

## **ΑΥΤΟΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑ-ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ**

## ΟΡΙΣΜΟΣ

Σύμβαση έργου παραχώρησης ή Συμπράξεις Δημοσίου -Ιδιωτικού Τομέα σύμφωνα με το Σχέδιο Νόμου του Υπουργείου Οικονομικών είναι η Σύμβαση μεταξύ αναθέτουσας αρχής και Αναδόχου με την οποία ο Ανάδοχος αναλαμβάνει την εκτέλεση (κατασκευή ή μελέτη) του Δημοσίου Έργου ή την παροχή δημόσιας υπηρεσίας με τους κινδύνους και τις ευθύνες που αυτά συνεπάγονται δηλαδή με δικές του δαπάνες, με αντάλλαγμα το δικαίωμα αποκλειστικής εκμετάλλευσης του ίδιου ή και άλλου έργου ή υπηρεσίας για ορισμένο χρονικό διάστημα εισπράττοντας τέλη ή και άλλη παροχή από τους χρήστες του έργου ή της υπηρεσίας.

## ΜΟΡΦΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Οι περισσότερο διαδεδομένες μορφές (τύποι/ μέθοδοι) συμβάσεων παραχώρησης που έχουν αναπτυχθεί και δοκιμαστεί σε διεθνές επίπεδο διαφοροποιούνται μεταξύ τους κυρίως από την κατανομή των επιμέρους αντικειμένων και των σχετικών κινδύνων της συνεργασίας μεταξύ των δύο πλευρών αλλά και από το ποιος διατηρεί την κυριότητα των παγίων.

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

Ο Ανάδοχος κατασκευάζει συντηρεί και λειτουργεί, σύμφωνα με τις συμβατικές προδιαγραφές, το έργο που είτε ανήκει ως κυριότητα στο Δημόσιο (περίπτωση B.O.T.) ή στον ίδιο (περίπτωση B.O.O.T.) για ένα ορισμένο χρονικό διάστημα και μετά την λήξη της περιόδου εκμετάλλευσης (παραχώρησης), είτε μεταβιβάζει την λειτουργία του (B.O.T.) είτε την ιδιοκτησία του (B.O.O.T.) στο Δημόσιο. Επί το πλείστον ο ιδιώτης είναι υπεύθυνος για τμήμα ή το σύνολο της χρηματοδότησης του έργου. Η μορφή αυτή θεωρείται η πλέον διαδεδομένη των υπολοίπων και εφαρμόστηκε για την κατασκευή μεγάλων έργων, όπως το αεροδρόμιο «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», η Ελευθέρα Λεωφόρος Σπάτων-Ελευσίνας, η Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού και η ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου.

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

Ο Ανάδοχος σχεδιάζει, κατασκευάζει, λειτουργεί και χρηματοδοτεί το πάγιο και επανακτά την αξία των επενδεδυμένων κεφαλαίων από τις πληρωμές, που καταβάλλει το Δημόσιο για τις υπηρεσίες που παρέχονται κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Με τη λήξη της σύμβασης η ιδιοκτησία του παγίου μεταφέρεται στο Δημόσιο. Το μοντέλο D.B.F.O. είναι το βασικό μοντέλο συμβάσεων υποδομών

και ανάπτυξης παγίων του Δημοσίου, όταν οι δυνατότητες παράπλευρης εμπορικής εκμετάλλευσης είναι καταρχήν άγνωστες και ενδεχομένως περιορισμένες.

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

Ο Ανάδοχος σχεδιάζει, χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο. Μετά την αποπεράτωση του, η ιδιοκτησία του μεταβιβάζεται στο Δημόσιο, το οποίο στην συνέχεια συμφωνεί για τη μίσθωση του έργου στον εν λόγω Ιδιώτη, για ορισμένο χρόνο στον οποίο ο ιδιώτης διαχειρίζεται το έργο και εισπράττει τα έσοδα λειτουργίας του.

4. B.O.O. (Built – Own - Operate)

Το Δημόσιο απευθύνεται στον ιδιωτικό τομέα για την υλοποίηση ενός κοινωφελούς έργου. Χορηγεί στον ιδιώτη μακράς διάρκειας άδεια λειτουργίας, ο οποίος καθίσταται υπεύθυνος για την χρηματοδότηση, το σχεδιασμό, την ανέγερση και την λειτουργία του έργου. Ο ιδιώτης έχει την ιδιοκτησία του έργου, ενώ το Δημόσιο προσδιορίζει σαφώς τις προδιαγραφές λειτουργίας που αφορούν στις προσφερόμενες υπηρεσίες, τους κανόνες ασφάλειας και το ανώτατο επίπεδο τυχόν τελών χρήσης του έργου. (π.χ. διόδια)

5. B.B.O. (Buy – Built - Operate)

Το Δημόσιο πωλεί υπάρχουσες εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας σε ιδιώτες, για να προσελκύσει επιχειρηματικά κεφάλαια και πρόσθετες επενδύσεις (ανακαίνιση-επέκταση) σε αυτές. Έτσι οι δεξιότητες των ιδιωτικών φορέων σε θέματα υλοποίησης ή διοίκησης έργων είναι εκμεταλλεύσιμες, με παράλληλη μείωση κινδύνων που μπορούν να προκύψουν από την ιδιοκτησία και λειτουργία του έργου και ανάδειξη της αξίας (οικονομικά) των υπάρχοντων έργων υποδομής. Ο ιδιώτης συνεπώς λειτουργεί το έργο ως κερδοφόρο κοινωφελές κάτω από την εποπτεία του Κράτους.

6. L.R.O. (Lease – Rehabilitate - Operate)

Το Δημόσιο ενοικιάζει υπάρχουσες εγκαταστάσεις σε ιδιώτες, ο οποίος επενδύει οικονομικά για τον εκσυγχρονισμό τους ή την επέκτασή τους και αναλαμβάνει τη λειτουργία και εκμετάλλευσή τους για ορισμένο χρόνο, στο πλαίσιο σύμβασης με το Δημόσιο, που παραμένει κύριος του έργου.

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

Ο ιδιώτης χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο, που ενοικιάζει με τη μορφή leasing στο Δημόσιο το οποίο καταβάλλει περιοδικά πληρωμές στον ιδιώτη. Έτσι σταδιακά μεταβιβάζεται και η ιδιοκτησία του έργου στην κυριότητα του. Μετά από ορισμένο χρονικό διάστημα το Δημόσιο γίνεται ιδιοκτήτης των εγκαταστάσεων ή καταβάλει επιπλέον ποσό, που έχει προσδιοριστεί στη σύμβαση leasing. Κατά την διάρκεια του χρόνου μίσθωσης, τη λειτουργία μπορεί να αναλάβει είτε το Δημόσιο είτε ο ιδιώτης.

8. O.M. (Private Services Contract: Operation and Maintenance)

Πρόκειται για σύμβαση παροχής υπηρεσιών, κατά την οποία το Δημόσιο διατηρεί την ιδιοκτησία και τη διοίκηση του έργου και αναθέτει σε ιδιώτη την λειτουργία και συντήρησή του.

9. O.M.M. (Private Services Contract: Operation, Maintenance and Management)

Πρόκειται για σύμβαση παροχής «ολοκληρωμένων» υπηρεσιών με την οποία το Δημόσιο διατηρεί την ιδιοκτησία του έργου και αναθέτει σε ιδιώτη την λειτουργία, συντήρηση και διοίκησή του.

10. Σχεδιασμός, Κατασκευή, Λειτουργία (Design, Build, Operate - DBO):

Ο ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει το σχεδιασμό και την κατασκευή του παγίου, το οποίο ωστόσο πρέπει να πληροί συγκεκριμένες προδιαγραφές, που τίθενται από το Δημόσιο (όπως αυτές περιλαμβάνονται και περιγράφονται αναλυτικά στις συμβάσεις μελέτης και κατασκευής). Επίσης ο ιδιωτικός φορέας είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία και τη συντήρηση του παγίου για μια προκαθορισμένη χρονική περίοδο, στο τέλος της οποίας επιστρέφει η λειτουργία και συντήρηση του παγίου στο Δημόσιο. Η κατασκευή του παγίου χρηματοδοτείται από τον Ιδιωτικό τομέα. Με την ολοκλήρωση της κατασκευής, το Δημόσιο αγοράζει από τον ιδιώτη το πάγιο αποκτώντας την ιδιοκτησία σε μια προσυμφωνημένη τιμή.

11. Σχεδιασμός, Κατασκευή, Εγγύηση, Λειτουργία (Design, Built, Guarantee, Operate --DBGO):

Ακολουθούνται οι προδιαγραφές του Δημοσίου για τον σχεδιασμό και την κατασκευή και ο Ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει τη λειτουργία και συντήρηση του παγίου για μια ορισμένο χρόνο, στο πέρας του οποίου το πάγιο επιστρέφει στο Δημόσιο. Η κατασκευή χρηματοδοτείται από το Δημόσιο και ο Ιδιωτικός φορέας εγγυάται την ολοκλήρωση της κατασκευής εντός χρονοδιαγράμματος και προϋπολογισμού.

12. Χρηματοδοτική μίσθωση, Ιδιοκτησία, Λειτουργία (Leasing, Own, Operate - LOO):

Στη περίπτωση αυτή μισθώνεται ένα πάγιο από το Δημόσιο για συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Το πάγιο αυτό μπορεί να χρειάζεται ανακαίνιση ή επέκταση.

13. Συνεργασίες παροχής Υπηρεσιών (Service delivery partnership):

Πρόκειται για παροχή μεμονωμένων υπηρεσιών από τον Ιδιωτικό τομέα που σχετίζονται με μια συγκεκριμένη δραστηριότητα ή διαδικασία, όπως για παράδειγμα η παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών διοίκησης, ή τα ολοκληρωμένα συστήματα παροχής πληροφοριών με κύριο χαρακτηριστικό τη μεταφορά μέρους του κινδύνου στον Ιδιωτικό τομέα, προκαθορισμένες προδιαγραφές και διάρκεια τουλάχιστον 5 έτη. Ο Δημόσιος τομέας παρέχει την κύρια υπηρεσία και ο Ιδιωτικός φορέας παρέχει στο Δημόσιο συγκεκριμένες επιμέρους λειτουργικές υπηρεσίες.

14. Σύμβαση Διαχείρισης (Management agreement):

Ο Ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει την ευθύνη παροχής υπηρεσιών λειτουργίας και συντήρησης για λογαριασμό του Δημοσίου, ανεξάρτητος διοικητικά ανεξάρτητα και χωρίς άμεση νομική εξάρτηση από το Δημόσιο. Η αμοιβή αυτή μπορεί να είναι σταθερή ή να συνδέεται με την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων αφού αυτοί θα έχουν καθοριστεί.

15. Παραχώρηση Εκμετάλλευσης (Concession):

Όπως και οι Συμβάσεις DBFO, με τη διαφορά ότι ο Ιδιωτικός φορέας αποπληρώνεται, από την απευθείας χρέωση του τελικού χρήστη ή από τη χρέωση του χρήστη και εν μέρει, αλλά όχι αποκλειστικά, του Δημοσίου. Κύριο χαρακτηριστικό της είναι η εκχώρηση του δικαιώματος εκμετάλλευσης των οικονομικών - εμπορικών δυνατοτήτων ενός Δημοσίου παγίου ή αγαθού, για μια ορισμένη χρονική περίοδο (20-30 χρόνια συνήθως) αναλαμβάνοντας την πλήρη ευθύνη των τεχνικών, χρηματοοικονομικών και διαχειριστικών εργασιών για την παράδοση των υπηρεσιών υποδομής, μέσω διαδικασιών διαγωνισμών. Η ιδιοκτησία του παγίου παραμένει στο Δημόσιο.

16. Αυτοεπένδυση (Divestiture):

Ο Ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει πλήρως την ευθύνη της λειτουργίας, συντήρησης και επένδυσης, επιπλέον δε και την κυριότητα του παγίου, το

οποίο στην συνέχεια μισθώνει το Δημόσιο, προκειμένου να καλύψει τις στεγαστικές του ανάγκες.

Επίσης αξίζει να αναφερθεί ότι οι Συμβάσεις παραχώρησης σύμφωνα με το Πράσινο Βιβλίο της Ε.Ε. διακρίνονται πλέον σε «συμβατικού τύπου» και «θεσμοθετημένου τύπου» όπου το Δημόσιο και ο Ιδιώτης συνεργάζονται μέσω ενός τρίτου φορέα ή όπως ορίζεται μέσω μίας Εταιρείας Ειδικού Σκοπού (SPV).

## **ΚΥΡΙΟΙ ΕΡΓΟΥ**

Οι κύριοι ενός αυτοχρηματοδοτούμενου έργου για την Ελλάδα μπορεί να είναι:

1. Το Κράτος (Δημόσιο) όπως σε περιπτώσεις κατασκευής υποδομών ή έργων που συνδέονται με την έννοια του δικτύου που εξυπηρετούν στην ανάπτυξη της χώρας και στην επίτευξη στόχων γενικού συμφέροντος όπως αυτοκινητόδρομοι, πολιτικά αεροδρόμια, μαρίνες, περιβαλλοντικά έργα κ.λ.π. και για τα οποία το Κράτος δεν μπορεί να αντεπεξέλθει οικονομικά με αποτελεσματικότητα.
2. Οι Δήμοι Ο.Τ.Α. σε περιπτώσεις αξιοποίησης της περιουσίας τους ή κατασκευής υποδομών όπως parking, αποκομιδή σκουπιδιών, διανομή νερού κ.λ.π.
3. Ν.Π.Δ.Δ. σε περιπτώσεις κατασκευής υποδομών ή έργων που συνδέονται με την έννοια του δικτύου όπως κατασκευή σχολείων, γεφυρών, τούνελ, φοιτητικών εστιών κ.λ.π.

## **ΠΕΔΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ**

Γενικότερα έργα που μπορούν να υλοποιηθούν ως αυτοχρηματοδοτούμενα είναι συγκοινωνιακά, ενεργειακά, περιβαλλοντικά, διαχείρισης ακινήτων, τουριστικά, ύδρευσης, αποβλήτων, κτιριακά και γενικότερα ότι μπορεί να θεωρηθεί ότι βοηθά στην ανάπτυξη και εξασφάλιση υπηρεσιών προς τον πολίτη, αποκομίζοντας και το ανάλογο όφελος στα συμβαλλόμενα μέρη.

Αυτοχρηματοδοτούμενα Έργα που έχουν ήδη γίνει στην Ελλάδα είναι :

- Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»
- Η Ζεύξη Ρίου – Αντιρίου
- Ο Περιφερειακός Δακτύλιος Αττικής ή Αττική Οδός
- Υπόγειοι και υπέργειοι σταθμών αυτοκινήτων σε Αθήνα, Θεσσαλονίκη και άλλες πόλεις
- Σε φορείς ΒΕΠΕ έχει παραχωρηθεί το δικαίωμα χρήσης αιγιαλού και παραλίας και εκτέλεσης λιμενικών έργων ή επέκτασης ήδη

υφιστάμενων όπως στην περίπτωση της Ναυτικής Βιομηχανικής Περιοχής Αστακού Αιτωλοακαρνανίας.

- Η κατασκευή λειτουργία και εκμετάλλευση Μονάδας Παραγωγής Βιοαερίου από Απορρίμματα με τη σύσταση κοινής επιχείρησης μεταξύ του Δήμου Άνω Λιοσίων και ιδιώτη.
- Η παραχώρηση αδειών λειτουργίας Καζίνο για συγκεκριμένο χρόνο με την υποχρέωση κατασκευής έργων.
- Τα Δίκτυα διανομής φυσικού αερίου στις ΕΠΑ Αττικής, Θεσσαλίας και Θεσσαλονίκης.
- Έργα ανανεώσιμων πηγών ενέργειας όπως αιολικά πάρκα, μικρά υδροηλεκτρικά εργοστάσια και εργοστάσια καύσης στερεών αποβλήτων.

Επίσης έχουν δημοπρατηθεί:

- Η κατασκευή επτά νέων υπεραστικών και αστικών αυτοκινητοδρόμων
- Επεκτάσεις του δικτύου της Αττικό Μετρό Α.Ε.
- Υπόγειοι και υπέργειοι σταθμών αυτοκινήτων σε Αθήνα, Θεσσαλονίκη και άλλες πόλεις
- Η κατασκευή λιμενικών και χερσαίων εγκαταστάσεων λιμένα αναψυχής στη Λευκάδα και αντίστοιχα στις Γουβιές Κέρκυρας.
- Η Ακαδημία Λιμενικού Σώματος στην Αλεξανδρούπολη στα πλαίσια του Στεγαστικού Προγράμματος Δημοσίου.
- Η αξιοποίηση και εκμετάλλευση τουριστικών ακινήτων όπως οργανωμένες πλαζ στην Αττική και πλαζ και ξενοδοχεία Ξενία ανά την Ελλάδα.

## **ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ**

Η εφαρμογή αντιστοίχων έργων προσαρμοσμένων στο σύγχρονο περιβάλλον στο εξωτερικό ξεκίνησε στη Μεγάλη Βρετανία στη δεκαετία του 1980 ως εναλλακτική λύση στο πρόβλημα της χρηματοδότησης των έργων που θεωρήθηκαν αναγκαία να γίνουν έτσι ώστε να μην επιβαρυνθεί περαιτέρω ο κρατικός προϋπολογισμός. Το παράδειγμα της Μεγάλης Βρετανίας ακολούθησαν αργότερα και άλλες χώρες όπως Ολλανδία, Ισπανία, Ιρλανδία και Πορτογαλία με θεαματικά αποτελέσματα ανάπτυξης.

## **ΑΜΕΣΑ ΟΦΕΛΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΥΡΙΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΚΑΙ ΤΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ**

- Εφαρμογή σε πολλούς τομείς υποδομών δραστηριοτήτων και ανάπτυξης με παράλληλη βελτίωση της ποιότητας της ποσότητας και του παραγόμενου αποτελέσματος καθώς και την εφαρμογή αποδοτικών καινοτομιών.
- Αναβαθμισμένη ποιότητα παρεχόμενου προϊόντος ως αποτέλεσμα ανταγωνισμού, καινοτομιών και κινήτρων για αποδοτικότητα και σωστή συντήρηση του έργου.
- Παρέχονται ανάπτυξη καινοτομιών, μείωση κόστους και χρόνου παράδοσης και βελτιστοποίηση του σχεδιασμού, της κατασκευής και της διαχείρισης εκτέλεσης του έργου που δημιουργούν και πρότυπα εφαρμογής για το μέλλον.
- Παροχή υπηρεσιών βελτιωμένου επιπέδου με συνολικά χαμηλότερο κόστος σε συνδυασμό με αποφυγή οικονομικών υπερβάσεων και τήρηση χρονοδιαγράμματος.
- Επιμερισμός κινδύνων σχεδιασμού, κατασκευής, λειτουργίας, τεχνολογικών αλλαγών, χρηματοδότησης, αγοράς, νομικούς, κλπ. με βάση του ποιος μπορεί να χειριστεί καταλληλότερα ποιους κινδύνους.
- Βελτίωση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας των νέων υπηρεσιών εφόσον ο μηχανισμός πληρωμών ενεργοποιείται όταν το αποτέλεσμα καλύπτει πλήρως τις απαιτήσεις της σύμβασης .
- Τα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα στοχεύουν στην απευθείας ικανοποίηση των αναγκών του κοινωνικού συνόλου σε σχέση με τις απαιτήσεις του.
- Βελτιστοποίηση παραγωγής και παραγόμενου αποτελέσματος μέσω αύξησης ανταγωνισμού και δυνατότητα σύγκρισης ποιότητας και κόστους παραγωγής των παρεχομένων υπηρεσιών με αντίστοιχες υπηρεσίες της αγορά με τη θεσμοθέτηση βάσεων σύγκρισης (benchmarking)
- Χρηματοδότηση - Ανάπτυξη περισσότερων έργων εφόσον δεν σημειώνονται υπερβάσεις ή παροχή προσθέτων κονδυλίων από το Δημόσιο.
- Κίνητρο συνεισφοράς για τον Ιδιωτικό τομέα στην αύξηση της απασχόλησης και στην ανάπτυξη της οικονομίας.
- Μεταφορά τεχνογνωσίας στο Δημόσιο μέσω της συνεργασίας του με τον Ιδιωτικό Τομέα

## **ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΓΙΑ ΤΑ ΑΝΑΔΟΧΑ ΣΧΗΜΑΤΑ**

### **ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ**

Είναι σαφές ότι όσο περισσότερο καθυστερεί η ολοκλήρωση μελέτης και κατασκευής του έργου τόσο πιο αργά θα αρχίσει ο Ανάδοχος να εισπράττει τέλη ή και άλλη παροχή από τους χρήστες του έργου, τόσο πιο αργά δηλαδή θα αρχίσει η απόσβεση και η αποκομιδή κέρδους στην οποία και προσέβλεπε αρχικά. Επίσης

υπάρχει η περίπτωση να έχει πάρει δάνεια με ποινικές ρήτρες για παρέκκλιση από το χρονοδιάγραμμα της σύμβασης.

#### ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΕΛΑΤΤΩΜΑΤΑ

Τα ελαττώματα στην διάρκεια της κατασκευής οδηγούν σε καθυστέρηση περαίωσης του έργου με τους κινδύνους που περιγράφηκαν παραπάνω.

#### ΚΟΣΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Στον αρχικό σχεδιασμό του έργου, από τη φάση της προσφοράς, λαμβάνεται υπ' όψη και το κόστος λειτουργίας και συντήρησης του έργου στη διάρκεια ισχύος της σύμβασης (συνήθως 25-30 χρόνια). Υπάρχει περίπτωση οι αυξήσεις στις δαπάνες λειτουργίας να είναι άνω του πληθωρισμού ή να αυξηθεί το κόστος συντήρησης λόγω παλαιότητας του έργου και κατά συνέπεια το κέρδος στο τέλος της σύμβασης να είναι αρνητικό. Στο κόστος συντήρησης περιλαμβάνεται και η φθορά του έργου λόγω αστοχίας ή κακοχρησίας με αποτέλεσμα την αντικατάστασή του κατά την παράδοση στον Κύριο του έργου και περαιτέρω οικονομική επιβάρυνση του Αναδόχου όπως επίσης υπάρχει και η πιθανότητα προσαρμογής σε νέα δεδομένα με κόστος που θα επιβαρύνει τον Ανάδοχο (ανανέωση μερών του έργου).

#### ΖΗΤΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΧΡΗΣΤΕΣ

Όσον αφορά τη ζήτηση από τους χρήστες αυτή μπορεί να υπολείπεται αυτής που έχει υπολογισθεί στη φάση της προσφοράς. Έτσι σε συνδυασμό με το κόστος λειτουργίας μπορεί η απόσβεση του έργου να είναι αρνητική. Στην περίπτωση αυτή αν μείωση του τιμήματος που καλούνται να καταβάλουν οι χρήστες μπορεί να αυξήσει τη ζήτηση ή αν υπάρχουν τρόποι προσέλκυσης των χρηστών που θα διορθώσουν το πρόβλημα και θα καταστήσουν το τελικό αποτέλεσμα θετικό για τον Ανάδοχο.

#### ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Θα πρέπει να δοθεί μεγάλη προσοχή στο μέρος των εξόδων που θα καλυφθεί από τα κεφάλαια του Αναδόχου και αν το υπόλοιπο των εξόδων θα είναι συμφερότερο να καλυφθεί μέσω δανειοδότησης με εγγύηση περιουσιακά στοιχεία του Αναδόχου ή μέσω χρηματοδότησης από φορέα που έχει ποσοστό στα έσοδα του έργου.

#### ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΑΣΤΑΘΕΙΑ

Η κατάσταση φορολόγησης και οι μεταρρυθμίσεις αυτής στη χώρα οδηγούν σε αύξηση της τιμής προσφοράς του Αναδόχου κατά πολύ ώστε να αποφύγει τον κίνδυνο που μπορεί να προκύψει από την υπάρχουσα αστάθεια.

#### NOMISMATIKH AΣTAΘEIA

Δεν υπάρχει στη χώρα μας εξασφάλιση του Αναδόχου σε περίπτωση μεταβολής της Νομισματικής Πολιτικής, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να υπάρξει σαφής πρόβλεψη της τελικής αμοιβής.

#### NOMIKH KΑΛΥΨH KAI ΠPOCΤAΣIA ΔIKAIΩMATΩN XPHΣHΣ

Ο Κύριος του έργου θα πρέπει να εξασφαλίζει για τον Ανάδοχο τη διατήρηση των συνθηκών όπως αυτές ήταν κατά τη διάρκεια του διαγωνισμού και όσο είναι δυνατόν νομισματική και φορολογική σταθερότητα ώστε να μην αντιμετωπίσει ο Ανάδοχος απρόβλεπτους κινδύνους ανταγωνισμού ή μεταβολών με αποτέλεσμα τη μείωση των αναμενόμενων εσόδων του και την υπέρβαση του αρχικού προϋπολογισμού.

Επίσης θα πρέπει να εξασφαλιστεί η δυνατότητα στον Ανάδοχο ή η εξεύρεση συμφερότερης λύσης, αστυνόμευσης του έργου και ίσως επιβολής προστίμων στην περίπτωση κακής χρήσης από τους τελικούς χρήστες, που θα είχε ως αποτέλεσμα την επιβάρυνση του Αναδόχου στο κόστος συντήρησης ή αντικατάστασης μερών του έργου.

#### ΔIEΘNEIS CYΓKYPIEΣ- ΓEΩΠOΛITIKH AΣTAΘEIA

Θα πρέπει κατά τον αρχικό σχεδιασμό του έργου να λαμβάνονται υπόψη για τη χώρα μας και οι διεθνείς συγκυρίες και η συνεχής μεταβολή της γεωπολιτικής κατάστασης της ευρύτερης περιοχής γειτνίασης που μπορεί να αλλάξει τα δεδομένα και κατά την κατασκευή και κατά τη χρήση του έργου

#### ΘEOMHNIΕΣ

Υπάρχει πάντα ο κίνδυνος αστοχίας κατασκευής ή συντήρησης του έργου λόγω θεομηνιών όπως πλημμύρες, σεισμοί κ.λ.π. που θα πρέπει εξ αρχής να έχουν καλυφθεί ασφαλιστικά.

#### AΣΦAΛEIA KINΔYNOW

Η ασφάλεια των κινδύνων και οι εγγυητικές έως τώρα ήταν υπέρ του Κυρίου στα έργα που αφορούσαν ανάθεση από τον Κύριο στον Ανάδοχο χωρίς την

οικονομική συμμετοχή του Αναδόχου στην κατασκευή ή την εκμετάλλευση των έργων. Θα πρέπει συνεπώς να θεσμοθετηθεί ένα νέο νομικό πλαίσιο που μέρος αυτών των εγγυητικών θα είναι υπέρ του Χρηματοδότη ανάλογα του κεφαλαίου που έχει συνεισφέρει. Ο Κύριος του έργου (Δημόσιο) παρ' όλα αυτά θα πρέπει να διατηρεί τη δυνατότητα επιλογής και επιβολής παρεμβάσεων σε περιπτώσεις αδυναμίας του Αναδόχου εξασφαλίζοντας τα συμφέροντα όλων των συμμετεχόντων μερών.

## **ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΕΣ ΣΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ**

- Ο Κύριος του έργου που μπορεί να είναι το Δημόσιο, Ο.Τ.Α. ή Ν.Π.Δ.Δ. και θέτει το νομικό πλαίσιο που θα διέπει τη σύμβαση όπως επίσης είναι υπεύθυνος για το κύριο μέρος αυτής
- Ο Ανάδοχος που αναλαμβάνει με ίδια κεφάλαια και τεχνογνωσία την πραγματοποίηση του έργου
- Η Μελετητική εταιρεία που αναλαμβάνει την κατάρτιση της βέλτιστης λύσης ολοκλήρωσης του έργου τεχνικά και οικονομικά
- Η Κατασκευαστική εταιρεία που αναλαμβάνει την κατασκευή και συντήρηση του έργου εντός προϋπολογισμού και χρονοδιαγράμματος.
- Ο Διαχειριστής που αναλαμβάνει την ορθολογικότερη διαχείριση ώστε να αποφευχθεί ο κίνδυνος απόδοσης και συντήρησης του έργου.
- Ο Χρηματοδότης ορίζει το είδος και την παροχή χρηματοδότησης προς συμφέρον όλων των συμβαλλόμενων μερών.
- Ο Χρηματοοικονομικός/ Τεχνικός Σύμβουλος βοηθά στην εξεύρεση της συμφερότερης λύσης.
- Ο Ασφαλιστικός Σύμβουλος αναλαμβάνει την κάλυψη του έργου ασφαλιστικά και διενεργεί έρευνα αγοράς.
- Ο Νομικός Σύμβουλος φροντίζει για την ορθή νομική κάλυψη της σύμβασης.
- Ο Χρήστης επωφελείται από την αποδοτικότερη λύση.

## **ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ**

Θεωρείται αναγκαίο για την ευδωση του θεσμού των Συμβάσεων Παραχώρησης να αλλάξει η νοοτροπία σχέσεων Κυρίου του έργου και Αναδόχου καθώς και να προσαρμοσθεί η νομοθεσία. Όσον αφορά τις σχέσεις θα πρέπει να γίνει κατανοητό ότι ο Ανάδοχος πλέον θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα ανάληψης πρωτοβουλιών στα πλαίσια της Σύμβασης εφόσον αναλαμβάνει και τους κινδύνους. Επίσης ο Κύριος του έργου θα πρέπει να αντιμετωπίζει κυρώσεις σε

περίπτωση αθέτησης και να εξασφαλίζει κατά το δυνατόν την σταθερότητα (φορολογικά και νομισματικά) που απαιτείται για να μπορέσει να ανταπεξέλθει ο Ανάδοχος προς συμφέρον όλων των μερών. Για όλα τα παραπάνω θεωρείται η εισαγωγή νομοθετικού πλαισίου ικανού να εξασφαλίζει όλα τα μέρη και η επιβολή ελέγχου από ανεξάρτητο φορέα.

Κριτήριο της δυνατότητας εφαρμογής ενός έργου παραχώρησης και κατά πόσον αυτό μπορεί να κριθεί ενδιαφέρον είναι ο Δείκτης Εσωτερικής Απόδοσης (IRR- Internal Rate of Return) που ορίζεται ως «Το επιτόκιο που καθιστά την παρούσα αξία των εισροών των έργου ίση με την παρούσα αξία των εκροών (δαπάνη μελέτης, κατασκευής, συντήρησης κ.λ.π.).

Για να μπορέσει ο Κύριος του έργου να εκτιμήσει αν το έργο θα είναι αποδοτικό και εάν δεν υπάρχουν συμφερότερες λύσεις θα πρέπει να εκτιμήσει το *Δείκτη Απόδοσης Επένδυσης* αξιολογώντας όλα τα κεφάλαια που επενδύθηκαν.

Αντίστοιχα ο Ανάδοχος για να εκτιμήσει αν είναι προς το συμφέρον του να αναλάβει ένα έργο παραχώρησης θα πρέπει να εκτιμήσει το *Δείκτη Απόδοσης Κεφαλαίων* αξιολογώντας τα κεφάλαια που επενδύει και την τελική τους απόδοση.

## **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

Από τα παραπάνω διαφαίνεται η ανάγκη εφαρμογής πρωτίστως μέτρων πολιτικής που θα οδηγήσουν σταδιακά στην ανάπτυξη του θεσμού των αυτοχρηματοδοτούμενων συμβάσεων όπως φαίνεται κάτωθι

α) Κρίνεται απαραίτητη η θεσμοθέτηση κεντρικού μηχανισμού υποστήριξης της ανάπτυξης των συμβάσεων για τη διευκόλυνση και τη σωστή και επιτυχή εφαρμογή του θεσμού που θα υποστηρίζεται από Χρηματο-οικονομικό, Νομικό και Τεχνικό Σύμβουλο. Το όργανο αυτό θα δίδει κατευθυντήριες γραμμές στους εμπλεκόμενους φορείς του ευρύτερου Δημοσίου τομέα, τους οποίους και θα αφορά η υλοποίηση των έργων. Μετά από την επιτυχή ανάθεση, εκτέλεση και Λειτουργία πιλοτικών έργων και εφ' όσον αποκτηθεί η κατάλληλη εμπειρία, μπορεί να αποκεντρωθεί μέρος αυτών των αρμοδιοτήτων.

β) Η θεσμοθέτηση, επαρκούς και σύγχρονου νομικού πλαισίου που να επιτρέπει την πλήρη αξιοποίηση του θεσμού.

γ) Η άμεση υλοποίηση μικρού αριθμού έργων με συμβάσεις παραχώρησης που θα λειτουργήσουν ως προγράμματα πιλότοι για την απόκτηση εμπειρίας και την ενεργοποίηση της αγοράς σε αυτήν την κατεύθυνση.

δ) Η Χαρτογράφηση των έργων που μπορούν να εκτελεσθούν και καθορισμός της προτεραιότητας καθενός από αυτά. Θα πρέπει δηλαδή να καθοριστούν οι πολιτικές προτεραιότητες σε σχέση με τα προς ανάπτυξη έργα και να υπάρξει από την κεντρική διοίκηση τεκμηριωμένη εκτίμηση πρώτων έργων.

ε) Πρέπει να προσκληθούν όλοι οι ενδιαφερόμενοι και μελλοντικά εμπλεκόμενοι φορείς για Δημόσια Διαβούλευση.

στ) Ευρεία ενημέρωση της κοινής γνώμης για το αντικείμενο, τις μεθόδους και τα άμεσα οφέλη για το Κοινωνικό σύνολο ώστε να επιτευχθεί η αποδοχή του θεσμού.

ζ) Σεμινάρια ενημέρωσης των Υπηρεσιών (Ο.Τ.Α. κλπ) και των ιδιωτικών επιχειρήσεων, για το θεσμικό πλαίσιο των ΣΔΙΤ, τη μεθοδολογία και την εφαρμογή αυτών.