρίως έργο Παραχώρησης. Όμοια και για τα cY₀ (έργα σχετικά με την Δ.Π.Λ. Υμηττού) και cAY₀ (έργα σχετικά με Δ.Π.Λ.Υ. και α/δ Σπάτων).

CA : Οι δαπάνες, σε τρέχουσες τιμές, των εργασιών των σχετικών με την σύνδεση του α/δ Σπάτων και τα συναφή έργα που καθυστέρησαν με υπαιτιότητα του Κ.τ.Ε. και τυχόν κατασκευάστηκαν αργότερα. Στις δαπάνες αυτές θα έχει περιληφθεί προσαύξηση λόγω αναθεώρησης (με βάση των Δείκτη τιμών καταναλωτή της Ευρωπαϊκής Ένωσης). Αν αυτές δεν έχουν κατασκευαστεί κατά την αποζημιούμενη περίοδο, τότε στον τύπο τίθενται ίσες με μηδέν. Όμοια για cY και cAY.

FA : Συντελεστής αναγωγής, σε παρούσες αξίες 1994, των εργασιών ολοκλήρωσης του έργου, των σχετικών με την σύνδεση του α/δ των Σπάτων και τα συναφή έργα, που θα έχουν εκτελεστεί στην εκάστοτε εξεταζόμενη περίοδο αποζημίωσης του Αναδόχου από τον Κ.τ.Ε. Όμοια για FY και FAY.

Βλέπουμε δηλαδή ότι είναι πολύ προσεχτική η αντιμετώπιση του θέματος, έτσι ώστε να καλύπτονται όλες οι πιθανές περιπτώσεις διαφοροποίησης της έναρξης από το ζητούμενο. Έτσι ο Ανάδοχος είναι λιγότερο εκτεθειμένος σε μείωση των εσόδων η οποία θα οφειλόταν στην δυνατότητα πρόσβασης (άρα τροφοδότησης με χρήστες) του έργου.

Στη Σύμβαση της γέφυρας **Ρίου-Αντιρίου**, στα πλαίσια των προαναφερόμενων δεσμεύσεων του δημοσίου και χωρίς να δίνονται περαιτέρω στοιχεία, αναφέρεται ότι: 'Το Ελληνικό Δημόσιο, αναλαμβάνει την υποχρέωση να κατασκευάσει με δαπάνη και κίνδυνό του τις βόρειες και νότιες οδούς **πρόσβασης** που συνδέουν τη γέφυρα με το υπάρχον δίκτυο, όπως γενικώς περιγράφονται στα σχέδια'.

Επίσης, ότι το Ελληνικό Δημόσιο, 'δηλώνει την πρόθεση' για κατασκευή των παρακάτω οδών, στα πλαίσια των κυκλοφοριακών αναγκών της περιοχής:

- α) Της ευρείας παράκαμψης Πατρών.
- β) Της παράκαμψης Ναυπάκτου.

Όσον αφορά τα δύο τελευταία αυτά έργα, δεν δικαιούται ο Ανάδοχος αποζημίωση εάν τελικά το Δημόσιο δεν υλοποιήσει την πρόθεσή του για ανάπτυξη του δικτύου. Ωστόσο, εάν ο Ανάδοχος αποδείξει ότι, βάσει στατιστικών στοιχείων συλλεγμένων επί τέσσερα συνεχή έτη και άνω, η εξέλιξη των τάσεων της οδικής κυκλοφορίας της γέφυρας 'κάμπτεται' λόγω της μη ανάπτυξης κάποιου από τα οδικά τμήματα του δικτύου που είναι στην ευθύνη του Κ.τ.Ε. να κατασκευάσει, τότε ο Ανάδοχος θα έχει δικαίωμα να ζητήσει αποζημίωση για τις ζημιές που υπέστη.

Φυσικά δεν αναλύεται ο τρόπος που θα οριστεί αυτή η αποζημίωση, ούτε συναντάμε σχετική συνάρτηση όπως στη Σύμβαση της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας.

Στην πραγματικότητα αυτό είναι μέχρι ένα βαθμό λογικό. Η γέφυρα Ρίου-Αντιρίου, αποτελεί ζεύξη πολύ σημαντική για την διακίνηση εμπορευμάτων και χρηστών από την Πελοπόννησο στη Στερεά Ελλάδα και αντίστροφα, με ήδη διαμορφωμένο Εθνικό δίκτυο πρόσβασης και κατά κάποιο τρόπο ‘εξασφαλισμένη’ (σε γενικά πλαίσια) ζήτηση. Οπότε η πραγματοποίηση ή όχι έργων ανάπτυξης του υπόλοιπου δικτύου αναμένεται να έχει σχετικά ‘μικρή’ επίδραση στην κυκλοφοριακή κίνηση της περιοχής.

Αντίθετα στις άλλες δύο Συμβάσεις, η επιτυχής (όσον αφορά τα έσοδα του Αναδόχου) λειτουργία των Παραχωρούμενων έργων εξαρτάται άμεσα από την λειτουργία ή όχι των έργων πρόσβασης, γι’ αυτό και η αντιμετώπιση του θέματος είναι πιο εντατική και μεθοδευμένη.

Τέλος, παρατίθεται ο πίνακας που δίνει την ισοδυναμία με επιβατικά οχήματα που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του T_R , όπως αυτός χρησιμοποιείται στη σύμβαση Σταυρού-Ελευσίνας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 26: ‘Ισοδυναμία διαφόρων κατηγοριών οχημάτων με επιβατικά οχήματα (ΜΕΑ), σύμφωνα με την Σύμβαση Σταυρού-Ελευσίνας, (28).’

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	(ΜΕΑ)
Επιβατικά οχήματα (Ι.Χ.) και ελαφρά εμπορικά οχήματα	1
Μοτοποδήλατα και μοτοσικλέτες ενός τροχού ανά άξονα	0,5
Αυτοκίνητα με τροχόσπιτα και ελαφρά λεωφορεία (μέχρι 15 θέσεις)	1,5
Μεγάλα λεωφορεία και μικρά φορτηγά με δύο ή τρεις άξονες	2,5
Μεγάλα φορτηγά με τέσσερις ή και περισσότερους άξονες	4,0

7.3.2 Διακοπή της λειτουργίας από υπαιτιότητα του Κ.τ.Ε.

Σε περίπτωση που διακοπεί η λειτουργία λόγω υπαιτιότητας του Κ.τ.Ε. ή από άλλη αιτία που γεννάει λόγο αποζημίωσης όπως αυτοί έχουν περιγραφεί στα προηγούμενα, (ανωτέρα βία, αρχαιότητες κ.α.), ορίζονται κατά περίπτωση αποζημιώσεις ή παρατάσεις της Περιόδου Παραχώρησης. Ουσιαστικά περιγραφή του τρόπου με τον οποίο θα οριστεί η παράταση, συναντήσαμε μόνο στη Σύμβαση Σταυρού-Ελευσίνας, η οποία έχει ως εξής:

Στη Σύμβαση της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, για διακοπή της λειτουργίας τμήματος του έργου επί χρόνο D, η μέγιστη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, θα παραταθεί για χρόνο E, όπου:

$$E = D \times [TRB - (TRA / R)] / TRB$$

Όπου:

TRA : Τα έσοδα κατά το χρόνο περιορισμού λειτουργίας του έργου.

TRB : Τα έσοδα διοδίων κατά την πλέον πρόσφατη, συγκρίσιμη περίοδο.

R : Ο συντελεστής αύξησης της σταθμισμένης τιμής διοδίων (λόγω πληθωρισμού κ.α.) μεταξύ των ελεγχόμενων περιόδων.

Στα δύο άλλα έργα που εξετάζουμε, ενώ γίνεται λόγος για ενδεχόμενη παράταση της Περιόδου Παραχώρησης, δεν περιγράφεται αναλυτικά η διαδικασία καθορισμού αυτής στο κείμενο της Σύμβασης.

Κεφάλαιο Όγδοο: 'Λοιπές ρυθμίσεις'

Διάφορες ρυθμίσεις που αφορούν κυρίως νομικά και διαδικαστικά θέματα θα αναλύσουμε στο παρόν Κεφάλαιο. Κυρίως ρυθμίσεις που αφορούν επέκταση της Σύμβασης, για εργασίες που ενδέχεται να γίνουν, μετά από συμφωνία ανάμεσα στα μέρη, από τον ίδιο Ανάδοχο, αλλά και ρυθμίσεις που αφορούν τις υπεργολαβίες που κατά την διάρκεια των κατασκευών ή της λειτουργίας (κατά την Παραχώρηση του κυρίως έργου), δύναται να συνάψει ο Ανάδοχος.

8.1 Υπεργολαβίες

Σύμφωνα με την τροποποιημένη Κοινοτική οδηγία (34), της 26ης Ιουλίου 1971, στην περίπτωση κατά την οποία η αναθέτουσα αρχή συνάπτει Σύμβαση παραχώρησης έργου, τότε η αναθέτουσα αρχή, μπορεί:

- Είτε να επιβάλλει στον Ανάδοχο να αναθέσει σε τρίτους Συμβάσεις που αντιπροσωπεύουν το 30% της συνολικής αξίας των έργων, προβλέποντας ταυτοχρόνως ότι οι υποψήφιοι θα έχουν το δικαίωμα να αυξήσουν το εν λόγω ποσοστό. Το ελάχιστο αυτό ποσοστό θα πρέπει να αναφέρεται στο κείμενο της Σύμβασης.
- Είτε να καλέσει τους υποψηφίους Αναδόχους να υποδείξουν εκείνοι στις προσφορές τους, όταν αυτό υπάρχει, το ποσοστό της συνολικής αξίας των έργων που προτίθενται να αναθέσουν σε τρίτους.

Δεν θεωρούνται ως τρίτοι, οι επιχειρήσεις οι οποίες συνιστούν κοινοπραξία για να επιτύχουν την Παραχώρηση, ούτε οι επιχειρήσεις που συνδέονται με αυτές. Ως συνδεδεμένες επιχειρήσεις νοούνται αυτές στις οποίες ο Ανάδοχος μπορεί να ασκήσει, άμεσα ή έμμεσα, κυρίαρχη επιρροή, λόγω ιδιοκτησίας, χρηματοδοτικής συμμετοχής ή των κανόνων που την διέπουν. Η κυρίαρχη επιρροή τεκμαίρεται όταν μια επιχείρηση έναντι μιας άλλης, άμεσα ή έμμεσα:

- Κατέχει την πλειοψηφία του καλυφθέντος κεφαλαίου της επιχείρησης, ή
- διαθέτει την πλειοψηφία των ψήφων που συνδέονται με τα μερίδια που εκδίδει η επιχείρηση, ή
- μπορεί να διορίζει περισσότερα από τα μισά μέλη του οργάνου διοίκησης, διεύθυνσης ή εποπτείας της επιχείρησης.

Τέτοιες υπεργολαβίες από επιχειρήσεις που διαθέτουν τα παραπάνω χαρακτηριστικά, συναντήσαμε στις Συμβάσεις που εξετάζουμε ως εξής:

Στη Σύμβαση της λεωφόρου Σταυρού Ελευσίνας, προβλέπεται υπεργολαβία κατά την λειτουργία, με την Transroute International, για την εγκατάσταση και δοκιμαστική λειτουργία των σταθμών διοδίων, όπως αυτή έχει περιγραφεί στο έκτο κεφάλαιο. Επίσης, προβλέπεται να γίνουν και άλλες εργασίες με την βοήθεια υπεργολάβων εταιρειών προκειμένου να επιτευχθεί επιτάχυνση αυτών, χωρίς όμως να δίνονται συγκεκριμένα στοιχεία για ήδη υπάρχουσες Συμβάσεις.

Ο Ανάδοχος και ο(οι) υπεργολάβος(οι) του οφείλουν να ειδοποιούν τον Κ.τ.Ε. για την συναφθείσα Σύμβαση υπεργολαβίας και να υποβάλουν, νόμιμα θεωρημένο αντίγραφό της. Επί πλέον ο Ανάδοχος αναλαμβάνει την ευθύνη, κάθε συμβόλαιο υπεργολαβίας να περιλαμβάνει ανάκλητους όρους, σύμφωνα με τους οποίους:

1. Όλα τα δικαιώματα του Κ.τ.Ε. που απορρέουν από τη Σύμβαση Παραχώρησης, ισχύουν και έναντι του υπεργολάβου και αποτελούν και δικές του υποχρεώσεις.
2. Το υπεργολαβικό συμβόλαιο ουδέν δικαίωμα γεννά για τους συμβαλλόμενους έναντι του Κ.τ.Ε.
3. Στην περίπτωση τερματισμού της Σύμβασης μεταξύ Κ.τ.Ε. και Αναδόχου, οποτεδήποτε και για οποιοδήποτε λόγο:
 - Ο Κ.τ.Ε. θα έχει δικαιούται, κατά την διακριτική του ευχέρεια, να συνεχίσει το συμβόλαιο υπεργολαβίας με τους ίδιους ή ευνοϊκότερους όρους.
 - Ο Κ.τ.Ε. δεν ευθύνεται ούτε αναλαμβάνει οικονομική ή άλλη υποχρέωση που απορρέει από το εκτελεσμένο μέρος της Σύμβασης υπεργολαβίας.
 - Ο Κ.τ.Ε. δεν ευθύνεται ούτε αναλαμβάνει οικονομική ή άλλη υποχρέωση έναντι του υπεργολάβου, εάν δεν θελήσει, να συνεχίσει τη Σύμβαση υπεργολαβίας.

Επίσης, σύμφωνα με το κείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης, ο Κ.τ.Ε. δεν δικαιούται να παρεμβαίνει στις σχέσεις υπεργολάβου και Αναδόχου παρά μόνον όταν:

- Παραβιάζονται από τον υπεργολάβο όροι της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ Κ.τ.Ε. και Αναδόχου.
- Υπάρχουν λόγοι άμεσης επέμβασης για αποτροπή κινδύνων.

Κατ'αναλογία, στις Συμβάσεις της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου και του αεροδρομίου των Σπάτων συναντάμε σχετικές παραγράφους που αναφέρονται στις υπεργολαβίες του Αναδόχου, οι οποίες θα πρέπει να τηρούν τις διατάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης τονίζεται και στις δύο Συμβάσεις ότι οι πράξεις ή παραλείψεις των υπεργολάβων δεν απαλλάσσουν καθ'οιονδήποτε τρόπο τον Ανάδοχο από οποιεσδήποτε υποχρεώσεις του έναντι του Δημοσίου, δυνάμει των Συμβάσεων Παραχώρησης.

Στη Σύμβαση του αεροδρομίου μάλιστα, οι οποιεσδήποτε τέτοιες Συμβάσεις θα εγκρίνονται από το διοικητικό συμβούλιο της Α.Ε. και για αυτές θα ενημερώνονται πλήρως όλοι οι μέτοχοι. Επίσης θα αφορούν μόνο εργασίες ή υπηρεσίες για τις οποίες το πληρωτέο ποσό είναι ένα καθορισμένο κατά ανώτερο όριο ποσό και δεν δύναται να μεταβληθεί ή επεκταθεί χωρίς την προηγούμενη έγκριση του διοικητικού συμβουλίου της Α.Ε.

Δηλαδή πάλι η πιο ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του θέματος είναι αυτή της Σύμβασης της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, όπου οι οποιεσδήποτε ρυθμίσεις αναφέρονται λεπτομερέστατα στο κείμενο προκειμένου να ξεκαθαρίζονται πλήρως οι εξουσιοδοτήσεις, υποχρεώσεις και δικαιώματα των μερών, καθώς και οι διαδικασίες που θα ακολουθηθούν σε κάθε περίπτωση.

8.2 Επέκταση των εργασιών

Επέκταση των Συμβατικών εργασιών (που μπορεί να συνεπάγεται και επέκταση της Σύμβασης), ενδέχεται να έχουμε εάν αποφασιστούν από τα μέρη (μετά από σχετική πρόταση είτε του Κ.τ.Ε., είτε του Αναδόχου), περαιτέρω εργασίες σχετικές με το κυρίως έργο ή την περιοχή του έργου.

Συγκεκριμένα, ενδέχεται να διαπιστωθούν ανάγκες επέκτασης, λόγω αυξημένης ζήτησης, εμπορικής κίνησης κ.τ.λ.π. Στις συμβάσεις που εξετάζουμε, σχετικά με το θέμα της επέκτασης της συνεργασίας, συναντάμε τις εξής ρυθμίσεις:

Στη Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, υπάρχει σχετικό άρθρο που προβλέπει επέκταση του αεροδρομίου σε περίπτωση που:

- Έχουμε αυξημένη κίνηση επιβατών, οπότε οι προσφερόμενες υπηρεσίες επιβατών κριθούν ανεπαρκείς.
- Η δυναμικότητα του αεροδρομίου (δηλαδή ο συνολικός αριθμός επιβατών), κατά τους 4 πρώτους μήνες υπερβαίνει το 90% της προβλεπόμενης κίνησης, για περισσότερες από 250 ώρες.
- Ο συνολικός αριθμός αεροσκαφών που ζητούν θέσεις στάθμευσης είναι μεγαλύτερος από το 90%, κατά τους 4 πρώτους μήνες και για περισσότερες από 250 ώρες, του αριθμού που έχει προβλεφθεί με την μελέτη δυναμικότητας.
- Ο συνολικός αριθμός τόννων φορτίων που διακινείται στο αεροδρόμιο υπερβαίνει, σε οποιαδήποτε περίοδο 12 μηνών, το 90% του προβλεπόμενου.
- Το ετήσιο βάρος σε τόννους του ταχυδρομείου που διακινείται στο αεροδρόμιο, σε οποιαδήποτε περίοδο 12 μηνών, υπερβαίνει το 90% του προβλεπόμενου.

Εάν διαπιστωθεί ένα ή περισσότερα από τα παραπάνω, τότε η Α.Ε. αεροδρομίου θα ζητήσει από την ΙΑΤΑ ή από άλλο οίκο ανεξάρτητων συμβούλων υψηλού επιπέδου και φήμης: Να προβλέψει την ζήτηση σε σχέση με τις αντίστοιχες παραμέτρους του αεροδρομίου, για τα προσεχή δύο χρόνια, να προσδιορίσει εάν το σχετικό όριο των 90% θα δύναται ακόμα να επιτευχθεί και τέλος να προσδιορίσει εάν θα χρειαστεί οποιαδήποτε περαιτέρω οδική ή σιδηροδρομική υποδομή, προς εξυπηρέτηση του αεροδρομίου.

Εάν σύμφωνα με τα παραπάνω καταδειχθεί ότι χρειάζεται να επέλθουν επεκτάσεις και τροποποιήσεις προκειμένου να εξυπηρετηθεί η αυξημένη κίνηση (και αποδειχθεί ότι αυτή θα συνεχίσει να υπάρχει σε επίπεδα άνω του 95% της προσδιοριζόμενης με την μελέτη δυναμικότητας), τότε η Α.Ε. αεροδρομίου θα υποβάλει τα σχέδια της γενικής μελέτης των εργασιών που προτείνει να εκτελεστούν.

Τα σχέδια αυτά θα πρέπει να εγκριθούν από το Ελληνικό Δημόσιο και ενδέχεται να τροποποιηθούν μετά από πρόταση της Ανεξάρτητης Επιτροπής αναθεώρησης. Οι εργασίες που θα εγκριθούν θα πρέπει να ολοκληρωθούν από την Α.Ε. μέσα στα δύο επόμενα χρόνια. Εάν οποτεδήποτε από την στιγμή που ζητήθηκε η κατάρτιση του εν λόγω σχεδίου και πριν ολοκληρωθούν οι εργασίες, οι αντίστοιχοι συντελεστές, πέσουν κάτω από το 90%, τότε η Α.Ε. δεν είναι υποχρεωμένη να ολοκληρώσει τις διαδικασίες του σχεδιασμού, αλλά ούτε και των εργασιών, εάν αυτές έχουν ήδη αρχίσει.

Οποιαδήποτε τέτοια επέκταση θα πραγματοποιηθεί επί του αεροδρομίου, εφόσον η εταιρεία αεροδρομίου είναι σε θέση να αποδείξει στο Ελληνικό Δημόσιο ότι δεν δύναται να πραγματοποιηθεί στον ήδη υπάρχοντα χώρο του ακινήτου. Εάν η Α.Ε. αποδείξει τούτο, το Δημόσιο θα απαλλοτριώσει το αναγκαίο τμήμα, με δαπάνες του Αναδόχου και θα εξασφαλίσει ότι όλες οι αναγκαίες εξουσιοδοτήσεις, άδειες και συναινέσεις για το σκοπό, αυτό έχουν χορηγηθεί. Το σχετικό τμήμα των επεκτάσεων θα περιληφθεί στην επικαρπία.

Τέλος, οποιαδήποτε οφειλή της Α.Ε. αεροδρομίου σχετική με την εν λόγω επέκταση (από απαλλοτριώσεις ή εργασίες) δεν έχει αποσβεσθεί κατά την λήξη της Περιόδου Παραχώρησης, θα θεωρείται ότι έχει επέλθει στο Ελληνικό Δημόσιο, χωρίς πληρωμή και ελευθέρα βαρών.

Από σχετική ενημέρωση τύπου, που έγινε από την Α.Ε. αεροδρομίου τον Σεπτέμβριο του 1997, εκφράστηκαν οι εξής αρχές σχεδιασμού του αεροδρομίου. Σε πρώτη φάση, μέχρι την λήξη της παραχώρησης όπως αυτή έχει οριστεί με την Σύμβαση, δηλαδή την 1/3/2001, το αεροδρόμιο θα μπορεί να δεχθεί:

- ◇ Ανώτερος αριθμός επιβατών, 16 εκατομμύρια επιβάτες ανά έτος.
- ◇ Κινήσεις αεροσκαφών ανά ημέρα: 600.
- ◇ Επιβάτες ανά ώρα αιχμής: 6.000.

Όπως όμως έχουμε αναφέρει και σε άλλο κεφάλαιο, προβλέπεται με τη Σύμβαση, ότι 10 χρόνια πρό της λήξεως της περιόδου Παραχώρησης να γίνουν σχετικές συζητήσεις ανάμεσα στα μέρη προκειμένου να αποφασιστεί παράταση των εργασιών, της Περιόδου Παραχώρησης κ.τ.λ.π. (συζητήσεις που θα λαμβάνουν χώρα περιοδικά ανά 10 χρόνια από την στιγμή εκείνη και μετά).

Έτσι σύμφωνα με τα παραπάνω, στις βασικές αρχές σχεδιασμού του αεροδρομίου, έχει προβλεφθεί επέκταση αυτού σε 6 συνεχόμενες φάσεις, έως ότου η χωρητικότητά του να φτάσει τους 50 εκατομμύρια επιβάτες ανά έτος (τριπλάσια δηλαδή από την αρχική πρόβλεψη).

Ανάλογη περίπτωση επέκτασης δεν συναντάμε σε καμία εκ των δύο Συμβάσεων οδικών έργων. Δηλαδή τροποποιήσεις των υπαρχοντων σχεδίων και μελετών, δεν είναι θεμιτές από το Δημόσιο και μάλιστα η διαδικασία που προβλέπεται να ακολουθηθεί σε τέτοια περίπτωση (μετά από πρόταση του

Αναδόχου με δαιδαλώδη καταβολή δικαιολογητικών), φανερώνει ιδιαίτερα επιφυλακτική στάση από πλευράς Κ.τ.Ε. Μάλιστα στη Σύμβαση της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, αναφέρονται κάποια έργα 'μελλοντικής επέκτασης', τα οποία όμως, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται, 'θα κατασκευαστούν με άλλη(ες) Σύμβαση(εις)', σε χρόνους που θα επιλέξει ο Κ.τ.Ε.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει σε αυτό το σημείο η διαδικασία που ακολουθείται στην Γαλλία για την Παραχώρηση των αυτοκινητοδρόμων (πηγή Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Ειδική Υπηρεσία Συγκοινωνιακών έργων Αττικής.):

Μετά την αναμόρφωση του τομέα των αυτοκινητοδρόμων το 1955, μαζί με τα καταστατικά των Παραχωρησιούχων εταιρειών που εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο της Επικρατείας, εγκρίθηκαν και οι 'Συμβάσεις πενταετούς σχεδιασμού', ανάμεσα στο κράτος και τις εταιρείες αυτές. Οι Συμβάσεις αυτές, καθορίζουν τους στόχους των δύο συμβαλλόμενων για πέντε χρόνια (οι περισσότερες από τις τρέχουσες Συμβάσεις καλύπτουν την περίοδο 1995-99).

Υπάρχει έτσι εκ των πραγμάτων ανάγκη για επέκταση των Συμβάσεων ανάλογα με τις ανάγκες του κάθε Παραχωρούμενου έργου. Η διάρκεια Παραχώρησης προσδιορίζεται σύμφωνα με τα εξής:

1. Προσδιορίζεται από την Παραχωρούσα αρχή συναρτήσει των απαιτούμενων υπηρεσιών από τον Ανάδοχο.
2. Για τον καθορισμό της, λαμβάνεται υπόψη, η φύση και το ύψος (οικονομικό) της προς υλοποίηση επένδυσης.
3. Η διάρκεια του συμβολαίου δεν μπορεί να υπερβεί την κανονική διάρκεια απόσβεσης.

Μέχρι εδώ έχουμε αρκετές ομοιότητες με τα Ελληνικά δεδομένα, αν κάνουμε φυσικά τις απαραίτητες αντιστοιχίες. Η γαλλική νομοθεσία όμως προβλέπει και τις εξής δύο ρυθμίσεις:

Τροποποίηση της Σύμβασης

Αφορά την Παραχώρηση νέων τμημάτων αυτοκινητοδρόμων, σε εταιρεία που ήδη εκμεταλλεύεται αυτοκινητοδρόμους. Η περίπτωση αυτή, σύμφωνα με τον νόμο του 1955, θεωρείται ότι πρόκειται για μια τροποποίηση του αρχικού συμβολαίου Παραχώρησης, καθώς όλα τα τμήματα που κατασκευάστηκαν και είναι υπό εκμετάλλευση από την παραχωρησιούχο εταιρεία, θεωρούνται εικονικά ένας ενιαίος αυτοκινητόδρομος. Έτσι γίνεται ο υπολογισμός μιας νέας οικονομικής ισορροπίας, για την Παραχώρηση, ενσωματώνοντας τα νέα τμήματα. Αναλόγως, εάν είναι απαραίτητο θα επεκταθεί και η διάρκεια Παραχώρησης.

Επέκταση της Σύμβασης

Οποιαδήποτε επέκταση στη Σύμβαση Παραχώρησης (εκτός αν πρόκειται για ανατροπή των Συμβατικών υποχρεώσεων για λόγους όπως αλλαγή νομοθεσίας, ανωτέρα βία κ.α), προβλέπεται να γίνεται για δύο λόγους, σύμφωνα με τον νόμο SAPIN:

1. Για λόγους **γενικού συμφέροντος**, οπότε η διάρκεια της επιμήκυνσης δεν μπορεί να υπερβεί το ένα έτος.
2. Λόγω εκτέλεσης **συμπληρωματικών επενδύσεων** (χωρίς όριο διάρκειας), που γίνονται με εντολή του παραχωρούντος. Για τις επενδύσεις αυτές θα πρέπει να ισχύουν τα παρακάτω:
 - Να μην έχουν προβλεφθεί στο αρχικό συμφωνητικό, του οποίου θα πρέπει να ανατρέπουν την οικονομική ισορροπία.
 - Να είναι απαραίτητες για την καλή εξυπηρέτηση του κοινού, ή για την επέκταση της προσφερόμενης εξυπηρέτησης.
 - Να μην μπορούν να αποσβεστούν κατά τη διάρκεια της αρχικής Περιόδου Παραχώρησης, κάτι που υπολείπεται μόνο με μια αύξηση τιμών εκδήλως υπερβολική.

Έτσι βλέπουμε ότι ουσιαστικά διατηρείται αυτή η σχέση Παραχώρησης, ανάμεσα στο κράτος και την εταιρεία, όσο η συνεργασία μεταξύ τους είναι δυνατή και αποτελεσματική, ακολουθώντας ένα πρόγραμμα ανάπτυξης που οφελεί και τα δύο μέρη. Με αυτόν τον τρόπο, εξασφαλίζεται συνέπεια και ομαλή συνεργασία.

Κεφάλαιο Ένατο: Λοιπά νομικά θέματα: Επίλυση διαφορών - Καταγγελία της Σύμβασης'

Νομικές διαφορές ανάμεσα στα δύο μέρη ενδέχεται να προκύψουν για διάφορους λόγους. Με τις ρυθμίσεις που έχουμε ήδη αναλύσει (αποζημιώσεις, παρατάσεις, ποινικές ρήτρες) επιλύονται μέχρι ένα βαθμό οι προκύπτουσες διαφορές. Εάν όμως υπάρξουν διαφωνίες σχετικά με τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν από τα μέρη, πιθανόν να προκύψει ζήτημα καταγγελίας της Σύμβασης.

Φυσικά, της καταγγελίας, προηγούνται διάφορες διαδικασίες 'επίλυσης διαφορών' (συνδιαλλαγή, διαιτησία) οι οποίες εάν ευδοκιμήσουν μπορεί να αποφευχθεί η καταγγελία. Στο παρόν κεφάλαιο, θα αναφερθούμε σε όλα τα παραπάνω νομικά και διαδικαστικά θέματα καθώς και στην διαδικασία που ακολουθείται εάν και εφόσον αποφασιστεί λήξη της συνεργασίας.

9.1 Επίλυση διαφορών

Όλες οι διαφορές που ανακύπτουν μεταξύ των συμβαλλομένων μερών από την Σύμβαση Παραχώρησης καθώς και από κάθε είδους πράξη της Κ/Ξ Κατασκευής, επιλύονται με τις διαδικασίες που περιγράφονται στο παρόν κεφάλαιο, οι οποίες εάν δεν καταλήξουν σε συμφωνία των μερών, οδηγούν σε καταγγελία της Σύμβασης.

Στις δύο Συμβάσεις οδικών έργων που εξετάζουμε, όλες οι διαφορές που αφορούν τεχνικά θέματα, επιλύονται με την διαδικασία της 'Τεχνικής Πραγματογνωμοσύνης' από επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων. Όλα τα υπόλοιπα θέματα της Σύμβασης (κυρίως τα οικονομικά), επιλύονται με την διαδικασία της 'Συνδιαλλαγής', από επιτροπή οικονομικών εμπειρογνομόνων.

Στη Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, οι οποιεσδήποτε διαφορές, επιλύονται από την επιτροπή 'επίλυσης διαφορών', η οποία εμπεριέχει τις αρμοδιότητες των δύο προαναφερόμενων επιτροπών και τα μέλη της διορίζονται, δύο από τα συμβαλλόμενα μέρη καθώς και ένας τρίτος μετά από συμφωνία των δύο ή σε αντίθετη περίπτωση, από τον πρόεδρο του Τ.Ε.Ε. Η μεσολάβηση της επιτροπής θα γίνεται στην αγγλική γλώσσα και όχι στην ελληνική που θα γίνεται στις άλλες δύο Συμβάσεις. Τέλος, η ακολουθούμενη διαδικασία είναι η ίδια με τις μεθόδους που ακολουθούνται στις δύο άλλες Συμβάσεις.

Η 'Διαιτητική' επίλυση των διαφορών, ακολουθείται μόνο εάν οι δύο προαναφερόμενες δεν αποδώσουν και φυσικά αναστέλλεται εάν δρομολογηθεί τελικώς κάποια εκ των δύο άλλων διαδικασιών. Ουσιαστικά προσφεύγει σε αυτή οποιοδήποτε εκ των μερών διαφωνεί με τις αποφάσεις των επιτροπών που προαναφέραμε, γι αυτό και η απόφαση της επιτροπής διαιτησίας είναι

ισχυρότερη των άλλων δύο. Διαιτητική επίλυση των διαφορών προβλέπεται και στις τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε.

9.1.1 Συνδιαλλαγή

Σε κάθε περίπτωση διαφωνίας ανάμεσα στα μέρη, κατά την εκτέλεση της σύμβασης, ο κάθε συμβαλλόμενος δικαιούται να προσφύγει σε διαδικασία 'συνδιαλλαγής', όπως αναφέρεται στην Σύμβαση της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, ή στην 'επιτροπή οικονομικών εμπειρογνομόνων' όπως αναφέρεται στη Σύμβαση της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου (που όμως προβλέπεται να έχει τις ίδιες αρμοδιότητες με την επιτροπή συνδιαλλαγής). Η επιτροπή αποτελείται από τρεις εμπειρογνώμονες (επιλέγεται ένας από κάθε μέρος συν ένας τρίτος που επιλέγεται από τους δύο πρώτους).

Εάν ένα εκ των μερών διαφωνεί με την προσφυγή σε αυτή την διαδικασία, τότε αυτή ματαιώνεται. Η διαφωνία αυτή όμως πρέπει να εκφραστεί αμέσως μετά την προσφυγή μέρους στη διαδικασία συνδιαλλαγής, μιας και η σιωπηρή στάση θεωρείται ως αποδοχή της διαδικασίας.

Εφ'όσον η διαδικασία της συνδιαλλαγής, καταλήξει σε έκδοση απόφασης, αυτή είναι υποχρεωτική για τα μέρη. Αντίθετα, αν η συνδιαλλαγή αποτύχει, εκδίδεται πρωτόκολλο που πιστοποιεί την αποτυχία αυτή και τα μέρη δικαιούνται να προσφύγουν σε διαδικασία Τεχνικής Πραγματογνωμοσύνης, ή Διαιτησίας, ανάλογα με την περίπτωση.

9.1.2 Τεχνική πραγματογνωμοσύνη

Για την επίλυση διαφορών επί τεχνικών θεμάτων, έστω και αν αυτές συνεπάγονται οικονομικές συνέπειες, τα μέρη υποχρεούνται να προσφύγουν σε διαδικασία 'τεχνικής πραγματογνωμοσύνης', η οποία διεξάγεται από τριμελή επιτροπή Πραγματογνομόνων (τεχνικοί εμπειρογνώμονες σύμφωνα με την Σύμβαση Ρίου-Αντιρίου). Τα έξοδα για την εφαρμογή της διαδικασίας, βαρύνουν το μέρος που προσφεύγει σε αυτή.

Το μέρος που προσφεύγει στην τεχνική πραγματογνωμοσύνη, γνωστοποιεί στο άλλο μέρος, με σχετικό έγγραφο, το αντικείμενο της διαφοράς καθώς και τον από την μεριά του οριζόμενο Πραγματογνώμονα. Το έτερο μέρος μέσα σε εύλογη προθεσμία, θα ορίσει τον δεύτερο Πραγματογνώμονα. Εάν αυτό δεν συμβεί, τότε ο προσφεύγων ζητάει από το Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, να ορίσει τον δεύτερο Πραγματογνώμονα από τον σχετικό κατάλογο που διαθέτει.

Ο τρίτος Πραγματογνώμονας συνήθως ορίζεται από τους άλλους δύο, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά με τη Σύμβαση. Για παράδειγμα, στη Σύμβαση της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, ο τρίτος Πραγματογνώμονας,

ορίζεται από το Διεθνές Κέντρο Τεχνικής Πραγματογνωμοσύνης του International Chamber of Commerce (ICC, με έδρα στο Παρίσι).

Για την επίλυση της διαφοράς, εφαρμόζονται από την επιτροπή, οι ουσιαστικές διατάξεις της Ελληνικής νομοθεσίας. Το πόρισμα της επιτροπής, όσον αφορά το τεχνικό μέρος, είναι υποχρεωτικό για τα μέρη. Εάν όμως υπάρχουν οικονομικές συνέπειες τις οποίες δεν αποδέχεται κάποιο από τα δύο μέρη, δικαιούται να προσφύγει στη διαδικασία της διαιτησίας.

9.1.3 Διαιτησία

Υπο την επιφύλαξη των ανωτέρω ρυθμίσεων περί συνδιαλλαγής και τεχνικής πραγματογνωμοσύνης (δηλαδή εάν αυτές δεν καταλήξουν σε συμφωνία των μερών), κάθε μέρος που θεωρεί ότι υπάρχει διαφορά προς επίλυση, δικαιούται να προσφύγει ενώπιον της διαιτησίας. Η προσφυγή σε αυτή γίνεται με σχετικό έγγραφο που περιγράφει την αιτία της διαφοράς και περιέχει ορισμό διαιτητού για λογαριασμό του προσφεύγοντος.

Το διαιτητικό δικαστήριο αποτελείται από τρεις διαιτητές. Το κάθε μέρος ορίζει και από έναν (εκτός εάν το θιγόμενο μέρος δεν ορίσει, οπότε αυτός ορίζεται από τον πρόεδρο του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου). Ο τρίτος διαιτητής, ορίζεται από τους δύο άλλους, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από την Σύμβαση. Για παράδειγμα, στην Σύμβαση Σταυρού-Ελευσίνας, ο τρίτος διαιτητής ορίζεται από τον πρόεδρο του Συμβουλίου της Επικρατείας, με κλήρωση ανάμεσα στους Συμβούλους Επικρατείας, περιλαμβανομένων του προέδρου και αντιπροέδρων.

Η διαιτησία για την Σύμβαση της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, διεξάγεται στην Ελλάδα και στην ελληνική γλώσσα, ενώ για αυτή της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου καθώς και αυτή του αεροδρομίου των Σπάτων, στο Λονδίνο, στην αγγλική γλώσσα. Μάλιστα η επιτροπή διαιτησίας του αεροδρομίου σε αντίθεση με τις άλλες δύο Συμβάσεις που αναφέρονται σε Ελληνικά νομικά δεδομένα, θα αποφασίζει σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες του Διεθνούς Διαιτητικού Δικαστηρίου του Λονδίνου.

Η απόφαση λαμβάνεται κατά πλειοψηφία των διαιτητών και είναι άμεσα εκτελεστή, δεν υπόκειται σε ένδικα μέσα και είναι δεσμευτική και για τα δύο μέρη. Οι διαιτητές έχουν *πλήρη εξουσία* να διευρύνουν, αναθεωρήσουν ή διορθώσουν οποιαδήποτε απόφαση των δύο άλλων προαναφερόμενων επιτροπών (τεχνικών πραγματογνωμόνων και οικονομικών εμπειρογνομόνων) Τέλος, το δικαστήριο δικαιούται στο πλαίσιο εκκρεμούσας σε αυτό διαφοράς, να εκδίδει και αποφάσεις προσωρινής αναστολής.

9.2 Καταγγελία της Σύμβασης

Η Ελληνική νομοθεσία, προβλέπει την δυνατότητα καταγγελίας της Σύμβασης και από τα δύο μέρη, εάν και εφόσον συντρέχουν ορισμένες προϋποθέσεις. Οι ποινικές ρήτρες, οι αποζημιώσεις του Αναδόχου καθώς και οι παρατάσεις των προθεσμιών, αφορούν μέτρα που διαφυλάσσουν την καλή εκτέλεση της Σύμβασης. Παρ' όλα αυτά, υπάρχουν περιπτώσεις που η λήξη της συνεργασίας είναι αναπόφευκτη, ιδιαίτερα όταν διαπιστωθεί κατ' εξακολούθηση 'αμέλεια' από κάποιο από τα μέρη. Τέλος, καταγγελία της Σύμβασης μπορούμε να έχουμε και σαν αποτέλεσμα 'ασυμφωνίας', νομικής ή οικονομικής, ανάμεσα στο Δημόσιο και τον Ανάδοχο.

Σύμφωνα με την νομοθεσία (34), η καταγγελία είναι '*δικαιοπραξία μονομερής, απευθυντέα, αμετάκλητη και ανατιώδης*', δηλαδή το κύρος της δεν εξαρτάται από ορισμένο λόγο ή από οποιαδήποτε προϋπόθεση και μπορεί να γίνει οποτεδήποτε και για οποιοδήποτε λόγο. Επίσης είναι '*άτακτη*', δηλαδή χωρίς προθεσμία, ενεργεί αμέσως με τη δήλωσή της και ως διαπλαστικό δικαίωμα, μεταβάλλει την υφιστάμενη έννομη κατάσταση και διαμορφώνει νέα. Τέλος, ο χρόνος στον οποίο μπορεί να γίνει, υπολογίζεται από την αρχή της σύμβασης και μέχρι τη βεβαίωση για αποπεράτωση.

9.2.1 Καταγγελία εκ μέρους του Κ.τ.Ε.

Οι περιπτώσεις καταγγελίας της Σύμβασης εκ μέρους του Κ.τ.Ε., σε γενικές γραμμές επικεντρώνονται σε πράξεις ή ελλείψεις του Αναδόχου που έχουν να κάνουν με τις Συμβατικές του υποχρεώσεις καθώς και με νομοθετικά και διαδικαστικά θέματα. Έτσι, καταγγελία της Σύμβασης εκ μέρους του Κ.τ.Ε., μπορούμε να έχουμε:

1. Σε περίπτωση *πτώχευσης, αναζιόχρεου, αφερεγγυότητας, ή έκπτωσης* του Αναδόχου. Που μπορεί να έχει να κάνει και με αξιώσεις που τυχόν θα εγερθούν από τους εγγυητές των δανείων (Ευρωπαϊκή τραπεζα επενδύσεων, Ελληνικό Δημόσιο, Εμπορικές τράπεζες)
2. Λόγω *ανικανότητας, ή απροθυμίας του να χρηματοδοτήσει επαρκώς το έργο ή να πληρώσει εμπρόθεσμα και ολοσχερώς τις προβλεπόμενες δόσεις αποπληρωμής των δανειακών του Συμβάσεων.*
3. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί *ουσιώδης παράβαση των όρων της Σύμβασης.*
4. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί *διαβίβαση μετοχών και ανάλογων δικαιωμάτων (ιδιοκτησίας, εκμετάλλευσης κ.α.) σε βαθμό ή/και πρόσωπα που δεν προβλέπεται από την Σύμβαση.*
5. Σε περίπτωση που *εγκαταλείπει αδικαιολογήτως την Μελέτη, Κατασκευή, ή Λειτουργία του έργου για εκτεταμένο διάστημα.*
6. Εάν επέλθει γεγονός '*ανωτέρας βίας*', τον κίνδυνο του οποίου φέρει ο Ανάδοχος, το οποίο καθιστά την εκτέλεση της Σύμβασης αδύνατη

(δεν είναι δυνατή η επανόρθωσή του), ή ο Ανάδοχος αδυνατεί ή αμελεί για την επανόρθωσή του.

Στην περίπτωση που διαπιστωθεί κάποιο από τα παραπάνω και ο Κ.τ.Ε. προχωρήσει στην καταγγελία, τότε ο Ανάδοχος δικαιούται:

- Είτε να αποδεχθεί την καταγγελία και την συνεπαγόμενη αποκατάστασή του από τον Κ.τ.Ε., δικαιούμενος να προσφύγει, για τυχόν οικονομικά ζητήματα αποζημίωσής του, στη διαδικασία επίλυσης διαφορών.
- Είτε να αμφισβητήσει την νομιμότητα της καταγγελίας, αναπτύσσοντας τους σχετικούς λόγους, οπότε και να προσφύγει κατ'αυτής σε διαδικασία επίλυσης διαφορών, ή να καταθέσει σχέδιο επανόρθωσης.

Τέλος, ενδέχεται ο Κ.τ.Ε. να ζητήσει την άμεση επανόρθωση του γεγονότος που συνιστά λόγο καταγγελίας της Σύμβασης από μέρους του, ή την υποβολή σχεδίου επανόρθωσης, από τον Ανάδοχο. Σε τέτοια περίπτωση, μπορεί είτε ο Ανάδοχος είτε οι δανειστές του (έχοντας και το δικαίωμα να προτείνουν υποκατάσταση του Αναδόχου), να υποβάλουν το ζητούμενο σχέδιο επανόρθωσης. Φυσικά η αποδοχή ή όχι του σχεδίου αυτού, συνιστά δικαίωμα του Κ.τ.Ε.

Εάν παρ'όλα αυτά επέλθει καταγγελία της Σύμβασης, οπότε τεθεί ζήτημα υποκατάστασης του Αναδόχου, τότε: Οι δανειστές του Αναδόχου, δικαιούνται μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα και με την σύμφωνη γνώμη του Κ.τ.Ε., να υποκαταστήσουν τον Ανάδοχο με έτερο νομικό πρόσωπο. Το οποίο θα έχει όλα τα δικαιώματα και υποχρεώσεις που απορρέουν από την Σύμβαση, περιλαμβανομένης και της υποχρέωσης για επανόρθωση του γεγονότος που προκάλεσε την καταγγελία. Εάν οι δανειστές δεν ασκήσουν το ανωτέρω δικαίωμά τους, ή ο Κ.τ.Ε. δεν συμφωνεί με την πρότασή τους, αναλαμβάνει ο ίδιος να υποκαταστήσει τον Ανάδοχο, προβαίνοντας στις ενέργειες που αναλύονται στην αντίστοιχη ενότητα.

Όλες οι παραπάνω ρυθμίσεις βρίσκουν εφαρμογή και στις τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε, με πολύ μικρές διαφοροποιήσεις μόνο όσον αφορά τον χρόνο ο οποίος θα μεσολαβεί της καταγγελίας από τον Κ.τ.Ε και του σχεδίου επανόρθωσης, εάν αυτό κατατεθεί, από τον Ανάδοχο. Καθώς και διάφορες άλλες διαδικαστικές, χρονικές αποστάσεις.

Παρ'όλα αυτά στην Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, πριν από την καταγγελία της Σύμβασης από τον Κ.τ.Ε., προβλέπεται επιβολή 'αποζημίωσης καταβλητέας από την εταιρεία αεροδρομίου για παράβαση'. Αυτή η αποζημίωση επιβάλλεται σε περίπτωση παράβασης οποιασδήποτε διάταξης ή αθέτηση οποιασδήποτε υποχρέωσης της Α.Ε., εάν και εφόσον η

παράβαση, μετά την σχετική ειδοποίηση από το Δημόσιο, δεν επανορθωθεί από την Α.Ε., μέσα σε διάστημα που θα οριστεί.

Συγκεκριμένα, το ύψος της χρηματικής αυτής αποζημίωσης, θα καθορίζεται από το Δημόσιο, ανάλογα με το είδος της παράβασης και θα ανέρχεται **τουλάχιστον σε 5.000 ECU** ημερησίως (θα αναπροσαρμόζεται αυτό το όριο κάθε φορά λόγω πληθωρισμού), αλλά δεν θα υπερβαίνει τις **50.000 ECU**, για κάθε ημέρα. Εάν η Α.Ε. αθετήσει και την παραπάνω ρύθμιση τότε έχουμε καταγγελία της Σύμβασης από τον Κ.τ.Ε. η οποία λαμβάνει χώρα κατά τα παραπάνω.

9.2.2 Καταγγελία εκ μέρους του Αναδόχου

Εάν διαπιστωθούν λόγοι που για τους οποίους προβλέπεται καταγγελία της Σύμβασης από τον Ανάδοχο, προβλέπεται και σχετική αποζημίωσή του από τον Κ.τ.Ε., για τις κατασκευές που έχει ήδη ολοκληρώσει ή για έσοδα που ενδεχομένως θα είχε. Το πως ορίζονται αυτές καθώς και τους λόγους για του οποίους μπορεί να ασκηθεί καταγγελία υπέρ του Αναδόχου θα αναλύσουμε παρακάτω.

Οι λόγοι για τους οποίους δύναται ο Ανάδοχος να καταγγείλει την Σύμβαση έχουν κυρίως να κάνουν με ασυνέπεια του Κ.τ.Ε. στην τήρηση των συμβατικών του υποχρεώσεων. Μπορούμε λοιπόν ενδεικτικά να αναφέρουμε τους εξής:

1. Η μη καταβολή από τον Κ.τ.Ε. της χρηματοδοτικής του συμβολής, στα ποσά και στους χρόνους που έχουν συμφωνηθεί με την Σύμβαση.
2. Η έκδοση οποιωνδήποτε νόμων, διατάξεων, αποφάσεων ή πράξεων εκτελεστικής εξουσίας που έχουν ως αποτέλεσμα τον περιορισμό ή κατάργηση των Δικαιωμάτων Παραχώρησης του Αναδόχου, ή εισαγωγής δυσμενών διακρίσεων κατά αυτού.
3. Η αδικαιολόγητη άρνηση του Κ.τ.Ε. να εγγυηθεί τα δάνεια του Αναδόχου, για την περίοδο Λειτουργίας.
4. Η επέλευση γεγονότος 'ανωτέρας βίας', για το οποίο φέρει την ευθύνη ο Κ.τ.Ε. και το οποίο καθιστά την εκτέλεση της Σύμβασης αδύνατη (δεν είναι δυνατή η επανόρθωσή του), ή ο Κ.τ.Ε. αδυνατεί ή αμελεί για την επανόρθωσή του.
5. Η οποιαδήποτε άρνηση του Κ.τ.Ε. να εκτελέσει τις Συμβατικές του δεσμεύσεις, όπως αυτές περιγράφονται στην Σύμβαση Παραχώρησης (αποζημιώσεις, παρατάσεις, προθεσμίες κ.α.).

Στην περίπτωση επέλευσης γεγονότος που συνιστά, κατά τα ανωτέρω, λόγο καταγγελίας υπέρ του Αναδόχου, ο Ανάδοχος μπορεί να ζητήσει την άμεση επανόρθωσή του ή την υποβολή σχεδίου επανόρθωσης από τον Κ.τ.Ε., (ακριβώς όπως στην περίπτωση καταγγελίας υπέρ του Κ.τ.Ε.), το οποίο θα καταθέσει ο Κ.τ.Ε., εάν έτσι αποφασίσει, σε χρονικό διάστημα που θα συμφωνηθεί από τα μέρη.

Όλες οι παραπάνω ρυθμίσεις βρίσκουν εφαρμογή και στις τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε, με πολύ μικρές διαφοροποιήσεις μόνο όσον αφορά τον χρόνο ο οποίος θα μεσολαβεί της καταγγελίας από τον Ανάδοχο και του σχεδίου επανόρθωσης, εάν αυτό κατατεθεί, από τον Κ.τ.Ε. Καθώς και διάφορες άλλες διαδικαστικές, χρονικές αποστάσεις.

Εάν παρ' όλα αυτά, δεν επανορθώσει ο Κ.τ.Ε. και ασκηθεί η καταγγελία από τον Ανάδοχο, τότε ο Κ.τ.Ε. θα πρέπει να αποζημιώσει τον Ανάδοχο, σύμφωνα με τα εξής (τα οποία μπορεί να διαφοροποιούνται ανάλογα με την περίπτωση):

Α. Εάν η καταγγελία γίνει πρίν από την ολοκλήρωση της κατασκευής του έργου, τότε ο Κ.τ.Ε. υποχρεούται να καταβάλει στον Ανάδοχο την αξία του μέχρι τη στιγμή εκείνη εκτελεσθέντος έργου (συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού, των μισθών, των πρόσθετων δαπανών του έργου, σε τρέχουσες τιμές) μείον την καταβληθείσα χρηματοδοτική συμβολή του Κ.τ.Ε. Η καταβολή αυτή εάν αναχθεί σε 'παρούσα αξία' της περιόδου στην οποία έχει εκφραστεί η καταβολή των ιδίων κεφαλαίων του Αναδόχου, δεν θα πρέπει, στο σύνολό της, να την υπερβαίνει. Επίσης θα καταβάλει στον Ανάδοχο τυχόν αποζημιώσεις που είναι πληρωτέες, από τον Ανάδοχο, προς την Κ/Ε Κατασκευής.

Β. Εάν η καταγγελία γίνει κατά την περίοδο Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης του έργου, ο Κ.τ.Ε. μπορεί, μετά από συμφωνία ή σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στην Σύμβαση, να καταβάλει στον Ανάδοχο:

- Ι. Το όφελος αυτού, σύμφωνα με την προσφορά του και την εν συνεχεία πρόβλεψη αυτού για την υπολειπόμενη Περίοδο Παραχώρησης. Δηλαδή να υποκαταστήσει τα δικαιώματα και υποχρεώσεις του Αναδόχου τόσο όσον αφορά την Λειτουργία-Εκμετάλλευση αλλά και όσον αφορά την εξυπηρέτηση των δανειακών του υποχρεώσεων, ή
- ΙΙ. Τα έσοδα αυτού εκ της Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης του έργου, αφαιρουμένων των δαπανών εκμετάλλευσης, συντήρησης και ασφάλισης (σύμφωνα με τις προβλέψεις της προσφοράς του Αναδόχου). Δηλαδή να αναλάβει μόνο την λειτουργία, εκμετάλλευση, συντήρηση του έργου (περιλαμβανομένων των εξόδων ασφάλισης), μη λαμβάνοντας καμία άλλη υποχρέωση του Αναδόχου.

Συγκεκριμένα, στην Σύμβαση της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, προβλέπεται να καταβάλλει το Ελληνικό Δημόσιο προς τον Ανάδοχο, για την περίοδο λειτουργίας, αποζημίωση ίση προς ένα ποσό που θα είχε ως

αποτέλεσμα να επιτύχουν οι αρχικοί μέτοχοι του Αναδόχου την Μέση Απαιτούμενη Απόδοση επί του Μετοχικού κεφαλαίου (ROE), που είχε συμφωνηθεί με την Σύμβαση.

Όσον αφορά την περίοδο κατασκευής το Α βρίσκει πλήρη εφαρμογή, εδώ και προβλέπεται επίσης η παρακάτω σχετική με τους δανειστές ρύθμιση, το οποίο ισχύει και για την περίοδο Κατασκευής και για την περίοδο Λειτουργίας: 'Το Δημόσιο, θα καταβάλει στους δανειστές του Αναδόχου όλα τα ποσά που εκρεμούν κατά το χρόνο πληρωμής δυνάμει των δανειακών Συμβάσεων'. Μάλιστα δεσμεύεται το Δημόσιο έναντι του Αναδόχου ότι θα τον απαλλάξει πλήρως από τις υποχρεώσεις του έναντι των δανειστών του.

Δηλαδή ουσιαστικά προβλέπεται εφαρμογή της περίπτωσης Α (με επιπλέον δέσμευση για τους δανειστές) για την περίοδο κατασκευής και της περίπτωσης Β.Ι. για την περίοδο λειτουργίας, όπως αυτές περιγράφονται παραπάνω.

Στη Σύμβαση της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, προβλέπεται να υπάρξει επί τόπου ρύθμιση/συμφωνία, ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν και που οδήγησαν στην καταγγελία της Σύμβασης εκ μέρους του Αναδόχου, για το ποιες αποζημιώσεις θα δοθούν στον Ανάδοχο, πάντα όμως με εφαρμογή των αναφερόμενων παραπάνω (Α. και Β. Ι. ή ΙΙ.), τα οποία βρίσκουμε μέσα στο κείμενο της Σύμβασης.

Τέλος, στη Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, με τη καταγγελία της Σύμβασης, το Ελληνικό Δημόσιο δεν υποχρεούται να ολοκληρώσει την κατασκευή ή να το θέσει σε λειτουργία.

9.2.3 Υποκατάσταση του Αναδόχου

Η υποκατάσταση του Αναδόχου μπορεί να γίνει όπως έχουμε αναφέρει από έτερο νομικό πρόσωπο που θα υποδείξουν οι δανειστές του Αναδόχου, στο οποίο και μεταφέρονται όλες οι υποχρεώσεις και δικαιώματα που απορρέουν από την Σύμβαση Παραχώρησης, της Σύμβασης Κατασκευής, των δανειακών Συμβάσεων και των εγγυητικών επιστολών. Όμως δεν θα ευθύνεται, (εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά), για χρέη ή άλλες υποχρεώσεις του Αναδόχου που εκκρεμούν κατά την ημέρα αποκατάστασης.

Στη Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, σε αυτό το σημείο προβλέπεται και η δυνατότητα 'Ειδικής διαχείρισης' του έργου, η οποία θα διαμορφωθεί από τους δανειστές. Ο 'ειδικός διαχειριστής' θα είναι είτε δανειοδοτική τράπεζα, είτε συγγενές νομικό πρόσωπο τοιαύτης τράπεζας και σε αυτόν θα επέλθουν όλες οι εξουσίες και αρμοδιότητες του διοικητικού συμβουλίου της Α.Ε. Δηλαδή εφεξής αυτός θα διαχειρίζεται πλήρως την εταιρεία αεροδρομίου, χωρίς να τον βαρύνουν οποιαδήποτε χρέη που εκκρεμούν, προκειμένου να φέρει εις πέρας τις εργασίες που η Α.Ε. αδυνατεί.

Γυρίζοντας στην γενική διαδικασία, εάν παρ'όλα αυτά, δεν βρεθεί κατάλληλο νομικό πρόσωπο από τους δανειστές για την υποκατάσταση του Αναδόχου, τότε ο Κ.τ.Ε. υποκαθιστά ο ίδιος τον Ανάδοχο στην λειτουργία και εκμετάλλευση του έργου (μετά από έκδοση δικαστικής απόφασης), χωρίς αυτή η υποκατάσταση να έχει την έννοια της διαδοχής. Μέχρι την υποκατάστασή του ο Ανάδοχος, υποχρεούται να λειτουργεί, εκμεταλλεύεται και συντηρεί το έργο σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στη Σύμβαση.

Εάν η υποκατάσταση γίνει κατά την περίοδο Μελέτης-Κατασκευής και αφού όπως έχουμε αναφέρει, η Σύμβαση Μελέτης-Κατασκευής με την Κ/Ξ Κατασκευής την δεσμεύει και προς το Δημόσιο (δηλαδή όλες οι υποχρεώσεις της Κ/Ξ που απορρέουν από την Σύμβαση, προς τον Ανάδοχο, ισχύουν αυτομάτως με την υπογραφή της και προς τον Κ.τ.Ε.). Η κατασκευή συνεχίζει κανονικά, από την Κ/Ξ, παρά την υποκατάσταση του Αναδόχου. Αφού ολοκληρωθεί η Κατασκευή, σύμφωνα με τα όσα ορίζει η Σύμβαση Μελέτης-Κατασκευής, αναλαμβάνει την Λειτουργία-Εκμετάλλευση το Δημόσιο όπως ακριβώς περιγράφεται παρακάτω.

Την υποκατάσταση του Αναδόχου από τον Κ.τ.Ε., σύμφωνα με την γενική διαδικασία, συνοδεύουν οι εξής ρυθμίσεις και ενέργειες:

1. Όλος ο κινητός εξοπλισμός καθώς και τα κτίρια/εγκαταστάσεις του έργου περιέχονται στην κατοχή του Κ.τ.Ε.
2. Όλες οι εντεύθεν εισπράξεις από την εκμετάλλευση του έργου, ανήκουν και περιέρχονται στον Κ.τ.Ε.
3. Όλα τα ταμειακά διαθέσιμα και αποθεματικά του Αναδόχου, όπως αυτά προσδιορίζονται κατά την ημέρα υποκατάστασης, περιέχονται στον Κ.τ.Ε. Αυτά τα ποσά, θα τα διαθέσει για την πληρωμή βεβαιωμένων χρεών του Αναδόχου.
4. Ο Κ.τ.Ε. δύναται να συνεχίσει να απασχολεί μέρος του προσωπικού του Αναδόχου, κάνοντας ειδικές συμφωνίες με αυτό. Όσον αφορά για το προσωπικό που θα απομακρυνθεί, οι ευθύνες για αποζημιώσεις βαρύνουν το Ανάδοχο.
5. Ο Κ.τ.Ε. θα αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις του αναδόχου έναντι τραπεζών και χρηματοδοτικών οργανισμών, μόνο εάν αυτό προβλέπεται από την Σύμβαση ή από συμφωνία που θα συναφθεί κατά την λήξη της συνεργασίας από τα μέρη. Αλλιώς, οι υποχρεώσεις του Κ.τ.Ε., θα περιορίζονται στο ανεξόφλητο κεφάλαιο των δανειακών συμβάσεων κατά την ημέρα που γίνεται η υποκατάσταση και τους από την ημέρα εκείνη και εντεύθεν τόκους.
6. Ο Κ.τ.Ε. θα υποκαταστήσει τον Ανάδοχο στις ασφαλιστικές συμβάσεις που υπάρχουν κατά την ημέρα της υποκατάστασης, όχι όμως και την πληρωμή τυχόν καθυστερούμενων ασφάλιστρων.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, υπάρχουν μικρές διαφοροποιήσεις στην διαδικασία, ανάλογα με το τι ορίζεται στο κείμενο της Σύμβασης. Από τα

προαναφερόμενα, αυτό που κυρίως διαφοροποιείται στις Συμβάσεις που εξετάζουμε είναι το πέμπτο (5). Δηλαδή η αντιμετώπιση των δανειστών και των δανειακών Συμβάσεων.

Στη Σύμβαση της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου, εάν ο υποκατάστατος φορέας είναι τρίτος (και όχι το Δημόσιο) και σε σχέση με αυτόν, γίνει οποιαδήποτε ενέργεια που να διακυβεύει τα δικαιώματα των δανειστών, τότε το Ελληνικό Δημόσιο θα πληρώσει στους δανειστές όλα τα ποσά που εκκρεμούσαν κατά τον χρόνο πληρωμής δυνάμει των δανειακών Συμβάσεων ή σύμφωνα με αυτές, καταβάλλοντας και τον προβλεπόμενο τόκο. Επίσης, όλα τα πρόσθετα έξοδα, αμοιβές και δαπάνες που είναι πληρωτέες δυνάμει των Συμβάσεων.

Ενδέχεται τέλος, σύμφωνα με την Σύμβαση, να ζητηθούν από τον υποκατάστατο φορέα πρόσθετες εγγυήσεις για οποιαδήποτε θέματα που ορίζονται με την Σύμβαση.

Για την περίπτωση ανάληψης του έργου από τον Κ.τ.Ε. δεν δίνεται καμιά διευκρίνιση ως προς τα διαδικαστικά. Παρ'όλα αυτά, σίγουρα διατάξεις όπως η προαναφερόμενη, που αφορούσε τις δανειακές Συμβάσεις, ισχύουν και σε τέτοια περίπτωση.

Στη Σύμβαση της λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, προβλέπεται να ακολουθηθεί διαδικασία υποκατάστασης, όπως ακριβώς αναφέρθηκε παραπάνω και μάλιστα υπάρχει εκτεταμένη αναφορά στα όσα πρόκειται να γίνουν σε περίπτωση υποκατάστασης από τον Κ.τ.Ε., τα οποία συμφωνούν με τα παραπάνω. Μάλιστα προβλέπεται και εφαρμογή του (πέντε), περί δανειακών Συμβάσεων, με μοναδικό περιορισμό, να έχουν προσαρτηθεί οι δανειακές Συμβάσεις (τις οποίες θα αναλάβει να αποπληρώσει ο Κ.τ.Ε.) στην Σύμβαση Παραχώρησης, κατά τον χρόνο υπογραφής της ή/και μετά από αυτόν.

Στη Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων, το υποκατάστατο νομικό πρόσωπο, μπορεί να ιδρυθεί είτε από τους δανειστές, είτε από το Ελληνικό Δημόσιο, ακριβώς όπως ορίζεται στα παραπάνω. Μάλιστα σε αυτό θα μεταβιβάζονται και οι υποχρεώσεις που απορρέουν από την επικαρπία του αερολιμένα, μαζί με όλες τις υπόλοιπες που απορρέουν από την Σύμβαση Παραχώρησης, σύμφωνα με τα προαναφερόμενα. Το υποκατάστατο αυτό πρόσωπο, δεν θα αναλάβει οποιαδήποτε οφειλή για δανεισθέντα χρήματα, εκτός:

- Καθορισμένου χρέους.
- Οποιασδήποτε οφειλής που ανάλαβε και που αρχικά βάρυνε την Α.Ε. αεροδρομίου.
- Προσθετης οφειλής που έχει σχέση με τυχόν επέκταση της Σύμβασης.

Όσον αφορά το υποκατάστατο αυτό πρόσωπο, ενδέχεται να υπάρξει αναγκαιότητα για περαιτέρω εγγυήσεις και δεσμεύσεις έναντι του

αντιπροσώπου των δανειστών. Επίσης, οι δανειστές θα δικαιούνται έναντι του υποκατάστατου φορέα και σε περίπτωση που αυτός δεν εξοφλήσει καθορισμένο χρέος, να προχωρήσουν σε διαδικασία 'Ειδικής Διαχείρισης', στην οποία έχουμε αναφερθεί στο όγδοο κεφάλαιο και αποτελεί ρύθμιση κατά την οποία όλες οι αρμοδιότητες του διοικητικού συμβουλίου της Α.Ε., επέρχονται στην ευθύνη ειδικού διαχειριστή.

Τέλος, στο κείμενο της Σύμβασης, προβλέπεται ρύθμιση για περίπτωση που δεν δύναται να επιτευχθεί υποκατάσταση. Πρόκειται για σύναψη 'νέας Σύμβασης ανάπτυξης' από τους δανειστές, με οποιοδήποτε πρόσωπο σε σχέση με την κατασκευή ή τη λειτουργία του έργου. Μοναδικός περιορισμός, ότι η Σύμβαση αυτή θα περιέχει τον όρο ότι ο δικαιούχος της θα αναλάβει χωρίς πληρωμή και ελεύθερα βάρους/εξασφάλισης, όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της Α.Ε. έναντι των δανειστών, με την προϋπόθεση, ότι όλα τα ποσά αυτά θα εξοφληθούν μόνο από τα καθαρά έσοδα που θα δημιουργηθούν από την τιαύτη Σύμβαση.

Κεφάλαιο Δέκατο: **‘Μαθηματικό Πρότυπο για εκτίμηση του Κέρδους’**

Όπως έχουμε τονίσει στα προηγούμενα, για να είναι εφικτή η Παραχώρηση ενός Δημοσίου έργου, θα πρέπει να υπάρχουν κάποιες συνθήκες που να καταστούν την επένδυση ελκυστική και βιώσιμη. Το πρόβλημα ουσιαστικά έγκειται στην πραγματικότητα ότι, το πραγματοποιούμενο κέρδος των επενδυτών στα μεγάλα έργα υποδομής, είναι μια συνάρτηση πολλών παραγόντων, δύσκολα εκτιμώμενων και ποσοτικοποιήσιμων και κατά πολύ εξαρτώμενων από το σχετικό ρίσκο.

Ο ιδιώτης επενδυτής θα πρέπει να αποφασίσει εάν θα προχωρήσει στην επένδυση, λαμβάνοντας υπόψη ότι: Από την μία μεριά, υπάρχει μια ελκυστική και ενδεχομένως πολύ κερδοφόρα δυνατότητα επένδυσης και από την άλλη μια δαιδαλώδης και πολυδιάστατη απειλή επιχειρηματικού ρίσκου, την οποία θα πρέπει όσον το δυνατό ακριβέστερα να εκτιμήσει. Γεννάται λοιπόν η αναγκαιότητα αξιολόγησης της ελκυστικότητας του έργου κάτι το οποίο μεταφράζεται στην ύπαρξη ή όχι δυνατότητας κέρδους του επενδυτή.

Σε αυτό το πρόβλημα καλείται να προσφέρει λύση το παρόν κεφάλαιο. Σκοπός είναι η δημιουργία μιας μεθόδου αξιολόγησης της επένδυσης, η οποία θα δίνει την δυνατότητα στον επενδυτή να διαφοροποιεί τις τιμές των ‘ευαίσθητων’ παραγόντων κέρδους, με την βοήθεια μιας τυποποιημένης σχέσης.

Η σημασία αυτής της δυνατότητας είναι καθοριστική, τόσο κατά το στάδιο αξιολόγησης της ιφιστάμενης κατάστασης όπως αυτή παρουσιάζεται στα τεύχη δημοπράτησης από το Δημόσιο, όσο και κατά την διαμόρφωση της προσφοράς του υποψήφιου Αναδόχου.

Σύμφωνα με τα όσα αναλύθηκαν, το κέρδος του ιδιώτη επενδυτή, σχετίζεται με την πραγματοποιούμενη κυκλοφορία (έσοδα από διόδια) και τον συνολικό χρόνο που θα έχει το Συμβατικό δικαίωμα να εκμεταλλεύεται το Παραχωρούμενο έργο. Μπορεί λοιπόν με βάση τις εκτιμήσεις του και αλλάζοντας κάθε φορά τις συνθήκες του προβλήματος, να εκτιμήσει την δυνατότητα απόδοσης της επένδυσης. Αυτή την δυνατότητα εκτίμησης της ελκυστικότητας της επένδυσης, σε συνάρτηση με τους παράγοντες που συνθέτουν την χρηματοδότηση του έργου θα εξετάσουμε στο παρόν κεφάλαιο.

* Η μαθηματική έκφραση που ακολουθεί, έχει διαμορφωθεί για οδικά έργα. Παρ’όλα αυτά με τις κατάλληλες μετατροπές και προσθήκες, μπορεί να επεκταθεί και στα υπόλοιπα κοινωνικά έργα.

10.1 Μαθηματικό πρότυπο - Παραδοχές

Θεωρούμε ότι:

1. Κατά την περίοδο Μελέτης-Κατασκευής και προκειμένου να υπάρχει ομαλή εξέλιξη αυτής, ο Ανάδοχος έχει κανονίσει τις εισροές και εκροές βάσει των χρονοδιαγραμμάτων, με τρόπο ώστε να αντισταθμίζονται αφήνοντας μηδενικό υπόλοιπο στο τέλος του έτους.
2. Οι αποσβέσεις ιδίων κεφαλαίων και δανεισμού, ισοκατανέμονται στα έτη Λειτουργίας του έργου μέχρι το πέρας της Παραχώρησης. Ενδεχομένως ο δανεισμός να έχει μεγαλύτερη περίοδο αποπληρωμής, γι' αυτό και στην γενική περίπτωση θα θεωρήσουμε j τα έτη αποπληρωμής.
3. Όλες οι πληρωμές γίνονται στην αρχή κάθε έτους, δηλαδή ανάγουμε τα ποσά στην ίδια χρονική βάση.

Αναλυτικότερα και για έτη Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης N , δίνονται οι αναμενόμενες εισροές και εκροές του Αναδόχου, οι οποίες πριν από την επιβολή φόρου, θα έχουν ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 27: 'Αναμενόμενες εισροές και εκροές του Αναδόχου, πριν από την επιβολή φόρου (συμπεριλαμβανομένων των αποσβέσεων), κατά την περίοδο Λειτουργίας- Εκμετάλλευσης'.

Έτη	Εισροές (+)	Εκροές (-)	Σύνολο
0	$[(Q*\delta)+R]_0$	$T_k+[(I_1/N)+(I_2/j)]+M_0$	$[(Q*\delta)+R-M]_0 - T_k-[(I_1/N)+(I_2/j)]$
1			
...			
...			
N-1			
N	$[(Q*\delta)+R]_N$	$T_k+[(I_1/N)+(I_2/j)]+M_N$	$[(Q*\delta)+R-M]_N - T_k-[(I_1/N)+(I_2/j)]$

Όπου:

Q : Ο πραγματοποιούμενος μέσος ετήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανηγμένος σε μονάδες επιβατικών οχημάτων.

δ : Η μέση ετήσια επιβαλλόμενη τιμή διοδίου για τυπικό όχημα (Αποτελεί ισοσταθμισμένη τιμή διοδίου, ανάλογα με τη σύνθεση της κυκλοφορίας).

R : Τα λοιπά ετήσια έσοδα, από εμπορικές χρήσεις.

N : Τα έτη Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης.

I_1 : Τα ίδια κεφάλαια του Αναδόχου.

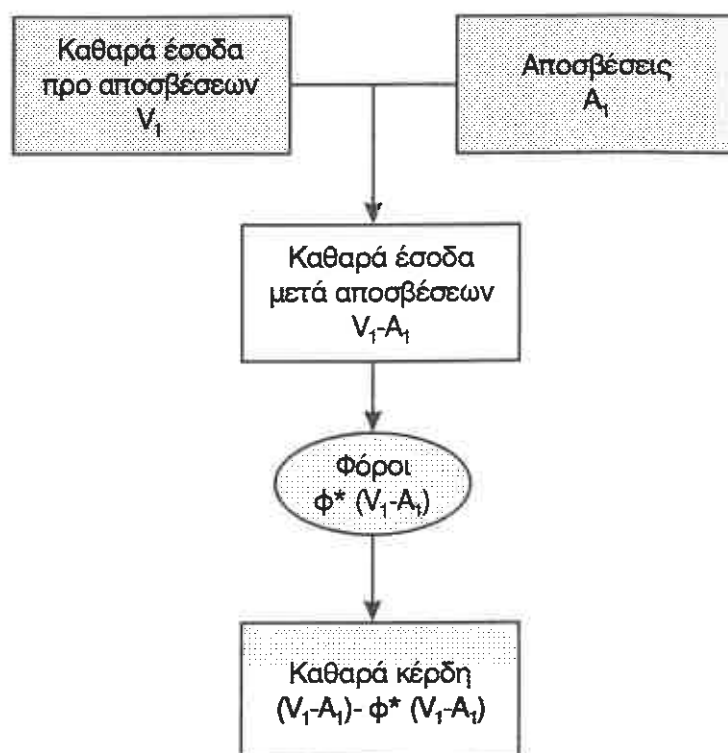
I_2 : Τα δάνεια του Αναδόχου.

T_k : Οι τόκοι εκ δανείων.

M_i : Τα ετήσια έξοδα συντήρησης.

Θα πρέπει να λάβουμε υπόψη και το φορολογικό καθεστώς που ισχύει στα εν λόγω έργα, η διαδικασία φορολόγησης, διαμορφώνεται ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 28: Έφαρμογή της φορολογικής διαδικασίας που ακολουθείται, στα καθαρά έσοδα του Αναδόχου’.



Θα πρέπει λοιπόν να πολλαπλασιάζουμε κάθε φορά το σύνολο των καθαρών κερδών με $(1-\phi)$, όπου ϕ ο συντελεστής φορολογίας εισοδήματος που επιβάλλεται σε κάθε περίπτωση (ενδεχομένως ο φορολογικός συντελεστής που ορίζεται από την Ελληνική νομοθεσία να λαμβάνεται μειωμένος λόγω φορολογικών απαλλαγών κ.α.).

Κατά την ανάλυση που ακολουθεί, θα προσπαθήσουμε να υπολογίσουμε ένα δείκτη αποτίμησης της ελκυστικότητας μιας επένδυσης (Δ.Ε.Ε). Ο δείκτης αυτός είναι ένα μέτρο του κατά πόσο επανακτάται το κεφάλαιο μιας επένδυσης από τα έσοδα και κατ'επέκταση του κατά πόσο είναι μια επένδυση ελκυστική για τον υποψήφιο ιδιώτη επενδυτή.

Ουσιαστικά, η μεθοδολογία που θα ακολουθήσουμε, συνίσταται στην εύρεση του επιτόκιου αναγωγής i , τέτοιου ώστε η καθαρά παρούσα αξία ενός έργου να είναι μηδέν (η παρούσα αξία των δαπανών να ισούται με την παρούσα αξία των ωφελειών). Δηλαδή ουσιαστικά θα υπολογίζουμε κάθε φορά το επιτόκιο αναγωγής, τέτοιο ώστε $NPV=0$. Το επιτόκιο αυτό που θα υπολογίζουμε θα μας δίνει κάθε φορά ένα μέτρο της αποδοτικότητας μιας επένδυσης, άρα του κέρδους του Αναδόχου.

Σύμφωνα με τα προηγούμενα, ο (Δ.Ε.Ε), θα δίνεται από την εξής σχέση:

$$NPV=0=\sum_{i=1}^N \left\{ \frac{[(Q \cdot \delta) + R - M]_i - T_k - (I_1/T) - (I_2/i) \cdot (1-\phi)}{(1+r)^i} \right\} \quad (\text{Σχέση 1})$$

Όπου:

- Q :** Ο πραγματοποιούμενος μέσος ετήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανηγμένος σε μονάδες επιβατικών οχημάτων.
 - δ :** Η μέση ετήσια επιβαλλόμενη τιμή διοδίου για τυπικό όχημα (Αποτελεί ισοσταθμισμένη τιμή διοδίου, ανάλογα με τη σύνθεση της κυκλοφορίας).
 - R :** Τα λοιπά ετήσια έσοδα, από εμπορικές χρήσεις.
 - T :** Τα έτη Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης.
 - I₁ :** Τα ίδια κεφάλαια του Αναδόχου.
 - I₂ :** Τα δάνεια του Αναδόχου.
 - T_κ :** Οι τόκοι εκ δανείων.
 - M_i :** Τα ετήσια έξοδα συντήρησης.
 - r :** Ο Δείκτης Ελκυστικότητας της Επένδυσης (Δ.Ε.Ε).
- i = 1 έως N.**

Παρακάτω θα εκφράσουμε τα μεγέθη σε συνάρτηση με τους επιμέρους παράγοντες που τα συνθέτουν προκειμένου να επιτύχουμε μια λεπτομερέστερη μαθηματική μορφή. Σκοπός είναι να εφαρμόσουμε δοκιμές στην (Σχέση 1), προκειμένου να διαπιστώσουμε πώς μεταβάλλεται ο (Δ.Ε.Ε), στις μεταβολές των επί μέρους παραγόντων που συνθέτουν το χρηματοδοτικό σενάριο του έργου. Οι αλλαγές αυτές, καθώς και οι υποθέσεις που θα ληφθούν υπόψη, αναλύονται στα επόμενα.

Αρχικές υποθέσεις:

- 1) Η μορφή του έργου είναι γνωστή. Δηλαδή π.χ. εάν πρόκειται για αυτοκινητόδρομο, γνωρίζουμε τα τεχνικά του χαρακτηριστικά, πόσες λωρίδες έχει, το μήκος τους κ.λ.π.
- 2) Έχουμε την πρόβλεψη της κυκλοφορίας (forecasting). Επίσης, θεωρούμε ότι η ελαστικότητα της ζήτησης σε διακυμάνσεις της τιμής διοδίων, είναι ίση με α και ότι ισχύει μια σχέση της μορφής:

$$Q = Q_0 \cdot \delta^{(-\alpha)} \quad 2-1$$

όπου:

- Q :** Ο πραγματοποιούμενος μέσος ετήσιος κυκλοφοριακός φόρτος ανηγμένος σε μονάδες επιβατικών οχημάτων.

- Q₀ :** Ο αναμενόμενος (μετά την κατασκευή του έργου) μέσος ετήσιος κυκλ. φόρτος, ανηγμένος σε μονάδες επιβατικών οχημάτων, εάν δεν είχαμε επιβολή διοδίων.
- δ :** Η μέση ετήσια επιβαλλόμενη τιμή διοδίου για τυπικό όχημα (Αποτελεί ισοσταθμισμένη τιμή διοδίου, ανάλογα με τη σύνθεση της κυκλοφορίας).
- α :** Η ελαστικότητα της ζήτησης στις διακυμάνσεις του δ.

Μάλιστα, προκειμένου να λάβουμε υπόψη ένα τμήμα της κυκλοφορίας **Q_c**, το οποίο είναι διατεθειμένο να χρησιμοποιήσει την οδό, ανεξάρτητα από την τιμή του διοδίου, επηρεαζόμενο ενδεχομένως από άλλους παράγοντες (μετακίνηση για εργασία, άνεση, ασφάλεια, εξοικονόμηση χρόνου), μπορούμε να διαμορφώσουμε την σχέση ως εξής:

$$Q = Q_c + [(Q_0 - Q_c) * \delta^{(-\alpha)}] \quad 2-2$$

όπου:

- Q_c :** Το τμήμα αυτό της κυκλοφορίας που είναι αδιάφορο στις μεταβολές του δ.

Το να προσδιορίσουμε όμως το **Q_c**, λόγω έλλειψης στοιχείων, είναι κάτι ιδιαίτερα δύσκολο και πιθανών πέρα από τα χρονικά όρια της παρούσης Διπλωματικής Εργασίας, θα χρησιμοποιήσουμε λοιπόν την σχέση με την μορφή που δίνεται στην 2-1.

- 3) Τα ετήσια έσοδα της εταιρείας παραχώρησης **E_i**, κατά την περίοδο εκμετάλλευσης του έργου, αναλύονται ως εξής:

$$E_i = (Q * \delta + R)_i \quad 3-1$$

όπου:

- E_i :** Τα ετήσια έσοδα της εταιρείας παραχώρησης.
- Q :** Ο μέσος ετήσιος πραγματοποιούμενος κυκλοφοριακός φόρτος ανηγμένος σε μονάδες επιβατικών οχημάτων.
- δ :** Η μέση ετήσια επιβαλλόμενη τιμή διοδίου για τυπικό όχημα.
- R_i :** Τα λοιπά ετήσια έσοδα, από εμπορικές χρήσεις.

$$i = 1-N \text{ (τα χρόνια εκμετάλλευσης)}$$

Σημ: Τα έσοδα **R**, θεωρώ ότι έχουν την ίδια τιμή για κάθε έτος της περιόδου εκμετάλλευσης (π.χ. ενοίκια σταθμών βενζίνης ή εστιατορίων κ.α), οπότε και μπορούμε να το θεωρήσουμε σταθερό ποσό για κάθε έτος.

- 4) Τα ετήσια έξοδα Λειτουργίας-Συντήρησης, είναι συνάρτηση τ πραγματοποιούμενου κυκλοφοριακού φόρτου. Δηλ. $M = f(Q)$. Αναλυτικότερα είναι (Πηγή: (33)):

$$M = [F_{MW} + V_{MW} * (Q_{\eta\mu} / 1000)] * [0,65 + 0,35 * (r / 7)] \quad 4-1$$

όπου:

- M** : Το ετήσιο κόστος Λειτουργίας συντήρησης ανά χιλιόμετρο αυτοκινητοδρόμου.
- $Q_{\eta\mu}$** : Ο μέσος ημερήσιος πραγματοποιούμενος κυκλοφοριακός φόρτος ανηγμένος σε μονάδες επιβατικών οχημάτων.
- r** : Το συνολικό πλάτος του αυτοκινητοδρόμου, (m).
- F_{MW}** : Παράγοντας του κόστους, μη εξαρτώμενος από την κυκλοφορία (Fixed).
- V_{MW}** : Παράγοντας του κόστους, εξαρτώμενος από την κυκλοφορία (Variable).

Τα F_{MW} και V_{MW} , έχουν ληφθεί απευθείας από την σχετική βιβλιογραφία, κάνοντας φυσικά την σχετική αναγωγή στα Ελληνικά δεδομένα. Επίσης δεχόμαστε ότι $r = 21m$

Η αναγωγή στα Ελληνικά δεδομένα έγινε ως εξής:
Δεχόμαστε ότι ισχύει (Πηγή (41)):

$$\text{Αξία στην Ελλάδα} = \text{Αξία στην Δανία} * \frac{(\text{Αξία του χρόνου εργασίας στην Ελλάδα})}{(\text{Αξία του χρόνου εργασίας στην Δανία})}$$

Οπότε με αυτή τη λογική, ο συντελεστής αναγωγής εκφράζει τον λόγο των αξιών χρόνου εργασίας, στις δύο εξεταζόμενες χώρες.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, η σχέση 4-1, αντικαθιστώντας και την 2-1, παίρνει την μορφή (το αποτέλεσμα θα είναι σε ECU):

$$M = 27422,6 - 0,7072 * ((Q_o / 365) * \delta^{(-\alpha)}) \quad 4-2$$

όπου:

- M** : Το ετήσιο κόστος Λειτουργίας συντήρησης ανά χιλιόμετρο αυτοκινητοδρόμου.
- Q_o** : Ο αναμενόμενος (μετά την κατασκευή του έργου) μέσος ετήσιος κυκλ. φόρτος, ανηγμένος σε μονάδες επιβατικών οχημάτων, εάν δεν είχαμε επιβολή διοδίων.
- δ** : Η μέση ετήσια επιβαλλόμενη τιμή διοδίου για τυπικό όχημα (Αποτελεί ισοσταθμισμένη τιμή διοδίου, ανάλογα με τη σύνθεση της κυκλοφορίας).

- 5) Η χρηματοδότηση του έργου, γίνεται με τον εξής τρόπο: Το συνολικό κόστος κατασκευής, καλύπτεται από συνδυασμό των Ιδίων Κεφαλαίων του Αναδόχου, της Χρηματοδοτικής Συμβολής του Κ.τ.Ε. και τον Δανεισμό. Δηλαδή, ισχύει:

$$K = I_1 + I_2 + X \quad 5-1$$

όπου:

- K :** Το συνολικό κόστος κατασκευής.
I₁ : Τα Ίδια Κεφάλαια του Αναδόχου.
I₂ : Το σύνολο των δανείων του Αναδόχου.
X : Η Χρηματοδοτική Συμβολή του Κ.τ.Ε.

- 6) Όσον αφορά τον δανεισμό, επειδή αναφερόμαστε σε οικονομικά μεγέθη εκφρασμένα από την πλευρά του Αναδόχου άρα συμπεριλαμβάνεται σε αυτά και το ρίσκο του επενδυτή, δεχόμαστε ότι το επιτόκιο αναγωγής μεταβάλλεται ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής (στη χρηματοδότηση του έργου) του Αναδόχου και τα έτη Παραχώρησης. Επίσης ότι δεν έχουμε δευτερεύον δάνειο και ότι η περίοδος αποπληρωμής του **I₂** είναι ίση με **N**, δηλαδή, **j = N**.

- 7) Η (Σχέση 1), διαμορφώνεται σύμφωνα με τα παραπάνω, ως εξής:

$$NPV=0=\{[(Q_0 \cdot \delta^{(1-\alpha)}) + R - (27422,6 + 0,7072 \cdot ((Q_0/365) \cdot \delta^{(-\alpha)}) \cdot L] \cdot N] - (0,075 \cdot N \cdot I_2) - K + X\} \cdot (1-\phi) \cdot \sum_{i=1}^N [1/(1+r)^i]$$

(Σχέση 2)

Όπου:

- Q₀ :** Ο αναμενόμενος (μετά την κατασκευή του έργου) μέσος ετήσιος κυκλ. φόρτος, ανηγμένος σε μονάδες επιβατικών οχημάτων, εάν δεν είχαμε επιβολή διοδίων.
δ : Η μέση ετήσια επιβαλλόμενη τιμή διοδίου για τυπικό όχημα (Αποτελεί ισοσταθμισμένη τιμή διοδίου, ανάλογα με τη σύνθεση της κυκλοφορίας).
α : Η ελαστικότητα της ζήτησης στις μεταβολές του δ.
R : Τα λοιπά ετήσια έσοδα, από εμπορικές χρήσεις.
N : Τα έτη Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης.
X : Η χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου.
K : Το κόστος κατασκευής.
L : Το μήκος του αυτοκινητοδρόμου σε χιλιόμετρα.
I₂ : Τα δάνεια του Αναδόχου.
M_i : Τα ετήσια έξοδα συντήρησης.
r : Ο Δείκτης Ελκυστικότητας της Επένδυσης (Δ.Ε.Ε).

i = 1 έως N.

10.2 Παράδειγμα εφαρμογής-Διαγράμματα

Προκειμένου να αναγνωριστεί η χρησιμότητα του μαθηματικού προτύπου το οποίο διαμορφώσαμε στην προηγούμενη ενότητα, ακολουθεί ένα παράδειγμα εφαρμογής. Εφαρμόζοντας διαφορετικά σενάρια για την δομή του χρηματοδοτικού σχήματος του έργου, προέκυψαν τα διαγράμματα που ακολουθούν. Σύμφωνα με αυτά, ο επενδυτής μπορεί να εκτιμήσει τον *Δείκτη Ελκυστικότητας της Επένδυσης*, ο οποίος δίνεται σε συνάρτηση με τις διαφορετικές τιμές επιβαλλόμενου διοδίου και σε σχέση με την μεταβολή των μεγεθών που συνθέτουν το χρηματοδοτικό σχέδιο του έργου.

Προκειμένου να γίνουν τα διαγράμματα αυτά, υποθέσαμε αυτοκινητόδρομο, τριών λωρίδων ανά κατεύθυνση και συνολικού μήκους 17 χιλιομέτρων. Τα παραπάνω τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου επιλέχθηκαν έτσι ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν δεδομένα από υπάρχοντα έργα. Οι τιμές των μεγεθών διαμορφώνονται ως εξής:

- Κόστος κατασκευής: 1082.000.000 ECU
- Λοιπά ετήσια έσοδα από εμπορικές χρήσεις R: 193000 ECU (δεχόμαστε προκειμένου να εφαρμόσουμε το μαθηματικό πρότυπο ότι δεν μεταβάλλεται ετησίως).
- Μέσος ετήσιος κυκλοφοριακός φόρτος Q_0 , λήφθηκε σύμφωνα με τα δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν στη Λεωφόρο Σταυρού-Ελευσίνας. Επειδή οι προβλέψεις αφορούσαν τα πρώτα 20 έτη, υπολογίστηκε η συνάρτηση που προκύπτει από το Forecasting του Αναδόχου και με την βοήθεια αυτής, οι προβλέψεις για τα επόμενα έτη.
Η συνάρτηση που χρησιμοποιήθηκε, είναι η εξής: $y=a+b*\cos(cx+d)$

όπου:

$$\begin{aligned}a &= 1,098*10^8 \\b &= 39143489 \\c &= 0,1108 \\d &= 2,62712\end{aligned}$$

Τέλος, επιλέξαμε λογικές τιμές επιβαλλόμενου διοδίου δ , προκειμένου να μην έχουμε αισθητή μείωση της κυκλοφορίας, λόγω ανελαστικότητας της ζήτησης. Συγκεκριμένα, οι τιμές κυμαίνονται από 500 έως 750 δραχμές ανά εισερχόμενο όχημα.

Θα πρέπει να διευκρινήσουμε σε αυτό το σημείο, ότι όλες οι τιμές αφορούν παρούσες αξίες και δεν έχει ληφθεί υπόψη ο πληθωρισμός. Άλλωστε, στις Συμβάσεις που εξετάσαμε υπάρχει πρόβλεψη για την επίδραση του πληθωρισμού στα οικονομικά μεγέθη του έργου (πληρωμές, τόκοι, ανώτατη επιβαλλόμενη τιμή διοδίου), σύμφωνα με την οποία, τα μεγέθη αυτά θα αναπροσαρμόζονται ανά τακτά διαστήματα.

Τα σενάρια που χρησιμοποιήθηκαν για την δημιουργία των διαγραμμάτων, έχουν ως εξής:

Διάγραμμα 1	Διάγραμμα 2	Διάγραμμα 3	Διάγραμμα 4	Διάγραμμα 5
N = 18 έτη	N = 18 έτη	$I_1 = 15\%$ του κόστους κατασκευής	$I_1 = 15\%$ του κόστους κατασκευής	$I_1 = 25\%$ του κόστους κατασκευής
$I_1 = 11\%$ του κόστους κατασκευής	$X = 23\%$ του κόστους κατασκευής	$X = 23\%$ του κόστους κατασκευής	$X = 23\%$ του κόστους κατασκευής	$X=0$
$e = 7,5\%$	$e =$ μεταβαλλόμενο, ανάλογα με το I_1	$e = 8\%$	$e = 8\%$	$e =$ μεταβαλλόμενο, ανάλογα με το N
			N = 18 έτη	

Όπου:

- N : Τα έτη Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης.
- I_1 : Τα ίδια κεφάλαια του αναδόχου.
- X : Η χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου.
- e : Το επιτόκιο αναγωγής των δανείων.

Το επιτόκιο αναγωγής e , όπως έχουμε αναφέρει, εμπεριέχει το επιχειρηματικό ρίσκο του επενδυτή. Για το λόγο αυτό έχουμε λάβει διαφορετικές τιμές ανάλογα με την Ίδια συμμετοχή του Αναδόχου και τα έτη εκμετάλλευσης.

Στο πρώτο διάγραμμα μεταβάλλουμε την συμμετοχή του Δημοσίου, από 15% έως και 25% του κόστους κατασκευής.

Μπορούμε εύκολα να παρατηρήσουμε ότι για τιμές του διοδίου στο διάστημα (1,65-1,75) ECU και για συμμετοχή του Δημοσίου κοντά στο 23% του κόστους κατασκευής, έχουμε ικανοποιητική απόδοση της επένδυσης, της τάξης του 15-30%. Μια optimum λοιπόν τιμή του X, είναι $X=23\%K$, γι αυτό και στα επόμενα διαγράμματα, κρατάμε αυτή την τιμή για το X.

Στο διάγραμμα 2, μεταβάλλουμε τα Ίδια κεφάλαια του Αναδόχου, από 11% έως 25% του κόστους κατασκευής.

Μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι για ίδια κεφάλαια γύρω στο 11% του κόστους κατασκευής, έχουμε μια ιδιαίτερα ανωδική τάση του Δ.Ε.Ε. Μάλιστα για μια περιοχή του δ , από 1,65 έως 1,75 ECU έχουμε ελκυστικότητα μεγαλύτερη από 16% ακόμα και για $I_1 > 15\%$ του κόστους κατασκευής. Μια λογική λοιπόν τιμή για την Ίδια Συμμετοχή του Αναδόχου είναι $I_1 = 15\%$, οπότε και χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό των επόμενων διαγραμμάτων.

Στο τρίτο διάγραμμα, μεταβάλλουμε τα έτη Εκμετάλλευσης.

Βλέπουμε ότι για $N=18$ έτη, οι καμπύλες των διοδίων παρουσιάζουν ένα σημείο καμπής. Μάλιστα ο Δ.Ε.Ε. για $N=18$ έτη και δ στο διάστημα (1,65-1,75) ECU, παίρνει τιμές ανάμεσα στο 16% και στο 29%. Για $N=20$, από την άλλη μεριά, τιμές του δ μεγαλύτερες του 1,65 ECU, δίνουν Δ.Ε.Ε. μεγαλύτερο από 29%, οπότε βλέπουμε ότι αυξάνοντας το N , μπορούμε να μειώσουμε ανάλογα το επιβαλλόμενο διόδιο.

Στο τέταρτο διάγραμμα έχουν ληφθεί οι τιμές που προέκυψαν ως επικρατέστερες από την προηγούμενη επεξεργασία (διαγράμματα 1,2,3) και μεταβάλλεται κατά $\pm 5\%$ ο αναμενόμενος κυκλοφοριακός φόρτος, όπως αυτός είχε ληφθεί υπόψη στις προηγούμενες τρεις δοκιμές.

Μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι για μια τιμή διοδίου $\delta=1,65$ ECU, το Δ.Ε.Ε. είναι της τάξης του 16% και για $\delta=1,75$ ECU της τάξης του 27%. Θα μπορούσαν δηλαδή αυτές οι συνθήκες να είναι οι Συμβατικές με μια τιμή διοδίου γύρω στο 1,7 ECU, μιας και όπως μπορούμε να διαπιστώσουμε από το διάγραμμα 4, ο Δ.Ε.Ε., για τιμή διοδίου $\delta=1,65$ ECU, δεν γίνεται μικρότερο από 7% ακόμα και αν ο πραγματοποιούμενος κυκλοφοριακός φόρτος είναι μειωμένος κατά ένα ποσοστό 5%.

Τέλος, στο πέμπτο διάγραμμα, έχει υποτεθεί μηδενική Συμμετοχή του Δημοσίου, δηλαδή πλήρη 'αυτοχρηματοδότηση' του έργου.

Όπως μπορούμε να διαπιστώσουμε, για έτη Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης περισσότερα από 30, οι καμπύλες τείνουν να γίνουν παράλληλες με τον άξονα των x . Δηλαδή έχουμε μια σταθεροποίηση του Δ.Ε.Ε., με τάση να μικραίνουν οι τιμές. Μάλιστα για τιμές του δ , μεγαλύτερες από 2 ECU, οι καμπύλες παρουσιάζουν μία έντονη κάμψη, γεγονός που δείχνει ότι αρχίζει να μειώνεται αισθητά η κυκλοφορία άρα και τα έσοδα του Αναδόχου.

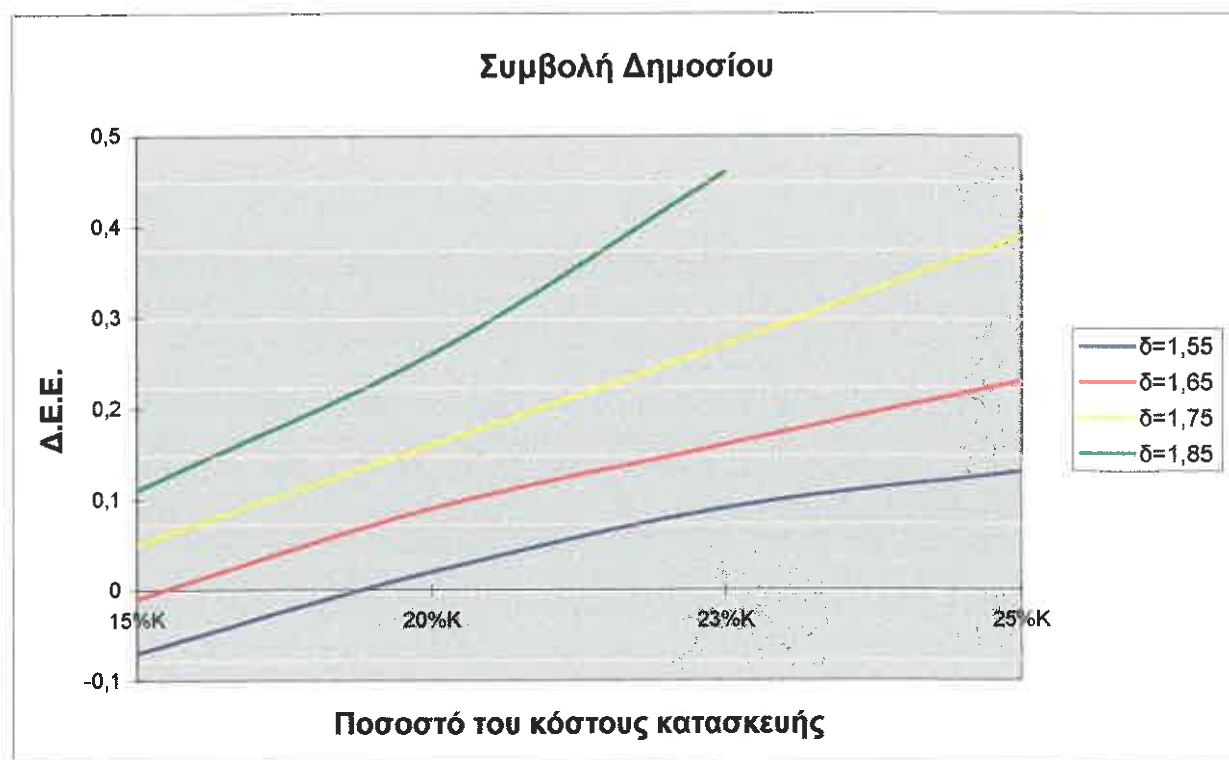
Βλέπουμε λοιπόν ότι με αυτή τη διαδικασία, τόσο ο υποψήφιος Ανάδοχος, όσο και το Δημόσιο, μπορούν να εκτιμήσουν τον βέλτιστο συνδυασμό των επιμέρους παραγόντων, προκειμένου να διαμορφώσουν τις επιδιώξεις και τα σενάρια που θα θέσουν κατά τις διαπραγματεύσεις που αφορούν τη διαμόρφωση της Σύμβασης Παραχώρησης. Ένα εργαλείο, το οποίο όπως θα δούμε και στα συμπεράσματα που ακολουθούν (κεφ. 11), μπορεί να αποβεί ιδιαίτερα χρήσιμο σε διαφορετικές φάσεις της διαδικασίας επίτευξης της Παραχώρησης, αφού μπορεί να ενσωματώσει στην διαδικασία την υποκειμενική θεώρηση (των επί μέρους παραγόντων) του χρήστη.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1

Χ=Συμβολή του Δημοσίου, εκφρασμένη ως ποσοστό του κόστους κατασκευής.

Χ	δ=1,55	δ=1,65	δ=1,75	δ=1,85	(ECU)
15%K	-0,07	-0,01	0,05	0,11	
20%K	0,02	0,09	0,16	0,26	
23%K	0,09	0,16	0,27	0,46	
25%K	0,13	0,23	0,39		

e=7,5%



Έτη Εκμετάλλευσης = 18

Ίδια κεφάλαια = 11% του κόστους κατασκευής

17280

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2

I1=Ίδια κεφάλαια Αναδόχου, εκφρασμένα ως ποσοστό του κόστους κατασκευής.

I1	$\delta=1,45$	$\delta=1,55$	$\delta=1,65$	$\delta=1,75$
11%K	0,07	0,15	0,25	0,44
15%K	0,02	0,08	0,16	0,27
20%K	-0,01	0,06	0,13	0,21
25%K	-0,02	0,05	0,11	0,2

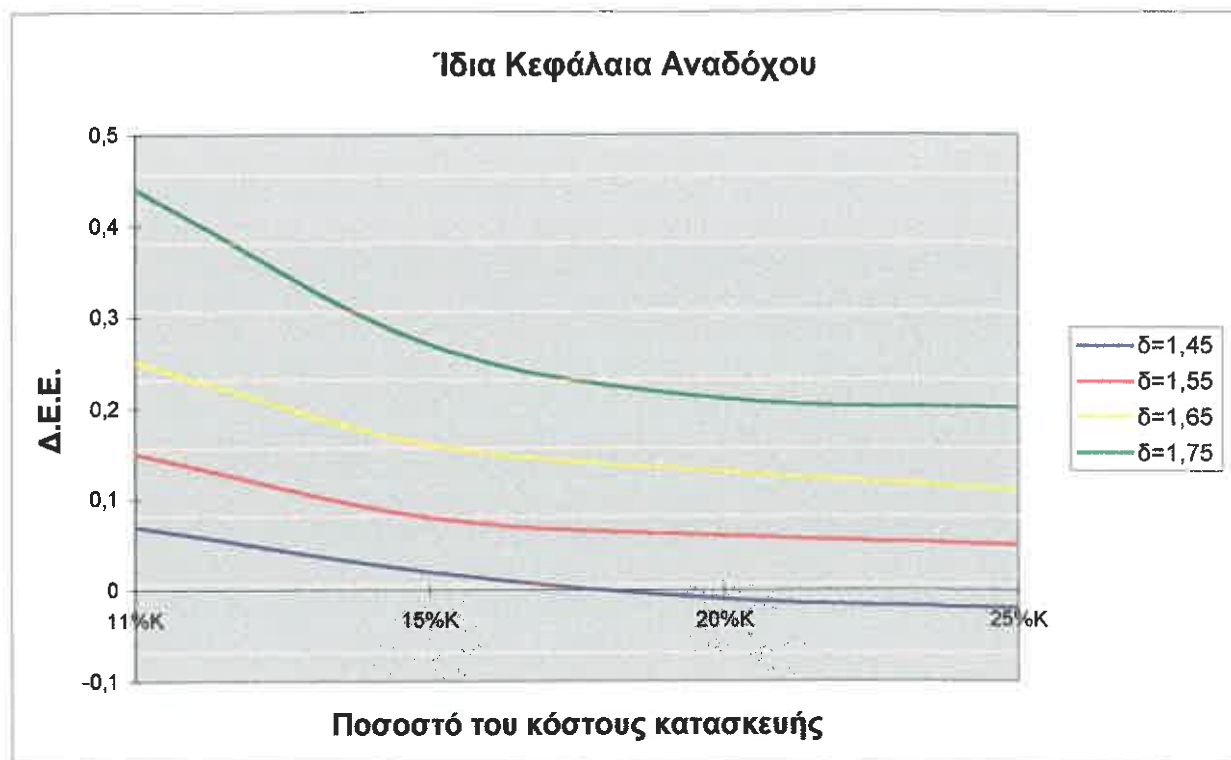
(ECU)

e=7%

e=8%

e=9%

e=10%



Έτη εκμετάλλευσης = 18

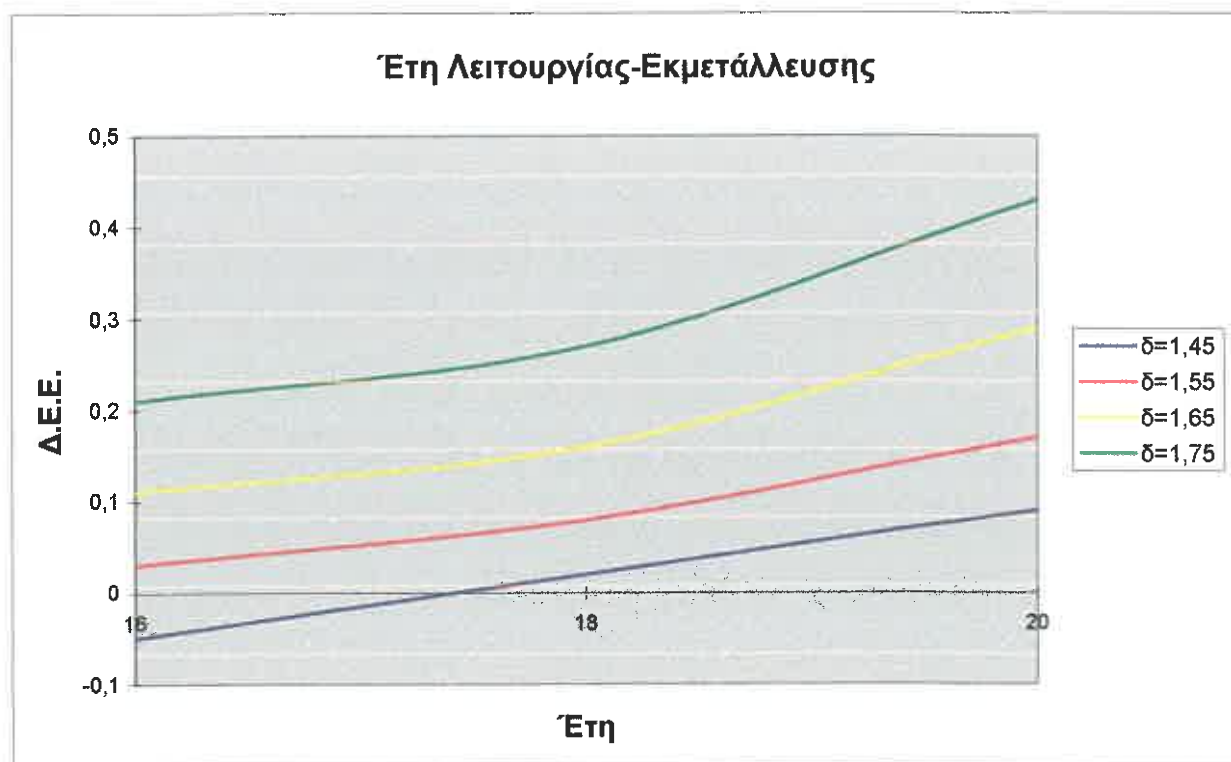
Συμμετοχή Δημοσίου = 23% του κόστους κατασκευής

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3

N=Τα έτη Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης του έργου

N	$\delta=1,45$	$\delta=1,55$	$\delta=1,65$	$\delta=1,75$	(ECU)
16	-0,05	0,03	0,11	0,21	
18	0,02	0,08	0,16	0,27	
20	0,09	0,17	0,29	0,43	

e=8%



Ίδια κεφάλαια = 15% του κόστους κατασκευής

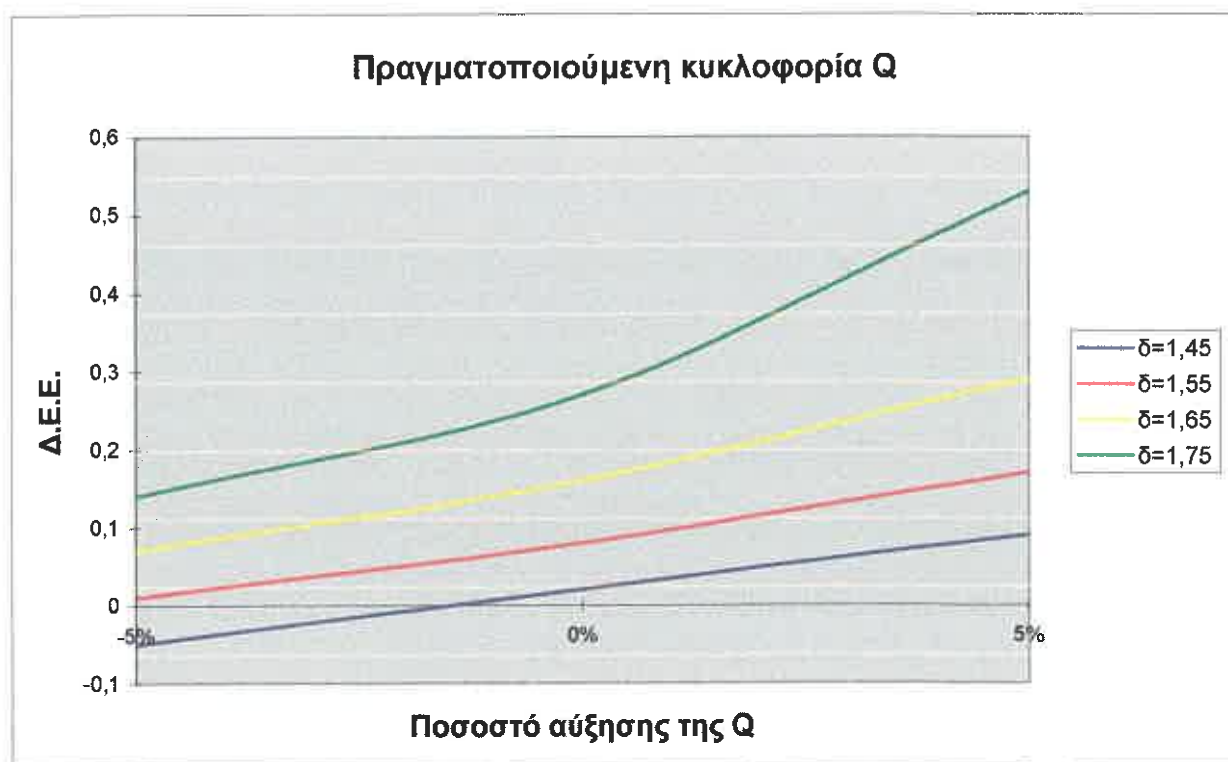
Συμμετοχή Δημοσίου = 23% του κόστους κατασκευής

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4

ΔQ =Ποσοστό αύξησης ή μείωσης της Q

ΔQ	$\delta=1,45$	$\delta=1,55$	$\delta=1,65$	$\delta=1,75$	(ECU)
-5%	-0,05	0,01	0,07	0,14	
0%	0,02	0,08	0,16	0,27	
5%	0,09	0,17	0,29	0,53	

$e=8\%$



Ίδια κεφάλαια = 15% του κόστους κατασκευής

Συμμετοχή Δημοσίου = 23% του κόστους κατασκευής

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5

N=Έτη Λειτουργίας-Εκμετάλλευσης

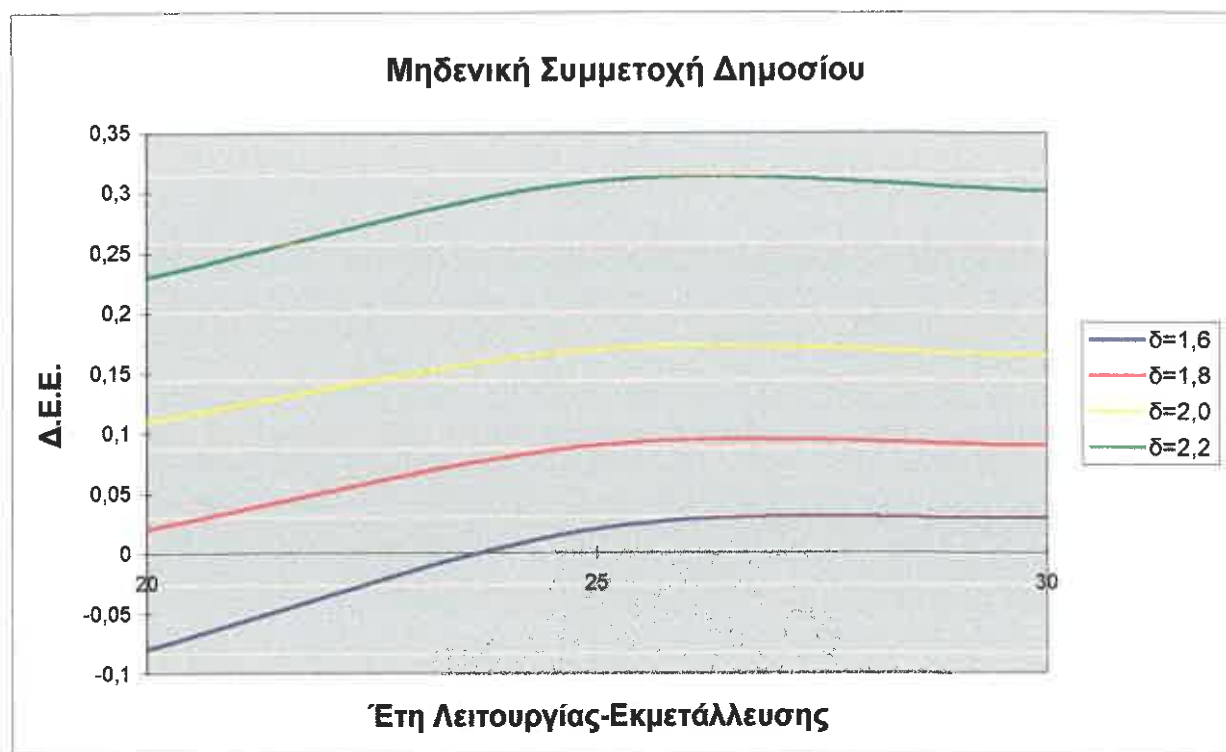
N	$\delta=1,6$	$\delta=1,8$	$\delta=2,0$	$\delta=2,2$	(ECU)
20	-0,08	0,02	0,11	0,23	
25	0,02	0,09	0,17	0,31	
30	0,03	0,09	0,16	0,30	

e=8%

e=9%

e=10%

Υποθέτουμε μηδενική Συμμετοχή Δημοσίου



Ίδια κεφάλαια = 25% του κόστους κατασκευής

Συμμετοχή Δημοσίου = 0

Κεφάλαιο Ενδέκατο: **‘Μέθοδος Αυτοχρηματοδότησης’** **Συμπεράσματα από την εφαρμογή στη Ελλάδα**

Η μέθοδος αυτοχρηματοδότησης, όπως σύμφωνα με την εφαρμογή της στη χώρα μας παρουσιάστηκε στα προηγούμενα, αποτελεί ουσιαστικά παραχώρηση στον ιδιωτικό τομέα της ανάπτυξης και της για ορισμένο διάστημα εκμετάλλευσης έργων, που υπό άλλες συνθήκες (επάρκεια διαθέσιμων πόρων από πλευράς Δημοσίου) θα αποτελούσαν έργα εξ'ολοκλήρου του Δημόσιου τομέα. Παρ'όλα αυτά, συνθήκες που έχουν να κάνουν με:

1. **Ανεπάρκεια οικονομικών πόρων του Δημοσίου** για διεκπεραίωση αυτών των πολυδάπανων έργων.
2. **Διάθεση του κράτους να ενισχύσει την ιδιωτική συμμετοχή** στην ανάπτυξη της υποδομής (κυρίως όσον αφορά συγκοινωνιακούς άξονες).
3. **Αποδέσμευση πόρων του Δημοσίου** ώστε να χρησιμοποιηθούν σε άλλους τομείς,

καταστούν την υιοθέτηση της μεθόδου αυτοχρηματοδότησης πρακτικά αναπόφευκτη. Θα πρέπει σε αυτό το σημείο να επισημάνουμε ότι στη χώρα μας, η υψηλή συμμετοχή του Δημοσίου στο χρηματοδοτικό σχήμα, επιβάλλει την χρησιμοποίηση του όρου ‘Συγχρηματοδότηση’, αντί του όρου ‘Αυτοχρηματοδότηση’ ως προσφορότερου για να περιγράψει την ακολουθούμενη διαδικασία.

Η επίτευξη μιας συμφωνίας ανάμεσα στους ενδιαφερόμενους, είναι μια **συνάρτηση πολλών διαφορετικών παραγόντων μιας και κάθε μέρος έχει διαφορετικά κίνητρα και αναμένει διαφορετικής μορφής ωφέλειες**. Η Ανάδοχος εταιρεία, έχει σαν σκοπό το κέρδος, δηλαδή την επιστροφή των κεφαλαίων που έχει δεσμεύσει, προσauxημένα με την ζητούμενη απόδοση επί των κεφαλαίων αυτών.

Από την άλλη μεριά, ο Κ.τ.Ε. **ενδιαφέρεται για την αποπεράτωση του έργου, με μειωμένη (αν όχι μηδενική) ιδία συμμετοχή**, με βάση τα πρότυπα και τους κανονισμούς για ασφάλεια και εξυπηρέτηση των χρηστών (τεχνογνωσία και εμπειρία του Αναδόχου) και με ελαχιστοποίηση του χρόνου κατασκευής, κάτι που ο ίδιος δεν θα edύνατο να πράξει.

Για να επιτευχθεί λοιπόν η συμφωνία αυτή θα πρέπει τα δύο μέρη να **κατανοήσουν τις ειδικότερες απαιτήσεις που μία τέτοια επένδυση επιβάλλει** και με διαπραγματεύσεις να καταλήξουν στο συμβόλαιο εκείνο που θα ικανοποιεί με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο τις επιδιώξεις αμφοτέρων των μερών.

Για το λόγο αυτό, κάθε συμβόλαιο Παραχώρησης, περιέχει ιδιαίτερες ρυθμίσεις και διατάξεις, ώστε να ληφθούν υπόψη οι διαφοροποιήσεις που παρουσιάζει κάθε έργο. Διαφοροποιήσεις που έχουν να κάνουν κυρίως με τις ιδιαιτερότητες της κατασκευής ή την ελκυστικότητα προς τους χρήστες (άρα δυνατότητα εσόδων), αφού αναφερόμαστε σε Εθνικό επίπεδο οπότε τα πολιτικά και νομοθετικά δεδομένα είναι κοινά.

Θα πρέπει σε αυτό το σημείο να γίνει κατανοητός ο ρόλος των δανειστών. Όπως μπορούμε εύκολα να διαπιστώσουμε από την ανάλυση των τριών Συμβάσεων, οι δανειστές του Αναδόχου έχουν την δυνατότητα να επεμβαίνουν στην διαμόρφωση του κειμένου της Σύμβασης. Επίσης λαμβάνουν πλήρη γνώση για την εφαρμογή αυτής και είδαμε ότι είναι δυνατό το Δημόσιο να προχωρήσει, μετά από απευθείας συνεννόηση μαζί τους, μέχρι και στην έκπτωση του Αναδόχου. Οι παρεμβάσεις λοιπόν των δανειστών τόσο στα διαδικαστικά όσο και στο πρακτικό μέρος της συμφωνίας είναι αναπόφευκτες.

Με βάση τις ρυθμίσεις που συναντήσαμε στις τρεις Συμβάσεις που εξετάστηκαν στην παρούσα διπλωματική εργασία, μπορούμε να έχουμε μια συνολική θεώρηση των παραγόντων που συμβάλλουν στην επίτευξη ή όχι της συμφωνίας ανάμεσα στα μέρη και τελικά στην υπογραφή της Σύμβασης.

Το να επιχειρήσουμε να υποδείξουμε ένα 'μοντέλο' της βέλτιστης διαδικασίας ως συμπέρασμα της ανάλυσης που προηγήθηκε, δεν θα ήταν σκόπιμο μιας και όπως αναφέρθηκε η επίτευξη συμφωνίας ανάμεσα στα μέρη επέρχεται σε διαφορετικό επίπεδο για κάθε εξεταζόμενο έργο. Παρ'όλα αυτά οι τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε παρουσιάζουν και πολλά κοινά σημεία, γεγονός που πηγάζει από την ταύτιση των κινήτρων που οδηγούν τα δύο μέρη στην επιδίωξη μιας σχέσης Παραχώρησης.

Χρήσιμο λοιπόν είναι να αναφερθούμε σε όλους εκείνους του παράγοντες που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και να αντιμετωπιστούν με ιδιαίτερη προσοχή, προκειμένου το έργο να καταστεί, από τη μια μεριά αποδοτικό για τους επενδυτές και από την άλλη, να ολοκληρωθεί σε χρόνο και με τρόπο τέτοιο, ώστε να ικανοποιείται το Δημόσιο συμφέρον.

Αυτή η ανάλυση θα μας υποδείξει τελικά τα 'κρίσιμα' σημεία ενός τέτοιου εγχειρήματος και θα αποτελέσει ερέθισμα για αποδοχή της μεθόδου συγχρηματοδότησης, αν όχι αυτοχρηματοδότησης ως προσφορότερη και αποδοτικότερη για αμφότερες τις πλευρές.

Θα ξεκινήσουμε λοιπόν την ανάλυση, με περιγραφή των σταδίων που ακολουθεί μια διαδικασία Παραχώρησης Δημοσίου έργου, ώστε να διαπιστώσουμε την λογική με την οποία καταρτίζεται το κείμενο της Σύμβασης. Έπειτα θα προχωρήσουμε σε βαθύτερη ανάλυση όλων εκείνων των ρυθμίσεων που προκύπτουν μετά από τις διαπραγματεύσεις των μερών και εκφράζουν τις επιδιώξεις τους.

Διαδικασία Παραχώρησης Δημοσίου έργου

Η διαδικασία της Παραχώρησης Δημοσίου έργου, σύμφωνα με τα όσα εξετάστηκαν στην παρούσα Διπλωματική Εργασία, μπορεί να αναλυθεί σε τρεις φάσεις:

A. ΦΑΣΗ:

Το Δημόσιο εξετάζει την δυνατότητα κατασκευής του έργου με αυτοχρηματοδότηση (ελκυστικότητα). Με την βοήθεια ειδικών συμβούλων κυρίως τεχνικών και χρηματοοικονομικών, οριοθετεί τις αρχικές του επιδιώξεις προκειμένου να διαμορφωθούν τα κείμενα 'Πρόσκλησης ενδιαφέροντος'. Οι αρχικές αυτές επιδιώξεις του Δημοσίου έχουν να κάνουν με τα εξής:

- Συνθήκες κατασκευής
- Χρηματοδότηση

Οι ενδιαφερόμενοι σε πρώτο στάδιο καταβάλλουν τα απαραίτητα δικαιολογητικά ότι πληρούν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις (τεχνική κατάρτιση και εμπειρία αλλά και νομικής φύσεως προϋποθέσεις) και αφού γίνει μια προεπιλογή προχωρούμε στο δεύτερο στάδιο της διαδικασίας (B φάση διαγωνισμού) όπου το ζητούμενο είναι πια η ολοκληρωμένη προσφορά των υποψηφίων.

Οι επιδιώξεις του Δημοσίου έχουν γίνει σε αυτό το στάδιο σαφέστερες, αλλά αφήνουν και τα απαραίτητα περιθώρια (τα οποία μπορούν να εκτιμηθούν με μια μεθοδολογία όπως αυτή που περιγράφηκε στο κεφάλαιο 10) στον Ανάδοχο να διαμορφώσει έτσι την προσφορά του ώστε να είναι ανταγωνιστική από την μία μεριά και επικερδής από την άλλη. Για το λόγο αυτό, με τα κείμενα της δημοπράτησης, γίνονται σαφή τα αξιολογούμενα στοιχεία των προσφορών. Σε αυτό το στάδιο θα ζητηθούν εγγυητικές επιστολές για την συμμετοχή των υποψηφίων Αναδόχων στο διαγωνισμό.

B. ΦΑΣΗ:

Οι υποψήφιοι Ανάδοχοι καταβάλλουν τις προσφορές τους για την διαμόρφωση των οποίων έχει προηγηθεί 'Μελέτη βιωσιμότητας', η οποία θα οδηγήσει στις εκτιμήσεις των:

- Εκτιμήσεις κόστους
- Εκτιμήσεις εσόδων
- Εκτίμηση ζητούμενης χρηματοδοτικής συμβολής Δημοσίου
- Εκτίμηση Ιδίων κεφαλαίων
- Ζητούμενο ROE
- Ζητούμενες εγγυήσεις Δημοσίου

Επίσης, προκειμένου να διαμορφωθούν οι προσφορές, οι υποψήφιοι Ανάδοχοι θα προβούν σε συζητήσεις με τους ενδιαφερόμενους Δανειστές, οι οποίοι θα ζητήσουν με την σειρά τους δεσμεύσεις και ρυθμίσεις που να τους εξασφαλίζουν προκειμένου να συνάψουν Δανειοδοτικές Συμβάσεις με τον Ανάδοχο. Αυτές οι επιδιώξεις των δανειστών θα πρέπει να αντικατοπτρίζονται στους όρους που θα θέσει ο Ανάδοχος κατά τις διαπραγματεύσεις με το Δημόσιο.

Σε αυτό το σημείο μπορούμε να διαπιστώσουμε την χρησιμότητα της μεθόδου που προτείνεται στο κεφάλαιο 10, μιας και δίνει την δυνατότητα στον υποψήφιο Ανάδοχο εκτίμησης όλων των παραγόντων που συνθέτουν τη χρηματοδότηση του έργου, σε σχέση με το επιζητούμενο κέρδος.

Μετά την κατάθεση των προσφορών γίνεται αξιολόγηση αυτών από το Δημόσιο και επιλέγεται ο 'προσωρινός Ανάδοχος', ο οποίος θα προβεί σε διαπραγματεύσεις με τον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και τους συμβούλους του προκειμένου να διαμορφωθεί το κείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης.

Γ. ΦΑΣΗ:

Η τρίτη φάση αφορά τις διαπραγματεύσεις που προαναφέρθηκαν, οι οποίες εάν τελικά οδηγήσουν σε συμφωνία των μερών, θα έχουμε την τελική διαμόρφωση του κειμένου της Σύμβασης Παραχώρησης. Η τελική συμφωνία θα επιτευχθεί στο σημείο εκείνο 'ισορροπίας' των όρων που θα θέσουν οι συμβαλλόμενοι. Δηλαδή μετά από αμοιβαίες υποχωρήσεις άρα και αλλαγές των αρχικών όρων που τέθηκαν από τις δύο πλευρές.

Το κείμενο της Σύμβασης είναι δεσμευτικό για τα μέρη και τίθεται σε ισχύ αμέσως μετά την κύρωσή του από την Βουλή. Η έναρξη της Περιόδου Παραχώρησης όμως θα γίνει αφού έχουν συναφθεί και οι απαραίτητες δανειακές Συμβάσεις του Αναδόχου, δηλαδή αφότου εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση του έργου.

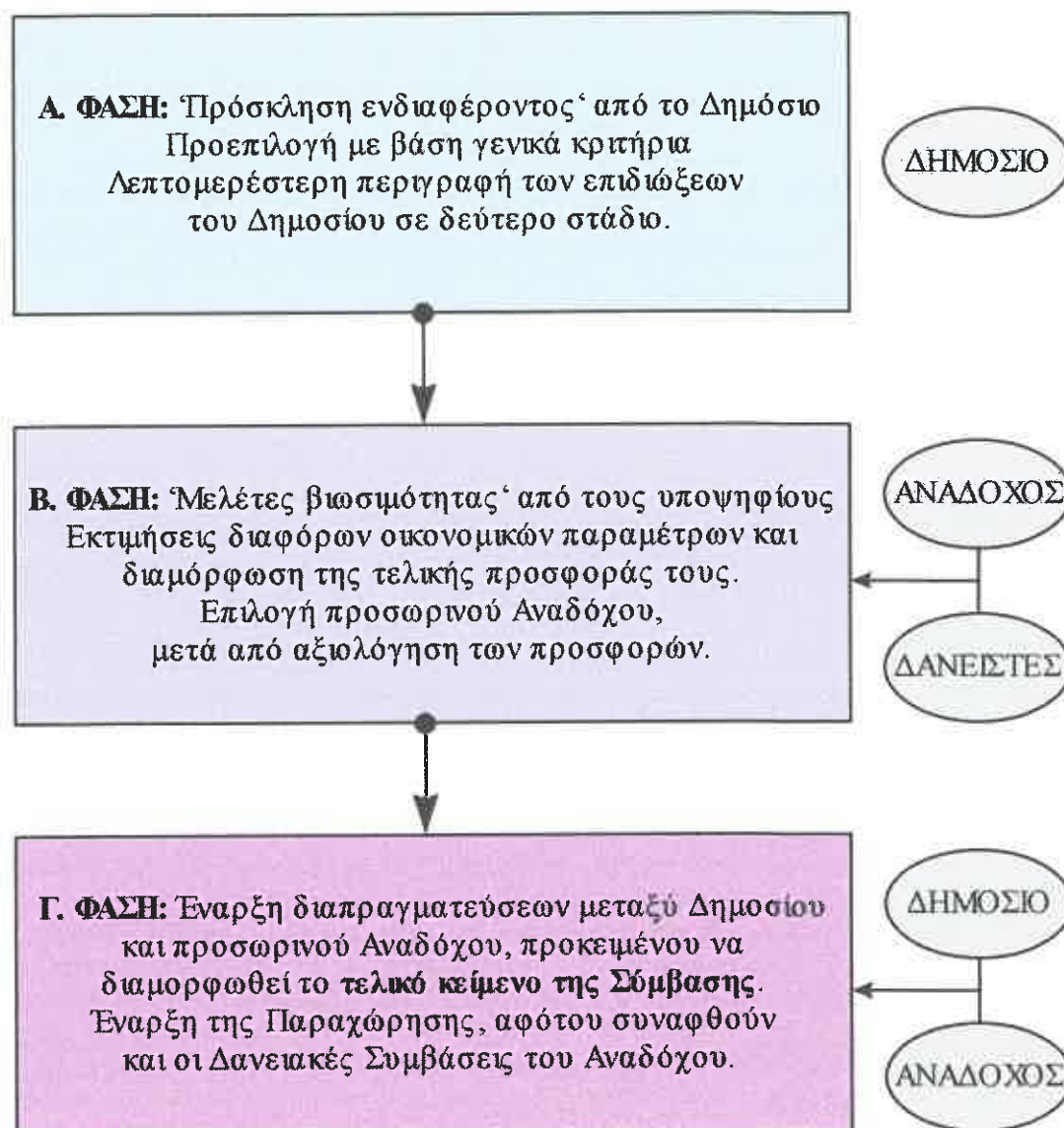
Οι υποψήφιοι Δανειστές θα στηριχθούν στα εξής προκειμένου να συνάψουν Δανειακές Συμβάσεις με τον Ανάδοχο:

1. Την φερεγγυότητα του Αναδόχου,
2. το ύψος του ζητούμενου δανείου και
3. τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης.

Οι τρεις φάσεις που περιγράφηκαν στα προηγούμενα, αφορούν την συνήθη διαδικασία που ακολουθείται προκειμένου να γίνει η παραχώρηση ενός έργου. Μάλιστα, στα δύο οδικά έργα που εξετάστηκαν στην παρούσα Διπλωματική Εργασία, η διαδικασία αυτή ακολουθήθηκε ως έχει. Κατά την παραχώρηση του αεροδρομίου των Σπάτων, υπήρξαν διαφοροποιήσεις σε ορισμένα σημεία, κυρίως σε σχέση με την Α Φάση κατά την οποία διαμορφώνονται τα τεύχη δημοπράτησης. Παρ'όλα αυτά, η διαδικασία δεν αποκλείει ουσιαστικά από τη συνήθη.

Τα παραπάνω βρίσκονται συγκεντρωμένα στον πίνακα που ακολουθεί.

ΠΙΝΑΚΑΣ 29: 'Διαδικασία Παραχώρησης Δημοσίου έργου'



Η παραπάνω διαδικασία, αντικατοπτρίζεται στο κείμενο της Σύμβασης, αφού κάθε ρύθμιση που περιέχεται σε αυτή, έχει προέλθει μετά από αίτηση του ενδιαφερόμενου μέρους η οποία μετά τις απαραίτητες διαπραγματεύσεις παίρνει την τελική μορφή που συναντάμε στο κείμενο. Επομένως, όλες οι επιδιώξεις των μερών καθώς και οι οποιεσδήποτε υποχωρήσεις τους, μπορούν να 'αποκρυπτογραφηθούν' με εξέταση του κειμένου της Σύμβασης, κάτι το οποίο θα επιχειρήσουμε να κάνουμε στα επόμενα.

Στον παρακάτω πίνακα, αναλύονται οι τρεις βασικές **κατηγορίες ρυθμίσεων** που θα συζητηθούν κατά τις διαπραγματεύσεις και εκφράζουν τις επιδιώξεις των μερών. Από τις κατηγορίες αυτές:

- 1) Η πρώτη αφορά την **εξασφάλιση δανειστών** και γενικότερα **χρηματοδότησης**, θέμα που επηρεάζει αρκετά σημεία της Σύμβασης, κυρίως τα χρηματοοικονομικά. Οι περισσότερες ρυθμίσεις που περιγράφονται εδώ αποτελούν αιτήματα των Δανειστών του Αναδόχου.
- 2) Η δεύτερη αφορά την διαμόρφωση του **Συμβατικού Ανταλλάγματος**, δηλαδή το τί διατείνεται το Δημόσιο να Παραχωρήσει και πώς αντιμετωπίζεται αυτό από τον Ανάδοχο.
- 3) Η τρίτη αφορά τον **έλεγχο εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του Αναδόχου** και πρόκειται για ρυθμίσεις που επιδιώκει ο Κ.τ.Ε. προκειμένου να έχει μια σαφής εικόνα τόσο της πορείας των εργασιών, όσο και της οικονομικής κατάστασης του Αναδόχου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 30: ‘Τα κύρια ζητήματα που τίγονται κατά τις διαπραγματεύσεις Δημοσίου - Προσωρινού Αναδόχου, προκειμένου να διαμορφωθεί το τελικό κείμενο της Σύμβασης’.

Εξασφάλιση Δανειστών / Χρηματοδότηση του έργου	Διαμόρφωση του Συμβατικού ανταλλάγματος	Έλεγχος εκπλήρωσης υποχρεώσεων του Αναδόχου
Χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου	Εκμετάλλευση του έργου	Χρονοδιάγραμμα και αποπεράτωση εργασιών
Εγγυήσεις των δανείων του Αναδόχου από το Δημόσιο	Πολιτικό ρίσκο / Μεταβολή συνθηκών	Ποιοτικός έλεγχος και Διασφάλιση ποιότητας
Τήρηση αποθεματικών	Απαλλοτριώσεις	Επίπεδο εξυπηρέτησης Εγχειρίδια λειτουργίας συντήρησης
Κίνδυνος πληθωρισμού και συναλλαγματικοί κίνδυνοι	Προθεσμίες και χρονοδιάγραμμα καταβολών του Κ.τ.Ε.	Χρηματοοικονομικές αναφορές Αναδόχου
Εγγυήσεις εσόδων και μη ανταγωνισμού	Ασφαλίσεις - Ανωτέρα βία - Εύρεση αρχαιοτήτων	Ποινικές ρήτρες
Επίλυση διαφορών / Υποκατάσταση του Αναδόχου		

11.1 Εξασφάλιση Δανειστών / Χρηματοδότησης

Ένα από τα κύρια προβλήματα που εμφανίζονται είναι η **εξασφάλιση επαρκούς χρηματοδότησης** που σημαίνει κυρίως εξασφάλιση των δανειακών συμβάσεων του Αναδόχου. Για το λόγο αυτό, υπάρχουν διάφορα εξασφαλιστικά μέσα που στοχεύουν στο να διατηρήσουν το έργο σε οικονομικά βιώσιμη κατάσταση. Όπως είδαμε και στο κεφάλαιο 10 η ελκυστικότητα μιας Επένδυσης, εξαρτάται από τους παράγοντες που συνθέτουν την χρηματοδότηση του έργου. Ο συνδυασμός αυτών των παραγόντων, σε σχέση πάντα και με την Ιδία συμμετοχή του Αναδόχου, μπορεί να καθορίσει την βιωσιμότητα ενός έργου, από την άποψη ότι ο βέλτιστος συνδυασμός θα εξασφαλίσει τη **χρηματοδότηση** του έργου.

Αυτοί οι παράγοντες, σύμφωνα με την ανάλυση που προηγήθηκε, κυρίως είναι:

11.1.1 Χρηματοδοτική Συμβολή του Δημοσίου

Όπως έχουμε αναφέρει, η έλλειψη διαθέσιμων κρατικών κεφαλαίων για την πραγματοποίηση ενός Δημόσιου έργου, οδηγεί στην απόφαση να υιοθετηθεί η μέθοδος της αυτοχρηματοδότησης. Στη χώρα μας όμως μέχρι σήμερα δεν έχει εφαρμοστεί πλήρης αυτοχρηματοδότηση έργου, αντιθέτως, η χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου είναι αρκετά υψηλή, οπότε είναι σωστότερο να μιλάμε για συγχρηματοδότηση.

Οι Ανάδοχοι του έργου λοιπόν θα επιζητήσουν την **μέγιστη δυνατή Συμμετοχή του Δημοσίου** στη χρηματοδότηση του έργου μιας και, όσο μεγαλύτερο είναι το ποσό της συμβολής του Δημοσίου, τόσο λιγότερα θα είναι τα ίδια κεφάλαια και τα δάνεια που θα υποχρεωθεί να συνάψει ο Ανάδοχος, οπότε **μειώνεται σημαντικά το χρηματοοικονομικό ρίσκο που αντιμετωπίζει**.

Μάλιστα όπως είδαμε στο αεροδρόμιο των Σπάτων, το συνολικό ποσό συμμετοχής του Δημοσίου και των σχετικών επιδοτήσεων και δανείων (με εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου) από την Κοινότητα, μπορεί να φτάνει μέχρι και σε ποσοστό 77% της συνολικής αξίας του έργου (φυσικά σαν αντάλλαγμα το Δημόσιο κατέχει το 55% των μετοχών της Α.Ε.).

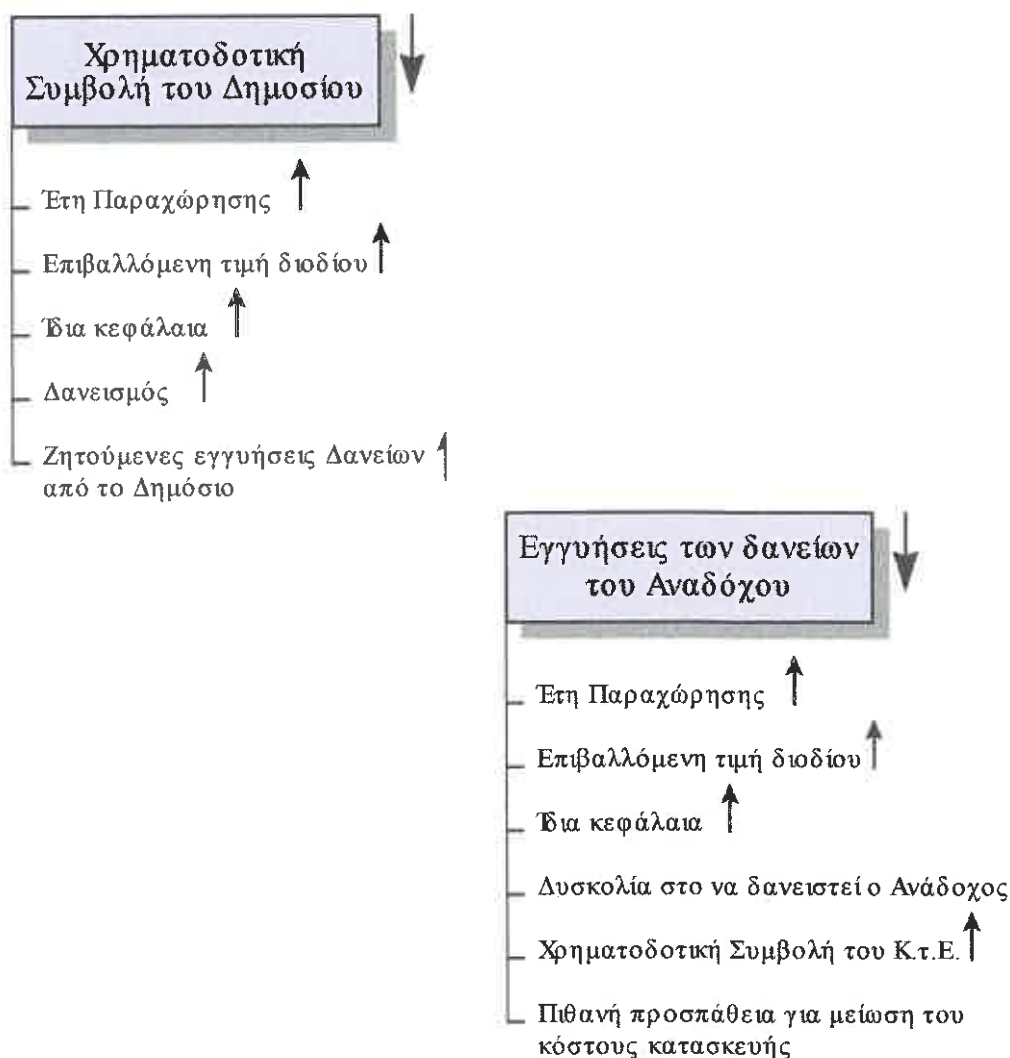
Κάτι τέτοιο δεν είναι φυσικά θεμιτό, μιας και η ουσία της εφαρμογής της μεθόδου είναι να **απαλλαγεί το Δημόσιο από την αναγκαιότητα να καταβάλει υψηλά κεφάλαια**, οπότε μια λύση που να προβλέπει μια πιο λογική συμμετοχή του Δημοσίου (αν είναι δυνατόν και μηδενική) τέτοια ώστε να εξυπηρετείται το παραπάνω, χωρίς να χάνει την ελκυστικότητά της η επένδυση είναι και η ενδεικτικότερη. Από την ανάλυση που έγινε στο κεφάλαιο 10, είδαμε ότι μια μικρή, έως και μηδενική συμμετοχή Δημοσίου, θα επιφέρει αύξηση των ζητούμενων ετών Παραχώρησης και ενδεχομένως μεγαλύτερο επιβαλλόμενο διόδιο.

11.1.2 Εγγυήσεις των δανείων του Αναδόχου από το Δημόσιο

Όπως είδαμε κατά την ανάλυση των Συμβάσεων, παρ'όλο που το Δημόσιο δεν είναι υποχρεωμένο να εγγυηθεί τα δάνεια του Αναδόχου, εντούτοις μια τέτοια προσέγγιση, κυρίως κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του έργου, είναι ιδιαίτερα **θεμιτή από τους επενδυτές** και θα επηρεάσει αρκετά την απόφασή τους για δέσμευση των ιδίων κεφαλαίων.

Προκειμένου λοιπόν να μπορέσει να ανταπεξέλθει, ο Ανάδοχος, στις *αυξημένες οικονομικές απαιτήσεις αποπληρωμής των δανείων* κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του έργου, του παρέχονται σχετικές εγγυήσεις ή πιστώσεις από το Δημόσιο. Οι ρυθμίσεις αυτές **εξασφαλίζουν** κατά κάποιον τρόπο τόσο τον **Ανάδοχο**, όσο και **τους δανειστές του**, σε περίπτωση που τα έσοδα των πρώτων χρόνων δεν αντισταθμίζουν ικανοποιητικά τα αυξημένα έξοδα.

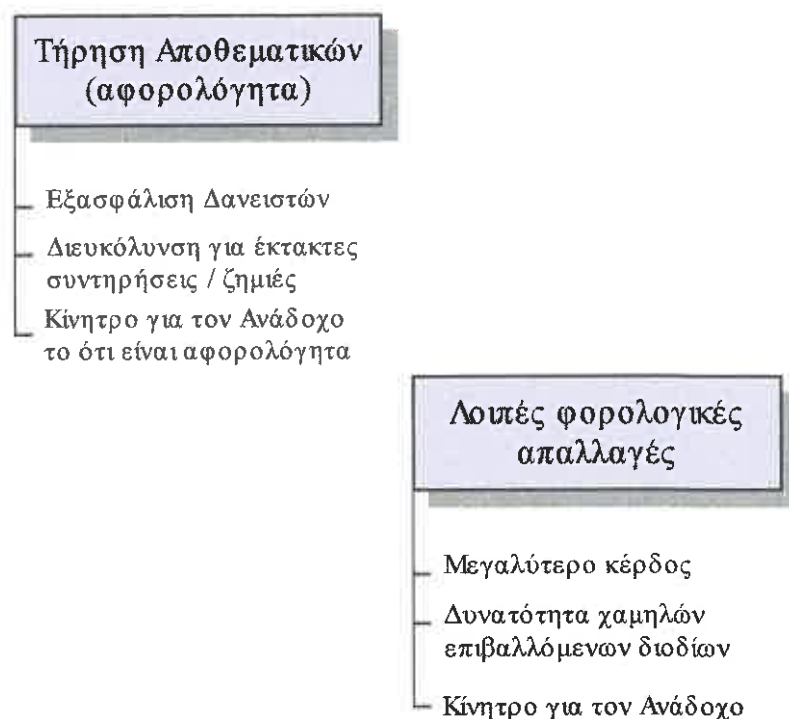
Οι αλληλοεπιδράσεις που ενδεχομένως θα δημιουργηθούν σε περίπτωση που **μειωθεί η χρηματοδοτική Συμβολή του Δημοσίου**, ή **οι εγγυήσεις των δανείων του Αναδόχου φαίνονται** στα παρακάτω γραφήματα (τα βέλη δείχνουν την αύξηση ή μείωση του κάθε επηρεαζόμενου παράγοντα).



11.1.3 Τήρηση αποθεματικών

Τα αποθεματικά, που επιβάλλεται με την Σύμβαση να διατηρεί ο Ανάδοχος, είναι υπεύθυνα **για πληρωμές που ακολουθούν συγκεκριμένες προτεραιότητες**. Ουσιαστικά, σε κάθε χρονική στιγμή και για ορισμένο ελάχιστο διάστημα (συνήθως 6 μήνες) τα αποθεματικά θα πρέπει τουλάχιστον να **καλύπτουν τις δανειακές υποχρεώσεις** του Αναδόχου, πριν από την πραγματοποίηση οποιασδήποτε διανομής στους επενδυτές ιδίων κεφαλαίων ή άλλων πληρωμών.

Έτσι **εξασφαλίζονται οι δανειστές** ότι θα πληρωθούν ανεξάρτητα με την πραγματοποίηση ή όχι κέρδους των επενδυτών. Η χρησιμότητα της ρύθμισης αυτής στην εξασφάλιση δανειστών είναι πολύ σημαντική γι αυτό και το Ελληνικό Δημόσιο ενισχύει με φοροαπαλλαγές και ειδικές ρυθμίσεις, όπως αυτές έχουν περιγραφεί, την δημιουργία και τήρηση αποθεματικών. Ο ρόλος και η χρησιμότητα των αποθεματικών καθώς και των υπολοίπων φορολογικών απαλλαγών, περιγράφονται στο γράφημα που ακολουθεί:



11.1.4 Κίνδυνος πληθωρισμού και συναλλαγματικοί κίνδυνοι

Δανειστές και επενδυτές, επιμένουν κατά την διαμόρφωση της Σύμβασης σε διαβεβαιώσεις και ρυθμίσεις που θα τους **προστατεύσουν από τον κίνδυνο του πληθωρισμού και τους συναλλαγματικούς κινδύνους**. Για το λόγο αυτό, συναντήσαμε στις Συμβάσεις δυνατότητα **αναπροσαρμογής των διοδίων** και των διαφόρων αποζημιώσεων και πληρωμών.

Επίσης, επειδή τα έσοδα του έργου θα είναι σε δραχμές, οι επενδυτές θα επιδιώξουν ρητές διαβεβαιώσεις ότι θα είναι σε θέση να ανακτήσουν την αρχική τους επένδυση, μαζί με τόκους και κέρδη, στο νόμισμα που έχουν γίνει οι καταβολές και μάλιστα σε μια **λογική συναλλαγματική ισοτιμία**. Για το λόγο αυτό σαν νόμισμα των συναλλαγών σκόπιμο είναι να επιλέγεται το ECU.

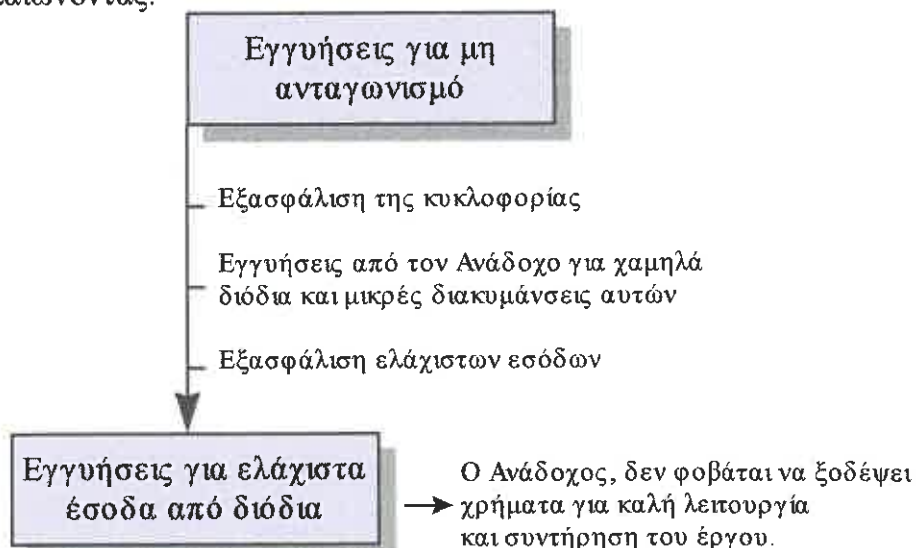
Συναντήσαμε μάλιστα και την **δυνατότητα αναπροσαρμογής των πληρωμών του έργου** (εάν παρουσιαστούν μεταβολές στο χρόνο καταβολής ή τις εκτιμήσεις του κόστους) σύμφωνα με την 'καμπύλη επιτοκίων ομολόγων ECU' και με την βοήθεια πίνακα επιτοκίων, όπως αυτά δίνονται στο κείμενο της Σύμβασης. Τέλος, ο Ανάδοχος θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να τηρεί **τραπεζικούς λογαριασμούς σε συνάλλαγμα** προκειμένου εξυπηρετήσει τις χρηματοδοτικές ροές του έργου και να μετριάσει τους συναλλαγματικούς κινδύνους.

11.1.5 Εγγυήσεις εσόδων και μη ανταγωνισμού

Όπως είδαμε κατά την ανάλυση των Συμβάσεων, το Δημόσιο προκειμένου να εξασφαλίσει τις απολαβές του Αναδόχου, προβαίνει σε εγγυήσεις και ρυθμίσεις που αφορούν κυρίως *την εξασφάλιση του αριθμού χρηστών της υποδομής που προέβλεπε η προσφορά του Αναδόχου*. Για το λόγο αυτό, συναντήσαμε δεσμεύσεις ως προς την **μη κατασκευή ανταγωνιστικών έργων/προσβάσεων** και ως προς την ανάπτυξη του δικτύου ώστε να είναι εφικτή η πρόσβαση στο έργο. Τέλος θέσπιση **αποζημιώσεων για μείωση της κυκλοφορίας** από υπαιτιότητά του Κ.τ.Ε. καθώς και **αποζημιώσεις για μείωση των εσόδων** του.

Με αυτές τις παροχές εξασφαλίζεται η τροφοδότηση με χρήστες της υποδομής αλλά και αντιμετωπίζεται μέχρι ένα βαθμό ο κίνδυνος μη επίτευξης των προβλεπόμενων εσόδων από τυχόν 'αισιόδοξες' προβλέψεις κυκλοφορίας. Επομένως τέτοιες δεσμεύσεις και ρυθμίσεις, αποτελούν **ισχυρό κίνητρο**, για την ανάληψη του έργου, προς τους υποψήφιους Αναδόχους.

Ανακεφαλαιώνοντας:



11.1.6 Επίλυση διαφορών / Υποκατάσταση του Αναδόχου

Είναι σημαντικό για τους δανειστές του Αναδόχου, να εξασφαλιστούν απέναντι στο ενδεχόμενο 'πτώχευσής' του ή 'ανικανότητάς' του να φέρει εις πέρας τις συμβατικές του υποχρεώσεις. Θα πρέπει δηλαδή ο Κ.τ.Ε. να εισάγει ρυθμίσεις στην Σύμβαση που να εξασφαλίζουν στους δανειστές ότι θα πάρουν πίσω τα χρήματά τους και τους προβλεπόμενους τόκους, ακόμα και αν καταγγελθεί η Σύμβαση.

Η διαδικασία λοιπόν επίλυσης διαφορών θα πρέπει να **εξαντλεί κάθε ενδεχόμενο επανόρθωσης**, πριν καταλήξει στην καταγγελία της Σύμβασης. Επιπλέον, οι δανειστές θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα **να υποδεικνύουν 'υποκατάστατο Ανάδοχο'** σε περίπτωση που τεθεί τέτοιο ζήτημα, ακριβώς όπως συναντήσαμε και στις τρεις Συμβάσεις.

Συνήθως οι δανειστές **επιμένουν στο δικαίωμα να αναλάβουν το έργο**, σε περίπτωση αδυναμίας του Αναδόχου να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του, πολύ πριν το στάδιο της 'πτώχευσης' ή της 'έκπτωσής' του από τον Κ.τ.Ε. Δικαίωμα που συνεπάγεται την δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν τους ίδιους ή και νέους κατασκευαστές, προμηθευτές κ.α. ή και να αναλάβουν την διοίκηση αυτού, με τον ίδιο Ανάδοχο, όπως είδαμε στη Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων.

Όπως και να έχει, η πρόθεση του Δημοσίου είναι να **συνεχιστεί** η κατασκευή ή και η λειτουργία του έργου, ακόμα και αν χρειαστεί **να αναλάβει το ίδιο** τις Συμβατικές υποχρεώσεις του Αναδόχου, *κάτι που σημαίνει και ανάληψη των υποχρεώσεων απέναντι στους δανειστές του*. Αυτό γίνεται σαφές και στις τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε, πράγμα σημαντικό για την εξασφάλιση δανειστών.

Τα προαναφερόμενα περιεχόμενα της Σύμβασης, διαμορφώνονται έπειτα από σχετική **αίτηση του Αναδόχου**, η οποία προκύπτει από τις **πιέσεις** που δέχεται από τους **Δανειστές** του. Αφορούν κυρίως το **επιχειρηματικό ρίσκο** (επιτόκια, πληθωρισμός, συναλλαγματικοί κίνδυνοι κ.α.) και το **ρίσκο αγοράς** (αναμενόμενα έσοδα, ανταγωνιστικά έργα κ.α.)

11.2 Διαμόρφωση του Συμβατικού ανταλλάγματος

Η επένδυση ιδίων κεφαλαίων στο έργο αποτελεί εισφορά που χρήζει ανταλλάγματος. Ουσιαστικά αυτό ακφράζεται με την απόδοση επί των ιδίων κεφαλαίων των μετόχων, ROE. Το ζητούμενο ROE, δηλαδή αυτό που τελικά θα συμφωνηθεί από τα μέρη, είναι αυτό που θα ικανοποιεί αφ' ενός το Δημόσιο συμφέρον που απαιτεί την **ελάχιστη** απόδοση ώστε να μην θεωρηθεί η Σύμβαση χαριστική και αφ' ετέρου την **αναγκαία** απόδοση για μια **ικανοποιητική προσέλκυση ιδιωτών επενδυτών**.

Το Δημόσιο λοιπόν θα πρέπει να καταδείξει την **περιοχή ROE** που θεωρεί **αποδεκτή** και οι υποψήφιοι Ανάδοχοι να **προσαρμόσουν** το ύψος του ROE της προσφοράς τους σε αυτά τα επίπεδα. Είδαμε μάλιστα κατά την ανάλυση, ότι η ζητούμενη απόδοση επί του μετοχικού κεφαλαίου είναι αξιολογούμενο στοιχείο της προσφοράς του Αναδόχου και μάλιστα με τον υψηλότερο συντελεστή βαρύτητας (0,30, όταν η αιτούμενη χρηματική συμβολή του Κ.τ.Ε. είχε συντελεστή 0,25).

11.2.1 Εκμετάλλευση του έργου

Η περίοδος εκμετάλλευσης του έργου όπως έχουμε αναλύσει μπορεί να αρχίσει από την στιγμή που θα εκδοθεί η βεβαίωση περάτωσης εργασιών, ακόμα και αν αυτό συμβεί ενωρίτερα από το προβλεπόμενο με τη Σύμβαση. Τα **ανταλλάγματα** που παρέχονται στον Ανάδοχο κατά την περίοδο εκμετάλλευσης είναι **τα έσοδα από την χρήση** της υποδομής (διόδια, τέλη χρήσης) καθώς και **τα οποιαδήποτε έσοδα από τις εμπορικές χρήσεις** στην περιοχή του έργου (σταθμοί αυτοκινητιστών κ.α.).

Για να αποφευχθούν τυχόν υπερβολικά κέρδη των Αναδόχων σε βάρος του κοινωνικού συνόλου, ο Κ.τ.Ε. θα πρέπει να επιβάλει κάποια **ανώτατα όρια** στην εφαρμογή των τελών, όρια που θα αναπροσαρμόζονται λόγω πληθωρισμού, αλλά που θα διατηρούν μια λογική τιμή σύμφωνα με τον δείκτη τιμών καταναλωτή (Δ.Τ.Κ.), για κάθε εξεταζόμενη περίοδο. Επίσης θα πρέπει να επιβάλλονται και **περιορισμοί** σχετικά με τις **διακυμάνσεις των τιμών** των διοδίων σε μια χρονική περίοδο, κάτι που καλύπτεται με τον περιορισμό του λόγου (Ανώτατη τιμή / κατώτατη τιμή διοδίων), τον οποίο συναντήσαμε και στις δύο Συμβάσεις οδικών έργων.

Τέλος **ανισότητες** που θα πρέπει να τηρεί η **πραγματοποιούμενη σε σχέση με την αιτούμενη ROE**, όπως αυτές που είδαμε στην Σύμβαση Σταυρού-Ελευσίνας, οι οποίες περιορίζουν την πραγματοποιούμενη ROE, **ώστε το κέρδος των επενδυτών να μην φτάνει σε πολύ υψηλά επίπεδα**, είναι σκόπιμες και θεμιτές, από πλευράς Κ.τ.Ε., προκειμένου να προστατευθεί το Δημόσιο συμφέρον.

11.2.2 Πολιτικό ρίσκο / Μεταβολή συνθηκών

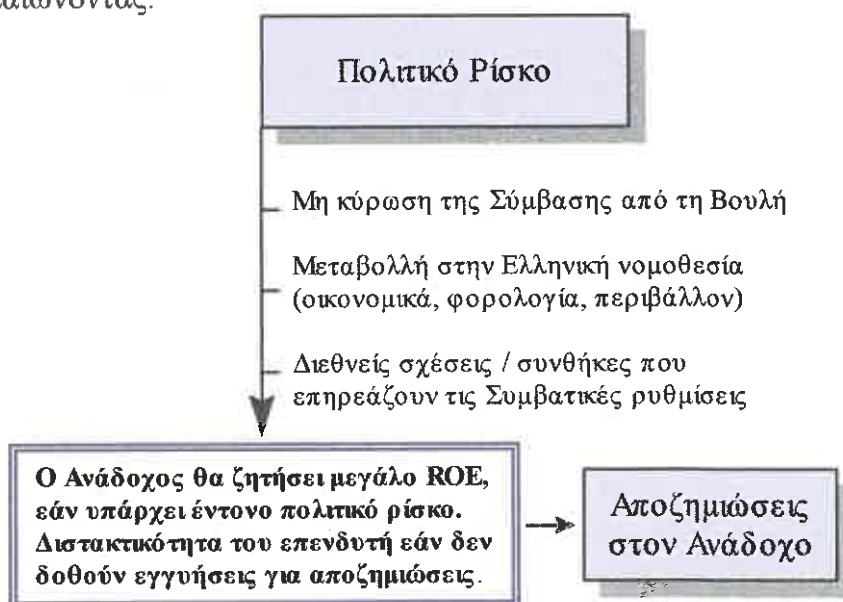
Συνήθως, προκειμένου να μειώσουν οι επενδυτές το υψηλό πολιτικό ρίσκο, επιδιώκουν πρόβλεψη αποζημιώσεων από την πλευρά του Δημοσίου για γεγονότα που οφείλονται καθαρά στην κυβερνητική πολιτική. Έτσι, για πιθανές μεταβολές στην νομοθεσία που ενδεχομένως να βλάπτουν με οποιοδήποτε τρόπο την καλή εκτέλεση της Σύμβασης, καθώς και για σχετικές διοικητικές ρυθμίσεις που έχουν το ίδιο αποτέλεσμα, το Δημόσιο συνήθως αναλαμβάνει την ευθύνη να αποζημιώσει τον Ανάδοχο.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφέρουμε και την πιθανότητα πρόκλησης νομικών θεμάτων, από Διεθνείς συνθήκες, μεταγενέστερες της υπογραφής της Σύμβασης οι οποία θα πρέπει και αυτή να εξασφαλιστεί από το Δημόσιο.

Όπως είδαμε και κατά την ανάλυση των Συμβάσεων, το Δημόσιο αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον Ανάδοχο σε περίπτωση που η Σύμβαση τελικά δεν κυρωθεί από την Βουλή, οπότε και επέρχεται λήξη της συνεργασίας. Αυτή η ρύθμιση αποτελεί επίσης ανάληψη πολιτικού ρίσκο, αφού το να μην ψηφιστεί ο νόμος στην Βουλή είναι πιθανό αποτέλεσμα πολιτικών ανακατατάξεων ή διαφωνιών.

Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στις ρυθμίσεις για το περιβάλλον, αφού αυτές είναι ιδιαίτερα ευαίσθητες σε μεταβολή συνθηκών και θεωρήσεων σε διεθνές κυρίως επίπεδο. Θα πρέπει λοιπόν ο Ανάδοχος να εξασφαλίζεται απέναντι στις ενδεχόμενες αυτές μεταβολές, εξασφάλιση που συνήθως παίρνει την μορφή αποζημιώσεων ή και παρατάσεων, ανάλογα με τα αποτελέσματα που είχε η μεταβολή.

Ανακεφαλαιώνοντας:



11.2.3 Απαλλοτριώσεις

Όπως είδαμε κατά την ανάλυση οι απαλλοτριώσεις για τους χώρους του κυρίως έργου (όχι δηλαδή τυχόν πρόσθετες που θα ζητηθούν), **γίνονται από το Δημόσιο, με αποκλειστική του ευθύνη και δαπάνη**. Το κόστος των απαλλοτριώσεων είναι ένα μεγάλο μέρος του συνολικού κόστους του έργου, που με αυτό τον τρόπο αναλαμβάνεται εξ'όλοκλήρου από τον Κ.τ.Ε.

Η ρύθμιση δηλαδή αυτή, αποτελεί ουσιαστικά μια επιπλέον **παροχή** στον Ανάδοχο. Πάντως το να γίνονται οι απαλλοτριώσεις με δαπάνη του δημοσίου είναι λογικό μιας και οι εκτάσεις του έργου, μετά την λήξη της Παραχώρησης παραδίδονται στον Κ.τ.Ε. Αυτό συμβαίνει και στις τρεις Συμβάσεις που εξετάζουμε, ακόμα και στο αεροδρόμιο των Σπάτων, όπου ο Ανάδοχος έχει την επικαρπία της έκτασης του αεροδρομίου, κάτι που δεν συναντήσαμε στις άλλες δύο Συμβάσεις.

11.2.4 Προθεσμίες και χρονοδιάγραμμα καταβολών του Κ.τ.Ε.

Οι προθεσμίες που καλείται να τηρήσει ο Κ.τ.Ε. έχουν κυρίως σχέση με την ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων, όπως είδαμε κατά την ανάλυση των Συμβάσεων. Μάλιστα στην Σύμβαση Σταυρού-Ελευσίνας, οι προθεσμίες του Κ.τ.Ε. εκτείνονται και σε κατασκευή έργων που έχει αναλάβει στο χώρο ή ακόμα και στις ημερομηνίες που θα υποβάλλονται οι εγκρίσεις των Μελετών.

Η συγκατάθεση αυτή του Δημοσίου να ορίσει **προθεσμίες**, αθέτηση των οποίων μεταφράζεται σε αποζημιώσεις ή/και παρατάσεις, είναι μια σημαντική ένδειξη **‘καλής θέλησης’** προκειμένου να υπογραφεί η Σύμβαση. Για την καλύτερη οργάνωση μάλιστα των εργασιών σκόπιμο είναι οι προθεσμίες αυτές να καλύπτουν όλες τις *Συμβατικές υποχρεώσεις του Κ.τ.Ε. οι οποίες έμμεσα ή άμεσα επηρεάζουν το χρονοδιάγραμμα εργασιών του Αναδόχου.*

Τέλος θα πρέπει σε αυτό το σημείο να αναφέρουμε την χρησιμότητα του **χρονοδιαγράμματος καταβολών** της **‘χρηματοδοτικής συμβολής του Κ.τ.Ε.’** το οποίο αναφέρει την ακριβή ημερομηνία κάθε καταβολής καθώς και το ακριβές ποσό σε παρούσα αξία που θα ανάγεται στην χρονική στιγμή που θα γίνεται η καταβολή. Φυσικά, θεσπίζονται με τη Σύμβαση αποζημιώσεις προς τον Ανάδοχο για μη τήρηση των οικονομικών αυτών υποχρεώσεων του Δημοσίου. Έτσι υπάρχει μια πλήρης εικόνα των χρηματοδοτικών καταβολών του Κ.τ.Ε. και δίνεται η δυνατότητα στον Ανάδοχο να οργανώσει ανάλογα τις εκροές κεφαλαίου.

Επιπλέον εάν αυτές οι καταβολές **συσχετίζονται με συγκεκριμένες εργασίες** (κατασκευή ορισμένων τμημάτων του έργου) οι οποίες έχουν **αυξημένες οικονομικές ανάγκες**, όπως είδαμε στη Σύμβαση της Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας, το έργο του Αναδόχου διευκολύνεται σημαντικά.

11.2.5 Ασφαλίσεις - Ανωτέρα βία - Αρχαιοότητες

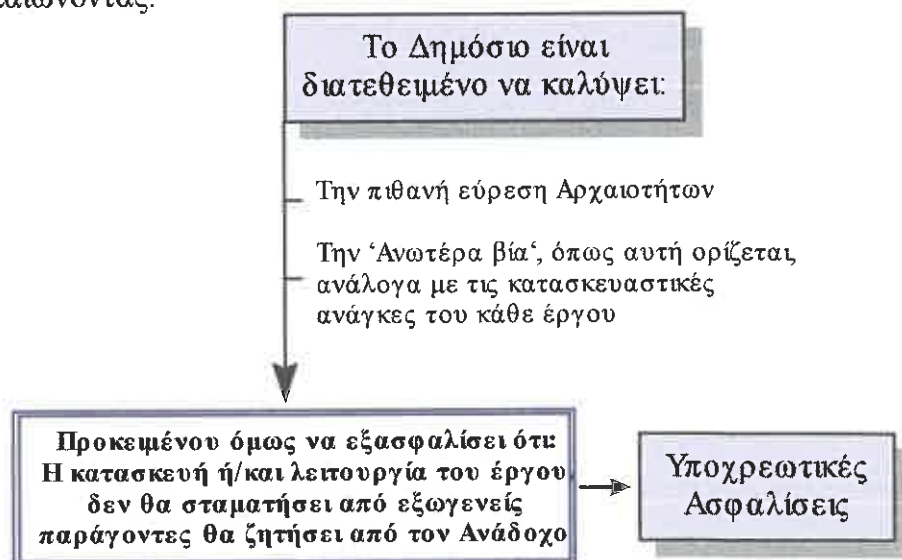
Το Δημόσιο, όπως διαπιστώσαμε από την ανάλυση, είναι διατεθειμένο να αναλάβει κινδύνους που έχουν να κάνουν με Ανωτέρα βία και εύρεση αρχαιοτήτων. Όλοι οι υπόλοιποι κίνδυνοι που έχουν να κάνουν με βλάβες ή καταστροφές αναλαμβάνονται από τον Ανάδοχο, γι' αυτό και υπάρχει πρόβλεψη για υποχρεωτικές ασφαλίσεις, το είδος των οποίων καθορίζεται με την Σύμβαση.

Όπως είδαμε κάτω από τον όρο 'Ανωτέρα βία', μπορούν να εμπεριέχονται διαφορετικά περιστατικά, εκτός από αυτά που αναφέρονται στην νομοθεσία, τα οποία καθορίζονται από τις κατασκευαστικές και λειτουργικές ιδιαιτερότητες του κάθε έργου. Δηλαδή το Δημόσιο και σε αυτό το σημείο παρέχει κάλυψη για γεγονότα που δεν αναφέρονται στην 'στενή' έννοια του όρου 'Ανωτέρα βία', προκειμένου να μειώσει το ρίσκο του Αναδόχου (όπως είδαμε να θεωρείται 'Ανωτέρα βία', η απεργία ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, στη Σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων).

Τέλος όσον αφορά την εύρεση αρχαιοτήτων και δεδομένου ότι η ελληνική νομοθεσία είναι ιδιαίτερα σαφής στο ότι οι εργασίες του Αναδόχου σταματούν υποχρεωτικά έως ότου η αρμόδια υπηρεσία ολοκληρώσει τις σχετικές εργασίες, με πιθανή αποζημίωση εάν αυτό το χρονικό διάστημα υπερβεί κάποιους μήνες (συνήθως 4-6), θα πρέπει στο κείμενο της Σύμβασης να αναφέρεται λεπτομερώς η διαδικασία που θα ακολουθηθεί.

Μάλιστα η ρύθμιση που συναντήθηκε στη Σύμβαση Σταυρού-Ελευσίνας, η οποία προβλέπει προσδιορισμό των 'επικίνδυνων θέσεων' και θέσπιση αποζημιώσεων για τις αρχαιοότητες που ενδεχομένως θα εντοπιστούν σε αυτές τις θέσεις, αποτελεί θεμιτή διευκόλυνση για τον Ανάδοχο, όχι όμως και για τον Κ.τ.Ε., μιας και καλύπτει τον πρώτο, εις βάρος του δεύτερου, απέναντι στην αυξημένη πιθανότητα εύρεσης αρχαιοτήτων, γεγονός που θα επιφέρει καθυστερήσεις άρα και ζημιές.

Ανακεφαλαιώνοντας:



Τα προαναφερόμενα περιεχόμενα της Σύμβασης, προκύπτουν από τις αρχικές προθέσεις του Δημοσίου για τη διαμόρφωση του Συμβατικού ανταλλάγματος, οι οποίες όμως επιδέχονται αλλαγές και τροποποιήσεις προκειμένου να εξασφαλιστούν, σε κάποιο βαθμό, οι σχετικές επιδιώξεις του Αναδόχου. Αφορούν κυρίως ρυθμίσεις που καλύπτουν το πολιτικό ρίσκο (νομοθετικές ρυθμίσεις, ανωτέρα βία, περιβαλλοντικές ρυθμίσεις κ.α.) και το ρίσκο κατασκευής (ατυχήματα, εύρεση αρχαιοτήτων κ.α.).

11.3 Έλεγχος εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του Αναδόχου

Ένα κρίσιμο ζήτημα κατά την εφαρμογή της μεθόδου Παραχώρησης, είναι η δυνατότητα του Κ.τ.Ε., με διάφορα μέσα, να ελέγχει κατά πόσο ο Ανάδοχος τηρεί στο ακέραιο τις Συμβατικές του υποχρεώσεις. Θα πρέπει ο Κ.τ.Ε., να έχει μια εικόνα της πορείας των εργασιών, κατά την κατασκευή, καθώς και να εξασφαλίσει ότι τηρούνται τα πρότυπα και οι διατάξεις που αφορούν την διασφάλιση ποιότητας. Επιπλέον, κατά την περίοδο λειτουργίας, είναι σημαντικό να ενημερώνεται για τις εισροές και εκροές κεφαλαίου του Αναδόχου, καθώς και για την πραγματοποιούμενη κυκλοφορία, σε τακτά χρονικά διαστήματα.

Με αυτό τον τρόπο, θα είναι σε θέση να ελέγχει τόσο την έγκαιρη αποπεράτωση του έργου, όσο και το χρονικό σημείο που ενδεχομένως θα επιτευχθεί η αιτούμενη απόδοση επί του μετοχικού κεφαλαίου, οπότε και θα τεθεί θέμα ενωρίτερης λήξης της περιόδου Παραχώρησης, προς αποφυγή επιπλέον κέρδους του Αναδόχου.

Οι διάφοροι μέθοδοι που χρησιμοποιεί ο Κ.τ.Ε. προκειμένου να ασκήσει το δικαίωμά του για έλεγχο τήρησης των Συμβατικών υποχρεώσεων του Αναδόχου, αποτελούν ζήτημα που θα επηρεάσει σημαντικά την διαμόρφωση του κειμένου της Σύμβασης, καθώς και τελικά την επίτευξη συμφωνίας.

11.3.1 Χρονοδιαγράμματα και Περάτωση των εργασιών

Τα χρονοδιαγράμματα εργασιών του Αναδόχου, είναι απαραίτητα για τον χρονικό προγραμματισμό του έργου. Γι αυτό και αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της 'οριστικής μελέτης' του Αναδόχου. Παρ'όλα αυτά συνήθως η τήρησή τους, αν και υπόκειται σε έλεγχο από τον Κ.τ.Ε., δεν είναι δεσμευτική (με την έννοια επιβολής ποινικών ρητρών).

Αυτό είναι λογικό μιας και ο Ανάδοχος έχει ιδιαίτερο συμφέρον να περαιώσει τις εργασίες έγκαιρα και αν είναι δυνατόν ενωρίτερα του προβλεπόμενου χρόνου, αφού από την στιγμή που θα γίνει αυτό θα μπορεί να εκμεταλλεύεται το έργο σύμφωνα με την σχετική ρύθμιση που συναντήσαμε στις Συμβάσεις. Για το λόγο αυτό η επιβολή ποινικών ρητρών για μη τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων δεν έχει νόημα παρά μόνο σε περίπτωση που εκκρεμούν υποχρεώσεις του Κ.τ.Ε., σχετικές με την Σύμβαση, απέναντι σε Παραχωρησιούχους άλλων έργων, όπως είδαμε στη Σύμβαση Σταυρού-Ελευσίνας, (Παράλληλα έργα - σύνδεση με α/δ Σπάτων).

Πάντως συνήθως οι χρονικοί περιορισμοί αποπεράτωσης των εργασιών, αν υποθέσουμε την μη επέλευση κάποιου σοβαρού γεγονότος που ενδεχομένως να οδηγήσει σε μεγάλες καθυστερήσεις, είναι συνήθως εύκολα πραγματοποιήσιμοι αφού έχουν ληφθεί υπόψη κατά τη Μελέτη τα απαραίτητα χρονικά περιθώρια, για πιθανές καθυστερήσεις.

Απόδειξη για το παραπάνω είναι η μεγάλη συνέπεια τήρησης του χρονοδιαγράμματος εργασιών της Α.Ε. Αεροδρομίου, μέχρι στιγμής, με τους αρμόδιους να προβλέπουν μεγάλη πιθανότητα ενωρίτερης έναρξης, καθώς και η πρόβλεψη του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ότι κάτι ανάλογο, με κέρδος ενός έτους τουλάχιστον, θα συμβεί και στη Γέφυρα Ρίου-Αντιρίου.

11.3.2 Ποιοτικός έλεγχος και διασφάλιση ποιότητας

Το ζήτημα του ποιοτικού ελέγχου και της διασφάλισης ποιότητας, είναι **ιδιαίτερα σημαντικό για τον Κ.τ.Ε.** Για το λόγο αυτό υπάρχουν διάφορες ρυθμίσεις, που να εξασφαλίζουν την τήρηση των προδιαγραφών (εγχειρίδια ποιότητας και διαδικασία ISO 9001), τόσο κατά την Μελέτη-Κατασκευή όσο και κατά την Λειτουργία-Συντήρηση. Ανάλογα μάλιστα και με τις κατασκευαστικές ιδιαιτερότητες του κάθε έργου, ο έλεγχος αυτός είναι σχολαστικός ή λιγότερο εντεταμένος.

Το Δημόσιο, εποπτεύει τις εργασίες και μάλιστα μπορεί είτε να επιβάλλει με την Σύμβαση στον κατασκευαστή να διορίσει 'Οίκο ποιοτικού ελέγχου', όπως είδαμε στη Σύμβαση της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου, είτε να επιβάλλει στον Ανάδοχο την πρόσληψη 'Ανεξάρτητου μηχανικού', ο οποίος θα ευθύνεται εκτός από την επίβλεψη της κατασκευής και για τον ποιοτικό έλεγχο, σύμφωνα με τα όσα ισχύουν στη Σύμβαση Σταυρού-Ελευσίνας.

Η πρότασή μας σε αυτό το σημείο είναι ότι πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία τόσο από τον Κ.τ.Ε. όσο και από τον Ανάδοχο, με προτροπή του Κ.τ.Ε., στις διαδικασίες ποιοτικού ελέγχου και ενδεχομένως να θεσπιστεί σχετικός νόμος προκειμένου να ομογενοποιηθούν οι διαδικασίες, οι οποίες θα ενδέχεται να τροποποιηθούν μόνο για πολύ ιδιαίτερα κατασκευαστικά θέματα.

11.3.3 Επίπεδο εξυπηρέτησης - Εγχειρίδια λειτουργίας και συντήρησης

Ο Κ.τ.Ε. θα απαιτήσει ένα υψηλό επίπεδο λειτουργίας της υποδομής σύμφωνα με την πρόθεσή του για εξασφάλιση του Δημοσίου συμφέροντος (ασφάλεια των χρηστών, άνετη και ανεμπόδιστη ροή). Προκειμένου να το επιτύχει αυτό, ενδεχομένως θα επιβάλει ποινικές ρήτρες για λειτουργία σε μη ικανοποιητικά επίπεδα. Επιπλέον θα ζητήσει από τον Ανάδοχο, να τηρεί **εγχειρίδια συντήρησης και λειτουργίας** για τα οποία θα ενημερώνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

Είναι ιδιαίτερα σημαντικό για το Δημόσιο να εξασφαλίσει την καλή λειτουργία και την τακτική συντήρηση του έργου. Αφ' ενός γιατί αυτός είναι ο σκοπός ενός Δημοσίου έργου, να εξυπηρετήσει τους χρήστες στοχεύοντας στην ανάπτυξη (των συγκοινωνιακών αξόνων/προσβάσεων στην προκειμένη περίπτωση) και αφ' ετέρου γιατί μετά την λήξη της Παραχώρησης, το έργο θα του παραδοθεί, οπότε θα πρέπει να έχει συντηρηθεί στην καλύτερη δυνατή κατάσταση.

Σχετικά με αυτό το ζήτημα, δηλαδή το ότι το έργο θα παραδοθεί στον Κ.τ.Ε. με την λήξη της Περιόδου Παραχώρησης, ο Κ.τ.Ε. θα πρέπει να έχει προνοήσει για την σωστή κατασκευή που θα του εξασφαλίσει ελαχιστοποίηση των προβλημάτων κατά την λειτουργία, πολύ πριν το τέλος της Παραχώρησης.

Για το λόγο αυτό θα πρέπει πριν την έκδοση της βεβαίωσης περάτωσης εργασιών να εξασφαλίσει με εντεταμένους ελέγχους και χρονικά περιθώρια επανόρθωσης των τυχόν προβλημάτων, ότι το έργο θα παραδοθεί σε λειτουργία στην κατάσταση που προβλέπουν οι προδιαγραφές. Τέτοιες ρυθμίσεις συναντήσαμε στις Συμβάσεις που εξετάστηκαν, παρ'όλα αυτά μια σχολαστικότερη αντιμετώπιση του θέματος θα ήταν ωφέλιμη και αποδοτική.

11.3.4 Χρηματοοικονομικές αναφορές του Αναδόχου

Οι χρηματοοικονομικές αναφορές του Αναδόχου, θα πρέπει να είναι λεπτομερείς και να υποβάλλονται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τον Κ.τ.Ε. να γνωρίζει την οικονομική πορεία του έργου, πολύ περισσότερο κατά την περίοδο Λειτουργίας, κατά την οποία ο Ανάδοχος θα εκμεταλλεύεται την υποδομή.

Όπως είδαμε στις Συμβάσεις, υπάρχει ρύθμιση για ενωρίτερη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης, εάν και εφόσον επιτευχθεί η αιτούμενη Συμβατική ROE. Επίσης υπάρχουν περιορισμοί σχετικά με την πραγματοποιούμενη ετήσια ROE. Σύμφωνα λοιπόν με τις παραπάνω ρυθμίσεις είναι απαραίτητο, προς αποφυγή του υπερβολικού κέρδους από την μεριά του Αναδόχου, να υποβάλλονται από αυτόν Χρηματοοικονομικές αναφορές σχετικά με τις εισροές και τις εκροές του έργου.

Επίσης θα πρέπει το Δημόσιο να δεσμεύσει τον Ανάδοχο με σχετική ρύθμιση της Σύμβασης Παραχώρησης, σε υποβολή αναφορών της πραγματοποιούμενης κυκλοφορίας και των επιβαλλόμενων διοδίων τόσο όσον αφορά τα ακριβή ποσά, όσο και τις διακυμάνσεις αυτών. Δηλαδή ο οικονομικός έλεγχος του Αναδόχου θα πρέπει να είναι ολοκληρωμένος και ιδιαίτερα σχολαστικός. Το ότι επιμένουμε ιδιαίτερα σε αυτό έχει να κάνει με το γεγονός ότι ο Ανάδοχος δεν εκμεταλλεύεται μόνο τα διόδια του έργου, αλλά και τις διαφόρων μορφών εμπορικές χρήσεις, οπότε ο προσδιορισμός των πραγματικών εσόδων του, προκειμένου να υπολογιστούν τα ετήσια ROE, εάν δεν υπάρχει λεπτομερής έλεγχος είναι πρακτικά αδύνατος.

11.3.5 Ποινικές ρήτρες

Ο Κ.τ.Ε. χρησιμοποιεί την επιβολή ποινικών ρητρών, έτσι ώστε να εξασφαλίσει την τήρηση των συμβατικών υποχρεώσεων του Αναδόχου, κατά την ίδια λογική με την οποία θα καταβάλλει ο ίδιος αποζημιώσεις στον Ανάδοχο εάν αθετήσει κάποιον από τους όρους του Συμβολαίου. Οι ποινικές ρήτρες ενδεχομένως να καλύπτουν αποζημιώσεις (για καθυστερήσεις έναρξης

λειτουργίας κ.α) που καλείται να πληρώσει ο Κ.τ.Ε. και αφορούν Συμβάσεις έργων συσχετιζόμενων με το εν λόγω.

Ποινικές ρήτρες κυρίως θεσπίζονται:

- για την *συνολική προθεσμία του έργου*,
- για την *μη επίτευξη ικανοποιητικού επιπέδου λειτουργίας*,
- για τις *αποκλειστικές τμηματικές προθεσμίες του έργου*, (συνήθως ρήτρες αυτού του είδους αποφεύγονται),
- Για διάφορες *‘παραβάσεις’ των όρων της Σύμβασης* τις οποίες ο Ανάδοχος δεν επανόρθωσε μετά από συστάσεις του Κ.τ.Ε.,
- Για *μόλυνση, θόρυβο, οχλήσεις*, που συνήθως όμως καλύπτονται από τις ασφαλιστικές του Συμβάσεις.

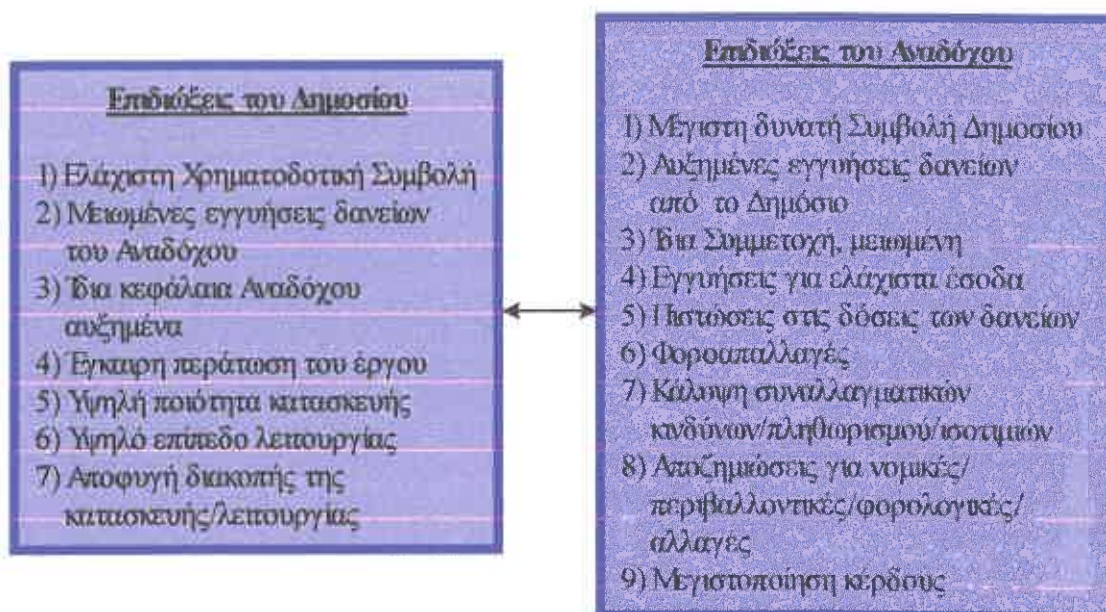
Ενδεχομένως να πρέπει να **εξεταστεί καλύτερα το θέμα των ποινικών ρητρών του Αναδόχου π.χ.**, δύο αρκετά σημαντικά θέματα για τα οποία θα έπρεπε να επιβάλλονται ποινικές ρήτρες είναι:

1. **Η διαπίστωση ελαττωματικής κατασκευής.** Δηλαδή να προβλέπονται κυρώσεις για διαπίστωση από τον Κ.τ.Ε. ελαττωματικής κατασκευής, οποτεδήποτε (κατά την κατασκευή ή λειτουργία) γίνει αυτό και μάλιστα για χρονικό περιθώριο 2-3 ετών μετά την λήξη της Παραχώρησης.
2. **Η επιβολή κυρώσεων για διακοπή της λειτουργίας του έργου**, μερικής ή ολικής, όχι από αιτίες που έχουν να κάνουν με ατύχημα ή έκτακτο περιστατικό, αλλά για λόγους συντήρησης ή πρόσθετων κατασκευών του Αναδόχου, εργασίες τις οποίες θα πρέπει να ολοκληρώνει χωρίς να ενοχλεί την ομαλή ροή των οχημάτων.

Τα προαναφερόμενα, εκφράζουν κυρίως την διάθεση του **Δημοσίου** για έλεγχο της **καλής εκτέλεσης της Σύμβασης**. Ουσιαστικά το Δημόσιο είναι διατεθειμένο να παρέχει στον Ανάδοχο όλα τα δικαιώματα που απορρέουν από την Σύμβαση με μοναδικό περιορισμό, να κατασκευαστεί και να λειτουργήσει το έργο σύμφωνα με τις προδιαγραφές και στο χρονικό διάστημα που έχει συμφωνηθεί. Για να εξασφαλίσει λοιπόν το Δημόσιο τα παραπάνω, εισάγει τις προαναφερόμενες ρυθμίσεις στη Σύμβαση.

Στον πίνακα που ακολουθεί, φαίνονται συγκεντρωμένες οι επιδιώξεις αμφοτέρων των μερών, κατά την διαδικασία διαμόρφωσης των Συμβατικών σχέσεων, όπως αυτές έχουν αναλυθεί στα προηγούμενα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 31: 'Επιδιώξεις των μερών κατά τις διαπραγματεύσεις'



Σύμφωνα με τα παραπάνω και πάντα με την συμμετοχή των Δανειστών κατά την διαμόρφωση της προσφοράς του Αναδόχου, επιτυγχάνεται μια ισορροπία ανάμεσα στις επιδιώξεις των συμβαλλόμενων, σε διαφορετικό επίπεδο για κάθε παραχωρούμενο έργο. Η διαφορετική διάρθρωση των συμβολαίων Παραχώρησης έγκειται ακριβώς στο γεγονός ότι οι παραπάνω επιδιώξεις επιτυγχάνονται με διαφορετικό τρόπο, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του κάθε έργου, τις διαφορετικές συνθήκες που επικρατούν, αλλά και την υποκειμενική αντίληψη του υποψηφίου Αναδόχου.

Βιβλιογραφία - Αναφορές

1. Αμπακούμκιν Κ., 'Θέματα Συναφή με την χρηματοδοτική Συμβολή του Κυρίου του Έργου (Κ.τ.Ε.), στην πραγματοποίηση Συγκοινωνιακού Έργου', Αθήνα 1991.
2. Αμπακούμκιν Κ. και Τσαμπούλας Δ., 'Σημειώσεις για την Αξιολόγηση Συγκοινωνιακών Έργων', Αθήνα 1995.
3. Γεωργίου Κ., 'Διαδικασία αξιολόγησης μεγάλων οδικών συγκοινωνιακών αξόνων για ένταξη στο πακέτο Ντελόρ 2', Τεχνικά Χρονικά, Μάιος-Ιούνιος 1996.
4. Δεληκανάκης Ι. και Πανδής Χ. 'Ο αυξανόμενος ρόλος της συνεργασίας Δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση και στην υλοποίηση και διαχείριση των μεγάλων χερσαίων συγκοινωνιακών αξόνων', Τεχνικά Χρονικά, Μάιος-Ιούνιος 1996.
5. Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε., 'Ενημέρωση Τύπου', 62η Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης, Σεπτέμβριος 1997.
6. Dickey J. and Miller L, 'Road Project Appraisal for Developing Countries', John Wiley & sons, New York 1984.
7. Ευμολπίδης Β. και Διονέλης Χ., 'Διαδικασία λήψης ορθολογικών αποφάσεων για την υλοποίηση των μεγάλων χερσαίων συγκοινωνιακών αξόνων στην Ελλάδα', Τεχνικά Χρονικά, Μάιος-Ιούνιος 1996.
8. Ευμολπίδης Β. και Φερεντίνος Κ., 'Μελέτη Χρηματοοικονομικής Ανάλυσης για την κατασκευή των Αυτοκινητοδρόμων ΠΑΘΕ και Εγνατίας', Πανελλήνιο Συνέδριο Οδοποιίας (Λάρισα 4-7/10/95).
9. Εφραιμίδης Χ., 'Χρονικός και Οικονομικός προγραμματισμός των Κατασκευών', Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 1992.
10. European Commission, 'Communication from the European Commission, on Public-Private Partnerships in trans-European transport network projects', Brussels 1997.
11. European Commission, 'High-Level Group on Public-Private Partnerships of trans-European transport network projects, Final Report', May 1997.

12. European Parliament 'Towards a European wide Transport policy, A set of Common principles', July 1997.
13. Θεοφανίδης Σ., 'Εγχειρίδιο Αξιολόγησης Επενδυτικών Σχεδίων', ETBA, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1987.
14. Gomez-Ibanez J. and Meyer J., 'Going Private: The International Experience with Transport Privatization', The Brookings Institution, U.S.A., 1993.
15. Gomez-Ibanez J., Meyer J. and Luberoff D., 'The prospects for Privatizing Infrastructure', Journal of Transport Economics and Policy, September 1991.
16. Gulay B. and Larkin B., 'The Charlewood Bridge (BOOT) Project', (Internet / Transport Sector), Canada 1996.
17. Harrop P., 'Charging for Road Use Worldwide', Financial Times Management Report, London 1993.
18. Helm D. and Thompson D., 'Privatized Transport Infrastructure and Incentives to Invest', Journal of Transport Economics and Policy, September 1991.
19. Irvin G. 'Modern Cost-Benefit Methods: An Introduction to Financial, Economic and Social Appraisal of Development Projects', The Macmillan Press LTD, London 1987.
20. Jones I., Zamani H. and Reehal R., NERA, 'Financing Models for New Transport Infrastructure', National Transport Research Associates for DGVII of the EU, London 1995.
21. Κρητικός Ε., 'Συντονισμός φορέων Μελέτης-Κατασκευής-Διαχείρισης συγκοινωνιακών έργων', Τεχνικά Χρονικά, Μάιος-Ιούνιος 1996.
22. Leleur S., 'Road Infrastructure planning', A Decision-Oriented Approach, Polyteknisk Forlag, Denmark 1995.
23. Λουκίσσας Φ., 'Χρηματοδοτικά και θεσμικά μέσα υλοποίησης μεγάλων συγκοινωνιακών έργων', Τεχνικά Χρονικά, Μάιος-Ιούνιος 1996.
24. Mathurin C., 'Appel d'offres restreint, pour un marche de services relatif a la liaison Egnatia', Decembre 1994.
25. Μουρατίδης Α., 'Μια πολυδιάστατη πολιτική διαχείρισης του Εθνικού οδικού δικτύου', Τεχνικά Χρονικά Μάιος-Ιούνιος 1996.

26. Μπλέσιος Ν., καθ. Ανωτ. Βιομηχανικής σχολής Πειραιά. 'Μαθηματικά Χρηματοδότησης', Εκδόσεις: 'Το οικονομικό', Αθήνα 1996.
27. Νόμος 1418/1984, 'Διατάξεις περί Δημοσίων Έργων, Δημόσια έργα και ρυθμίσεις συναφών θεμάτων', ΦΕΚ 23 Α΄ της 29.2.1984.
28. Νόμος σχετικός με την Σύμβαση Παραχώρησης της 'Ελεύθερης Λεωφόρου Σταυρού-Ελευσίνας και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού'. Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων έργων, Συγκοινωνιακών Έργων Αττικής, Μάρτιος 1996.
29. Νόμος υπ' αριθμόν 2338/1995, 'Σύμβαση Ανάπτυξης του Νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας, στα Σπάτα', ΦΕΚ 202, της 14.9.1995.
30. Νόμος υπ' αριθμόν 2395/1996, 'Σύμβαση Παραχώρησης και Τριμερούς Συμφωνίας του Έργου της Μελέτης - Κατασκευής - Χρηματοδότησης και Εκμετάλλευσης της Γέφυρας Ρίου-Αντιρίου, καθορισμός περιβαλλοντικών όρων και ρύθμιση συναφών θεμάτων', ΦΕΚ 71 της 24.4.1996.
31. Παπαδημητρίου Σ. και Θεοφάνης Σ., 'Εναλλακτικοί τρόποι χρηματοδότησης μεγάλων συγκοινωνιακών έργων', Τεχνικά Χρονικά, Μάιος-Ιούνιος 1996.
32. ΣΠΜΕ, 'Η Χρηματοδότηση των Μεγάλων Έργων Υποδομής', από άρθρο που δημοσιεύθηκε στο περιοδικό 'Οικονομική Ενημέρωση' της Ιωνικής Τράπεζας, Φεβρουάριος 1997.
33. Szymanski S., 'The Optimal Timing of Infrastructure Investment', Journal of Transport Economics and Policy, September 1991.
34. Τζίκα - Χατζοπούλου Α., 'Κατασκευή Δημοσίων Έργων: Εθνική και Κοινοτική Νομοθεσία', Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα 1994.
35. Τσακλαγκάνος Α., 'Χρηματοδότηση και Αξιολόγηση Επενδύσεων', Εκδόσεις: Αφοί Κυριακίδη, Θεσ/νίκη 1980.
36. Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων έργων Συγκοινωνιακών Έργων Αττικής, 'Τεύχη Δημοπράτησης Β' Φάσης Διαγωνισμού, Έργο: Ελεύθερη Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας και Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού', Τεχνικός Σύμβουλος: Οδομηχανική Τεχν. Μελέται Ε.Ε., Οικονομικός Σύμβουλος: Kouri Capital Greece Ltd, Οκτώβριος 1994.

37. Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων έργων Συγκοινωνιακών Έργων Αττικής, 'Δημοπράτηση-Σύμβαση Παραχώρησης, Ενημερωτικό Σημείωμα', Έργο: Ελεύθερη Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας και Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού', Ιανουάριος 1995.
38. Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων έργων Συγκοινωνιακών Έργων Αττικής, 'Cost - Benefit Analysis, Έργο: Ελεύθερη Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας και Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού', IMPETUS Consultants Ltd. Νοέμβριος 1995.
39. Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων έργων Συγκοινωνιακών Έργων Αττικής, 'Αναφορά του Χρηματοπιστωτικού Συμβούλου, Έργο: Ζεύξη Ρίου-Αντιρίου, Οικονομικός Σύμβουλος: Kouri Capital Greece Ltd., Μάρτιος και Απρίλιος 1992.
40. Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων έργων Συγκοινωνιακών Έργων Αττικής, Kidder, Peabody & Co. Inc - Kouri Capital Greece Ltd., 'Rio-Antirio Fixed Link, Priliminary Information Memorandum', Απρίλιος 1992.
41. UNET Internal Report RFT 4.1, Measuring and Valuing direct transportation impacts, UNET consortium WP4 : 'Measurement Evaluation of socio-Economic Development Effects'.
42. Φακιδόλας Ρ., 'Αρχές Θεωρητικής και Εφαρμοσμένης Οικονομικής', Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1983.
43. Φιλιππάτος Γ. και Αθανασόπουλος Π., 'Εισαγωγή στη Χρηματοοικονομική Διοικητική', Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1985.
44. Weston J. and Brigham E., 'Βασικές Αρχές της Χρηματοοικονομικής Διαχείρισης και Πολιτικής', Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1986.