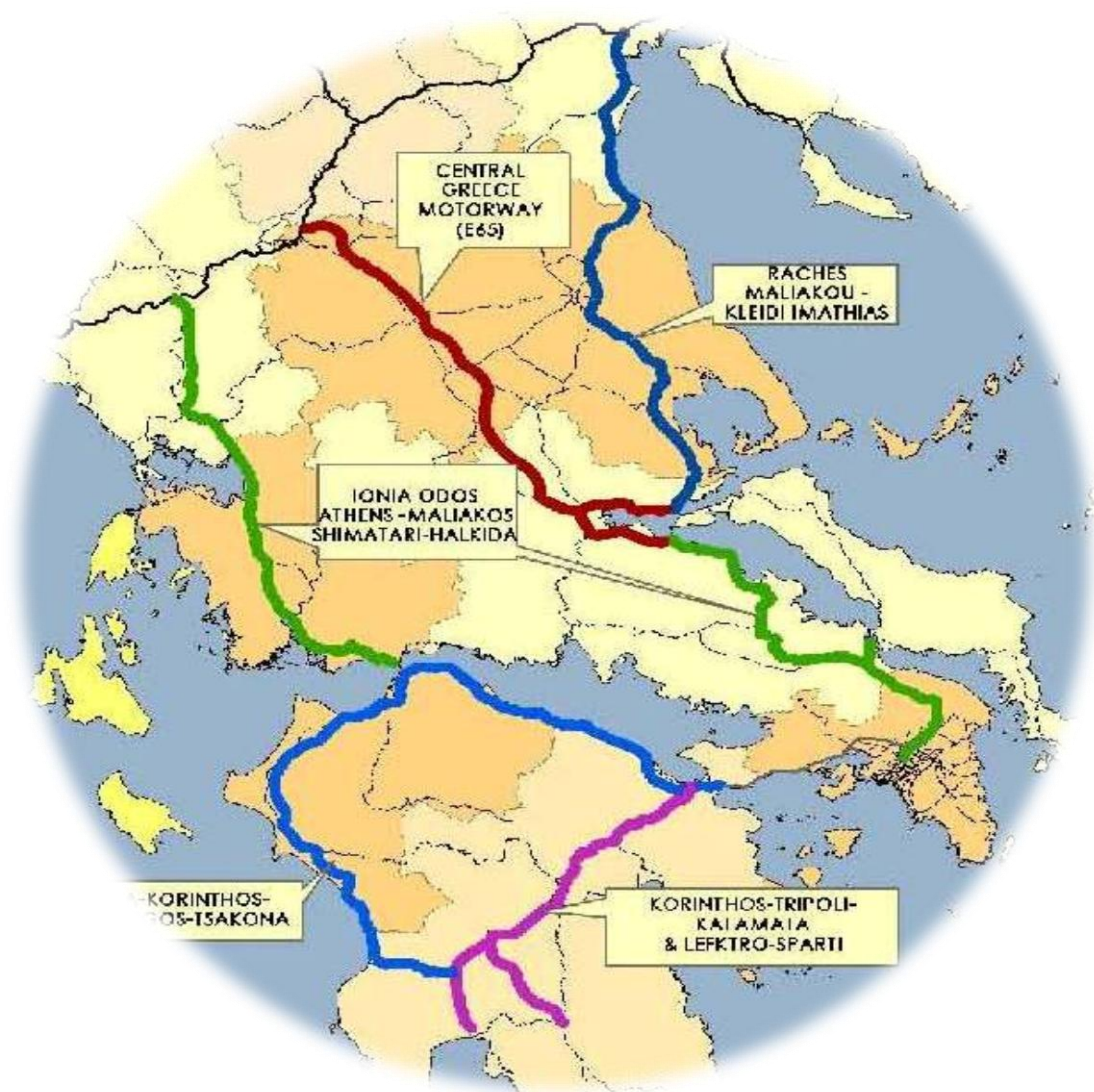




ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ:

Προβλήματα και Προτάσεις

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2011

Πρόλογος

Στην ανά χείρας Έκθεση παρουσιάζονται συνοπτικά τα προβλήματα που έχουν ανακύψει στην υλοποίηση των πέντε Έργων Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων που είναι σε εξέλιξη στη Χώρα μας, οι ενέργειες της Γενικής Γραμματείας Συγχρηματοδοτούμενων Δημοσίων Έργων του Υπουργείου ΥΜΕΔΙ και η πορεία των διαπραγματεύσεων με τους Παραχωρησιούχους και τις Δανείστριες Τράπεζες μέχρι σήμερα. Καταγράφεται η τεχνική και χρηματοοικονομική ανάλυση κάθε έργου και διερευνάται η επίλυση των προβλημάτων. Αναφέρονται τα βασικά στοιχεία της Νέας Πολιτικής Διοδίων που θα πρέπει να εφαρμοστεί μετά την ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων.

Η Έκθεση θα βοηθήσει στην καλύτερη ενημέρωση και συντονισμό των συναρμοδίων Υπουργείων ΥΜΕΔΙ και ΥΠΟΙΚ και των Συμβούλων τους στην επόμενη φάση των διαπραγματεύσεων με τους Παραχωρησιούχους και τις Δανείστριες Τράπεζες.

Την αποκλειστική ευθύνη της σύνταξης της Έκθεσης φέρει ο υπογράφων. Οι όποιες απόψεις και προτάσεις που περιέχονται σε αυτήν δεν δεσμεύουν σε καμία περίπτωση το Ελληνικό Δημόσιο.

Στη σύνταξη της Έκθεσης συνέβαλαν οι:

- Στεφανία Τρέζου, Δρ. Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Τεχνικός Σύμβουλος της ΓΓΣΔΕ.
- Κλεοπάτρα Πετρουτσάτου, Δρ. Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, στέλεχος της ΓΓΣΔΕ.
- Γεώργιος Σμυρνιούδης, Χρηματοοικονομικός Σύμβουλος Ernst & Young, που είχε την ευθύνη των χρηματοοικονομικών υπολογισμών με τους συνεργάτες του.

Επίσης, συμμετείχαν στις Ομάδες Εργασίας κατά τις διαπραγματεύσεις οι:

- Αντώνιος Μαρκεζίνης, Νομικός Σύμβουλος Παραχωρήσεων του Υπουργείου ΥΜΕΔΙ.
- Δημήτριος Αναγνωστόπουλος, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Τεχνικός Σύμβουλος της ΓΓΣΔΕ.
- Οι αρμόδιοι Διευθυντές και στελέχη των Υπηρεσιών ΕΥΔΕ/ΕΠΑ & ΙΟ, ΕΥΔΕ/ΜΚΕΠΠ., ΕΥΔΕ/ΛΣΕΠ και της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

Σέργιος Λαμπρόπουλος

Γενικός Γραμματέας ΣΔΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Σύνοψη	σελ. 1
 ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 1	
Συνοπτική Παρουσίαση Έργων Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων	σελ. 10
1.1 Το Πρόγραμμα των Αυτοκινητοδρόμων με Συμβάσεις Παραχώρησης	
1.2 Οι Συμβάσεις Παραχώρησης με αναστολή εκταμιεύσεων από τις Τράπεζες	
1.3 Η χρηματοδότηση της Εγνατίας Οδού	
 ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 2	
Προβλήματα Συμβάσεων Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων	σελ. 33
2.1 Η λογική των ΣΠ	
2.2 Τα εγγενή προβλήματα των ΣΠ	
2.3 Αντιμετώπιση εγγενών προβλημάτων	
2.4 Προβλήματα λόγω οικονομικής κρίσης	
2.5 Επιπτώσεις των προβλημάτων στις ΣΠ	
 ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 3	
Διερεύνηση Προβλημάτων	σελ. 37
3.1 Οι προβλέψεις κυκλοφοριακών φόρτων και εσόδων από τους Παραχωρησιούχους	
3.2 Καταγγελία συμβάσεων	
3.3 Πρακτικές άλλων χωρών	
3.4 Το πλαίσιο διερεύνησης των προβλημάτων	
3.5 Το Πλαίσιο Συναντίληψης	
 ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 4	
Η Προβληματική των Διοδίων	σελ. 47
4.1 Ο ρόλος των διοδίων και οι κοινωνικές αντιδράσεις	
4.2 Οι συμβατικές ρυθμίσεις για τη συλλογή των διοδίων	
4.3 Πλαίσιο Συναντίληψης: Προτεινόμενη αναμόρφωση της πολιτικής των διοδίων	
4.4 Προτεινόμενα μέτρα με δαπάνη Δημοσίου	
4.5 Προτεινόμενα μέτρα που θα εξετασθούν από τους Παραχωρησιούχους	
4.6 Εναλλακτικές προτάσεις Παραχωρησιούχων	
4.7 Ειδικότερες ρυθμίσεις ανά Σύμβαση Παραχώρησης	
4.8 Αναγκαία επόμενα βήματα	
4.9 Μακροπρόθεσμη πολιτική διοδίων	
 ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 5	
Σύμβαση Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμου Αιγαίου	σελ. 60
5.1 Ταυτότητα έργου	
5.2 Τα προβλήματα	
5.3 Αποζημιώσεις, Ποινές, Τεχνικές Διαφορές και Διαιτησίες	
5.4 Η θέση των Τραπεζών	
5.5 Επικαιροποιημένο Χ-Ο/Μ Παραχωρησιούχου και Αναλύσεις Ευαισθησίας	
5.6 Αξιολόγηση σεναρίων	
5.7 Ρύθμιση για τη λειτουργία των διοδίων	

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 6

Σύμβαση Παραχώρησης ΟΛΥΜΠΙΑΣ ΟΔΟΥ

σελ. 82

- 6.1 Ταυτότητα έργου
- 6.2 Χρηματοδότηση του Έργου
- 6.3 Τα προβλήματα κυκλοφορίας και εσόδων
- 6.4 Τεχνικά θέματα / Προβλήματα – Προθεσμίες
- 6.5 Αποζημιώσεις, Ποινές, Τεχνικές Διαφορές και Διαιτησίες
- 6.6 Η θέση των Τραπεζών και τα στοιχεία διαπραγμάτευσης
- 6.7 Αποτελέσματα επικαιροποιημένου Χ-Ο/Μ και αναλύσεις ευαισθησίας
- 6.8 Αξιολόγηση σεναρίων

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 7

Σύμβαση Παραχώρησης Ιόνιας Οδού: Προβλήματα και διερεύνηση

σελ. 101

- 7.1 Ταυτότητα έργου
- 7.2 Τα προβλήματα
- 7.3 Τεχνικά θέματα / Προβλήματα – Προθεσμίες
- 7.4 Αποζημιώσεις, Ποινές, Τεχνικές Διαφορές και Διαιτησίες
- 7.5 Η θέση των Τραπεζών
- 7.6 Επικαιροποιημένου Χ-Ο/Μ Παραχωρησιούχου – Αναλύσεις Ευαισθησίας
- 7.7 Αξιολόγηση σεναρίων

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 8

Σύμβαση Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας – Ε65:

Προβλήματα και διερεύνηση

σελ. 129

- Ταυτότητα έργου
- 8.1 Προβλήματα χρηματοδότησης
- 8.2 Τεχνικά θέματα – Προθεσμίες
- 8.3 Αποζημιώσεις, Ποινές, Τεχνικές Διαφορές και Διαιτησίες
- 8.4 Η θέση των Τραπεζών
- 8.5 Επικαιροποιημένο Χ-Ο/Μ Παραχωρησιούχου - Αναλύσεις Ευαισθησίας
- 8.6 Αξιολόγηση αποτελεσμάτων

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 9

Αυτοκινητόδρομος Μορέας

σελ. 143

- 9.1 Ταυτότητα έργου
- 9.2 Προβλήματα χρηματοδότησης
- 9.3 Τεχνικά θέματα – Προθεσμίες
- 9.4 Αποζημιώσεις, Τεχνικές Διαφορές και Διαιτησίες
- 9.5 Αξιολόγηση στοιχείων

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 10

Προτάσεις

σελ. 151

- 10.1 Αντιμετώπιση της μείωσης των εσόδων από τα διόδια
- 10.2 Ανασχεδιασμός τεχνικού αντικειμένου
- 10.3 Επίλυση αιτημάτων αποζημιώσεων
- 10.4 Αρχές διαπραγμάτευσης
- 10.5 Διαπραγμάτευση αιτημάτων Τραπεζών
- 10.6 Διαπραγμάτευση αιτημάτων Παραχωρησιούχων
- 10.7 Αναζήτηση και άλλων πηγών χρηματοδότησης
- 10.8 Νέα Πολιτική Διοδίων

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

Για την καλύτερη κατανόηση των χρηματοοικονομικών όρων που διερευνούνται παρατίθεται πίνακας ορισμών.

Μείωση εσόδων κυκλοφορίας σε σχέση με την πρόβλεψη κατά την υπογραφή της Σύμβασης	Ποσοστό κατά το οποίο προβλέπονται να μειωθούν τα έσοδα από τα διόδια σε σχέση με την πρόβλεψη κατά την υπογραφή της Σύμβασης
Περιθώριο δανεισμού	Επιτόκιο που προστίθεται στο επιτόκιο βάσης (π.χ. Euribor). Μετράται σε μονάδες βάσης (1 μονάδα βάσης = 1 δεκάκις χιλιοστό)
Απόδοση (IRR) ιδίων κεφαλαίων Παραχωρησιούχου	Απόδοση στα επενδεδυμένα κεφάλαια των μετόχων του Παραχωρησιούχου (Δεσμευτική Επένδυση) σε ονομαστικούς όρους
Μέση ζωή κυρίου δανείου (χρόνια)	Μέσος χρόνος που μια μονάδα κεφαλαίου δανείου είναι οφειλόμενη
Συνολικά έσοδα κυκλοφορίας	Έσοδα από διόδια τέλη (προ ΦΠΑ)
Έσοδα Δημοσίου	Έσοδα του Δημοσίου με βάση το εκάστοτε εξεταζόμενο σενάριο μετά από προσαρμογή ώστε να παράγονται τα επιθυμητά αποτελέσματα
ΚΠΑ	Καθαρή Παρούσα Αξία με συντελεστή προεξόφλησης 9% και ημερομηνία βάσης την έναρξη παραχώρησης
Συμβατικά έσοδα Δημοσίου	Έσοδα του Δημοσίου με βάση το εκάστοτε εξεταζόμενο σενάριο βάσει των συμβατικών προβλέψεων επιμερισμού
Ροές προς μετόχους Παραχωρησιούχου	Ταμειακές ροές προς τους μετόχους χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τα επενδυθέντα κεφάλαια
Επιδότηση Λειτουργίας	Επιδότηση των εσόδων από το Δημόσιο με βάση το εκάστοτε εξεταζόμενο σενάριο μετά από προσαρμογή ώστε να παράγονται τα επιθυμητά αποτελέσματα
Συμβατική Επιδότηση Λειτουργίας	Επιδότηση των εσόδων από το Δημόσιο με βάση τις συμβατικές προβλέψεις

ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ

A/K	=	Ανισόπεδος Κόμβος
ΑΟΔΤ	=	Ανώτατο Όριο Διοδίων Τελών
ΑΤΠ	=	Αποκλειστική Τμηματική Προθεσμία
ΔΟΔ	=	Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο
ΕΕΤΔ	=	Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικής Διαφοράς
ΕΤΕπ	=	Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
ΗΕΠ	=	Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης
ΚΑΑΑ	=	Κώδικας Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων
ΚΑΠΠ	=	Κέντρο Ανταλλαγής Πληροφοριών και Πληρωμών
ΚΟ-ΠΑ	=	Κόρινθος-Πάτρα
ΛΕΑ	=	Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης
ΜΣΔ	=	Μετωπικοί Σταθμοί Διοδίων
ΠΑ-ΠΥ	=	Πάτρα-Πύργος
ΠΣΔ	=	Πλευρικοί Σταθμοί Διοδίων
ΠΥΣ	=	Πράξη Υπουργικού Συμβουλίου
ΣΔ	=	Σταθμοί Διοδίων
ΣΠ	=	Συμβάσεις Παραχώρησης
Χ-Ο/Μ	=	Χρηματοοικονομικό Μοντέλο
ΧΣ	=	Χρηματοδοτική Συμβολή
ΧΣΔ	=	Χρηματοδοτική Συμβολή Δημοσίου
EPEC	=	European PPP Expertise Centre
LPVR	=	Least Present Value of the Revenues
MIG	=	Minimum Income Guarantee
PSIRU	=	Public Services International Research Unit
RDM	=	Revenue Distribution Mechanism

ΣΧΗΜΑΤΑ

- ΣΧΗΜΑ 3.1: ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
- ΣΧΗΜΑ 3.2: ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΑΕΠ 2010 - 2030
- ΣΧΗΜΑ 3.3: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΣΟΔΩΝ ΣΕ ΠΛΕΟΝΑΣΜΑΤΙΚΕΣ ΣΠ
- ΣΧΗΜΑ 5.1: ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΡΑΠΕΖΩΝ ΣΤΟΝ ΔΑΝΕΙΣΜΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ
- ΣΧΗΜΑ 5.2: ΜΕΙΩΣΗ ΕΣΟΔΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ
- ΣΧΗΜΑ 5.3: ΠΑΡΑΒΑΤΕΣ ΤΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΔΙΟΔΙΩΝ
- ΣΧΗΜΑ 5.4: ΣΕΝΑΡΙΟ 4 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ -39%, IRR 9%, ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ 350MB
- ΣΧΗΜΑ 5.5: ΣΕΝΑΡΙΟ 11 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ -39%, IRR 2%, ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ 90MB
- ΣΧΗΜΑ 5.6: ΣΕΝΑΡΙΟ 12 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ -21%, IRR 2%, ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ 90MB
- ΣΧΗΜΑ 6.1: ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΡΑΠΕΖΩΝ ΣΤΟΝ ΔΑΝΕΙΣΜΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ
- ΣΧΗΜΑ 6.2Α: ΕΣΟΔΑ ΕΡΓΟΥ ΑΠΟ ΔΙΟΔΙΑ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ
- ΣΧΗΜΑ 6.2Β: ΕΣΟΔΑ ΕΡΓΟΥ ΑΠΟ ΔΙΟΔΙΑ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ
- ΣΧΗΜΑ 6.3: ΜΗ ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΕΣ ΔΙΕΛΥΣΕΙΣ ΑΠΟ ΔΙΟΔΙΑ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
- ΣΧΗΜΑ 6.4: ΣΥΣΣΩΡΕΥΤΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΛΟΓΩ ΜΗ ΠΛΗΡΩΘΕΙΣΩΝ ΠΛΗΡΩΜΩΝ
- ΣΧΗΜΑ 6.5: ΣΕΝΑΡΙΟ 16 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ -45%, IRR 0%, ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ 95MB
- ΣΧΗΜΑ 6.6: ΣΕΝΑΡΙΟ 17 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ -22,5%, IRR 0%, ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ 95MB
- ΣΧΗΜΑ 6.7: ΣΕΝΑΡΙΟ 5 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ -45%, IRR 15%, ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ 350MB
- ΣΧΗΜΑ 6.8: ΣΕΝΑΡΙΟ 14 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ -45%, IRR 0%, ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ 95MB
- ΣΧΗΜΑ 6.9: ΣΕΝΑΡΙΟ 15 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ -22,5%, IRR 0%, ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ 95MB
- ΣΧΗΜΑ 7.1: ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΡΑΠΕΖΩΝ ΣΤΟΝ ΔΑΝΕΙΣΜΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ
- ΣΧΗΜΑ 7.2: ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΕΣΟΔΩΝ ΔΙΟΔΙΩΝ
- ΣΧΗΜΑ 7.3: ΣΩΡΕΥΤΙΚΕΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΟΔΙΩΝ
- ΣΧΗΜΑ 7.4: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΕΣΟΔΩΝ
- ΣΧΗΜΑ 7.5: ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΦΙΔΝΩΝ ΠΡΟΣ ΛΑΜΙΑ (ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ)
- ΣΧΗΜΑ 7.6: ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΦΙΔΝΩΝ ΠΡΟΣ ΛΑΜΙΑ (ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕ ΠΡΟΒΛΕΨΗ 2006)
- ΣΧΗΜΑ 7.7: ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΦΙΔΝΩΝ ΠΡΟΣ ΛΑΜΙΑ (ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕ ΠΡΟΒΛΕΨΗ 2006 - ΣΩΡΕΥΤΙΚΑ)
- ΣΧΗΜΑ 7.8: ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΡΑΓΑΝΑΣ ΠΡΟΣ ΑΘΗΝΑ

ΣΧΗΜΑ 7.9: ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΡΑΓΑΝΑΣ ΠΡΟΣ ΑΘΗΝΑ (ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕ ΠΡΟΒΛΕΨΗ 2006)

ΣΧΗΜΑ 7.10: ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΡΑΓΑΝΑΣ ΠΡΟΣ ΑΘΗΝΑ (ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕ ΠΡΟΒΛΕΨΗ 2006 - ΣΩΡΕΥΤΙΚΑ)

ΣΧΗΜΑ 7.11: ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΠΑΘΕ (ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΣΚΑΡΦΕΙΑ)

ΣΧΗΜΑ 7.12: ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΠΑΘΕ (ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ – ΣΚΑΡΦΕΙΑ, ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕ ΠΡΟΒΛΕΨΗ 2006)

ΣΧΗΜΑ 7.13: ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΠΑΘΕ (ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ – ΣΚΑΡΦΕΙΑ, ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕ ΠΡΟΒΛΕΨΗ 2006, ΣΩΡΕΥΤΙΚΑ)

ΣΧΗΜΑ 7.14: ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΣΟΔΩΝ ΔΙΟΔΙΩΝ

ΣΧΗΜΑ 7.15: ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΣΟΔΩΝ ΔΙΟΔΙΩΝ ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΑ

ΣΧΗΜΑ 7.16: ΣΕΝΑΡΙΟ 8 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ -42%, IRR 0%, ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ 95MB

ΣΧΗΜΑ 7.17: ΣΕΝΑΡΙΟ 9 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ -24%, IRR 0%, ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ 95MB

ΣΧΗΜΑ 7.18: ΣΕΝΑΡΙΟ 10 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ -14%, IRR 0%, ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ 95MB

ΣΧΗΜΑ 8.1: ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΡΑΠΕΖΩΝ ΣΤΟΝ ΔΑΝΕΙΣΜΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

ΣΧΗΜΑ 8.2: ΜΗΝΙΑΙΑ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΣΟΔΩΝ ΔΙΟΔΙΩΝ

ΣΧΗΜΑ 8.3: ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΣΟΔΩΝ ΔΙΟΔΙΩΝ ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΑ

ΣΧΗΜΑ 8.4: ΣΕΝΑΡΙΟ 4 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ -44%, IRR 8,6%, ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ 455MB

ΣΧΗΜΑ 8.5: ΣΕΝΑΡΙΟ 8 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ -44%, IRR 0%, ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ 105MB

ΣΧΗΜΑ 8.6: ΣΕΝΑΡΙΟ 9 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ -23%, IRR 0%, ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ 105MB

ΣΧΗΜΑ 9.1: ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΡΑΠΕΖΩΝ ΣΤΟΝ ΔΑΝΕΙΣΜΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

ΠΙΝΑΚΕΣ

- ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1: ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2: ΣΧΗΜΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟΥ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 1.3Α: ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΠΟΣΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ - ΠΗΓΕΣ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 1.3Β: ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΠΟΣΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ – ΧΡΗΣΕΙΣ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4Α: ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΟΥ ΔΑΠΑΝΗΘΗΚΑΝ - ΠΗΓΕΣ
ΜΕΧΡΙ ΤΕΛΟΥΣ 2010
- ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4Β: ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΟΥ ΔΑΠΑΝΗΘΗΚΑΝ - ΧΡΗΣΕΙΣ- ΕΡΓΟ ΠΟΥ
ΕΚΤΕΛΕΣΤΗΚΕ ΜΕΧΡΙ ΤΕΛΟΥΣ 2010
- ΠΙΝΑΚΑΣ 1.5: ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΠΟΡΩΝ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 1.6: ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 1.7: ΠΡΟΟΔΟΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 1.8: ΠΡΟΟΔΟΣ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΩΝ - ΕΠΙΤΑΞΕΩΝ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 1.9: ΕΞΕΛΙΞΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΜΕΧΡΙ
ΤΕΛΟΥΣ 2010
- ΠΙΝΑΚΑΣ 1.10: ΑΝΑΓΚΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΕΡΓΩΝ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 1.11: ΣΕΝΑΡΙΑ ΤΡΑΠΕΖΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1: ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΣΠ ΜΕ ΥΠΑΙΤΙΟΤΗΤΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟΥ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2: ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΣΠ ΜΕ ΥΠΑΙΤΙΟΤΗΤΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1: ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΧΡΕΩΣΗΣ ΤΩΝ ΔΙΟΔΙΩΝ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2: ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΔΙΟΔΙΩΝ – ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΑ ΕΣΟΔΑ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ
ΜΕΙΩΣΗΣ ΣΕ 0,03 €/χλμ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 4.3: ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΟΔΙΩΝ – ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 4.4Α: ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΟΔΙΩΝ – ΝΕΑ ΟΔΟΣ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 4.4Β: ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΟΔΙΩΝ – ΝΕΑ ΟΔΟΣ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 4.4Γ: ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΟΔΙΩΝ – ΝΕΑ ΟΔΟΣ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1: ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΕΡΓΟΥ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΗΕΠ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3: ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟΥ -
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4: ΣΕΝΑΡΙΑ Χ-Ο/Μ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 6.1: ΠΟΣΟΣΤΟ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΕΡΓΟΥ ΑΝΑ ΤΜΗΜΑ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2: ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΕΡΓΟΥ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΗΕΠ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4: ΠΑΡΑΤΑΣΕΙΣ ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΟΥ ΑΙΤΕΙΤΑΙ Ο
ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟΣ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 6.5: ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 6.6: ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟΥ
- ΠΙΝΑΚΑΣ 6.7Α: ΣΕΝΑΡΙΑ Χ-Ο/Μ

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.7B:	ΣΕΝΑΡΙΑ Χ-Ο/Μ
ΠΙΝΑΚΑΣ 7.1:	ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΕΡΓΟΥ
ΠΙΝΑΚΑΣ 7.2:	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΗΕΠ
ΠΙΝΑΚΑΣ 7.3:	ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΕΣΟΔΩΝ ΑΝΑ ΑΙΤΙΑ
ΠΙΝΑΚΑΣ 7.4:	ΝΕΟ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΡΓΟΥ
ΠΙΝΑΚΑΣ 7.5:	ΣΕΝΑΡΙΑ Χ-Ο/Μ
ΠΙΝΑΚΑΣ 8.1:	ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΕΡΓΟΥ
ΠΙΝΑΚΑΣ 8.2:	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΗΕΠ
ΠΙΝΑΚΑΣ 8.3:	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΡΓΟΥ
ΠΙΝΑΚΑΣ 8.4:	ΣΕΝΑΡΙΑ Χ-Ο/Μ
ΠΙΝΑΚΑΣ 9.1:	ΠΟΣΟΣΤΟ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΕΡΓΟΥ ΑΝΑ ΤΜΗΜΑ
ΠΙΝΑΚΑΣ 9.2:	ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΕΡΓΟΥ
ΠΙΝΑΚΑΣ 9.3:	ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΕΣ ΤΜΗΜΑΤΙΚΕΣ ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ
ΠΙΝΑΚΑΣ 9.4:	ΠΟΣΟΣΤΟ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΩΝ / ΕΠΙΤΑΞΕΩΝ ΑΝΑ ΤΜΗΜΑ
ΠΙΝΑΚΑΣ 9.5:	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟΥ

Σύνοψη

1. Τα προβλήματα των Έργων Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων

Συνολικά και για τα τέσσερα έργα αυτοκινητοδρόμων στα οποία οι εργασίες κατασκευής έχουν ανασταλεί, τα έσοδα του Δημοσίου καθ' όλη την περίοδο παραχώρησης, σύμφωνα με τα βασικά σενάρια της Ημέρας Έναρξης Παραχώρησης (ΗΕΠ), είχαν εκτιμηθεί από τους Παραχωρησιούχους ότι θα ανέλθουν σε τρέχουσες τιμές σε 22.085 εκατ. € και σε παρούσα αξία σε 3.979 εκατ. €. Σύμφωνα με τα χαμηλά σενάρια των Τραπεζών της ίδιας περιόδου, τα έσοδα είχαν εκτιμηθεί ότι θα ανέλθουν σε τρέχουσες τιμές σε 18.917 εκατ. € και σε παρούσα αξία σε 3.400 εκατ. €. Επισημαίνεται ότι το πέμπτο έργο, Αυτοκινητόδρομος Μορέα, είναι ελλειμματικό κατά 199 εκατ. € σε ονομαστικές τιμές, σύμφωνα με το βασικό σενάριο.

Οι Συμβάσεις Παραχώρησης (ΣΠ) παρουσίασαν διάφορα διαχειριστικού χαρακτήρα προβλήματα και καθυστερήσεις, στην ολοκλήρωση του σχεδιασμού και των μελετών από τους Παραχωρησιούχους, στην παράδοση χώρων απαλλοτριωμένων και ελεύθερων, στις μετατοπίσεις δικτύων ΟΚΩ, στις αρχαιολογικές ανασκαφές από το Δημόσιο, στην έκδοση περιβαλλοντικών αδειών κλπ. Από τις αρχές του 2010, προκειμένου να πάψουν τα γεγονότα αυτά να επηρεάζουν την εξέλιξη των έργων, ελήφθησαν τα αναγκαία μέτρα (απαλλοτριώσεις με Πράξη Υπουργικού Συμβουλίου, Μνημόνιο με ΥΠΠΟΤ, νομική ρύθμιση για τμηματική καταβολή Χρηματοδοτικής Συμβολής (ΧΣ) του Δημοσίου, κλπ) ώστε σήμερα να μην υπάρχει ουσιαστικό εμπόδιο στην πρόοδο των εργασιών και να απομένει η ρύθμιση των αιτημάτων αποζημίωσης των Παραχωρησιούχων.

Ο Βασικός Σχεδιασμός με τον οποίο δημοπρατήθηκαν τα έργα έχει περιθώρια βελτίωσης σε πολλά σημεία, ώστε να λάβει υπόψη μεταξύ άλλων και τις ιδιαιτερότητες των διαφόρων περιοχών, καθώς και τις αποφάσεις του ΣτΕ το οποίο έχει αναστείλει τις εργασίες σε διάφορα τμήματα.

Πέραν αυτών η μεταβολή των οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών επέφερε μείωση κυκλοφοριακού φόρτου, μη καταβολή διοδίων από μεγάλο αριθμό χρηστών (κίνημα των δεν πληρώνω) και αύξηση των επιτοκίων δανεισμού στην Αγορά. Τους παραπάνω λόγους επικαλούνται οι Τράπεζες και έχουν αναστείλει τη χρηματοδότηση σε 4 από τα 5 έργα.

Η κατάσταση αυτή πρέπει να ανατραπεί. Διαφορετικά θα επέλθει αδιέξοδο και οι ΣΠ θα καταγγελθούν είτε από τους Παραχωρησιούχους είτε από το Δημόσιο. Σε περίπτωση καταγγελίας των 4 ΣΠ από τους Παραχωρησιούχους με υπαιτιότητα του Δημοσίου, το Δημόσιο θα κληθεί να πληρώσει κυρίως το κόστος των δανείων, την δεσμευτική επένδυση και το χρηματοοικονομικό κόστος της, ήτοι το συνολικό ποσό των 1.400 εκατ € περίπου (επισημαίνεται ότι κατά τους Παραχωρησιούχους τα ποσά αποζημίωσης θα είναι μεγαλύτερα κατά 400 – 500 εκατ €). Σε περίπτωση καταγγελίας των συμβάσεων από το Δημόσιο με υπαιτιότητα των Παραχωρησιούχων, το Δημόσιο θα κληθεί να πληρώσει κυρίως τη δαπάνη των αρτίως κατασκευασθεισών εργασιών μείον τη ΧΣ, τη δεσμευτική επένδυση, τα έσοδα από τα διόδια και τις εγγυητικές επιστολές, ήτοι το συνολικό ποσό των 800 εκατ € περίπου. Σε κάθε περίπτωση οι Τράπεζες θα πάρουν πίσω το μεγαλύτερο τμήμα ή το σύνολο των δανειακών κεφαλαίων που έχουν εκταμιεύσει.

2. Το Πλαίσιο Συναντίληψης και η εφαρμογή του

Η Χώρα μας έχει την περίοδο αυτή κάθε συμφέρον να συγκρατήσει τις Δανείστριες Τράπεζες στα έργα ώστε να τονώσει την εθνική οικονομία, αλλά και να επωφεληθεί από τα χαμηλά επιτόκια για την υλοποίηση των έργων. Δεδομένων των περιορισμένων δημόσιων πόρων, πρωτεύοντα στόχο πρέπει να αποτελέσει η προσέλκυση επενδυτών. Ταχεία επίτευξη του στόχου αυτού μπορεί να προέλθει μόνο από την πλήρη υλοποίηση και επιτυχία των σε εξέλιξη επενδύσεων. Παράλληλα το Δημόσιο ενδιαφέρεται, για το άμεσο και έμμεσο δικό του συμφέρον, να είναι τα έργα βιώσιμα.

Επιβεβαιώνοντας και εμπράκτως το ενδιαφέρον του για την εξεύρεση λύσης που θα αποκαθιστά τη μακρόχρονη συμβατική ισορροπία και βιωσιμότητα των ΣΠ (Μακροπρόθεσμη Λύση), το Δημόσιο έχει μονογράψει με κάθε ένα Παραχωρησιούχο τον Ιούνιο 2011 Πλαίσιο Συναντίληψης, το οποίο μεταξύ άλλων καθορίζει τις αρχές και το χρονοδιάγραμμα που θα τηρηθούν κατά τις διαπραγματεύσεις. Στη συνέχεια, σε κάθε έργο συγκροτήθηκαν από κοινού Ομάδες Εργασίας (Τεχνική, Νομική, Χρηματοοικονομική, Διοδίων) για τη διερεύνηση των επί μέρους προβλημάτων και την υποβολή προτάσεων.

Οι Ομάδες Εργασίας διερεύνησαν και έχουν καταρχήν συγκλίνει πολλές επί μέρους τεχνικές τροποποιήσεις του Βασικού Σχεδιασμού που κρίθηκαν αναγκαίες, με γνώμονα τη βελτίωση της λειτουργικότητας των έργων και τη μη επιβάρυνση του Δημοσίου. Επίσης, λόγω αποφάσεων του ΣτΕ που ακυρώνουν περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις ή αναστέλλουν τις εργασίες κατασκευής, εξετάστηκε η κατασκευή της Ολυμπίας Οδού μέχρι τον Πύργο, (εξαιρουμένου του τμήματος Βραχνέικα - Κάτω Αχαΐα) καθώς και του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας μέχρι τη γέφυρα Μουργκάνι (μετά την Καλαμπάκα), με προσωρινή αναστολή της κατασκευής των υπολοίπων τμημάτων. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα να μειωθεί σημαντικά η δαπάνη κατασκευής (και ο δανεισμός αντίστοιχα), γεγονός που θα διευκολύνει τη βιωσιμότητα των έργων. Επίσης, υπάρχει καταρχήν σύγκλιση απόψεων για το νέο χρονοδιάγραμμα των εργασιών. Η συνυπογραφή της αποδοχής των τεχνικών τροποποιήσεων θα γίνει στο πλαίσιο της γενικής συμφωνίας.

Όσον αφορά στα αιτήματα των Παραχωρησιούχων για αποζημιώσεις, σύμφωνα με τις θέσεις τους στις Τεχνικές Ομάδες εργασίας θα υπερβούν τα 1000 εκατ € (ποσό που με κάθε κριτήριο είναι υπερβολικό), αλλά μικρό μέρος τους έχει υποβληθεί μέχρι στιγμής τεκμηριωμένα ώστε να μπορεί να αξιολογηθούν. Παράλληλα, το Δημόσιο έχει ήδη επιβάλλει χρηματικές ποινές για καθυστερήσεις. Εξ άλλου προβλέπεται συμβατική διαδικασία επίλυσης τους και η τακτοποίηση τους εκτός του χρηματοοικονομικού μοντέλου. Βέβαια, ο ταχύς διακανονισμός τους θα διευκολύνει τη γενική συμφωνία.

Οι Δανείστριες Τράπεζες, με βάση τις επικρατούσες οικονομικές και χρηματοοικονομικές συνθήκες (αύξηση κόστους χρηματοδότησης, μείωση ρευστότητας, αύξηση κινδύνου χώρας), ζητούν στην ουσία αναδιάρθρωση των δανειακών συμβάσεων με κύριο αίτημα την αύξηση του περιθωρίου του επιτοκίου δανεισμού κατά 350 μ.β. (το συμβατικό περιθώριο είναι περίπου 95 μ.β.). Το αίτημα προέρχεται κυρίως από τις ελληνικές Τράπεζες, οι οποίες καλύπτουν το 50% περίπου των δανείων των έργων. Η αύξηση του επιτοκίου ανά 100 μονάδες βάσης στα κύρια δανειακά κεφάλαια των έργων αντιστοιχεί σε πρόσθετο κόστος λόγω τόκων για τα τέσσερα έργα συνολικά αρκετών δις σε τρέχουσες τιμές και σε παρούσα αξία 150-200 εκ. €.

Οι προβλέψεις εσόδων που εκτιμήθηκαν από τους Παραχωρησιούχους και τις Τράπεζες τους με τα νέα χρηματοοικονομικά μοντέλα είναι μειωμένες κατά 40% περίπου σε σχέση με

εκείνες της έναρξης Παραχώρησης. Πρέπει όμως να ληφθεί υπόψη ότι σε παρόμοιες περιπτώσεις οι προβλέψεις γίνονται με σχετική ασφάλεια μόνο για περίοδο 5 ετών. Συνήθως στη συνέχεια ακολουθείται γραμμική μεταβολή (με τάση προς τα κάτω) και συνεπώς δεν πρέπει να αποδεχθεί κανείς τόσο απαισιόδοξες προβλέψεις και να δεσμευθεί σε συμπεράσματα τριακονταετίας με βάση το σημερινό κακό οικονομικό κλίμα.

Πέραν των προβλημάτων των μοντέλων πρόβλεψης κυκλοφορίας, τα χρηματοοικονομικά μοντέλα, που υπέβαλαν οι Παραχωρησιούχοι, εμφανίζουν αδυναμίες που πρέπει να ελεγχθούν ώστε να εξάγονται τα αποτελέσματα με ασφάλεια.

Είναι χαρακτηριστικό ότι σύμφωνα με τα νέα χρηματοοικονομικά μοντέλα, στα οποία ενσωματώνονται οι απαιτήσεις των Τραπεζών και των ιδίων, δεν απομένουν παρά ελάχιστα έως μηδενικά έσοδα στο Δημόσιο την περίοδο Παραχώρησης.

3. Προτάσεις

Στη συνέχεια προτείνονται διάφορα μέτρα, τα οποία αυτοτελώς ή συνδυαστικά μπορεί να αποτελέσουν βάση συζήτησης κατά την επόμενη φάση των διαπραγματεύσεων. Προφανώς, βιώσιμο έργο θα προκύψει σε κατώτερη στάθμη δυναμικού σε σχέση με τις συμβατικές προβλέψεις με αναλογικές προσαρμογές (απώλειες) των απαιτήσεων των τριών μερών (Δημοσίου, Παραχωρησιούχου, Δανειστριών Τραπεζών) στα μέτρα των καιρών. Επιτυχές αποτέλεσμα θα προκύψει εφόσον κατά τις διαπραγματεύσεις επιτευχθεί το κατάλληλο μίγμα μέτρων με τυχόν αποδοχή/ενδυνάμωση κάποιων από τις προτάσεις, αποδυνάμωση / απόρριψη άλλων και ενσωμάτωση προτάσεων από τα άλλα μέρη.

3.1 Αντιμετώπιση της μείωσης εσόδων από τα διόδια

Στο πλαίσιο των εγκρίσεων των δανείων και πριν την σύναψη των συμβάσεων με τις Δανείστριες Τράπεζες είχε καταρτιστεί από τους Παραχωρησιούχους και τις Τράπεζες για κάθε έργο χρηματοδοτικό σχέδιο (stress scenario / lenders low case - LLC), το οποίο λαμβάνει υπόψη του σενάριο με μειωμένες προβλέψεις κυκλοφορίας κατά 15% - 20%. Σε περίπτωση περαιτέρω μείωσης της κυκλοφορίας, κάτω από το όριο αυτό όπως είχε αυτό τότε προσδιοριστεί, δεν μπορεί να διασφαλιστεί η αποπληρωμή των δανείων και πολύ περισσότερο της επένδυσης των μετόχων του Παραχωρησιούχου.

Προτείνεται να διασφαλίσει το Δημόσιο ταμειακές ροές μετά τον επιμερισμό εσόδων σε αντιστοιχία με το lenders low case (LLC), από τα έσοδα του έργου που του αναλογούν και μόνο, υπό την αυτονόητη προϋπόθεση ότι θα ανακτά την όποια παροχή του προς το έργο (που προηγήθηκε) μόλις ανακάμπτει η κυκλοφορία (δανεισμός προς το έργο). Συνεπώς, Χ-Ο/Μ αναφοράς κατά τις διαπραγματεύσεις θα αποτελεί το χαμηλό μοντέλο LLC των Τραπεζών.

Το Δημόσιο ουδέποτε αποδέχθηκε συμβατικά τον κυκλοφοριακό κίνδυνο, τον οποίο φέρουν πλήρως οι Παραχωρησιούχοι, και ουδέποτε εξέτασε τα κυκλοφοριακά μοντέλα και στοιχεία των Παραχωρησιούχων. Υπό αυτό το πρίσμα, δεν ενδιαφέρει το Δημόσιο κατά τις διαπραγματεύσεις η επανεκτίμηση των κυκλοφοριακών φόρτων από τους Συμβούλους των Παραχωρησιούχων και των Τραπεζών. Ο ρόλος των επικαιροποιημένων κυκλοφοριακών μοντέλων των Παραχωρησιούχων και Τραπεζών περιορίζεται σε δική τους χρήση, δηλαδή στην από πλευρά τους επιβεβαίωση της δυνατότητας του Ελληνικού Δημοσίου να «δανείσει» το έργο από το μερίδιό του των εσόδων, όπως προαναφέρθηκε.

Επισημαίνεται ότι σύμφωνα με τα Χ-Ο/Μ, που υπέβαλαν οι Παραχωρησιούχοι και στα οποία ενσωματώνονται οι απαιτήσεις των Τραπεζών και των ιδίων, φαίνεται ότι δεν απομένουν παρά ελάχιστα έσοδα στο Δημόσιο κατά την Περίοδο Παραχώρησης.

Προτείνεται, στα πλαίσια της παρέμβασης του Δημοσίου με τη λογική του εκ τρίτου Δανειστή να αντιμετωπιστεί το έλλειμμα χρηματοδότησης της περιόδου κατασκευής που οφείλεται σε μειωμένα έσοδα (κατά την περίοδο αυτή) με τις συμβατικές παρατάσεις του χρόνου κατασκευής (που έχουν ως αποτέλεσμα την επιμήκυνση της περιόδου κατά την οποία τα έσοδα χρηματοδοτούν το κόστος κατασκευής) ή/και την κατάλληλη προσαρμογή του χρονοδιαγράμματος (μετάθεση χρόνου ολοκλήρωσης – σταδιακή ολοκλήρωση), ως προς ορισμένα τμήματα του έργου. Στα έργα Ολυμπία Οδός και Ε65 προτείνεται συνδυαστικά και μείωση του κατασκευαστικού αντικειμένου.

Στην περίπτωση που το Δημόσιο συμφωνήσει σε υπαγωγή των προς αυτό πληρωμών στην εξυπηρέτηση των λειτουργικών δαπανών και των δανειακών υποχρεώσεων, σύμφωνα με την πρόταση, θα πρέπει να διασφαλίσει ότι οι λειτουργικές δαπάνες δεν θα είναι δυνατό να τύχουν υπερβολικών χρεώσεων, γεγονός που θα οδηγούσε σε έμμεση αύξηση της συνολικής απόδοσης του Παραχωρησιούχου εις βάρος του μεριδίου του Δημοσίου. Αντίθετα, θα πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια εξορθολογισμού των δαπανών αυτών, χωρίς μείωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των χρηστών και της οδικής ασφάλειας. Επομένως, **προτείνεται** να συμφωνηθεί είτε ποσοστιαία μείωση των δαπανών λειτουργίας και συντήρησης που προβλέπονται στο αρχικό Χ-Ο/Μ και δέσμευση των Παραχωρησιούχων στη μη υπέρβασή τους, είτε η τήρηση πολιτικής πλήρους διαφάνειας και αυξημένου ελέγχου του Δημοσίου στον τρόπο που θα διαμορφώνονται οι δαπάνες λειτουργίας («ανοιχτά βιβλία» - ιδιαίτερα όσον αφορά το κόστος της βαρείας συντήρησης, στο πλαίσιο της εφαρμογής του προσυμφωνημένου προγράμματος).

3.2 Ανασχεδιασμός τεχνικού αντικειμένου

Ο βασικός σχεδιασμός με τον οποίο δημοπρατήθηκαν τα έργα παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων πρέπει να βελτιωθεί σε πολλά σημεία, ώστε να λάβει υπόψη τα περιβαλλοντικά προβλήματα που συναντήθηκαν (αποφάσεις ΣτΕ), τις ιδιαιτερότητες των διαφόρων περιοχών και λογικές απαιτήσεις των περιοίκων. Προκειμένου να αποκατασταθεί ένα αξιόπιστο χρονοδιάγραμμα των ΣΠ, έχουν καταρχήν συμφωνηθεί με τους Παραχωρησιούχους πάρα πολλές επί μέρους τροποποιήσεις σχεδιασμού που κρίθηκαν, με γνώμονα τη βελτίωση της λειτουργικότητας των έργων και τη μη επιβάρυνση του Δημοσίου.

Προτείνεται:

Ολυμπία Οδός: Το Έργο να περιοριστεί στο τμήμα Ελευσίνα – Τέλος Παράκαμψης Πάτρας. Το τμήμα από Κάτω Αχαΐα μέχρι τον Α/Κ Εισόδου Πύργου να ολοκληρωθεί άμεσα ως δημόσιο έργο. Στα υπόλοιπα τμήματα να ανασταλεί προσωρινά η κατασκευή και να κατασκευαστούν σε επόμενη φάση ως δημόσια έργα, αλλά να κατασκευαστούν άμεσα έργα

βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.

Ιόνια Οδός: Να κατασκευαστεί δίδυμη σήραγγα 2,3 χλμ στην περιοχή της Κλόκοβας (Παλαιοβούνα) της Ιόνιας Οδού (εντός σχεδόν του προϋπολογισμού κατασκευής με μείωση μη χρήσιμων έργων, όπως η δίδυμη σήραγγα 1,1 χλμ στο Μενίδι). Να γίνουν δεκτές προτάσεις βελτιστοποίησης του Παραχωρησιούχου, πολλές από τις οποίες συμπίπτουν με τις επιθυμίες του Δημοσίου. Τα πρόσθετα αναγκαία έργα στον ΠΑΘΕ να βαρύνουν το Δημόσιο (με εντολή συμπληρωματικών εργασιών).

Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας - Ε65: Το Έργο να περιοριστεί μέχρι τη θέση γέφυρα Μουργκάνι μετά την Καλαμπάκα (συμβολή οδών προς Μέτσοβο και προς Γρεβενά). Ο πλήρης κόμβος Λαμίας και η συνδετήρια οδός Ανάβρα – Θαμακός να κατασκευαστούν αργότερα ως δημόσια έργα. Να γίνουν δεκτές προτάσεις βελτιστοποίησης του Παραχωρησιούχου, πολλές από τις οποίες συμπίπτουν με τις επιθυμίες του Δημοσίου. Να βελτιωθεί η υφιστάμενη εθνική οδός από Μουργκάνι έως Αγίου Θεοδώρους και να κατασκευαστεί τμήμα νέας εθνικής οδού (μήκους 9 χλμ περίπου) από Αγίου Θεοδώρους μέχρι την Πηγαδίτσα και την Εγνατία Οδό ως δημόσιο έργο. Επί πλέον, να βελτιωθεί η εθνική οδός από Μουργκάνι έως Α/Κ Παναγιάς και Εγνατία Οδό ως δημόσιο έργο. Το τμήμα του αυτοκινητόδρομου από Μουργκάνι έως Εγνατία Οδό (Κηπουργιό Γρεβενών) να κατασκευαστεί αργότερα ως δημόσιο έργο.

Αυτοκινητόδρομος Μορέα: Το Έργο να περιοριστεί μέχρι τη θέση Καρέλια της Περιμετρικής Οδού Καλαμάτας, εξ αιτίας της υψηλής δαπάνης απαλλοτρίωσης και της υποχρέωσης καταβολής αποζημίωσης στον Παραχωρησιούχο λόγω καθυστέρησης της απαλλοτρίωσης του τελευταίου τμήματος της Περιμετρικής Οδού Καλαμάτας μήκους 6 χλμ. Ενδεχομένως, να επιταχυνθούν οι εργασίες με αντίστοιχη αποζημίωση του Παραχωρησιούχου για το τμήμα Λεύκτρο – Σπάρτη, προκειμένου να αποφευχθεί η υπέρβαση της Συνολικής Προθεσμίας Περιόδου Καεασκευής πλέον του 30%(γεγονός καταγγελίας δανειακών συμβάσεων).

Γενικότερα, σε κάθε Έργο Παραχώρησης, η συνυπογραφή από το Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο της αποδοχής των τεχνικών τροποποιήσεων θα γίνει στο πλαίσιο της γενικής συμφωνίας.

Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός και ο Τεχνικός Σύμβουλος των Τραπεζών σε κάθε έργο είναι δυνατόν να αξιολογήσουν σε σύντομο χρόνο τη δαπάνη των τεχνικών τροποποιήσεων σε σχέση με το βασικό σχεδιασμό, με άμεση παροχή διευκρινίσεων από τους εκπροσώπους του Παραχωρησιούχου / Κατασκευαστή και της αρμόδιας Υπηρεσίας. Το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θα προσφύγουν στις προβλεπόμενες συμβατικά διαδικασίες σε περίπτωση διαφωνίας.

Δεδομένου ότι τα προβλήματα των απαλλοτριώσεων έχουν ουσιαστικά επιλυθεί, ιδιαίτερα για τα τμήματα των έργων στα οποία η χάραξη έχει οριστικοποιηθεί, υπάρχει καταρχήν σύγκλιση απόψεων με τους Παραχωρησιούχους για το νέο χρονοδιάγραμμα των εργασιών, ώστε όλες οι εργασίες να ολοκληρωθούν εντός της προγραμματικής περιόδου του ΕΣΠΑ.

3.3 Επίλυση αιτημάτων αποζημιώσεων

Όσον αφορά στα αιτήματα των Παραχωρησιούχων για αποζημιώσεις, σύμφωνα με τις θέσεις τους στις Τεχνικές Ομάδες Εργασίας θα υπερβούν τα 1000 εκατ. € (για όλα τα έργα), αλλά

μικρό μέρος τους έχει υποβληθεί μέχρι στιγμής τεκμηριωμένα ώστε να καθίσταται δυνατόν να αξιολογηθούν.

Οι αυξημένες δαπάνες των έργων λόγω καθυστέρησης απαλλοτριώσεων, αρχαιολογικών ερευνών κλπ, κατά τους Παραχωρησιούχους πρέπει να επιβαρύνουν το Δημόσιο. Τυχόν ικανοποίηση (μέρους) των αιτημάτων αυτών θα γίνει είτε στο πλαίσιο της διαπραγμάτευσης, είτε μέσω διαιτησίας. Μερικές από τις διεκδικήσεις αυτές των Παραχωρησιούχων που αφορούν απώλειες εσόδων, εφόσον τεκμηριωθούν κατάλληλα συμβατικά, μπορεί να γίνουν αποδεκτές από το Δημόσιο και να ενσωματωθούν στα νέα Χ-Ο/Μ. Όσον αφορά τις διεκδικήσεις των Κατασκευαστών προβλέπεται συμβατικά η διαδικασία επίλυσης και τακτοποίηση τους κατ' αρχήν εκτός του Χ-Ο/Μ. Πάντως από μια πρώτη αξιολόγηση των απαιτήσεων των Παραχωρησιούχων, και ιδιαίτερος των Κατασκευαστών τους, προκύπτει ότι υπάρχουν πολύ μεγάλα περιθώρια μειώσεων.

Επισημαίνεται ότι το Δημόσιο έχει ήδη επιβάλει σε Παραχωρησιούχους χρηματικές ποινές για καθυστερήσεις με δική τους ευθύνη.

Προτείνεται να συμφωνηθούν το ταχύτερο τα πραγματικά ποσά των αποζημιώσεων που βαρύνουν το Δημόσιο, ώστε να συμβάλουν θετικά στο νέο χρηματοοικονομικό κλείσιμο των έργων. Εκπρόσωποι του Ανεξάρτητου Μηχανικού, του Τεχνικού Συμβούλου των Τραπεζών, του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου/Κατασκευαστή να αξιολογήσουν και ει δυνατόν να συμφωνήσουν επί των αιτημάτων του Παραχωρησιούχου /Κατασκευαστή για κάθε έργο. Σε περίπτωση διαφωνίας, το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος θα έχουν τη δυνατότητα να προσφύγουν στη Διαιτησία, σύμφωνα με τη Σύμβαση.

3.4 Διαπραγμάτευση Αιτημάτων Τραπεζών

Οι Τράπεζες με βάση τις επικρατούσες οικονομικές και χρηματοοικονομικές συνθήκες (αύξηση κόστους χρηματοδότησης, μείωση ρευστότητας, αύξηση κινδύνου χώρας) ζητούν στην ουσία αναδιάρθρωση των δανειακών συμβάσεων με κύρια αιτήματα την αύξηση του περιθωρίου του επιτοκίου δανεισμού, τη μείωση της έκθεσής τους και την εξασφάλιση με άμεσο τρόπο πρόσβασης στα συνολικά έσοδα του έργου από τα διόδια για την πληρωμή των δόσεων των δανείων (και όχι την αποπληρωμή τους μέσω πληρωμών από το Δημόσιο).

Επισημαίνεται ότι ο μεγάλος αριθμός των Τραπεζών (32 Αλλοδαπές και 11 Ελληνικές) που συμμετέχουν στη χρηματοδότηση των έργων δημιουργεί προβλήματα στη λήψη των αποφάσεων. Σε περιπτώσεις που απαιτείται ομοφωνία, είναι ενδεχόμενο Τράπεζες με πολύ μικρή συμμετοχή (άρα και έκθεση) να μπλοκάρουν τη λήψη απόφασης. Επίσης, επειδή πολλές Τράπεζες χρηματοδοτούν περισσότερα από ένα έργα, δημιουργούν το φαινόμενο των συγκοινωνούντων δοχείων στην εξέταση των διαφόρων προβλημάτων.

Το αίτημα αύξησης του περιθωρίου προέρχεται κυρίως από τις ελληνικές Τράπεζες, οι οποίες καλύπτουν το 50% περίπου των δανείων των έργων. Η αύξηση του επιτοκίου ανά μια μονάδα βάσης στα κύρια δανειακά κεφάλαια των έργων αντιστοιχεί σε πρόσθετο κόστος λόγω τόκων για τα τέσσερα έργα παραχώρησης (πλην Μορέα) της τάξης των 150-200εκατ. € σε παρούσα αξία και αρκετών δις € σε τρέχουσες τιμές.

Με βάση τις απαιτήσεις των Τραπεζών δεν απομένουν έσοδα στο Δημόσιο την περίοδο Παραχώρησης. Οι αναλύσεις όμως ευαισθησίας έχουν δείξει ότι ακόμα και με αύξηση του περιθωρίου του επιτοκίου δανεισμού κατά πολύ μικρότερη από αυτήν που διεκδικούν οι

Τράπεζες, δεν μπορεί να επιτευχθεί ισόρροπη και αναλογική κατανομή των απωλειών μεταξύ των τριών μερών.

Εκτιμάται ότι με τις κατάλληλες επεμβάσεις σε επιλεγμένα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά των συμβατικών σχέσεων των Έργων, μπορεί να καταστεί εφικτή η ελαχιστοποίηση των απαιτήσεων των Τραπεζών για σημαντική αύξηση του περιθωρίου του επιτοκίου δανεισμού με προφανή ωφέλεια για το δημόσιο συμφέρον και ταυτόχρονα να τηρηθεί η ισορροπία επιμερισμού κινδύνου μεταξύ των μερών. Τα βασικά μέσα τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για το σκοπό αυτό είναι: αλλαγή Δικαίου των Δανειακών Συμβάσεων, μείωση Μέσης Ζωής Δανείου (cash sweep), μείωση Διάρκειας Δανείου.

3.5 Διαπραγμάτευση Αιτημάτων Παραχωρησιούχων

Στο πλαίσιο της διαπραγμάτευσης, τα επιχειρήματά και τα αιτήματά των Παραχωρησιούχων θα αφορούν στη διατήρηση της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων τους και την κάλυψη των πρόσθετων δαπανών που προέρχονται είτε από την τροποποίηση του σχεδιασμού και του χρονοδιαγράμματος των έργων, είτε από την απώλεια εσόδων. Αντίθετα, προτείνεται η μείωση του ύψους της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων των Παραχωρησιούχων (οι αποδόσεις των ιδίων κεφαλαίων των Παραχωρησιούχων στην περίπτωση των LLC είναι μηδενικές για τα δύο έργα και 2% για τα άλλα δύο), η μείωση του κόστους λειτουργίας των έργων και η ελαχιστοποίηση των απαιτήσεων των Παραχωρησιούχων στο σύνολό τους.

Με βάση τις απαιτήσεις των Παραχωρησιούχων δεν απομένουν έσοδα στο Δημόσιο την περίοδο Παραχώρησης. Οι αναλύσεις ευαισθησίας έχουν δείξει ότι για να επιτευχθεί ισόρροπη και αναλογική κατανομή των απωλειών μεταξύ των μερών, οι αποδόσεις των ιδίων κεφαλαίων των Παραχωρησιούχων δεν μπορεί να ξεπεράσουν το επιτόκιο τραπεζικού δανεισμού εφόσον τα έσοδα του έργου είναι μικρότερα του LLC. Στην περίπτωση που τα έσοδα αυτά αυξηθούν μπορεί να είναι δυνατή η προοδευτική αύξηση των αποδόσεων του Παραχωρησιούχου μέχρι την επίτευξη των εσόδων του βασικού σεναρίου της προσφοράς, εφόσον παράλληλα επιστρέφονται εντόκως τα ποσά που το Δημόσιο έχει δανείσει προς το έργο. Σε κάθε περίπτωση το IRR θα παραμείνει σημαντικά χαμηλότερο από το προβλεπόμενο στο βασικό σενάριο των Τραπεζών.

Επισημαίνεται ότι πρέπει να καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε οι διαπραγματεύσεις να ολοκληρωθούν τα ταχύτερο, ώστε να ξεκινήσουν οι εργασίες. **Προτείνεται** χρονοδιάγραμμα ενεργειών που οδηγεί σε επικύρωση των όποιων μεταβολών από την Βουλή στο τέλος του έτους.

4. Νομική βάση αποκατάστασης ισορροπίας των ΣΠ

Η Νομική Ομάδα, η οποία συγκροτήθηκε για την υλοποίηση του ΠΣ, διερεύνησε τα διάφορα νομικά και συμβατικά προβλήματα των έργων. Ύστερα από επεξεργασία των διαφόρων απόψεων και προτάσεων, ο Νομικός Σύμβουλος Παραχωρήσεων του ΥΠΥΜΕΔΙ έχει συνθέσει αναλυτικό κείμενο, το οποίο και προσδιορίζει την, με τα σημερινά δεδομένα, προσφορότερη νομική βάση της αποκατάστασης της ισορροπίας των ΣΠ, σε σχέση με τις αρχές της Συνθήκης και τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και τις υφιστάμενες Συμβάσεις Παραχώρησης. Οι υπόψη προτάσεις συνάδουν με την ανωτέρω νομική βάση.

5. Αναζήτηση και άλλων πηγών χρηματοδότησης

Για την περίπτωση που δεν επικρατήσει λογική και μέτρο από πλευράς Παραχωρησιούχων και Τραπεζών θα πρέπει το Δημόσιο να ετοιμάσει την άμυνά του σε ενδεχόμενη ρήξη. Το Δημόσιο, παράλληλα με τη διαπραγμάτευση, πρέπει να προετοιμάσει εναλλακτικά σενάρια και να διερευνήσει συμπληρωματικά μέσα χρηματοδότησης για την ολοκλήρωση των έργων (π.χ. ενδεχόμενη δανειοδότησή του από την ΕΤΕπ για να καλύψει τυχόν πρόσθετες υποχρεώσεις του για εργασίες, για έλλειμμα χρηματοδότησης έργων κατά την κατασκευαστική περίοδο, αποζημιώσεις, καθώς και την αντικατάσταση Δανειστριών Τραπεζών που θα αρνηθούν να συνεχίσουν τη χρηματοδότηση. Έχει σταλεί σχετική επιστολή στην ΕΤΕπ από τα Υπουργεία ΥΜΕΔΙ και ΟΙΚ).

6. Νέα Πολιτική Διοδίων

Σειρά εκτιμήσεων και επιλογών στον καθορισμό της Πολιτικής των Διοδίων στα Έργα Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων, όπως αυτές αποτυπώθηκαν στα Συμβατικά Κείμενα, αποδείχθηκαν στην πράξη προβληματικές, ιδιαίτερα στο υφιστάμενο δυσμενές οικονομικό κλίμα. Παρατηρούνται αντιδράσεις πολιτών στην πληρωμή διοδίων, οι οποίες οφείλονται κυρίως σε μη αναλογική χρέωση, ιδιαίτερα όσων διαμένουν πλησίον Μετωπικών Σταθμών Διοδίων σε περιοχές όπου δεν υπάρχει παράπλευρο δίκτυο.

Το Δημόσιο πρότείνει στους Παραχωρησιούχους τα ακόλουθα μέτρα με δαπάνη του, ώστε να μην διαταραχθεί η βιωσιμότητα των έργων:

- Μείωση 25% έως 30%, για τις κατηγορίες οχημάτων 1 και 2, και σταθεροποίηση των ανωτάτων διοδίων τελών για τρία χρόνια και σταδιακή επάνοδος στα συμβατικά επίπεδα στην επόμενη τριετία.
- Σημαντική μείωση διοδίων στα υπό κατασκευή τμήματα, π.χ. κατά 50% στο τμήμα Κόρινθος - Πάτρα.
- Επιδότηση διοδίου για κάποιες κατηγορίες χρηστών από πόρους κοινωνικής πολιτικής (π.χ. άτομα με αναπηρία).

Το κόστος της προτεινόμενης πολιτικής για έξι έτη είναι 500 εκατ. € περίπου, το οποίο πρέπει να εξασφαλίσει το Υπουργείο Οικονομικών είτε από προεξόφληση μελλοντικών εσόδων από διόδια είτε από άλλους πόρους του.

Οι Παραχωρησιούχοι αντιπρότειναν διάφορα εναλλακτικά μέτρα με δαπάνη του Δημοσίου, που προβλέπουν:

- Αναλογική ηλεκτρονική πληρωμή για χρήστες που διαμένουν πλησίον Μετωπικών Σταθμών Διοδίων.
- Εκπτωτική πολιτική για τους συχνούς χρήστες.

Το κόστος των προτεινομένων από τους Παραχωρησιούχους μέτρων εκτιμάται κατ' αρχήν ότι δεν θα ξεπεράσει τα 200 εκ € για την ίδια περίοδο.

Σε εφαρμογή του ΠΣ συνεχίζονται οι συζητήσεις με τους Παραχωρησιούχους και εξετάζονται οι εναλλακτικές προτάσεις τους. Εν όψει της διαμορφωμένης οικονομικής κατάστασης,

προτείνεται να επαναξιολογηθεί η πρόταση του Δημοσίου και να υιοθετηθούν, αντί γενικών ρυθμίσεων, στοχευμένες δράσεις μικρότερης διάρκειας και χαμηλότερου κόστους.

Διακηρυγμένος Κυβερνητικός Στόχος είναι η υποχρεωτική εφαρμογή πλήρως ηλεκτρονικού συστήματος συλλογής διοδίων με ελεύθερη ροή οχημάτων σε όλους τους αυτοκινητόδρομους (μία κάρτα/πομποδέκτης – ένας λογαριασμός για κάθε όχημα) στο πλαίσιο της επιβαλλόμενης διαλειτουργικότητας του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου και η επίτευξη πλήρως αναλογικής χρέωσης των χρηστών εντός των τριών επόμενων ετών. **Προτείνονται** κατάλληλες νομοθετικές ρυθμίσεις (οι οποίες μέχρι τέλους Σεπτεμβρίου ολοκληρώνονται από την Ομάδα Εργασίας Νομικών). Οι ρυθμίσεις θα αφορούν κυρίως την αντιμετώπιση των παραβατών και τη διαχείριση των πληρωμών, η οποία προβλέπεται να γίνεται μέσω Κέντρου Ανταλλαγής Πληροφοριών και Πληρωμών που θα συσταθεί στο ΥΠ.ΟΙΚ.

Τέλος, επισημαίνεται ιδιαίτερα ότι οι απόψεις και προτάσεις του συντάκτη της ανά χείρας Έκθεσης δεν δεσμεύουν σε καμία περίπτωση το Ελληνικό Δημόσιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 1

Συνοπτική Παρουσίαση Έργων Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων

1.4 Το Πρόγραμμα των Αυτοκινητοδρόμων με Συμβάσεις Παραχώρησης

Σήμερα υλοποιούνται με συμβάσεις παραχώρησης οι ακόλουθοι πέντε αυτοκινητόδρομοι του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΟΔ):

1. Ολυμπία Οδός: Ελευσίνα- Κόρινθος – Πάτρα - Πύργος – Τσακώνα
2. Ιόνια Οδός: Αντίρριο – Ιωάννινα και ΠΑΘΕ: Α/Κ Μεταμόρφωσης – Σκάρφεια και Σχηματάρι – Χαλκίδα
3. Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας - Ε65: Λαμία – Εγνατία Οδός
4. ΠΑΘΕ: Μαλιακός – Κλειδί (Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου)
5. Αυτοκινητόδρομος Μορέας: Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και Λεύκτρο – Σπάρτη

Στον Πίνακα 1.1 περιγράφεται το τεχνικό αντικείμενο των συμβάσεων. Συνολικά, κατασκευάζονται 720 χλμ. νέου αυτοκινητοδρόμου και αναβαθμίζονται σε σύγχρονο αυτοκινητόδρομο 530 χλμ. υφισταμένων εθνικών οδών. Επί πλέον το Δημόσιο παραδίδει στους Παραχωρησιούχους νέα τμήματα αυτοκινητοδρόμων μήκους 166 χλμ.

Το ΔΟΔ στη Χώρα μας έχει συνολικό μήκος 4.100 χλμ. Με τα υπόψη έργα παραχώρησης, την Αττική Οδό, την Εγνατία Οδό και τους Καθέτους της θα έχουν ολοκληρωθεί 2.500 χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμου.

Στον Πίνακα 1.2 καταγράφονται οι Παραχωρησιούχοι (6 ελληνικές εταιρίες και 6 ξένες), οι Κατασκευαστές (6 ελληνικές εταιρίες και 4 ξένες) και οι Δανείστριες Τράπεζες (11 ελληνικές και 32 ξένες) με τα ποσοστά συμμετοχής τους.

Στον Πίνακα 1.3 παρουσιάζονται οι πηγές και χρήσεις κεφαλαίων κατά την κατασκευαστική περίοδο σύμφωνα με το Χρηματοοικονομικό Μοντέλο (Χ-Ο/Μ) των έργων κατά την υπογραφή των ΣΠ. Προκύπτει ότι το άθροισμα των αναγκαίων πόρων για την περίοδο της κατασκευής είναι 8.700 εκατ €. Αναλυτικότερα, τα 2.300 εκατ € (26,5%) αποτελούν Χρηματοδοτική Συμβολή (ΧΣ) του Δημοσίου και άλλα 2.300 εκατ € (26,5%) πληρώνονται στην περίοδο της κατασκευής από τους χρήστες ως διόδια. Τα κύρια δανειακά κεφάλαια¹ ανέρχονται σε 3.300 εκατ € (38%) και το μετοχικό κεφάλαιο των Παραχωρησιούχων σε 800 εκατ € (9%). Το 50% σχεδόν των δανειακών κεφαλαίων καλύπτουν οι ελληνικές Τράπεζες. Επί πλέον οι ελληνικές

¹ Παράλληλα προβλέπονται πρόσθετα ενδιάμεσα δάνεια γεφύρωσης προς τους παραχωρησιούχους ύψους 1.700 εκατ € προς κάλυψη για περιορισμένο χρόνο της χρηματοδοτικής συμβολής του Δημοσίου και της επιστροφής του ΦΠΑ.

Τράπεζες έχουν καλύψει και μεγάλο μέρος των εγγυήσεων που απαιτούνται για την υλοποίηση των έργων (εγγυήσεις δεσμευτικής επένδυσης, καλής εκτέλεσης έργων κλπ.).

Στον Πίνακα 1.4 παρουσιάζονται τα κεφάλαια που καταβλήθηκαν ανά πηγή χρηματοδότησης μέχρι τέλος του 2010 και δαπανήθηκαν όσον αφορά στις ΣΠ. Είχαν καταβληθεί 3.100 εκατ € εκ των οποίων 984 εκατ € (31%) από τη ΧΣ του Δημοσίου, 550 εκατ € (18%) από διόδια, 500 εκατ € (16%) από ίδια κεφάλαια, 278 εκατ € (9%) από τα κύρια δάνεια και 812 εκατ € (26%) από τα ενδιάμεσα δάνεια γεφύρωσης της ΧΣ.

Στον Πίνακα 1.5 παρουσιάζονται οι συνολικές πηγές και χρήσεις κεφαλαίων των συμβάσεων παραχώρησης (για όλη την περίοδο παραχώρησης), σύμφωνα με Χ-Ο/Μ κατά την υπογραφή των συμβάσεων.

Στον Πίνακα 1.6 παρουσιάζονται οι συμβατικοί χρόνοι και οι αποκλειστικές τμηματικές προθεσμίες των συμβάσεων. Κατά τις ΣΠ, όλα τα έργα ολοκληρώνονται μέχρι το 2014.

Στον Πίνακα 1.7 παρουσιάζεται η πρόοδος του φυσικού αντικείμενου. Μέχρι το τέλος του 2010 μόνο δύο από τα πέντε έργα προχωρούσαν ικανοποιητικά, ενώ σήμερα μόνο ένα από τα υπόψη έργα προχωρά ικανοποιητικά (Αυτοκινητόδρομος Μορέας).

Στον Πίνακα 1.8 παρουσιάζεται η πρόοδος των απαλλοτριώσεων.

Στον Πίνακα 1.9 παρουσιάζεται η συσχέτιση του φυσικού και οικονομικού αντικείμενου καθώς και ο διαρρέυσας χρόνος σε ποσοστά μέχρι το τέλος του 2010. Προκύπτει ότι μέχρι το τέλος του 2010 το φυσικό αντικείμενο των συμβάσεων «Μαλιακός – Κλειδί» και «Μορέας» είχαν ολοκληρωθεί σε ποσοστό 53% και 61% αντίστοιχα, ενώ ο διαρρέυσας χρόνος ήταν 61% και για τις δύο συμβάσεις. Το φυσικό αντικείμενο των συμβάσεων Ολυμπίας Οδού, Ιόνιας Οδού και Ε65 είχαν ολοκληρωθεί σε ποσοστό 24%, 25% και 14% αντίστοιχα, ενώ ο διαρρέυσας χρόνος ήταν 50% για όλες τις συμβάσεις. Διαπιστώνεται επομένως ότι η συνολική πρόοδος μέχρι το τέλος του 2010 σε τρεις συμβάσεις, ήταν κατά πολύ μικρότερη από την προβλεπόμενη, σημειώθηκαν δηλαδή μεγάλες καθυστερήσεις. Σήμερα οι καθυστερήσεις αυτές είναι πολύ μεγαλύτερες αφού όλα τα έργα, πλην του αυτοκινητόδρομου ΜΟΡΕΑΣ, βρίσκονται σε αναστολή εκταμίευσης δανείων από τις τράπεζες και σε αναστολή κατασκευαστικών εργασιών από τους Παραχωρησιούχους.

Στον Πίνακα 1.10 παρουσιάζεται το σύνολο των αναγκών χρηματοδότησης των έργων, μη περιλαμβανομένων των τυχόν απαιτήσεων αποζημιώσεων των παραχωρησιούχων. Το Δημόσιο έχει καταβάλει συνολικά (ΧΣ, απαλλοτριώσεις κλπ.) την περίοδο 2007 – 2010 το ποσό των 1.319 εκατ € και πρέπει να καταβάλει την περίοδο 2011—2014 το ποσό των 1.947 εκατ €.

1.5 Οι Συμβάσεις Παραχώρησης με αναστολή εκταμιεύσεων από τις Τράπεζες

Στις τέσσερις ΣΠ έχει επιβληθεί αναστολή εκταμιεύσεων δανείων από τις Δανείστριες Τράπεζες με συνέπεια την αναστολή των κατασκευαστικών εργασιών από τους Παραχωρησιούχους: Ολυμπία Οδός, Ιόνια Οδός, Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου και Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας.

Οι Ανάδοχοι για τα τρία πρώτα έργα επιλέχθηκαν με βάση τα ακόλουθα κριτήρια:

- καθαρή παρούσα αξία των προσφερομένων Πληρωμών στο Δημόσιο,

- καθαρή παρούσα αξία των καταβολών της ΧΣ του Δημοσίου, για τις οποίες ο Διαγωνιζόμενος όριζε την καταβολή τους,
- χρόνος ολοκλήρωσης τμημάτων ή του συνόλου της κατασκευής.
- το επίπεδο του Επιδιωκόμενου Εσωτερικού Δείκτη Αποδοτικότητας Δεσμευτικής Επένδυσης σε πραγματικές τιμές (TRIRR – Trigger Real Investors IRR), το οποίο θα ενεργοποιεί το μηχανισμό κατανομής κερδών του Άρθρου 26.2 της Σύμβασης Παραχώρησης.

Για το τέταρτο έργο, που λόγω του χαμηλού κυκλοφοριακού φόρτου είναι ελλειμματικό, το πρώτο κριτήριο διαφοροποιείται ως εξής:

- καθαρή παρούσα αξία της ζητούμενης ανά εξάμηνο της Περιόδου Επιδοτούμενης Λειτουργίας, Μέγιστης Επιδότησης Λειτουργίας,
- καθαρή παρούσα αξία των Άμεσων Εσόδων τα οποία μηδενίζουν την υποχρέωση καταβολής της Επιδότησης Λειτουργίας.

Στον Πίνακα 11 παρουσιάζονται τα εκτιμώμενα έσοδα από τα τέσσερα έργα σε τρέχουσες και σταθερές τιμές με βάση τα σενάρια (βάσης και χαμηλό) που συμφωνήθηκαν από τους Παραχωρησιούχους και τις Τράπεζες στην Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης (ΗΕΠ). Συνολικά και για τα τέσσερα έργα, τα έσοδα του Δημοσίου καθ' όλη την περίοδο παραχώρησης σύμφωνα με το βασικό σενάριο θα ανέλθουν σε τρέχουσες τιμές σε 22.085 εκατ. € και σε παρούσα αξία σε 3.979 εκατ. €. Σύμφωνα με το χαμηλό σενάριο θα ανέλθουν σε τρέχουσες τιμές 18.917 εκατ. € και σε παρούσα αξία 3.400 εκατ. €. Επισημαίνεται ότι το πέμπτο έργο, Αυτοκινητόδρομος Μορέα, είναι ελλειμματικό κατά 199 εκατ. € σε ονομαστικές τιμές.

1.6 Η χρηματοδότηση της Εγνατίας Οδού

Είναι χρήσιμο στο σημείο αυτό να καταγραφεί το σχήμα χρηματοδότησης του κύριου οδικού άξονα της Εγνατίας Οδού, μήκους 670 χιλιομέτρων, που κατασκευάστηκε ως δημόσιο έργο.

Το συνολικό κόστος υλοποίησης (μελέτη, κατασκευή, απαλλοτριώσεις, διαχείριση) ανήλθε σε περίπου 5.500 εκατ. € (μη περιλαμβανομένου του ΦΠΑ) και χρηματοδοτήθηκε ως εξής:

- Κοινοτική επιδότηση 2.450 εκατ. €,
- Δάνειο Δημοσίου από την ΕΤΕπ 2.200 εκατ. € (το οποίο δεν έχει αρχίσει να αποπληρώνεται),
- Δάνειο της Εγνατία Οδός Α.Ε. από εμπορική τράπεζα 350 εκατ. € (για το οποίο ήδη καταβάλλονται τοκοχρεωλύσια).
- Δημόσιος προϋπολογισμός 500 εκατ. €.

Τα ετήσια καθαρά έσοδα από διόδια με χρέωση αντίστοιχη με των παραχωρησιούχων, είχαν εκτιμηθεί (πριν την πτώση της κυκλοφορίας) σε 140 εκατ. € και οι ετήσιες δαπάνες για λειτουργία, συντήρηση, αστυνόμευση κλπ. εκτιμώνται σε 90 έως 100 εκατ. €. Το ετήσιο πλεόνασμα των 40 εκατ. € επαρκεί μόλις για την αποπληρωμή σε περίοδο 15 ετών του μικρού δανείου από την εμπορική τράπεζα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1

Σύμβαση Παραχώρησης	Περιγραφή
ΠΑΘΕ Μαλιακός - Κλειδί, από τον Ανισόπεδο Κόμβο Ραχών έως τον Ανισόπεδο Κόμβο Κλειδιού	Αφορά περίπου 229 χιλιόμετρα του αυτοκινητόδρομου Π.Α.Θ.Ε. και ειδικότερα το τμήμα από Χ.Θ.240+300 έως 469+700. Από αυτό: ✓ είναι κατασκευασμένα τα 204,69 χιλιόμετρα και συγκεκριμένα τα τμήματα: ➤ Ράχες – Ευαγγελισμός (135,52 χλμ.) ➤ Ραψάνη – Πλαταμώνας (5,56 χλμ.) ➤ Σκοτίνα – Κατερίνη - Κλειδί (63,61 χλμ.) ✓ κατασκευάζονται νέα τμήματα συνολικού μήκους 25 περίπου χιλιομέτρων, που είναι: ➤ Ευαγγελισμός – Ραψάνη (14,48 χλμ.) ➤ Πλαταμώνας – Σκοτίνα (10,23 χλμ.) ➤ Ανισόπεδοι Κόμβοι στο υφιστάμενο τμήμα Κατερίνη - Κλειδί
Αυτοκινητόδρομος «Ιονία Οδός» από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) – Μαλιακός (Σκάρφεια) και Συνδετήριος Κλάδος του ΠΑΘΕ Σχηματάρι – Χαλκίδα»	Το Έργο περιλαμβάνει: • Την κατασκευή του νέου αυτοκινητόδρομου «Ιόνια Οδός», μήκους 196 χλμ. περίπου, από το Αντίρριο έως και τον ανισόπεδο Κόμβο με την Εγνατία Οδό περιοχή Ιωαννίνων. • Την αναβάθμιση του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ σε μήκους περίπου 172 χλμ, από τον Α.Κ. Μεταμόρφωσης έως τη Σκάρφεια • Το νέο συνδετήριο κλάδο του ΠΑΘΕ Σχηματάρι – Χαλκίδα, μήκους 11 χλμ.
Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)	Ο Ε65 κατασκευάζεται σε νέα χάραξη. Έχει μήκος 174 χλμ εκ των οποίων μισά είναι σε πεδινό έδαφος και μισά σε ορεινό.

Σύμβαση Παραχώρησης	Περιγραφή
Αυτοκινητόδρομος «Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και Κλάδος Λεύκτρο - Σπάρτη»	Ο Αυτοκινητόδρομος Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και κλάδος Λεύκτρο - Σπάρτη έχει συνολικό μήκος 205 χλμ. Στις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου περιλαμβάνεται: ➤ Η Κατασκευή, Λειτουργία και Συντήρηση Νέων Τμημάτων Αυτοκινητοδρόμου σε μήκος 100 χλμ, ➤ Η Λειτουργία και Συντήρηση του υφιστάμενου τμήματος: Κόρινθος -Τρίπολη (μήκος 82,5 χλμ.) ➤ Η Λειτουργία και Συντήρηση Νέων Τμημάτων που κατασκευάζονται από το Ελληνικό Δημόσιο [Αθηναίο – Λεύκτρο μήκους 14,6 χλμ που περιλαμβάνει και την Σήραγγα Ραφομάτη και Παραδείσια – Τσακώνα μήκους 11,0χλμ (ανακατασκευή μετά την κατολίσθηση του 2003)]
Αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος - Τσακώνα».	Ο Αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα έχει συνολικό μήκος 366 χλμ. Στις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου περιλαμβάνεται: ➤ Η Κατασκευή, Λειτουργία και Συντήρηση Νέων Τμημάτων Αυτοκινητοδρόμου σε μήκος 284χλμ, από την Κόρινθο στην Πάτρα και από εκεί στον Πύργο, τον Αλφειό και την Τσακώνα, με 29 χλμ. νέες σήραγγες και 8,5 χλμ. νέες μεγάλες γέφυρες και πάνω από 270 νέους ασφαλείς ανισόπεδους κόμβους και διαβάσεις. ➤ Κατασκευαστική και λειτουργική αναβάθμιση των 82 χλμ. του υφιστάμενου αυτοκινητόδρομου, από την Ελευσίνα στην Κόρινθο και την παράκαμψη Πάτρας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2

Συμβάσεις Παραχώρησης	Παραχωρησιούχοι / Μέτοχοι	Κοινοπραξίες / Μέλη Ανεξάρτητος Μηχανικός (ΑΜ)	Τράπεζες	Ποσοστά
E65	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΟΔΟΣ ΑΕ	Κ/Ξ: Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας	BANCO BILBAO VIZCAYA ARGENTARIA S.A.	9,53%
	CINTRA CONCESSIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE SA (ΜΑΔΡΙΤΗ) (33,34%)	FERROVIAL 33,33%	BANCO SANTANDER S.A., LONDON BRANCH (formerly Banco Santander entral Hispano, S.A., London Branch)	6,93%
	ΓΕΚ ΑΕ (33,33%)	DRAGADOS 33,33%	INSTITUTO DE CREDITO OFICIAL	6,51%
	IRIDIUM CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS SA (ΜΑΔΡΙΤΗ) (1,33%)	ΤΕΡΝΑ 33,33%	DEKA BANK DEUTSCHE GIROZENTRALE	6,51%
	DRAGADOS SA (ΜΑΔΡΙΤΗ) (32%)		FORTIS BANK, S.A. SUCURSAL EN ESPANA	9,53%
		ΑΜ	CAIXA BANCO DE INVESTIMENTO S.A., SUCURSAL FINANCEIRA EXTERIOR	0,85%
		Κ/Ξ: Scott Wilson Ltd - ΟΜΕΚ ΑΕ	BANCO ESPIRITO SANTO S.A., LONDON BRANCH	9,54%
			CAIXA GERAL DE DEPOSITOS S.A., FRANCE BRANCH	8,68%
			West LB AG, London Branch	2,60%
			EFG EUROBANK ERGASIAS S.A.	5,05%
			PIRAEUS BANK S.A.	9,53%
			AGRICULTURAL BANK OF GREECE S.A.	6,51%
			EMPORIKI BANK OF GREECE S.A.	6,51%
ΤΡΑΠΕΖΕΣ			MARFIN EGNATIA BANK S.A.	3,91%
8 ΞΕΝΕΣ 60,68%			NATIONAL BANK OF GREECE S.A.	6,51%
7 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ 39,32%			PROBANK S.A.	1,30%

Συμβάσεις Παραχώρησης	Παραχωρησιούχοι / Μέτοχοι	Κοινοπραξίες / Μέλη Ανεξάρτητος Μηχανικός (ΑΜ)	Τράπεζες	Ποσοστά
ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ	ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ	Κ/Ξ: ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ	NATIXIS	5,00%
	VINCI CONCESSIONS SAS (ΓΑΛΛΙΑ) (29,90%)	VINCI CONCESSIONS SAS (ΓΑΛΛΙΑ) (30%)	Calyon	0,70%
	HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH (ΓΕΡΜΑΝΙΑ) (17%)	HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH (ΓΕΡΜΑΝΙΑ) (15%)	Banco Comercial Portugues	1,20%
	ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΑΕ (17%)	ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΑΕ (17%)	Commerzbank AG	5,90%
	J & P ΑΒΑΞ ΑΕ (17%)	J & P ΑΒΑΞ ΑΕ (17%)	Bayerische Landesbank	3,00%
	ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ (2,1%)	ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ (4%)	HSBC	2,30%
	ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ ΑΕ (17%)	ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ ΑΕ (17%)	BNP Paribas (Fortis Bank)	3,00%
			Bank of Cyprus	4,40%
		ΑΜ	DekaBank Deutsche Girozentrale	5,90%
		Setec travaux publics et industriels	KfW	1,50%
			DZ Bank, London	1,50%
			BIIS	1,50%
			Bk of Ireland	3,00%
			Societe Generale	0,30%
			European Investment Bank	12,90%
			Alpha Bank A.E.	5,10%
			Emporiki Bank of Greece	4,90%
			Piraeus	4,40%
			EFG	4,40%
			Probank	1,50%
			ATE Bank	8,90%
			Marfin Bank	4,40%
			Millenium Bank SA	3,60%
ΤΡΑΠΕΖΕΣ			National Bank of Greece, Athens	4,60%
14 ΞΕΝΕΣ 52,10 %			Geniki	4,30%
11 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ 47,60%			Hellenic Public Bank Ltd.	1,50%

Συμβάσεις Παραχώρησης	Παραχωρησιούχοι / Μέτοχοι	Κοινοπραξίες / Μέλη Ανεξάρτητος Μηχανικός (ΑΜ)	Τράπεζες	Ποσοστά
ΜΟΡΕΑΣ	ΜΟΡΕΑΣ ΑΕ	Κ/Ξ: ΜΟΡΕΑΣ	HVB Athens	5,47%
	ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΑΕ (71,67%)	ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ (71,67%)	BNP Paribas	5,47%
	INTRACOM HOLDINGS (13,33%)	INTRAKAT (13,33%)	Royal Bk of Scotland	5,47%
	J & P ΑΒΑΞ ΑΕ (15%)	J & P ΑΒΑΞ ΑΕ (15%)	Bank of Ireland	7,03%
			Bayerische Laba , London	7,03%
			West LB , Madrid	7,03%
			Alpha Bank	7,66%
			Piraeus Bank	7,66%
		ΑΜ	Agricultural Bank	7,03%
		AECOM	Attica Bank	5%
			EFG Eurobank	7,03%
			Emporiki Bank	7,03%
ΤΡΑΠΕΖΕΣ			General Bank (Geniki)	7,03%
6 ΞΕΝΕΣ 37,50%			Milenium Bank	7,03%
9 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ 62,50%			National BK of Greece	7,03%

Συμβάσεις Παραχώρησης	Παραχωρησιούχοι / Μέτοχοι	Κοινοπραξίες / Μέλη Ανεξάρτητος Μηχανικός (ΑΜ)	Τράπεζες	Ποσοστά
ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ	ΝΕΑ ΟΔΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ	Κ/Ε: EURO - IONIA	BANCA INFRAESTRUTTURE	4,37%
	CINTRA CONCESSIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE SA (ΜΑΔΡΙΤΗ) (33,34%)	FERROVIAL 33,33%	BANCO SANTANDER (LONDON)	8,11%
	ΓΕΚ ΑΕ (33,33%)	DRAGADOS 33,33%	BBVA	8,11%
	IRIDIUM CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS SA (ΜΑΔΡΙΤΗ) (1,33%)	TEPNA 33,33%	CAJA AHORROS Y MONTE DE PIEDAD	4,37%
	ACS (23%)		FORTIS BANK	9,98%
	DRAGADOS SA (ΜΑΔΡΙΤΗ) (9%)		INSTITUTO DE CREDITO OFICIAL	7,48%
			AGRICULTURAL BANK OF GREECE	8,11%
		ΑΜ	BANK OF ATTIKA	6,24%
		Κ/Ε: Scott Wilson Ltd - OMEK AE	EFG EUROBANK ERGASIAS S.A.	8,11%
			EMPORIKI BANK OF GREECE	7,48%
			GENERAL BANK OF GREECE S.A.	4,59%
ΤΡΑΠΕΖΕΣ			MILLENIUM BANK S.A.	8,11%
6 ΞΕΝΕΣ 42,40%			NATIONAL BANK OF GREECE	6,86%
8 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ 57,60%			PIRAEUS BANK S.A.	8,11%

Συμβάσεις Παραχώρησης	Παραχωρησιούχοι / Μέτοχοι	Κοινοπραξίες / Μέλη Ανεξάρτητος Μηχανικός (ΑΜ)	Τράπεζες	Ποσοστά
ΜΑΛΙΑΚΟΣ - ΚΛΕΙΔΙ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΕ (ΑΜΣΑ)	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΜΑΛΙΑΚΟΣ - ΚΛΕΙΔΙ (ΜΚC-JV)	ING BANK	10,38%
	HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH (ΓΕΡΜΑΝΙΑ) (35%)	HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH (ΓΕΡΜΑΝΙΑ) (39,5%)	DEXIA CREDIT LOCAL	10,24%
	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ (20%)	ΑΚΤΩΡ (19,3%)	DEPFA	7,48%
	J & P ΑΒΑΞ ΑΕ (16,25%)	J & P ΑΒΑΞ ΑΕ (15,7%)	KBC FINANCE IRELAND	5,54%
	VINCI CONCESSIONS SAS (ΓΑΛΛΙΑ) (13,75%)	VINCI CONCESSIONS SAS (ΓΑΛΛΙΑ) (10,5%)	MIZUHO CORPORATE	5,54%
	ΑΕΓΕΚ (10%)	ΑΕΓΕΚ (10%)	CALYON	5,29%
	ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ (5%)	ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ (5%)	KfW-IPEX BANK	2,08%
			SOCIETE GENERALE	0,69%
		ΑΜ	PIRAEUS BANK	13,81%
		PARSONS INTERNATIONAL LTD	NATIONAL BANK OF GREECE	9,00%
			ALPHA BANK	8,31%
ΤΡΑΠΕΖΕΣ			GENIKI BANK	7,61%
8 ΞΕΝΕΣ 47,22%			EFG EUROBANK	7,48%
6 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ 52,78%			EMPORIKI BANK	6,57%

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.3Α - ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΠΟΣΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ – ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ
Ποσά χωρίς ΦΠΑ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ-ΔΡΟΜΟΙ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟ-ΔΟΤΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ	Μετοχικό Κεφάλαιο		ΔΑΝΕΙΑΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ				ΔΙΟΔΙΑ που θα εισπραχθούν ως το τέλος κατασκευής	ΑΘΡΟΙΣΜΑ ΠΗΓΩΝ
		ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	ΔΕΥΤΕΡΟ-ΓΕΝΕΣ ΔΑΝΕΙΟ	Κύριο Δάνειο	Δάνειο Χρηματοδοτικής Συμβολής	Δάνειο ΦΠΑ	Άλλο Δάνειο		
Ιόνια Οδός	359.512.771	75.000.000	117.230.019	109.600.000	270.166.708	83.298.808	0	860.867.129	1.522.209.920
Μαλιακός - Κλειδί	296.482.410	50.000.000	86.300.000	571.000.000	-	-	-	298.973.349	1.471.755.759
	169.000.000								
	465.482.410								
Βορειοδυτικός Αυτοκινητόδρομος Πελοποννήσου (Ολυμπία Οδός)	607.057.525	100.000.000	100.732.000	1.186.727.266	364.586.286	0	0	943.766.000	2.938.282.791
Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)	518.713.575	65.000.000	89.909.821	231.544.013	440.291.563	295.689.165	721.678.000	43.068.83	1.669.914.□43
Κεντρικός Αυτοκινητόδρομος Πελοποννήσου (ΜΟΡΕΑΣ)	341.880.000	50.000.000	55.000.000	524.293.026	265.794.282	27.928.842	17.010.105	114.494.370	1.102.677.501
ΣΥΝΟΛΑ	2.292.646.281	340.000.000	449.171.841	2.623.164.305	1.340.838.840	406.916.81	738.688.10	2.261.169.682	8.704.840.214

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.3Β - ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΠΟΣΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ - ΒΑΣΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
Ποσά χωρίς ΦΠΑ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ	ΚΕΦΑΛΑΙΑ που θα δαπανηθούν ως το τέλος κατασκευής για Λειτ/Συντ, χρημ/οικονομικά, κ.α.	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ (ΤΜΚ)	ΑΘΡΟΙΣΜΑ ΧΡΗΣΕΩΝ
Ιόνια Οδός	326.249.847	1.064.378.200	1.390.628.047
Μαλιακός - Κλειδί	477.579.029	1.008.727.047	1.486.306.076
Βορειοδυτικός Αυτοκινητόδρομος Πελοποννήσου (Ολυμπία Οδός)	856.947.000	2.138.233.000	2.995.180.000
Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)	319.732.641	1.319.673.672	1.639.406.313
Κεντρικός Αυτοκινητόδρομος Πελοποννήσου (ΜΟΡΕΑΣ)	148.960.439	899.550.161	1.048.510.600
ΣΥΝΟΛΑ	2.129.468.957	6.430.562.080	8.560.031.037

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4Α- ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΟΥ ΔΑΠΑΝΗΘΗΚΑΝ - ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ
ΜΕΧΡΙ ΤΕΛΟΥΣ 2010
Ποσά χωρίς ΦΠΑ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ	ΠΗΓΕΣ								ΠΗΓΕΣ ΣΥΝΟΛΟ
	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ που πληρώθηκε	Μετοχικό Κεφάλαιο		ΔΑΝΕΙΑΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ που εκταμιεύθηκαν προς αποπληρωμή				ΔΙΟΔΙΑ που εισπράχθη- καν	ΚΕΦΑΛΑΙΑ που εισπράχθηκαν
		ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ που καταβλήθηκαν	ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΕΣ ΔΑΝΕΙΟ ή/και Equity Bridge που καταβλήθηκε	Κύριο Δάνειο	Δάνειο Χρηματοδοτικής Συμβολής	Δάνειο ΦΠΑ	Άλλο Δάνειο		
Ιόνια Οδός	139.512.771	75.000.000	32.030.662	0	48.700.000	0	0	193.836.250	489.079.683
Μαλιακός - Κλειδί	296.482.410	15.000.000	121.300.000	109.200.000	-	-	-	128.815.000	700.797.410
	30.000.000								
	326.482.410								
Βορειοδυτικός Αυτοκινητόδρομος Πελοποννήσου (Ολυμπία Οδός)	243.057.525	30.000.000	54.079.415	0	336.942.475	0	0	187.809.300	851.888.715
Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)	138.813.575	65.000.000	1.664.020	0	222.117.373	0	0	119.935	427.714.903
Κεντρικός Αυτοκινητόδρομος Πελοποννήσου (ΜΟΡΕΑΣ)	136.752.000	50.000.000	55.000.000	168.913.495	205.128.000	27.928.842	0	46.460.349	662.253.844
ΣΥΝΟΛΑ	984.618.281	235.000.000	264.074.097	278.113.495	812.887.848	27.928.842	0	557.040.834	3.131.734.554

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4Β- ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΟΥ ΔΑΠΑΝΗΘΗΚΑΝ - ΒΑΣΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ- ΕΡΓΟ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΤΗΚΕ
ΜΕΧΡΙ ΤΕΛΟΥΣ 2010
Ποσά χωρίς ΦΠΑ**

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ	ΧΡΗΣΕΙΣ		ΧΡΗΣΕΙΣ ΣΥΝΟΛΟ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟ ΕΡΓΟ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΤΗΚΕ		ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ Κ/Ξ
	ΚΕΦΑΛΑΙΑ που καταβλήθηκαν στην Κ/Ξ	ΚΕΦΑΛΑΙΑ που δαπανήθηκαν για Λειτ/Συντ, χρηματοοικο- νομικά κ.α.	ΚΕΦΑΛΑΙΑ που δαπανήθηκαν	Τιμολογηθέν	Εισπραχθέν	
Ιόνια Οδός	335.667.443	147.214.631	482.882.074	274.040.123	224.170.136	148.587.671
Μαλιακός - Κλειδί	475.981.876	204.250.000	680.231.876	536.000.000	459.295.000	16.686.876
Βορειοδυτικός Αυτοκινητόδρομος Πελοποννήσου (Ολυμπία Οδός)	647.668.630	156.838.317	804.506.947	507.029.137	433.845.368	213.823.262
Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)	268.842.687	93.574.585	362.417.272	197.624.903	106.194.958	187.929.891
Κεντρικός Αυτοκινητόδρομος Πελοποννήσου (ΜΟΡΕΑΣ)	613.373.893	80.768.082	694.141.975	513.042.869	499.212.267	126.617.030
ΣΥΝΟΛΑ	2.341.534.529	682.645.615	3.024.180.144	2.027.737.032	1.722.717.728	693.644.730

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.5

ΠΗΓΕΣ - ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ (σε € '000)					
Αυτοκινητόδρομος	Τμήμα Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα	Τμήμα ΠΑΘΕ Μαλιακός Κλειδί	Ιόνια Οδός	Ε65	Κόρινθος Τρίπολη Καλαμάτα
Εταιρία Παραχώρησης	Ολυμπία Οδός Α.Ε.	Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου Α.Ε.	Νέα Οδός Α.Ε.	Οδός Κεντρικής Ελλάδος Α.Ε.	Μορέας Α.Ε.
Έσοδα από διόδια και ΣΕΑ	14.434.129	6.395.823	14.158.698	2.694.097	3.074.602
Επιδότηση Λειτουργίας	-	-	-	1.646.908	199.251
Τόκοι εισπραχθέντες	320.141	23.390	147.112	-	37.115
Μετοχικό Κεφάλαιο	100.000	50.000	75.000	65.000	50.000
Δευτερογενές Ομολογιακό Δάνειο Μετόχων	100.732	86.300	117.230	89.910	55.000
Δευτερογενές Χρέος (Equity Bridge)	-	121.300	-	-	-
Χρηματοδοτική Συμβολή Δημοσίου	607.644	296.482	360.033	517.990	341.874
Δάνειο ΕΤΕΠ	200.000	-	-	-	138.457
Κύριο Δάνειο	937.484	570.876	109.600	1.190.054	339.067
Αποζημίωση Δημοσίου	91.119	9.009	-	-	9.380
Προ Χρηματοδότηση Συμβολής Δημοσίου	607.644	-	311.860	512.073	314.458
Επιστροφή Εταιρικού Φόρου	-	-	34.281	-	-
Μετοχικό Κεφάλαιο εν αναμονή	-	-	6.364	-	-
Μεταβολές Κεφαλαίου Κίνησης	-	-	2.337	123.026	-
Σύνολο	17.398.893	7.553.180	15.322.000	6.839.056	4.559.205

ΧΡΗΣΕΙΣ - ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ (σε € '000)					
Αυτοκινητόδρομος	Τμήμα Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα	Τμήμα ΠΑΘΕ Μαλιακός Κλειδί	Ιόνια Οδός	Ε65	Κόρινθος Τρίπολη Καλαμάτα
Εταιρία Παραχώρησης	Ολυμπία Οδός Α.Ε.	Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου Α.Ε.	Νέα Οδός Α.Ε.	Οδός Κεντρικής Ελλάδος Α.Ε.	Μορέας Α.Ε.
Πληρωμές στο Δημόσιο	9.536.069	3.300.212	10.896.209	-	-
Δαπάνες Λειτουργίας	1.231.212	1.011.009	1.204.400	1.166.951	1.101.283
Γενικά Έξοδα Εταιρίας Παραχώρησης	1.000.810	340.882	381.988	271.251	39.474
Κόστος Κατασκευής	2.541.334	885.465	1.569.612	1.390.207	844.115
Σύνολο Τόκων και Αμοιβών Κύριων Δανείων	623.000	667.117	141.018	1.263.667	484.271
Αποπληρωμή Δανείου ΕΤΕπ	200.000	-	-	-	150.000
Αποπληρωμή Κύριου Δανείου	937.484	570.876	109.600	1.190.054	376.303
Αποπληρωμή Δευτερογενούς Χρέους	-	121.300	-	-	93.925
Πληρωμή Μερισμάτων	389.610	374.082	253.108	154.492	755.404
Φορολογία Εισοδήματος	136.742	109.911	135.171	189.416	234.306
Αποπληρωμή Δανείου Χρηματοδοτικής Συμβολής Δημοσίου	607.644	-	311.860	512.073	351.255
Αποπληρωμή Δευτερογενούς Δανείου Μετόχων, Τόκοι και Αμοιβές	160.447	172.326	319.506	195.648	128.869
Χρηματικά Διαθέσιμα στο τέλος της παραχώρησης	34.541	-	-	-	-
Μεταβολές Κεφαλαίου Κίνησης	-	-	-	505.298	-
Σύνολο	17.398.893	7.553.180	15.322.000	6.839.056	4.559.205

Πίνακας 1.6

Σύμβαση Παραχώρησης	Κυρωτικός Νόμος	Έναρξη Ισχύος	Περίοδος κατασκευής	Περίοδος Παραχώρησης	Αποκλειστικές Τμηματικές προθεσμίες
ΠΑΘΕ Μαλιακός - Κλειδί, από τον Ανισόπεδο Κόμβο Ραχών έως τον Ανισόπεδο Κόμβο Κλειδιού	N.3605/2007 (ΦΕΚ Α΄168)	5-3-2008	54 μήνες 5-9-2012	30 χρόνια 5-3-2038	1^η ΑΤΠ 5-7-2008 επιτεύχθηκε 2^η ΑΤΠ 5-3-2009 επιτεύχθηκε με καθυστέρηση 18 μηνών 3^η ΑΤΠ 5-6-2009 επιτεύχθηκε με καθυστέρηση 4 μηνών 4^η ΑΤΠ 5-3-2011 αναμένεται να επιτευχθεί ως το τέλος του 2011 5^η ΑΤΠ 5-1-2012
Αυτοκινητόδρομος «Ιονία Οδός» από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) – Μαλιακός (Σκάρφεια) και Συνδετήριος Κλάδος του ΠΑΘΕ Σχηματάρι–Χαλκίδα»	N.3555/2007 (ΦΕΚ Α΄81)	19-12-2007	72 μήνες 18-12-2013	30 χρόνια 18-12-2037	1^η ΑΤΠ 20-12-2007 επιτεύχθηκε 2^η ΑΤΠ 18-8-2009 επιτεύχθηκε 3^η ΑΤΠ 18-8-2010 δεν επιτεύχθηκε 4^η ΑΤΠ 18-4-2011

Σύμβαση Παραχώρησης	Κυρωτικός Νόμος	Έναρξη Ισχύος	Περίοδος κατασκευής	Περίοδος Παραχώρησης	Αποκλειστικές Τμηματικές προθεσμίες
Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)	Ν.3597/2007 (ΦΕΚ Α΄168)	31-3-2008	66 μήνες 30-9-2013	30 χρόνια 30-3-2038	1^η ΑΤΠ 31-5-2008 επιτεύχθηκε 2^η ΑΤΠ 31-3-2010 δεν επιτεύχθηκε 3^η ΑΤΠ 31-12-2011 Δόθηκε παράταση 10 μηνών
Αυτοκινητόδρομος «Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και Κλάδος Λεύκτρο - Σπάρτη»	Ν.3559/2007 (ΦΕΚ Α΄102)	3-3-2008	54 μήνες 3-9-2012	30 χρόνια 3-3-2038	1^η ΑΤΠ 3-7-2008 επιτεύχθηκε 2^η ΑΤΠ 3-3-2010 επιτεύχθηκε 3^η ΑΤΠ 3-8-2010 Παρατάθηκε μέχρι 3-5-2011, ικανοποιήθηκε την 3-11-2010 4^η ΑΤΠ 3-7-2011
Αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος - Τσακώνα.	Ν.3621/2007 (ΦΕΚ Α΄279)	4-8-2008	72 μήνες 3-8-2014	30 χρόνια 4-8-2038	1^η ΑΤΠ 4-8-2008 επιτεύχθηκε 2^η ΑΤΠ 4-8-2009 επιτεύχθηκε 3^η ΑΤΠ 4-4-2010 παρατάθηκε μέχρι τη συντέλεση των απαλλοτριώσεων στο Ελευσίνα - Κόρινθος 4^η ΑΤΠ 4-4-2011 παρατάθηκε μέχρι 30-6-2012 5^η ΑΤΠ 4-6-2011 παρατάθηκε μέχρι 4-4-2012 6^η ΑΤΠ 4-2-2012

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.7

ΠΡΟΟΔΟΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ

1	Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας - Ε65	Υπάρχει αναστολή εργασιών στο τμήμα από ΧΘ 144+000 – ΧΘ 175+000 από το Συμβούλιο της Επικρατείας Υπάρχει προσφυγή στην ΕΕ για περιβαλλοντικούς λόγους. Αναμένεται απάντηση Τμήματα – Ποσοστό Ολοκλήρωσης επί του συνόλου (%) <table><tr><td>1</td><td>2,1</td><td>2</td><td>1,46</td><td>3</td><td>0,28</td><td>4</td><td>0,80</td></tr><tr><td>5</td><td>3,29</td><td>6</td><td>1,59</td><td>7</td><td>1,43</td><td>8</td><td>0,65</td></tr><tr><td>9</td><td>1,14</td><td>10</td><td>0,29</td><td>11</td><td>0,26</td><td>12</td><td>0,56</td></tr><tr><td>13</td><td>0,10</td><td>14</td><td>0</td><td>15</td><td>0,03</td><td>16</td><td>0,03</td></tr></table> Συνολική πρόοδος 16%	1	2,1	2	1,46	3	0,28	4	0,80	5	3,29	6	1,59	7	1,43	8	0,65	9	1,14	10	0,29	11	0,26	12	0,56	13	0,10	14	0	15	0,03	16	0,03																								
1	2,1	2	1,46	3	0,28	4	0,80																																																			
5	3,29	6	1,59	7	1,43	8	0,65																																																			
9	1,14	10	0,29	11	0,26	12	0,56																																																			
13	0,10	14	0	15	0,03	16	0,03																																																			
2	ΠΑΘΕ: Ελευσίνα- Κόρινθος – Πάτρα Ιόνια Οδός: Πάτρα - Πύργος – Τσακώνα	Πρόοδος ανά τμήμα σε ποσοστό (%) <table><tr><td>Ελευσίνα- Κόρινθος</td><td>Κόρινθος - Πάτρα</td><td>Πάτρα- Πύργος</td><td>Πύργος - Τσακώνα</td></tr><tr><td>80%</td><td>35%</td><td>20%</td><td></td></tr></table> Συνολική πρόοδος 28%	Ελευσίνα- Κόρινθος	Κόρινθος - Πάτρα	Πάτρα- Πύργος	Πύργος - Τσακώνα	80%	35%	20%																																																	
Ελευσίνα- Κόρινθος	Κόρινθος - Πάτρα	Πάτρα- Πύργος	Πύργος - Τσακώνα																																																							
80%	35%	20%																																																								
3	Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και Λεύκτρο – Σπάρτη	Πρόοδος ανά τμήμα σε ποσοστό (%) <table><tr><td>Κόρινθος – Τρίπολη</td><td>Τρίπολη – Παραδείσια</td><td>Τσακώνα – Καλαμάτα</td><td>Λεύκτρο – Σπάρτη</td></tr><tr><td>100%</td><td>100%</td><td>50%</td><td>45%</td></tr></table> Συνολική πρόοδος 71%	Κόρινθος – Τρίπολη	Τρίπολη – Παραδείσια	Τσακώνα – Καλαμάτα	Λεύκτρο – Σπάρτη	100%	100%	50%	45%																																																
Κόρινθος – Τρίπολη	Τρίπολη – Παραδείσια	Τσακώνα – Καλαμάτα	Λεύκτρο – Σπάρτη																																																							
100%	100%	50%	45%																																																							
4	Ιόνια Οδός: Αντίρριο - Ιωάννινα, ΠΑΘΕ: Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) – Μαλιακός (Σκάρφεια) Σχηματάρι - Χαλκίδα	Πρόοδος ανά τμήμα επί του συνόλου ή επί του τμήματος <table><tr><td>S1</td><td>8,97% 27,37%</td><td>S2</td><td>4,17% 19,4%</td></tr><tr><td>S3</td><td>4,95% 16,□%</td><td>ΠΑΘΕ</td><td>10 65,3</td></tr></table> Συνολική πρόοδος 25%	S1	8,97% 27,37%	S2	4,17% 19,4%	S3	4,95% 16,□%	ΠΑΘΕ	10 65,3																																																
S1	8,97% 27,37%	S2	4,17% 19,4%																																																							
S3	4,95% 16,□%	ΠΑΘΕ	10 65,3																																																							
5	ΠΑΘΕ: Μαλιακός- Κλειδί	Τμήματα – Ποσοστό Ολοκλήρωσης επί του τμήματος (%) <table><tr><td>1</td><td>100</td><td>2</td><td>100</td><td>3</td><td>100</td><td>4</td><td>86</td></tr><tr><td>5</td><td>100</td><td>6</td><td>64</td><td>7</td><td>55</td><td>8</td><td>100</td></tr><tr><td>9</td><td>84</td><td>10</td><td>33</td><td>11</td><td>76</td><td>12</td><td>41</td></tr><tr><td>13</td><td>52</td><td>14</td><td>46</td><td>15</td><td>100</td><td>16</td><td>18</td></tr><tr><td>17</td><td>5</td><td>18</td><td>50</td><td>19</td><td>12</td><td>20</td><td>84</td></tr><tr><td>21</td><td>100</td><td>22</td><td>100</td><td>2</td><td>43</td><td>24</td><td>100</td></tr><tr><td>25</td><td>61</td><td>26</td><td>87</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> Συνολική πρόοδος 62%	1	100	2	100	3	100	4	86	5	100	6	64	7	55	8	100	9	84	10	33	11	76	12	41	13	52	14	46	15	100	16	18	17	5	18	50	19	12	20	84	21	100	22	100	2	43	24	100	25	61	26	87				
1	100	2	100	3	100	4	86																																																			
5	100	6	64	7	55	8	100																																																			
9	84	10	33	11	76	12	41																																																			
13	52	14	46	15	100	16	18																																																			
17	5	18	50	19	12	20	84																																																			
21	100	22	100	2	43	24	100																																																			
25	61	26	87																																																							

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.8				
ΠΡΟΟΔΟΣ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΩΝ - ΕΠΙΤΑΞΕΩΝ				
Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας - Ε65	Απαλλοτριώσεις – επιτάξεις για το 80% του έργου στο οποίο έχει οριστικοποιηθεί η χάραξη Υπάρχει όμως θέμα διότι αναμένεται τροποποίηση χάραξης σε αρκετές περιοχές ακόμα και επομένως νέες ανάγκες απαλλοτριώσεων			
ΠΑΘΕ: Ελευσίνα- Κόρινθος – Πάτρα Ιόνια Οδός: Πάτρα - Πύργος – Τσακώνα	Πρόοδος απαλλοτριώσεων – επιτάξεων ανά τμήμα			
	Ελευσίνα- Κόρινθος	Κόρινθος - Πάτρα	Πάτρα- Πύργος	Πύργος - Τσακώνα
	80%	65%	61%	
Κόρινθος – Τρίπολη - Καλαμάτα και Λεύκτρο – Σπάρτη	Πρόοδος απαλλοτριώσεων – επιτάξεων ανά τμήμα			
	Κόρινθος - Τρίπολη	Τρίπολη - Παραδείσια	Τσακώνα - Καλαμάτα	Λεύκτρο - Σπάρτη
	100%	100%	84%	98%
Ιόνια Οδός: Αντίρριο - Ιωάννινα, ΠΑΘΕ: Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) – Μαλιακός (Σκάρφεια) Σχηματάρι - Χαλκίδα	Ποσοστά απαλλοτριώσεων – επιτάξεων ανά τμήμα			
	S1	82,55%	S2	61%
	S3	21,1%	ΠΑΘΕ	
	Σύνολο 53,68%			
ΠΑΘΕ: Μαλιακός- Κλειδί	Σύνολο 65%			

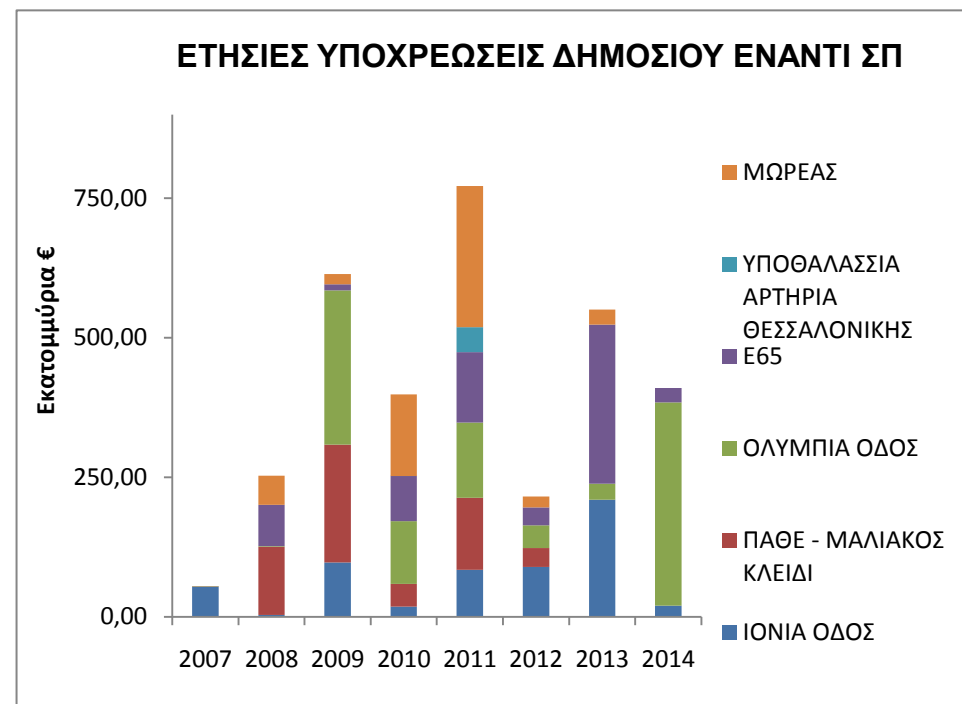
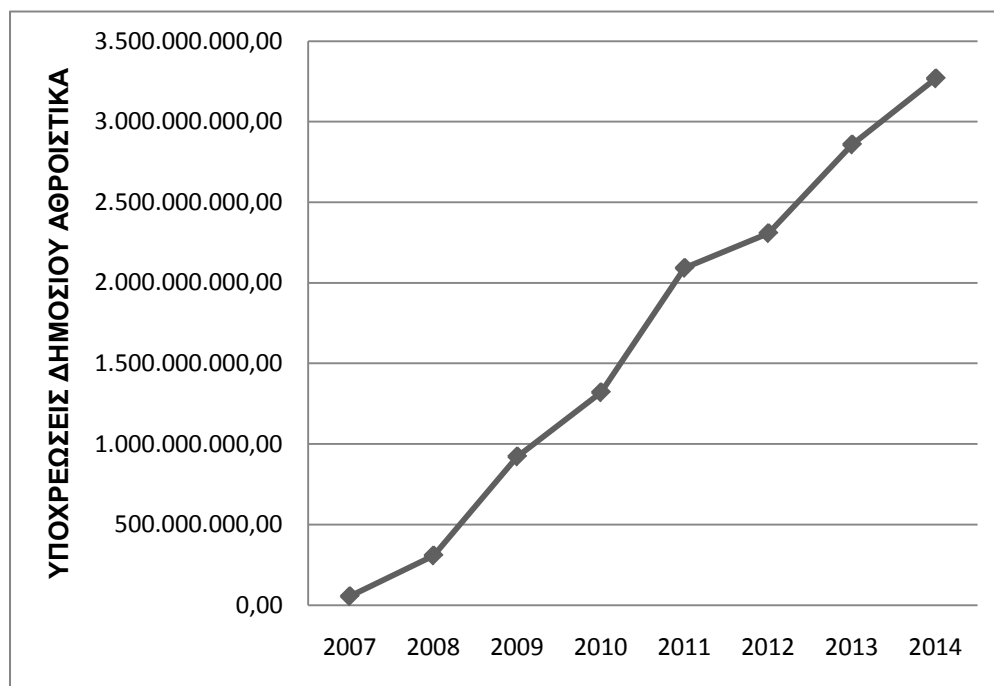
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.9

ΕΞΕΛΙΞΗ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΜΕΧΡΙ ΤΕΛΟΥΣ 2010

Πρόοδος		Ιόνια Οδός	Μαλιακός - Κλειδί	Βορειοδυτικός Αυτοκινητόδρομος Πελοποννήσου (Ολυμπία Οδός)	Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)	Κεντρικός Αυτοκινητόδρομος Πελοποννήσου (ΜΟΡΕΑΣ)
Συνολικό ποσό / Ποσοστό εκταμίευσης	Κύριο Δάνειο	109.600.000 0%	571.000.000 19%	1.186.727.266 0%	231.544.013 0%	524.293.026 32%
	Δάνειο ΧΣ	270.166.708 18%		364.586.286 100%	440.291.563 50%	265.794.282 77%
	Δάνειο ΦΠΑ	83.298.808 0%			295.689.165 0%	27.928.842 100%
	Άλλο δάνειο				721.678.000 0%	17.010.105 0%
Συνολικό Ποσό/ Ποσοστό είσπραξης	Χρηματοδοτική Συμβολή	359.512.771 39%	296.482.410 100%	607.057.525 40%	517.990.094 27%	341.880.000 40%
Συνολικό Ποσό / Ποσοστό καταβολής	Δεσμευτική Επένδυση	192.230.019 55%	136.300.000 100%	200.732.000 41%	154.909.821,49 43%	105.000.000 100%
Συνολικό εκτιμώμενο Ποσό / Ποσοστό είσπραξης	Έσοδα διοδίων Κατασκευαστικής Περιόδου	860.867.129 22%	298.973.349 43%	943.766.000 20%	43.068.834 0,2%	114.494.370 40%
Συνολικός χρόνος / Ποσοστό διαρρεύσαντα χρόνου	Χρόνος κατασκευής	72 μήνες 50%	54 μήνες 61%	72 μήνες 50%	66 μήνες 50%	54 μήνες 61%
Συνολικό ΤΜΚ / Ποσοστό ολοκλήρωσης - τιμολόγησης	Κατασκευαστικό έργο (ΤΜΚ)	1.064.378.200 25%	1.008.727.047 53%	2.138.233.000 24%	1.319.673.672 14%	899.550.161 61%

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.10
ΑΝΑΓΚΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΕΡΓΩΝ

ΕΤΗ	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΕΝΑΝΤΙ ΣΠ		ΠΟΣΟΣΤΟ
	ΕΤΗΣΙΕΣ	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΕΣ	
2007	54.436.998,78	54.436.998,78	1,67%
2008	252.754.075,51	307.191.074,29	9,40%
2009	614.514.100,79	921.705.175,08	28,21%
2010	398.259.005,09	1.319.964.180,17	40,39%
2011	771.901.850,00	2.091.866.030,17	64,01%
2012	215.531.075,92	2.307.397.106,09	70,61%
2013	550.429.700,00	2.857.826.806,09	87,45%
2014	410.000.000,00	3.267.826.806,09	100,00%
ΣΥΝΟΛΟ	3.267.826.806,09		



ΠΙΝΑΚΑΣ 1.11

	Σενάρια Τραπεζών κατά την υπογραφή της Σύμβασης								
	Βασικό Χαμηλό		Βασικό Χαμηλό		Βασικό Χαμηλό			Βασικό Χαμηλό	
	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ		ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ		ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ			ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	
Σενάρια	1	2	1	2	1	2		1	2
Μείωση εσόδων κυκλοφορίας σε σχέση με την πρόβλεψη κατά την υπογραφή της Σύμβασης	-	20%	-	10%	-	14%	Μείωση εσόδων κυκλοφορίας σε σχέση με την πρόβλεψη κατά την υπογραφή της Σύμβασης	-	23%
Περιθώριο δανεισμού	90	90	95	95	95	95	Περιθώριο δανεισμού	105	105
Απόδοση (IRR) ιδίων κεφαλαίων Παραχωρησιούχου	9,0	2,0	15,1	-	7,9	-	Απόδοση (IRR) ιδίων κεφαλαίων Παραχωρησιούχου	8,3	2,7
Μέση ζωή κυρίου δανείου (χρόνια)	17,6	17,6	12,5	12,5	10,35	10,17	Μέση ζωή κυρίου δανείου (χρόνια)	15,2	17,3
Συνολικά έσοδα κυκλοφορίας τρέχουσες τιμές	6.265	5.000	14.434	12.927	14.038	12.053	Συνολικά έσοδα κυκλοφορίας τρέχουσες τιμές	2.684	2.070
Έσοδα Δημοσίου (εκατ €)							Επιδότηση Λειτουργίας (εκατ €)		
τρέχουσες τιμές	3.300	2.503	9.536	8.602	10.896	9.459	τρέχουσες τιμές	1.647	1.647
ΚΠΑ	652	507	1.407	1.269	2.250	1.954	ΚΠΑ	330	330

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 2

Προβλήματα Συμβάσεων Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων

2.6 Η λογική των ΣΠ

Οι ΣΠ δομήθηκαν με την αξιωματική λογική ότι ο χρήστης πρέπει να πληρώνει και όχι ο φορολογούμενος. Στην πραγματικότητα ο χρήστης αποπληρώνει το 72% του κόστους της περιόδου κατασκευής (Τ1) των έργων, ενώ το υπόλοιπο 28% το επιδοτεί ο Δημόσιος Προϋπολογισμός (ο οποίος περιλαμβάνει και την κοινοτική συμμετοχή) μέσω της Χρηματοδοτικής Συμβολής (ΧΣ). Επίσης ο χρήστης αποπληρώνει το κόστος της περιόδου λειτουργίας (Τ2) του έργου. Επισημαίνεται ότι το Δημόσιο έχει πληρώσει μεγάλο μέρος των έργων (π.χ. ΠΑΘΕ) που είχε κατασκευαστεί πριν την παραχώρηση και δόθηκε για εκμετάλλευση στους Παραχωρησιούχους και εύλογα αναμένει να ανακτήσει τις πληρωμές του (τουλάχιστον για τα πιο πρόσφατα κατασκευασμένα τμήματα) μέσω της κατανομής των εσόδων.

Επί πλέον, στο πλαίσιο της Περιφερειακής Συνοχής της Χώρας και της συναφούς Κοινοτικής Πολιτικής, ο μεν χρήστης πληρώνει τη χρήση του αυτοκινητόδρομου στον οποίο κυκλοφορεί, αλλά το Δημόσιο, με το σύνολο των εσόδων από όλους τους αυτοκινητοδρόμους, αποπληρώνει και τα άλλα τμήματα του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων που κατασκευάζονται την τρέχουσα περίοδο. Δηλαδή όλοι οι αυτοκινητόδρομοι θεωρούνται ως ένα ενιαίο δίκτυο και ο χρήστης καταβάλλει το ίδιο χιλιομετρικό τέλος διοδίου σε κάθε τμήμα του. Πρόκειται για πολιτική αλληλοστήριξης (cross subsidy) που εφαρμόστηκε κατά κόρον τις προηγούμενες δεκαετίες σε χώρες της νότιας Ευρώπης, προκειμένου να αναπτύξουν γρήγορα τα δίκτυα των αυτοκινητοδρόμων τους. Κατασκευάστηκαν πρώτα τα τμήματα με μεγάλο φόρτο μεταξύ μεγάλων πόλεων (π.χ. Ρώμη – Φλωρεντία – Μιλάνο) και με τα διόδιά τους κατασκευάστηκαν οι αυτοκινητόδρομοι στην περιφέρεια (π.χ. Σικελία).

2.7 Τα εγγενή προβλήματα των ΣΠ

Όμως, οι υπόψη ΣΠ παρουσιάζουν εγγενή προβλήματα:

- Προβλέπουν την κατασκευή αυτοκινητόδρομου σε τμήματα όπου δεν ήταν αναγκαίο λόγω μικρού κυκλοφοριακού φόρτου, π.χ. Πύργος - Καλό Νερό – Τσακώνα, Λεύκτρο - Σπάρτη. Αυτό αύξησε σημαντικά τους προϋπολογισμούς των έργων.
- Προβλέπουν κατασκευή του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων σε μικρή χρονική περίοδο. Αυτό αύξησε σημαντικά την ανάγκη δανειοδότησης των έργων (εμπροσθοβαρής φόρτιση του προγράμματος χρηματοδότησης).
- Για τη μείωση του δανεισμού, προβλέπουν την πληρωμή διοδίων και σε μη ολοκληρωμένα τμήματα (π.χ. Κόρινθος – Πάτρα).
- Δεν είναι επιτυχής ο διαχωρισμός των τμημάτων του δικτύου ανά σύμβαση. Αυτό οδηγεί σε ανισοβαρείς συμβάσεις από την άποψη των αναγκών δανεισμού των έργων

για την υλοποίησή τους, π.χ. μικρός δανεισμός και μεγάλη επιστροφή χρημάτων στο Δημόσιο από την Ιόνια Οδό, υψηλός δανεισμός και επιδότηση λειτουργίας για τον Ε65.

- Προβλέπουν δεσμεύσεις για το Δημόσιο οι οποίες είναι σχεδόν αδύνατον να τηρηθούν, π.χ. παράδοση χώρων έργου σε 12 μήνες, περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις σε 4 μήνες. Αυτό οδηγεί σε μεγάλες απαιτήσεις των Παραχωρησιούχων σε βάρος του Δημοσίου.
- Ο τεχνικός σχεδιασμός των έργων χρήζει πολλών βελτιώσεων.
- Έχουν ανασταλεί οι εργασίες με αποφάσεις (ή σε αναμονή αποφάσεων) του ΣτΕ, ύστερα από προσφυγές πολιτών, στα τμήματα Παλαιοβούνα της Ιόνιας Οδού, Οξύνεια – Εγνατία της Ε65. Επίσης, το ΣτΕ έχει ακυρώσει την ΚΥΑ Περιβαλλοντικών Όρων στο τμήμα Σαμικό – Ζαχάρω της Ολυμπίας Οδού.
- Επιτρέπουν τη λειτουργία από τους Παραχωρησιούχους ανοικτού συστήματος διοδίων, γεγονός που οδηγεί σε υψηλές χρεώσεις για τους χρήστες που κατοικούν κοντά σε μετωπικούς σταθμούς διοδίων όπου δεν υπάρχει παράπλευρο δίκτυο.

Τα παραπάνω οδήγησαν σε μεγάλες καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων και αντιδράσεις χρηστών.

2.8 Αντιμετώπιση εγγενών προβλημάτων

Σε μεγάλο βαθμό, οι σημειούμενες καθυστερήσεις οφείλονται στη μη τήρηση συμβατικών υποχρεώσεων των μερών:

- έγκαιρη παράδοση γηπέδων, μετακίνηση δικτύων ΟΚΩ, ολοκλήρωση αρχαιολογικών ερευνών, επιστροφή ΦΠΑ και έκδοση περιβαλλοντικών αδειών από το Δημόσιο,
- προετοιμασία περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων, εκπόνηση μελετών, κινητοποίηση του κατασκευαστικού δυναμικού από τους Παραχωρησιούχους.

Επισημαίνεται ότι υπέρβαση του συνολικού συμβατικού χρόνου κατασκευής των έργων πέραν του 30% με παρατάσεις προθεσμιών δίνει το δικαίωμα στις Τράπεζες / Παραχωρησιούχους να καταγγείλουν τις ΣΠ με υπαιτιότητα του Δημοσίου.

Με την ταχεία επίλυση των όποιων συμβατικών προβλημάτων απομένουν θα εξαλειφθούν και τα τελευταία «γεγονότα ευθύνης Δημοσίου», δεν θα εγείρονται αιτήματα από τους Παραχωρησιούχους και θα αφαιρεθούν αρκετά από τα επιχειρήματα των Δανειστριών Τραπεζών, που έχουν αναστείλει τη χρηματοδότηση των έργων:

- Οι απαλλοτριώσεις έχουν ήδη επιταχυνθεί με την εφαρμογή του άρθρου 7Α του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (ΚΑΑΑ), την έκδοση Πράξεων Υπουργικού Συμβουλίου (ΠΥΣ) και την εκδίκαση των υποθέσεων από τα κατά τόπους Εφετεία.
- Για την επιτάχυνση των αρχαιολογικών εργασιών υπογράφηκε Μνημόνιο μεταξύ των Γενικών Γραμματέων του ΥΠΥΜΕΔΙ και του ΥΠΠΟΤ που διευκολύνει την παρακολούθηση του χρονοδιαγράμματος των υπόψη εργασιών.
- Η διαδικασία των περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων είναι εξαιρετικά πολύπλοκη, σε βαθμό που οι περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις καθίστανται πλέον η σημαντικότερη τροχοπέδη στην εξέλιξη των έργων. Δεν έχει γίνει ουσιαστική πρόοδος στον τομέα αυτό μέχρι σήμερα.
- Με διάταξη Νόμου έχει συνδεθεί η καταβολή της ΧΣ με την πρόοδο των εργασιών του έργου (διευκόλυνση ρευστότητας).
- Σημειώνεται ότι: Οι καθυστερήσεις λόγω μετακινήσεων δικτύων οφείλονται στην άρνηση των ΟΚΩ να χρεωθούν τις σχετικές δαπάνες, όπως ορίζεται στις ΣΠ και στον

Νόμο, στην υποστελέχωση τους και στην έλλειψη εξαρτημάτων. Στο μεταξύ εκδικάστηκε από το ΣτΕ προσφυγή της ΔΕΗ κατά του Δημοσίου για τις σχετικές διατάξεις των ΣΠ και το Δημόσιο δικαιώθηκε (αλλά η ΔΕΗ εξακολουθεί την ίδια τακτική).

- Η καθυστέρηση ολοκλήρωσης μελετών οφείλεται αποκλειστικά στους Παραχωρησιούχους.
- Η καθυστέρηση ενεργοποίησης κατασκευαστικού δυναμικού οφείλεται επίσης αποκλειστικά στους Παραχωρησιούχους.
- Η καθυστέρηση οριστικοποίησης της χάραξης οφείλεται εν μέρει στο Δημόσιο (για τα τμήματα αυτά όπου εκκρεμούν προσφυγές) και εν μέρει στους Παραχωρησιούχους (όπου οι ίδιοι προτείνουν εναλλακτικές χαράξεις).

Επίσης:

- Με διάταξη Νόμου έχει ρυθμιστεί η επιβολή διοικητικών κυρώσεων στους παραβάτες της υποχρέωσης καταβολής διοδίων.

Δυσκολία παρατηρήθηκε και στην τήρηση των οικονομικών υποχρεώσεων του Δημοσίου που προβλέπονται στις ΣΠ: επιστροφή ΦΠΑ, πληρωμή πρόσθετων εργασιών και χρηματοδότηση των έργων που κατασκευάζει το Δημόσιο για να τα παραδώσει στους Παραχωρησιούχους. Σήμερα όμως τα περισσότερα ζητήματα έχουν τακτοποιηθεί.

2.9 Προβλήματα λόγω οικονομικής κρίσης

Επήλθε μεταβολή των κοινωνικών και οικονομικών συνθηκών σε σχέση με τις προβλέψεις κατά την έναρξη παραχώρησης. Η οικονομική κρίση με τη συνεπαγόμενη μείωση της αγοραστικής δύναμης των πολιτών, η αύξηση των τιμών των καυσίμων, η αύξηση των τιμών διοδίων, η αύξηση του ΦΠΑ, η αβεβαιότητα στον τομέα της εργασίας δημιούργησαν συνθήκες που επέδρασαν στη μείωση της κυκλοφορίας και επακόλουθα στη μείωση των εσόδων από τα διόδια.

Επί πλέον δημιουργήθηκε κίνημα πολιτών, οι οποίοι αρνούνται να πληρώνουν τα διόδια. Τέλος οποιοσδήποτε επαγγελματικός τάξεις θεωρούν ότι πλήττονται από τα μέτρα της Κυβέρνησης καταλαμβάνουν Σταθμούς Διοδίων.

Οι παράγοντες αυτοί έχουν ως συνέπεια τη μείωση των εσόδων από τα διόδια, τα οποία σύμφωνα με τις συμβάσεις:

- πρώτον, κατά την κατασκευαστική περίοδο καλύπτουν μέρος του κόστους κατασκευής των έργων, και
- δεύτερον, κατά την περίοδο λειτουργίας αποπληρώνουν τα τραπεζικά δάνεια και τα επενδυτικά κεφάλαια των Παραχωρησιούχων, καθώς και αποδίδουν έσοδα υπέρ του Δημοσίου (για την κατασκευή νέων έργων, αποπληρωμή δανείων του Δημοσίου κλπ.).

Τα προβλεπόμενα αυτή τη στιγμή από τους Παραχωρησιούχους συνολικά έσοδα των έργων είναι πολύ μειωμένα σε σχέση με τα αντίστοιχα της ΗΕΠ. Συγχρόνως, η οικονομική κρίση οδήγησε σε υψηλά επιτόκια δανεισμού για τη Χώρα μας. Οι δανείστριες Τράπεζες αναζητούν ευκαιρίες να αποδεδουλευθούν από τα έργα αυτά, διότι έχουν δεσμεύσει μεγάλα δανειακά κεφάλαια με χαμηλά επιτόκια. Δεδομένου ότι στη διεθνή αγορά επικρατεί αβεβαιότητα ως

προς το εάν η Χώρα μας θα ξεπεράσει την κρίση, οι Τράπεζες φαίνεται να αναρωτιούνται αν αυτή, εν μέσω της οικονομικής στενότητας που διάγει και των οικονομικών περιορισμών που της έχουν επιβληθεί, θα επιτύχει τελικά να ολοκληρώσει τα υπόψη έργα.

Τα ανωτέρω προβλήματα έχουν οδηγήσει στην αναστολή της χρηματοδότησης από τις Δανειστριες Τράπεζες σε τέσσερα από τα πέντε έργα.

2.10 Επιπτώσεις των προβλημάτων στις ΣΠ

Είναι απολύτως αναγκαία σήμερα για τη χώρα μας η εφαρμογή πολιτικών αναπτυξιακού προσανατολισμού. Δεδομένων των περιορισμένων δημόσιων πόρων, πρωτεύοντα στόχο πρέπει να αποτελέσει η προσέλκυση επενδυτών, η οποία όμως προϋποθέτει την υπερνίκηση του υψηλού κινδύνου που της καταλογίζουν οι διεθνείς αγορές. Ταχεία επίτευξη του στόχου αυτού μπορεί να προέλθει μόνο από την πλήρη υλοποίηση και επιτυχία των σε εξέλιξη επενδύσεων. Η επιτυχής διαχείριση των προβλημάτων των έργων παραχώρησης θα σηματοδοτήσει ότι ο κίνδυνος της χώρας είναι στην πραγματικότητα πολύ μικρότερος από τον αποδιδόμενο. Παράλληλα, η ταχεία υλοποίηση των σε εξέλιξη επενδύσεων θα μετριάσει την ύφεση και την ανεργία, δηλαδή θα συμβάλει άμεσα στην ανάπτυξη. Αντίθετα, η ανεπιτυχής αντιμετώπισή των υπόψη προβλημάτων θα οδηγήσει πρακτικά σε απο-επένδυση, θα αυξήσει την ανεργία και θα αποτρέψει μελλοντικές επενδύσεις.

Επί πλέον, η ανεπιτυχής αντιμετώπισή των προβλημάτων μπορεί να οδηγήσει και στην καταγγελία των ΣΠ, η οποία θα επιβαρύνει υπέρμετρα το Δημόσιο στην παρούσα φάση χωρίς τα έργα να ολοκληρωθούν.

Περαιτέρω το Δημόσιο θα κληθεί επί πλέον να επιστρέψει τα απορροφηθέντα ποσά της κοινοτικής συνδρομής. Επισημαίνεται ότι σε κάθε περίπτωση καταγγελίας θα μειωθεί σημαντικά ο κύκλος εργασιών των ελληνικών κατασκευαστικών εταιριών, σε μια περίοδο που είναι ιδιαίτερα κρίσιμη για την επιβίωσή τους.

Σε περίπτωση καταγγελίας θα καταπέσουν μεγάλες εγγυητικές επιστολές Ελληνικών Τραπεζών με σημαντικές επιπτώσεις για αυτές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 3

Διερεύνηση Προβλημάτων

3.1 Οι προβλέψεις κυκλοφοριακών φόρτων και εσόδων από τους Παραχωρησιούχους

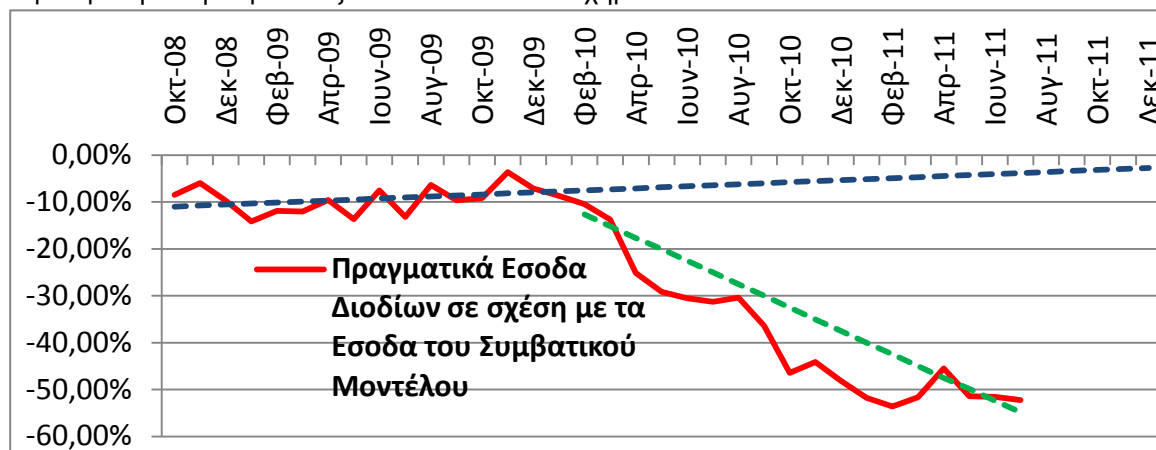
Το Δημόσιο εκπόνησε την περίοδο 2002 - 2003 κυκλοφοριακές μετρήσεις και έρευνες (προέλευσης προορισμού, αξίας χρόνου κλπ.) για όλους τους αυτοκινητοδρόμους και επέτρεψε την πρόσβαση των Παραχωρησιούχων στα πρωτογενή στοιχεία. Οι Παραχωρησιούχοι, με βάση νεώτερες δικές τους κυκλοφοριακές μετρήσεις και τα πρωτογενή στοιχεία του Δημοσίου (τα οποία προσάρμοσαν κατάλληλα), εκτίμησαν τις προβλέψεις κυκλοφορίας (κατά τρόπο αισιόδοξο) και τις χρησιμοποίησαν για τον υπολογισμό των εσόδων τους στη σύνταξη των προσφορών τους.

Επισημαίνεται ότι οι προβλέψεις κυκλοφορίας εξαρτώνται από πολλές παραμέτρους, οι σημαντικότερες των οποίων είναι το ΑΕΠ, το λειτουργικό κόστος οχημάτων (βενζίνη, ελαστικά απόσβεση κλπ.), η αξία χρόνου (εισόδημα κλπ.), τα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά της περιοχής καθώς και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δικτύου. Εξ όλων αυτών των παραμέτρων, αυτή που επηρεάζει αμεσότερα και με γραμμικό τρόπο την μεταβολή της κυκλοφορίας είναι η μεταβολή του ΑΕΠ.

Το Δημόσιο δεν ζήτησε να του υποβληθούν οι κυκλοφοριακές αυτές μελέτες, διότι ο κίνδυνος του κυκλοφοριακού φόρτου ανήκε αποκλειστικά στους Παραχωρησιούχους. Δηλαδή, στο Δημόσιο δόθηκαν στα πλαίσια του Χ-Ο/Μ κατά βάση τα έσοδα από τους Σταθμούς Διοδίων (ΣΔ). Το σωστό ήταν όχι μόνο να υπάρχουν στις κυκλοφοριακές μελέτες οι κυκλοφοριακοί φόρτοι αλλά και ο λεπτομερής υπολογισμός των εσόδων με βάση τα οχηματοχιλιόμετρα και το ύψος των διοδίων, δοθέντος ότι ο διαγωνισμός προέβλεπε ανώτατο ύψος διοδίου ανά χιλιόμετρο απόστασης.

Το 2010 εμφανίζεται στη Χώρα η οικονομική κρίση και παρατηρείται μείωση της κυκλοφορίας.

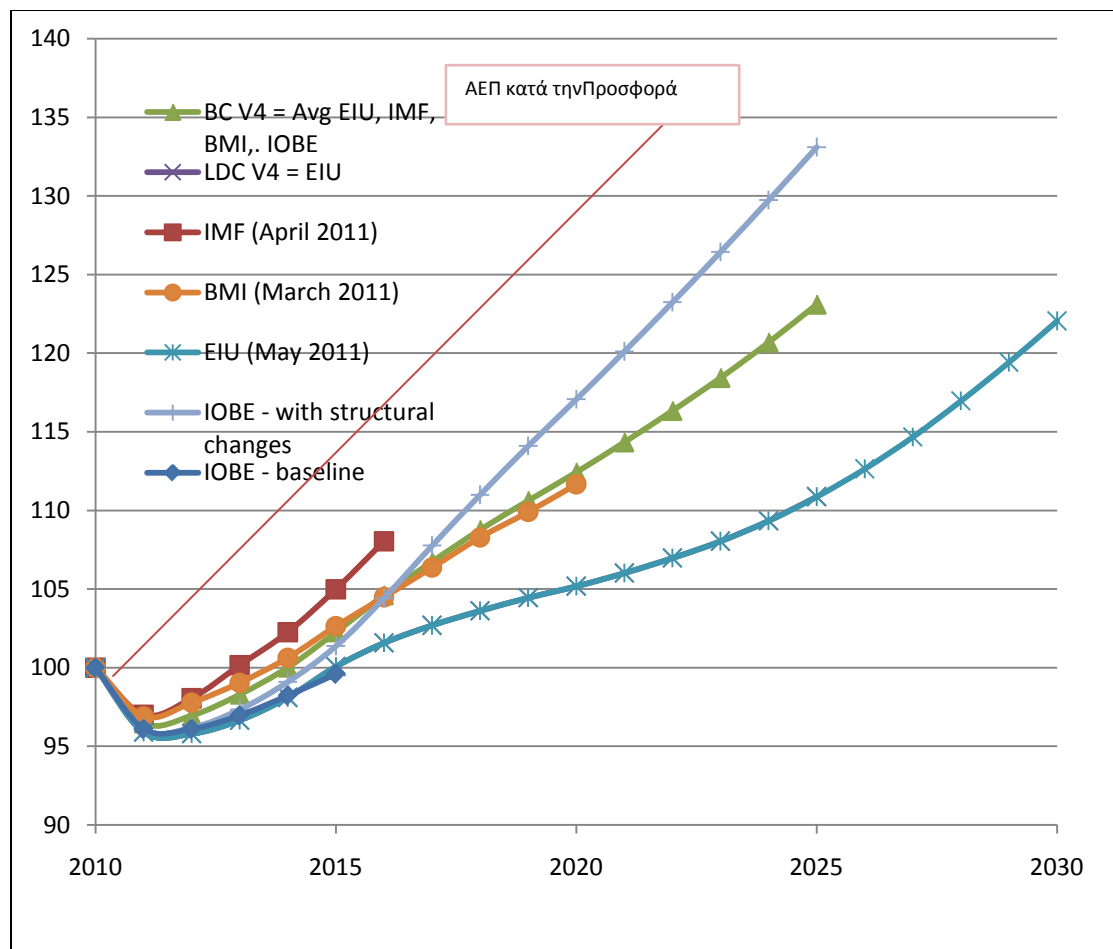
Η μεταβολή αυτή παρουσιάζεται ενδεικτικά στο σχήμα που ακολουθεί.



Σχήμα 3.1: Ενδεικτική μείωση της κυκλοφορίας

Εν μέσω της οικονομικής κρίσης, διάφοροι Διεθνείς Οικονομικοί Οργανισμοί επεξεργάστηκαν νέες προβλέψεις του ΑΕΠ της Χώρας. Στο διάγραμμα του ΑΕΠ που ακολουθεί (Βάση 100=2010) παρουσιάζεται η πτώση της πρόβλεψης του ΑΕΠ σε σχέση με τις αντίστοιχες εκτιμήσεις κατά την περίοδο της προσφοράς.

Εξέλιξη του ΑΕΠ – Βάση 100 = 2010



Σχήμα 3.2: Εξέλιξη του ΑΕΠ 2010 – 2030

Επίσης, η καθυστέρηση υλοποίησης των έργων μείωσε ακόμα περισσότερο τα έσοδα.

Λαμβάνοντας όλα τα ανωτέρω υπόψη οι Τράπεζες απαίτησαν την επαναβεβαίωση της βιωσιμότητας των έργων. Πρόσφατα επικαιροποιήθηκαν από τους Συμβούλους των Παραχωρησιούχων, και έγιναν αποδεκτά από τις Δανείστριες Τράπεζες, τα μοντέλα πρόβλεψης κυκλοφοριακού φόρτου. Επισημαίνεται ότι η πρόβλεψη της κυκλοφορίας βασίζεται κυρίως στην πρόβλεψη εξέλιξης του ΑΕΠ, για την οποία οι δανειστές των Παραχωρησιούχων έχουν λάβει συντηρητική θέση με βάση τις προβλέψεις Διεθνών Οικονομικών Οργανισμών. Σε τρεις περιπτώσεις χρησιμοποιείται η πλέον συντηρητική πρόβλεψη EIU και μόνο σε μία ο μέσος όρος.

Οι προβλέψεις εσόδων που εκτιμήθηκαν από τους Παραχωρησιούχους είναι μειωμένες κατά 40% – 45 % σε σχέση με εκείνες του Χ-Ο/Μ της έναρξης Παραχώρησης. Πρέπει όμως να

ληφθεί υπόψη ότι σε παρόμοιες περιπτώσεις οι προβλέψεις γίνονται με σχετική ασφάλεια μόνο για περίοδο 5 ετών. Συνήθως στη συνέχεια ακολουθείται γραμμική μεταβολή της πρόβλεψης (με τάση προς τα κάτω).

Συνεπώς δεν πρέπει να αποδεχθεί κανείς τόσο απαισιόδοξες προβλέψεις και να δεσμευθεί σε συμπεράσματα τριακονταετίας με βάση το σημερινό κακό οικονομικό κλίμα.

3.2 Καταγγελία συμβάσεων

Οι Παραχωρησιούχοι, σύμφωνα με τις Συμβάσεις Παραχώρησης, έχουν αναλάβει την υποχρέωση χρηματοδότησης των Έργων, υπό την έννοια της εκ μέρους τους διασφάλισης ότι *"θα υπάρχει ανά πάσα στιγμή χρηματοδότηση διαθέσιμη για την πλήρη και προσήκουσα εκτέλεση του Έργου"*.

Στο πλαίσιο αυτής της υποχρέωσης εντάσσεται και ο κίνδυνος εσόδων των έργων τον οποίο έχουν αναλάβει συμβατικά οι Παραχωρησιούχοι, υπό την έννοια ότι αν τα έσοδα αυτά δεν είναι επαρκή είτε για να χρηματοδοτήσουν το κόστος κατασκευής του έργου (στις περιπτώσεις που κατά την περίοδο κατασκευής λειτουργούν τμήματα αυτοκινητόδρομου και εισπράττονται διόδια), είτε για να αποπληρώσουν τα δάνεια, είναι ενδεχόμενο αυτό (αν δεν θεραπευθεί) να θεωρηθεί, κατά τις δανειακές συμβάσεις, ως Γεγονός Αθέτησης Δανειζόμενου (Borrower's Events of Default) και να οδηγήσει σε καταγγελία των δανειακών συμβάσεων εκ μέρους των δανειστών.

Οι δανειακές συμβάσεις για τα έργα με Συμβάσεις Παραχώρησης περιέχουν τις συνήθεις ρήτρες και συγκεκριμένα (και μεταξύ άλλων) προβλέπονται:

- Ρήτρα που συναρτάται με την ικανοποίηση συγκεκριμένων δεικτών (λ.χ. LLCR ή ADSCR) (οι *"Δείκτες"*) οι οποίοι σχετίζονται με την ικανότητα του έργου να ανταποκριθεί στην υποχρέωση αποπληρωμής των δανείων,
- Ρήτρα που συναρτάται με την επάρκεια των διαθέσιμων κεφαλαιακών πόρων για την κάλυψη του κόστους κατασκευής του έργου,
- Ρήτρα που συνδέεται με την επέλευση Ουσιώδους Δυσμενούς Επίπτωσης (Material Adverse Effect).

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, εάν συντρέχει κάποιο από τα ανωτέρω γεγονότα αθέτησης δανειζομένου, όπως λ.χ. εν προκειμένω:

- Λόγω της μείωσης των εσόδων του έργου από διόδια (κάμψη κυκλοφοριακού φόρτου), εμφανίζεται ή προβλέπεται να εμφανιστεί έλλειμμα χρηματοδότησης των κατασκευών (Funding Shortfall ή Forecast Funding Shortfall),
- Ομοίως λόγω της μείωσης των εσόδων του έργου από διόδια (και της προβλεπόμενης λ.χ. δυσμενούς μελλοντικής εξέλιξης του ΑΕΠ) στηρίζεται πρόβλεψη μελλοντικών εσόδων η οποία δίνει Δείκτες οι οποίοι είναι χαμηλότεροι τω κατώτατου ορίου που έχει συμφωνηθεί στις δανειακές συμβάσεις (λ.χ. LLCR μικρότερο του 1.10:1 ή ADSCR μικρότερο του 1.05:1.), δηλαδή ουσιαστικά μη δυνατότητα εξυπηρέτησης των δανειακών υποχρεώσεων,
- Συντρέχουν (κατά την κρίση των δανειστών) γεγονότα τα οποία έχουν Ουσιώδη Δυσμενή Επίπτωση ως προς λ.χ. το Έργο ή τη δυνατότητα του Παραχωρησιούχου να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του σύμφωνα με τα λεγόμενα *"σχετικά Έγγραφα"*

(Relevant Documents), στα οποία περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η Σύμβαση Παραχώρησης και οι δανειακές συμβάσεις,

οι Δανειστές έχουν το δικαίωμα (ενδεικτικά):

- Να αναστείλουν το δικαίωμα του Παραχωρησιούχου προς εκταμίευση ποσών από τα υφιστάμενα δάνεια,
- να καταγγείλουν τις δανειακές συμβάσεις (Acceleration) και να απαιτήσουν την εξόφληση των ήδη εκταμιευθέντων δανείων.

Η καταγγελία των δανειακών συμβάσεων εκ μέρους των δανειστών για λόγους που οφείλονται στον Παραχωρησιούχο, συνιστά λόγο καταγγελίας της Σύμβασης Παραχώρησης από το Δημόσιο, λόγω αδυναμίας του Παραχωρησιούχου να χρηματοδοτήσει το έργο. Ο συγκεκριμένος λόγος καταγγελίας εξειδικεύεται - ενδεικτικά - στις Συμβάσεις Παραχώρησης:

- είτε ως αδυναμία του Παραχωρησιούχου να εκπληρώσει οποιαδήποτε προϋπόθεση αναγκαία για την εκταμίευση οιασδήποτε Καθορισμένης Δανειακής Σύμβασης (Designated Loan Agreement), η οποία έχει ως αποτέλεσμα την ουσιώδη καθυστέρηση ή τη μη δυνατότητα εκταμίευσης του συνόλου ή μέρους του αντίστοιχου δανείου, είτε
- ως η εκ μέρους οιασδήποτε Δανειστή καταγγελία οποιασδήποτε από τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις.

Η καταγγελία εκ μέρους του Δημοσίου της Σύμβασης Παραχώρησης, λόγω αδυναμίας του Παραχωρησιούχου να χρηματοδοτήσει το έργο, δεν είναι χωρίς συνέπειες για το Δημόσιο, στο μέτρο που το ίδιο θα πρέπει, κατά τις προβλέψεις των Συμβάσεων Παραχώρησης, να καταβάλει στον Παραχωρησιούχο ή στους Δανειστές την *"αξία των μέχρι τη στιγμή της επέλευσης των αποτελεσμάτων της καταγγελίας αρτίως εκτελεσθεισών Κατασκευών της Περιόδου T1"* μείον όμως:

- την καταβληθείσα μέχρι την καταγγελία Χρηματοδοτική Συμβολή του Δημοσίου,
- τα επενδυθέντα ίδια κεφάλαια του Παραχωρησιούχου (είτε με μορφή μετοχικού κεφαλαίου είτε με μορφή δευτερογενούς δανείου),
- τα έσοδα (προ ΦΠΑ) από την εκμετάλλευση του Έργου που εισπράχθηκαν μέχρι την καταγγελία, αφού πρώτα αφαιρεθούν από αυτά οι αντίστοιχες δαπάνες λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης,

ήτοι ουσιαστικά τα δανειακά κεφάλαια που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή του έργου μέχρι την ημερομηνία της καταγγελίας και αυτό υπό την αίρεση ότι όλες οι μέχρι τότε κατασκευές κριθούν ως *αρτίως εκτελεσθείσες* δηλαδή σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης (προδιαγραφές, τεχνικές απαιτήσεις κλπ.).

Στον ακόλουθο Πίνακα παρουσιάζεται το κόστος λύσης των τεσσάρων συμβάσεων, όπως αυτό υπολογίστηκε από τον σύμβουλο Ernst Young, για την περίπτωση καταγγελίας των έργων τον Ιούνιο 2011, με βάση επικαιροποιημένα αλλά μη ελεγμένα και εγκεκριμένα χρηματοοικονομικά μοντέλα των Παραχωρησιούχων. Σε περίπτωση καταγγελίας των 4 συμβάσεων από τους Παραχωρησιούχους με υπαιτιότητα του Δημοσίου, το Δημόσιο θα κληθεί να πληρώσει το συνολικό ποσό των 1.418 εκατ € (Επισημαίνεται ότι κατά τους Παραχωρησιούχους τα ποσά αποζημίωσης είναι αυξημένα κατά 400 – 500 εκατ €). Σε περίπτωση καταγγελίας των συμβάσεων από το Δημόσιο με υπαιτιότητα των Παραχωρησιούχων, το Δημόσιο θα κληθεί να πληρώσει το συνολικό ποσό των 776,5 εκατ €.

Η διαφορά ισούται με τα ίδια κεφάλαια των Παραχωρησιούχων, τα οποία και χάνουν σε περίπτωση καταγγελίας των συμβάσεων με υπαιτιότητά τους.

Πίνακας 3.1: Καταγγελία ΣΠ με υπαιτιότητα Παραχωρησιούχου

Ημερομηνία Καταγγελίας: Ιούλιος 2011					
Υπαιτιότητα Παραχωρησιούχου '000 €	ΙΟΝΙΑ	Ε65	ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ	ΜΑΛΙΑΚΟΣ ΚΛΕΙΔΙ	Σύνολο
(Α) Αρτίως εκτελεσθείσες Κατασκευές - Δεσμευτική Επένδυση - Έσοδα προ ΦΠΑ - ΧΣ Δημοσίου	-45.198	198.259	306.516	76.593	536.170
(Β) Υποχρεώσεις προς Δανειστές	88.700	272.117	336.942	229.200	926.960
(Γ) Προϊόν Εγγυητικών	83.000	81.000	105.000	53.000	322.000
Ποσό Χρήσης Εγγυητικής Επιστολής	83.000	73.859	30.427	53.000	240.286
Υπόλοιπο Εγγυητικής Επιστολής	0	7.141	74.573	0	81.714
Αποζημίωση (Α) + (Γ) κατά το ποσό που το (Α) υπολείπεται του (Β) - με συμψηφισμό του (Α) σε περίπτωση που αυτό είναι αρνητικό	37.802	272.117	336.942	129.593	776.456

Πίνακας 3.2: Καταγγελία ΣΠ με υπαιτιότητα Δημοσίου

Ημερομηνία Καταγγελίας: Ιούλιος 2011					
Υπαιτιότητα Δημοσίου '000 €	ΙΟΝΙΑ	Ε65	ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ	ΜΑΛΙΑΚΟΣ ΚΛΕΙΔΙ	Σύνολο
(Α) Υποχρεώσεις προς Δανειστές	88.700	272.117	336.942	229.200	926.960
(Β) Δεσμευτική Επένδυση	120.424	66.664	80.293	136.300	403.681
(Γ) Απόδοση Δεσμευτικής Επένδυσης	22.661	12.618	15.043	37.283	87.605
Αποζημίωση (Α) + (Β) + (Γ)	231.785	351.400	432.279	402.783	1.418.245

Στα πιο πάνω ποσά έχει περιληφθεί το ποσό αποζημίωσης για τη λύση των συμβάσεων αντιστάθμισης κινδύνων (swaps), το οποίο εκτιμάται σε 150 εκατ € ανά σύμβαση, το οποίο σύμφωνα με τις συμβάσεις θα πληρώσει το Δημόσιο σε κάθε περίπτωση καθώς και

Στα πιο πάνω ποσά δεν έχει περιληφθεί το ποσό αποζημίωσης για τις καλώς εκτελεσθείσες εργασίες που δεν έχουν ακόμα πιστοποιηθεί ή/και βρίσκονται σε εξέλιξη, καθώς και οι τόκοι της περιόδου καταβολής της αποζημίωσης καταγγελίας.

Σε περίπτωση καταγγελίας, θα καταπέσουν μεγάλες εγγυητικές επιστολές Ελληνικών Τραπεζών με σημαντικές επιπτώσεις για αυτές.

3.6 Πρακτικές άλλων χωρών

Παρόμοια προβλήματα μη βιωσιμότητας παραχωρήσεων αντιμετωπίζουν και άλλες χώρες λόγω της διεθνούς οικονομικής και χρηματοπιστωτικής κρίσης.

Στην Ισπανία έχει μειωθεί σημαντικά ο κυκλοφοριακός φόρτος, κυρίως σε αυτοκινητοδρόμους της περιφέρειας. Αυτό δημιούργησε πρόβλημα αποπληρωμής των δανείων σε πολλούς αυτοκινητοδρόμους που μόλις είχαν ολοκληρωθεί. Η Ισπανική Κυβέρνηση αποφάσισε την δανειοδότηση των Παραχωρησιούχων με παράλληλη αύξηση στο μέλλον των διοδίων πάνω από τα όρια των ΣΠ, προκειμένου να αποπληρωθούν τα δάνεια.

Σύμφωνα με μελέτη του 2009 του Public Services International Research Unit (PSIRU) του Πανεπιστημίου Greenwich, η παγκοσμιοποίηση της χρηματοπιστωτικής κρίσης κάνει τους επενδυτές απρόθυμους στο να δανείσουν τα χρήματά τους σε ιδιωτικές εταιρείες, με αποτέλεσμα οι εταιρείες να μην μπορούν να δανειστούν τα απαιτούμενα κεφάλαια που χρειάζονται προκειμένου να χρηματοδοτήσουν τα έργα που εκτελούνται ή πρόκειται να εκτελεστούν με ΣΠ. Σχολιάζονται προβλήματα ΣΠ σε πολλές χώρες: Ηνωμένο Βασίλειο, Ισπανία, Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία, ΗΠΑ, Ιρλανδία, Σλοβακία, Καναδά και Ρωσία. Η μελέτη καταλήγει ότι για να συνεχίσουν τα έργα παραχωρήσεων να είναι οικονομικά βιώσιμα θα πρέπει ίσως οι κυβερνήσεις να αναλάβουν τις εγγυήσεις των δανείων που θα χρειαστούν οι ιδιωτικές εταιρείες προκειμένου να χρηματοδοτήσουν τα έργα, επιτυγχάνοντας και καλύτερους όρους δανειοδότησης (χαμηλότερα επιτόκια).

Τον Αύγουστο του 2009 δημοσιεύθηκε από το European PPP Expertise Centre (EPEC) σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) μελέτη που παρέχει ένα πλαίσιο ανάλυσης κρίσιμων ζητημάτων που αφορούν στην οικονομική κρίση στην Ευρώπη και πώς αυτή επηρεάζει τις ΣΠ. Κατά τη μελέτη, οι επιπτώσεις της τωρινής περίπλοκης πιστωτικής κατάστασης στις ΣΠ θα μπορούσαν να συνοψιστούν στα εξής:

- Η κατάρρευση του διατραπεζικού δανεισμού μείωσε σημαντικά την ρευστότητα. Οι περισσότερες Τράπεζες, κυρίως αυτές με μικρές καταθετικές βάσεις αδυνατούν να βρουν κεφάλαια έστω και με σύντομες λήξεις.
- Τα τραπεζικά επιτόκια δανεισμού έχουν αυξηθεί σημαντικά.
- Τα δάνεια έχουν σημαντικά μειωθεί.
- Πολλές Τράπεζες έχουν αποσυρθεί ολικώς ή μερικώς από την αγορά χρηματοδότησης έργων παραχώρησης. Επίσης, πολλοί διεθνείς επενδυτές προσανατολίζονται όλο και περισσότερο στις εγχώριες αγορές τους.
- Δεν έχει ακόμα υπάρξει κάποια βιώσιμη λύση στην αγορά κεφαλαίων, ώστε να αντικαταστήσει την όλο και συρρικνούμενη αγορά ομολόγων.

Η μελέτη προτείνει τρεις βασικούς τρόπους βιώσιμης λειτουργίας των ΣΠ:

- Διορθωτικά μέτρα που αφορούν στις διαδικασίες δημοπράτησης: να δίνονται οι προσφορές για δανειακά κεφάλαια στο τέλος της διαδικασίας δημοπράτησης (funding completion), να προβλέπονται μικρότερης διάρκειας δάνεια, κλπ.
- Διορθωτικά μέτρα που αφορούν στις Δημόσιες Αρχές: Δημόσιες εγγυήσεις προς τους δανειστές, ανάληψη μέρους των δανείων από το Δημόσιο, κλπ.
- Διορθωτικά μέτρα που αφορούν στην προσέλκυση νέων επενδυτών: φορολογικές ελαφρύνσεις, ύπαρξη Δημόσιου Ταμείου που θα δανείζει τα έργα παραχωρήσεων, λύνοντας τα όποια προβλήματα ρευστότητας ανακύπτουν, η ΧΣ του Δημοσίου να εισφέρεται κατά προτεραιότητα, κλπ.

Δεδομένης της οικονομικής ύφεσης στη Χιλή την περίοδο 1998 – 2002, ο J. M. Vassallo το 2006 διερεύνησε τις τρεις μεθόδους που εφαρμόστηκαν προκειμένου να αντιμετωπιστεί ο κίνδυνος της μείωσης του κυκλοφοριακού κινδύνου σε ΣΠ αυτοκινητοδρόμων, ώστε να μην απαιτείται αναδιαπραγμάτευση συμβάσεων στο ενδιάμεσο της περιόδου παραχώρησης: Minimum Income Guarantee (MIG), Least Present Value of the Revenues (LPVR), Revenue Distribution Mechanism (RDM).

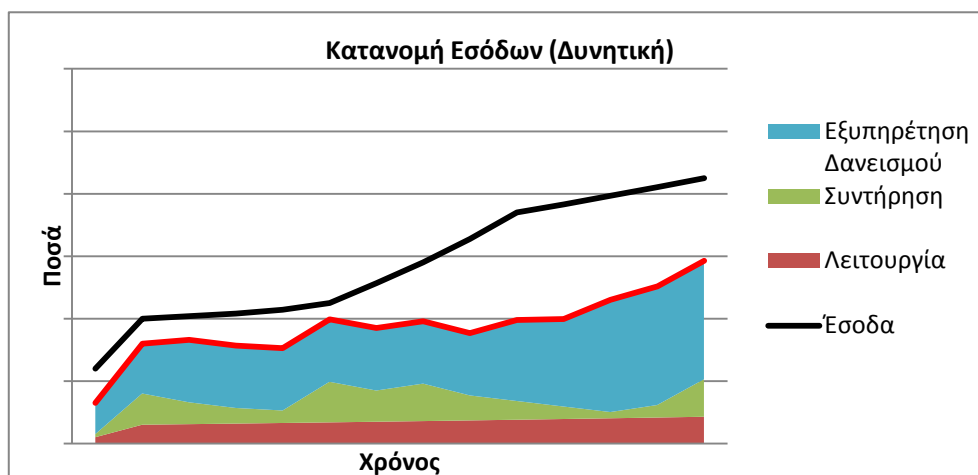
Με τη μέθοδο MIG το ολικό εγγυημένο ποσό εσόδων είναι το ίδιο για όλους τους συμμετέχοντες στη δημοπράτηση του έργου και δεν μπορεί να ξεπερνά το 70% της επένδυσης συν τα έξοδα λειτουργίας και συντήρησης του έργου. Αν τα πραγματικά έσοδα είναι λιγότερα από τα αναμενόμενα σε οποιοδήποτε χρόνο, τότε το Δημόσιο αναλαμβάνει να αντισταθμίσει τη διαφορά στον Παραχωρησιούχο. Αν ο Παραχωρησιούχος αποφασίσει να υιοθετήσει αυτόν το μηχανισμό, τότε αναλαμβάνει την υποχρέωση να μοιράζεται μέρος των εσόδων του με το Δημόσιο όποτε ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι μεγαλύτερος από τον αναμενόμενο. Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να μοιράζεται το 50% της διαφοράς που προκύπτει από πραγματικά έσοδα και τα εγγυημένα έσοδα με το Δημόσιο. Με τη μέθοδο MIG ο κίνδυνος του κυκλοφοριακού φόρτου μοιράζεται, οι δανειστές αισθάνονται ασφαλείς διότι μέρος των εσόδων είναι εγγυημένο και συνεπώς το κόστος του έργου μειώνεται και συνακόλουθα μειώνονται τα διόδια. Το μειονέκτημά της έγκειται στο γεγονός ότι το Δημόσιο μπορεί να αντιμετωπίσει προβλήματα χρηματοδότησης σε περιόδους οικονομικής ύφεσης, όταν θα πρέπει να ανταποκριθεί σε πολλές ΣΠ.

Με τη μέθοδο LPVR μειώνεται σημαντικά ο κυκλοφοριακός κίνδυνος, με συνέπεια να μειώνονται σημαντικά όποιες μελλοντικές διαπραγματεύσεις μεταξύ του Παραχωρησιούχου και του Δημοσίου. Αν ο φόρτος είναι μικρότερος από τον προβλεπόμενο τότε επεκτείνεται η διάρκεια παραχώρησης, αν είναι μεγαλύτερος μειώνεται αντίστοιχα. Βέβαια, σύμφωνα με Νόμο του Κράτους καμία διάρκεια παραχώρησης δεν μπορεί να ξεπερνά τα πενήντα χρόνια.

Η μέθοδος RDM εγγυάται προκαθορισμένο ποσό εσόδων (σε καθαρή παρούσα αξία) που θα λάβει ο Παραχωρησιούχος. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η διάρκεια παραχώρησης να μπορεί να μεταβάλλεται.

Από τις τρεις μεθόδους προτείνεται από τον J. M. Vassallo ως καταλληλότερη η LPVR διότι μειώνει τις διαπραγματεύσεις σε μεγάλο βαθμό μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, αφού διαμοιράζει μεταξύ τους και μειώνει σημαντικά τον κίνδυνο του κυκλοφοριακού φόρτου, κυρίως σε περιόδους ύφεσης.

Με βάση τα ανωτέρω, εξεταστέα λύση για μελλοντικές (πλεονασματικές) ΣΠ θα μπορούσε να αποτελέσει ο επανακαθορισμός της συμβατικής προτεραιότητας των πληρωμών έτσι, ώστε να διασφαλίζεται η εξυπηρέτηση των δανειακών υποχρεώσεων προτού γίνουν πληρωμές προς το Δημόσιο (και φυσικά προς τους μετόχους). Τα έσοδα που θα απομένουν μετά την πληρωμή των δαπανών λειτουργίας και συντήρησης, των φόρων και της εξυπηρέτησης των δανείων, θα επιμερίζονται μεταξύ Δημοσίου και μετόχων του Παραχωρησιούχου. Στο ακόλουθο σχήμα, η λευκή περιοχή μεταξύ της κόκκινης και της μαύρης γραμμής παριστά τα έσοδα προς επιμερισμό μεταξύ Δημοσίου και Παραχωρησιούχου.



Σχήμα 3.3: Κατανομή Εσόδων σε πλεονασματικές ΣΠ

Μετά την εξυπηρέτηση των δανειακών υποχρεώσεων, τα εναπομένοντα έσοδα θα επιμερίζονται μεταξύ Δημοσίου και Παραχωρησιούχου με παράλληλες πληρωμές έως ότου επιτευχθεί συγκεκριμένο επίπεδο απόδοσης της επένδυσής του. Η απόδοση της επένδυσης θα είναι «προστατευμένη» αλλά σε επίπεδο που θα προσδιοριστεί εκ των προτέρων. Ο ακριβής τρόπος επιμερισμού του εσόδου θα αποτελεί αντικείμενο της διαγωνιστικής διαδικασίας.

3.7 Το πλαίσιο διερεύνησης των προβλημάτων

Η Χώρα μας έχει την περίοδο αυτή κάθε συμφέρον να συγκρατήσει τις Δανειστικές Τράπεζες στα έργα ώστε να τονώσει την εθνική οικονομία, αλλά και να επωφεληθεί από τα χαμηλά επιτόκια για την υλοποίηση των έργων.

Η επίλυση των πολλών προβλημάτων των τεσσάρων ΣΠ απαιτεί δέσμη μέτρων με τους ακόλουθους στόχους:

- Την άμεση αποκατάσταση των γεγονότων αθέτησης και την πλήρη τήρηση των συμβατικών υποχρεώσεων των μερών στο μέλλον.
- Την εξισορρόπηση της μεταβολής των κοινωνικών και οικονομικών συνθηκών αποκλειστικά προς όφελος των έργων.

Με στόχο την ταχεία ολοκλήρωση των έργων και χωρίς να ανατραπούν οι συνθήκες του υγιούς ανταγωνισμού, η παρέμβαση του Δημοσίου θα πρέπει πρωτίστως:

- να προασπίζει το δημόσιο συμφέρον και να διασφαλίζει την υλοποίηση των έργων.
- να επιτυγχάνει προς όφελος του χρήστη αποτροπή της αύξησης των διοδίων και αντίθετα εύλογη μείωση του ύψους τους κατά την αρχική περίοδο της παραχώρησης.

Η παρέμβαση του Δημοσίου θα πρέπει επίσης:

- να δημιουργεί τις προϋποθέσεις αποπληρωμής των δανείων, γεγονός που συνάδει με τη δομή των ΣΠ.

- να λαμβάνει μέριμνα ώστε οι Παραχωρησιούχοι – επενδυτές να μην απολέσουν το κεφάλαιό τους. Δηλαδή, να αποδεικνύει έμπρακτα ότι όποιος επενδύει στην Ελλάδα, ειδικά στην περίοδο της οικονομικής αυτής κρίσης, δεν θα χάσει τα χρήματά του.

3.8 Το Πλαίσιο Συναντίληψης

Το Δημόσιο, επιβεβαιώνοντας και εμπράκτως το ενδιαφέρον του για την εξέλιξη των ΣΠ, προχώρησε άμεσα στη λήψη μέτρων προκειμένου να ανασταλεί περαιτέρω η επιβάρυνση των παραγόντων επιδείνωσης των ΣΠ. Ως πρώτο βήμα της προσπάθειας για την εξεύρεση λύσης που θα αποκαθιστά τη μακρόχρονη συμβατική ισορροπία και βιωσιμότητα της ΣΠ (Μακροπρόθεσμη Λύση), το Δημόσιο και κάθε Παραχωρησιούχος έχουν μονογράψει τον Ιούνιο 2011 Πλαίσιο Συναντίληψης, το οποίο μεταξύ άλλων καθορίζει τις ακόλουθες Αρχές που θα τηρηθούν κατά τις διαπραγματεύσεις:

1. Προσπάθεια αποφυγής, άλλως ελαχιστοποίησης, παρεμβάσεων στις συμβατικές ρυθμίσεις.
2. Τήρηση των Γενικών Αρχών της Συνθήκης.
3. Οριστικοποίηση των Τεχνικών Λύσεων με γνώμονα:
 - (i) Τη βελτιστοποίηση της σχέσεως κόστους - χρόνου - εσόδων σε σχέση με τις Προβλέψεις,
 - (ii) Την κοινωνικοοικονομική σημασία κάθε τμήματος του Έργου,
 - (iii) Τη δυνατότητα δεσμεύσεων ως προς την ολοκλήρωση του Έργου σε συγκεκριμένο (κατά μετάθεση) χρόνο, με ταυτόχρονο εντοπισμό και εξασφάλιση των πηγών της αναγκαίας χρηματοδότησης.
4. Ανακαθορισμός και συμφωνία επί των προβλέψεων εσόδων, τόσο κατά την Περίοδο Μελετών - Κατασκευών όσο και μετά από αυτήν.
5. Εντοπισμός και εκκαθάριση εκκρεμών συμβατικών απαιτήσεων των Μερών και συμφωνία επί του τρόπου και χρόνου ικανοποίησής τους.
6. Επαναπροσέγγιση της δαπάνης λειτουργίας του έργου σε συνδυασμό και με τη Νέα Πολιτική Διοδίων (ηλεκτρονικά διόδια / διαλειτουργικότητα).
7. Υπολογισμός των επιπτώσεων της Νέας Πολιτικής Διοδίων στα έσοδα του Έργου και συμφωνία επί του τρόπου αντιμετώπισής τους.
8. Επαναξιολόγηση των χρηματοδοτικών αναγκών του Έργου, σε συσχετισμό (καταρχήν) με τα ανωτέρω στοιχεία 3, 4, 5 και 6 αλλά και τις σχετικές θέσεις των Δανειστών.
9. Προσέγγιση της δυνατότητας εξυπηρέτησης των δανείων του Έργου μετά τις ανωτέρω παρεμβάσεις.
10. Διερεύνηση της βέλτιστης οικονομικής και νομικής μεθοδολογίας αξιοποίησης των αναμενόμενων εσόδων του Δημοσίου προς διασφάλιση (εφόσον προκύψει ότι απαιτείται) της αποπληρωμής των δανείων. Προσδιορισμός των προϋποθέσεων (οικονομικών - χρονικών) ανάκτησης από το Δημόσιο των εσόδων του που χρησιμοποιήθηκαν κατά τα ανωτέρω.
11. Κατάρτιση και συμφωνία επί Επικαιροποιημένου Χρηματοοικονομικού Μοντέλου, (X-O/M) που θα καταρτιστεί με βάση όλα τα ανωτέρω.
12. Εντοπισμός, αξιολόγηση και συμφωνία επί των τυχόν απαιτούμενων τροποποιήσεων σε συμβατικά κείμενα, περιλαμβανομένων και των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων.

Στη συνέχεια συγκροτήθηκαν σε κάθε ΣΠ από το Δημόσιο, τον Παραχωρησιούχο και τις Τράπεζες από κοινού πέντε Ομάδες Εργασίας για τη διερεύνηση των επί μέρους προβλημάτων και την υποβολή προτάσεων, ως εξής:

- Συντονιστική Ομάδα
- Τεχνική Ομάδα
- Νομική Ομάδα
- Ομάδα Διοδίων
- Χρηματοοικονομική Ομάδα

Στα ακόλουθα κεφάλαια περιγράφονται συνοπτικά τα μέχρι σήμερα αποτελέσματα των εργασιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 4

Η Προβληματική των Διοδίων

4.1 Ο ρόλος των διοδίων και οι κοινωνικές αντιδράσεις

Από τον Μάρτιο του 2010 παρατηρείται πτώση του κυκλοφοριακού φόρτου. Παράλληλα, η είσπραξη των διοδίων τελών από τους Παραχωρησιούχους αντιμετωπίζει έντονες αντιδράσεις ομάδων χρηστών (αρνήσεις πληρωμής – καταλήψεις σταθμών). Οι αντιδράσεις αυτές οδήγησαν σε περαιτέρω μείωση των εσόδων (η οποία δυσχεραίνει ιδιαίτερα την πρόοδο των Έργων), καθώς και στην ήδη ψηφισθείσα νομοθετική ρύθμιση επιβολής διοικητικών κυρώσεων εναντίον των παραβατών.

Πρέπει να επισημανθεί ότι τα διόδια αποτελούν το κύριο έσοδο κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης. Συνακόλουθα, όχι μόνον η ολοκλήρωση των κατασκευών αλλά και η λειτουργία και συντήρηση των έργων και η αποπληρωμή των δανείων (δηλαδή, η οικονομική ισορροπία των Συμβάσεων) στηρίζονται σε μεγάλο βαθμό στη συμβατικώς προβλεπόμενη και ανεμπόδιστη είσπραξή τους.

Είναι γεγονός ότι στην περιοχή ορισμένων Μετωπικών Σταθμών Διοδίων (ΜΣΔ) υπάρχουν προβλήματα όσον αφορά σε περιορισμένου μήκους τοπικές μετακινήσεις, οφειλόμενα κυρίως σε έλλειψη παραπλεύρων οδών, τα οποία δημιουργούν αντιδράσεις και δύναται να αντιμετωπισθούν με σημειακές παρεμβάσεις στην πολιτική των διοδίων των Παραχωρησιούχων.

Η όποια τροποποίηση της προβλεπόμενης είσπραξης διοδίων θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις πολιτικές τις οποίες επιθυμεί να εφαρμόσει το Δημόσιο, για την εύλογη ικανοποίηση των χρηστών, για την προώθηση σύγχρονων πρακτικών εισπράξεων, αλλά και για το εν γένει όφελος που θα προκύψει για τους χρήστες και την εθνική οικονομία από την ολοκλήρωση των σημαντικών αυτών υποδομών. Παράλληλα όμως πρέπει να περιορίζεται στην κατά το δυνατό μικρότερη επίπτωση επί των εσόδων των ΣΠ.

Άλλωστε η είσπραξη διοδίου αποτελεί στη βάση της δημόσιο έσοδο, το οποίο έχει εκχωρηθεί στους Παραχωρησιούχους ως ένα από τα ανταλλάγματα για την εκ μέρους τους καταβολή της δαπάνης κατασκευής των έργων, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις των ΣΠ.

Συνεπώς θα πρέπει να επιτευχθεί πολιτική η οποία αφενός να ικανοποιεί το δημόσιο συμφέρον και την επιθυμία του Δημοσίου για την τήρηση πολιτικών μειώσεως των κοινωνικών εντάσεων και αφετέρου να μην θίγει την συμβατική ισορροπία των ΣΠ. Ταυτόχρονα εκ μέρους των Παραχωρησιούχων θα πρέπει να εκπονηθεί ολοκληρωμένο σχέδιο εμπορικής πολιτικής με συγκεκριμένες οικονομικές και κυκλοφοριακές κατευθύνσεις.

Τέλος, θα πρέπει να επισημανθεί η ρύθμιση των ΣΠ (αλλά και της κοινοτικής νομοθεσίας) περί αναλογικότητας των διοδίων τελών, η οποία είναι κατ' ανάγκη συνυφασμένη με την χρήση ηλεκτρονικών διοδίων. Επιβάλλεται η επίσπευση ολοκληρώσεως της διαδικασίας εφαρμογής ηλεκτρονικών διοδίων με αναλογική χρέωση και οι ενέργειες του Δημοσίου και των Παραχωρησιούχων προς αυτή την κατεύθυνση.

4.10 Οι συμβατικές ρυθμίσεις για τη συλλογή των διοδίων

Στις ΣΠ προβλέπεται η δυνατότητα των Παραχωρησιούχων να εφαρμόσουν το ανοικτό ή το κλειστό σύστημα συλλογής διοδίων. Στο ανοικτό σύστημα, το οποίο οι Παραχωρησιούχοι κυρίως επέλεξαν, με βάση τις διατάξεις των συμβάσεων υποχρεούνται να εγκαταστήσουν έναν ελάχιστο αριθμό ΜΣΔ για την κατά το δυνατόν αναλογικότερη χρέωση των χρηστών. Όσον αφορά στη θέση των Πλευρικών Σταθμών Διοδίων (ΠΣΔ), οι Συμβάσεις προβλέπουν ότι αυτοί καθορίζονται με Ειδική Κυκλοφοριακή Μελέτη. Οι συμβάσεις προβλέπουν επίσης και την εγκατάσταση ηλεκτρονικού συστήματος διοδίων, στο πλαίσιο υποχρεώσεων της χώρας για τη διαλειτουργικότητα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΟΔ), αλλά κυρίως για την εφαρμογή της αναλογικότητας της χρέωσης.

Σε κάθε ΜΣΔ ή ΠΣΔ, τα τέλη για τα ελαφρά οχήματα (οχήματα με ή χωρίς ρυμουλκούμενο και ύψος μέχρι 2,20μ.) υπολογίζονται ως γινόμενο του μήκους της ζώνης χρέωσης επί την τιμή χρέωσης ανά χλμ.

Το Ανώτατο Όριο Διοδίων Τελών (ΑΟΔΤ) ανά χλμ. είναι καθορισμένο για τα ελαφρά οχήματα σε 0,04 €/χλμ. σε τιμές Ιανουαρίου 2003. Η τιμή αυτή προσαυξάνεται με τον εκάστοτε ετήσιο πληθωρισμό και με τον ΦΠΑ.

Μετά από την εφαρμογή των συντελεστών του ΦΠΑ και της τιμαριθμικής αναπροσαρμογής, η τιμή χρέωσης των ελαφρών οχημάτων στα τμήματα στα οποία αυτή έχει προσωρινά καθοριστεί σε 0,03 €/χλμ., διαμορφώνεται σήμερα σε $0,03 \times 1,23 \times 1,301415606 = 0,048$ €/χλμ., ενώ στα τμήματα στα οποία εφαρμόζεται ήδη η ΑΟΔΤ διαμορφώνεται σήμερα σε $0,04 \times 1,23 \times 1,301415606 = 0,064$ €/χλμ.

Το μήκος της ζώνης χρέωσης για τους ΜΣΔ (συνήθως περί τα 50 χλμ.) είναι το άθροισμα του ημίσεως της απόστασης από τον προηγούμενο ΜΣΔ συν το ήμισυ της απόστασης από τον επόμενο ΜΣΔ.

Το μήκος της ζώνης χρέωσης για τους ΠΣΔ εισόδου (που τοποθετούνται μετά τον ΜΣΔ) είναι το μήκος από την είσοδο μέχρι το εγγύτερο όριο χρέωσης του επόμενου ΜΣΔ.

Το μήκος της ζώνης χρέωσης για τους ΠΣΔ εξόδου (που τοποθετούνται πριν τον ΜΣΔ) είναι το μήκος από το εγγύτερο όριο χρέωσης του προηγούμενου ΜΣΔ μέχρι την έξοδο.

Με το ισχύον σύστημα χρέωσης, οι χρήστες που κατοικούν πλησίον ΜΣΔ δεν επιβαρύνονται πάντοτε δίκαια και αναλογικά με τη διαδρομή που διανύουν, συνεπώς η διόρθωση είναι επιθυμητή.

Για τις λοιπές κατηγορίες οχημάτων τα μήκη διαδρομής ανά Σταθμό υπολογίζονται όπως και για τα ελαφρά οχήματα. Η τιμή χρέωσης ανά χλμ. προκύπτει με πολλαπλασιασμό της τιμής χρέωσης ανά χλμ. των ελαφρών οχημάτων επί τους συντελεστές του πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 4.1: Συντελεστές για τον υπολογισμό της τιμής χρέωσης διοδίων

ΚΑΤ.	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ
1	Δίκυκλα, τρίκυκλα		0,70
2	Ελαφρά οχήματα	Οχήματα με ή χωρίς ρυμουλκούμενο και ύψος μέχρι 2,20μ.	1,00
3	Φορτηγά, λεωφορεία, οχήματα με λιγότερους από 4 αξ.	Οχήματα με ή χωρίς ρυμουλκούμενο με δύο ή τρεις άξονες και ύψος μεγαλύτερο από 2,20 μ.	2,50
4	Φορτηγά και άλλα οχήματα με 4 ή περισσότερους αξ.	Οχήματα με ή χωρίς ρυμουλκούμενο με τέσσερις ή περισσότερους άξονες και ύψος μεγαλύτερο από 2,20 μ.	3,50

Δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα ο κύκλος των αυξήσεων των διοδίων. Σύμφωνα με τις προβλέψεις των ΣΠ θα ήταν δυνατή η εφαρμογή της ΑΟΔΤ στο μεγαλύτερο τμήμα του δικτύου εντός του 2011. Όπως προαναφέρθηκε, η τιμή, περιλαμβανομένου και του ΦΠΑ, είναι σήμερα 6,4 λεπτά/χλμ. περίπου για τα επιβατηγά οχήματα.

4.11 Πλαίσιο Συναντίληψης: Προτεινόμενη αναμόρφωση της πολιτικής των διοδίων

Το πραγματικό γεγονός είναι ότι η προβλεπόμενη ΑΟΔΤ στην Ελλάδα είναι πιο χαμηλή από τις τιμές σε άλλες χώρες (Ιταλία, Ισπανία, Πορτογαλία, Γαλλία κλπ.). Όμως, η οικονομική στενότητα επιβάλλει την εξέταση σεναρίων ελάφρυνσης των χρηστών. Στο Πλαίσιο Συναντίληψης που μονογραφήθηκε με τους Παραχωρησιούχους περιλαμβάνονται:

Προτεινόμενα μέτρα με δαπάνη του Δημοσίου:

- Για τις κατηγορίες 1 και 2, μείωση 25% έως 30% σε σχέση με την ΑΟΔΤ και σταθεροποίηση της τιμής των διοδίων για τρία έτη, με σταδιακή επάνοδο στο προβλεπόμενο συμβατικά επίπεδα στην επόμενη τριετία.
- Σημαντική μείωση διοδίων στα υπό κατασκευή τμήματα, π.χ. κατά 50% στο τμήμα Κόρινθος – Πάτρα, κλπ.
- Επιδότηση διοδίου για κάποιες κατηγορίες χρηστών μέσω κονδυλίων κοινωνικής πολιτικής (π.χ. άτομα με αναπηρία).

Προτεινόμενα μέτρα που θα εξετασθούν από τους Παραχωρησιούχους:

- Αναλογική ηλεκτρονική χρέωση για χρήστες που διαμένουν πλησίον ΜΣΔ.
- Εκπτώτικη πολιτική για τους συχνούς χρήστες.

Στρατηγικός στόχος του Δημοσίου και των Παραχωρησιούχων πρέπει να είναι η πλήρως ηλεκτρονική συλλογή διοδίων με ελεύθερη ροή οχημάτων και η αναλογική χρέωση των χρηστών εντός των τριών επόμενων ετών σε όλους τους αυτοκινητοδρόμους (μία κάρτα/

πομποδέκτης – ένας λογαριασμός για κάθε όχημα). Απαιτούνται πρωτοβουλίες από τα δύο μέρη και νομοθετικές, διοικητικές και συμβατικές ρυθμίσεις.

4.12 Προτεινόμενα μέτρα με δαπάνη Δημοσίου

Για τα ελαφρά οχήματα (κατηγορίες 1 και 2), που διαθέτουν κάρτα ηλεκτρονικής πληρωμής διοδίων, προτείνεται:

- για τα επόμενα τρία χρόνια, δηλαδή για την περίοδο 2011 - 2013, και για όλα τα ολοκληρωμένα τμήματα αυτοκινητοδρόμων, ανεξάρτητα από τις προβλέψεις των Συμβάσεων, η τιμή διοδίων να παραμείνει σταθερή (χωρίς τιμαριθμική αναπροσαρμογή) στα 0,048 €/χλμ. (Τιμή ΑΟΔΤ 0,03 €/χλμ., αναθεωρημένη μέχρι σήμερα), δηλαδή να μην αυξηθεί παραπάνω ή να μειωθεί αν είναι ήδη μεγαλύτερη.
- Για τα τμήματα των αυτοκινητοδρόμων τα οποία βρίσκονται υπό κατασκευή και συγχρόνως βρίσκονται σε κυκλοφορία (π.χ. το τμήμα Κόρινθος – Πάτρα), καθώς και για το τμήμα των Τεμπών, να μειωθεί στο μισό σε σχέση με την τρέχουσα τιμή διοδίων.
- Από 1-1-2014 και μέχρι 1-1-2017, η τιμή των διοδίων (των μειωτικών πολιτικών) για τις πιο πάνω κατηγορίες οχημάτων 1 και 2 να αυξάνεται σταδιακά σε προκαθορισμένα επίπεδα, ώστε την 1-1-2017 να φθάσει στο σημείο που θα ήταν σύμφωνα με τις συμβάσεις.

Πίνακας 4.2: Προσαρμογή Διοδίων – Επιπτώσεις στα Έσοδα. Εφαρμογή μείωσης σε 0,03 €/χλμ.

Ποσά σε εκ. €

Αυτοκινητόδρομοι	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ΣΥΝΟΛΟ ΕΡΓΟΥ
Ολυμπία Οδός	17	17	21	30	26	19	0	130
Τμήμα ΠΑΘΕ Μαλιακός – Κλειδί	5	9	16	8	7	4	0	49
Κόρινθος - Τρίπολη – Καλαμάτα	7	10	13	8	6	3	0	46
E65		3	5	8	9	3	0	27
Ιόνια Οδός	35	42	50	49	42	31	0	250
ΣΥΝΟΛΟ ΕΤΟΥΣ	64	81	105	103	88	61	0	503

Τα ανωτέρω προτεινόμενα μέτρα, σύμφωνα με αρχική ενδεικτική εκτίμηση της Ernst Young πριν λίγους μήνες, θα επιβαρύνουν το Δημόσιο με **500 εκατ. €**. Ακριβέστεροι υπολογισμοί των Παραχωρησιούχων ανά έργο με βάση τις μειωμένες προβλέψεις τους περιορίζουν το ποσό σε **420 εκατ. €** περίπου.

Δεν προτείνεται καμία μείωση της συμβατικής τιμής διοδίων για ελαφρά οχήματα, δίκυκλα και τρίκυκλα μη εφοδιασμένα με κάρτα ηλεκτρονικής πληρωμής διοδίων (για την επιτάχυνση της εφαρμογής του συστήματος ηλεκτρονικής συλλογής διοδίων).

Δεν προτείνεται καμία μείωση της συμβατικής τιμής διοδίων για τις λοιπές κατηγορίες οχημάτων (εμπορικά οχήματα), ήτοι για φορτηγά και λεωφορεία οποιουδήποτε μεγέθους, δεδομένου ότι αυτά μετακυλύουν το κόστος τους στους πελάτες τους.

4.13 Προτεινόμενα μέτρα που θα εξετασθούν από τους Παραχωρησιούχους

Όσον αφορά μεταβολές με ευθύνη των Παραχωρησιούχων, οι ακόλουθες σχετικές προτάσεις αποτελούν αντικείμενο των συζητήσεων των μερών.

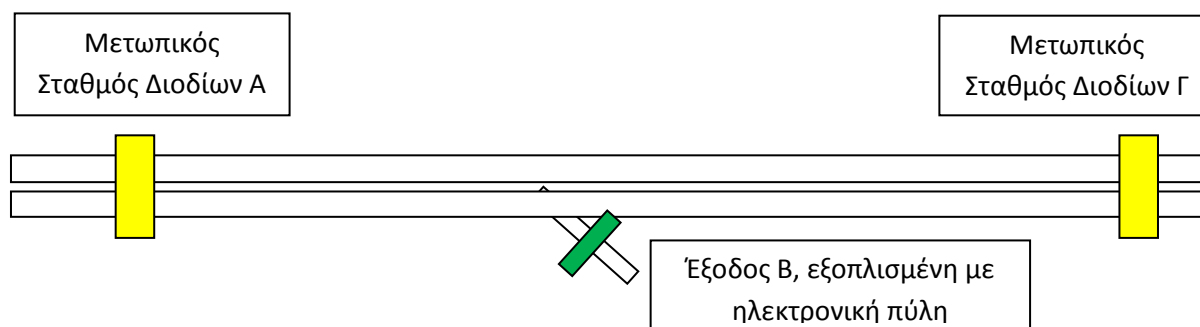
➤ Χιλιομετρική χρέωση για ηλεκτρονικούς χρήστες

Επειδή θα απαιτηθεί χρόνος για την υλοποίηση πλήρως ηλεκτρονικών διοδίων ελεύθερης ροής, εξετάζεται η ταχεία εφαρμογή ενδιάμεσου υβριδικού συνδυασμού ανοικτού συστήματος διοδίων με συμβατικούς ΣΔ (όπως έχει ήδη υλοποιηθεί σε μεγάλο βαθμό από τους Παραχωρησιούχους), που θα αποτελεί και το βασικό τρόπο χρέωσης για το σύνολο των χρηστών, με ανάπτυξη κλειστού συστήματος διοδίων μόνο για τους ηλεκτρονικούς χρήστες (που δίνει τη δυνατότητα χρέωσης ανάλογα με την πραγματικά διανυόμενη απόσταση ή/και έκπτωσης σε συχνούς χρήστες).

Το κλειστό σύστημα διοδίων (μόνο για τους ηλεκτρονικούς χρήστες) θα υλοποιηθεί εξοπλίζοντας εισόδους του αυτοκινητόδρομου πριν τον επόμενο ΜΣΔ (εντός του μήκους χρέωσης του) και εξόδους μετά τον προηγούμενο ΜΣΔ (πάλι εντός του αντίστοιχου μήκους χρέωσης), που δεν έχουν ΠΣΔ, με διάταξη ηλεκτρονικού συστήματος ελεύθερης ροής (εγκατάσταση μεταλλικού πλαισίου στο οποίο θα τοποθετηθούν σε ικανό ύψος οι απαραίτητες κεραίες ανάγνωσης πομποδεκτών, «ηλεκτρονική πύλη»).

Οι διατάξεις αυτές, σε συνδυασμό με τις ηλεκτρονικές λωρίδες των συμβατικών ΜΣΔ, εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα με ηλεκτρονικό πομποδέκτη θα αναγνωρίζονται τόσο κατά την διέλευση από συμβατικό σταθμό όσο και κατά την διέλευσή τους από ηλεκτρονική πύλη.

Ο κάτοχος πομποδέκτη κατά τη μετακίνησή του διέρχεται από ζεύγος συμβατικού σταθμού (από ηλεκτρονική ή χειροκίνητη λωρίδα) και ηλεκτρονικής πύλης. Κατά τη διέλευσή του από το συμβατικό σταθμό χρεώνεται αρχικά το πλήρες ποσό της διέλευσης. Όταν διέρχεται από την ηλεκτρονική πύλη (σε έξοδο που ακολουθεί ή σε είσοδο που έχει προηγηθεί) το σύστημα καταγράφει τη διέλευση και υπολογίζει τη διανυθείσα απόσταση και τελική χρέωση. Παράδειγμα του τρόπου υπολογισμού για έξοδο από αυτοκινητόδρομο παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα:



Έστω ένας χρήστης ο οποίος κινείται στον αυτοκινητόδρομο, διέρχεται από τον ΜΣΔ Α, και εξέρχεται από την Έξοδο Β. Με την ισχύουσα κατάσταση θα πληρώσει διόδια που αντιστοιχούν στην απόσταση Α-Γ, ενώ θα διανύσει την απόσταση Α-Β. Με την εφαρμογή του προτεινόμενου συστήματος, ο χρήστης κατά τη διέλευση του από τον ΜΣΔ Α, θα χρεωθεί αρχικά το πλήρες ποσό. Κατόπιν όμως το σύστημα θα καταγράψει ότι εξήλθε από την Έξοδο Β (ηλεκτρονική πύλη), και θα υπολογίσει βάσει της απόστασης Α-Β την τελική χρέωση που αντιστοιχεί σε αυτή.

Παράδειγμα του τρόπου υπολογισμού για είσοδο στον αυτοκινητόδρομο παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα:



Έστω ότι χρήστης εισέρχεται από την είσοδο Β στον αυτοκινητόδρομο, και κινείται προς τον ΜΣΔ Γ, και ότι η κανονική χρέωση στο σταθμό Γ είναι για την απόσταση Α-Γ. Ο εισερχόμενος χρήστης ανιχνεύεται από την ηλεκτρονική πύλη και η διέλευση καταγράφεται από το σύστημα χωρίς να υπάρχει αρχικά χρέωση. Όταν ο χρήστης διέλθει από το σταθμό Γ, το σύστημα θα υπολογίσει την τελική χρέωση που αντιστοιχεί στο τμήμα Β-Γ.

Με την προτεινόμενη εγκατάσταση κεραιών στις εισόδους και εξόδους του αυτοκινητόδρομου εκατέρωθεν των ΜΣΔ θα είναι εφικτή η εφαρμογή συστήματος «σχεδόν ισοδύναμου» με αυτό της χιλιομετρικής χρέωσης, φυσικά μόνο για τους κατόχους πομποδοκτών που θα εγγραφούν συνδρομητές σε συνδρομητικά προγράμματα, τα οποία θα πρέπει να προσφέρει ο κάθε Παραχωρησιούχος.

Ο απαιτούμενος χρόνος μελέτης και υλοποίησης του συστήματος σε κάθε ένα έργο εκτιμάται καταρχήν σε έξι μήνες έως ένα έτος. Η «πύκνωση» του ηλεκτρονικού συστήματος σε εισόδους και εξόδους, πριν και μετά τους μετωπικούς σταθμούς, είναι δυνατόν να αναπτυχθεί σε μικρότερο χρονικό διάστημα, παράλληλα με τη θεσμοθέτηση των κατάλληλων διαδικαστικών και νομοθετικών ρυθμίσεων και των κανόνων χρέωσης και αντιμετώπισης των παραβάσεων.

Προτεραιότητα σταδιακής εφαρμογής του συστήματος θα δοθεί στις περιοχές εκείνες στις οποίες η δυνατότητα εναλλακτικών διαδρομών είναι περιορισμένη και στις περιοχές όπου εντοπίζονται αδικίες στη χρέωση. Σε πλήρη ανάπτυξη, το σύστημα αυτό μπορεί να περιλάβει το σύνολο των εισόδων και εξόδων από και προς τον αυτοκινητόδρομο και να είναι ανάλογο ουσιαστικά με κλειστό σύστημα χρέωσης.

➤ Εκπτώσεις ανάλογα με τη συχνότητα χρήσης

Σε συνάρτηση με τα ισχύοντα διόδια ανά χιλιόμετρο και εμπορικούς κανόνες (π.χ. ελάχιστος αριθμός διελεύσεων σε μηνιαία βάση, ώρες χρήσης, διαδρομή που ακολουθήθηκε κλπ.),

υπολογίζεται σε κάθε διέλευση συγκεκριμένη έκπτωση, το δε εναπομένον ποσό χρεώνεται στο λογαριασμό του χρήστη.

Είναι επίσης δυνατή και η παροχή εκπτώσεων σε κατοίκους περιοχών οι οποίοι δεν έχουν αξιόπιστο εναλλακτικό οδικό δίκτυο για τις μετακινήσεις τους, πέραν του αυτοκινητόδρομου. Π.χ. στους κατόχους πομποδεκτών παρέχονται εκπτώσεις:

- με βάση την συχνότητα διέλευσης (σε μηνιαία βάση) από συγκεκριμένους σταθμούς,
- με την μορφή ενιαίας ποσοστιαίας έκπτωσης ή κλιμακωτής για προκαθορισμένο αριθμό διελεύσεων,
- με την μορφή προκαθορισμένης τιμής ανεξαρτήτως του αριθμού των διελεύσεων.

➤ Πλεονεκτήματα συνδυασμού μεθόδων

Ο συνδυασμός Ανοικτού Συστήματος Διοδίων ή Κλειστού Συστήματος Διοδίων (μόνο για ηλεκτρονικούς χρήστες) με εκπτωτική πολιτική παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα:

- Δεν ανατρέπει το σε μεγάλο βαθμό υλοποιημένο ήδη ανοικτό σύστημα, το οποίο παραμένει και αποτελεί τη βάση του συστήματος χρέωσης για την πλειοψηφία των χρηστών.
- Δίνει τη δυνατότητα δικαιότερης χρέωσης στους συχνούς χρήστες και άμβλυνσης τοπικών αντιδράσεων.
- Παρέχει ευελιξία διαμόρφωσης εμπορικής πολιτικής ανάλογα με τις ειδικές ανά περίπτωση συνθήκες.
- Προωθεί τη χρήση των ηλεκτρονικών διοδίων, με όλα τα σχετικά οφέλη για το χρήστη (αποφυγή στάσεων και συναλλαγών κλπ.).
- Συμβάλλει στη μείωση των λειτουργικών εξόδων των αυτοκινητόδρομων, λόγω της αναμενόμενης αύξησης των διελεύσεων με πομποδέκτη από μη επανδρωμένες λωρίδες, η οποία υπερκαλύπτει κατά πολύ το πρόσθετο κόστος εγκατάστασης κλειστού ηλεκτρονικού συστήματος.
- Διαμορφώνει τις προϋποθέσεις μελλοντικής μετάβασης σε πλήρως ηλεκτρονικό σύστημα ελεύθερης ροής μέσω της αύξησης των εξοπλισμένων με ηλεκτρονικό πομποδέκτη οχημάτων.

Η εκτίμηση ωστόσο των επιπτώσεων στα έσοδα (τυχόν μείωση αλλά και πρόσθετα έσοδα από την προσέλκυση τοπικών μετακινήσεων) είναι μια εξαιρετικά δύσκολη διαδικασία, δεδομένου ότι τα κλασικά μοντέλα πρόβλεψης δεν είναι σε θέση να αποτυπώσουν με επάρκεια την τοπική κυκλοφορία και τα χαρακτηριστικά της.

4.14 Εναλλακτικές προτάσεις Παραχωρησιούχων

Λαμβάνοντας όλα τα ανωτέρω υπόψη, Παραχωρησιούχοι προτείνουν να εφαρμοστεί εναλλακτικά προς την προτεινόμενη πολιτική διοδίων από το Δημόσιο, η πιο κάτω πολιτική ανά σύμβαση:

➤ Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου

- Αναλογική ηλεκτρονική πληρωμή ή μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος για χρήστες που διαμένουν πλησίον ΜΣΔ: Επειδή θα απαιτηθεί χρόνος για την υλοποίηση πλήρους ηλεκτρονικών διοδίων ελεύθερης ροής, προτείνεται η ταχεία εφαρμογή ενδιάμεσου υβριδικού συνδυασμού ανοικτού συστήματος διοδίων με συμβατικούς σταθμούς (όπως έχει ήδη υλοποιηθεί σε μεγάλο βαθμό από τους Παραχωρησιούχους), που θα αποτελεί και το βασικό τρόπο χρέωσης για το σύνολο των χρηστών, με ανάπτυξη κλειστού συστήματος διοδίων μόνο για τους ηλεκτρονικούς χρήστες. Το σύστημα αυτό θα δίνει τη δυνατότητα χρέωσης ανάλογα με την πραγματικά διανυόμενη απόσταση ή/και έκπτωσης σε συχνούς χρήστες.
- Εκπτωτική πολιτική για τους συχνούς χρήστες: παροχή εκπτώσεων σε συχνούς χρήστες (με προσδιορισμό ελάχιστου αριθμού διελεύσεων σε μηνιαία βάση σε συγκεκριμένο(υς) σταθμό(υς) και σε κατοίκους περιοχών οι οποίοι δεν έχουν αξιόπιστο εναλλακτικό οδικό δίκτυο για τις μετακινήσεις τους, πέραν του αυτοκινητόδρομου. Δηλαδή, στους κατόχους πομποδοκτών παρέχονται εκπτώσεις ή με βάση την συχνότητα διέλευσης (σε μηνιαία βάση) από συγκεκριμένους σταθμούς, είτε με την μορφή ενιαίας ποσοστιαίας έκπτωσης ή κλιμακωτής για προκαθορισμένο αριθμό διελεύσεων (ΛΕΠΤΟΚΑΡΥΑ BONUS), είτε με την μορφή προκαθορισμένης τιμής ανεξαρτήτως του αριθμού των διελεύσεων.

ΤΙΜΟΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ (BONUS)

ΤΙΜΟΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΟΔΙΩΝ ΣΤΑΘΜΟΙ ΔΙΟΔΙΩΝ

Μετωπικοί Σταθμοί

Πλευρικοί Σταθμοί

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΠΕΛΑΓΙΑ	ΜΟΣΧΟΧΩΡΙ	ΜΑΚΡΥΧΩΡΙ	ΠΥΡΡΕΤΟΣ	ΛΕΠΤΟΚΑΡΥΑ	ΚΑΒΑΛΑ	ΓΥΡΤΩΝΗ	ΜΑΚΡΥΧΩΡΙ	ΛΕΠΤΟΚΑΡΥΑ													
2	2,60 €	2,90 €	1,00 €	2,30 €	3,10 €	Προσωρινά χωρίς χρέωση	0,50 €	0,80 €	Προσωρινά χωρίς χρέωση													
Λεπτοκαρύα BONUS	Αριθμός Μηνιαίων Διελεύσεων	Ποσοστό Εκπτώσης ανά διέλευση στα διόδια Λεπτοκαρυά																				
	1-5	0%	ΔΩΡΕΑΝ																			
	6-10	10%																				
	11-15	30%																				
	16-20	50%																				
	21-25	70%																				
	26-30	90%																				
	31 και πάνω																					

Το πρόγραμμα BONUS αφορά μόνο σε Ελαφρά οχήματα με ύψος έως 2,20 μ. (κατηγορία 2)

Το πρόγραμμα BONUS Λεπτοκαρυά αφορά εκπτώσεις στις διελεύσεις που πραγματοποιούνται στον μετωπικό σταθμό διοδίων Λεπτοκαρυά

Οι προσαρτές του προγράμματος BONUS αφορούν διελεύσεις που πραγματοποιούνται εντός κάθε ημερολογιακού μήνα και εκπίπτουν στις ανωτέρω κατηγοριοποιήσεις εκπτώσεων.

Η χρέωση είναι ίδια είτε χρησιμοποιήσετε ηλεκτρονική λωρίδα είτε λωρίδα με εισπράκτορα, εφόσον η διέλευση πραγματοποιηθεί με πομπόδεκτη e-way ή με SMART CARD e-way.

Η κατοχή και η χρήση του πομπόδεκτη e-way και της SMART CARD e-way σας παρέχεται δωρεάν.

Ο τιμοκατάλογος ισχύει για οχήματα με πομπόδεκτη e-way.

ΠΡΟΣΟΧΗ: Αν μεταφέρεται μεταβαλλόμενο φορτίο σας προτείνουμε να χρησιμοποιείτε την λωρίδα με εισπράκτορα.

ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ ΣΑΣ

Σε κάθε σας διέλευση ο ηλεκτρονικός πίνακας σας ενημερώνει:

«Εγκυρό ή Good». Ο λογαριασμός σας έχει επαρκές υπόλοιπο για τις μελλοντικές σας διελεύσεις από τους σταθμούς διοδίων. Επιτρέπεται η διέλευσή σας.

«Οριακό ή Low». Το υπόλοιπο του λογαριασμού σας είναι μικρότερο από ένα συγκεκριμένο όριο χρηματικού ποσού. Επιτρέπεται η διέλευσή σας. Παρακαλούμε φροντίστε να καταθέσετε άμεσα χρήματα στον λογαριασμό σας.

«Άκυρο ή Bad». Το υπόλοιπο του λογαριασμού σας δεν επαρκεί για να πραγματοποιήσετε την διέλευσή σας. Η διέλευσή σας δεν επιτρέπεται. Παρακαλούμε φροντίστε άμεσα να προσθέσετε χρήματα στον λογαριασμό σας.

Εάν βρεθείτε εντός της ηλεκτρονικής λωρίδας και δεν σας επιτραπεί η διέλευση (δεν ανοίγει η μπάρα), παρακαλούμε:

➤ Χρησιμοποιήστε την ενδοεπικοινωνία για οδηγίες.

➤ Φροντίστε άμεσα να προσθέσετε χρήματα στον λογαριασμό σας.

ΟΡΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΑΝΑ ΠΟΜΠΟΔΕΚΤΗ e-way

Bonus (Λεπτοκαρυά) Ελαφρά οχήματα με ύψος έως 2,20 μ.	Οριακό ή Low	Άκυρο ή Bad
	12,40€	3,09€

Τα όρια πολλαπλασιάζονται με τον αριθμό των πομποδοκτών e-way του συνδρομητικού σας προγράμματος.

Το ελάχιστο ποσό πρώτης κατάθεσης προπληρωμένων διελεύσεων, για την ενεργοποίηση του συνδρομητικού σας λογαριασμού είναι 20€.

Το ελάχιστο ποσό κατάθεσης προπληρωμένων διελεύσεων, μετά την ενεργοποίηση του συνδρομητικού σας λογαριασμού είναι 10€.

Για επαγγελματίες και εταιρείες εκδίδεται και αποστέλλεται δωρεάν κάθε μήνα αναλυτικό τιμολόγιο. Στους υπόλοιπους συνδρομητές αποστέλλεται δωρεάν ετήσιος συγκεντρωτικός λογαριασμός, ενώ στην περίπτωση που επιθυμούν μηνιαία αναλυτικό ενημέρωση των διελεύσεων τους, αυτή τους αποστέλλεται ταχυδρομικά με επιπρόσθετο κόστος 1 €/μήνα.

Οι τιμές του συγκεκριμένου τιμοκαταλόγου περιλαμβάνουν Φ.Π.Α. 23%.

Έναρξη ισχύος του τιμοκαταλόγου από 28/04/2011.

Η Εταιρία διατηρεί το δικαίωμα να αλλάζει τον τιμοκατάλογό της.

➤ Ολυμπία Οδός

Η εναλλακτική πολιτική διοδίων που προτείνει ο Παραχωρησιούχος, έναντι της πολιτικής που πρότεινε το Δημόσιο, παρατίθεται στον Πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 4.3: Εναλλακτική Πολιτική Διοδίων – ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ

	Σύμβαση	Πολιτική Διοδίων Δημοσίου	Πολιτική διοδίων Παραχωρησιούχου
Γενικά		• Έκπτωση για τα ελαφρά οχήματα με ηλεκτρονική χρέωση. • Εισάγεται με την εφαρμογή της χρέωσης διπλής κατεύθυνσης στο τμήμα ΕΛ-ΚΟ.	• Βασική έκπτωση παρέχεται σε όλους τους χρήστες, ελαφρά και βαρέα οχήματα και πρόσθετη έκπτωση παρέχεται στα ελαφρά οχήματα με ηλεκτρονική χρέωση. • Εισάγεται με την εφαρμογή της χρέωσης διπλής κατεύθυνσης στο τμήμα ΕΛ-ΚΟ.
Ελευσίνα – Κόρινθος ΕΛ-ΚΟ	Άμεση εισαγωγή της χρέωσης διπλής κατεύθυνσης με τη μέγιστη συμβατική χρέωση 4 λεπτά/km, με μια μεταβατική φάση στα 3 λεπτά /km	• Αρχική έκπτωση 25% σε σχέση με τη μέγιστη συμβατική χρέωση. • Σταθεροποίηση της χρέωσης στο ίδιο ποσό για τα χρόνια 2012 και 2013. • Περίοδος επαναφοράς στη συμβατική χρέωση από το 2014 μέχρι τέλος 2016	• Αρχική έκπτωση 25% σε σχέση με τη μέγιστη συμβατική χρέωση. • Μικρότερη χρέωση 13% με την ολοκλήρωση του πρώτου τμήματος του ΚΟ-ΠΑ. • Με αναθεώρηση • Επιστροφή στην συμβατική χρέωση με την ολοκλήρωση του ΚΟ-ΠΑ και έναρξη εφαρμογής του υβριδικού συστήματος.
Κόρινθος – Πάτρα ΚΟ-ΠΑ	• Το ισχύον καθεστώς παραμένει μέχρι την τμηματική ολοκλήρωση • Έκτοτε: χρέωση διπλής κατεύθυνσης με τη μέγιστη συμβατική 4 λεπτά/km.	• Αρχική έκπτωση 50% σε σχέση με την ισχύουσα χρέωση. • Παγιομένη τιμή μέχρι την τμηματική ολοκλήρωση. • Έκτοτε, εφαρμογή της χρέωσης που ισχύει στην ΕΛ-ΚΟ	• Αρχική έκπτωση 35% σε όλους τους χρήστες και έκπτωση 50% στα ελαφρά οχήματα με ηλεκτρονική χρέωση. • Παγιομένη τιμή μέχρι την τμηματική ολοκλήρωση. • Έκτοτε, εφαρμογή της χρέωσης που ισχύει στην ΕΛ-ΚΟ.

Αντίστοιχη με τα ανωτέρω θα είναι η πολιτική χρέωσης για το τμήμα Κάτω Αχαΐα – Α/Κ Εισόδου Πύργου.

Η πολιτική (τιμές, διάρκεια) που προτείνει το Δημόσιο, με τη θεώρηση ότι το 100% των χρηστών θα χρησιμοποιεί ηλεκτρονική χρέωση, για την περίοδο 2012-2016, θα κοστίσει για το τμήμα ΕΛ-ΠΑ έως 80εκ €, ενώ η Πολιτική που προτείνει ο Παραχωρησιούχος, για το ίδιο τμήμα και τον ίδιο χρόνο, θα κοστίσει περίπου τα μισά.

Νέα Πολιτική Διοδίων - Πρόταση Παραχωρησιούχου

Κόστος εφαρμογής εναλλακτικής πρότασης Παραχωρησιούχου	36,76 εκ €
Κόστος εγκατάστασης υβριδικού συστήματος διοδίων	8,50 εκ €

➤ Νέα Οδός

Έναντι της γενικής πολιτικής διοδίων που πρότεινε το Δημόσιο, ο Παραχωρησιούχος προτείνει τα ακόλουθα:

- Δύο από τους τέσσερις (αστικούς) Σταθμούς Διοδίων στην περιοχή της Αθήνα, δηλαδή οι Σταθμοί στις θέσεις Πύρνα και Καλυφτάκη, να μην λειτουργήσουν σε όλη την Περίοδο Παραχώρησης (ή μέχρι τη μετατροπή του συστήματος σε ελεύθερης ροής).
- Οι υπόλοιποι δύο εκ των τεσσάρων (αστικών) Σταθμών Διοδίων, δηλαδή οι Σταθμοί στις θέσεις Βαρυμπόμπη και Άγιος Στέφανος να λειτουργήσουν προσωρινά μόνον για τα οχήματα της κατηγορίας 3 & 4 (φορτηγά και λεωφορεία). Ο περιορισμός αυτός θα παύσει αμέσως μετά την επιβολή ηλεκτρονικού συστήματος συλλογής διοδίων τελών, οπότε και θα καταβάλλονται διόδια τέλη σύμφωνα με τις προβλέψεις της Σύμβασης.
- Να προσφέρονται εκπτώσεις στους συχνούς χρήστες υπό μορφή κλιμακούμενης έκπτωσης, ανάλογα με τον αριθμό των ταξιδιών που πραγματοποιούνται ανά μήνα, κατά τον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 4.4Α: Εναλλακτική Πολιτική Διοδίων – ΝΕΑ ΟΔΟΣ

Διαδρομές ανά μήνα	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
Έκπτωση	0%	0%	10%	10%	10%	20%	20%	20%	30%	30%	30%	30%

Δηλαδή οι εκπτώσεις θα προσφέρονται για περισσότερες από 15 διαδρομές το μήνα. Η μέγιστη έκπτωση θα είναι 30% για περισσότερες από 45 διαδρομές το μήνα.

Οι επιπτώσεις της ανωτέρω προτεινόμενης πολιτικής διοδίων από το 2012 και μέχρι το τέλος της περιόδου παραχώρησης, υπολογιζόμενες στο νέο σενάριο εσόδων των Δανειστών, είναι οι ακόλουθες:

- Η μέση απώλεια των εσόδων που οφείλεται στην κατάργηση των Σταθμών Διοδίων στις θέσεις Πύρνα και Καλυφτάκη είναι περίπου 2,3% των συνολικών εσόδων του έργου.
- Η μέση απώλεια εσόδων που οφείλεται στον περιορισμό εσόδων διοδίων μόνον από τα οχήματα των κατηγοριών 3 και 4 στις θέσεις Βαρυμπόμπη και Μπογιάτι είναι περίπου 6,1% των συνολικών εσόδων του έργου.

Όπως φαίνεται από τον ακόλουθο πίνακα, κατά τα πρώτα έτη της Παραχώρησης η επιρροή είναι μεγαλύτερη λόγω κατανομής της προέλευσης των εσόδων.

Πίνακας 4.4Β: Εναλλακτική Πολιτική Διοδίων – ΝΕΑ ΟΔΟΣ

Καθ. έσοδα (χιλ. €)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Σενάριο Δανειστών	141.376	156.112	183.406	199.069	212.368	221.577	230.747	239.825	249.259
Δίχως Πύρνα & Καλυφτάκη	127.162 -2,8%	140.832 -2,7%	178.940 -2,4%	194.374 -2,4%	207.456 -2,3%	216.439 -2,3%	225.397 -2,3%	234.264 -2,3%	243.480 -2,3%
Βαρυμπόμπη & Μπογιατί: Μόνο Βαρέα Οχήματα	133.535 -8,1%	147.747 -7,9%	171.716 -6,4%	186.757 -6,2%	199.472 -6,1%	208.074 -6,1%	216.686 -6,1%	225.210 -6,1%	234.069 -6,1%

Η απώλεια εσόδων λόγω κλιμακούμενων εκπτώσεων υπολογίζεται σε περίπου σε 2,8% των συνολικών εσόδων του έργου, όπως προκύπτει από τον Πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 4.4Γ: Εναλλακτική Πολιτική Διοδίων – ΝΕΑ ΟΔΟΣ

Καθ. έσοδα (χιλ. €)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Σενάριο Δανειστών	127.162	140.832	183.406	199.069	212.368	221.577	230.747	239.825	249.259
Εκπτώσεις Συχνής Χρήσης	123.601	136.889	178.271	193.495	206.422	215.373	224.286	233.110	242.280

Αθροιστικά, η πολιτική διοδίων που προτείνει ο Παραχωρησιούχος παρουσιάζει μια μέση μείωση των εσόδων της τάξης του 11,2% περίπου των συνολικών εσόδων του έργου.

Κατά τους Παραχωρησιούχους οι εναλλακτικές πολιτικές διοδίων, εφόσον συμφωνηθούν, πρέπει να βαρύνουν το Δημόσιο.

4.15 Ειδικότερες ρυθμίσεις ανά Σύμβαση Παραχώρησης

Η Νέα Πολιτική Διοδίων περιλαμβάνει και την υιοθέτηση ειδικότερων ρυθμίσεων ανά Σύμβαση Παραχώρησης μέχρι την εφαρμογή του πλήρως ηλεκτρονικού συστήματος ελεύθερης ροής, ενδεικτικά όπως:

Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου:

- Ρύθμιση λειτουργίας Σταθμού Διοδίων Αιγινίου (Παραχωρησιούχος) σε συνδυασμό με τη λειτουργία του Σταθμού Μαλγάρων (ΤΕΟ) και Κλειδίου (Εγνατία Οδός ΑΕ).

ΠΑΘΕ (Νέα Οδός):

- Μη λειτουργία Σταθμών Διοδίων Πύρνας και Καλυφτάκη μέχρι την εφαρμογή ηλεκτρονικών διοδίων.
- Στους Σταθμούς Βαρυμπόμπης και Αγίου Στεφάνου επιβολή διοδίων μόνον στα οχήματα των κατηγοριών 3 και 4 σύμφωνα με τις προβλέψεις της Σύμβασης, μέχρι την ολοκλήρωση των παραδρόμων.
- Λειτουργία του Μετωπικού Σταθμού Αφιδνών ως Πλευρικού Σταθμού για τον εγγύς ημικόμβο (Αφιδνών).

4.16 Αναγκαία επόμενα βήματα

➤ Διαλειτουργικότητα Συστημάτων Παραχωρησιούχων

Η εκτεταμένη χρήση εκπτώσεων στο σύνολο των κατόχων πομποδεκτών, ανεξαρτήτως του παρόχου της υπηρεσίας, θα είναι δυνατή μόνο μετά την ανάπτυξη **Εθνικού Διαλειτουργικού Συστήματος**, που θα γίνει με τη συμμετοχή τόσο του Δημόσιου όσο και των ιδιωτών σε Φορέα, υπό τον έλεγχο του Δημοσίου. Είναι αναγκαίο να δρομολογηθεί άμεσα η σταδιακή υλοποίηση της χιλιομετρικής χρέωσης και της διαλειτουργικότητας με ένα μόνο πομποδέκτη και ένα μόνο λογαριασμό ανά χρήστη, ανεξαρτήτως παρόχου. Έχει ήδη συγκροτηθεί και εργάζεται προς αυτή την κατεύθυνση Επιτροπή Διαλειτουργικότητας με εκπροσώπους των αρμοδίων Δημοσίων Υπηρεσιών και των Παραχωρησιούχων.

➤ Απλοποίηση φορολογικού πλαισίου

Απαιτείται η **απλοποίηση του φορολογικού πλαισίου** για την επίτευξη εφαρμογής εκπωτικών πακέτων και τη διάδοση των ηλεκτρονικών πομποδεκτών. Η δωρεάν διανομή ήδη ενεργοποιημένων πομποδεκτών (και μάλιστα χωρίς περιττές φορολογικές αγκυλώσεις) και η εύκολη διακίνησή τους από τους ΣΔ και άλλα κέντρα διανομής, η δυνατότητα εύκολης και χωρίς γραφειοκρατία εγγραφής συνδρομητών, η δυνατότητα αποστολής λογαριασμών μέσω διαδικτύου και άλλων ηλεκτρονικών μέσων, η εύκολη πληρωμή και «επαναφόρτιση» των λογαριασμών με πολλούς τρόπους (internet, πιστωτικές κάρτες, τραπεζικοί λογαριασμοί, ΑΤΜ τραπεζών, έξυπνες κάρτες, κινητή τηλεφωνία) είναι απαραίτητες προϋποθέσεις για τη διείσδυση του συστήματος στους χρήστες των αυτοκινητοδρόμων. Είναι αναγκαία η απλοποίηση των υφιστάμενων γραφειοκρατικών φορολογικών κανόνων, χωρίς βέβαια επίπτωση στην ορθή φορολογική αντιμετώπιση του συστήματος (με κατάργηση δελτίων αποστολής, ταυτόχρονη δυνατότητα ύπαρξης χρέωσης κατά τη διέλευση αλλά και χρήσης των πληρωμών ως προκαταβολών κλπ.).

4.17 Μακροπρόθεσμη πολιτική διοδίων

Στόχος του Δημοσίου είναι η πλήρως ηλεκτρονική συλλογή διοδίων με ελεύθερη ροή οχημάτων και η επίτευξη αναλογικής χρέωσης εντός τριών ετών δια της εφαρμογής κλειστού συστήματος διοδίων.

Οι ΣΠ προβλέπουν την εγκατάσταση πλήρως ηλεκτρονικού συστήματος διοδίων, στο πλαίσιο υποχρεώσεων της χώρας για τη διαλειτουργικότητα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (εφαρμογή της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2004/52/ΕΚ περί Διαλειτουργικότητας και του Π.Δ. 177/2007 (ΦΕΚ 216Α 11-09-2007) περί εναρμόνισης της Ελληνικής Νομοθεσίας στην ανωτέρω Οδηγία και της 2009/750/ΕΚ Απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής).

Οι ΣΠ επίσης προβλέπουν την αποκλειστικά ανάλογη με το μήκος διαδρομής χρέωση των χρηστών, από την έναρξη εφαρμογής του πλήρως ηλεκτρονικού κλειστού συστήματος διοδίων και εντεύθεν.

Προς το παρόν, δεν είναι ώριμες οι συνθήκες για την υλοποίηση και αξιόπιστη λειτουργία πλήρως ηλεκτρονικών διοδίων ελεύθερης ροής (λόγω νομικών προβλημάτων, δυσκολίας εξασφάλισης / εγγύησης εισπράξεων από μη κατόχους πομποδέκτη, παραβατών, χαμηλού ακόμα όγκου ηλεκτρονικών συναλλαγών, έλλειψη διαλειτουργικότητας κλπ.).

Προς επίτευξη του στρατηγικού του στόχου, πρέπει σε σύντομο χρόνο να εξετασθεί η δυνατότητα διαμόρφωσης από το Δημόσιο, θεσμικού πλαισίου που θα προβλέπει:

- Απλοποίηση φορολογικών και γραφειοκρατικών διαδικασιών, ώστε να διευκολύνεται η διανομή πομποδεκτών στους χρήστες.
- Υποχρέωση των Παραχωρησιούχων να προσφέρουν στους χρήστες με γρήγορες και απλές διαδικασίες πομποδέκτες, οι οποίοι θα εντάσσονται στο διαλειτουργικό σύστημα (ένας πομποδέκτης – ένας λογαριασμός).
- Εξασφάλιση σχετικής αδειοδότησης από την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων και/ή άλλες Αρχές για τη δυνατότητα εφαρμογής συστήματος καταγραφής του αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος, για οχήματα που δεν είναι εφοδιασμένα με πομποδέκτη. Το σύστημα αυτό (video tolling) χρησιμοποιεί τη φωτογραφία του αριθμού (αλλά και άλλα χαρακτηριστικά του οχήματος, finger printing), προκειμένου να ταυτοποιήσει τον ιδιοκτήτη του οχήματος.
- Θέσπιση ως τροχαίας παράβασης (διαπιστούμενης και με ηλεκτρονικά μέσα) της μη πληρωμής του ηλεκτρονικού διοδίου, υπόχρεος για την οποία θα είναι ο ιδιοκτήτης του οχήματος και όχι ο οδηγός, με αντίστοιχη προσαρμογή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και εκσυγχρονισμό των μέσων επίδοσης στους υπόχρεους.
- Ταυτοποίηση του ιδιοκτήτη του οχήματος μέσω πρόσβασης στη βάση δεδομένων των οχημάτων του Υπουργείου Οικονομικών (αλλά και αξιοποίηση των στοιχείων του Υπουργείου Υ.ΜΕ.ΔΙ.), βάσει της οποίας θα αποστέλλονται έγγραφα για την μη καταβολή των διοδίων.
- Καθορισμό του τρόπου και του ποσού πληρωμής των χρηστών που δεν είναι εφοδιασμένοι με πομποδέκτη. [π.χ. να δίδεται η δυνατότητα στο χρήστη που διήλθε χωρίς πομποδέκτη από τα διόδια να πληρώσει τη διέλευσή του (με μεγαλύτερη χρέωση από ότι αν είχε πομποδέκτη) χωρίς να θεωρηθεί παραβάτης. Η πληρωμή θα πρέπει να είναι δυνατή με πολλούς και εύκολους τρόπους πληρωμής (internet, sms, σημεία εξυπηρέτησης χρηστών κλπ.) εντός ορισμένου μικρού χρονικού διαστήματος (π.χ. εντός μιας ημέρας) χωρίς υποχρέωση ειδοποίησης εκ μέρους του Παραχωρησιούχου. Θα αποτελεί υποχρέωση του χρήστη να πληροφορείται για την οφειλή του, τους τρόπους πληρωμής, αλλά και αυτή καθαυτή τη πληρωμή μέσω διαδικτύου. Στη περίπτωση αυτή ο χρήστης θα επιβαρύνεται με διαχειριστικό τέλος πλέον του διοδίου, για την κάλυψη του κόστους αναγνώρισης του οχήματος (προκειμένου οι χρήστες να έχουν κίνητρο να εφοδιαστούν με πομποδέκτη).]
- Σε περίπτωση που ο χρήστης δεν πληρώσει το αναλογούν αντίτιμο εντός της καθορισμένης προθεσμίας, να επιβάλλεται τόσο η προβλεπόμενη στη ΣΠ χρηματική ποινή, όσο και πρόστιμο κατά το άρθρο 104 του ΚΟΚ. Τα πρόστιμα θα είναι δημόσια έσοδα, τα οποία θα αναζητεί η αρμόδια Δ.Ο.Υ.
- Το Δημόσιο να καταβάλει για κάθε πρόστιμο και χρηματική ποινή που επιβάλλεται, ήτοι για κάθε διέλευση που πραγματοποιήθηκε χωρίς χρέωση πομποδέκτη και για την οποία ο χρήστης δεν κατέβαλε την οφειλή του εντός της προθεσμίας το αναλογούν ποσό (διόδιο και διαχειριστικό τέλος) στον αντίστοιχο Παραχωρησιούχο σε κατάλληλο χρόνο.
- Ανάλυση από Δημόσιο Φορέα που θα ιδρυθεί (Κέντρο Ανταλλαγής Πληροφοριών και Πληρωμών, ΚΑΠΠ) της διαχείρισης και ελέγχου του συνόλου των συναλλαγών και των ηλεκτρονικών πληρωμών του διαλειτουργικού συστήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 5

Σύμβαση Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμου Αιγαίου

5.8 Ταυτότητα έργου

Τεχνικό αντικείμενο: Το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή νέου αυτοκινητόδρομου ή την αναβάθμιση σε αυτοκινητόδρομο 229 χλμ του οδικού άξονα Π.Α.Θ.Ε. από τις Ράχες (Χ.Θ.240+300) έως το Κλειδί (469+700). Σήμερα έχουν ολοκληρωθεί οι κατασκευές σε 205 χλμ και απομένει να ολοκληρωθεί το τμήμα Ευαγγελισμός – Σκοτίνα (μεγάλες σήραγγες Τεμπών και Πλαταμών).

Σύμβαση Παραχώρησης (ΣΠ): Η ΣΠ υπογράφηκε στις 28-6-2007 και ενεργοποιήθηκε (Ημέρα Έναρξης Παραχώρησης - ΗΕΠ) στις 5-3-2008. Στον Παραχωρησιούχο συμμετέχουν οι ακόλουθες εταιρίες με τα αντίστοιχα ποσοστά:

HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)(35%)

ΕΛΛΑΚΤΩΡ (20%)

J & P ΑΒΑΞ ΑΕ (16,25%)

VINCI CONCESSIONS SAS (ΓΑΛΛΙΑ) (13,75%)

ΑΕΓΕΚ (10%)

ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ (5%)

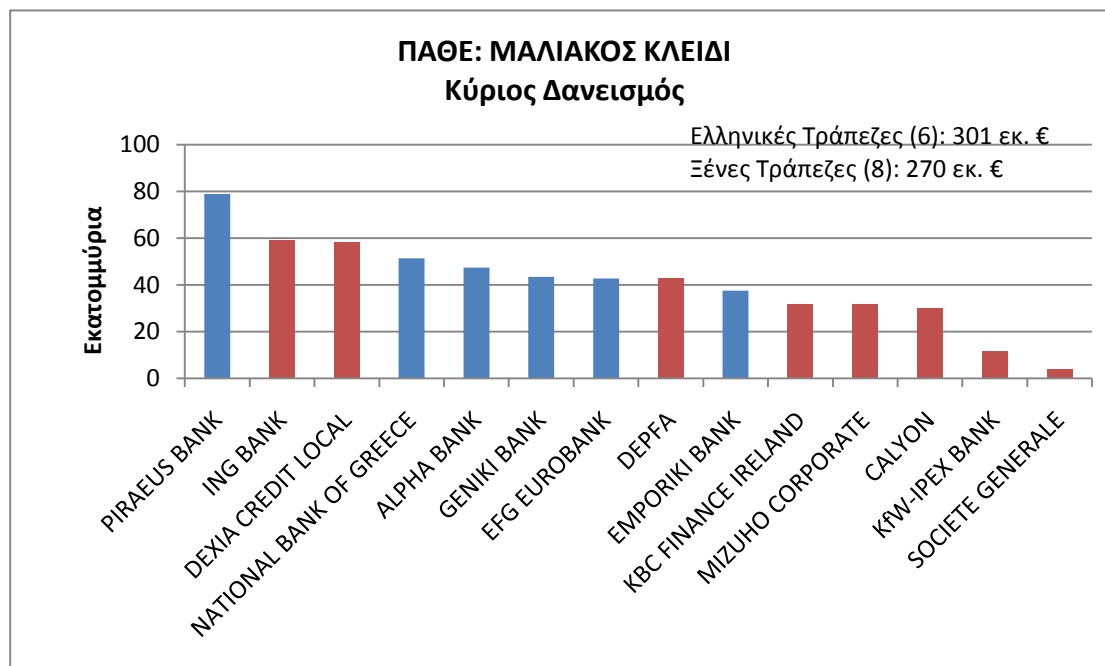
Κόστος και Χρηματοδότηση του Έργου: Το συνολικό κόστος κατασκευής του έργου είναι 869.365.739 €. Σε αυτό θα πρέπει να προστεθεί και το κόστος κατασκευής των Λωρίδων Έκτακτης Ανάγκης (ΛΕΑ) εντός των σηράγγων, το οποίο ανέρχεται σε 169.000.000 €. Εξ αυτών έχουν απορροφηθεί για το κυρίως έργο τα 538.396.402. Συνολικά η πρόοδος του έργου είναι 62%.

Κατά τα προβλεπόμενα στο Χ-Ο/Μ της ΣΠ, η χρηματοδότηση του έργου έχει ως εξής:

Πίνακας 5.1: Πηγές χρηματοδότησης έργου

Μετοχικό κεφάλαιο και Δευτερογενή δάνεια ευθύνης μετόχων	136.300.000
Χρηματοδοτική Συμβολή Δημοσίου	296.482.410
Αναμενόμενα έσοδα διοδίων Περιόδου Κατασκευής	299.000.000
Κύριο Δάνειο (περιθώριο δανεισμού 90 μ.β., διάρκεια 25 χρόνια και μέση ζωή δανείου 17,6 χρόνια)	571.000.000
ΣΥΝΟΛΟ	1.302.782.410
Πρόσθετη αποζημίωση για τη ΛΕΑ (8360/28-8-2009 απόφαση Υπουργού ΥΠΕΧΩΔΕ)	169.000.000

Στο ακόλουθο σχήμα παρουσιάζεται η συμμετοχή κάθε μίας Τράπεζας στο δανεισμό.



Σχήμα 5.1: Συμμετοχή Τραπεζών στον Δανεισμό του Έργου

Κατά την υπογραφή της σύμβασης, τα Χ-Ο/Μ των Τραπεζών εμφανίζουν τα ακόλουθα αποτελέσματα:

Πίνακας 5.2: Αποτελέσματα χρηματοοικονομικών σεναρίων κατά την ΗΕΠ

Τρέχουσες τιμές '000 €	Σενάριο Βάσης Τραπεζών	Χαμηλό σενάριο Τραπεζών	Ποσοστό μείωσης
Συνολικά έσοδα έργου	6.264.636	5.000.178	20,2%
Έσοδα Δημόσιου	3.300.212	2.502.723	24,2%
Απόδοση ιδίων κεφαλαίων Παραχωρησιούχου (IRR)	9%	2%	

Μέχρι σήμερα έχουν καταβληθεί στο Έργο τα ακόλουθα ποσά:

- 136 εκ € από τους Παραχωρησιούχους, ήτοι το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων (μετοχικό και δευτερογενή δάνεια)
- 109 εκ € από τις Τράπεζες (κύριο δάνειο), ήτοι το 19% των προβλεπομένων για την κατασκευή
- 297 εκ € από το Δημόσιο, ήτοι το 100% των προβλεπομένων
- 75 εκ € από το Δημόσιο, για την κατασκευή της ΛΕΑ, ήτοι το 44% των προβλεπομένων για την ολοκλήρωση της κατασκευής
- 149 εκ € από διόδια (μέχρι 30-6-2011), ήτοι το 50% των προβλεπομένων για την περίοδο κατασκευής

Οι τρέχουσες οφειλές του Δημοσίου προς τον Παραχωρησιούχο ανέρχονται σε:

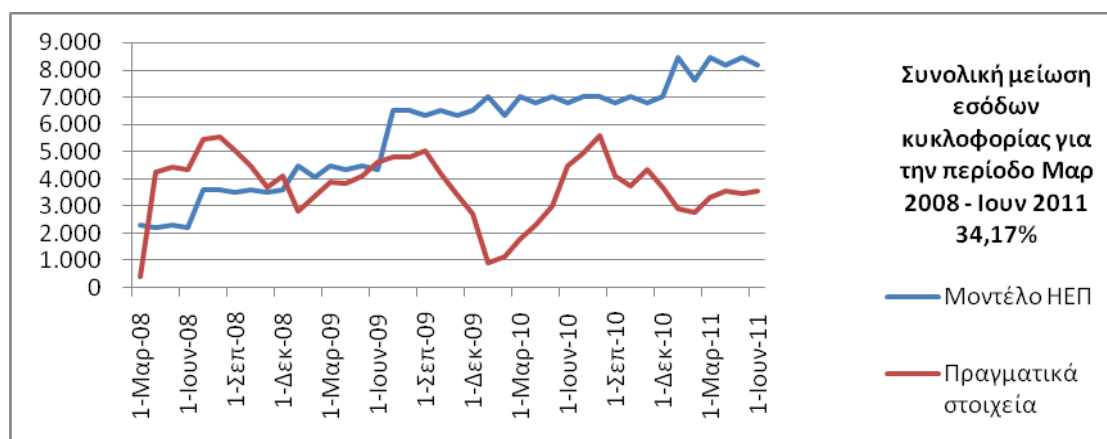
- 15 εκ. € για κατασκευή ΛΕΑ και
- 8 εκ. € από μη καταβολή διοδίων που εισπράχθηκαν στον ΣΔ Μαλγάρων (ΤΕΟ) αντί του ΣΔ Αιγινίου (Παραχωρησιούχος).

Για την εξόφληση των άμεσων υποχρεώσεων του Δημοσίου σχετικά με τη ΛΕΑ στις σήραγγες, απαιτείται η άμεση καταβολή 15 εκ. € για την εξόφληση της δεύτερης δόσης και η πληρωμή σε σύντομο χρόνο 45 εκ. € για την εξόφληση της τρίτης δόσης σε τρεις μηνιαίες δόσεις.

Τα ανωτέρω ποσά είναι αναγκαίο να καταβληθούν το ταχύτερο δυνατόν προκειμένου να ολοκληρωθεί η επένδυση των διανοιγμένων σηράγγων, για λόγους ασφάλειας της κατασκευής.

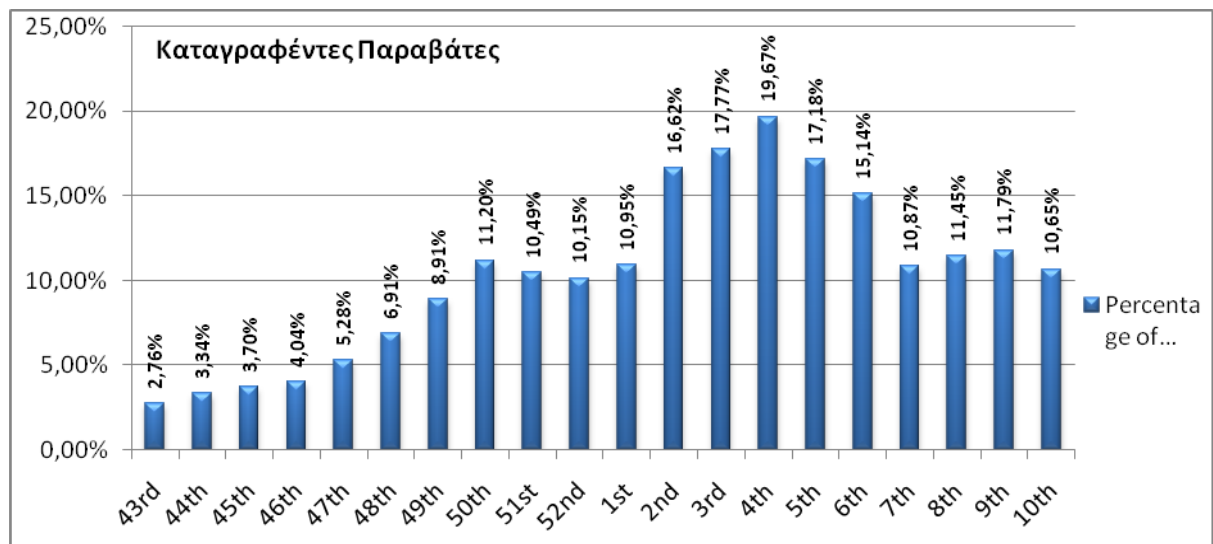
5.9 Τα προβλήματα

Οι κοινωνικοοικονομικές συνθήκες μεταβλήθηκαν κατά την υλοποίηση της ΣΠ. Η οικονομική κρίση με τη συνεπαγόμενη μείωση της αγοραστικής δύναμης των πολιτών, η αύξηση των τιμών των καυσίμων, η αύξηση των τιμών διοδίων, η αύξηση του ΦΠΑ, η αβεβαιότητα στον τομέα της εργασίας δημιούργησαν συνθήκες που επέδρασαν στη μείωση της κυκλοφορίας και επακόλουθα στη μείωση των εσόδων από τα διόδια, αλλά και στη μείωση της εκτιμώμενης (από τον Παραχωρησιούχο) κυκλοφορίας και εσόδων για το μέλλον. Τα πραγματικά έσοδα από διόδια υπολείπονται σημαντικά των προβλέψεων.



Σχήμα 5.2: Μείωση Εσόδων Κυκλοφορίας

Επίσης, έχει αναπτυχθεί κίνημα πολιτών, οι οποίοι αρνούνται να πληρώσουν τα διόδια (κυρίως εξ αιτίας του άδικου συστήματος χρέωσης). Στον ακόλουθο Πίνακα παρουσιάζεται το ποσοστό των παραβατών (στο σύνολο των χρηστών) κατά την περίοδο από το τέλος Οκτωβρίου (43^η εβδομάδα) του 2010 μέχρι τα μέσα Μαρτίου (10^η εβδομάδα) του 2011.



Σχήμα 5.3: Παραβάτες των Σταθμών Διοδίων

Τέλος, στις εκτιμήσεις του Παραχωρησιούχου τα έσοδα διοδίων εμφανίζονται καθ' όλη την περίοδο παραχώρησης του έργου σημαντικά μειωμένα σε σχέση με τις προβλέψεις κατά την ΗΕΠ της ΣΠ.

Οι Δανείστριες Τράπεζες θεώρησαν ότι τίθεται σε κίνδυνο η βιωσιμότητα του Έργου και ανέστειλαν τη χρηματοδότησή του. Απόρροια της αναστολής χρηματοδότησης ήταν η προσωρινή αναστολή των εργασιών κατασκευής από τον Παραχωρησιούχο.

Επιβεβαιώνοντας και εμπράκτως το ενδιαφέρον του για την εξεύρεση λύσης που θα αποκαθιστά τη μακρόχρονη συμβατική ισορροπία και βιωσιμότητα της ΣΠ (Μακροπρόθεσμη Λύση), το Δημόσιο έχει μονογράψει με τον Παραχωρησιούχο στις 9 Ιουνίου 2011 «Πλαίσιο Συναντίληψης», το οποίο μεταξύ άλλων καθορίζει τις αρχές και το χρονοδιάγραμμα που θα τηρηθούν κατά τις διαπραγματεύσεις. Στη συνέχεια συγκροτήθηκαν από κοινού (Δημόσιο, Παραχωρησιούχος, Τράπεζες) Ομάδες Εργασίας (Τεχνική, Νομική, Διοδίων και Χρηματοοικονομική) για τη διερεύνηση των επί μέρους προβλημάτων και την υποβολή προτάσεων.

5.10 Αποζημιώσεις, Ποινές, Τεχνικές Διαφορές και Διαιτησίες

Τόσο το Ελληνικό Δημόσιο όσο και ο Παραχωρησιούχος, ενεργοποιώντας τα σχετικά άρθρα της σύμβασης, έχουν προσφύγει σε πολλές περιπτώσεις στις προβλεπόμενες διαδικασίες επίλυσης Διαφορών. Στο τέλος του κεφαλαίου παρατίθενται οι Διαιτησίες και Τεχνικές Διαφορές καθώς και οι σχετικές απαιτήσεις του Παραχωρησιούχου και του Δημοσίου.

Ο Παραχωρησιούχος και ο Κατασκευαστής υπέβαλαν, τυπικά ή άτυπα στο πλαίσιο των εργασιών της Τεχνικής Ομάδας, τις μέχρι σήμερα απαιτήσεις τους για αποζημίωση, οι οποίες παρουσιάζονται συνοπτικά στον ακόλουθο Πίνακα και αναλυτικά στο τέλος του κεφαλαίου.

Πίνακας 5.3: Απαιτήσεις προς αποζημίωση Παραχωρησιούχου - Κατασκευαστή

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ			
Σύνολο διεκδικήσεων Παραχωρησιούχου - Κατασκευαστή		Εκ €	
Κατ. Α	Παράταση περιόδου Κατασκευής	103,3	Αποζημιώσεις Παραχωρησιούχου και Κατασκευαστή
Κατ. Β	Διόδια / Παραβάσεις	32	Κλειδί, 4η ΑΤΠ, Παραβάτες
Κατ. Γ	Διαφωνίες Παραχωρησιούχου - Δημοσίου	41,9	Απαλλοτριώσεις, πρόωρη λειτουργία Τεμπών, Ελεύθερη πρόσβαση περιοίκων, τόκοι κλπ
Κατ. Δ	Διαφωνίες Παραχωρησιούχου / Κατασκευαστή - Δημοσίου	13	Σταλίες, Μαυρονέρι κλπ
Σύνολο		190,2	

Επί πλέον με αποφάσεις της Εγνατία Οδός Α.Ε., που έχει την ευθύνη διαχείρισης του έργου, έχουν επιβληθεί ποινικές ρήτρες ύψους 45 εκ € στον Παραχωρησιούχο για την εκ μέρους του υπέρβαση της 2^{ης} και 3^{ης} Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας (ΑΤΠ) της ΣΠ. Η απαίτηση του Δημοσίου από την επιβληθείσα ποινική ρήτρα (υπό την αίρεση ότι θα λυθούν οι όποιες αμφισβητήσεις – διαφορές υφίστανται ή είναι πιθανόν να δημιουργηθούν) είναι δυνατόν να συμφωνηθεί προς τις απαιτήσεις του Παραχωρησιούχου.

Οι αυξημένες δαπάνες του έργου κατά τον Παραχωρησιούχο πρέπει να επιβαρύνουν το Δημόσιο. Τυχόν ικανοποίηση (μέρους) των αιτημάτων αυτών είτε θα γίνει στο πλαίσιο της διαπραγμάτευσης, είτε θα αφεθεί να επιλυθούν στη Διαιτησία (όπου τα περισσότερα εκκρεμούν).

Μερικές από τις πιο πάνω διεκδικήσεις του Παραχωρησιούχου, εφόσον τεκμηριωθούν κατάλληλα συμβατικά, μπορεί να γίνουν αποδεκτές από το Δημόσιο και να ενσωματωθούν στο νέο Χ-Ο/Μ. Πάντως από μια πρώτη αξιολόγηση των απαιτήσεων του Παραχωρησιούχου / Κατασκευαστή προκύπτει ότι υπάρχουν πολύ μεγάλα περιθώρια μειώσεων.

Σε κάθε περίπτωση είναι σκόπιμο να συμφωνηθούν το ταχύτερο τα πραγματικά ποσά των αποζημιώσεων που βαρύνουν το Δημόσιο, ώστε να συμβάλουν θετικά στο νέο χρηματοοικονομικό κλείσιμο του έργου.

5.11 Η θέση των Τραπεζών

Η Συντονιστική Επιτροπή των Τραπεζών έθεσε υπόψη του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου τις απαιτήσεις της που συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Waiver fee (Αμοιβή παραίτησης από δικαίωμα / αξίωση) ίσο με 1,5% επί του ποσού κυρίου και του εν αναμονή δανείου (περίπου 9 εκ €).
- Οι Δείκτες Εξυπηρέτησης Δανείων να διατηρηθούν όπως ήταν στο Χ-Ο/Μ κατά την υπογραφή της σύμβασης.
- Μη χρήση του κύριου δανείου αναμονής για κάλυψη αναγκών του έργου υπό τις παρούσες συνθήκες.
- Νέο περιθώριο επιτοκίου δανεισμού 440 μ.β.

- Να προκαταβληθούν (τέλος Νοεμβρίου 2011) στον Παραχωρησιούχο οι οφειλές του Δημοσίου λόγω αποζημιώσεων (της τάξης των 60 εκατ €), ακόμα και αν οι αντίστοιχες αυξημένες δαπάνες του Παραχωρησιούχου δεν έχουν ακόμα επισυμβεί.
- Να αποζημιωθεί ο Παραχωρησιούχος για κάθε περίπτωση άρνησης πληρωμής των διοδίων.
- Να χρεωθεί το Δημόσιο με το κόστος της πολιτικής των διοδίων που θα επιλέξει και να καταβληθεί αυτή στον Παραχωρησιούχο προκαταβολικά.
- Να αποζημιωθεί απ' ευθείας από το Δημόσιο ο Κατασκευαστής για τις καθυστερήσεις.
- Να επιλυθούν όλες οι εκκρεμείς διαφορές Παραχωρησιούχου – Δημοσίου.
- Να επανακαθοριστούν οι τμηματικές και τελικές προθεσμίες της κατασκευής.

5.12 Επικαιροποιημένο Χ-Ο/Μ Παραχωρησιούχου και Αναλύσεις Ευαισθησίας

Το εν λόγω μοντέλο παρέχει μειωμένη ευελιξία στον έλεγχο υπολογισμού εσόδων, καθώς ο υπολογισμός των διοδίων τελών γίνεται ανά κατηγορία οχημάτων και ανά σταθμό διοδίων σε τελική μορφή χωρίς προγενέστερη παρουσίαση των μεγεθών από τα οποία εξαρτάται η τελική χρέωση. Με αυτή τη μέθοδο δεν δύναται να εξαχθεί ασφαλές συμπέρασμα για τη χρέωση ανά χιλιόμετρο που εμπεριέχεται στο διόδιο τέλος, αλλά ούτε και για το Ανώτατο Όριο Διοδίων Τελών (ΑΟΔΤ) που χρεώνει ο Παραχωρησιούχος.

Επιπλέον, δημιουργείται σύγχυση αναφορικά με τη λειτουργία του Πλευρικού Σταθμού Διοδίων Μακρυχωρίου και του Μετωπικού Σταθμού Διοδίων Αιγινίου. Ενώ ο Πλευρικός Σταθμός Διοδίων Μακρυχωρίου είναι σε λειτουργία σύμφωνα με τον Παραχωρησιούχο, δεν εμφανίζονται έσοδα στο Χ-Ο/Μ. Ο Σταθμός Αιγινίου φαίνεται να είναι σε λειτουργία, απασχολεί προσωπικό και εμφανίζονται έσοδα στο Χ-Ο/Μ. Όμως, σύμφωνα με τον Παραχωρησιούχο, δεν εισπράττονται διόδια μέχρι στιγμής από τον υπόψη Σταθμό. Προφανώς τα έσοδα του Σταθμού αυτού θα προέλθουν από τις απαιτήσεις του Παραχωρησιούχου έναντι του Δημοσίου, πάντως σε κάθε περίπτωση δεν δικαιολογούνται όλες οι εμφανιζόμενες δαπάνες λειτουργίας του Σταθμού.

Ανεξάρτητα από τα παραπάνω, οι βασικές υποθέσεις εργασίας και τα αποτελέσματα του επικαιροποιημένου Χ-Ο/Μ, το οποίο παρουσίασε ο Παραχωρησιούχος, συνοψίζονται ως ακολούθως:

- Μείωση εσόδων κυκλοφορίας κατά 39% (το διπλάσιο του απαισιόδοξου σεναρίου των Τραπεζών κατά την ΗΕΠ της ΣΠ).
- Αύξηση χρόνου κατασκευής κατά 14 μήνες (από 54 σε 68).
- Περιθώριο επιτοκίου δανεισμού 350 μ.β. (αρχική απαίτηση Τραπεζών, 440 μ.β. μεταγενέστερα) έναντι των 90 μ.β. των δανειοδοτικών συμβάσεων.
- Απόδοση ιδίων κεφαλαίων 9% (ως η ΣΠ).
- Μέση ζωή κυρίου δανείου 14,5 χρόνια.
- Έσοδα Δημοσίου από το έργο 312 εκ € σε τρέχουσες τιμές και 19 εκ € σε παρούσα αξία.

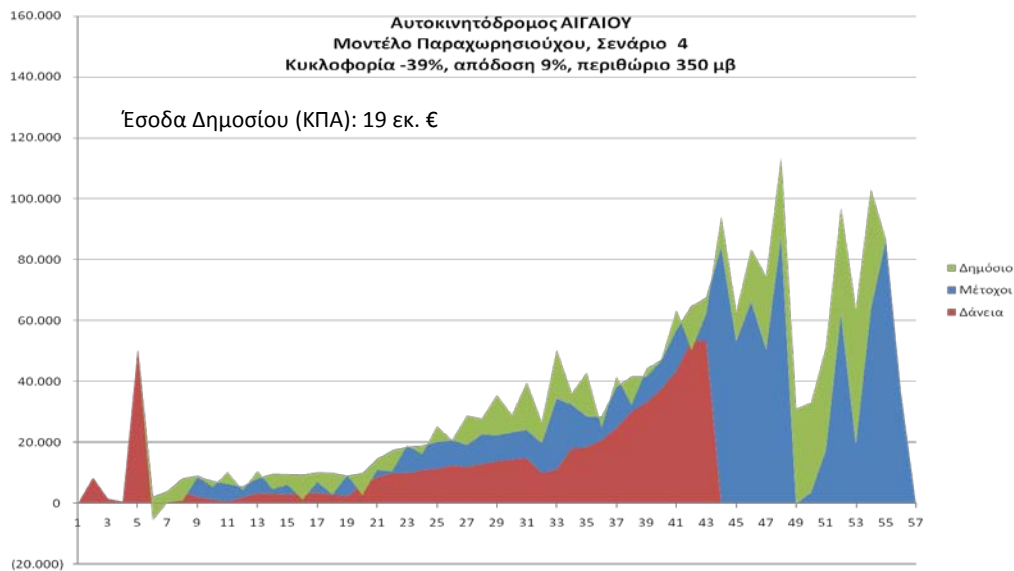
Το Δημόσιο έθεσε νέες υποθέσεις εργασίας στο Χ-Ο/Μ, ώστε να διερευνήσει την ευαισθησία των διαφόρων παραμέτρων. Τα σχετικά στοιχεία παρουσιάζονται στον Πίνακα και στα Διαγράμματα που ακολουθούν.

Από τα διάφορα σενάρια που παρατίθενται και σε σχέση με τα έσοδα του Δημοσίου σε τρέχουσες τιμές, διαπιστώνονται τα εξής:

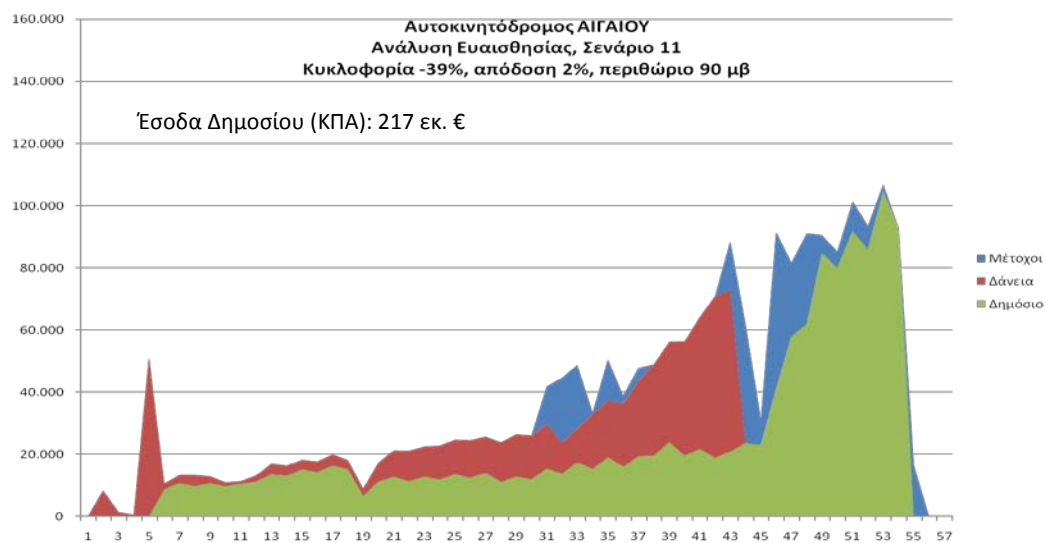
- Σύμφωνα με το Χ-Ο/Μ της υπογραφής της Σύμβασης το Δημόσιο θα εισπράξει το 53% των συνολικών εσόδων του έργου ή το 50% στην περίπτωση του απαισιόδοξου Χ-Ο/Μ των Τραπεζών. Σε τρέχουσες τιμές, οι ροές προς τους μετόχους ήταν 537 και 200 εκατ € αντίστοιχα.
- Σύμφωνα με το επικαιροποιημένο Χ-Ο/Μ του Παραχωρησιούχου, το Δημόσιο θα εισπράξει το 8% των συνολικών εσόδων του έργου, ενώ ο Παραχωρησιούχος θα εισπράξει μεγαλύτερα ποσά από ότι ίσχυαν στο βασικό σενάριο τραπεζών (945 εκ € σε τρέχουσες τιμές).
- Σύμφωνα με το σενάριο 11 της ανάλυσης ευαισθησίας, το Δημόσιο εξασφαλίζει το 34% των συνολικών εσόδων του έργου, ενώ οι ροές προς τους μετόχους μειώνονται σημαντικά (287 εκ € σε τρέχουσες τιμές).
- Σύμφωνα με το σενάριο 12 της ανάλυσης ευαισθησίας, εφόσον η κυκλοφορία αυξηθεί, τα έσοδα του Δημοσίου θα υπερβούν το 50% των συνολικών εσόδων του έργου, όπως και στο βασικό σενάριο των Τραπεζών, ενώ οι ροές προς τους μετόχους παραμένουν μειωμένες (272 εκ € σε τρέχουσες τιμές).

Πίνακας 5.4: Σενάρια Χ-Ο/Μ

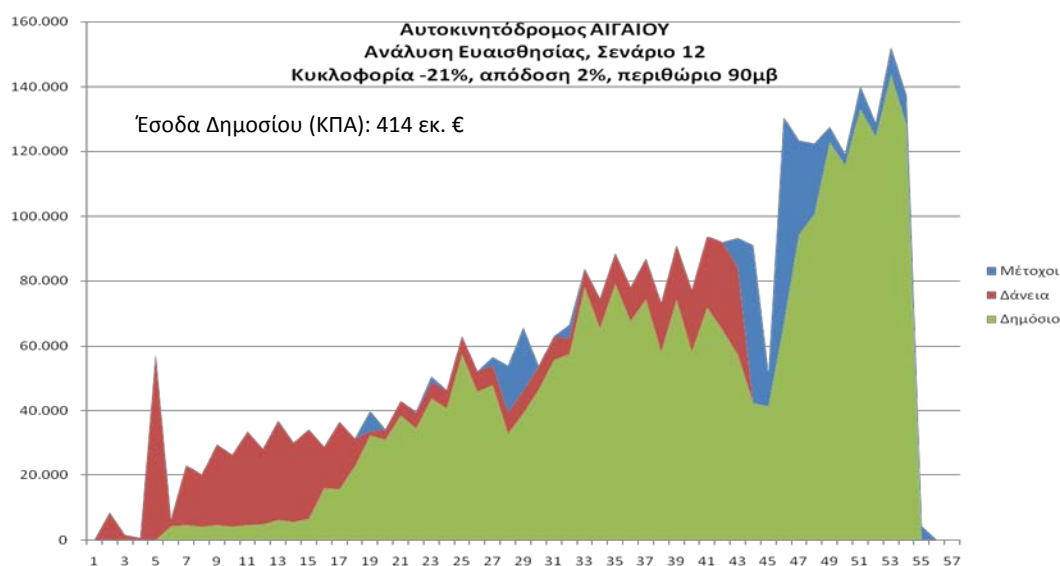
Μοντέλα	Σενάρια Τραπεζών κατά την υπογραφή της Σύμβασης		Συμβατικό Μοντέλο / Μειωμένη Κυκλοφορία	Συμβατικό Μοντέλο / Μειωμένη Κυκλοφορία / Υποκατάσταση Παρ/χου	Επικαιροποιη μένο Μοντέλο Παραχωρησιο ύχου	Ανάλυση Ευαισθησίας							
	Βασικό	Χαμηλό				5	6	7	8	9	10	11	12
Σενάρια	1	2	3	3α	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Μείωση εσόδων διοδίων	-	-20%	-39%	-39%	-39%	-21%	-39%	-21%	-21%	-39%	-21%	-39%	-21%
Περιθώριο δανεισμού	90	90	90	90	350	350	200	200	200	200	200	90	90
Απόδοση (IRR) ιδίων κεφαλαίων Παραχωρης.	9,0%	2,0%	-	-	9,0%	17,9%	6,0%	6,0%	7,5%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%
Μέση ζωή κυρίου δανείου (χρόνια)	17,6	17,6	Αδυναμία Εξυπηρέτησης	14,5	14,5	14,5	11,6	7,5	7,2	11,6	7,5	14,5	8,14
Συνολικά έσοδα τρέχουσες τιμές	6265	5000	3828	3828	3828	4951	3828	4951	4951	3828	4951	3828	4951
Έσοδα Δημοσίου (εκατ €)													
τρέχουσες τιμές	3300	2503	1872	1348	312	422	1023	2249	2155	1283	2519	1296	2572
ΚΠΑ	652	507	342	218	19	28	117	335	307	169	388	217	414
Ροές προς μετόχους													
τρέχουσες τιμές	537	200	-	-	945	1732	525	526	611	289	283	287	272
Έσοδα Δημοσίου (εκατ €)													
Ποσοστό (%) επί των συνολικών εσόδων κυκλοφορίας	53%	50%	49%	35%	8%	9%	27%	45%	44%	34%	51%	34%	52%



Σχήμα 5.4: Σενάριο 4 – Κυκλοφορία -39%, IRR 9%, Περιθώριο Δανεισμού 350 μβ



Σχήμα 5.5: Σενάριο 11 – Κυκλοφορία -39%, IRR 2%, Περιθώριο Δανεισμού 90 μβ



Σχήμα 5.6: Σενάριο 12 – Κυκλοφορία -21%, IRR 2%, Περιθώριο Δανεισμού 90 μβ

Δηλαδή η θέση του Δημοσίου σε κάθε περίπτωση καθίσταται δυσμενέστερη με τη μειωμένη κυκλοφορία, ενώ μπορεί να αποκατασταθεί εφόσον η κυκλοφορία αυξηθεί.

Στα σενάρια 11 και 12 ελαττώνεται η έκθεση των Τραπεζών. Κατά τα πρώτα έτη λειτουργίας τα έσοδα του έργου διατίθενται κατά το μεγαλύτερο δυνατό ποσοστό για την αποπληρωμή των δανείων (μερικό cash sweep), δηλαδή αποπληρώνονται μεγαλύτερα ποσά δανείου σε συντομότερο χρόνο και επομένως μειώνεται η μέση ζωή του δανείου.

5.13 Αξιολόγηση σεναρίων

Είναι γεγονός ότι τυχόν μείωση της κυκλοφορίας / εσόδων της τάξης του 39% είναι πολύ μεγάλη και ως εκ τούτου κρίσιμη για το Έργο. Σε μία τέτοια κατάσταση είναι προφανές ότι όλοι πρέπει να συμπίεζονται και να αποδέχονται εύλογες απώλειες, όπως:

- Το επιτόκιο δανεισμού δεν θα αυξηθεί, αλλά η έκθεση των Δανειστριών Τραπεζών θα μειωθεί και έτσι θα εξισορροπηθεί ότι το επιτόκιο δεν θα είναι πλέον αντίστοιχο με το επιτόκιο δανεισμού της αγοράς.
- το Δημόσιο θα εισπράξει μέρος των προϋπολογισθέντων Εσόδων του από το Έργο (με δυνατότητα όμως επαναφοράς των εσόδων του σε συμβατικά επίπεδα, σε περίπτωση βελτιώσεως της κυκλοφορίας).
- οι μέτοχοι του Παραχωρησιούχου θα έχουν την προβλεπόμενη από το χαμηλό σενάριο των Τραπεζών απόδοση της επένδυσης (IRR), δηλαδή πολύ μικρότερη απόδοση από την προβλεπόμενη στο βασικό.

Επί πλέον σημειώνονται τα εξής:

- Η συμβατική διάρκεια της κατασκευής του έργου είναι 54 μήνες (από 5-3-2008 έως 5-9-2012). Στο πλαίσιο της μακροπρόθεσμης λύσης προτείνεται από τον Παραχωρησιούχο διάρκεια κατασκευής 68 μήνες, ήτοι ζητείται παράταση κατά 14 μήνες. Ο χρόνος αυτός απαιτείται κυρίως λόγω της αναστολής των εργασιών, η οποία ήταν σε μεγάλο βαθμό

συνέπεια της αναστολής της χρηματοδότησης του έργου από τις δανείστριες Τράπεζες. Με την παράταση αυτή αφενός μεν ολοκληρώνονται οι εργασίες (ουσιαστικά ολοκληρώνονται σε 62 μήνες), αφετέρου διευκολύνεται η χρηματοδότηση του έργου (επί πλέον έσοδα από διόδια για τη χρηματοδότηση της κατασκευής του έργου). Με την παράταση της προθεσμίας κατασκευής εξισορροπείται η απώλεια εσόδων από την πτώση της κυκλοφορίας (αναμένονται έσοδα της τάξης των 290 εκ €, με κατ' αντιστοιχία μείωση των εσόδων του Δημοσίου της περιόδου λειτουργίας από τη διανομή εσόδων του έργου), έτσι ώστε το ποσό από έσοδα διοδίων για τη χρηματοδότηση της κατασκευής του έργου να είναι περίπου ίσο με εκείνο της ΗΕΠ.

- Το Δημόσιο πρέπει να ελέγξει το κυκλοφοριακό μοντέλο που παρουσιάζει ο Παραχωρησιούχος (με μείωση των εσόδων κατά 39% σε σχέση με την έναρξη παραχώρησης).
- Σύμφωνα με τα σενάρια ανάλυσης ευαισθησίας, για την εξυπηρέτηση των δανείων του έργου το Δημόσιο θα διαθέσει μαζί με τον Παραχωρησιούχο τους απαιτούμενους πρόσθετους πόρους από τα έσοδα του έργου. Πιο συγκεκριμένα κατά τα πρώτα 7 – 10 χρόνια της λειτουργίας όλα τα ποσά τα προερχόμενα από τα έσοδα του έργου, που προορίζονταν για τον Παραχωρησιούχο και τμήμα των εσόδων που προοριζόταν για το Δημόσιο διατίθενται στην εξυπηρέτηση των δανείων. Μετά την παρέλευση της ανωτέρω περιόδου, το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θα διαθέτουν μέρος των εσόδων τους για την αποπληρωμή των δανείων, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα πληρωμής δανείων που θα συμφωνηθεί και στο μέτρο που τα υπολειπόμενα (μετά τον υπολογισμό του μεριδίου του Δημοσίου) έσοδα του έργου δεν επαρκούν.
- Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να τεθεί από το Δημόσιο αποδεκτό όριο δαπανών για τη λειτουργία και συντήρηση του έργου, πιο χαμηλό από το προβλεπόμενο στη ΣΠ.

Τέλος, επισημαίνονται τα εξής:

- Οποιαδήποτε βελτίωση της κυκλοφορίας/εσόδων του Έργου σε σχέση με την πρόβλεψη της μείωσης κατά -39% και μέχρι μείωση -21% θα είναι αποκλειστικά σε όφελος του Δημοσίου και δεν θα μεταβάλλει την συμφωνηθείσα απόδοση του Παραχωρησιούχου (απόδοση 2%).
- Σε περίπτωση μικρότερης μείωσης κυκλοφορίας/εσόδων του Έργου (δηλαδή που δεν υπερβαίνει το -21%) θα είναι δυνατή η εξέταση βελτίωσης της απόδοσης του Παραχωρησιούχου.
- Σε περίπτωση κατά την οποία το Δημόσιο τελικά εισπράξει τα ποσά που διέθεσε για τη στήριξη της βιωσιμότητας του Έργου θα παύσουν οι ρυθμίσεις στήριξης της βιωσιμότητας (περιορισμού εσόδων, απόδοσης κεφαλαίων κ.α.) και θα εφαρμόζονται οι διατάξεις της ΣΠ.

Οι ρυθμίσεις αυτές θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ Δημοσίου και Παραχωρησιούχου. Σε κάθε περίπτωση απαιτείται επίσης και η αποδοχή τους από τους Δανειστές, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις.

5.14 Ρύθμιση για τη λειτουργία των διοδίων

Είναι αναγκαία η ρύθμιση με ΚΥΑ της λειτουργίας του Σταθμού Διοδίων Αιγινίου (Παραχωρησιούχος) σε συνδυασμό με τη λειτουργία των Σταθμών Μαλγάρων (ΤΕΟ) και Κλειδίου (Εγνατία Οδός ΑΕ).

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ - ΔΙΑΙΤΗΣΙΕΣ

Τεχνικές Διαφορές

- 1^η **Διαφορά**, προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 04.05.09 σε Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών κατά του Δημοσίου, λόγω μη έκδοσης κατά τεκμήριο Περιβαλλοντικής άδειας για το Σταθμό Διοδίων Πυργετού. (Πόρισμα υπέρ Δημοσίου)
- 2^η **Διαφορά**, προσέφυγε το Δημόσιο στις 24.07.09 σε Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, κατά της απόφασης του Ανεξάρτητου Μηχανικού να εκδώσει Βεβαίωση καταβολής της 2^{ης} Χρηματοδοτικής Συμβολής του Δημοσίου, που είχε ως συνέπεια τη συντομότερη καταβολή της 2^{ης} ΧΣΔ. (Εκκρεμεί)
- 3^η **Διαφορά**, προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 26.08.09 σε Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών κατά του Δημοσίου, λόγω μη έκδοσης κατά τεκμήριο Περιβαλλοντικής άδειας για το Σταθμό Διοδίων Κλειδιού. (Πόρισμα υπέρ Δημοσίου).
- 4^η **Διαφορά**, προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 02.10.09 σε Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών κατά απόφασης, με την οποία ο Ανεξάρτητος Μηχανικός αποδέχθηκε τις αντιρρήσεις του Δημοσίου και ενέκρινε τεχνικό κάτω διάβασης ανοίγματος 14 μ. αντί 11.5 μ. (Πόρισμα υπέρ Παραχωρησιούχου)
- 5^η **Διαφορά**, προσέφυγε το Δημόσιο στις 06.10.09 σε Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, κατά της απόφασης του Ανεξάρτητου Μηχανικού να εγκρίνει μελέτη τελικής επένδυσης σήραγγας T1 χωρίς οπλισμό. (Πόρισμα υπέρ Παραχωρησιούχου).
- 6^η **Διαφορά**, προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 25.05.10 λόγω μη αναγνώρισης από το Δημόσιο της ευθύνης διευθέτησης της κοίτης Μαυρονερίου. (Πόρισμα υπέρ Παραχωρησιούχου. Προσβλήθηκε στη Διαιτησία από το Δημόσιο).
- 7^η **Διαφορά**, προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 09.08.10 λόγω μη έκδοσης περιβαλλοντικής αδειοδότησης των ΣΕΑ Λεπτοκαρυάς. (Εκκρεμεί).
- 8^η **Διαφορά**, προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 27.09.10 επικαλούμενος παρέμβαση Δημοσίου λόγω μη λειτουργίας διοδίων Αιγινίου /Κλειδιού. (Εκκρεμεί).
- 9^η **Διαφορά**, προσέφυγε το Δημόσιο στις 27.09.10 λόγω μη αποδοχής Γεγονότος Απαλλαγής (απαλλοτριώσεις) για το Επίχωμα Η409 (ΟΣΕ). (Εκκρεμεί).
- 10^η **Διαφορά**, προσέφυγε το Δημόσιο στις 29.09.10, λόγω μη αποδοχής άοπλης τελικής επένδυσης στη σήραγγα T2. (Εκκρεμεί).
- 11^η **Διαφορά**, προσέφυγε το Δημόσιο στις 30.09.10 λόγω μη αποδοχής Γεγονότος Απαλλαγής (απαλλοτριώσεις) για τα πλευρικά διόδια Λεπτοκαρυάς. (Εκκρεμεί).
- 12^η **Διαφορά**, προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 01.10.10 λόγω μη αποδοχής Γεγονότος Απαλλαγής (απαλλοτριώσεις) για τα πλευρικά διόδια Λεπτοκαρυάς. (Εκκρεμεί).
- 13^η **Διαφορά**, προσέφυγε το Δημόσιο στις 07.10.10 λόγω μη αποδοχής Γεγονότος Απαλλαγής (απαλλοτριώσεις) για την Β560/561 και τα Η425-428 της ΓΕ 19. (Εκκρεμεί).
- 14^η **Διαφορά**, προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 08.10.10 λόγω μη αποδοχής

Γεγονότος Απαλλαγής (απαλλοτριώσεις) για την Β560/561. (Εκκρεμεί).

15^η Διαφορά, προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 08.10.10 λόγω μη αποδοχής Γεγονότος Απαλλαγής (απαλλοτριώσεις) για τα επιχώματα Η425-428 της ΓΕ 19. (Εκκρεμεί).

16^η Διαφορά, προσέφυγε το Δημόσιο στις 18.10.10 λόγω μη αποδοχής Γεγονότος Απαλλαγής (απαλλοτριώσεις) για το επίχωμα Η419 της ΓΕ 17. (Εκκρεμεί).

17^η Διαφορά, προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 19.10.10 λόγω μη αποδοχής Γεγονότος Απαλλαγής (απαλλοτριώσεις) για το επίχωμα Η419 της ΓΕ 17. (Εκκρεμεί).

18^η Διαφορά, προσέφυγε το Δημόσιο στις 25.10.10 λόγω μη αποδοχής Γεγονότος Απαλλαγής (απαλλοτριώσεις) για το ΒΑΚΚ Κατερίνης. (Εκκρεμεί).

19^η Διαφορά, προσέφυγε το Δημόσιο στις 01.11.10 λόγω μη αποδοχής άοπλης τελικής επένδυσης στη σήραγγα Τ3. (Εκκρεμεί).

20^η Διαφορά, προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 11.11.10 επικαλούμενος παρέμβασης του Δημοσίου λόγω παρεμπόδισης του στην κατασκευή των πλευρικών διοδίων Λεπτοκαρυάς και απώλεια εσόδων (Εκκρεμεί),

21^η Διαφορά, προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 29.11.10 κατά απόφασης του Δημοσίου με την οποία δεν αναγνωρίστηκε η απεργία 13-30.09.2010 των ιδιοκτητών βυτιοφόρων και φορτηγών δημόσιας χρήσης ως Γεγονός Ανώτερης Βίας. (Εκκρεμεί)

22^η Διαφορά, προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 03.03.11. Υπόθεση μη είσπραξης Διοδίων Τελών λόγω "Μη επιτρεπόμενης παρέμβασης Δημοσίου" (Καταλήψεις-Αθέτηση Σύμβασης Αστυνόμευσης-Μη εφαρμογή ΚΟΚ-Μη αναπροσαρμογή τιμών διοδίων από 01.01.11 κλπ.). (Εκκρεμεί)

23^η Διαφορά, προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 20.04.11. Περί ακύρωσης της απόφασης ΕΟΑΕ επιβολής ποινικής ρήτρας 3ης ΑΤΠ (Εκκρεμεί)

24^η Διαφορά, προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 17.06.11. Υπόθεση ΠΣΔ Πελασγίας - Περιβαλλοντική άδεια (Εκκρεμεί)

25^η Διαφορά, προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 01.07.11. Υπόθεση μετακίνησης ΟΚΩ (Εκκρεμεί)

Διαιτησίες

1η Διαφορά, προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 26.02.10 κατά απόφασης του Δημοσίου με την οποία δεν αναγνωρίστηκαν οι βραχοπτώσεις στα Τέμπη Γεγονός Ανώτερης Βίας και Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου. (Εκκρεμεί)

2^η Διαφορά, προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 26.03.10 κατά αποφάσεων του Δημοσίου με τις οποίες δεν αναγνωρίστηκαν οι κινητοποιήσεις των αγροτών το 2009 και 2010 Γεγονός Ανώτερης Βίας. (Εκκρεμεί)

3η Διαφορά προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 16.04.10 κατά του Πορίσματος Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικής Διαφοράς που απέρριψε το αίτημά του για την κατασκευή των διοδίων στον Πυργετό. (Εκκρεμεί)

4η Διαφορά προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 16.04.10 κατά του Πορίσματος Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικής Διαφοράς που απέρριψε το αίτημά του για την κατασκευή των διοδίων στο Κλειδί. (Εκκρεμεί)

5η Διαφορά προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 03.03.11. Περί μη αποδοχής αυτόματης αύξησης ΑΟΔΤ σε 4 λεπτά/χλμ. από 01.01.11 (Εκκρεμεί)

6η Διαφορά προσέφυγε το Δημόσιο στις 09.05.11. Κατά του από 07.04.2011 Πορίσματος της 6ης ΕΕΤΔ σχετικά με τη διευθέτηση της κοίτης του ρέματος Μαυρονερίου (Εκκρεμεί)

7η Διαφορά προσέφυγε ο Παραχωρησιούχος στις 05.05.11. Υπόθεση ΠΣΔ Λεπτοκαρυάς - Άσκηση εκπτώτικης πολιτικής (Εκκρεμεί)

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ

Απαιτήσεις του Παραχωρησιούχου σε σχέση με τις Διαφορές

Επαναφορά του Έργου – Διευθέτηση των Διαφορών που εκκρεμούν σε Επιτροπές Επίλυσης Διαφορών και στη Διεθνή Διαιτησία

A/A Διαφοράς	Αντικείμενο της Διαφοράς	Διαδικασία	Παρούσα κατάσταση	Συμβατικό Διακύβευμα	Χρηματοοικονομικό Διακύβευμα	Περιγραφή του Χρηματοοικονομικού Διακυβεύματος
1	Πυργετός	Διαιτησία	Ο διορισμός του Προέδρου έχει ζητηθεί	Να αναγνωρισθεί ότι η Διαιτητική Συμφωνία είναι έγκυρη αναφορικά με τον ορισμό της «έγγραφης έγερσης διαφωνίας».	1.400.000,00	Επιτάχυνση των Εργασιών
					3.385.200,42	Απώλεια Εσόδων
2	Δεύτερη Χρηματοδοτική Συμβολή του Δημοσίου	Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών	Ο διορισμός του Προέδρου δεν έχει ζητηθεί			
3	Κλειδί	Διαιτησία	Ο διορισμός του Προέδρου έχει ζητηθεί	Να αναγνωρισθεί ότι η Διαιτητική Συμφωνία είναι έγκυρη αναφορικά με τον ορισμό της «έγγραφης έγερσης διαφωνίας».	2.266.000,00	Επιτάχυνση των Εργασιών
					6.059.266,02	Απώλεια Εσόδων
4	Γέφυρα Β 535	Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών			-	
5	Επένδυση Σήραγγας Τ1	Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών			-	

A/A Διαφοράς	Αντικείμενο της Διαφοράς	Διαδικασία	Παρούσα κατάσταση	Συμβατικό Διακύβευμα	Χρηματοοικονομικό Διακύβευμα	Περιγραφή του Χρηματοοικονομικού Διακυβεύματος
6	Βραχόπτωση Τερπών	Διαιτησία	Οι Όροι Παραπομπής έχουν υπογραφεί ο Παραχωρ/χος έχει κάνει την πρώτη υποβολή του εντός του Απριλίου 2011	Αναγνώριση ότι η Βραχόπτωση είναι Γεγονός Ανωτέρας Βίας σύμφωνα με το άρθρο 32.1(i) της ΣΠ. Αναγνώριση ότι οι Περιοχές Ιδιαίτερης Προσοχής (SFAs) 1 & 3-10 δεν βρίσκονται εντός του Συμβατικού Αντικειμένου του Παραχωρησιούχου. Χορήγηση Παράτασης Χρόνου για την 2 ^η ΑΤΠ μέχρι την 29.7.2010. Η ανταπαίτηση του Δημοσίου να απορριφθεί.	3.243.406,01	Απώλεια Εσόδων μετά την 01.04.10
					2.849.373,58	Δαπάνες κατασκευών για τις περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος (SFAs) 1 & 3-10, τον δρόμο Ιτέας Ραψάνης κλπ.
7	Καταλήψεις Αγροτών για τα έτη 2009-10	Διαιτησία	Ο διορισμός του Προέδρου δεν έχει ζητηθεί	Αναγνώριση ότι καταλήψεις του Αυτοκινητοδρόμου αποτελούν παραβίαση του Άρθρου 2.4.1. της ΣΠ.	1.129.878,92	Απώλεια Εσόδων κατά τη διάρκεια του έτους 2009
					542.681,00	Παραμπόδιση Κατασκευής κατά τη διάρκεια του έτους 2009
					559.403,45	Απώλεια Εσόδων κατά τη διάρκεια του έτους 2010
					20.520,00	Παραμπόδιση Κατασκευής κατά τη διάρκεια του έτους 2010

A/A Διαφοράς	Αντικείμενο της Διαφοράς	Διαδικασία	Παρούσα κατάσταση	Συμβατικό Διακύβευμα	Χρηματοοικονομικό Διακύβευμα	Περιγραφή του Χρηματοοικονομικού Διακυβεύματος
8	Εργασίες Διευθέτησης της κοίτης του Μαυρονερίου	Διαιτησία	Για την υπόθεση έχει εκδοθεί απόφαση στην Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών. Το Δημόσιο υπέβαλλε αίτηση υποβολής στη Διαιτησία	Η απόφαση της ΕΕΤΔ να μην ακυρωθεί. Παράταση Χρόνου για την 3 ^η ΑΤΠ μέχρι την 16.02.2010.	1.214.504,29	60% των Κατασκευαστικών δαπανών για τις εργασίες διευθέτησης της κοίτης του Μαυρονερίου.
9	ΣΕΑ Λεπτοκαρυάς	Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών	Ο διορισμός του τρίτου Μέλους της Επιτροπής εκκρεμεί	Αναγνώριση ότι η καθυστέρηση έκδοσης της Περιβαλλοντικής Άδειας έχει καθυστερήσει εξ' υπαιτιότητας του Δημοσίου.		
10	Λειτουργία Σταθμού Διοδίων Κλειδίου	Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών	Ο διορισμός του τρίτου Μέλους της Επιτροπής εκκρεμεί	Αναγνώριση ότι το Δημόσιο προχώρησε σε Κρατική Παρέμβαση και ότι ο Παραχωρησιούχος πρέπει να αποζημιωθεί.	7.862.426,36	Απώλεια Εσόδων.

A/A Διαφοράς	Αντικείμενο της Διαφοράς	Διαδικασία	Παρούσα κατάσταση	Συμβατικό Διακύβευμα	Χρηματοοικονομικό Διακύβευμα	Περιγραφή του Χρηματοοικονομικού Διακυβεύματος
11	Πλευρικοί Σταθμοί Λεπτοκαρυάς	Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών	Ο διορισμός του τρίτου Μέλους της Επιτροπής εκκρεμεί	Αναγνώριση ότι ο Παραχωρησιούχος πρέπει να αποζημιωθεί από το Δημόσιο από την 22.9.2010 μέχρι την ολοκλήρωση της κατασκευής των ΠΣΔ. Αναγνώριση ότι η υφιστάμενη διευθέτηση των ΠΣΔ είναι επαρκής ως μόνιμη διευθέτηση.	510.475,00	Απώλεια Εσόδων.
12	Επίχωμα H409	Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών	Ο διορισμός του τρίτου Μέλους της Επιτροπής εκκρεμεί	Παράταση Χρόνου για τον αναμενόμενο χρόνο ολοκλήρωσης του Έργου, δηλαδή μέχρι τον Νοέμβριο του 2013.	16.600.000,00	Απαίτηση του Παραχωρησιούχου για επέκταση του χρονοδιαγράμματος της περιόδου Μελετών-Κατασκευών και αναθεώρηση.
13	Επιχώματα ΓΕ19				82.994.495,00	Απαίτηση του Κατασκευαστή για επέκταση του χρονοδιαγράμματος της περιόδου Μελετών-Κατασκευών και αναθεώρηση.
14	Γέφυρες B560/561					
16	Επιχώματα H419 στην ΓΕ17					
17	Βόρειος Κόμβος Κατερίνης					
15	Επένδυση Σήραγγας T2	Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών	Το τρίτο μέλος της Επιτροπής έχει διορισθεί, η	Οι αντιρρήσεις του Δημοσίου να απορριφθούν.	-	-

A/A Διαφοράς	Αντικείμενο της Διαφοράς	Διαδικασία	Παρούσα κατάσταση	Συμβατικό Διακύβευμα	Χρηματοοικονομικό Διακύβευμα	Περιγραφή του Χρηματοοικονομικού Διακυβεύματος
18	Επένδυση Σήραγγας Τ3	Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών	διαδικασία και η διαδικασία προχωρεί			
19	Πλευρικοί Σταθμοί Λεπτοκαρυάς ΙΙ (Κρατική Παρέμβαση)	Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών	Ο διορισμός του τρίτου Μέλους της Επιτροπής εκκρεμεί	Αναγνώριση ότι οι καταλήψεις του Αυτοκινητοδρόμου που απέτρεψαν την ανέγερση των Πλευρικών Σταθμών της Λεπτοκαρυάς αποτελούν παραβίαση του άρθρου 2.4.1. της ΣΠ και/ή Παρέμβαση Δημοσίου.	Αμελητέο	
20	Γεγονός Ανωτέρας Βίας Απεργία Φορτηγών	Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών	Ο διορισμός του τρίτου Μέλους της Επιτροπής εκκρεμεί	Παράταση Χρόνου και Αποζημίωση λόγω Ανωτέρας Βίας. Δεν απαιτείται Παράταση Χρόνου στην περίπτωση που χορηγηθεί Παράταση Χρόνου στις περιπτώσεις 8,12 & 14 ανωτέρω.	3.118.000,00	
21	Παραβάτες διοδίων	Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών	Ο διορισμός του τρίτου Μέλους της Επιτροπής εκκρεμεί	Το Δημόσιο πρέπει να επιλύσει το ζήτημα των Παραβατών και αυτές οι παραβάσεις να μειωθούν σε ένα ελάχιστο ποσοστό (όπως αυτό έχει υπολογισθεί στο βασικό σενάριο του Χ-Ο/Μ) κάτι που θα αποτελεί δεσμευτική προϋπόθεση για την επίτευξη συμφωνίας για την Επαναφορά του Έργου. Επιπλέον, οποιαδήποτε αύξηση στις παραβάσεις πέρα αυτού του ποσοστού μετά την επίτευξη συμφωνίας για την Επαναφορά του Έργου θα αποζημιώνεται από το Δημόσιο.	4.055.156,00	Απώλεια Εσόδων μέχρι την 30/4/11 (το ποσό αυξάνεται)

A/A Διαφοράς	Αντικείμενο της Διαφοράς	Διαδικασία	Παρούσα κατάσταση	Συμβατικό Διακύβευμα	Χρηματοοικονομικό Διακύβευμα	Περιγραφή του Χρηματοοικονομικού Διακυβεύματος
22	Μη αύξηση διοδίων 4 ^{ης} ΑΤΠ	Διαιτησία	Ο διορισμός του Προέδρου δεν έχει ζητηθεί	Το Δημόσιο πρέπει να αναγνωρίσει ότι ο Παραχωρησιούχος δικαιούταν να αυξήσει τα τέλη διοδίων μετά την 31.12.2010 μετά την επίτευξη της 4 ^{ης} ΑΤΠ.	5.115.990,00	Απώλεια Εσόδων μέχρι την 30/4/11 (το ποσό αυξάνεται)
23	Ποινικές Ρήτρες 3 ^{ης} ΑΤΠ	Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών	Ο διορισμός του τρίτου Μέλους της Επιτροπής εκκρεμεί	Αναγνώριση ότι δεν θα επιβληθούν ποινικές ρήτρες στον Παραχωρησιούχο.		
24	Πλευρικοί Σταθμοί Λεπτοκαρυάς III (Παρέμβαση στην Πολιτική Διοδίων)	Διαιτησία	Ο διορισμός του Προέδρου δεν έχει ζητηθεί	Αναγνώριση ότι ο Παραχωρησιούχος είναι το μόνο Μέρος που έχει το δικαίωμα να αποφασίζει για την Πολιτική Διοδίων εντός των διατάξεων της ΣΠ.	800.000,00	Απώλεια Εσόδων
25	Πλευρικοί Σταθμοί Πελασγίας, Γλύφας (Έκδοση Περιβαλλοντικής Άδειας)	Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών	Ο διορισμός του τρίτου Μέλους της Επιτροπής εκκρεμεί	Το Δημόσιο να εκδώσει την Περιβαλλοντική Άδεια ώστε να καταστεί δυνατή η λειτουργία των Πλευρικών Σταθμών Διοδίων πριν από την ολοκλήρωση της παράκαμψης του Μετωπικού Σταθμού Διοδίων.		
26	Μετατόπιση των Δικτύων Οργανισμών Κοινής Ωφελείας	Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών	Ο διορισμός του τρίτου Μέλους της Επιτροπής εκκρεμεί			
	ΣΥΝΟΛΟ				143.726.776	

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ

Σύνολο διεκδικήσεων Παραχωρησιούχου - Κατασκευαστή

Κατ. Α	Παράταση περιόδου Κατασκευής	103,3	Αποζημιώσεις Παραχωρησιούχου και Κατασκευαστή
Κατ. Β	Διόδια / Παραβάσεις	32	Κλειδί, 4η ΑΤΠ, Παραβάτες
Κατ. Γ	Διαφωνίες Παραχωρησιούχου - Δημοσίου	41,9	Απαλλοτριώσεις, πρόωρη λειτουργία Τεμπών, Ελεύθερη πρόσβαση περιοίκων, τόκοι κλπ
Κατ. Δ	Διαφωνίες Παραχωρησιούχου / Κατασκευαστή - Δημοσίου	13	Σταλίες, Μαυρονέρι κλπ
	Σύνολο	190,2	Πληρωτέα μέχρι Νοεμβρ 2011

Κατ. Α Ποσά οφειλόμενα λόγω παράτασης προθεσμίας Κατασκευής Παραχωρησιούχου (υπό οριστικοποίηση)

(Ανάλυση 1)	€20.3m	Κόστος Ανεξάρτητου Μηχανικού, Ασφαλίσεις, δαπάνες Νομικών Συμβούλων, Δαπάνες διαχείρισης, swars κλπ
Κατασκευαστής (υπό ολοκλήρωση και τεκμηρίωση) (Ανάλυση 2)	€83m	Παράταση προθεσμίας, λειτουργικές δαπάνες , Πληθωρισμός κλπ.
Συνολικό Ποσό	€103.3m	

Κατ. Β Διόδια / Παραβάσεις

Αποζημίωση για Σταθμό Διοδίων Κλειδίου (Περίοδος Αναφοράς: Ιαν '10 - Απρ '11)	€7.8m	Πληρωτέα Ιούλιος 2011
Αποζημίωση για Σταθμό Διοδίων Κλειδίου (Περίοδος Αναφοράς: Μαΐος '10 - Νοεμβρ '11)	€4.2m	Πληρωτέα Νοέμβριος 2011
Αποζημίωση για μη αύξηση της 4ης ΑΤΠ(Περίοδος: Ιαν '11 - Νοεμβρ '11)	€13.9m	Πληρωτέα Νοέμβριος 2011
Αποζημίωση για παραβάτες (Περίοδος: Οκτ '10 - Νοεμβ '11)	€5.9m	Πληρωτέα Νοέμβριος 2011
Συνολικό Ποσό	€31.8m	

Κατ. Γ Διαφωνίες Παραχωρησιούχου - Δημοσίου

πρόσθετες δαπάνες απαλλοτρίωσης	€1.0m	Πληρωτέα Οκτώβριος 2013
Πρόωρη διάνοιξη Τεμπών	€2.9m	Πληρωτέα Νοέμβριος 2011
Κάτω διάβαση Κατερίνης	€1.2m	Πληρωτέα Ιούνιος 2012
Τόκοι λόγω καθυστέρησης αποζημίωσης (ΦΠΑ, Κλειδί, ΛΕΑ κλπ.)	€4.0m	Πληρωτέα Νοέμβριος 2011
Νομικές δαπάνες (Adjudications & Arbitrations)	€1.5m	
Waiver Fees (Senior Commitment)	€8.94m	
Ελεύθερη πρόσβαση περιοίκων (Λεπτοκαρυά, Πελασγία)	€1.3m	Πληρωτέα Νοέμβριος 2011
Διαιτησία Πυργετός	€4.8m	
Διαιτησία Κλειδί	€8.3m	
Διαιτησία πτώση βράχων Τεμπών	€3.2m	Απώλεια εσόδων μετά την 31/3/10

Διατησία αποκλεισμός από αγρότες	€1.7m	Καθυστέρηση λειτουργίας
Διαφορά Λεπτοκαρυάς	€0.5m	
Τροποποίηση νομοθεσίας - ADR Classification	€0.25m	
Τροποποίηση νομοθεσίας- Detection of 2.5µm particles	€0.48m	
Σταθμός Διοδίων Λεπτοκαρυάς, παράκαμψη από σταθμό βενζίνης	€1.1m	
Λεπτοκαρυά RTP, Discount Policy Issues/free passing Cat. 2	€0.8m	
Συνολικό Ποσό	€41.9m	

Κατ. Δ Διαφωνίες Παραχωρησιούχου / Κατασκευαστή - Δημοσίου

Σταλίες	€4.10m
SFAs (Πτώση βράχων - Τέμπη)	€3.50m
Διατησία Μαυρονερίου	€1.20m
Απεργίες αγροτών και βυτιοφορέων	€3.68m
Άλλες δαπάνες σχετικές με τις διαφωνίες	€0.50m
Συνολικό Ποσό	€13m

ΑΝΑΛΥΣΗ 1

Ονομαστικές τιμές '000 €

A/A	Πρόσθετες Δαπάνες Παραχωρησιούχου	Σύνολο
1	Ανεξάρτητος Μηχανικός	4173
2	Ασφαλίσεις	4805
3	Διαχείριση και γενικά έξοδα	2239
4	Πρόσθετες δαπάνες Νομικών Συμβούλων για μακροπρόθεσμη λύση	1200
5	Χρηματοοικονομικά κόστη (Bondholder, Intercreditor, Bank Guarantees)	354
6	Δαπάνες εργοταξίων	1951
7	LTA	308
8	Επιτροπή Συντονισμού Τραπεζών (Project Reset Expenses)	920
9	Πρόσθετες δαπάνες Δημοσίου (Facilities + Vehicles)	818
10	Πρόσθετα καθαρά χρηματοοικονομικά κόστη (SWAPs restructuring)	3500
	Συνολικό Ποσό	20.268

ΑΝΑΛΥΣΗ 2

A/A Πρόσθετο κόστος Κατασκευαστή (€)

1	Προσωπικό	25.175.555
2	Γραφεία	820.162
3	Τρέχοντα έξοδα γραφείου	6.617.699
4	Υπηρεσίες στα εργοτάξια	1.111.824
5	Υπεργολάβοι	18.449.566
6	Αναθεώρηση	16.407.786
7	Εργασίες ασφάλειας	565.432
8	Από κινητοποίηση	2.178.329
9	Εξοπλισμός και Υλικά	12.056.928

ΣΥΝΟΛΟ 83.383.280

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 6

Σύμβαση Παραχώρησης ΟΛΥΜΠΙΑΣ ΟΔΟΥ

6.9 Ταυτότητα έργου

Τεχνικό αντικείμενο: Ο Αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα έχει συνολικό μήκος 366 χλμ. Στη ΣΠ περιλαμβάνονται:

- Η Κατασκευή, Λειτουργία και Συντήρηση Νέων Τμημάτων Αυτοκινητοδρόμου σε μήκος 284χλμ, από την Κόρινθο στην Πάτρα και από εκεί στον Πύργο, στον Αλφειό και στην Τσακώνα, με 29 χλμ. νέες σήραγγες και 8,5 χλμ. νέες μεγάλες γέφυρες και πάνω από 270 ανισόπεδους κόμβους και διαβάσεις.
- Η κατασκευαστική και λειτουργική αναβάθμιση των 82 χλμ. του υφιστάμενου αυτοκινητόδρομου από την Ελευσίνα έως την Κόρινθο και της παράκαμψης Πάτρας.

Σύμβαση Παραχώρησης: Η Σύμβαση Παραχώρησης υπογράφηκε την 24-7-2007 και τέθηκε σε ισχύ την 4-8-2008 (ΗΕΠ). Οι Μέτοχοι της εταιρίας Παραχώρησης και τα ποσοστά συμμετοχής τους είναι:

VINCI CONCESSIONS S.A.S.	29,90%
HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH	17,00%
ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.	17,00%
J&P ΑΒΑΞ Α.Ε.	17,00%
ΑΘΗΝΑ Α.Τ.Ε.	2,10%
ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε.	17,00%

Κόστος κατασκευής: Το κόστος κατασκευής του έργου ανέρχεται σε 2.138 εκ €. Η απορρόφηση ανέρχεται σε 27% και το ποσοστό ολοκλήρωσης του έργου ανά τμήμα παρουσιάζεται στον ακόλουθο Πίνακα.

Πίνακας 6.1: Ποσοστό ολοκλήρωσης έργου ανά τμήμα

Ποσοστό Ολοκλήρωσης ανά τμήμα (%)		
Ελευσίνα – Κόρινθος και Παράκαμψη Πάτρας	Κόρινθος - Πάτρα	Πάτρα - Πύργος
80%	33%	20%

6.10 Χρηματοδότηση του Έργου

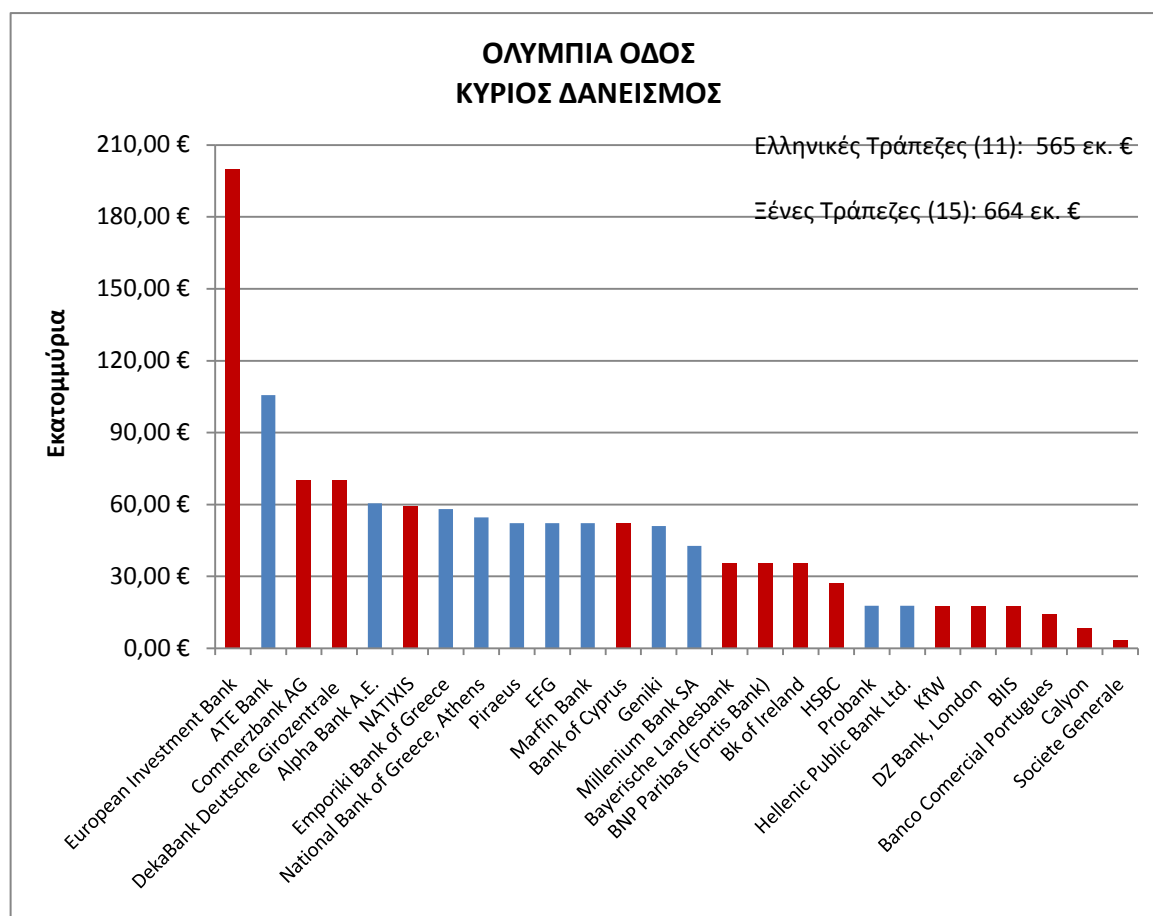
Η χρηματοδότηση του έργου κατά την ΗΕΠ παρουσιάζεται στον ακόλουθο Πίνακα:

Πίνακας 6.2: Πηγές χρηματοδότησης έργου

Μετοχικό κεφάλαιο και Δευτερογενή δάνεια ευθύνης μετόχων Παραχωρησιούχου	€ 200.732.000
Χρηματοδοτική Συμβολή Δημοσίου	€ 607.057.525
Αναμενόμενα έσοδα διοδίων περιόδου κατασκευής	€ 943.766.000
Κύριο Δάνειο Εμπορικών Τραπεζών (Με Περιθώριο δανεισμού 105 μ.β., διάρκεια 13 χρόνια και μέση ζωή δανείου 7 χρόνια)	€ 937.000.000
Κύριο Δάνειο ΕΤΕπ (Με Περιθώριο δανεισμού 0,35 μ.β., διάρκεια 13 χρόνια και μέση ζωή δανείου 7 χρόνια)	€ 200.000.000
ΣΥΝΟΛΟ	€ 2.938.282.791

Επί πλέον το έργο έχει συναφθεί δάνειο γεφύρωσης της χρηματοδοτικής συμβολής ύψους 364.586.286 €.

Οι δανείστριες Τράπεζες που συμμετέχουν στον κύριο δανεισμό του έργου φαίνονται στο πιο κάτω διάγραμμα.



Σχήμα 6.1: Συμμετοχή Τραπεζών στον Δανεισμό του Έργου

Για την εκτίμηση των κινδύνων οι Δανείστριες Τράπεζες κατά την ΗΕΠ είχαν επεξεργαστεί δικά τους σενάρια με βασική και χαμηλή πρόβλεψη για την κυκλοφορία και τα έσοδα. Με βάση τα σενάρια αυτά καταρτίστηκε ο πίνακας που ακολουθεί.

Πίνακας 6.3: Αποτελέσματα χρηματοοικονομικών σεναρίων κατά την ΗΕΠ

	Τρέχουσες τιμές '000 €	Συνολικά έσοδα έργου	Έσοδα Δημοσίου	Απόδοση ιδίων κεφαλαίων Παραχωρησιούχου (IRR) (%)
1	Σενάριο Βάσης Τραπεζών	18.855.334***	11.174.981	20,79
2	Χαμηλό σενάριο Τραπεζών	12.927.571**	749.197*	-
3	Συμβατικό σενάριο Προσφοράς	14.434.000	9.536.000	15,09
4	Ποσοστό μείωσης	45% [(1) – (2) / (2)] 11% [(3)-(2)/(2)]		

*Στο απαισιόδοξο σενάριο των Τραπεζών προβλέπεται πτώχευση του Παραχωρησιούχου το 2024, οπότε στο ποσό αυτό δεν περιλαμβάνονται έσοδα του Δημοσίου μετά το 2024

**Περιλαμβάνονται τα έσοδα του έργου για όλη την περίοδο παραχώρησης ανεξάρτητα της πτώχευσης. Τα έσοδα αυτά είναι μειωμένα κατά 11% σε σχέση με το συμβατικό μοντέλο

***Τα έσοδα αυτά είναι αυξημένα κατά 24% σε σχέση με το συμβατικό μοντέλο

Μέχρι σήμερα έχουν καταβληθεί για το έργο:

- από τους μετόχους του Παραχωρησιούχου 84.079.415 €, ήτοι το 42% της δεσμευτικής επένδυσης (μετοχικό κεφάλαιο και δευτερογενή δάνεια).
- από το Δημόσιο 243.057.525 €, ήτοι το 40% της προβλεπομένης ΧΣ.
- από διόδια 218.655.885 € (μέχρι 30-6-2011), ήτοι το 23% των συνολικά προβλεπομένων μέχρι το τέλος της κατασκευαστικής περιόδου.

Οι τρέχουσες οφειλές του Δημοσίου προς τον Παραχωρησιούχο ανέρχονται σε:

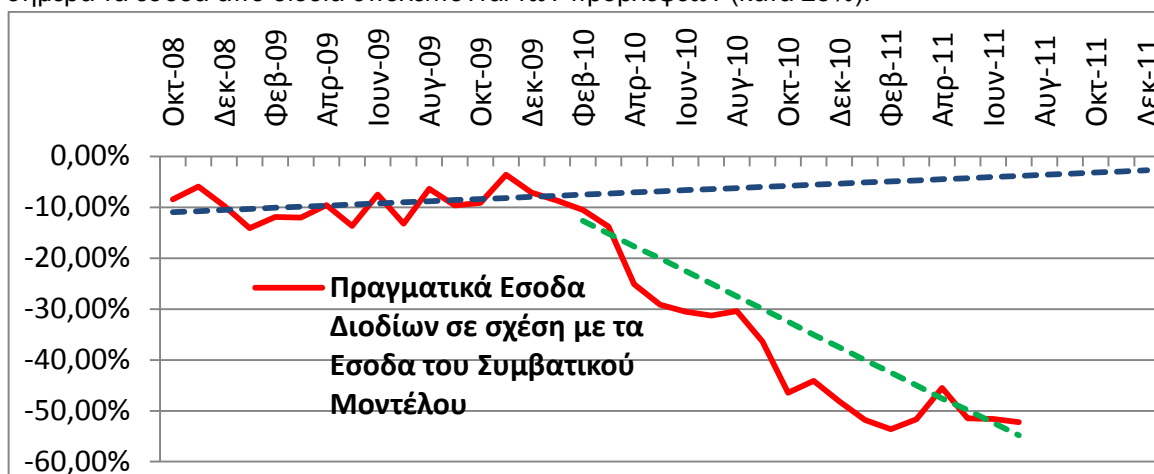
- 5,77 εκ € περίπου από μη επιστροφή ΦΠΑ και
- 25 εκ € περίπου λόγω απώλειας εισοδήματος μέχρι τέλος 2010 (ποσό μη ελεγμένο)

6.11 Τα προβλήματα κυκλοφορίας και εσόδων

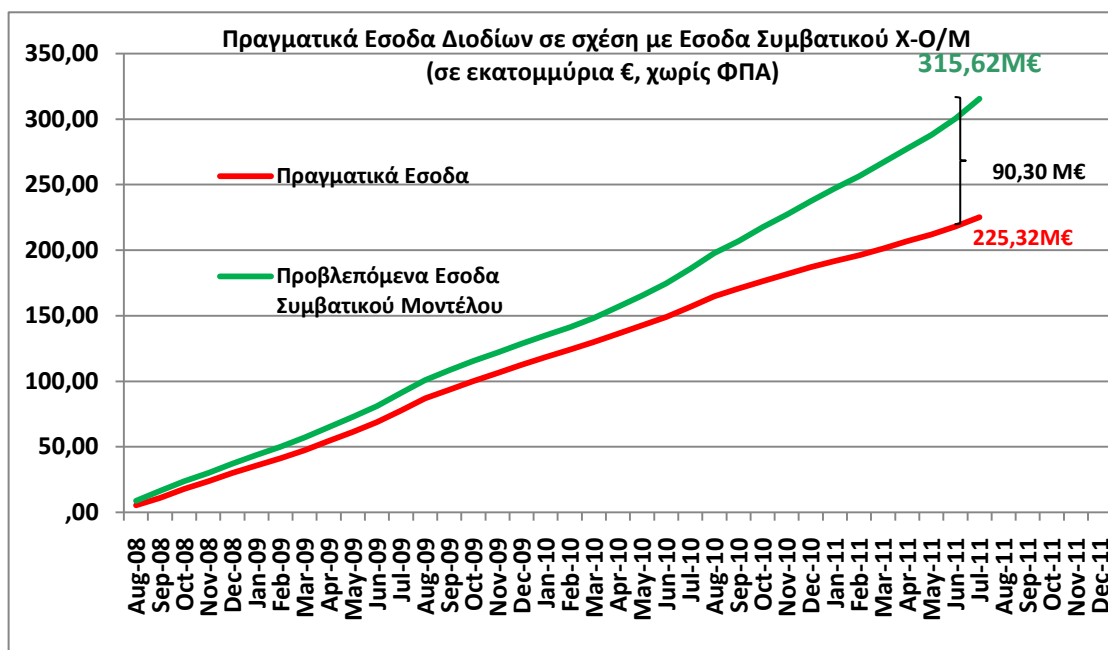
Οι κοινωνικοοικονομικές συνθήκες επέδρασαν στη μείωση της κυκλοφορίας και επακόλουθα στη μείωση των εσόδων από τα διόδια, αλλά και στη μείωση της εκτιμώμενης από τον Παραχωρησιούχο κυκλοφορίας και εσόδων για το μέλλον. Επί πλέον δεν λειτούργησαν Σταθμοί Διοδίων όπως προέβλεπε η σύμβαση. Έχει δημιουργηθεί κίνημα πολιτών, οι οποίοι αρνούνται να πληρώνουν τα διόδια, ή υπάρχουν αποκλεισμοί Σταθμών Διοδίων λόγω

διαμαρτυρίας πολιτών για διάφορους λόγους. Τέλος, λόγω καθυστέρησης υλοποίησης των εργασιών, δεν αυξήθηκε η τιμή των διοδίων σύμφωνα με τις προβλέψεις της ΣΠ.

Σύμφωνα με τα παρακάτω διαγράμματα (στοιχεία Παραχωρησιούχου) προκύπτει ότι μέχρι σήμερα τα έσοδα από διόδια υπολείπονται των προβλέψεων (κατά 28%).



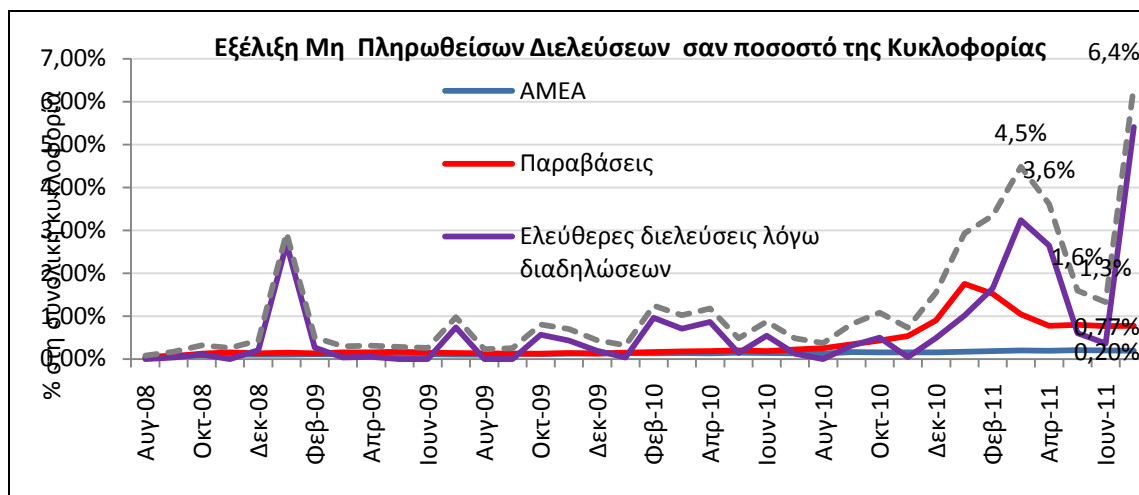
Σχήμα 6.2Α: Έσοδα έργου από διόδια και μελλοντικές τάσεις.



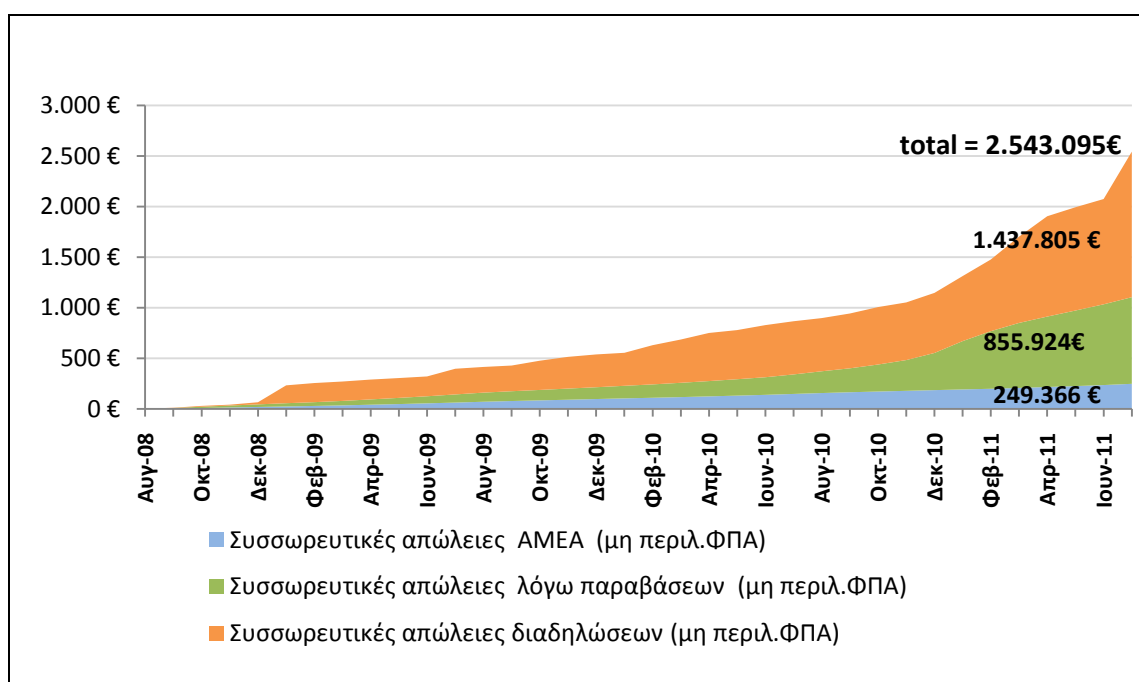
Σχήμα 6.2Β: Έσοδα έργου από διόδια και μελλοντικές τάσεις.

Οι επικαιροποιημένες προβλέψεις των εσόδων, όπως αυτές εκτιμήθηκαν από τον Παραχωρησιούχο και έγιναν αποδεκτές από τις Δανείστριες Τράπεζες, παρουσιάζουν συνολική μείωση εσόδων σε σχέση με τις προβλέψεις την ΗΕΠ κατά 45%. Με βάση τα δεδομένα αυτά φαίνεται ότι το έργο αντιμετωπίζει έλλειμμα χρηματοδότησης για την υλοποίησή του.

Το κίνημα πολιτών, οι οποίοι αρνούνται να πληρώνουν τα διόδια (κυρίως εξ αιτίας του άδικου συστήματος χρέωσης), και οι καταλήψεις των σταθμών διοδίων συνετέλεσαν στην περαιτέρω μείωση των εσόδων από διόδια. Ακολουθούν περιγραφικά διαγράμματα.



Σχήμα 6.3: Μη πληρωθείσες διελεύσεις από διόδια ως ποσοστό της κυκλοφορίας.



Σχήμα 6.4: Συσσωρευτικές απώλειες λόγω μη πληρωθεισών πληρωμών (μη περιλ. ΦΠΑ).

Οι Δανείστριες Τράπεζες θεώρησαν ότι τίθεται σε κίνδυνο η βιωσιμότητα του Έργου και ανέστειλαν τη χρηματοδότησή του. Απόρροια της αναστολής χρηματοδότησης ήταν η προσωρινή αναστολή των εργασιών κατασκευής από τον Παραχωρησιούχο.

Επιβεβαιώνοντας και εμπράκτως το ενδιαφέρον του για την εξεύρεση λύσης που θα αποκαθιστά τη μακρόχρονη συμβατική ισορροπία και βιωσιμότητα της ΣΠ (Μακροπρόθεσμη Λύση), το Δημόσιο έχει μονογράψει με τον Παραχωρησιούχο στις 9 Ιουνίου 2011 «Πλαίσιο Συναντίληψης», το οποίο μεταξύ άλλων καθορίζει τις αρχές και το χρονοδιάγραμμα που θα τηρηθούν κατά τις διαπραγματεύσεις. Στη συνέχεια συγκροτήθηκαν από κοινού (Δημόσιο,

Παραχωρησιούχος, Τράπεζες) Ομάδες Εργασίας (Τεχνική, Νομική, Διοδίων και Χρηματοοικονομική) για τη διερεύνηση των επί μέρους προβλημάτων και την υποβολή προτάσεων.

6.12 Τεχνικά θέματα / Προβλήματα – Προθεσμίες

Για τη χάραξη στην περιοχή Καϊάφα - Ζαχάρως ασκήθηκε προσφυγή στο ΣΤΕ για περιβαλλοντικούς λόγους. Την 8-12-2010 δημοσιεύθηκε η αριθμ. 2473/2010 Απόφαση του ΣΤΕ, με την οποία ακυρώνονται οι εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι του έργου σε όλη την περιοχή του Δήμου Ζαχάρως από Κάτω Σαμικό μέχρι τον ποταμό Νέδα (όρια Μεσσηνίας – Ηλείας), ήτοι σε μήκος 22 περίπου χλμ.

Για την χάραξη στην περιοχή Βραχνείκων στο τμήμα Πάτρα – Πύργος (ΠΑ-ΠΥ) / Υποτμήμα Ημικόμβος Μιντιλογίου – Α/Κ Κάτω Αχαΐας (μήκους 18 χλμ.) ασκήθηκε επίσης προσφυγή στο ΣΤΕ για περιβαλλοντικούς λόγους, η οποία συζητήθηκε την 15-3-2011, αλλά δεν εκδόθηκε ακόμα απόφαση.

Για την οριστικοποίηση των μελετών στο τμήμα Κόρινθος – Πάτρα (ΚΟ-ΠΑ) υπογράφηκε από το Δημόσιο, τον Παραχωρησιούχο (και τον Κατασκευαστή του) την 14-6-2010 Μνημόνιο Συναντίληψης επί του Εφαρμοστέου Σχεδιασμού. Τα υπογράφοντα Μέρη διατύπωσαν ρητή επιφύλαξη ως προς οποιοσδήποτε τυχόν οικονομικές ή άλλες επιπτώσεις ενδέχεται να προκύψουν από την τήρησή του. Στο πλαίσιο αυτό, η εκτίμηση της αρμόδιας Υπηρεσίας για τη μείωση του κόστους κατασκευής του έργου του υπόψη τμήματος, που προκύπτει μετά την εφαρμογή του Μνημονίου, ανέρχεται σε 40 εκ € περίπου.

Αντίστοιχο Μνημόνιο προβλέπεται να υπογραφεί και για το τμήμα ΠΑ - ΠΥ.

Επίσης κατά την υλοποίηση του έργου δημιουργήθηκε η ανάγκη πρόσθετων εργασιών, οι οποίες κυρίως οφείλονται στην γειννίαση του έργου με τη Σιδηροδρομική Γραμμή Υψηλής Ταχύτητας (ΣΓΥΤ) στο τμήμα ΚΟ-ΠΑ, σε τροποποιήσεις σχεδιασμού λόγω αρχαιολογικών ευρημάτων κλπ. Η εκτίμηση κόστους των εργασιών αυτών κατά τον Παραχωρησιούχο / Κατασκευαστή ανέρχεται σε 100 εκ € περίπου.

Λόγω της καθυστέρησης παράδοσης των χώρων του έργου από το Δημόσιο, ο Παραχωρησιούχος διεκδικεί αποζημιώσεις, λόγω απώλειας εσόδων και αύξησης κόστους κατασκευής, καθώς και παράταση προθεσμίας.

Στο τμήμα ΚΟ – ΠΑ σήμερα πλέον οι απαλλοτριώσεις έχουν προωθηθεί σημαντικά και εκτιμάται ότι μέχρι το Νοέμβριο του 2011 θα έχουν παραδοθεί όλοι οι χώροι του έργου στον Ανάδοχο.

Για το τμήμα ΠΑ-ΠΥ οι αρχικές απαλλοτριώσεις έχουν συντελεστεί μέχρι τον Α/Κ Εισόδου Πύργου και οι χώροι έχουν παραδοθεί, με εξαίρεση το υπό αμφισβήτηση τμήμα στην περιοχή Βραχνείκων. Μέχρι τον Μάρτιο 2012 εκτιμάται ότι θα έχει συντελεστεί και η συμπληρωματική απαλλοτρίωση, μέρος της οποίας ζητήθηκε από τον Ανάδοχο.

Στο τμήμα Πύργος – Τσακώνα οι απαλλοτριώσεις δεν έχουν προωθηθεί.

Λόγω των καθυστερήσεων αυτών, ο Παραχωρησιούχος για να υλοποιήσει το έργο από Ελευσίνα έως Πύργο ζητά τις πιο κάτω παρατάσεις προθεσμίας.

Πίνακας 6.4: Παρατάσεις Προθεσμίας Κατασκευής που αιτείται ο Παραχωρησιούχος.

Τμήματα	Συμβατική ημερομηνία	Νέα αιτούμενη Ημερομηνία	Καθυστερήση
Αρχ. Κόρινθος – Α/Κ Κιάτου	4-4-2011 Παρατάθηκε ως 30-6-2012	31-12-2013	33 μήνες
Α/Κ Κιάτου – Α/Κ Αιγίου	4-6-2011 Παρατάθηκε ως 4-4-2012	31-10-2013	29 μήνες
Α/Κ Αιγίου – Α/Κ Αραχωβίτικα	4-2-2012	31-7- 2014	30 μήνες
Α/Κ Αραχωβίτικα – Α/Κ Ρίου- Κ1	4-4-2011 Παρατάθηκε ως 30-6-2012	30-3-2014	36 μήνες
Α/Κ Κάτω Αχαΐας – Α/Κ Εισ. Πύργου	4-2-2012	3-8-2014	27 μήνες

Το Δημόσιο έχει επισημάνει ότι μέρος μόνο των αιτουμένων παρατάσεων οφείλεται στις καθυστερήσεις των απαλλοτριώσεων. Ειδικότερα, ο Παραχωρησιούχος καθυστέρησε να εκπονήσει τις μελέτες του έργου. Η καθυστέρηση αυτή σημειώθηκε ιδιαίτερα στην έναρξη του έργου, όταν ο Παραχωρησιούχος επεδίωκε την τροποποίηση του Βασικού Σχεδιασμού.

Επίσης, το Δημόσιο δεν αποδέχεται στο σύνολό τους τις καθυστερήσεις που οφείλονται στην αναστολή χρηματοδότησης του έργου από τις Τράπεζες και οι οποίες καθυστέρησαν το έργο κατά ένα περίπου χρόνο.

Λόγω των ανωτέρω προβλημάτων αλλά και της μειωμένης κυκλοφορίας και αντίστοιχα των εσόδων, προκύπτει ότι δεν είναι δυνατόν να κατασκευαστεί το σύνολο του Έργου Παραχώρησης στο πλαίσιο της τρέχουσας σύμβασης χωρίς πρόσθετη χρηματοδότηση.

Υπό το πρίσμα αυτό, εξετάζονται τρεις περιπτώσεις:

Περίπτωση 1: Η αρχική ΣΠ.

Περίπτωση 2: Η ΣΠ να περιοριστεί στα τμήματα Ελευσίνα - Παράκαμψη Πάτρας και Κάτω Αχαΐα - Α/Κ Εισόδου Πύργου.

Περίπτωση 3: Η ΣΠ να περιοριστεί στο τμήμα Ελευσίνα - Παράκαμψη Πάτρας. Το τμήμα από Κάτω Αχαΐα μέχρι τον Α/Κ Πύργου να κατασκευαστεί ως δημόσιο έργο.

6.13 Αποζημιώσεις, Ποινές, Τεχνικές Διαφορές και Διαιτησίες

Ο Κατασκευαστής υπέβαλε, τυπικά ή άτυπα στο πλαίσιο των εργασιών της Τεχνικής Ομάδας, τις μέχρι σήμερα απαιτήσεις του για αποζημίωση, που παρουσιάζονται στον ακόλουθο Πίνακα.

Πίνακας 6.5: Απαιτήσεις αποζημίωσης του Κατασκευαστή.

Κατασκευή μέχρι την Πάτρα	Ποσό εκ €	Κατασκευή μέχρι τον Πύργο	Ποσό εκ €
Δαπάνες για πρόσθετες εργασίες του Δημοσίου	98,56	Δαπάνες για πρόσθετες εργασίες του Δημοσίου	98,56
Ολοκλήρωση μελετών Πάτρα - Πύργος	2,00	Εργασίες στο τμήμα Μιντιλόγλι – Κάτω Αχαΐα	15,66
Διασφάλιση εργασιών Πάτρα - Πύργος	5,00		
Phasing - Χρονισμός	87,42	Phasing - Χρονισμός	45,46
Πρόσθετη αναθεώρηση	65,30	Πρόσθετη Αναθεώρηση	87,50
Κόστος αναστολής εργασιών	9,70	Κόστος αναστολής εργασιών	9,70
Κόστος καθυστέρησης εργασιών	151,96	Κόστος καθυστέρησης εργασιών	170,34
Άλλες εργασίες	εκκρεμεί	Άλλες εργασίες	εκκρεμεί
Κακή κατασκευή	7,92	Κακή κατασκευή	7,92
Τόκοι	2,51	Τόκοι	2,51
Σύνολο	430,38	Σύνολο	437,65

Από την πρώτη αξιολόγηση των απαιτήσεων του Κατασκευαστή, επισημαίνεται ότι το Δημόσιο:

- δεν μπορεί να αποδεχθεί το σύνολο της ευθύνης για την καθυστέρηση και επομένως το σύνολο των αποζημιώσεων που προκύπτουν από αυτή
- δεν μπορεί να αποδεχθεί αποζημίωση του Κατασκευαστή για απώλεια εσόδων, στην περίπτωση που δεν κατασκευαστεί το σύνολο του έργου
- θα πρέπει να διεκδικήσει το ποσό που αντιστοιχεί στην εξοικονόμηση εργασιών, λόγω της εφαρμογής του Μνημονίου
- φέρει την ευθύνη αποζημίωσης για τυχόν πρόσθετες εργασίες, που πρέπει βεβαίως να καθοριστεί σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη ΣΠ.

Είναι φανερό ότι τα προβαλλόμενα από τον Κατασκευαστή αιτήματα αποζημίωσης έχουν διογκωθεί ασυνήθιστα υπερβολικά και θα απομειωθούν πάρα πολύ μετά τον έλεγχο.

Ο Παραχωρησιούχος υπέβαλε επίσης, τυπικά ή άτυπα στο πλαίσιο των εργασιών της Τεχνικής Ομάδας, τις μέχρι σήμερα απαιτήσεις του για αποζημίωση, που παρουσιάζονται στον ακόλουθο Πίνακα.

Είναι φανερό ότι τα προβαλλόμενα από τον Παραχωρησιούχο αιτήματα αποζημίωσης έχουν διογκωθεί υπερβολικά και θα απομειωθούν πάρα πολύ μετά τον έλεγχο.

Μερικές από τις πιο πάνω διεκδικήσεις του Παραχωρησιούχου, εφόσον τεκμηριωθούν κατάλληλα συμβατικά, μπορεί να γίνουν αποδεκτές από το Δημόσιο ύστερα από έλεγχο και να ενσωματωθούν στο νέο Χ-Ο /Μ.

Πίνακας 6.6: Απαιτήσεις αποζημίωσης του Παραχωρησιούχου.

Απώλεια εσόδων μέχρι 30.06.2011

Συνέχιση λειτουργίας του Α/Κ Ελευσίνας	24,35
Επίπτωση καθυστερήσεων στα έσοδα	42,49
Απώλειες εισοδήματος λόγω παράτασης προθεσμίας της ΚΟ-ΠΑ	10,90
Απώλειες λόγω αλλαγής νομοθεσίας και της κρίσης	36,41
Απώλειες λόγω μη πληρωμής διοδίων από ομάδες πολιτών	2,02
Συντήρηση του τμήματος Πάτρα - Πύργος	9,00
Κόστη για την επαναφορά της οικονομικής ισορροπίας	25,00
Σύνολο	150,17

Σε κάθε περίπτωση είναι σκόπιμο να συμφωνηθούν το ταχύτερο τα πραγματικά ποσά των αποζημιώσεων του Παραχωρησιούχου που θα βαρύνουν το Δημόσιο, ώστε να συμβάλουν θετικά στο νέο χρηματοοικονομικό κλείσιμο του έργου.

6.14 Η θέση των Τραπεζών και τα στοιχεία διαπραγμάτευσης

Η Συντονιστική Επιτροπή των Τραπεζών έθεσε υπόψη του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου τις απαιτήσεις της που συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Διατήρηση των δεικτών εξυπηρέτησης δανείων όπως αποτυπώνονται στο μοντέλο κατά την ΗΕΠ.
- Εξασφάλιση των απαραίτητων για την ολοκλήρωση της κατασκευής πηγών εσόδων κατά την Περίοδο Μελετών Κατασκευών.
- Εξασφάλιση της βιωσιμότητας του Έργου και κατά συνέπεια της εξυπηρέτησης των δανειακών υποχρεώσεων του κατά την Περίοδο Λειτουργίας και Συντήρησης.
- Αύξηση του περιθωρίου των δανείων (margin) στις 350 μονάδες βάσης για τις εμπορικές τράπεζες και στις 122.5 μ.β. για την ΕΤΕπ.
- Πληρωμή waiver fee (1,5% του ποσού των δανείων).
- Μείωση της έκθεσης των Τραπεζών.

6.15 Αποτελέσματα επικαιροποιημένου Χ-Ο/Μ και αναλύσεις ευαισθησίας

Στο συγκεκριμένο Χ-Ο/Μ, και για κάθε Σταθμό Διοδίων, ο ημερήσιος υπολογισμός εσόδων από διόδια γίνεται πολλαπλασιάζοντας την χρέωση ανά κατηγορία οχήματος (σε ευρώ ανά διέλευση) με την ημερήσια κίνηση των αντίστοιχων κατηγοριών οχημάτων (σύνολο διελεύσεων).

Στη συνέχεια, το ποσό που προκύπτει πολλαπλασιάζεται με τις ημερολογιακές ημέρες κάθε περιόδου υπολογισμού με σκοπό να υπολογιστούν τα έσοδα διοδίων σε μηνιαία (Περίοδος T1) και εξαμηνιαία (Περίοδος T2) βάση.

Στο ποσό που προκύπτει σύμφωνα με την παραπάνω διαδικασία εφαρμόζεται και η αντίστοιχη τιμαριθμική προσαρμογή.

Από το μοντέλο του Παραχωρησιούχου δεν μπορεί να εξαχθεί σαφές συμπέρασμα για τον τρόπο υπολογισμού της χρέωσης ανά κατηγορία οχήματος σε ευρώ ανά διέλευση, καθώς στο μοντέλο η τιμή εισάγεται ως δεδομένο και όχι ως γινόμενο του τέλους διοδίου και της χιλιομετρικής απόστασης.

Περίπτωση 1: Κατασκευή του συνόλου του έργου

Εξετάσθηκε η βιωσιμότητα του έργου υπό τις ακόλουθες συνθήκες:

- Πτώση εσόδων κυκλοφορίας 45% (κατά τον Παραχωρησιούχο).
- Συμβατικό Μοντέλο: περιθώριο δανεισμού 105 μ.β. για τις εμπορικές τράπεζες και 35 μ.β. για την ΕΤΕπ.
- Κατασκευή του συνόλου του έργου με κόστος 2.138 εκ €.

Με τα πιο πάνω δεδομένα το έργο δεν είναι εφικτό να κατασκευαστεί στο σύνολό του, ακόμα κι αν το Δημόσιο αναλάβει την αποπληρωμή των δανείων κατά την περίοδο λειτουργίας από τα έσοδα του έργου, διότι απαιτούνται πρόσθετοι πόροι κατά την περίοδο κατασκευής (δημιουργείται χρηματοδοτικό έλλειμμα) της τάξης των 150 εκ € (σενάριο 4). Οι χρηματορροές προς τους μετόχους του Παραχωρησιούχου είναι μηδενικές.

Προφανώς, δεν είναι εφικτή η κατασκευή του έργου στην περίπτωση που η μειωμένη κυκλοφορία συνδυαστεί με αύξηση του περιθωρίου στο επιτόκιο δανεισμού στα 350 μ.β. και waiver fee.

Υπό τις νέες συνθήκες, ο Παραχωρησιούχος έχει προτείνει την κατασκευή του έργου μέχρι την Πάτρα.

Περίπτωση 2: ΣΠ μέχρι Α/Κ Εισόδου Πύργου χωρίς το τμήμα Μιντιλόγλι - Κάτω Αχαΐα

Στην περίπτωση αυτή αναβάλλεται η κατασκευή του έργου νοτιότερα του Α/Κ Εισόδου Πύργου, λόγω της απόφασης του ΣΤΕ, καθώς και η κατασκευή του τμήματος Μιντιλόγλι - Κάτω Αχαΐα, λόγω προσφυγής στο ΣΤΕ. Κατασκευάζεται ο Α/Κ Κάτω Αχαΐας για να συνδέσει τον Αυτοκινητόδρομο με την υφιστάμενη ΕΟ στη Χ.Θ. 17+000. Βελτιώνονται 2 χλμ. της ΕΟ στην υπόψη θέση για να γίνει η προσαρμογή και σύνδεση. Μετατοπίζεται ο Σταθμός Διοδίων των Βραχνείων και κατασκευάζεται στα Καρέϊκα. Στα υφιστάμενα τμήματα των ΕΟ Πύργος – Τσακώνα και Μιντιλόγλι - Κάτω Αχαΐα εκτελούνται δημόσια έργα αναβάθμισης και οδικής ασφάλειας.

Στο επικαιροποιημένο μοντέλο του Παραχωρησιούχου μέχρι τον Πύργο, το κόστος κατασκευής ανέρχεται σε 1.570 εκ €, χωρίς να μειωθεί η χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου.

Στο μοντέλο του Παραχωρησιούχου (για την περίπτωση μείωσης της κυκλοφορίας κατά 45% και αύξησης των περιθωρίων ως ανωτέρω σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Τραπεζών) δημιουργείται έλλειμμα χρηματοδότησης κατά την κατασκευαστική περίοδο της τάξης των 250 εκ €, μηδενίζονται τα έσοδα του Δημοσίου και αυξάνονται σημαντικά τα έσοδα του Παραχωρησιούχου (3.785 εκ € αντί 585 στο βασικό μοντέλο Τραπεζών - σενάριο 6).

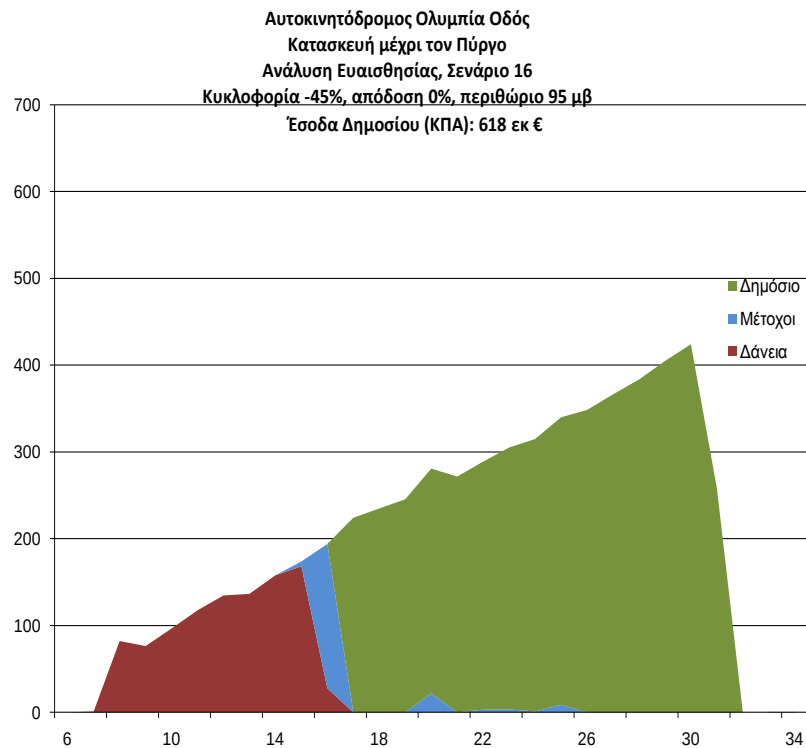
Το Δημόσιο έθεσε νέες υποθέσεις εργασίας στο Χ-Ο/Μ, ώστε να διερευνήσει την ευαισθησία των διαφόρων παραμέτρων. Τα σχετικά στοιχεία παρουσιάζονται στον Πίνακα και τα Διαγράμματα που ακολουθούν.

Σε σχέση με τα έσοδα του Δημοσίου σε τρέχουσες τιμές, από τα διάφορα σενάρια, που παρατίθενται πιο κάτω, διαπιστώνονται τα εξής:

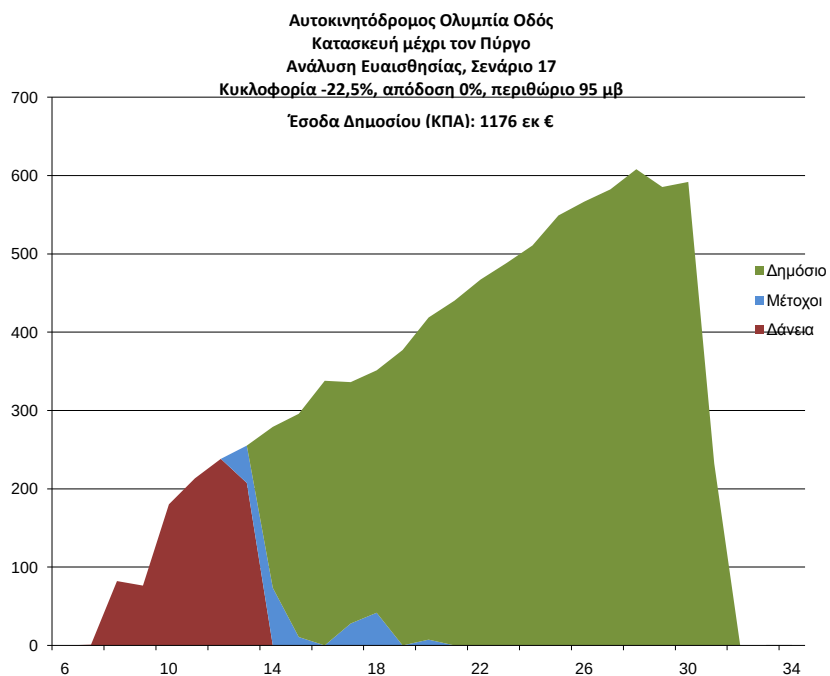
- Όπως προαναφέρθηκε, σύμφωνα με το Χ-Ο/Μ της ΗΕΠ της ΣΠ το Δημόσιο θα εισπράξει το 66% των συνολικών εσόδων του έργου.
- Σύμφωνα με το επικαιροποιημένο Χ-Ο/Μ του Παραχωρησιούχου (σενάριο 6) το Δημόσιο θα εισπράξει το 0% των συνολικών εσόδων από διόδια του έργου και δημιουργείται χρηματοδοτικό κενό 250 εκ €.
- Σύμφωνα με το σενάριο 16 της ανάλυσης ευαισθησίας (μειωμένη κυκλοφορία κατά 43,9%, τα συμβατικά περιθώρια του επιτοκίου δανεισμού και μηδενικό IRR Παραχωρησιούχου) δεν δημιουργείται χρηματοδοτικό έλλειμμα κατά την κατασκευή και το Δημόσιο θα εισπράξει το 57,41% των συνολικών εσόδων του έργου. Η έκθεση των Τραπεζών μειώνεται όσον αφορά το ύψος δανεισμού, αλλά αυξάνεται όσον αφορά τη διάρκεια του δανείου από 12,5 χρόνια στο συμβατικό σενάριο σε 15 χρόνια.
- Εφόσον η κυκλοφορία μειωθεί λιγότερο (στο -22,5% εκείνης της ΗΕΠ) και με τις ίδιες ως άνω προϋποθέσεις δεν δημιουργείται χρηματοδοτικό κενό κατά την κατασκευή και τα έσοδα του Δημοσίου (σενάριο 17) θα φθάσουν το 70,25% των συνολικών εσόδων του έργου. Και σε αυτό το σενάριο η έκθεση των Τραπεζών μειώνεται όσον αφορά το ύψος δανεισμού, ενώ η διάρκεια του δανείου παραμένει στα 12,5 χρόνια.

Πίνακας 6.7Α: Σενάρια Χ-Ο/Μ.

Μοντέλα	ΣΠ ΜΕΧΡΙ ΠΥΡΓΟ				
	Επικαιροποιημένο Μοντέλο Παραχωρησιούχου	200 bps / sweep, 6% IRR	200 bps / sweep, - 22,5%, 7,5% IRR	95 bps / sweep, 0% IRR no swap reprice	95 bps / sweep, - 22,5%, 0% IRR no swap reprice
Σενάρια	6	12	13	16	17
Μείωση εσόδων κυκλοφορίας σε σχέση με την πρόβλεψη κατά την υπογραφή της Σύμβασης	-45%	-43,9%	-22,5%	-43,9%	-22,5%
Περιθώριο δανεισμού	350	200	200	95	95
Απόδοση (IRR) ιδίων κεφαλαίων Παραχωρησιούχου	16,4%	6,0%	7,5%	0,0%	0,0%
Διάρκεια κυρίου δανείου (χρόνια)	15	16,5	13,5	15	12,5
Συνολικά έσοδα κυκλοφορίας τρέχουσες τιμές	7.886	8.103	11.187	8.103	11.187
Έσοδα Δημοσίου (εκατ €) τρέχουσες τιμές	-	3.773	7.238	4.652	7.859
ΚΠΑ	-	480	995	618	1176
Ροές προς μετόχους Παραχωρησιούχου τρέχουσες τιμές	3.785	630	469	210	209
Χρηματοδοτική Συμβολή Δημοσίου	608	608	608	608	608
Χρηματοδοτικό κενό	249	-	-	-	-



Σχήμα 6.5: Σενάριο 16 – Κυκλοφορία -45%, IRR 0%, Περιθώριο Δανεισμού 95μβ



Σχήμα 6.6: Σενάριο 17 – Κυκλοφορία -22,5%, IRR 0%, Περιθώριο Δανεισμού 95μβ

Περίπτωση 3: ΣΠ μέχρι Πάτρα και κατασκευή του τμήματος Κάτω Αχαΐα - Α/Κ Εισόδου Πύργου ως δημόσιου έργου

Στο επικαιροποιημένο μοντέλο του Παραχωρησιούχου μέχρι την Πάτρα, το κόστος κατασκευής του έργου ανέρχεται σε 1.338 εκ. Στην περίπτωση αυτή ο Παραχωρησιούχος θεωρεί δυνατή τη μείωση της χρηματοδοτικής συμβολής του Δημοσίου σε 400 εκ € (από 608 εκ € που προβλέπεται συμβατικά).

Στο μοντέλο του Παραχωρησιούχου (για την περίπτωση μείωσης της κυκλοφορίας κατά 45% και αύξησης των περιθωρίων ως ανωτέρω σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Τραπεζών) μηδενίζονται τα έσοδα του Δημοσίου από τα διόδια, αλλά αυξάνονται σημαντικά οι ροές προς τους μετόχους του Παραχωρησιούχου (3.262 εκ € αντί 585 στο μοντέλο της σύμβασης) (σενάριο 5).

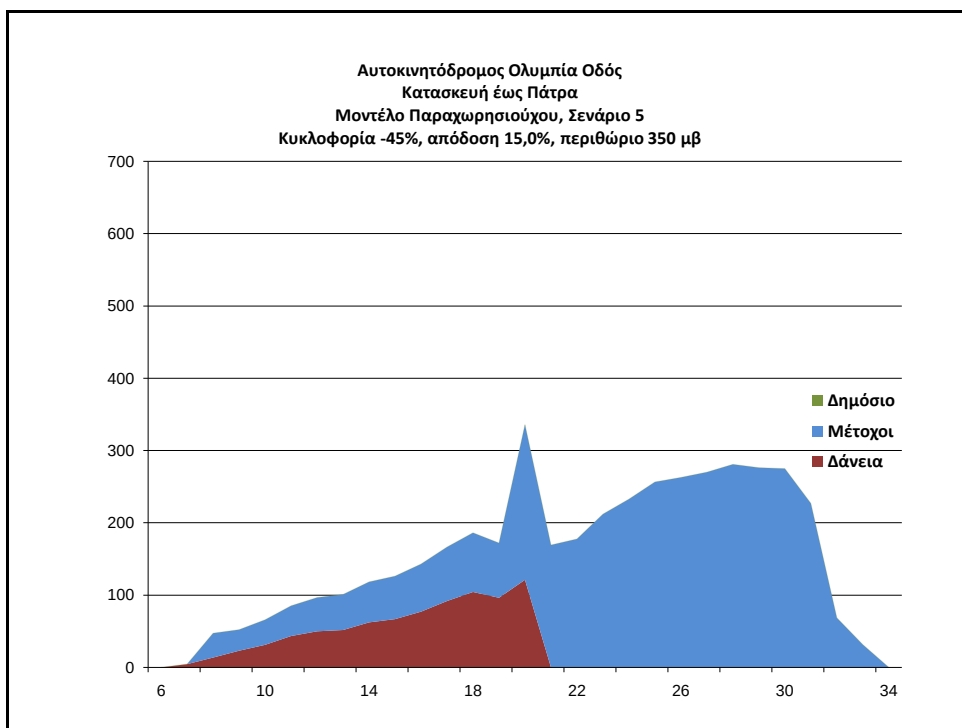
Το Δημόσιο έθεσε νέες υποθέσεις εργασίας στο Χ-Ο/Μ, ώστε να διερευνήσει την ευαισθησία των διαφόρων παραμέτρων. Τα σχετικά στοιχεία παρουσιάζονται στον Πίνακα και τα Διαγράμματα που ακολουθούν.

Σε σχέση με τα έσοδα του Δημοσίου σε τρέχουσες τιμές, από τα διάφορα σενάρια, που παρατίθενται πιο κάτω, διαπιστώνονται τα εξής:

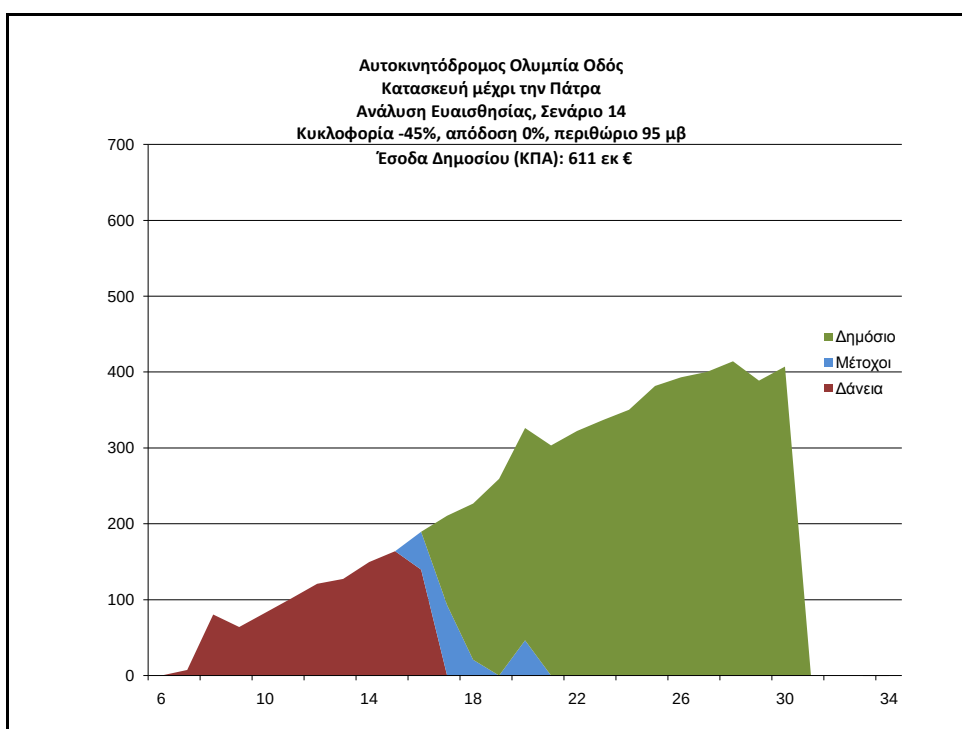
- Σύμφωνα με το Χ-Ο/Μ της ΗΕΠ της ΣΠ το Δημόσιο θα εισπράξει το 66% των συνολικών εσόδων του έργου (σενάριο 1).
- Σύμφωνα με το επικαιροποιημένο Χ-Ο/Μ του Παραχωρησιούχου (σενάριο 5) το Δημόσιο θα εισπράξει το 0% των συνολικών εσόδων του έργου από τα διόδια.
- Σύμφωνα με το σενάριο 14 της ανάλυσης ευαισθησίας (μειωμένη κυκλοφορία κατά 45%, τα συμβατικά περιθώρια του επιτοκίου δανεισμού και μηδενικό IRR Παραχωρησιούχου) το Δημόσιο θα εισπράξει το 57,84% των συνολικών εσόδων του έργου. Η έκθεση των Τραπεζών μειώνεται όσον αφορά το ύψος δανεισμού αλλά αυξάνεται όσον αφορά τη διάρκεια του δανείου από 12,5 χρόνια στο συμβατικό σενάριο σε 15,5 χρόνια.
- Εφόσον η κυκλοφορία αυξηθεί (στο -22,5% της ΗΕΠ) και με τις ίδιες ως άνω προϋποθέσεις, τα έσοδα του Δημοσίου (σενάριο 15) θα φθάσουν το 70,37% των συνολικών εσόδων του έργου. Και σε αυτό το σενάριο η έκθεση των Τραπεζών μειώνεται όσον αφορά το ύψος δανεισμού, αλλά αυξάνεται όσον αφορά τη διάρκεια του δανείου από 12,5 χρόνια στο συμβατικό σενάριο σε 13 χρόνια.
- Τα υπολειπόμενα 208 εκ € της χρηματοδοτικής συμβολής σχεδόν επαρκούν για να κατασκευαστεί το τμήμα Κάτω Αχαΐα - Α/Κ Πύργου ως δημόσιο έργο (1570 – 1338=232).

Πίνακας 6.7B: Σενάρια Χ-Ο/Μ.

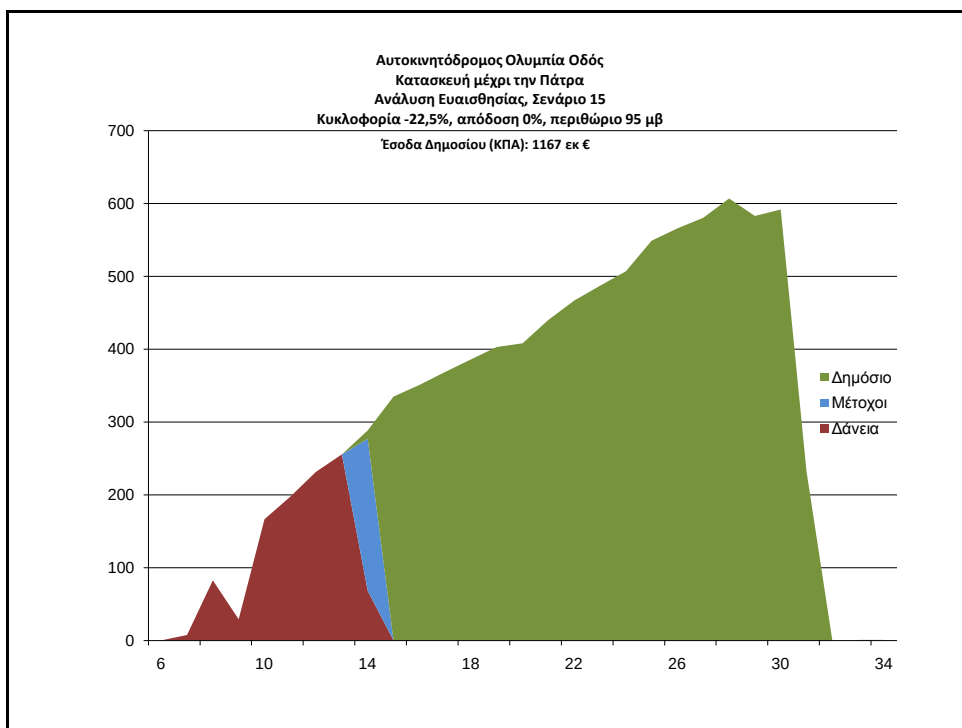
Μοντέλα	ΟΛΟ ΤΟ ΕΡΓΟ					ΣΠ ΜΕΧΡΙ ΠΑΤΡΑ							
	Σενάρια Κυκλοφορίας κατά την υπογραφή της Σύμβασης			Συμβατικό Μοντέλο / Μειωμένη Κυκλοφορία	Συμβατικό Μοντέλο / Μειωμένη Κυκλοφορία / Υποκατάσταση Παρ/χου	Επικαιροποιημένο Μοντέλο Παραχωρησιούχου	Επικαιροποιημένο Μοντέλο Παραχωρήσου-χου με αύξηση κυκλοφορίας	200 bps / sweep, 6% IRR	200 bps / sweep, - 22,5%, 6% IRR	200 bps / sweep, - 22,5%, 7,5% IRR	200 bps / sweep, - 22,5%, 9% IRR	95 bps / sweep, 0% IRR	95 bps / sweep, -22,5%, 0% IRR
	Συμβα-τικό	Χαμηλό Τραπεζών	-20% σε σχέση με τα έσοδα ΗΕΠ										
Σενάρια	1	2	3	4	4α	5	7	8	9	10	11	14	15
Μείωση εσόδων κυκλοφορίας σε σχέση με την πρόβλεψη κατά την υπογραφή της Σύμβασης	-	-10%	-20%	-45%	-45%	-45%	-22,5%	-45,0%	-22,5%	-22,5%	-22,5%	-	-22,5%
Περιθώριο δανεισμού	95	95	95	95	95	350	350	200	200	200	200	95	95
Απόδοση (IRR) ιδίων κεφαλαίων Παραχωρησιούχου	15,1%	-	-	-	-	15,0%	20,8%	6,0%	6,0%	7,5%	9,0%	0,0%	0,0%
Διάρκεια κυρίου δανείου (χρόνια)	12,5	12,5	13	Αδυναμία Εξυπηρέτ	13	19	15	16	13,5	13,5	13,5	15,5	13
Συνολικά έσοδα κυκλοφορίας τρέχουσες τιμές	14.434	12.927	11.570	7.885	7.885	7.886	11.187	7.886	11.187	11.187	11.187	.886	11.187
Έσοδα Δημοσίου (εκατ €) τρέχουσες τιμές	9.536	8.602	7.842	5.538	2.559	-	-	3.843	7.400	7.148	6.826	4.561	7.872
ΚΠΑ	1.407	1.269	1.155	798	175	-	-	494	1.091	1.055	1.012	611	1.167
Ροές προς μετόχους Παραχωρησιούχου τρέχουσες τιμές	585	165	0	-	-	3.262	5.525	606	607	818	1.076	210	210
Χρηματοδοτική συμβολή Δημοσίου	608	608	608	608	608	400	400	400	400	400	400	400	400
Χρηματοδοτικό κενό	-	-	-	150	150	-	-	-	-	-	-	-	-



Σχήμα 6.7: Σενάριο 5 – Κυκλοφορία -45%, IRR 15%, Περιθώριο Δανεισμού 350μβ



Σχήμα 6.8: Σενάριο 14 – Κυκλοφορία -45%, IRR 0%, Περιθώριο Δανεισμού 95μβ



Σχήμα 6.9: Σενάριο 15 – Κυκλοφορία -22,5%, IRR 0%, Περιθώριο Δανεισμού 95μβ

6.16 Αξιολόγηση σεναρίων

Η θέση του Δημοσίου στα σενάρια ανάλυσης ευαισθησίας τα οποία περιλαμβάνουν μερική κατασκευή του έργου, μηδενική απόδοση ιδίων κεφαλαίων του Παραχωρησιούχου και μη αύξηση του περιθωρίου του επιτοκίου δανεισμού δεν φαίνεται να επηρεάζεται ουσιαστικά, σε οποιαδήποτε περίπτωση. Απλώς μειώνονται τα έσοδα λόγω μείωσης της κυκλοφορίας και μόνο.

Η θέση των Τραπεζών βελτιώνεται διότι ναι μεν δεν αυξάνεται το περιθώριο δανεισμού, ελαττώνεται όμως η έκθεση τους όσον αφορά το ύψος του δανείου, στην περίπτωση που δεν κατασκευαστεί το έργο στο σύνολό του. Η θέση τους βελτιώνεται ακόμα περισσότερο εφόσον για την αποπληρωμή τους ιδιαίτερα στα πρώτα χρόνια λειτουργίας εφαρμοστεί cash sweep.

Είναι γεγονός ότι μείωση της κυκλοφορίας / εσόδων της τάξης του 45% είναι πολύ σημαντική και σε μία τέτοια κατάσταση είναι προφανές ότι όλοι πρέπει να συμπίεζονται και να αποδέχονται εύλογες απώλειες:

- Το επιτόκιο δανεισμού δεν θα αυξηθεί, αλλά η έκθεση των Δανειστριών Τραπεζών θα μειωθεί και έτσι θα εξισορροπηθεί ότι το επιτόκιο δεν θα είναι πλέον αντίστοιχο με το επιτόκιο δανεισμού της αγοράς.
- το Δημόσιο θα εισπράξει μέρος των προϋπολογισθέντων Εσόδων του από το Έργο (με δυνατότητα όμως επαναφοράς των εσόδων του σε συμβατικά επίπεδα, σε περίπτωση βελτιώσεως της κυκλοφορίας) και
- οι μέτοχοι του Παραχωρησιούχου θα έχουν την προβλεπόμενη από το χαμηλό σενάριο τραπεζών απόδοση της επένδυσης (IRR), δηλαδή πολύ μικρότερη απόδοση από την προβλεπόμενη στο βασικό σενάριο των τραπεζών.

Επί πλέον σημειώνονται τα εξής:

- Η συμβατική διάρκεια της κατασκευής του έργου είναι 72 μήνες (από 4-8-2008 έως 3-8-2014). Στο πλαίσιο της μακροπρόθεσμης λύσης προτείνεται από τον Παραχωρησιούχο ολοκλήρωση κατασκευής μέχρι την 31-7-2014, ήτοι εντός της συμβατικής κατασκευαστικής περιόδου. Ζητείται όμως παράταση των αποκλειστικών ενδιάμεσων προθεσμιών, αφού έχει αποκλειστεί η περίπτωση κατασκευής του τελευταίου τμήματος του έργου Πύργος – Τσακώνα, το οποίο ήταν και το τελευταίο στο χρονοδιάγραμμα κατασκευής. Ο χρόνος αυτός απαιτείται κυρίως λόγω των καθυστερήσεων των απαλλοτριώσεων, αρχαιολογικών εργασιών κλπ., αλλά και της αναστολής των εργασιών, η οποία ήταν σε μεγάλο βαθμό συνέπεια της αναστολής της χρηματοδότησης του έργου από τις Δανείστριες Τράπεζες. Με την παράταση αυτή αφενός μεν ολοκληρώνονται οι εργασίες, αφετέρου είναι δυνατόν να διευκολυνθεί η χρηματοδότηση του έργου με βάση το άρθρο 20 του Ν. 3897/2010 (ενωρίτερη καταβολή της χρηματοδοτικής συμβολής).
- Το Δημόσιο πρέπει να ελέγξει το κυκλοφοριακό μοντέλο που παρουσιάζει ο Παραχωρησιούχος (με μείωση των εσόδων κατά 45% σε σχέση με εκείνα της ΗΕΠ).
- Σύμφωνα με τα σενάρια ανάλυσης ευαισθησίας, στην περίπτωση που κατασκευαστεί μέρος του έργου και όχι το σύνολο, δεν αυξηθούν τα περιθώρια δανεισμού και μηδενιστεί η απόδοση των ιδίων κεφαλαίων του Παραχωρησιούχου, τα έσοδα του Έργου επιτρέπουν την εξυπηρέτηση των δανείων, υπό την προϋπόθεση ότι το Δημόσιο θα διαθέσει μαζί με τον Παραχωρησιούχο τμήμα των εσόδων τους από το Έργο, που αρχικά τους αναλογούσαν με βάση τη ΣΠ. Πιο συγκεκριμένα, κατά τα πρώτα χρόνια μετά την ολοκλήρωση των Κατασκευών, όλα τα έσοδα του Έργου που προορίζονταν για τον Παραχωρησιούχο θα διατεθούν για την αποπληρωμή των δανείων.
- Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να τεθεί από το Δημόσιο αποδεκτό όριο δαπανών για τη λειτουργία και συντήρηση του έργου, χαμηλότερο από το προβλεπόμενο στη ΣΠ.

Τέλος επισημαίνονται τα εξής:

- Προτιμητέο είναι το σενάριο 3, δηλαδή ο περιορισμός του αντικείμενου της ΣΠ μέχρι την Πάτρα και η κατασκευή του τμήματος Κάτω Αχαΐα - Α/Κ Εισόδου Πύργου ως δημόσιου έργου.
- Οποιαδήποτε βελτίωση της κυκλοφορίας/εσόδων του Έργου σε σχέση με την πρόβλεψη της μείωσης κατά -45% και μέχρι μείωση -11% θα είναι αποκλειστικά σε όφελος του Δημοσίου και δεν θα μεταβάλλει την συμφωνηθείσα απόδοση του Παραχωρησιούχου (μηδενική απόδοση).
- Σε περίπτωση μικρότερης μείωσης κυκλοφορίας/εσόδων του Έργου (δηλαδή που δεν υπερβαίνει το -11%) θα είναι δυνατή η εξέταση βελτίωσης της απόδοσης του Παραχωρησιούχου.
- Σε περίπτωση κατά την οποία το Δημόσιο τελικά εισπράξει τα ποσά που διέθεσε για τη στήριξη της βιωσιμότητας του Έργου θα παύσουν οι ρυθμίσεις στήριξης της βιωσιμότητας (περιορισμού εσόδων, αποδόσεως κεφαλαίων κ.α.) και θα εφαρμόζονται οι διατάξεις της ΣΠ.

Οι ρυθμίσεις αυτές θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ Δημοσίου και Παραχωρησιούχου. Σε κάθε περίπτωση απαιτείται επίσης και η αποδοχή τους από τους Δανειστές, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις.

ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟΥ / ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ

A/A	Αριθμ. πρωτ.	Απαίτηση Παραχωρησιούχου / Κατασκευαστή	Ποσό
1.	SER/GBG/082/2011/9-03-11	Γνωστοποίηση Γεγονότος Καθυστέρησης λόγω αρχαιολογικών ερευνών στην περιοχή του Ανατολικού Στομίου της σήραγγας Ακράτας.	249.435,42€ (εκτός ΦΠΑ)
2.	SER/GBG/083/2011/9-03-11	Γνωστοποίηση Γεγονότος Καθυστέρησης λόγω καθυστέρησης στη διάθεση των χώρων για το κύριο κέντρο Λειτουργίας και Συντήρησης Νέας Περάμου	24.262.896,00
3.	SER/GBG/089/2010 15/03/11 (Π1 17500)	Απώλεια εσόδων από τα διόδια εξαιτίας συγκέντρωσης διαμαρτυρίας στους ΣΔ	62.500,19
4.	13/9/2010	Αίτηση για τη διενέργεια διαιτησίας της ΟΛΥΜΠΙΑΣ ΟΔΟΥ κατά του Δημοσίου για να αναγνωρισθεί ότι ο Παραχωρησιούχος δεν ευθύνεται για την αποκατάσταση κακοτεχνιών του οδοστρώματος στο τμήμα Ελευσίνα - Κόρινθος.	8.800.000 (εκτός ΦΠΑ)

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 7

Σύμβαση Παραχώρησης Ιόνιας Οδού: Προβλήματα και διερεύνηση

7.8. Ταυτότητα έργου

Τεχνικό αντικείμενο: Το Έργο έχει ενταχθεί στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών– TEN-T (Απόφαση 1692/96/ΕC) και περιλαμβάνει:

- Την κατασκευή του νέου αυτοκινητόδρομου «Ιόνια Οδός», μήκους 196 χλμ. περίπου, από το Αντίρριο έως και τον Ανισόπεδο Κόμβο (Α/Κ) με την Εγνατία Οδό στην περιοχή Ιωαννίνων.
- Την αναβάθμιση του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ σε μήκος περίπου 172 χλμ, από τον Α/Κ Μεταμόρφωσης έως τη Σκάρφεια.
- Το νέο συνδετήριο κλάδο του ΠΑΘΕ Σχηματάρι – Χαλκίδα, μήκους 11 χλμ.

Σύμβαση Παραχώρησης (ΣΠ): Η ΣΠ υπογράφηκε στις 19-12-2006 και ενεργοποιήθηκε (Ημέρα Έναρξης Παραχώρησης - ΗΕΠ) στις 19-12-2007. Στον Παραχωρησιούχο συμμετέχουν οι ακόλουθες εταιρίες με τα αντίστοιχα ποσοστά:

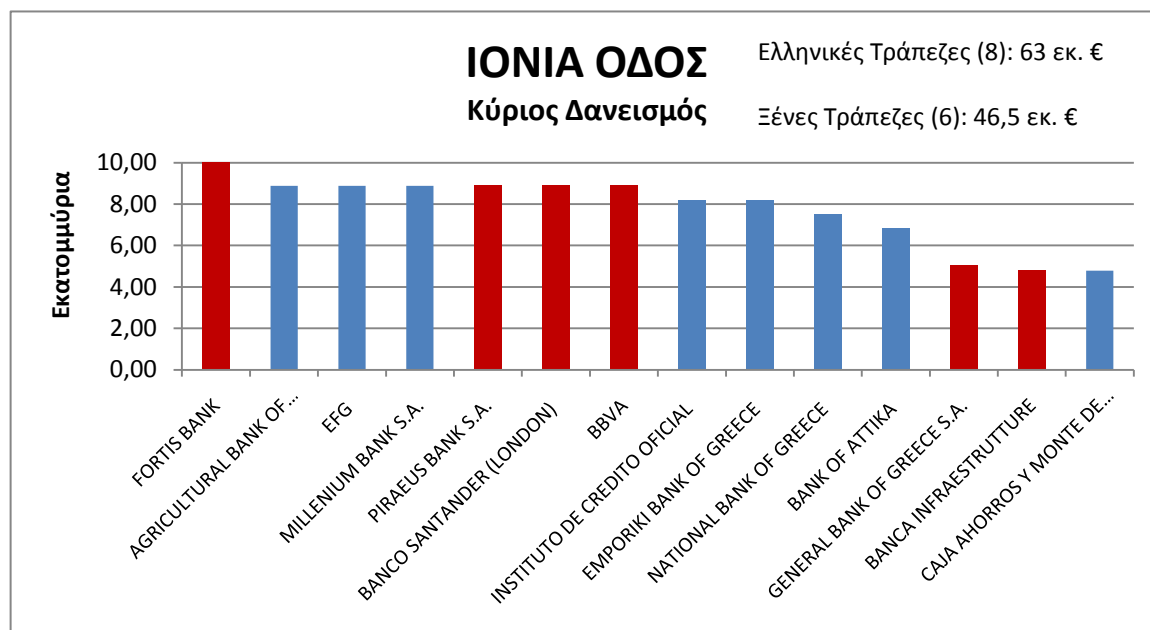
CINTRA S.A.	33,34%
ΓΕΚ- ΤΕΡΝΑ Α.Ε.	33,33%
IRIDIUM	1,33%
ACS	23,00%
DRAGADOS S.A.	9,00%

Χρηματοδότηση του Έργου: Κατά τα προβλεπόμενα στο Χ-Ο/Μ της ΣΠ, η χρηματοδότηση του έργου σε € έχει ως εξής:

Πίνακας 7.1: Πηγές χρηματοδότησης έργου

Μετοχικό κεφάλαιο και Δευτερογενή Δάνεια ευθύνης μετόχων Παραχωρησιούχου	192.000.000
Χρηματοδοτική Συμβολή Δημοσίου	360.000.000
Αναμενόμενα έσοδα διοδίων περιόδου κατασκευής	883.000.000
Κύριο Δάνειο (με Περιθώριο δανεισμού 95 μ.β., διάρκεια 30 χρόνια και μέση ζωή δανείου 10,35 χρόνια)	109.600.000
Συνολικές Πηγές χρηματοδότησης Περιόδου Μελετών - Κατασκευών	1.545.000.000

Στο ακόλουθο σχήμα παρουσιάζεται η συμμετοχή κάθε μίας Τράπεζας στον δανεισμό.



Σχήμα 7.1: Συμμετοχή Τραπεζών στον Δανεισμό του Έργου

Κατά την υπογραφή της σύμβασης, τα Χ-Ο/Μ των Τραπεζών εμφανίζουν τα ακόλουθα αποτελέσματα:

Πίνακας 7.2: Αποτελέσματα χρηματοοικονομικών σεναρίων κατά την ΗΕΠ

Τρέχουσες τιμές €	Σενάριο Βάσης Τραπεζών	Χαμηλό σενάριο Τραπεζών	Ποσοστό μείωσης
Συνολικά έσοδα έργου	14.158.698.534	12.173.697.766	-14.02%
Έσοδα Δημοσίου	10.896.209.310	9.458.847.117	-13.19%
Απόδοση ιδίων κεφαλαίων Παραχωρησιούχου (IRR)	7,93%	-	

Μέχρι σήμερα έχουν καταβληθεί για το έργο τα ακόλουθα ποσά:

- 120 εκ € από τους μετόχους του Παραχωρησιούχου, ήτοι το 62,5% της δεσμευτικής επένδυσης (μετοχικό κεφάλαιο και δευτερογενή δάνεια).
- 140 εκ € από το Δημόσιο, ήτοι το 39% του συνόλου της ΧΣ.
- 231 εκ € από διόδια (μέχρι 30-6-2011), ήτοι το 26,1% των συνολικά προβλεπόμενων μέχρι το τέλος της κατασκευής (υπολείπονται σημαντικά των προβλέψεων).

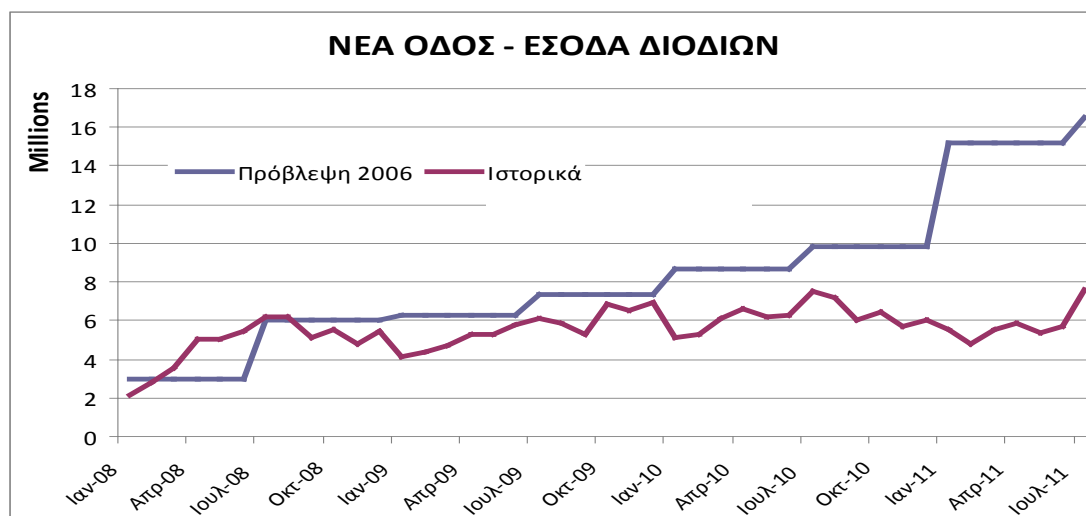
Κόστος του Έργου: Το συνολικό κόστος κατασκευής του έργου είναι 1.115 εκ €. Έχουν πιστοποιηθεί έως σήμερα εργασίες 299 εκ € και έχει καταβληθεί στον Κατασκευαστή ποσό ύψους 262 εκ €. Το ποσοστό ολοκλήρωσης του έργου ανέρχεται περίπου σε 30%.

Οι τρέχουσες απαιτήσεις του Παραχωρησιούχου από το Δημόσιο ανέρχονται σε:

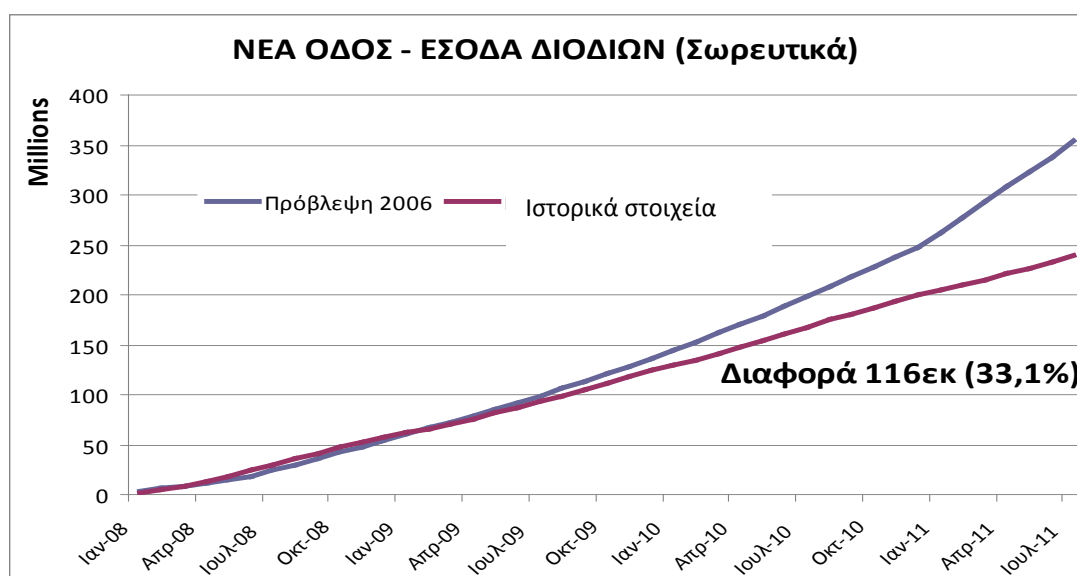
- 116 εκ € από απώλεια εσόδων (μη ελεγμένο ποσό).

7.9. Τα προβλήματα

Τα πραγματικά έσοδα από διόδια (στοιχεία Παραχωρησιούχου) υπολείπονται σημαντικά των προβλέψεων της ΗΕΠ (άνω του 30%). Τα παρακάτω διαγράμματα παρουσιάζουν τα έσοδα ανά μήνα και αθροιστικά μέχρι 30-6-2011.



Σχήμα 7.2: Προβλέψεις εσόδων διοδίων



Σχήμα 7.3: Σωρευτικές προβλέψεις εσόδων διοδίων

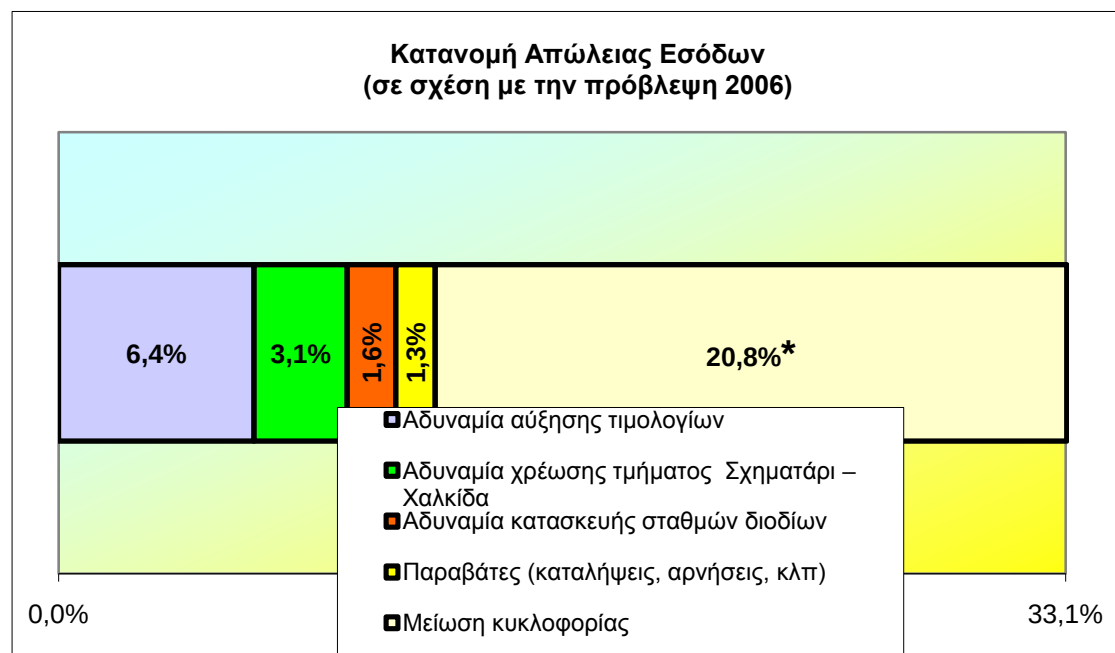
Το έργο αντιμετωπίζει κατ' αρχήν έλλειμμα χρηματοδότησης κατά την Περίοδο Μελετών - Κατασκευών.

Οι κοινωνικοοικονομικές συνθήκες επέδρασαν στη μείωση της κυκλοφορίας και επακόλουθα στη μείωση των εσόδων από τα διόδια, αλλά και στη μείωση της εκτιμώμενης από τον Παραχωρησιούχο κυκλοφορίας και εσόδων για το μέλλον. Επί πλέον δεν λειτούργησαν όλοι οι Σταθμοί Διοδίων που προέβλεπε η ΣΠ. Έχει δημιουργηθεί κίνημα πολιτών, οι οποίοι αρνούνται να πληρώνουν τα διόδια, ή υπάρχουν αποκλεισμοί Σταθμών Διοδίων λόγω διαμαρτυρίας πολιτών για διάφορους λόγους. Τέλος, λόγω καθυστέρησης υλοποίησης των εργασιών, δεν αυξήθηκε η τιμή των διοδίων σύμφωνα με τις προβλέψεις της ΣΠ.

Στα ακόλουθα διαγράμματα παρουσιάζονται οι απώλειες εσόδων ανά αιτία σύμφωνα με τα στοιχεία του Παραχωρησιούχου:

Πίνακας 7.3: Απώλειες εσόδων ανά αιτία

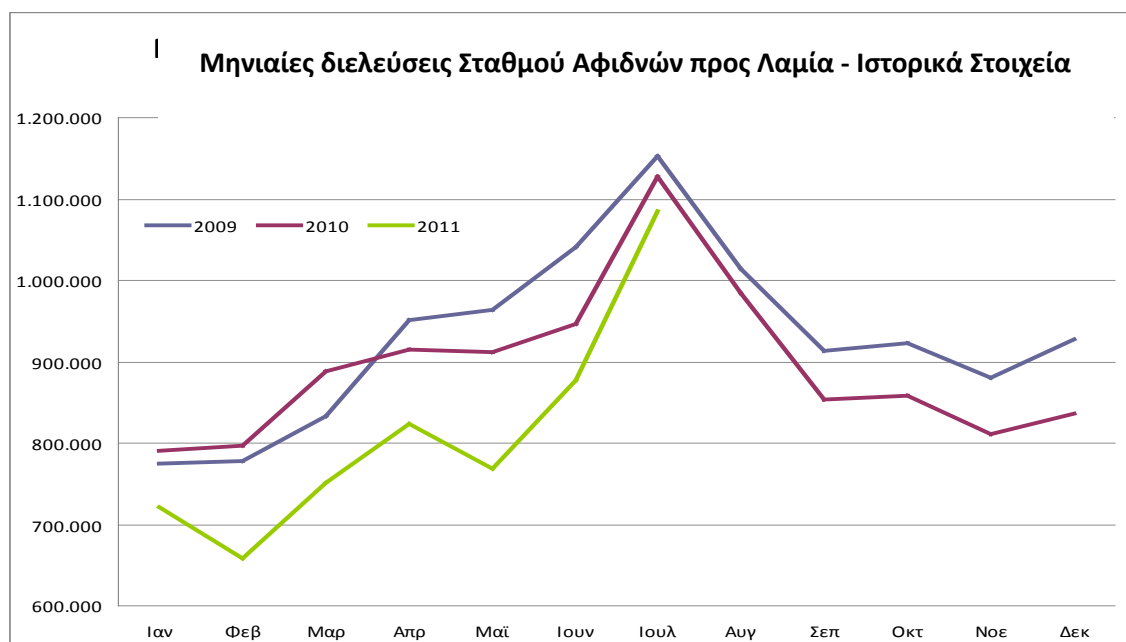
Αιτία Απώλειας Εσόδων	Απώλειες σε €	Ποσοστό επί του συνόλου	Κατανομή
Αδυναμία αύξησης τιμολογίων	22.574.955	6,4%	19,4%
Αδυναμία χρέωσης τμήματος Σχηματάρι – Χαλκίδα	10.719.505	3,1%	9,2%
Αδυναμία κατασκευής Σταθμών Διοδίων	5.629.694	1,6%	4,8%
Παραβάτες (καταλήψεις, αρνήσεις, κλπ)	4.537.359	1,3%	3,9%
Μείωση κυκλοφορίας	72.834.925	20,8%	62,6%
Σύνολο	116.296.438	33,1%	100,0%



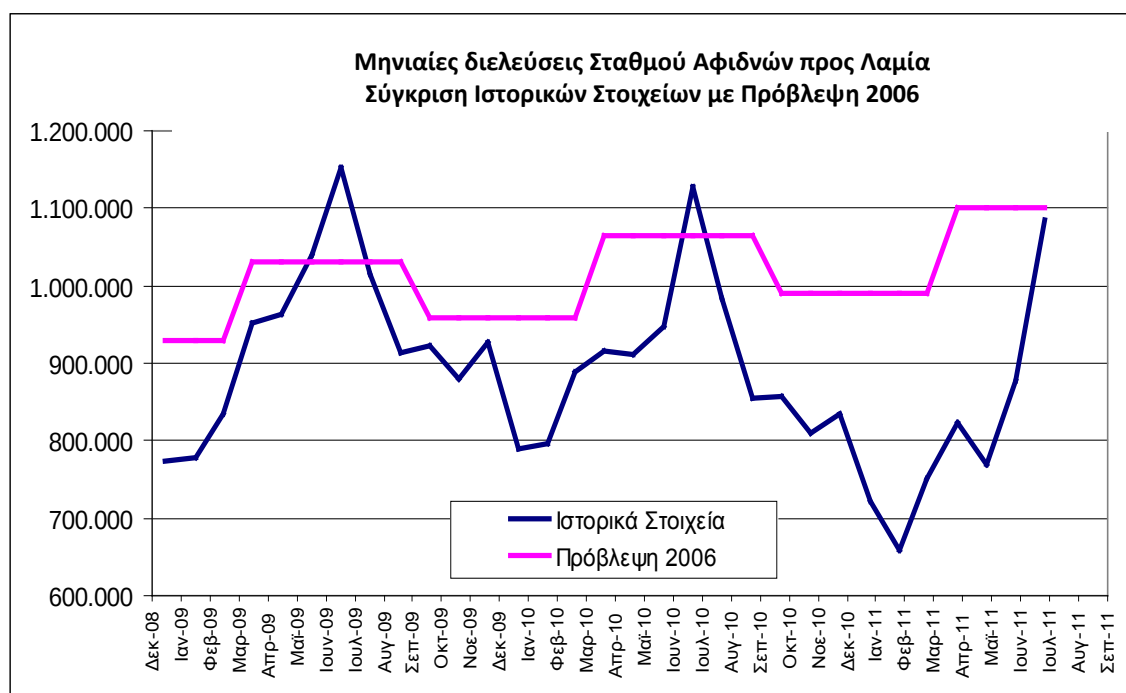
* Σημειώνεται ότι η μείωση κυκλοφορίας συμπεριλαμβάνει τις παρακάμψεις Σταθμών Διοδίων μέσω των παράδρομων

Σχήμα 7.4: Κατανομή απώλειας εσόδων

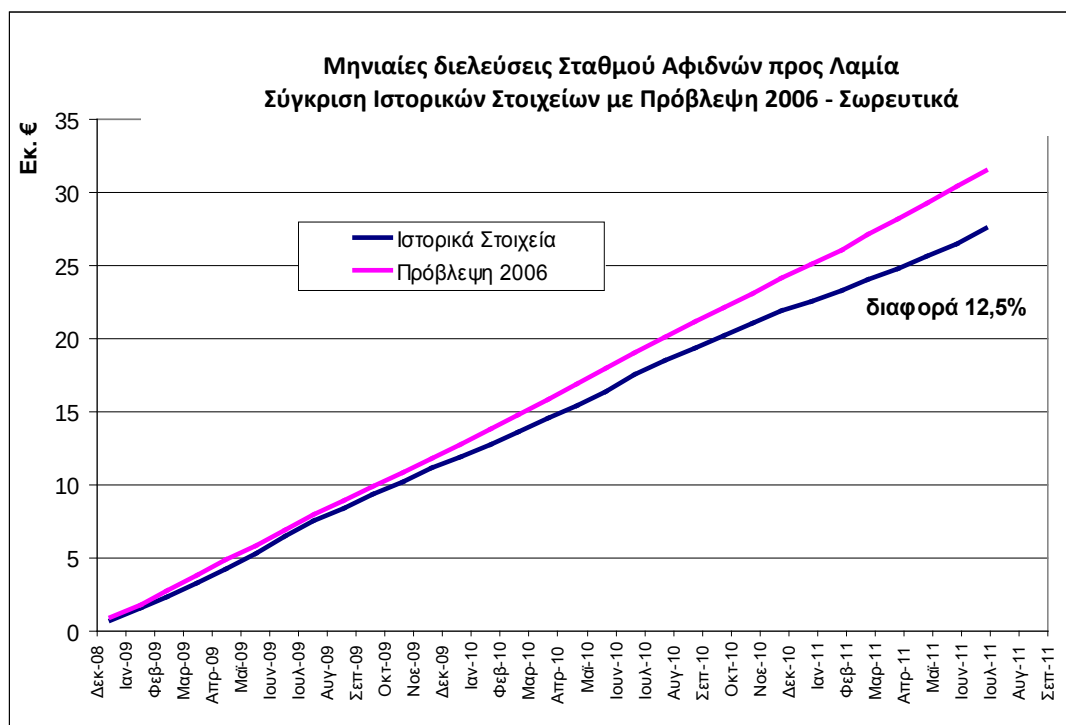
Στα ακόλουθα διαγράμματα παρουσιάζεται η εξέλιξη του κυκλοφοριακού φόρτου συγκριτικά με τις συμβατικές προβλέψεις (στοιχεία Παραχωρησιούχου):



Σχήμα 7.5: Μηνιαίες διελεύσεις σταθμού Αφιδνών προς Λαμία (σύγκριση με ιστορικά στοιχεία)

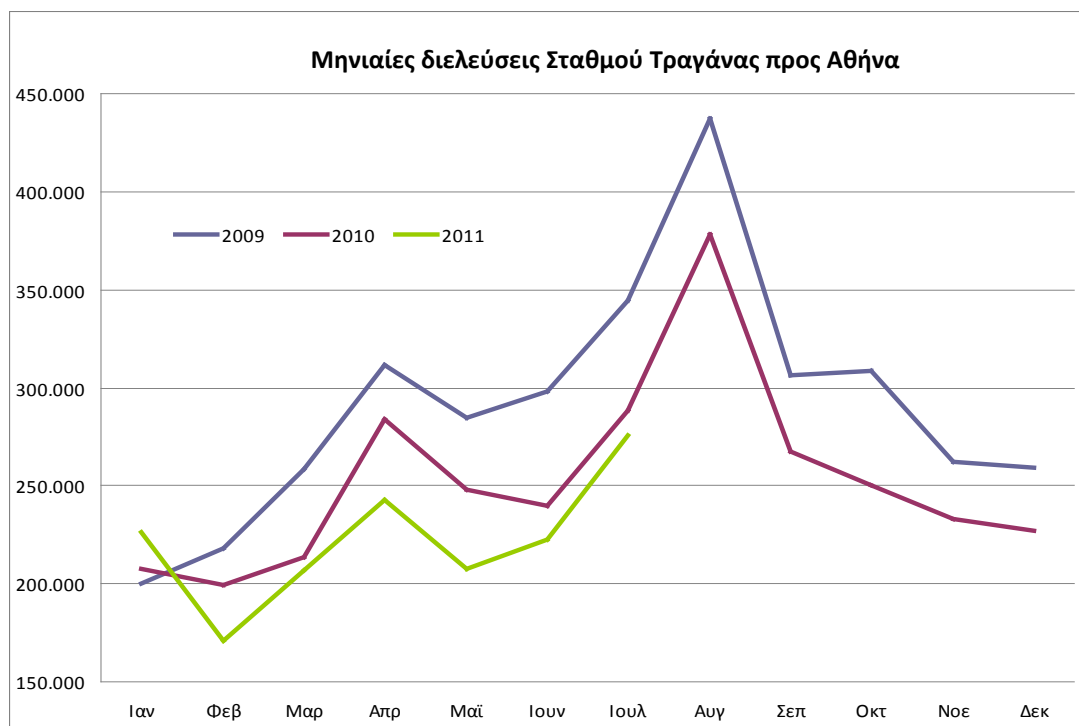


Σχήμα 7.6: Μηνιαίες διελεύσεις σταθμού Αφιδνών προς Λαμία (σύγκριση ιστορικών στοιχείων με πρόβλεψη 2006)

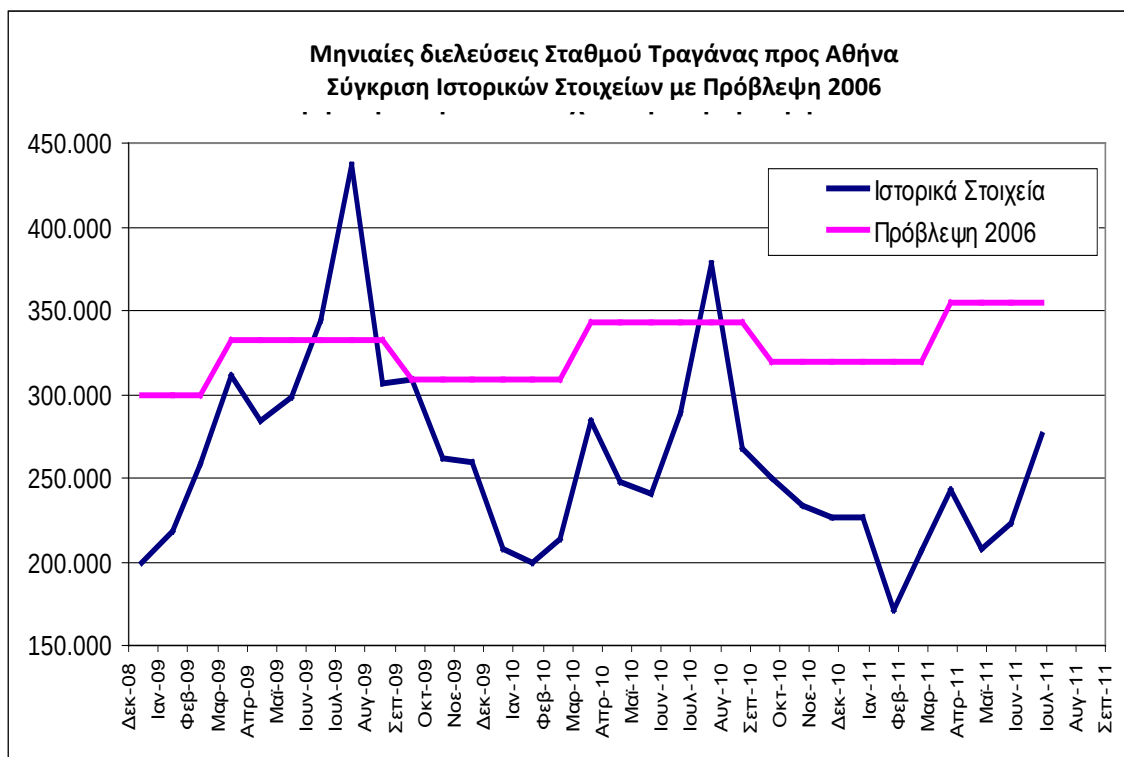


Σχήμα 7.7: Μηνιαίες διελεύσεις σταθμού Αφιδνών προς Λαμία (σύγκριση ιστορικών στοιχείων με πρόβλεψη 2006 - Σωρευτικά)

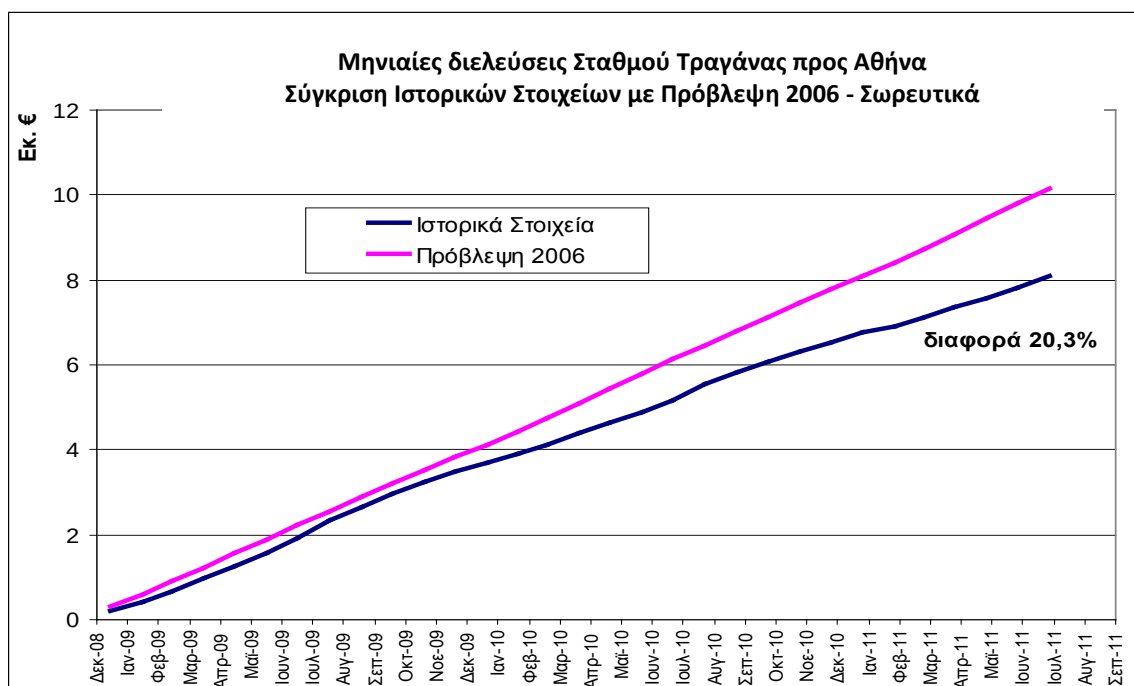
Σημειώνεται ότι τα ιστορικά στοιχεία αποτυπώνουν και τις διελεύσεις των παραβατών.



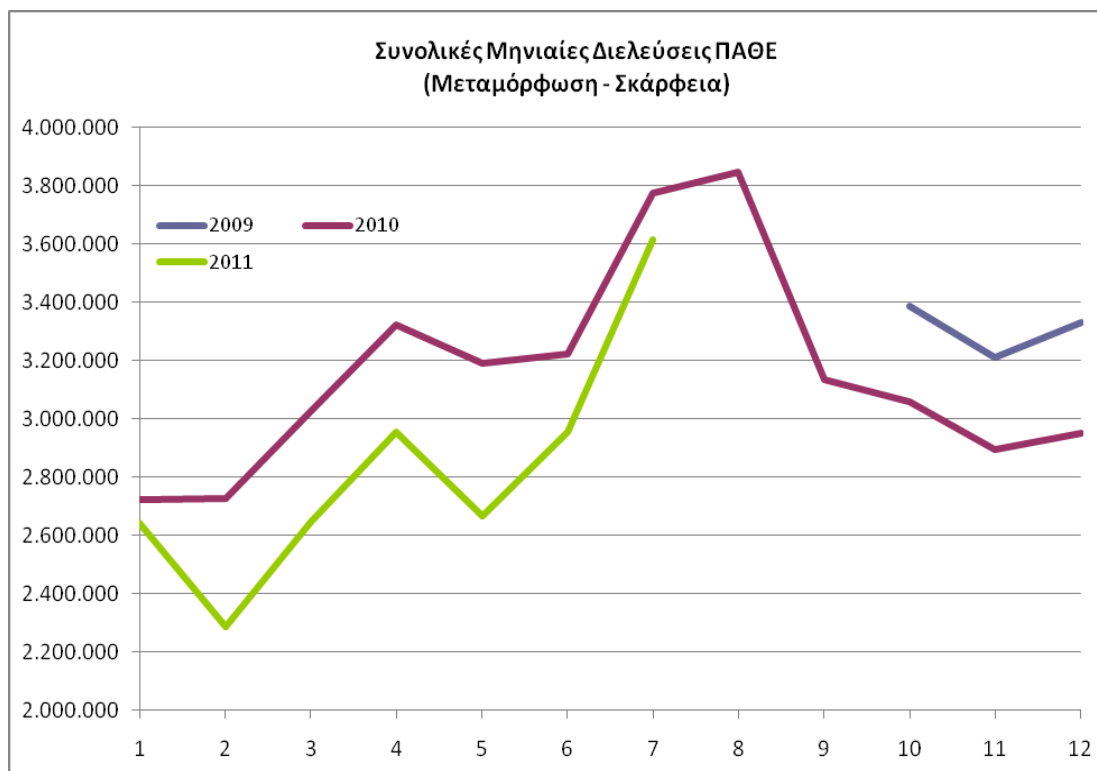
Σχήμα 7.8: Μηνιαίες διελεύσεις σταθμού Τραγάνας προς Αθήνα



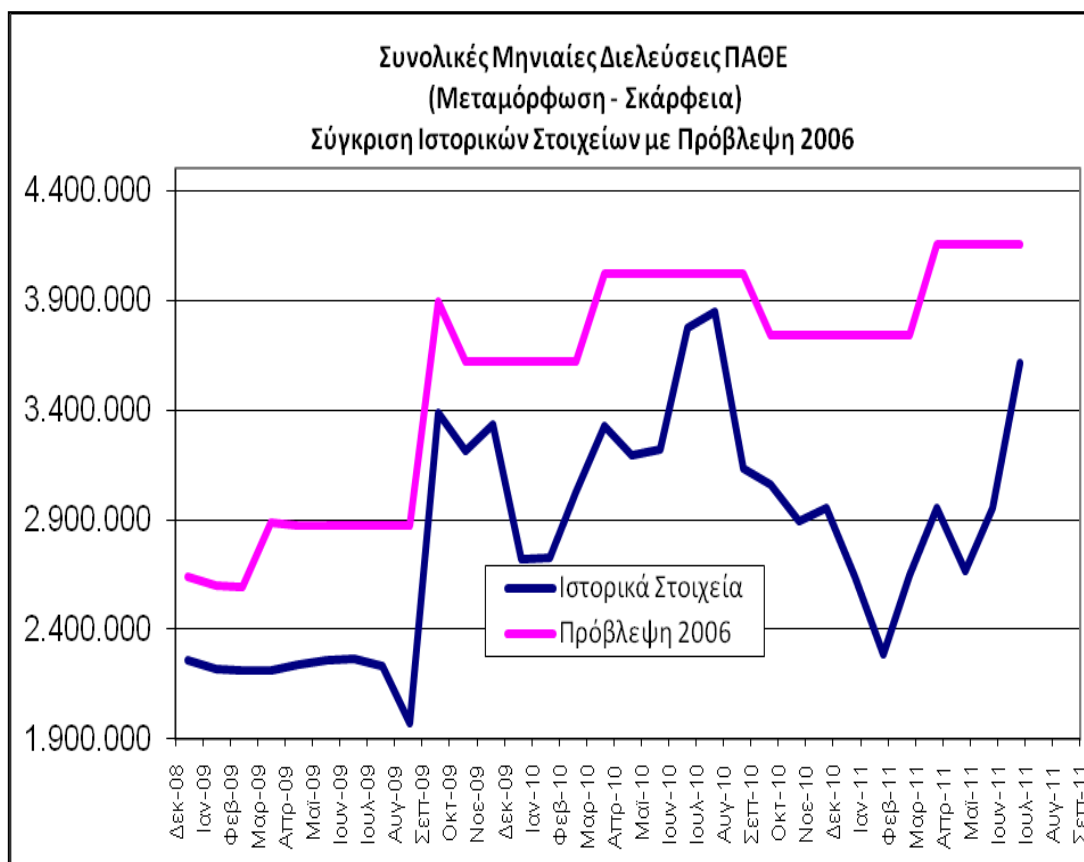
Σχήμα 7.9: Μηνιαίες διελεύσεις σταθμού Τραγάνας προς Αθήνα (σύγκριση ιστορικών στοιχείων με πρόβλεψη 2006)



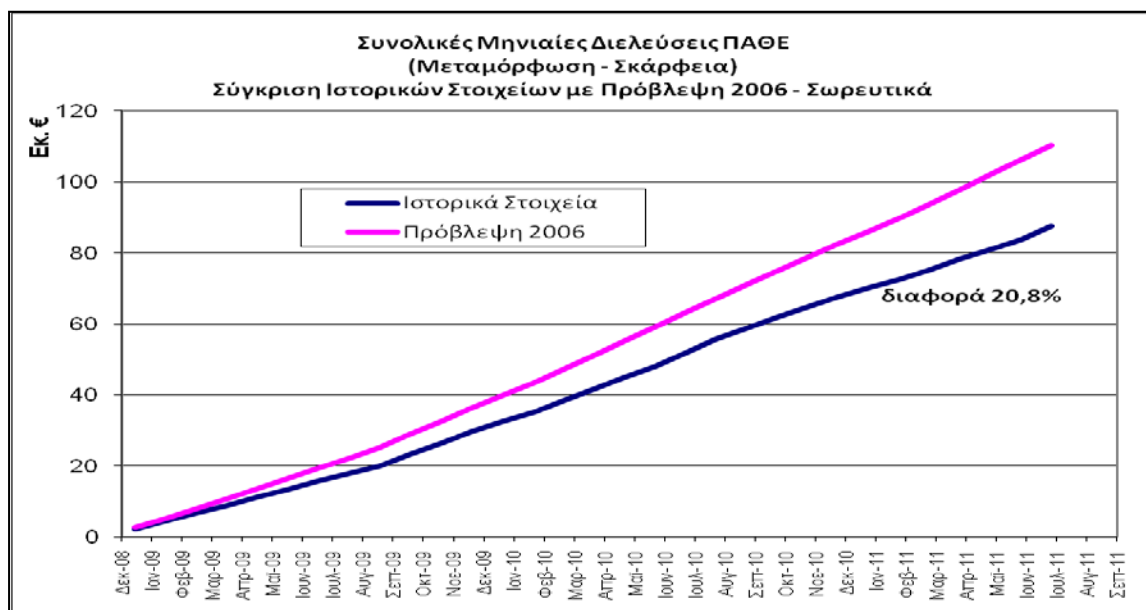
Σχήμα 7.10: Μηνιαίες διελεύσεις σταθμού Τραγάνας προς Αθήνα (σύγκριση ιστορικών στοιχείων με πρόβλεψη 2006 - Σωρευτικά)



Σχήμα 7.11: Συνολικές μηνιαίες διελεύσεις ΠΑΘΕ (Μεταμόρφωση - Σκάρφεια)



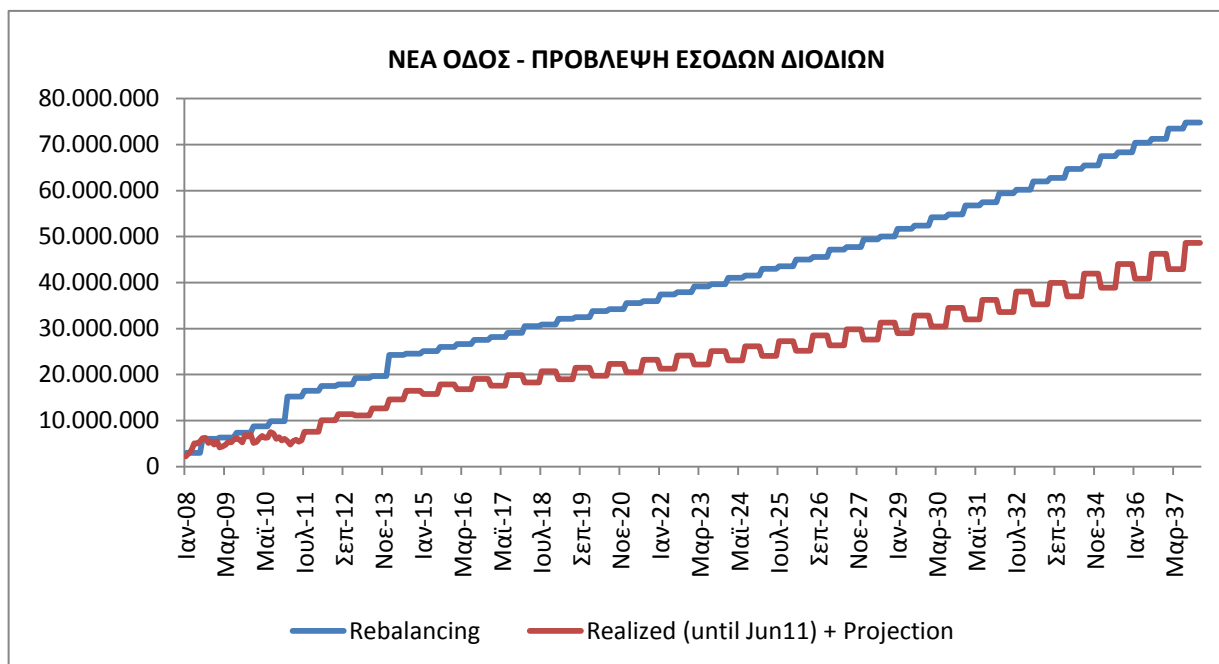
Σχήμα 7.12: Συνολικές μηνιαίες διελεύσεις ΠΑΘΕ (Μεταμόρφωση – Σκάρφεια, σύγκριση ιστορικών στοιχείων με πρόβλεψη 2006)



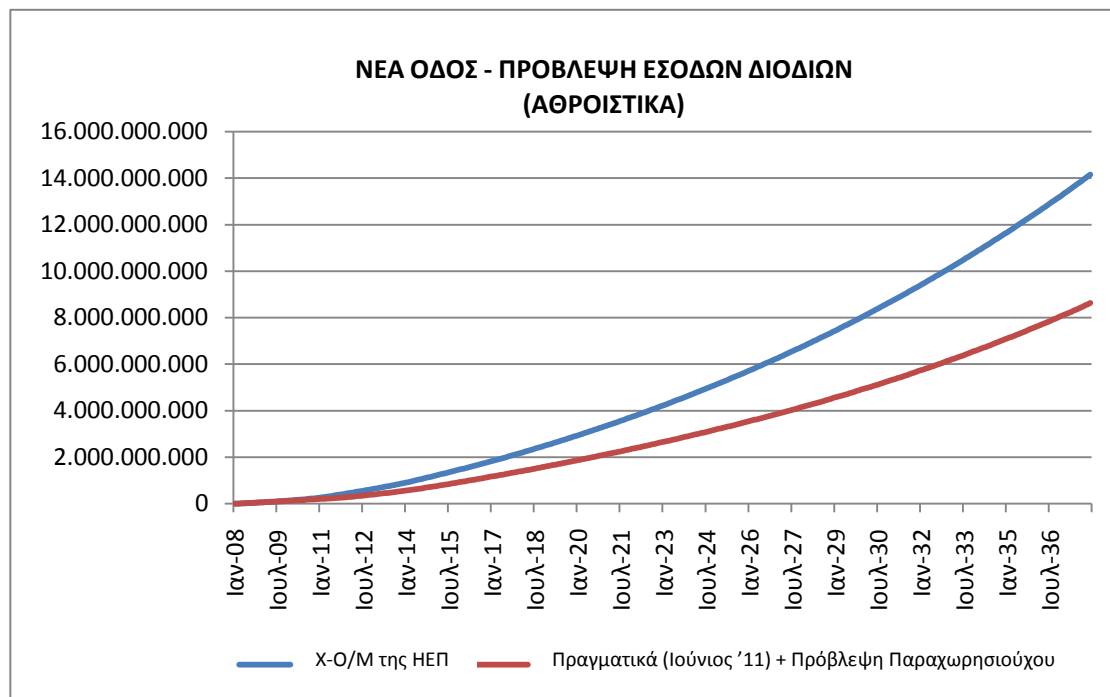
Σχήμα 7.13: Συνολικές μηνιαίες διελεύσεις ΠΑΘΕ (Μεταμόρφωση – Σκάρφεια, σύγκριση ιστορικών στοιχείων με πρόβλεψη 2006, σωρευτικά)

Σημειώνεται ότι η αποτυπώμενη διαφορά φόρτου κυκλοφορίας (20,8%) περιλαμβάνει και το έλλειμμα διελεύσεων από τους μη κατασκευασθέντες Σταθμούς Διοδίων (Σχηματάρι, Αγ. Στέφανος, Βαρυμπόμπη, Πύρνα και Καλυφτάκη).

Στα ακόλουθα διαγράμματα παρουσιάζονται τα προβλεπόμενα έσοδα του έργου ανά περίοδο και αθροιστικά, με βάση τα αρχικά και τα νέα μοντέλα του Παραχωρησιούχου.



Σχήμα 7.14: Πρόβλεψη εσόδων διοδίων



Σχήμα 7.15: Πρόβλεψη εσόδων διοδίων αθροιστικά

Από το συνδυασμό των ανωτέρω προβλημάτων οι Δανείστριες Τράπεζες θεώρησαν ότι τίθεται σε κίνδυνο η βιωσιμότητα του Έργου και ανέστειλαν τη χρηματοδότησή του. Επίσης, φέρονται να εξετάζουν το ενδεχόμενο να αποσυρθούν πλήρως από τη χρηματοδότηση του Έργου σε περίπτωση μη εξεύρεσης μόνιμης βιώσιμης λύσης. Απόρροια της αναστολής χρηματοδότησης ήταν η προσωρινή αναστολή των εργασιών κατασκευής από τον Παραχωρησιούχο.

Επιβεβαιώνοντας και εμπράκτως το ενδιαφέρον του για την εξεύρεση λύσης που θα αποκαθιστά τη μακρόχρονη συμβατική ισορροπία και βιωσιμότητα των ΣΠ (Μακροπρόθεσμη Λύση), το Δημόσιο έχει μονογράψει με τον Παραχωρησιούχο στις 9 Ιουνίου 2011 Πλαίσιο Συναντίληψης, το οποίο μεταξύ άλλων καθορίζει τις αρχές και το χρονοδιάγραμμα που θα τηρηθούν κατά τις διαπραγματεύσεις. Στη συνέχεια συγκροτήθηκαν από κοινού Ομάδες Εργασίας (Τεχνική, Νομική και Χρηματοοικονομική, Διοδίων) για τη διερεύνηση των επί μέρους προβλημάτων και την υποβολή προτάσεων.

7.10. Τεχνικά θέματα /Προβλήματα – Προθεσμίες

Η επιλεγείσα χάραξη του Έργου στο τμήμα μεταξύ Α/Κ Ρίζας (χθ 6 +000) – Α/Κ Κλόκοβας (χθ 10+000) αμφισβητήθηκε έντονα από ομάδες πολιτών και δήμους της περιοχής. Οι σχετικές κατασκευές έχουν ανασταλεί από 19-06-2009 με προσωρινή διαταγή του ΣΤΕ. Αναμένεται η οριστική εκδίκαση.

Ο Βασικός Σχεδιασμός του Έργου προέβλεπε στο συγκεκριμένο σημείο κατασκευή με κατάληψη της υφιστάμενης Ε.Ο. δημιουργώντας σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα,

προβλήματα ασφαλείας, αλλά και κοινωνικά προβλήματα. Στο υπόψη υποτμήμα θα καταργείτο η παλαιά Ε.Ο. και δεν θα υπήρχε καμία εναλλακτική οδός. Ο Παραχωρησιούχος για το τμήμα αυτό μελέτησε την αντικατάσταση της λύσης του Βασικού Σχεδιασμού με δίδυμη σήραγγα μήκους 2,3 χλμ. περίπου.

Σε αρκετά από τα υπόλοιπα τμήματα του έργου ο Παραχωρησιούχος έχει προτείνει τεχνικές τροποποιήσεις – βελτιστοποιήσεις, για μέρος των οποίων έχουν ήδη εκδοθεί εγκριτικές Υπουργικές Αποφάσεις, για δε τις υπόλοιπες προτάσεις, μετά από αξιολόγησή τους από την Υπηρεσία, έχει προκύψει καταρχήν άτυπη συμφωνία. Στο τέλος του κεφαλαίου περιλαμβάνεται Πίνακας τροποποιήσεων του Βασικού Σχεδιασμού.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις της ΣΠ, οι απαραίτητοι χώροι εκτέλεσης του Έργου έπρεπε να έχουν παραδοθεί ελεύθεροι στον Παραχωρησιούχο εντός 12 μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης. Μέχρι σήμερα έχουν παραδοθεί οι χώροι ανά οδικό τμήμα ως εξής:

Αντίρριο - Κεφαλόβρυσο: 82,55%

Κουβαράς - Κομπότι: 58,74%

Άρτα - Ιωάννινα: 21,10%

Σύνολο Ιόνιας Οδού: 50,06%

ΠΑΘΕ – Τμήμα Υλίκης Δεν έχει συντελεστεί η απαλλοτρίωση μιας ιδιοκτησίας, η οποία όμως καθυστερεί την κατασκευή τμήματος παραλλαγής του ΠΑΘΕ, μήκους 3 χλμ., που περιλαμβάνεται στο αντικείμενο της 3^{ης} ΑΤΠ.

Στο πλαίσιο επεξεργασίας των ανωτέρω θεμάτων από την Τεχνική Ομάδα, το νέο χρονοδιάγραμμα του Έργου διαμορφώνεται καταρχήν ως εξής:

Πίνακας 7.4: Νέο χρονοδιάγραμμα έργου

Από Χ.Θ.	Ως Χ.Θ.	Οδικό Τμήμα	Ολοκλήρωση
0+000	5+000	Αντίρριο έως Ρίζα	31-11-2013
5+000	10+500	Σήραγγα Παλιοβούνας (Κλόκοβας)	31-12-2015
10+500	26+000	Σήραγγα Παλιοβούνας έως Α/Κ Μεσολογγίου	31-10-2013
26+000	43+000	Α/Κ Μεσολογγίου έως νότιο άκρο παράκαμψης Αγρινίου	31-10-2014
43+000	55+600	“Ημιτελής παράκαμψη Αγρινίου” Σε λειτουργία	28-02-2013
55+600	76+000	Νέο τμήμα Δημοσίου Παράκαμψης Αγρινίου Σε λειτουργία	31-10-2014
76+000	85+000	Κουβαράς έως Αμβρακία	31-10-2013
85+000	101+000	Αμβρακία έως Αμφιλοχία	31-10-2014
101+000	129+000	Αμφιλοχία έως νότιο άκρο Νέου Τμήματος Δημοσίου Παράκαμψης Άρτας	31-10-2015
129+000	146+000	Παράκαμψη Άρτας Σε λειτουργία	
146+000	175+000	Παράκαμψη Άρτας έως περιοχή στρατοπέδου στη χθ 175+000	
175+000	187+000	Περιοχή Στρατοπέδου έως Αβγό	31-10-2013
187+000	196+000	Αβγό έως Εγνατία	

Η πιο πάνω ολοκλήρωση προϋποθέτει:

- πλήρη διαθεσιμότητα των εκτάσεων που απαιτούνται για τις κατασκευές και πλήρη περιβαλλοντική αδειοδότηση μέχρι τις 31-08-2012.
- μετακίνηση και εμπρόθεσμη μεταφορά του στρατοπέδου στη Χ.Θ. 175+000 μέχρι τον Ιανουάριο του 2013 το αργότερο.
- να έχουν συντελεστεί οι απαλλοτριώσεις, η μετατόπιση δικτύων ΟΚΩ και οι αρχαιολογικές εργασίες στις θέσεις Χ.Θ. 24+600 και 43+000 έως την 28-02-2012.

7.11. Αποζημιώσεις, Ποινές, Τεχνικές Διαφορές και Διαιτησίες

Μέχρι σήμερα το Δημόσιο έχει ειδοποιηθεί από τον Παραχωρησιούχο για μια διαφορά που παραπέμφθηκε στη Διαιτησία, η οποία παρουσιάζεται στο τέλος του κεφαλαίου.

Παράλληλα ο Παραχωρησιούχος και ο Κατασκευαστής επικοινωνήσαν άτυπα, στο πλαίσιο των εργασιών της Τεχνικής Ομάδας, τις μέχρι σήμερα απαιτήσεις τους για αποζημίωση, που παρουσιάζονται στον Πίνακα στο τέλος του κεφαλαίου.

Οι αυξημένες δαπάνες του έργου (που κατά τον Παραχωρησιούχο πρέπει να επιβαρύνουν το Δημόσιο) είτε θα λυθούν στο πλαίσιο της διαπραγμάτευσης αυτής, είτε θα αφεθούν να επιλυθούν με τις διαδικασίες της ΣΠ. Σε κάθε περίπτωση είναι σκόπιμο να συμφωνηθούν το ταχύτερο δυνατόν τα ποσά που θα βαρύνουν το Δημόσιο ώστε να διευκολυνθεί το νέο χρηματοοικονομικό κλείσιμο.

7.12. Η θέση των Τραπεζών

Η Συντονιστική Επιτροπή των Τραπεζών έθεσε υπόψη του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου τις απαιτήσεις της που συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Διατήρηση των δεικτών εξυπηρέτησης δανείων όπως ήταν στο Χ-Ο/Μ κατά την ΗΕΠ.
- Εξασφάλιση των απαραίτητων για την ολοκλήρωση της κατασκευής πηγών εσόδων κατά την Περίοδο Μελετών Κατασκευών
- Εξασφάλιση της βιωσιμότητας του Έργου και κατά συνέπεια της εξυπηρέτησης των δανειακών υποχρεώσεων του κατά την Περίοδο Λειτουργίας και Συντήρησης
- Αύξηση του περιθωρίου επιτοκίου των δανείων (margin) κατά 350 μονάδες βάσης
- Εξέταση της δυνατότητας μείωσης της συνολικής έκθεσης των Δανειστών στο Έργο μέσω μειώσεων του μέγιστου ύψους των Δανείων ή της βελτιστοποίησης του τρόπου αποπληρωμής των.

7.13. Επικαιροποιημένο Χ-Ο/Μ Παραχωρησιούχου - Αναλύσεις Ευαισθησίας

Το Χ-Ο/Μ του Παραχωρησιούχου παρουσιάζει μειωμένη ευελιξία στον υπολογισμό των εσόδων καθώς δεν δίνονται στοιχεία αποστάσεων για τα τμήματα του έργου για τα οποία δίνονται στοιχεία κίνησης σε οχηματοχιλιόμετρα, ήτοι δεν εντοπίζονται τα αντίστοιχα μήκη χρέωσης.

Επιπλέον, το εν λόγω σχήμα χρέωσης διοδίων δεν δομείται με διάταξη Σταθμών Διοδίων και αντίστοιχων χρεώσεων σε κάθε τμήμα του έργου. Δηλαδή σε κάθε τμήμα του αυτοκινητόδρομου, τα δεδομένα κίνησης εισάγονται ως αριθμοί με την μορφή οχηματοχιλιόμετρων, καταναμεμένα σε τρεις από τις τέσσερις προαναφερθείσες κατηγορίες οχημάτων, για κάθε εξάμηνο της περιόδου παραχώρησης.

Σημειώνεται ότι δεν εντοπίζονται στο χρηματοοικονομικό μοντέλο στοιχεία κίνησης για δίκυκλα (κατηγορία 1 στη ΣΠ). Στη συνέχεια τα στοιχεία κίνησης για το κάθε τμήμα, όπως αυτό εισέρχεται σε λειτουργία, πολλαπλασιάζονται με τους ως άνω συντελεστές μεγέθους οχήματος. Έπειτα πολλαπλασιάζονται με το ΑΟΔΤ, όπως προκύπτει μετά από την τιμαριθμική προσαρμογή σύμφωνα με τα στοιχεία πρόβλεψης του δείκτη πληθωρισμού για το κάθε εξάμηνο της περιόδου παραχώρησης.

Περαιτέρω οι βασικές υποθέσεις εργασίας και τα αποτελέσματα του επικαιροποιημένου Χ-Ο/Μ, το οποίο παρουσίασε ο Παραχωρησιούχος, συνοψίζονται ως εξής:

- Μείωση εσόδων κυκλοφορίας κατά 42% (το τριπλάσιο του απαισιόδοξου σεναρίου των Τραπεζών κατά την υπογραφή της Σύμβασης).
- Αύξηση χρόνου κατασκευής κατά 24 μήνες (από 72 σε 96).
- Έσοδα από διόδια που χρησιμοποιούνται συνολικά για τη χρηματοδότηση των Κατασκευών για χρονικό διάστημα 30 μηνών (24 μήνες παράταση περιόδου κατασκευών + 6 μήνες), 955 εκ. €. από τα προβλεπόμενα 883 εκ. €.
- Μείωση των απαιτούμενων δανειακών κεφαλαίων (97 εκ. € από 109,6 εκ. €), λόγω της ανωτέρω αύξησης των εσόδων διοδίων.
- Περιθώριο επιτοκίου δανεισμού 445 μ.β. έναντι των 95 μ.β. των αρχικών δανειακών συμβάσεων.
- Απόδοση ιδίων κεφαλαίων 8% (ως η σύμβαση 7,9%).
- Μέση ζωή κυρίου δανείου 13,08 χρόνια (αύξηση σε σχέση με τη σύμβαση που προέβλεπε 10,35 χρόνια).
- Έσοδα Δημοσίου από το έργο 4.689 εκ. € σε τρέχουσες τιμές και 880 εκ. € σε παρούσα αξία.

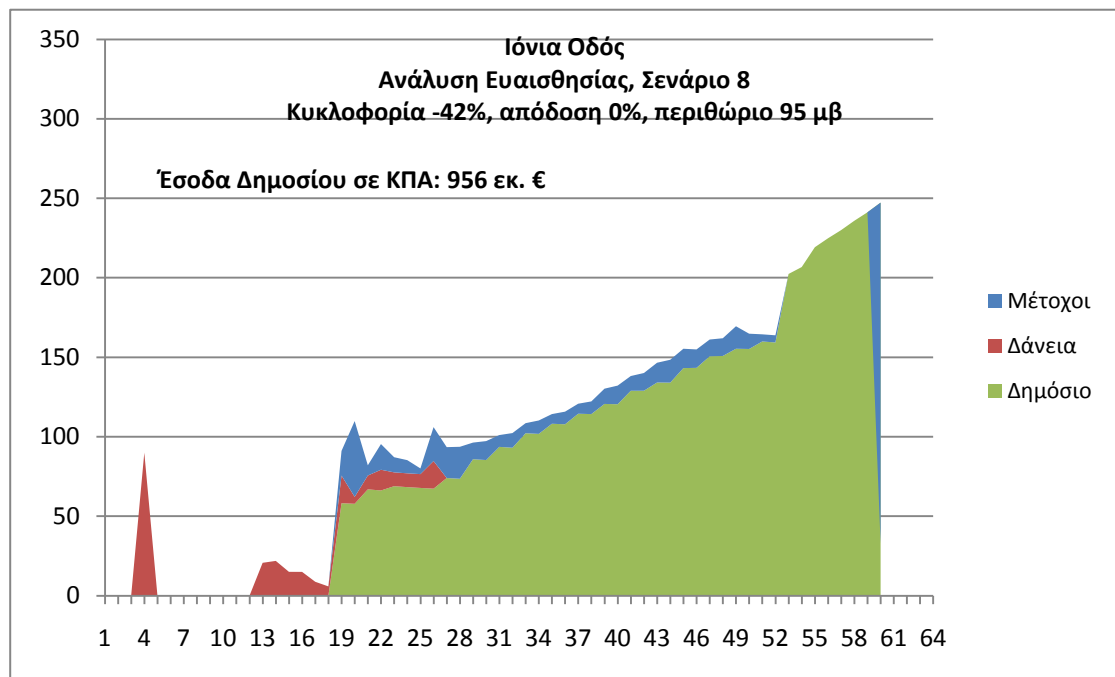
Το Δημόσιο έθεσε νέες υποθέσεις εργασίας στο Χ-Ο/Μ, ώστε να διερευνήσει την ευαισθησία των διαφόρων παραμέτρων. Τα σχετικά στοιχεία παρουσιάζονται στον Πίνακα και τα Διαγράμματα που ακολουθούν.

Σε σχέση με τα έσοδα του Δημοσίου σε τρέχουσες τιμές, από τα διάφορα σενάρια, που παρατίθενται πιο κάτω, διαπιστώνονται τα εξής:

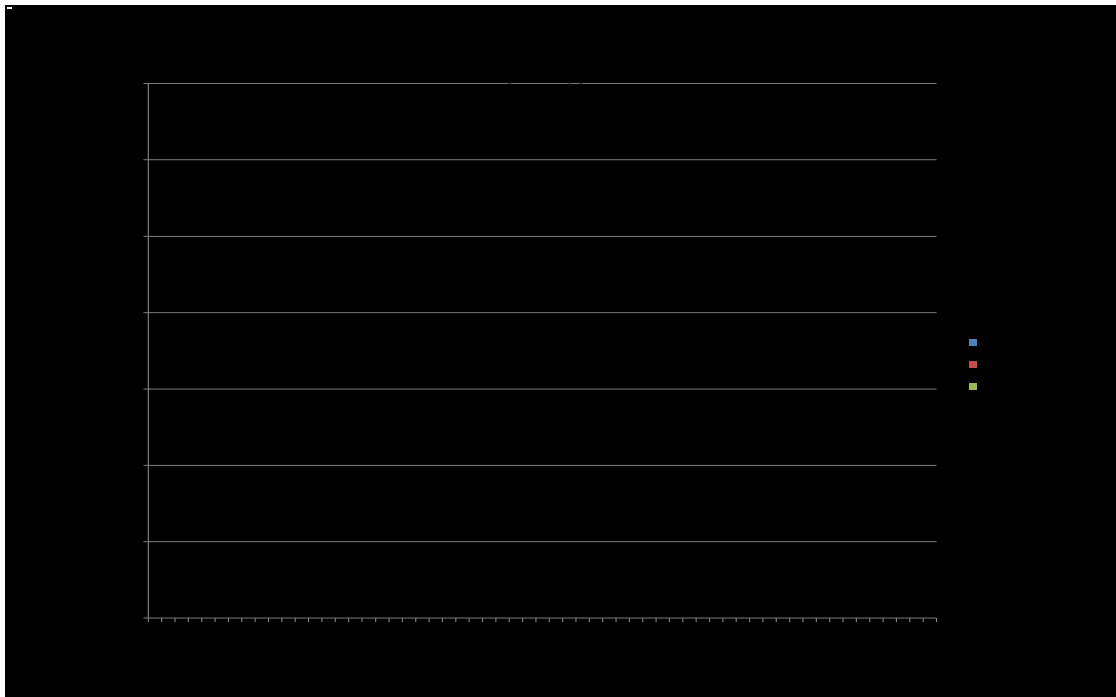
- Σύμφωνα με το Χ-Ο/Μ της υπογραφής της Σύμβασης το Δημόσιο θα εισπράξει το 78% των συνολικών εσόδων του έργου.
- Σύμφωνα με το επικαιροποιημένο Χ-Ο/Μ του Παραχωρησιούχου (σενάριο 4) το Δημόσιο θα εισπράξει το 57% των συνολικών εσόδων του έργου.
- Σύμφωνα με το σενάριο 8 της ανάλυσης ευαισθησίας (μειωμένη κυκλοφορία κατά 42%, τα συμβατικά περιθώρια του επιτοκίου δανεισμού και μηδενικό IRR Παραχωρησιούχου), το Δημόσιο θα εισπράξει το 67% των συνολικών εσόδων του έργου. Η έκθεση των Τραπεζών μειώνεται από 10,35 χρόνια στο συμβατικό σενάριο σε 4,06 χρόνια (μείωση μέσης ζωής του κυρίου δανείου).
- Εφόσον η κυκλοφορία μειωθεί λιγότερο (στο -14% της ΗΕΠ, χαμηλό σενάριο Τραπεζών) και με τις ίδιες ως άνω προϋποθέσεις, τα έσοδα του Δημοσίου (σενάριο 10) θα φθάσουν το 77% των συνολικών εσόδων του έργου. Και σε αυτό το σενάριο η μέση ζωή του κυρίου δανείου παραμένει στα 4,06 χρόνια.

Πίνακας 7.5: Σενάρια Χ-Ο/Μ.

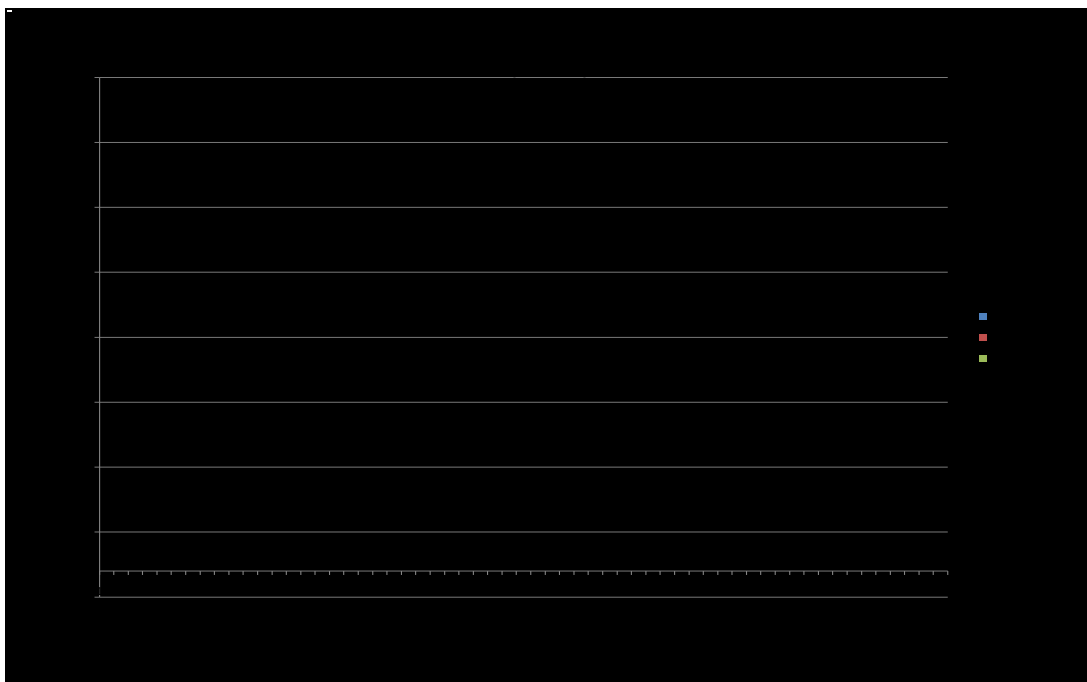
Μοντέλα	Σενάρια Τραπεζών κατά την υπογραφή της Σύμβασης		Συμβατικό Μοντέλο / Μειωμένη Κυκλοφορία	Συμβατικό Μοντέλο / Μειωμένη Κυκλοφορία / Υποκατάσταση Παρ/χου	Επικαιρο- ποιημένο Μοντέλο Παραχωρη- σιούχου	Ανάλυση Ευαισθησίας					
	Βασικό	Χαμηλό				5	6	7	8	9	10
Σενάρια	1	2	3	3α	4	5	6	7	8	9	10
Μείωση εσόδων κυκλοφορίας σε σχέση με την πρόβλεψη κατά την υπογραφή της Σύμβασης	-	-14%	-42%	-42%	-42%	-24%	-42%	-24%	-42%	-24%	-14%
Περιθώριο δανεισμού	95	95	95	95	445	445	200	200	95	95	95
Απόδοση (IRR) ιδίων κεφαλαίων Παραχωρησιούχου	7,9%	-	-	-	8,0%	12,4%	6,0%	6,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Μέση ζωή κυρίου δανείου (χρόνια)	10,35	10,17	Αδυναμία Εξυπηρέτησης	9,91	13,08	6,17	4,06	4,06	4,06	4,06	4,06
Συνολικά έσοδα κυκλοφορίας τρέχουσες τιμές	14038	12053	8194	8194	8194	10642	8194	10642	8194	10642	12072
Έσοδα Δημοσίου (εκατ €)											
τρέχουσες τιμές	10896	9459	6763	4400	4689	6482	5202	7717	5469	7932	9350
ΚΠΑ	2250	1954	1388	774	880	1218	931	1408	956	1430	1761
Συμβατικά έσοδα Δημοσίου (εκατ €)											
τρέχουσες τιμές	10896	9459	6757	6757	6757	8605	6757	8605	6757	8605	9678
ΚΠΑ	2250	1954	1366	1366	1366	1728	1366	1728	1366	1728	1938
Ροές προς μετόχους Παραχωρησιούχου											
τρέχουσες τιμές	583	76	10	10	742	1315	428	389	179	181	183
Έσοδα Δημοσίου (εκατ €)											
Ποσοστό (%) επί των συνολικών εσόδων κυκλοφορίας	78%	78%	83%	54%	57%	61%	63%	73%	67%	75%	77%



Σχήμα 7.16: Σενάριο 8 – Κυκλοφορία -42%, IRR 0%, Περιθώριο Δανεισμού 95μβ



Σχήμα 7.17: Σενάριο 9 – Κυκλοφορία -24%, IRR 0%, Περιθώριο Δανεισμού 95μβ



Σχήμα 7.18: Σενάριο 10 – Κυκλοφορία -14%, IRR 0%, Περιθώριο Δανεισμού 95μβ

Δηλαδή η θέση του Δημοσίου σε κάθε περίπτωση καθίσταται δυσμενέστερη με τη μειωμένη κυκλοφορία, ενώ μπορεί να αποκατασταθεί εφόσον η κυκλοφορία αυξηθεί.

Η θέση των Τραπεζών βελτιώνεται διότι ελαττώνεται η έκθεση τους (Ποσό δανείου - Μέση ζωή δανείου). Διευκρινίζεται ότι τα πρώτα 2 έτη μετά την Περίοδο Μελετών – Κατασκευών τα έσοδα του Έργου διατίθενται αποκλειστικά για την αποπληρωμή των δανείων (cash sweep), δηλαδή αποπληρώνονται μεγαλύτερα ποσά δανείου σε συντομότερο χρόνο και επομένως μειώνεται ουσιαστικά η μέση ζωή του δανείου.

7.14. Αξιολόγηση σεναρίων

Είναι γεγονός ότι μείωση της κυκλοφορίας / εσόδων της τάξης του 42% είναι πολύ σημαντική και σε μία τέτοια κατάσταση είναι προφανές ότι όλοι πρέπει να συμπιέζονται και να αποδέχονται εύλογες απώλειες:

- το επιτόκιο δανεισμού δεν θα αυξηθεί, αλλά η έκθεση των Δανειστριών Τραπεζών θα μειωθεί και έτσι θα εξισορροπηθεί ότι το επιτόκιο δεν θα είναι πλέον αντίστοιχο με το επιτόκιο δανεισμού της αγοράς.
- το Δημόσιο θα εισπράξει μέρος των προϋπολογισθέντων εσόδων του από το Έργο (με δυνατότητα όμως επαναφοράς των εσόδων του σε συμβατικά επίπεδα, σε περίπτωση βελτιώσεως της κυκλοφορίας).
- οι μέτοχοι του Παραχωρησιούχου θα έχουν την προβλεπόμενη από το χαμηλό σενάριο Τραπεζών απόδοση της επένδυσης (IRR), δηλαδή πολύ μικρότερη απόδοση από την προβλεπόμενη στο βασικό.

Επί πλέον σημειώνονται τα εξής:

- Η συμβατική διάρκεια της κατασκευής του έργου είναι 72 μήνες (από 19-12-2007 έως 18-12-2013). Στο πλαίσιο της μακροπρόθεσμης λύσης προτείνεται από τον Παραχωρησιούχο διάρκεια κατασκευής 96 μήνες, ήτοι ζητείται παράταση κατά 24

μήνες. Ο χρόνος αυτός απαιτείται λόγω των καθυστερήσεων στην παράδοση των χώρων και στην οριστικοποίηση του σχεδιασμού του έργου, αλλά και της αναστολής των εργασιών, η οποία ήταν σε μεγάλο βαθμό συνέπεια της αναστολής της χρηματοδότησης του έργου από τις Δανείστριες Τράπεζες.

- Παράλληλα ζητείται πρόσθετη περίοδος 6 μηνών από το πέρας της Περιόδου Μελετών – Κατασκευών κατά την οποία το σύνολο των εσόδων από διόδια θα χρησιμοποιηθεί για την αποπληρωμή του κόστους κατασκευής του Έργου.
- Με την συνολική αιτούμενη από τον Παραχωρησιούχο παράταση αυτή (περιλαμβανομένου και του πρόσθετου χρονικού διαστήματος των 6 μηνών) αφενός μεν ολοκληρώνονται οι εργασίες, αφετέρου διευκολύνεται η χρηματοδότηση του έργου (συγκεντρώνονται επί πλέον έσοδα από διόδια για τη χρηματοδότηση της κατασκευής του έργου). Εξισορροπείται δηλαδή η απώλεια εσόδων από την πτώση της κυκλοφορίας, αλλά και από τη μη λειτουργία Σταθμών Διοδίων ή τη μη αύξηση της τιμής των διοδίων, για τα οποία ο Παραχωρησιούχος διεκδικεί αποζημιώσεις από το Δημόσιο. Όπως όμως προαναφέρθηκε, κατά την περίοδο αυτή (24 + 6 μήνες) αναμένονται έσοδα από διόδια της τάξης των 955 εκ €, έναντι των 883 εκ € που προέβλεπε το συμβατικό Χ-Ο/Μ.
- Το Δημόσιο πρέπει να ελέγξει το κυκλοφοριακό μοντέλο που παρουσιάζει ο Παραχωρησιούχος (με μείωση των εσόδων κατά 42% σε σχέση με την ΗΕΠ).
- Σύμφωνα με τα σενάρια ανάλυσης ευαισθησίας, τα έσοδα του Έργου επιτρέπουν την εξυπηρέτηση των δανείων, υπό την προϋπόθεση ότι το Δημόσιο θα διαθέσει μαζί με τον Παραχωρησιούχο τμήμα των εσόδων τους από το Έργο. Πιο συγκεκριμένα, κατά τα πρώτα χρόνια μετά την ολοκλήρωση των Κατασκευών, όλα τα ποσά από τα έσοδα του Έργου που προορίζονταν για τον Παραχωρησιούχο και μέρος των ποσών που αντιστοιχούν στο Δημόσιο (αφού ληφθούν υπόψη και οι τυχόν ανάγκες στήριξης άλλων έργων με παραχώρηση) θα διατεθούν για την μείωση της μέσης διάρκειας των δανείων. Μετά την παρέλευση των πρώτων αυτών χρόνων, το Δημόσιο θα διαθέτει μέρος των εσόδων του για την αποπληρωμή των δανείων, εφόσον αυτό απαιτείται από το χρονοδιάγραμμα αποπληρωμής δανείων που θα συμφωνηθεί και στο μέτρο που τα υπολειπόμενα έσοδα του Έργου δεν επαρκούν.
- Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να τεθεί από το Δημόσιο αποδεκτό όριο δαπανών για τη λειτουργία και συντήρηση του έργου, χαμηλότερο από το προβλεπόμενο στη ΣΠ.

Τέλος επισημαίνονται τα εξής:

- Οποιαδήποτε βελτίωση της κυκλοφορίας/εσόδων του Έργου σε σχέση με την πρόβλεψη της μείωσης κατά -42% και μέχρι μείωση -14% θα είναι αποκλειστικά σε όφελος του Δημοσίου και δεν θα μεταβάλλει την συμφωνηθείσα μηδενική απόδοση του Παραχωρησιούχου.
- Σε περίπτωση μικρότερης μείωσης κυκλοφορίας/εσόδων του Έργου (δηλαδή που δεν υπερβαίνει το -14%) θα είναι δυνατή η εξέταση βελτίωσης της απόδοσης του Παραχωρησιούχου.
- Σε περίπτωση κατά την οποία το Δημόσιο τελικά εισπράξει τα ποσά που διέθεσε για τη στήριξη της βιωσιμότητας του Έργου θα παύσουν οι ρυθμίσεις στήριξης της βιωσιμότητας (περιορισμού εσόδων, αποδόσεως κεφαλαίων κ.α.) και θα εφαρμόζονται οι διατάξεις της ΣΠ.

Οι ρυθμίσεις αυτές θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ Δημοσίου και Παραχωρησιούχου. Σε κάθε περίπτωση απαιτείται επίσης και η αποδοχή τους από τους Δανειστές, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις.

Τα τυχόν υπερβάλλοντα έσοδα του Δημοσίου από το έργο είναι δυνατόν να διατεθούν για την στήριξη άλλων αυτοκινητοδρόμων που υλοποιούνται με ΣΠ.

ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

A/A	Αιτών	Θέση	Περιοχή	Συμβατική Πρόβλεψη	Τροποποίηση	Παρατηρήσεις
-----	-------	------	---------	--------------------	-------------	--------------

α) ΤΜΗΜΑ : Αντίρριο – Ιωάννινα

1	Εκκρεμότητα λόγω προσφυγής στο ΣΤΕ	6+000 - 10+000	Ιόνια Κλόκοβα	Γέφυρες	Κατάργηση γεφυρών (παραλλαγή της χάραξης με κατασκευή σήραγγας 2,3 χλμ.) και μετατόπιση του Α/Κ Κλόκοβας	
2	Δημόσιο	Α/Κ Μεσολογίου	Ιόνια		Τροποποίηση λόγω απαίτησης από την αρχαιολογία	
3	Δημόσιο	Πλευρώνα	Ιόνια		Τροποποίηση λόγω απαίτησης από την αρχαιολογία	
4	Δημόσιο	Α/Κ Αμβρακίας	Ιόνια		Μετατόπιση/αναβάθμιση του Α/Κ Αμβρακίας λόγω τροποποίησης της μελέτης σύνδεσης με τον οδικό άξονα Αμβρακία - Άκτιο.	
5	Ανάδοχος	92+847 - 95+968	Ιόνια Αμφιλοχία	Cut & Cover	Κατάργηση Cut & Cover με παραλλαγή της χάραξης	
6	Ανάδοχος	105+521 - 108+218	Ιόνια Κρίκελλο	Γέφυρα	Κατάργηση μεγάλης γέφυρας (παραλλαγή χάραξης με κατασκευή επιχώματος και δύο μικρών γεφυρών)	Προτείνεται η απόρριψή της λόγω σημαντικής μείωσης της ταχύτητας.
7	Ανάδοχος	116+289 - 120+671	Ιόνια Μενίδι	Σήραγγα	Κατάργηση σήραγγας (παραλλαγή της χάραξης με κατασκευή γέφυρας)	
8	Δημόσιο	Μενίδι - Ελαιοχώρι	Ιόνια		Βελτίωση επαρχιακής οδού (περίπου 3 χλμ.).	
9	Δημόσιο	Α/Κ Κομποτίου	Ιόνια		Ημικόμβος από και προς Αντίρριο.	
10	Δημόσιο	Α/Κ Αμμότοπου	Ιόνια		Ημικόμβος από και προς Αντίρριο (πρόσβαση προς Τζουμέρκα)	
11	Ανάδοχος	163+900 - 166+800	Ιόνια Τσαγκαρόπουλο	Γέφυρα	Παραλλαγή της χάραξης με μείωση μήκους γέφυρας	
12	Ανάδοχος	179+000 - 181+700	Ιόνια Βασείκα	Γέφυρα	Κατάργηση μεγάλης γέφυρας με παραλλαγή της χάραξης	
13	Ανάδοχος	181+700 - 187+000	Ιόνια Αβγό	2 Γέφυρες	Κατάργηση μεγάλης γέφυρας και μείωση μήκους δεύτερης με παραλλαγή της χάραξης στην περιοχή του στρατοπέδου Παπαγεωργίου	

14	Δημόσιο	A/K Εγνατίας	Ιόνια		Χωματοургικές εργασίες, κατασκευή τεχνικού Α.Δ., ολοκλήρωση μεσόβαθρου μελλοντικής γέφυρας	
----	---------	-----------------	-------	--	---	--

β) ΤΜΗΜΑ : ΠΑΘΕ:

15	Δημόσιο	13+880	ΠΑΘΕ Α/Κ Καλυφτάκη (Ε.Ο. Αθηνών- Λαμίας με Λεωφ. Κύμης) και κλάδος Ιλισίων		Κατασκευή του Α/Κ Καλυφτάκη σε τρία επίπεδα έναντι των δύο επιπέδων του Βασικού Σχεδιασμού.	
16	Ανάδοχος	18+392	ΠΑΘΕ Α/Κ Βαρυμπό- μης		Ανακατασκευή του Τεχνικού για τη διαμόρφωση κυκλικής πλατείας αντί της προβλεπόμενης ανακατασκευής του Βασικού Σχεδιασμού	
17	Δημόσιο	21+600	ΠΑΘΕ Αγ. Στέφανος		Επένδυση πασσαλοστοιχίας (επιχείρηση Μανδάλακα).	
18	Δημόσιο	47+000	ΠΑΘΕ		Νέο τμήμα παράπλευρου δρόμου μήκους 650 μ. για την εξυπηρέτηση του πρατηρίου υγρών καυσίμων.	
19	Δημόσιο	56+740	ΠΑΘΕ Η/Κ Οινόης		Ασφαλής σύνδεση της περιοχής	
20	Δημόσιο	59+700	ΠΑΘΕ Σχημάτι - Χαλκίδα		Εναρμόνιση με τον αυτοκινητόδρομο τμήματος 1,5 χλμ.	
21	Δημόσιο	162+250	ΠΑΘΕ Αγ. Κωνστα- ντίνος- Καμ. Βούρλα		Αποκατάσταση κατολίσθησης στην περιοχή	
22	Δημόσιο	139+150 83+660 69+650	ΠΑΘΕ Αταλάντη - Θήβα και Ριτσώνα		Τεχνικά γεφυρών (ανακατασκευές)	
23	Δημόσιο		ΠΑΘΕ		Έργα υποδομής στάσεων υπεραστικών λεωφορείων	

ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑΔΟΧΟΥ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ									
A/A	ΑΡΙΘΜ. ΠΡΩΤ. ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΧΡΟΝΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΑΙΤΗΜΑΤΟΣ	ΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΠΟΣΟ € ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ	ΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΠΟΣΟ € ΜΕ ΦΠΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΠΟΣΟ € ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ		ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΠΟΣΟ € ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ
1	6403/ 12/2/2010	Αίτημα Αποζημίωσης για Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου κατά την έννοια της ΣΠ (Παρακώλυση Είσπραξης Διοδίων) σε εφαρμογή των άρθρων 4.5.1, 20.1, 23.4 και 26.5.2 της ΣΠ -για απώλεια από είσπραξη διοδίων λόγω κινητοποιήσεων	από 4/4/2008 έως 31/1/2010	1.934.601,93	2.302.176,00	2.002.721,83			
		Για υλικές ζημιές στους σταθμούς διοδίων		68.119,90	68.119,90				
2	6401/ 12/2/2010	Αίτημα Αποζημίωσης για Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου κατά την έννοια της ΣΠ (Παράλειψη παράδοσης χώρων για την κατασκευή σταθμών διοδίων) σε εφαρμογή των άρθρων 4.1.1, 12.1.5, 12.3 20.1, 24.2.3, 26.1, 26.5.1 και 26.1.2 της -για απώλεια από είσπραξη διοδίων από:	από 19/8/2009 έως 31/12/2009				Με το 6728/12-3-2010 Απόρριψη από την Υπηρεσία αιτήματος: "δεν συντρέχει Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου"		
		απώλεια εσόδων από μετωπικό σταθμό Χαλκίδας (Σύνολο πρόβλεψης εσόδων κατά την έννοια του άρθρου 26.5.2 της ΣΠ) από 19-8-2009 μέχρι 31-12-2009		1.540.474,76		5.236.846,41	Έπρεπε να παραδοθεί στον Παραχωρησιούχο την 31-12-2008 (υπολείπεται (;) η απώλεια εσόδων για το διάστημα από 1-1-2009 έως 18-8-2009)		

		απώλεια εσόδων από πλευρικό σταθμό Πύρνας (Σύνολο πρόβλεψης εσόδων κατά την έννοια του άρθρου 26.5.2 της ΣΠ) από 19-8-2009 μέχρι 31-12-2009		444.510,12					
		απώλεια εσόδων από πλευρικό σταθμό Καλυφτάκη (Σύνολο πρόβλεψης εσόδων κατά την έννοια του άρθρου 26.5.2 της ΣΠ) από 19-8-2009 μέχρι 31-12-2009		1.178.497,00					
		απώλεια εσόδων από πλευρικό σταθμό Μπογιατίου (Σύνολο πρόβλεψης εσόδων κατά την έννοια του άρθρου 26.5.2 της ΣΠ) από 19-8-2009 μέχρι 31-12-2009		2.073.362,55			Έπρεπε να παραδοθεί στον Παραχωρησιούχο την 21-12-2008		
		ΣΥΝΟΛΟ				7.239.568,24		Το συνολικό ποσό των 7.239.568,24 € περιελήφθη στο αίτημα ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ	
3	7490 /11/5/2010	ΑΙΤΗΣΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ		Με αρ.πρωτ. 7566/9-6-2010 Απόφαση Υπουργού για Διαιτησία					
		Απώλεια εσόδων λόγω καταλήψεων από 4-4-2008 έως 31-1-2010		1.934.601,93					
		Ζημίες σταθμών διοδίων στο ίδιο διάστημα	από 4/4/2008 έως 31/1/2010	68.119,90		7.239.568,24			7.239.528,24
		απώλεια εσόδων διοδίων Χαλκίδας από 19-8-2009 μέχρι 31-12-2009		1.540.474,76					

		απώλεια εσόδων διοδίων Πύρνας-Καλυφτάκη από 19-8-2009 μέχρι 31-12-2009		1.623.009,10					
		απώλεια εσόδων διοδίων Μπογιατίου (ΟΡΦΑΝΟΥ) από 19-8-2009 μέχρι 31-12-2009		2.073.362,55					
4	9193/ 6/10/2010	Αίτημα Αποζημίωσης για Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου κατά τη ΣΠ	από 1/1/2010 έως 30/6/2010						
		απώλεια εσόδων από μετωπικό σταθμό Χαλκίδας (Σύνολο πρόβλεψης εσόδων κατά την έννοια του άρθρου 26.5.2 της ΣΠ)		1.749.013,00		4.460.596,00			
		απώλεια εσόδων από πλευρικό σταθμό Μπογιατίου-Αγ. Στεφάνου (Σύνολο πρόβλεψης εσόδων Α κατά την έννοια του άρθρου 26.5.2 της ΣΠ)		2.711.583,00			Για το 1ο εξάμηνο 2010 ζητά το ποσό 2.711.583 βάσει Χ.Ο. Μοντέλου		
5	9194/ 6/10/2010	απώλεια εσόδων από πλευρικό σταθμό Πύρνας (Σύνολο πρόβλεψης εσόδων κατά την έννοια του άρθρου 26.5.2 της ΣΠ)		354.428,00		1.375.240,00	Για το 1ο εξάμηνο 2010 ζητά το ποσό 354.428,00 βάσει Χ.Ο. Μοντέλου		

		απώλεια εσόδων από πλευρικό σταθμό Καλυφτάκη (Σύνολο πρόβλεψης εσόδων κατά την έννοια του άρθρου 26.5.2 της ΣΠ)		1.020.812,00			Για το 1ο εξάμηνο 2010 ζητά το ποσό 1.020.812,00,00 βάσει Χ.Ο. Μοντέλου		
		ΣΥΝΟΛΟ				5.835.836,00			5.835.836,00
6	10710/21-2-2011	ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗ ΑΙΤΗΣΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ	από 1/1/2010 έως 30/6/2010			5.445.382,67			5.445.382,67
		Απώλεια εσόδων διοδίων Χαλκίδας		1.749.013,00					
		Απώλεια εσόδων διοδίων Πύρνας		444.510,12					
		Απώλεια εσόδων διοδίων Καλυφτάκη		1.178.497,00					
		Απώλεια εσόδων διοδίων Μπογιατίου - Αγ. Στεφάνου		2.073.362,55					
7	8625/ 6-8-2010	Γνωστοποίηση Γεγονότος Ανωτέρας Βίας λόγω απεργίας Μεταφορέων Δημόσιας Χρήσης-επιφύλαξη υποβολής οικονομικού αιτήματος		επιφύλαξη υποβολής οικονομικού αιτήματος					
8	8704/ 18/8/2010	Αίτημα Παράτασης 3ης Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας(κατά 24 μήνες) και Αποζημίωσης Γεγονότος Καθυστερήσης σύμφωνα με το άρθρο 26.2.1(α) της ΣΠ	Για Παράταση της 3ης ΑΤΠ κατά 24 μήνες						

		1. Έξοδα και δαπάνες σχετικά με τη μελέτη κατασκευή συνέπεια Γεγονότων Καθυστέρησης/ευθύνης Δημοσίου				101.536.069,00			101.536.069,00
		α)Αποζημίωση Δαπάνης Κόστους Κατασκευής		26.701.174,00					
		β)Αποζημίωση Δαπανών ένεκα συνδρομής Γεγονότων Καθυστέρησης Δημοσίου		1.828.052,00					
		2. Πρόσθετα έξοδα για χρηματοδότηση και ασφάλιση αντικειμένου 3ης Α άρθρο 26.2.1(α)(ii)(2)ΣΠΤΜ							
		α)Αποζημίωση για πρόσθετους τόκους επί του κεφαλαίου Δανεισμού		798.981,00					
		β)Αποζημίωση για πρόσθετους τόκους επί του Δανείου ΦΠΑ		175.698,00					
		γ)Αποζημίωση ένεκα αυξήσεως ΦΠΑ		21.261,00					
		δ)Κόστος Ασφάλισης		200.000,00					
		3. Ένεκα συνδρομής Γεγονότος Καθυστέρησης το οποίο αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου άρθρα 26.2.1 (α) (ii) (3) της ΣΠ							
		α) Αποζημίωση για απώλεια Εσόδων(χωρίς ΦΠΑ)		71.361.655,00					
		β)Αποζημίωση για Απώλεια Εσόδων από Τόκους		449.248,00					
		Πρώτη μη δεσμευτική εκτίμηση πρόσθετων εξόδων του Παραχωρησιούχου ένεκα συνδρομής Γεγονότος Καθυστέρησης/ευθύνης Δημοσίου για (1),(2),(3)							
		Μέτρα αποκατάστασης Γεγονότος Καθυστέρησης (άρθρο 26.4 ΣΠ)							
		Μείωση χρόνου παράτασης κατά 6 μήνες (από 24 σε 18) με καταβολή δαπάνης επιτάχυνσης ποσού 9.532.723,00 (άρθρο 26.4.2) και εξοικονομούμενο όφελος 9.389.860 για το Ελληνικό Δημόσιο							

9	8773/ 27/8/2010	Ενημέρωση συνδρομής Γεγονότων Καθυστερήσης και αίτημα αποζημίωσης σύμφωνα με το άρθρο 26.2.3 της ΣΠ (σε συνέχεια του IC.A.CC.16314/18.08.2010 αιτήματος)	Για καθυστέρηση του 25 μήνες εξ αιτίας γεγονότων ευθύνης Δημοσίου						
		A.Αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 26.2.3							
		α)Αποζημίωση Δαπάνης Κόστους Κατασκευής		52.978.062,00					
		β)Αποζημίωση Δαπανών ένεκα συνδρομής Γεγονότων Καθυστερήσης Δημοσίου		2.079.221,00					
		B. Πρόσθετα έξοδα για χρηματοδότηση και ασφάλιση αντικειμένου άρθρο 26.2.1(α)(ii)(2)ΣΠ							
		α)Αποζημίωση για πρόσθετους τόκους επί του κεφαλαίου Δανεισμού		453.266,00					
		β)Αποζημίωση για πρόσθετους τόκους στο κεφάλαιο ΦΠΑ		83.320,00					
		δ)Πρόσθετο Κόστος Ασφάλισης		328.947,00					
		Γ. Ένεκα συνδρομής Γεγονότος Καθυστερήσης το οποίο αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου άρθρα 26.2.1 (α) (ii) (3) της ΣΠ							
		α) Αποζημίωση για απώλεια Εσόδων(χωρίς ΦΠΑ)		45.541.631,00					
		β)Αποζημίωση για Απώλεια Εσόδων από Τόκους		242.467,00					
		Πρώτη μη δεσμευτική εκτίμηση πρόσθετων εξόδων του Παραχωρησιούχου ένεκα συνδρομής Γεγονότος Καθυστερήσης/ευθύνης Δημοσίου για (1),(2),(3)							
		ΣΥΝΟΛΟ							
		Προτεινόμενα μέτρα αποκατάστασης: μείωση αιτούμενου χρόνου παράτασης κατά έξι (6) μήνες (από 25 σε 19) με ταυτόχρονη καταβολή δαπάνης επιτάχυνσης 18.764.404 €							

101.706.914,00

101.706.914,00

10	10622/11-2-2011	Χώροι Εκτέλεσης του Έργου που δεν έχουν διατεθεί έως το Πρωτόκολλο Παράδοσης -παραλαβής υπ'αρ. XXIV		Επιφύλαξη διατύπωσης αιτήματος αποκατάστασης επιπτώσεων, σύμφωνα με τα άρθρα 13.6, 18.2, 26.2 και 26.5 της ΣΠ					
11	10861/3-3-2011	Άρνηση καταβολής διοδίων από Χρήστες από την έναρξη της Περιόδου Λειτουργίας και παράλειψη του Δημοσίου να χορηγήσει τα στοιχεία κυκλοφορίας των οχημάτων των παραβατών. Πρώτη εκτίμηση απώλειας εσόδων.	από 10/1/2008 έως 2/3/2011			1.700.000,00			1.700.000,00
12	10859/3-3-2011	Αίτημα Αποζημίωσης για γεγονός ευθύνης Δημοσίου κατά τη Σ.Π.	από 1/7/2010 έως 31/12/2010			1.308.263,00			1.308.263,00
		Απώλεια εσόδων από την μη λειτουργία πλευρικού σταθμού Πύρνας (σύνολο πρόβλεψης εσόδων κατά την έννοια του άρθρου 26.5.2 της Σ.Π.)		399.747,00					
		Απώλεια εσόδων από την μη λειτουργία πλευρικού σταθμού Καλυφτάκη (σύνολο πρόβλεψης εσόδων κατά την έννοια του άρθρου 26.5.2 της Σ.Π.)		908.516,00					
13	10860/3-3-2011	Αίτημα Αποζημίωσης για γεγονός ευθύνης Δημοσίου κατά τη Σ.Π.				7.321.592,99			7.321.592,99
		Απώλεια εσόδων από την μη λειτουργία πλευρικού σταθμού Βαρυμπόμπης	από 19-6-2008 έως 31-12-2010	1.283.835,00					
		Απώλεια εσόδων από την μη λειτουργία μετωπικού σταθμού Χαλκίδας	από 1-1-2009 έως 31-12-2010	2.585.396,99					
		Απώλεια εσόδων από τη μη λειτουργία πλευρικού σταθμού διοδίων Μπογιατίου - Αγίου Στεφάνου	από 1-7-2010 έως 31-12-2010	3.452.361,00					

14	10920/ 15-3-2011	Αίτημα Αποζημίωσης για Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου κατά την έννοια της ΣΠ (Παρακώλυση Είσπραξης Διοδίων) σε εφαρμογή των άρθρων 4.5.1, 20.1, 23.4 και 26.5.2 της ΣΠ -για απώλεια από είσπραξη διοδίων λόγω κινητοποιήσεων	28-2-2010 έως 24-12-2010	446.447,14		446.447,14			446.447,14
15	11107/ 1/4/2011	Αίτημα Παράτασης 4ης Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας(κατά 28 μήνες) και Αποζημίωσης				98.990.483,00			98.990.483,00
		i) Παράταση της 4ης ΑΤΠ κατά 28 μήνες	παράταση 4ης Α.Τ.Π έως 18/8/2013						
		ii) Αποζημίωση Γεγονότος Καθυστέρησης							
		1. Έξοδα και δαπάνες σχετικά με τη μελέτη κατασκευής							
		α)Αποζημίωση για πρόσθετες Δαπάνες Κόστους επί του κόστους Κατασκευής		76.514.728,00					
		β)Αποζημίωση Δαπανών ένεκα συνδρομής Γεγονότων Καθυστέρησης Δημοσίου		1.091.202,00					
		2. Πρόσθετα έξοδα για χρηματοδότηση και ασφάλιση αντικειμένου 4ης ΑΤΠ άρθρο 26.2.1(α)(ii)(2) ΣΠ							
		α)Αποζημίωση για πρόσθετους τόκους επί του κεφαλαίου Δανεισμού		320.110,00					
		β)Αποζημίωση για πρόσθετους τόκους επί του Δανείου ΦΠΑ		71.079,00					
		3. Ένεκα συνδρομής Γεγονότων Καθυστέρησης τα οποία αποτελούν Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου άρθρα 26.2.1 (α) (ii) (3), 26.5.1 και 26.5.2 της ΣΠ							
		α) Αποζημίωση για απώλεια εσόδων λόγω μη κατασκευής Σταθμών Διοδίων		20.783.614,00					

		β)Αποζημίωση για απώλεια εσόδων από τόκους που προκύπτουν από απώλεια εσόδων		209.750,00					
		iii) αντίστοιχη παράταση της καταβολής του Δευτερογενούς Χρέους της Δεσμευτικής Επένδυσης από τους Αρχικούς Μετόχους κατ'άρθρο 7.1 ΣΠ							
16	11485/ 12-5-2011	Απώλεια εσόδων λόγω μη καταβολής διοδίων τελών (από όλους τους σταθμούς της "Νέα Οδός ΑΕ")	από 01/01/2011 μέχρι 31/03/2011			2.550.174,69			2.550.174,69
17	12442/28-7-2011	Αίτημα Αποζημίωσης για Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου κατά την έννοια της ΣΠ (Παρακώλυση Είσπραξης Διοδίων) (καταλήψεις σταθμών διοδίων Αφιδνών & θήβας	19.07.2011 μέχρι 25.07.2011	305.297,90		305.297.90			305.297,90

334.385.988,63

5.445.382,67

328.940.605,96

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 8

Σύμβαση Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας – Ε65:

Προβλήματα και διερεύνηση

8.7. Ταυτότητα έργου

Τεχνικό αντικείμενο: Ο οδικός άξονας Ε65 έχει ενταχθεί στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο ΤΕΝ και είναι αυτοκινητόδρομος. Έχει χαρακτηριστεί ως έργο εθνικής σημασίας με την κοινή απόφαση ΟΑΠ/Φ10/οικ/16360/ Υπουργών Οικονομίας, Οικονομικών και Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (ΦΕΚ Β 1339/2006). Έχει μήκος 174 χλμ. Η Σύμβαση Παραχώρησης περιλαμβάνει επίσης τη λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του τμήματος ΠΑΘΕ από Σκάρφεια (Χ.Θ. 183+300) έως Ράχες (Χ.Θ. 240+300), μήκους 57 χλμ.

Σύμβαση Παραχώρησης (ΣΠ): Η ΣΠ υπογράφηκε στις 31-5-2007 και τέθηκε σε ισχύ (Ημέρα Έναρξης Παραχώρησης (ΗΕΠ)) στις 31-3-2008. Στον Παραχωρησιούχο συμμετέχουν οι ακόλουθες εταιρίες με τα αντίστοιχα ποσοστά:

«ΟΔΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.» ή «ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.».	
CINTRA S.A./ FERROVIAL	33,34%
ΓΕΚ- ΤΕΡΝΑ Α.Ε.	33,33%
IRIDIUM	1,33%
DRAGADOS S.A.	32,00%

Κόστος και Χρηματοδότηση του Έργου: Το συνολικό κόστος κατασκευής του έργου είναι 1.305 εκ €. Έχουν πιστοποιηθεί έως σήμερα εργασίες €206,3 εκ, δηλαδή το ποσοστό ολοκλήρωσης του έργου ανέρχεται περίπου σε 16%, ενώ έχει καταβληθεί στον Κατασκευαστή ποσό ύψους € 105,7 εκ.

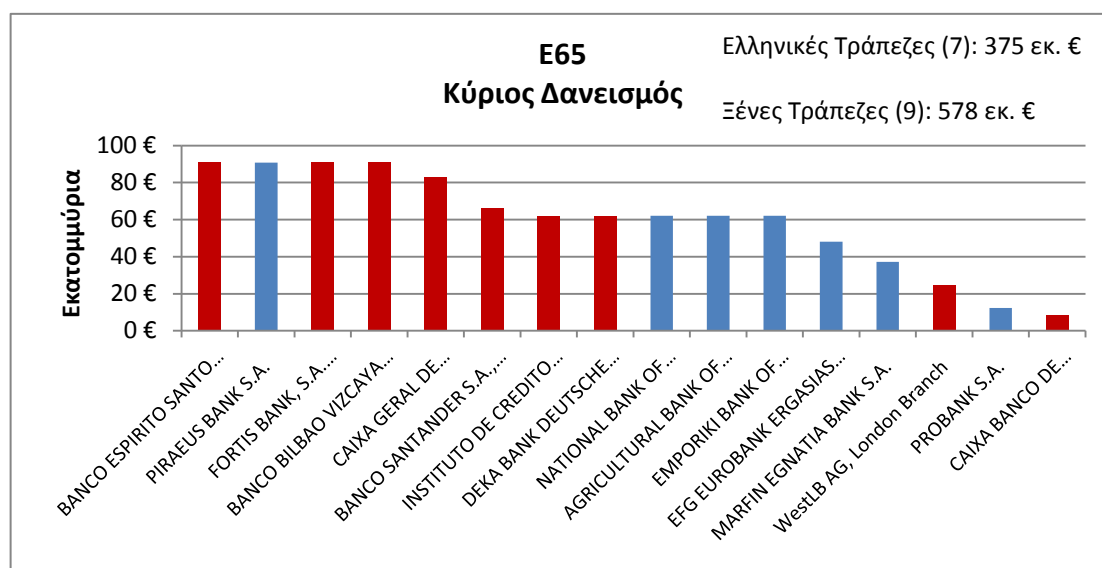
Κατά τα προβλεπόμενα στο Χ-Ο/Μ της ΣΠ, η χρηματοδότηση του έργου κατά την περίοδο κατασκευής έχει ως εξής (σε εκ. €):

Πίνακας 8.1: Πηγές χρηματοδότησης έργου

Μετοχικό Κεφάλαιο και Δευτερογενή Δάνεια ευθύνης μετόχων	154,90
Χρηματοδοτική Συμβολή Δημοσίου (ΧΣ)	517,99
Αναμενόμενα έσοδα διοδίων περιόδου κατασκευής	43,07
Κύριο Δάνειο (με περιθώριο δανεισμού 105 μ.β., διάρκεια 25 χρόνια και μέση ζωή δανείου 15,2 χρόνια)	261,54
Δάνειο που αποπληρώνεται με την επιδότηση λειτουργίας (με περιθώριο δανεισμού 85 μ.β., διάρκεια 29 χρόνια και μέση ζωή δανείου 14,64 χρόνια)	721,00
ΣΥΝΟΛΟ	1698,50

Προβλέπεται επίσης δάνειο γεφύρωσης της ΧΣ ύψους 311 εκ. €.

Στον ακόλουθο Πίνακα παρουσιάζεται η συμμετοχή κάθε μίας Τράπεζας στον κύριο δανεισμό.



Σχήμα 8.1: Συμμετοχή Τραπεζών στον Δανεισμό του Έργου

Κατά την υπογραφή της σύμβασης, τα χρηματοδοτικά μοντέλα των Τραπεζών εμφάνιζαν τα ακόλουθα αποτελέσματα:

Πίνακας 8.2: Αποτελέσματα χρηματοοικονομικών σεναρίων κατά την ΗΕΠ

Τρέχουσες τιμές €	Σενάριο Βάσης Τραπεζών	Χαμηλό σενάριο Τραπεζών	Ποσοστό μείωσης
Συνολικά έσοδα έργου	2.683.737.885	2.070.482.743	22,85%
Απόδοση ιδίων κεφαλαίων Παραχωρησιούχου (IRR)	8,3%	2,7%	

Μέχρι σήμερα έχουν καταβληθεί για το έργο τα ακόλουθα ποσά:

- 66,6 εκ. € από τους Παραχωρησιούχους, ήτοι το 50,6% των ιδίων κεφαλαίων (μετοχικό και δευτερογενή δάνεια).
- 136,3 εκ. € από το Δημόσιο, ήτοι 26,3% του συνόλου της ΧΣ.
- 5,5 εκ. € από διόδια (μέχρι 30-6-2011), ήτοι 12,7% των συνολικά προβλεπομένων μέχρι το τέλος της κατασκευαστικής περιόδου.
- 222 εκ. € από το δάνειο γεφύρωσης της ΧΣ.

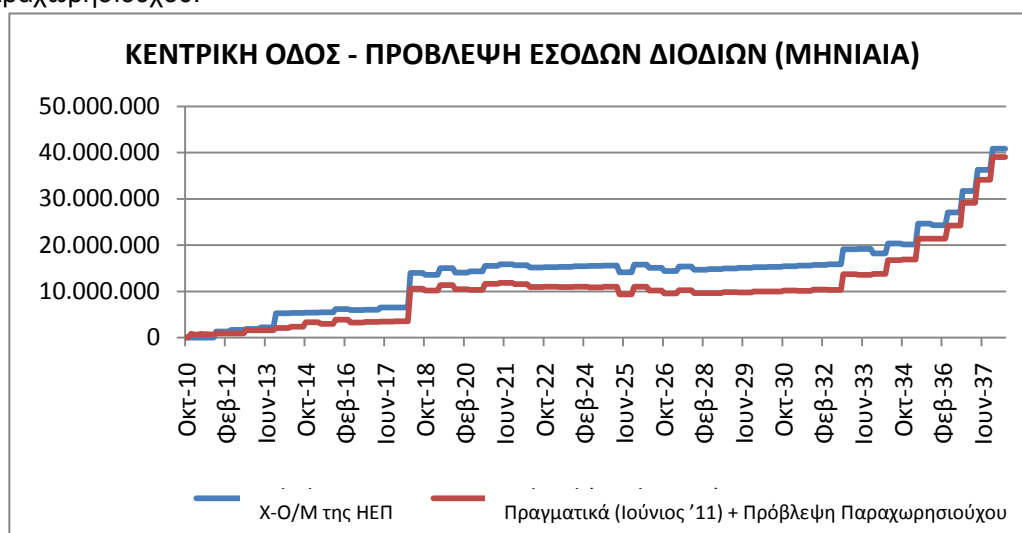
Οι τρέχουσες οφειλές του Δημοσίου (30-6-2011) προς τον Παραχωρησιούχο ανέρχονται σε 4,4 εκ. € από μη επιστροφή ΦΠΑ.

8.8. Προβλήματα χρηματοδότησης

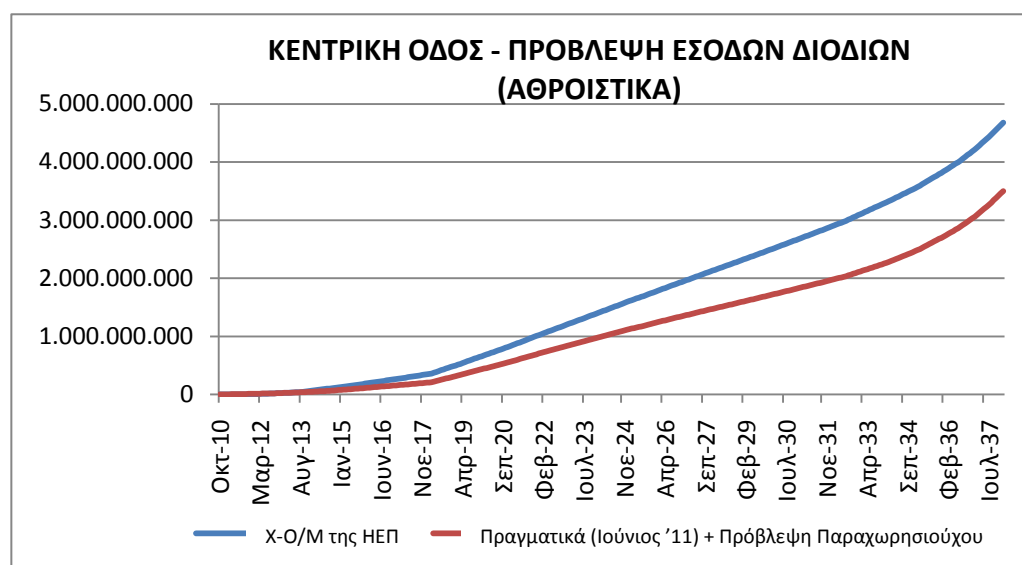
Οι κοινωνικοοικονομικές συνθήκες μεταβλήθηκαν κατά την υλοποίηση της ΣΠ. Η οικονομική κρίση με τη συνεπαγόμενη μείωση της αγοραστικής δύναμης των πολιτών, η αύξηση των τιμών των καυσίμων, η αύξηση των τιμών διοδίων, η αύξηση του ΦΠΑ, η αβεβαιότητα στον τομέα της εργασίας δημιούργησαν συνθήκες που επέδρασαν στη μείωση της κυκλοφορίας και επακόλουθα στη μείωση των εσόδων από τα διόδια, αλλά και στη μείωση της εκτιμώμενης (από τους Παραχωρησιούχους) κυκλοφορίας και εσόδων για το μέλλον.

Την περίοδο αυτή λειτουργεί μόνο ένας Μετωπικός Σταθμός Διοδίων στο έργο στη θέση Αγία Τριάδα του ΠΑΘΕ. Δεν έχουν λειτουργήσει ακόμα οι Σταθμοί Διοδίων στο τμήμα Λαμία - Ράχες του ΠΑΘΕ, διότι η κατασκευή των υπόψη τμημάτων από το Δημόσιο δεν έχει ολοκληρωθεί.

Στα ακόλουθα διαγράμματα παρουσιάζονται τα προβλεπόμενα έσοδα του έργου ανά περίοδο και αθροιστικά, όπως αυτά εκτιμήθηκαν από τον Κυκλοφοριακό Σύμβουλο (ARUP) του Παραχωρησιούχου.



Σχήμα 8.2: Μηνιαία πρόβλεψη εσόδων διοδίων



Σχήμα 8.3: Πρόβλεψη εσόδων διοδίων αθροιστικά

Η χρηματοδότηση της κατασκευής του έργου πολύ λίγο βασίζεται στα έσοδα από τα διόδια κατά την κατασκευαστική περίοδο (συμμετοχή 2,5%). Δεν ισχύει όμως το ίδιο για την αποπληρωμή του κυρίου δανείου κατά την περίοδο λειτουργίας.

Το μείζον πρόβλημα του έργου είναι η αδυναμία αποπληρωμής των δανείων του, με βάση την αρχικά αιτηθείσα (συμβατική) επιδότηση και τη μειωμένη κυκλοφορία σε όλη την περίοδο παραχώρησης.

Επιβεβαιώνοντας και εμπράκτως το ενδιαφέρον του για την εξεύρεση λύσης που θα αποκαθιστά τη μακρόχρονη συμβατική ισορροπία και βιωσιμότητα των ΣΠ (Μακροπρόθεσμη Λύση), το Δημόσιο έχει μονογράψει με τον Παραχωρησιούχο τον Ιούνιο 2011 Πλαίσιο Συναντίληψης, το οποίο μεταξύ άλλων καθορίζει τις αρχές και το χρονοδιάγραμμα που θα τηρηθούν κατά τις διαπραγματεύσεις. Στη συνέχεια συγκροτήθηκαν από κοινού Ομάδες Εργασίας (Τεχνική, Νομική, Χρηματοοικονομική, Διοδίων) για τη διερεύνηση των επί μέρους προβλημάτων και την υποβολή προτάσεων.

8.9. Τεχνικά θέματα – Προθεσμίες

Το κύριο πρόβλημα είναι η χάραξη του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος στο Βόρειο Τμήμα του (Κόμβος στην περιοχή Μουργκάνι – σύνδεση με Εγνατία Οδό). Στο τμήμα αυτό έχουν ανασταλεί οι εργασίες με απόφαση του ΣτΕ, καθότι διέρχεται εντός ζωνών παροδικής και μόνιμης παρουσίας της φαιάς άρκτου (*ursus arctus*), που τυγχάνει ειδικής προστασίας από τη Διεθνή Σύμβαση της Βέρνης, η οποία έχει υπερνομοθετική ισχύ (ν. 1335/1983).

Ο Παραχωρησιούχος προς αντιμετώπιση του κρίσιμου περιβαλλοντικού και οικονομικού προβλήματος μελέτησε και δήλωσε ότι (αν θεωρηθεί ενδεχόμενο) θα προχωρήσει σε υποβολή αιτήματος προς το Δημόσιο για την τροποποίηση της μελέτης του συγκεκριμένου τμήματος με την αντικατάσταση των προβλέψεων του Βασικού Σχεδιασμού από νέα χάραξη, η οποία δεν θα διέρχεται από ζώνες παροδικής και μόνιμης προστασίας της φαιάς άρκτου. Λόγω όμως του μεγάλου χρόνου που θα απαιτηθεί για τον σχεδιασμό και την αδειοδότηση, η λύση αυτή δεν είναι δυνατόν να κατασκευαστεί εντός της περιόδου του ΕΣΠΑ (2015) και της δανειοδοτικής περιόδου του έργου.

Με βάση τα παραπάνω προτείνεται ο περιορισμός του έργου παραχώρησης ως εξής: θα κατασκευαστεί πλήρης αυτοκινητόδρομος μέχρι τη θέση γέφυρα Μουργκάνι μετά την Καλαμπάκα (συμβολή οδών προς Μέτσοβο και προς Γρεβενά). Ως δημόσιο έργο, θα βελτιωθεί η υφιστάμενη εθνική οδός από Μουργκάνι έως Αγίους Θεοδώρους και θα κατασκευαστεί τμήμα νέας εθνικής οδού μήκους 9 χλμ περίπου από Αγίους Θεοδώρους μέχρι την Πηγαδίτσα και την Εγνατία Οδό. Επί πλέον, ως δημόσιο έργο θα βελτιωθεί η εθνική οδός από Μουργκάνι έως Α/Κ Παναγιάς και Εγνατία Οδό. Το τμήμα του αυτοκινητόδρομου από Μουργκάνι έως Εγνατία Οδό (Κηπουργιό Γρεβενών), ο πλήρης κόμβος Λαμίας και η συνδετήρια οδός Ανάβρα – Θαμακός θα κατασκευαστούν αργότερα ως δημόσια έργα.

Σε αρκετά από τα υπόλοιπα τμήματα του έργου ο Ανάδοχος έχει προτείνει τεχνικές τροποποιήσεις – βελτιστοποιήσεις, μερικές εκ των οποίων έχουν ήδη εγκριθεί και άλλες είναι υπό αξιολόγηση. Επισυνάπτεται στο τέλος του κεφαλαίου Πίνακας Τροποποιήσεων Βασικού Σχεδιασμού.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις της ΣΠ, οι απαραίτητοι χώροι εκτέλεσης του Έργου έπρεπε να έχουν παραδοθεί ελεύθεροι στον Παραχωρησιούχο εντός 12 μηνών από την ΗΕΠ.

Στο πλαίσιο επεξεργασίας των ανωτέρω θεμάτων από την Τεχνική Ομάδα, το χρονοδιάγραμμα του Έργου διαμορφώνεται καταρχήν ως εξής:

Πίνακας 8.3: Χρονοδιάγραμμα έργου

Από Χ.Θ.	Ως Χ.Θ.	Ολοκλήρωση
0+000	14+500	31.12.2012
14+500	60+500	31.05.2015
60+500	90+500	30.11.2013
90+000	110+000	31.08.2014
110+000	136+000	31.08.2014
136+000	146+000	31.12.2014
146+000	175+000	Μη κατασκευή στη φάση αυτή

8.10. Αποζημιώσεις, Ποινές, Τεχνικές Διαφορές και Διαιτησίες

Μέχρι σήμερα το Δημόσιο έχει ειδοποιηθεί από τον Παραχωρησιούχο για μια διαφορά που παραπέρασθηκε στη Διαιτησία, όπως παρουσιάζεται στο συνημμένο στο τέλος του κεφαλαίου.

Παράλληλα ο Παραχωρησιούχος και ο Κατασκευαστής επικοινωνήσαν άτυπα, στο πλαίσιο των εργασιών της Τεχνικής Ομάδας, τις μέχρι σήμερα απαιτήσεις τους για αποζημίωση, που παρουσιάζονται στο τέλος του κεφαλαίου.

Οι αυξημένες δαπάνες του έργου, που κατά τον Παραχωρησιούχο πρέπει να επιβαρύνουν το Δημόσιο, είτε θα λυθούν στο πλαίσιο της διαπραγμάτευσης αυτής είτε θα αφεθούν να επιλυθούν με τις διαδικασίες της ΣΠ.

8.11. Η θέση των Τραπεζών

Η Συντονιστική Επιτροπή των Τραπεζών έθεσε υπόψη του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου τις απαιτήσεις της που συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Διατήρηση των δεικτών εξυπηρέτησης δανείων όπως ήταν στο Χ-Ο/Μ κατά την ΗΕΠ.
- Εξασφάλιση των απαραίτητων (για την ολοκλήρωση της κατασκευής) πηγών εσόδων κατά την Περίοδο Μελετών και Κατασκευών.
- Εξασφάλιση της βιωσιμότητας του Έργου και κατά συνέπεια της εξυπηρέτησης των δανειακών υποχρεώσεων του κατά την Περίοδο Λειτουργίας και Συντήρησης.
- Αύξηση του περιθωρίου επιτοκίου των δανείων (margin) κατά 350 μονάδες βάσης.

- Εξέταση της δυνατότητας μείωσης της συνολικής έκθεσης των Δανειστών στο Έργο μέσω μειώσεων του μέγιστου ύψους των Δανείων ή της βελτιστοποίησης του τρόπου αποπληρωμής των.
- Εξέταση της δυνατότητας εξασφάλισης των υποχρεώσεων του Ελληνικού Δημοσίου μέσω ικανών χρηματορροών που να προέρχονται από εξασφαλισμένες πηγές. Π.χ. να διατεθούν έσοδα από το Έργο της Ιονίας Οδού προς εξασφάλιση των υποχρεώσεων του Δημοσίου για την καταβολή της Επιδότησης Λειτουργίας, όπως αυτή θα διαμορφωθεί με βάση τις ανάγκες του έργου, που θα προκύψουν από το επικαιροποιημένο Χ-Ο/Μ.

8.12. Επικαιροποιημένο Χ-Ο/Μ Παραχωρησιούχου - Αναλύσεις Ευαισθησίας

Το Χ-Ο/Μ του Παραχωρησιούχου παρουσιάζει μειωμένη ευελιξία στον υπολογισμό των εσόδων. Δεν δίνονται στοιχεία αποστάσεων για τα τμήματα του έργου για τα οποία δίνονται στοιχεία κίνησης σε οχηματοχιλιόμετρα, ήτοι δεν εντοπίζονται τα αντίστοιχα μήκη χρέωσης. Επιπλέον, το εν λόγω σχήμα χρέωσης διοδίων δεν διαρθρώνεται με τη διάταξη Σταθμών Διοδίων και των αντίστοιχων χρεώσεων σε κάθε τμήμα του έργου. Δηλαδή, σε κάθε τμήμα του αυτοκινητόδρομου, τα δεδομένα κίνησης εισάγονται ως αριθμοί με την μορφή οχηματοχιλιομέτρων, καταναμεμένα σε τρεις από τις τέσσερις προαναφερθείσες κατηγορίες οχημάτων, για κάθε εξάμηνο της περιόδου παραχώρησης. Σημειώνεται ότι δεν εντοπίζονται στο Χ-Ο/Μ στοιχεία κίνησης για δίκυκλα (κατηγορία 1 της ΣΠ). Στη συνέχεια τα στοιχεία κίνησης για κάθε τμήμα, όπως αυτό εισέρχεται σε λειτουργία, πολλαπλασιάζονται με τους ως άνω συντελεστές μεγέθους οχήματος. Έπειτα πολλαπλασιάζονται με το ΑΟΔΤ, όπως προκύπτει μετά από την τιμαριθμική προσαρμογή, σύμφωνα με τα στοιχεία πρόβλεψης του δείκτη πληθωρισμού για το κάθε εξάμηνο της περιόδου παραχώρησης.

Περαιτέρω, οι βασικές υποθέσεις εργασίας και τα αποτελέσματα του επικαιροποιημένου Χ-Ο/Μ, το οποίο παρουσίασε ο Παραχωρησιούχος, συνοψίζονται ως εξής:

- Μείωση του τεχνικού αντικειμένου κατά 300 εκ €.
- Μείωση των εσόδων από διόδια κατά 44% (το διπλάσιο του απαισιόδοξου σεναρίου των Τραπεζών κατά την ΗΕΠ).
- Αύξηση του χρόνου κατασκευής κατά 20 μήνες (από 66 σε 86), μη περιλαμβανομένου το τελευταίου τμήματος του αυτοκινητοδρόμου.
- Μείωση των απαιτούμενων δανειακών κεφαλαίων (κύριο δάνειο από 261 εκ € σε 139,3 εκ €, το δάνειο έναντι της επιδότησης από 929 εκ € σε 814,5 εκ €, ήτοι συνολική μείωση του δανεισμού κατά 236,2 εκ €).
- Περιθώριο επιτοκίου δανεισμού 455 μ.β., 435 μ.β. και 415 μ.β. έναντι των 105 μ.β., 85 μ.β. και 65 μ.β. για τον κύριο δανεισμό, τον δανεισμό έναντι της επιδότησης και το δάνειο γεφύρωσης της χρηματοδοτικής συμβολής αντίστοιχα.
- Απόδοση ιδίων κεφαλαίων 8,58 % (περίπου ως η ΣΠ, η οποία προέβλεπε 8,3%).
- Μέση ζωή κυρίου δανείου 7,2 χρόνια (μείωση σε σχέση με τη ΣΠ).
- Αναγκαία επιδότηση του Δημοσίου στο έργο 2.500 εκ € σε τρέχουσες τιμές (έναντι του ποσού των 1.647 εκ € που προέβλεπε η ΣΠ αντίστοιχα).

Το Δημόσιο έθεσε νέες υποθέσεις εργασίας στο Χ-Ο/Μ, ώστε να διερευνήσει την ευαισθησία των διαφόρων παραμέτρων. Τα σχετικά στοιχεία παρουσιάζονται στον Πίνακα και στα Διαγράμματα που ακολουθούν.

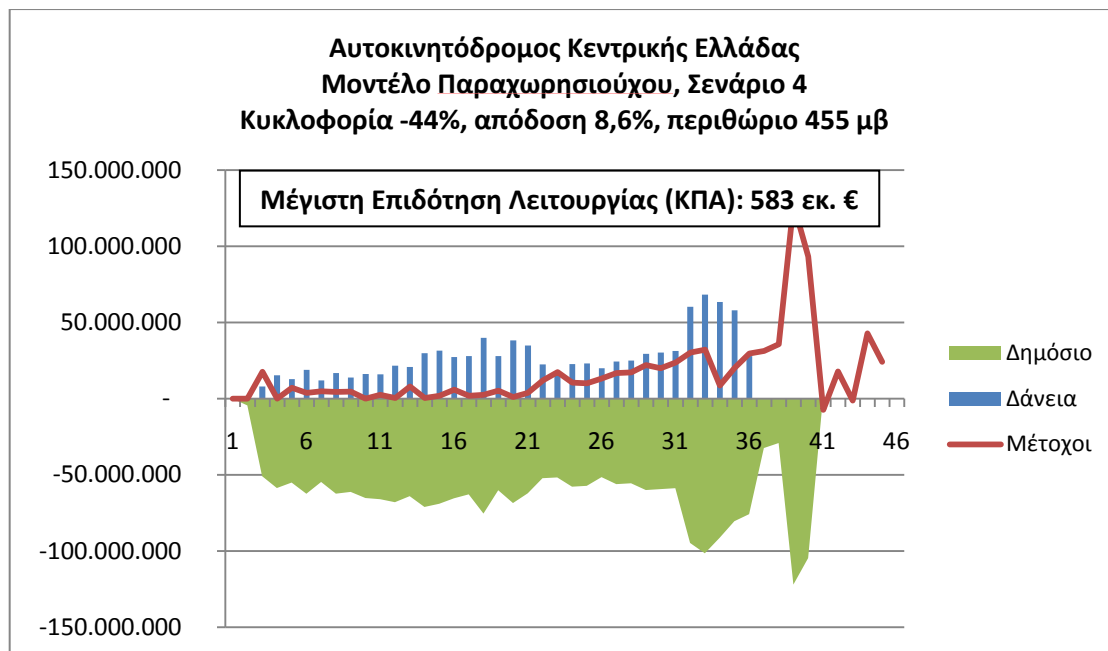
Από την ανάλυση ευαισθησίας προκύπτει ότι ο Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας (αν και μειώθηκε το κατασκευαστικό αντικείμενο) εξακολουθεί να χρήζει επιδότησης λειτουργίας και μάλιστα μεγαλύτερης από την προβλεπόμενη στη ΣΠ. Η επιδότηση είναι τόσο μικρότερη όσο οι απαιτήσεις των Τραπεζών και του Παραχωρησιούχου περιορίζονται.

Σε σχέση με την επιδότηση του Δημοσίου σε τρέχουσες τιμές, από τα διάφορα σενάρια διαπιστώνονται τα εξής:

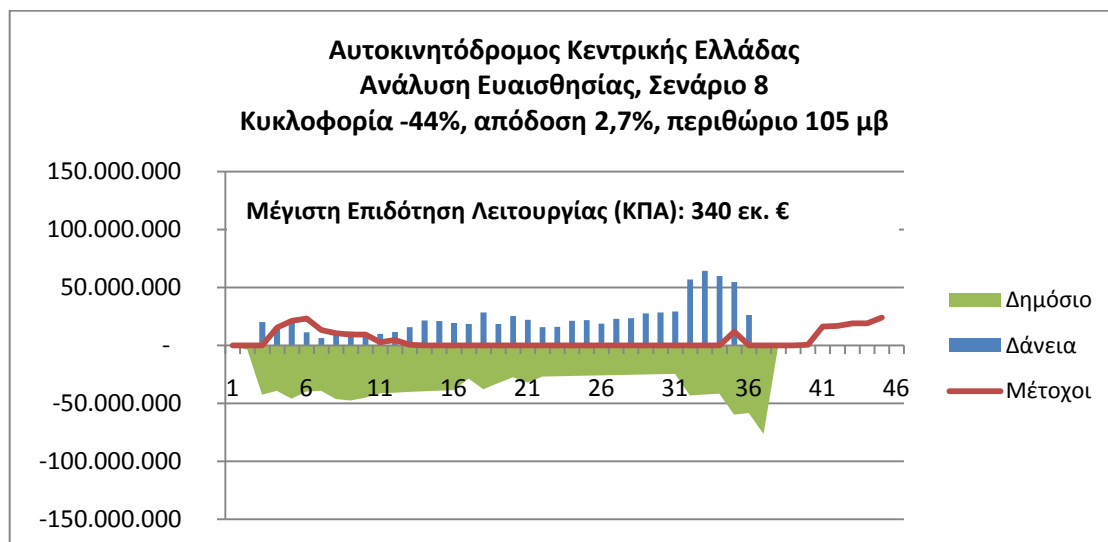
- Σύμφωνα με το μοντέλο της ΗΕΠ της ΣΠ (σενάριο 1) το Δημόσιο επιδοτούσε τον Παραχωρησιούχο κατά μέγιστο με ποσό ίσο με 1.647 εκ. € σε τρέχουσες τιμές.
- Σύμφωνα με το επικαιροποιημένο μοντέλο του Παραχωρησιούχου (σενάριο 4) η μέγιστη επιδότηση του Δημοσίου ανέρχεται σε 2.500 εκ. € σε τρέχουσες τιμές.
- Σύμφωνα με το σενάριο 8 της ανάλυσης ευαισθησίας (μείωση εσόδων κατά 44%, μη αύξηση των περιθωρίων του επιτοκίου δανεισμού και μηδενική απόδοση των ιδίων κεφαλαίων του Παραχωρησιούχου), το Δημόσιο επιδοτεί τον Παραχωρησιούχο με 1.259 εκ. € σε τρέχουσες τιμές. Δηλαδή, η επιδότηση θα είναι μικρότερη από την προβλεπόμενη μέγιστη συμβατική, λόγω μείωσης του τεχνικού αντικειμένου.
- Εφόσον η κυκλοφορία βελτιωθεί και η μείωση των εσόδων περιορισθεί στο -23% (σενάριο 9) και με τις ίδιες ανωτέρω παραδοχές, το Δημόσιο θα επιδοτήσει τον Παραχωρησιούχο με 693 εκ. € σε τρέχουσες τιμές, έναντι των 1.647 εκ. € που είναι η μέγιστη συμβατική επιδότηση.
- Η έκθεση των Τραπεζών μειώνεται σημαντικά, αφού μειώνεται και το ποσό δανεισμού και η μέση διάρκεια ζωής του κυρίου δανείου (από 17,3 χρόνια στο χαμηλό σενάριο των τραπεζών γίνεται 2,1 χρόνια στο σενάριο 8 και 1,9 χρόνια στο σενάριο 9).

Πίνακας 8.4: Σενάρια Χ-Ο/Μ

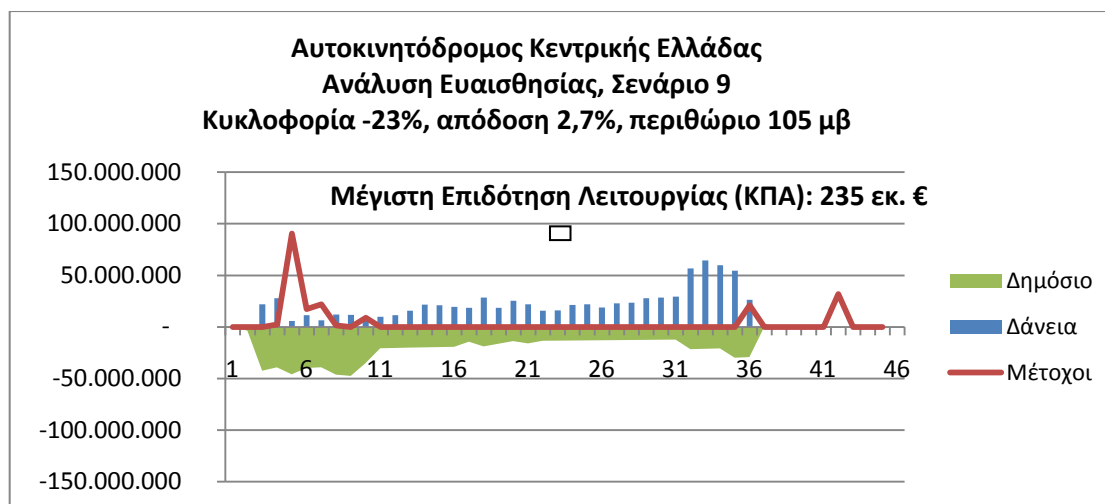
Μοντέλα	Σενάρια Τραπεζών κατά την υπογραφή της Σύμβασης		Συμβατικό Μοντέλο / Μειωμένη Κυκλοφορία	Συμβατικό Μοντέλο / Μειωμένη Κυκλοφορία / Υποκατάσταση Παρ/χου	Επικαιροποιημένο Μοντέλο Παραχωρησιούχου	Ανάλυση Ευαισθησίας				
	Βασικό	Χαμηλό								
Σενάρια	1	2	3	3α	4	5	6	7	8	9
Μείωση εσόδων κυκλοφορίας σε σχέση με την πρόβλεψη κατά την υπογραφή της Σύμβασης	-	-23%	-44%	-44%	-44%	-23%	-44%	-23%	-44%	-23%
Περιθώριο δανεισμού	105	105	105	105	455	455	200	200	105	105
Απόδοση (IRR) ιδίων κεφαλαίων Παραχωρησιούχου	8,3%	2,7%	-	-	8,6%	13,0%	6,0%	6,0%	2,7%	2,7%
Μέση ζωή κυρίου δανείου (χρόνια)	15,2	17,3	Αδυναμία Εξυπηρέτησης	15,2	7,2	7,2	2,2	2,0	2,1	1,9
Συνολικά έσοδα κυκλοφορίας τρέχουσες τιμές	2684	2070	1504	1504	1504	2054	1504	2054	1504	2054
Επιδότηση Λειτουργίας										
τρέχουσες τιμές	1647	1647	1647	2049	2500	2500	1673	1085	1323	788
ΚΠΑ	330	330	330	453	583	583	417	312	340	235
Συμβατική Επιδότηση Λειτουργίας (εκατ €)										
τρέχουσες τιμές	1647	1647	1647	1647	1647	1647	1647	1647	1647	1647
ΚΠΑ	330	330	330	330	330	330	330	330	330	330
Ροές προς μετόχους Παραχωρησιούχου										
τρέχουσες τιμές	748	288	-	-	733	1139	376	346	227	204



Σχήμα 8.4: Σενάριο 4 – Κυκλοφορία -44%, IRR 8,6%, Περιθώριο Δανεισμού 455μβ



Σχήμα 8.5: Σενάριο 8 – Κυκλοφορία -44%, IRR 2,7%, Περιθώριο Δανεισμού 105μβ



Σχήμα 8.6: Σενάριο 9 – Κυκλοφορία -23%, IRR 2,7%, Περιθώριο Δανεισμού 105μβ

8.13. Αξιολόγηση αποτελεσμάτων

Η θέση του Δημοσίου, δεδομένου ότι δεν προτείνεται η κατασκευή του συνόλου του έργου, καθίσταται δυσμενέστερη σε σχέση με τα προβλεπόμενα στη ΣΠ, αλλά όμως αποκτά σημαντικό έργο. Όσον αφορά στην επιδότηση λειτουργίας, η θέση του Δημοσίου μπορεί να βελτιωθεί εφόσον η κυκλοφορία αυξηθεί.

Η θέση των Τραπεζών τείνει να ισορροπεί, διότι ναι μεν το περιθώριο δανεισμού υπολείπεται εκείνου της αγοράς, ελαττώνεται όμως η έκθεσή τους (Ποσό δανείου - Μέση ζωή δανείου). Διευκρινίζεται ότι τα πρώτα 2 έτη μετά την Περίοδο Μελετών – Κατασκευών τα έσοδα του Έργου διατίθενται αποκλειστικά για την αποπληρωμή των δανείων (cash sweep), δηλαδή αποπληρώνονται μεγαλύτερα ποσά δανείου σε συντομότερο χρόνο.

Η επιβίωση του Παραχωρησιούχου αποτελεί προϋπόθεση για να υλοποιηθεί ομαλά το έργο. Εφόσον το Δημόσιο «διασφαλίσει» (με δάνειο προς το έργο) την αποπληρωμή των δανείων του έργου, ο κίνδυνος του Παραχωρησιούχου θα μειωθεί σημαντικά, επομένως και η απόδοση των ιδίων του κεφαλαίων θα πρέπει αντίστοιχα να μειωθεί σημαντικά.

Είναι γεγονός ότι μείωση της κυκλοφορίας / εσόδων της τάξης του 44% είναι πολύ σημαντική και σε μία τέτοια κατάσταση είναι προφανές ότι όλοι πρέπει να συμπίεζονται και να αποδέχονται εύλογες απώλειες:

- το επιτόκιο δανεισμού δεν θα αυξηθεί, αλλά η έκθεση των Δανειστριών Τραπεζών θα μειωθεί και έτσι θα εξισορροπηθεί ότι το επιτόκιο δεν θα είναι πλέον αντίστοιχο με το επιτόκιο δανεισμού της αγοράς.
- οι μέτοχοι του Παραχωρησιούχου θα έχουν την προβλεπόμενη από το χαμηλό σενάριο Τραπεζών απόδοση της επένδυσης (IRR), δηλαδή πολύ μικρότερη απόδοση από την προβλεπόμενη στο βασικό.
- το Δημόσιο θα λάβει μικρότερο έργο και θα καταβάλει ενδεχομένως μεγαλύτερη επιδότηση λειτουργίας (ανάλογα με το τμήμα του έργου που θα κατασκευαστεί).

Επί πλέον σημειώνονται τα εξής:

- Το τεχνικό αντικείμενο του έργου μειώνεται για λόγους περιβαλλοντικούς. Η μείωση όμως αυτή δεν περιορίζει τη λειτουργικότητα του έργου, αφού με τη βελτίωση των υφισταμένων οδών και τα τμήματα των νέων οδών εξασφαλίζεται επαρκώς η προβλεπόμενη σύνδεση της Κεντρικής Ελλάδος με την Εγνατία Οδό. Επί πλέον η υπόψη μείωση του φυσικού αντικείμενου συμβάλλει στην ορθολογική χρήση των οικονομικών πόρων για τις υποδομές, υπό τις παρούσες συνθήκες.
- Η συμβατική διάρκεια της κατασκευής του έργου ήταν 66 μήνες (από 31-3-2008 έως 30-9-2013). Επισημαίνεται ότι για την κατασκευή του τελευταίου τμήματος του αυτοκινητόδρομου απαιτείται χρόνος 30 μηνών μετά την ολοκλήρωση της αδειοδοτικής διαδικασίας και της παράδοσης ελευθέρων των χώρων του έργου. Στο πλαίσιο της μακροπρόθεσμης λύσης προτείνεται από τον Παραχωρησιούχο διάρκεια κατασκευής 86 μήνες, ήτοι ζητείται παράταση κατά 20 μήνες. Ο χρόνος αυτός απαιτείται λόγω των καθυστερήσεων στην παράδοση των χώρων, των καθυστερήσεων στην οριστικοποίηση του σχεδιασμού του έργου και της αναστολής των εργασιών, η οποία ήταν σε μεγάλο βαθμό συνέπεια της αναστολής της χρηματοδότησης του έργου από τις Δανείστριες Τράπεζες. Με την παράταση αυτή ολοκληρώνονται οι εργασίες και διευκολύνεται η χρηματοδότηση της κατασκευής του έργου, με τμηματική καταβολή της ΧΣ αναλογικά με την πρόοδο της κατασκευής, κατ' εφαρμογή του άρθρου 20 του Ν.3897/2010.
- Το Δημόσιο πρέπει να ελέγξει το κυκλοφοριακό μοντέλο που παρουσιάζει ο Παραχωρησιούχος (με μείωση των εσόδων κατά 44% σε σχέση με εκείνα της ΗΕΠ).
- Απαιτείται η επιτάχυνση των εργασιών για την ολοκλήρωση των δημοσίων έργων στα τμήματα (π.χ. τμήμα Λαμία - Ράχες) που προβλέπεται να δοθούν στον Παραχωρησιούχο για λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση, σύμφωνα με τη ΣΠ.
- Σύμφωνα με τα σενάρια ανάλυσης ευαισθησίας για την εξυπηρέτηση των δανείων του έργου υπάρχει δυνατότητα να διαθέσει το Δημόσιο μαζί με τον Παραχωρησιούχο τους απαιτούμενους πρόσθετους πόρους (αυξημένη επιδότηση + έσοδα).
- Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να τεθεί από το Δημόσιο αποδεκτό όριο δαπανών για τη λειτουργία και συντήρηση του έργου, χαμηλότερο από το προβλεπόμενο στη ΣΠ.
- Η επιδότηση λειτουργίας δύναται να προέρχεται απ' ευθείας από τα έσοδα του Δημοσίου από την Ιόνια Οδό.

Τέλος, επισημαίνονται τα εξής:

- Οποιαδήποτε βελτίωση της κυκλοφορίας/εσόδων του Έργου σε σχέση με την πρόβλεψη της μείωσης κατά -44% και μέχρι μείωση -23% θα είναι αποκλειστικά σε όφελος του Δημοσίου και δεν θα μεταβάλει την συμφωνηθείσα απόδοση του Παραχωρησιούχου.
- Σε περίπτωση μικρότερης μείωσης κυκλοφορίας/εσόδων του Έργου (δηλαδή μείωσης που δεν υπερβαίνει το -23%) θα είναι δυνατή η εξέταση βελτίωσης της απόδοσης του Παραχωρησιούχου.
- Σε περίπτωση κατά την οποία το Δημόσιο τελικά εισπράξει τα ποσά που διέθεσε για τη στήριξη της βιωσιμότητας του Έργου θα παύσουν οι ρυθμίσεις στήριξης της βιωσιμότητας (περιορισμού εσόδων, αποδόσεως κεφαλαίων κ.ά.) και θα εφαρμόζονται οι διατάξεις της ΣΠ.

Όλες οι ρυθμίσεις αυτές θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ Δημοσίου και Παραχωρησιούχου. Σε κάθε περίπτωση απαιτείται επίσης και η αποδοχή τους από τους Δανειστές, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις.

E65**ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

A/A	ΘΕΣΗ	Συμβατική Πρόβλεψη	Αλλαγή	Παρατηρήσεις
1	X.Θ. 25+000 - X.Θ. 27+000	– Σήραγγα μήκους 300μ – 5 Γέφυρες συνολικού μήκους 470μ	→ Κατάργηση σήραγγας → 3 Γέφυρες μήκους 470 μ.	Τροποποίηση Βασικού Σχεδιασμού εγκεκριμένη με την Υ.Α. 8938/30.10.08
2	X.Θ. 26+773 - X.Θ. 32+000	– 1 σήραγγα 3.330μ	→ Σήραγγα μήκους 3.000 μ και απομακρυσμένους κλάδους λόγω γεωλογίας	Τροποποίηση Βασικού Σχεδιασμού εγκεκριμένη με την Υ.Α. 8938/30.10.08
3	X.Θ. 142+500 - X.Θ. 145+700 αρχή περιοχής μεγάλων θηλαστικών	– C&C 150μ και – 3 γέφυρες συνολικού μήκους 800 μ	→ Μετακίνηση άξονα κατά 300μ περίπου → Κατάργηση της γέφυρας μήκους 160μ και → Μικρή μείωση μήκους γεφυρών και C&C	Τροποποίηση Βασικού Σχεδιασμού εγκεκριμένη με την Υ.Α. 8938/30.10.08
4	X.Θ. 148+320 - X.Θ. 151+545	– Δυο γέφυρες μήκους 320μ έκαστη	→ Μετακίνηση άξονα κατά 350 → μία γέφυρα μήκους 260μ	Τροποποίηση Βασικού Σχεδιασμού εγκεκριμένη με την Υ.Α. 8938/30.10.08
5	X.Θ. 158+140 - X.Θ. 163+420	– Δυο σήραγγες 437μ και 1400μ και – 3 κοιλαδογέφυρες συνολικού μήκους 1.110μ	→ Κατάργηση της σήραγγας των 437μ) → 4 Γέφυρες συνολικού μήκους 1220μ	Τροποποίηση Βασικού Σχεδιασμού εγκεκριμένη με την Υ.Α. 8938/30.10.08
6	X.Θ. 165+720 - X.Θ. 172+239	– Δυο σήραγγες μήκους 1.035μ και 2.140μ (συνολικά 3.191 μ)	→ Μετακίνηση άξονα κατά 700μ Β → Μείωση μήκους σήραγγων κατά 492 μ → 2 σήραγγες μήκους 2740μ → Προσθήκη γέφυρας 240μ.	Τροποποίηση Βασικού Σχεδιασμού εγκεκριμένη με την Υ.Α. 8938/30.10.08
7	Σύνολο Έργου	<u>Τυπικές διατομές</u> • $0,70 + 2 \times (0,90 + 3,50 + 3,75 + 2,50) = 22,0\mu$ σε μήκους 88,1 χλμ • $2,00 + 2 \times (0,90 + 3,50 + 3,75 + 2,50) = 23,3$ σε μήκος 86,9 χλμ	<u>Εφαρμογή κοινής διατομής πλάτους (εκτός τύπου κεντρικής νησίδας)</u> → Διεύρυνση της ΛΕΑ από 2,0μ. σε 2,5μ (στα δυσχερή τμήματα) → Ενιαίες λωρίδες καθοδήγησης σε 0.90 (μείωση από 1,20μ στα ευχερή τμήματα)	Τροποποίηση Βασικού Σχεδιασμού εγκεκριμένη με την Υ.Α. 8938/30.10.08
8	X.Θ. 48+000 - X.Θ. 56+000	Γέφυρα Σμοκόβου μήκους 1.120μ.	→ Γέφυρα μήκους 295μ. → μετατόπιση άξονα	Τροποποίηση Βασικού Σχεδιασμού εγκεκριμένη με την Υ.Α. 2036/29.11.10

9	Χ.Θ. 132+000	ΣΕΑ Τρικάλων σε έκταση 460στρ.	→ Εγκατάσταση στη Χ.Θ.132+000 Τροχαίας & Πυροσβεστικής σε έκταση 15στρ. → ΣΕΑ Βασιλικής στη Χ.Θ.117+000	Τροποποίηση Βασικού Σχεδιασμού εγκεκριμένη με την Υ.Α. 2036/29.11.10
10	Χ.Θ. 148+000	• Οδός Σμοκόβου - Μοναστηρίου μήκους 9χλμ. • Πλήρης Α/Κ Σμοκόβου	→ οδός Ανάβρα - Θαυμακός (α' τμήμα μήκους 13,5χλμ.) → Ημικόμβος Σμοκόβου → Ημικόμβος προς Λογγό Τρικάλων → 4 άνω Διαβάσεις στις Χ.Θ. 63+500, Χ.Θ.68+500, Χ.Θ.93+500, Χ.Θ.102+000 → Διεύρυνση από 10,50μ σε 13,00μ των Κ/Δ Επαρχιακών Οδών Κέδρου - Ανάβρας (Χ.Θ.59+900) και Καρδισσομαγούλα - Προάστιο (Χ.Θ.96+013) → Διαπλάτυνση τοπικού δικτύου Νομαρχίας Τρικάλων σε μήκος 5χλμ και διεύρυνση 4 κιβ. οχετών → Παράπλευρη Οδός ΠΑΘΕ στην περιοχή των Διοδίων Αγ. Τριάδας μήκους 5,5χλμ.	Τροποποίηση Βασικού Σχεδιασμού εγκεκριμένη με την Υ.Α. 2036/29.11.10
11	ΧΘ 31+000 - ΧΘ 33+800		Μετατόπιση του άξονα βορειοδυτικά, προκειμένου να μη θιγεί χώρος με σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα	A254624/30.04.10 ΕΟΑΕ
12	ΧΘ 36+400 - ΧΘ 38+800		Μετατόπιση του άξονα νοτιοδυτικά προκειμένου να αποφευχθεί η διέλευση του Αυτοκινητοδρόμου από περιοχή παρουσίας οργανικών εδαφών	A254624/30.04.10 ΕΟΑΕ
13	ΧΘ 41+100 - ΧΘ 44+400		Μετατόπιση του άξονα νοτιοδυτικά προκειμένου να αποκαθίσταται μετά την κατασκευή του Ε65, η υφιστάμενη πρόσβαση στον Σιδηροδρομικό Σταθμών Αγγείων.	A254624/30.04.10 ΕΟΑΕ
14	ΧΘ 43+300 - ΧΘ 47+600		Μετατόπιση του άξονα δυτικά, προκειμένου να μη θιγεί σημαντικός αρχαιολογικός χώρος	A250885/29.03.10 ΕΟΑΕ

15	ΧΘ 61+000 - ΧΘ 131+000		Ταπείνωση ερυθράς για περιβαλλοντικούς λόγους	Εντός βασικού σχεδιασμού
----	---------------------------	--	--	--------------------------

E65**ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ**

A/A	ΘΕΣΗ	Συμβατική Πρόβλεψη	Αλλαγή	Παρατηρήσεις
1	Χ.Θ. 0+000 - Χ.Θ. 10+000 ΑΚ Λαμίας	- Κατασκευή ημικόμβου στην Ροδίτσα. - Κατασκευή κλάδων ΑΚ Λαμίας επί γεφυρών	→ Κατάργηση γεφυρών μήκους 2 χλμ → Κατασκευή ημικόμβου στην Ανθήλη	Τροποποίηση Βασικού Σχεδιασμού
2	Χ.Θ. 19+000 - Χ.Θ. 23+000	- 1 γέφυρα 900μ	→ Δύο γέφυρες 90μ η κάθε μία	Τροποποίηση Βασικού Σχεδιασμού
3	Χ.Θ. 26+450	- γέφυρα μήκους 310μ στον ένα κλάδο και 240μ στον άλλο	→ Κατάργηση της γέφυρας και αντικατάσταση με επίχωμα	Τροποποίηση Βασικού Σχεδιασμού
4	Συνδετήρια οδός από Ανάβρα προς Θαυμακό		Προτείνεται η κατασκευή 5 χλμ της οδού, της οποίας τα πρώτα 13,5 χλμ έχουν εγκριθεί με την Υ.Α. 8938/30.10.08	
5	Βελτίωση τοπικών οδών		Προβλέπεται η διαπλάτυνση διαφόρων τοπικών οδών συνολικού μήκους 5 χλμ.	

E65**ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ – ΔΙΑΙΤΗΣΙΕΣ**

ΔΙΑΦΟΡΑ Τεχνική Διαφορά - Διαιτησία	Αντικείμενο Διαφοράς	Προσφεύγων
1η Τεχνική Διαφορά	Κατά της από 19.05.2010 απόφασης του ΑΜ για παράταση της 2ης ΑΤΠ κατά 12 μήνες	ΔΗΜΟΣΙΟ (27.05.2010)
1η Διαιτησία	Μη καταβολή τόκων λόγω καθυστέρησης επιστροφής ΦΠΑ ετών 2007, 2008 & 2009	ΠΑΡΑΧ/ΧΟΣ (04.02.2011)

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 9

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΜΟΡΕΑΣ

9.1 Ταυτότητα έργου

Τεχνικό αντικείμενο: Ο Αυτοκινητόδρομος Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και ο κλάδος Λεύκτρο - Σπάρτη έχουν συνολικό μήκος 205 χλμ. Στις υποχρεώσεις της Σύμβασης Παραχώρησης περιλαμβάνεται:

- Η Κατασκευή, Λειτουργία και Συντήρηση Νέων Τμημάτων Αυτοκινητοδρόμου σε μήκος 100 χλμ,
- Η Βελτίωση, Λειτουργία και Συντήρηση του υφιστάμενου τμήματος: Κόρινθος - Τρίπολη (μήκους 82,5 χλμ.)
- Η Λειτουργία και Συντήρηση Νέων Τμημάτων που κατασκευάζονται από το Ελληνικό Δημόσιο [Αθηναίο – Λεύκτρο, μήκους 14,6 χλμ, που περιλαμβάνει και την Σήραγγα Ραφιομάτη καθώς και Παραδείσια – Τσακώνα μήκους 11,0χλμ (ανακατασκευή μετά την κατολίσθηση του 2003)]

Σύμβαση Παραχώρησης: Η Σύμβαση Παραχώρησης υπογράφηκε την 31-1-2007 (Ν. 3559 ΦΕΚ 102^Α/14-5-2007) και τέθηκε σε ισχύ την 3-3-2008 (Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης - ΗΕΠ). Οι Μέτοχοι της εταιρίας Παραχώρησης και τα ποσοστά συμμετοχής τους είναι:

Μέτοχοι Παραχωρησιούχου	Ποσοστό Συμμετοχής
ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.	71,67%
INTRACOM HOLDINGS	13,33%
J&P ΑΒΑΞ Α.Ε.	15,00%

Κόστος κατασκευής έργου – Ποσοστό Ολοκλήρωσης: Το κόστος κατασκευής του έργου ανέρχεται σε 904 εκ €. Η απορρόφηση ανέρχεται σε 68% και το ποσοστό ολοκλήρωσης ανά τμήμα παρουσιάζεται στον ακόλουθο Πίνακα.

Πίνακας 9.1: Ποσοστό Ολοκλήρωσης Εργασιών ανά τμήμα (%)

Ποσοστό Ολοκλήρωσης Εργασιών ανά τμήμα (%)				
Κόρινθος – Τρίπολη	Τρίπολη - Παραδείσια	Τσακώνα - Καλαμάτα	Περιμετρική Καλαμάτας	Λεύκτρο - Σπάρτη
99%	100%	80%	0%	40%

Η παράδοση των τμημάτων του έργου σε κυκλοφορία μέχρι σήμερα έχει ως εξής:

Κόρινθος – Τρίπολη	Σεπτέμβριος 2010
Τρίπολη - Αθήναιον	Νοέμβριος 2010
Λεύκτρο – Παραδείσια	Δεκέμβριος 2010

Σήμερα βρίσκονται σε εξέλιξη οι εργασίες στα τμήματα:

- Τσακώνα – Καλαμάτα
- Περιμετρική Καλαμάτας
- Λεύκτρο - Σπάρτη

Όπως προαναφέρθηκε, στο τμήμα Τρίπολη – Καλαμάτα περιλαμβάνονται δύο υποτμήματα τα οποία το Δημόσιο έπρεπε να κατασκευάσει και να παραδώσει στον Παραχωρησιούχο για λειτουργία ως εξής:

Αθήναιον – Λεύκτρο (14,6 χλμ)	30-6-2009	Το υπόψη τμήμα παραδόθηκε τελικά στις 30-03-2010. Η καθυστέρηση δεν συνεπάγεται αποζημίωση από πλευράς Δημοσίου στον Παραχωρησιούχο, καθόσον και ο ίδιος είχε αντίστοιχες καθυστερήσεις στην κατασκευή.
Παραδείσια – Τσακώνα (11 χλμ)	30-6-2010	Η καθυστέρηση παράδοσης του υπόψη τμήματος θα επιφέρει την καταβολή αποζημίωσης από πλευράς Δημοσίου στον Παραχωρησιούχο, λόγω απώλειας εσόδων. Η ολοκλήρωσή του αναμένεται εντός του 2012.

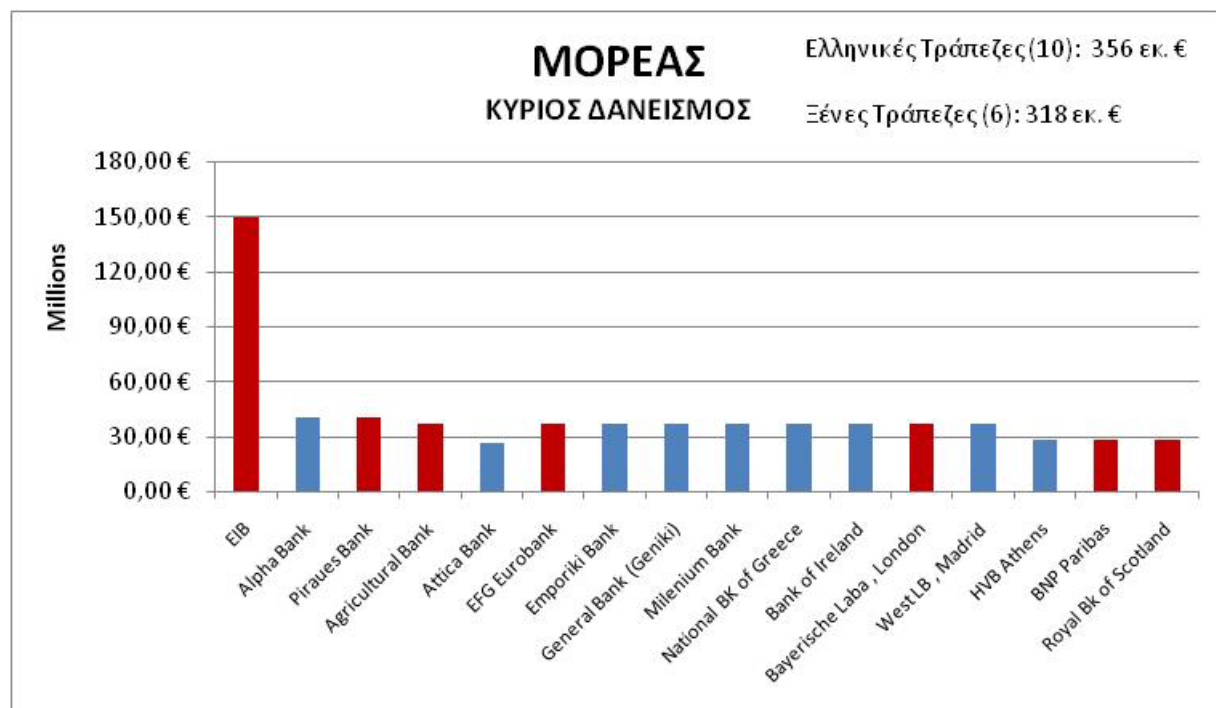
Η χρηματοδότηση του έργου κατά την ΗΕΠ παρουσιάζεται στον ακόλουθο Πίνακα:

Πίνακας 9.2: Πηγές χρηματοδότησης έργου

Μετοχικό κεφάλαιο και Δευτερογενή δάνεια ευθύνης μετόχων Παραχωρησιούχου	€ 105.000.000
ΧΣ του Δημοσίου	€ 341.880.000
Αναμενόμενα έσοδα διοδίων περιόδου κατασκευής	€ 107.000.000
Κύριο Δάνειο Εμπορικών Τραπεζών (με περιθώριο δανεισμού 115 μ.β., διάρκεια δανείου 25 χρόνια)	€ 376.000.000
Κύριο Δάνειο ΕΤΕπ (με περιθώριο δανεισμού 70 μ.β., διάρκεια δανείου 25)	€ 150.000.000
ΣΥΝΟΛΟ	€ 1.079.880.000

Επί πλέον για το έργο έχει συναφθεί δάνειο γεφύρωσης της ΧΣ ύψους € 266.000.000, καθώς και δάνειο γεφύρωσης ΦΠΑ, ύψους €28.000.000.

Συμμετοχή Τραπεζών: Οι δανείστριες Τράπεζες που παρουσιάζονται στον κύριο δανεισμό του έργου παρουσιάζονται στο ακόλουθο σχήμα.



Σχήμα 9.1: Συμμετοχή Τραπεζών στο κύριο Δάνειο του Έργου

Μέχρι σήμερα έχουν καταβληθεί για το έργο:

- από τους μετόχους του Παραχωρησιούχου 105 εκ €, ήτοι το 100% της δεσμευτικής επένδυσης (μετοχικό και δευτερογενή δάνεια).
- από το Δημόσιο 246.880.000 €, ήτοι 72% της προβλεπόμενης ΧΣ.
- από διόδια 50.107.104 € (μέχρι 30-8-2011), ήτοι 44% των συνολικά προβλεπόμενων μέχρι το τέλος της κατασκευαστικής περιόδου.

Οι τρέχουσες οφειλές του Δημοσίου προς τον Παραχωρησιούχο ανέρχονται σε:

- 2,3 εκ € περίπου από μη επιστροφή ΦΠΑ

9.2 Προβλήματα χρηματοδότησης

Οι κοινωνικοοικονομικές συνθήκες επέδρασαν στη μείωση της κυκλοφορίας και επακόλουθα στη μείωση των εσόδων από τα διόδια, αλλά και στη μείωση της εκτιμώμενης κυκλοφορίας και εσόδων για το μέλλον. Επί πλέον δεν λειτούργησαν όλοι οι Σταθμοί Διοδίων όπως προέβλεπε η σύμβαση. Έχει δημιουργηθεί κίνημα πολιτών, οι οποίοι αρνούνται να πληρώνουν τα διόδια, ή υπάρχουν αποκλεισμοί Σταθμών Διοδίων λόγω διαμαρτυρίας πολιτών για οποιονδήποτε λόγο. Τέλος, λόγω καθυστέρησης υλοποίησης των εργασιών, δεν εισπράττονται διόδια σύμφωνα με τις προβλέψεις της ΣΠ.

Από τα μέχρι σήμερα στοιχεία φαίνεται ότι εισπράχθηκε το 44% των συνολικά προβλεπομένων εσόδων από διόδια, ενώ έχει παρέλθει το 78% του χρόνου κατασκευής.

Μέχρι το συμβατικό τέλος της διάρκειας της κατασκευής δεν αναμένεται να συμπληρωθεί το απαιτούμενο ποσό για την ολοκλήρωση της κατασκευής του έργου, οπότε απαιτείται παράταση περιόδου κατασκευής.

Επισημαίνεται όμως ότι η γενικότερη μείωση της κυκλοφορίας και των εσόδων δεν επηρεάζει τη βιωσιμότητα του έργου, διότι η ΣΠ προβλέπει επιδότηση λειτουργίας του έργου από το Δημόσιο, σε περίπτωση που τα έσοδα του έργου κατέλθουν κάτω από ένα ορισμένο ύψος (Όριο Κινδύνου Κυκλοφορίας Εσόδων (ΟΚΚΕ) που έχει αναλάβει ο Παραχωρησιούχος).

9.3 Τεχνικά θέματα – Προθεσμίες

Για την υλοποίηση του έργου απαιτήθηκαν και εγκρίθηκαν τροποποιήσεις του Βασικού Σχεδιασμού στα εξής τμήματα:

- Στον Υφιστάμενο Αυτοκινητόδρομο Κόρινθος – Τρίπολη με κατασκευή νέας σήραγγας διπλού κλάδου, μήκους 950 μ, στην περιοχή της Στέρνας και παραλλαγή της χάραξης σε δύο θέσεις (περιοχή Σπαθοβούνι / περιοχή Αλέας)
- Στο τμήμα Τρίπολη – Τσακώνα, στην περιοχή του Αν. Κόμβου Ν. Εισόδου Τρίπολης και στην περιοχή Ασέας, σε μήκος 6 χλμ.
- Στο τμήμα Λεύκτρο – Σπάρτη στην περιοχή του Ευρώτα σε μήκος 6 χλμ. .
- Στην Περιμετρική Καλαμάτας.

Για τα παραπάνω έχουν εκδοθεί 2 Υπουργικές Αποφάσεις (ΕΠΠ/Π2/Φ1/1331 17 -2 – 2009 και ΕΠΠ/Π2/Φ1/οικ 1958/18-2-2009) και έχουν υπογραφεί οι σχετικές Συμφωνίες μεταξύ Υπουργού Υ.ΜΕ.ΔΙ. και Παραχωρησιούχου. Στις αποφάσεις αυτές αναφέρεται ότι «*Τυχόν ωφέλεια του Παραχωρησιούχου από ενδεχόμενη μείωση του Τιμήματος Μελετών – Κατασκευών, όπως αυτό θα διαπιστωθεί μετά την εκπόνηση και έγκριση των οριστικών μελετών, συνιστά όφελος για το Δημόσιο*».

Παράλληλα, όπως για όλες τις ΣΠ, σημειώθηκαν και στο υπόψη έργο σημαντικές καθυστερήσεις κυρίως στην παράδοση των χώρων από το Δημόσιο στον Ανάδοχο. Λόγω των καθυστερήσεων αυτών εγκρίθηκαν παρατάσεις των Αποκλειστικών Τμηματικών Προθεσμιών και της Συνολικής Προθεσμίας Κατασκευής του έργου ως εξής:

Πίνακας 9.3: Αποκλειστικές Τμηματικές Προθεσμίες

Αποκλειστικές Τμηματικές Προθεσμίες	Συμβατικές Ημερομηνίες	Προϋποθέσεις Παράταση Προθεσμιών
1 ^η ΑΤΠ	3/07/2008 (ικανοποιήθηκε)	Υποβολή Χρονοδιαγράμματος συμπληρωματικών απαλλοτριώσεων, διοδίων, ΟΚΩ κλπ)
2 ^η ΑΤΠ	3/03/2010 (ικανοποιήθηκε)	Ολοκλήρωση των συμβατικών εργασιών ανακατασκευής και βελτίωσης τμήματος Κόρινθος – Τρίπολη που προβλέπονταν αρχικά (πλην των σιράγγων Στέρνας μήκους 950 μέτρων), των συμβατικών εργασιών κατασκευής των σιράγγων Νεοχωρίου μήκους 700 μ., της ολοκλήρωσης Κατασκευής του νέου κλάδου σήραγγας Αρτεμισίου μήκους 1.460 μ. και της ολοκλήρωσης βαρειάς συντήρησης του υφιστάμενου κλάδου σήραγγας Αρτεμισίου μήκους 1460 μ., σύμφωνα με την Οδηγία ΕΕ 54/2004 (Η/Μ, επένδυση από σκυρόδεμα, βαφή, οδόστρωμα).
3 ^η ΑΤΠ	3/08/2010	Παρατάθηκε μέχρι την 03/05/2011. Το Δημόσιο προσέφυγε στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών και η παράταση ορίστηκε αμετάκλητα στις 3/03/2011. Όλες οι εργασίες ολοκληρώθηκαν και το τμήμα παραδόθηκε σε κυκλοφορία την 3-11-2010. Αφορά την κατασκευή του τμήματος από Α.Κ. Τρίπολης – Αθήναιο (περιλαμβάνει τις σήραγγες Καλογερικού μήκους 650 μ.), των σιράγγων Στέρνας (μήκους 950 μέτρων) και των βελτιώσεων της χάραξης του Α.Κ. Βόρειας Εισόδου Τρίπολης.
4 ^η ΑΤΠ	3/07/2011	Παρατάθηκε μέχρι τις 4-12-2012 λόγω έλλειψης απαλλοτριώσεων. Αφορά την ολοκλήρωση του τμήματος Τσακώνα – Καλαμάτα (περιλαμβανομένης και της Περιμετρικής Οδού Καλαμάτας) μήκους 33 χλμ
Συνολική Προθεσμία	3/09/2012	Παρατάθηκε μέχρι 31/10/13 λόγω καθυστέρησης απαλλοτριώσεων.

Η 4^η ΑΤΠ δεν αναμένεται να ικανοποιηθεί την 4-12-2011. Μέχρι την ημερομηνία αυτή θα έχει ολοκληρωθεί μόνο το τμήμα Τσακώνα – Κόμβος Εισόδου Καλαμάτας (24 χλμ) και θα παραμένει προς ολοκλήρωση η Περιμετρική Οδός Καλαμάτας, μήκους 9 χλμ, για την οποία καθυστέρησαν οι απαλλοτριώσεις. Για την Περιμετρική Οδό Καλαμάτας, παρότι έχουν εκδοθεί οι Αποφάσεις Προσωρινής Τιμής Μονάδος, δεν έχει γίνει ακόμα παρακατάθεση λόγω υψηλών αποζημιώσεων (έχει ασκηθεί έφεση από το Δημόσιο). Απαιτούνται για τις συγκεκριμένες απαλλοτριώσεις 30.000.000€, ενώ για όλο το υπόλοιπο Έργο μήκους 100 χλμ απαιτήθηκαν και παρακατατέθηκαν 45.000.000 €. Για την Περιμετρική Οδό Καλαμάτας έγινε μέχρι σήμερα επίταξη στο 85% της έκτασης από Α.Κ. Εισόδου Καλαμάτας έως τον Α.Κ. Δυτικής Εισόδου Καλαμάτας (Κόμβος Καρέλια). Μετά τη διόρθωση του κτηματολογίου, θα διενεργηθεί και η παρακατάθεση για το υπόψη τμήμα.

Έχει ολοκληρωθεί το μεγαλύτερο τμήμα των μετακινήσεων των δικτύων ΟΚΩ στα τμήματα Λεύκτρο – Σπάρτη και Τσακώνα – Καλαμάτα (με εξαίρεση την Περιμετρική Οδό Καλαμάτας).

Όσον αφορά τις αρχαιολογικές εργασίες, αυτές γενικά ολοκληρώθηκαν στο υπόλοιπο έργο και συνεχίζονται μόνο στο τμήμα Λεύκτρο – Σπάρτη.

Σημειώνεται ότι μέχρι σήμερα δεν έχει εγκριθεί το σύνολο των παρατάσεων που δικαιούται ο Ανάδοχος, λόγω καθυστέρησης των απαλλοτριώσεων. Οι νέες παρατάσεις που θα χορηγηθούν ενδεχομένως να οδηγούν σε υπέρβαση της οριακής προθεσμίας του 30% του συμβατικού χρόνου κατασκευής του συνόλου του έργου, γεγονός που θα δώσει το δικαίωμα στις τράπεζες να καταγγείλουν τις δανειακές Συμβάσεις, σύμφωνα με το άρθρο 26 της ΣΠ.

Η μέχρι σήμερα πρόοδος των απαλλοτριώσεων έχει ως εξής:

Πίνακας 9.4: Ποσοστό Ολοκλήρωσης απαλλοτριώσεων/ επιτάξεων ανά τμήμα

Ποσοστό Ολοκλήρωσης απαλλοτριώσεων/ επιτάξεων ανά τμήμα (%)				
Κόρινθος – Τρίπολη	Τρίπολη - Παραδείσια	Τσακώνα - Καλαμάτα	Περιμετρική Καλαμάτας	Λεύκτρο - Σπάρτη
98%	100%	100%	30%	98%

9.4 Αποζημιώσεις, Τεχνικές Διαφορές και Διαιτησίες

Τα αιτήματα και οι διεκδικήσεις του Παραχωρησιούχου που έχουν μέχρι σήμερα υποβληθεί στην Υπηρεσία παρουσιάζονται στον Πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 9.4: Απαιτήσεις Παραχωρησιούχου

Αριθμ. πρωτ.	Απαίτηση Παραχωρησιούχου	Χρονική Περίοδος	Ποσό σε € (προ ΦΠΑ)	Παρατηρήσεις
MRS-20110309-126946-9-03-11 Π2 9070/ 9-03-11 Π2/9584/28-04-11	Αίτημα καταβολής αποζημίωσης λόγω απώλειας εσόδων από διόδια. Συνδρομή γεγονόσ καθυστέρησης της Νέας Τμηματικής Προθεσμίας των 29 μηνών	Από 3/09/10 έως 22/11/10	2.338.547	
MRS-20110309-126945-9-03-11 Π2 9089/10-03-11	Οφειλόμενοι τόκοι για την 2η Χρηματοδοτική Συμβολή του Δημοσίου		87.483,33	Το ποσό οφείλεται σύμφωνα με τις Συμβατικές προβλέψεις

MRS-20110418-127793 Π2 9542/19-04-11	Αίτημα καταβολής αποζημίωσης λόγω απώλειας εσόδων από διόδια τέλη εξαιτίας της καθυστέρησης επίτευξης της νέας 3 ^{ης} ΑΤΠ των 29 μηνών	Από 3/03/2010 έως 2/03/2011	2.324.997,30	Το θέμα αφορά απώλεια εσόδων στους σταθμούς διοδίων Σπαθοβουνίου, Νεστάνης και Ασέας. Εκκρεμεί σε διαιτησία.
MRS-20110419-127850 Π2 9549/19-04-11 Π2/Φ4/9246/28-04-11	Καθυστέρηση παράδοσης Νέου τμήματος Δημοσίου Παραδείσια - Τσακώνα – Αυξημένες δαπάνες μεταφοράς υλικών για την Κ/Ξ ΜΟΡΕΑΣ.	Από 30/06/10 έως 3/07/2011	9.013.085,33	Εκκρεμεί σε διαιτησία.
MRS-20110504-128113/4-05-2011	Συνδρομή γεγονότος καθυστέρησης λόγω αργοπορημένης διάθεσης χώρων του έργου στην «Παραλλαγή Σπαθοβουνίου».		2.025.782	Η υπόψη απαλλοτρίωση ήταν πρόσθετη και ζητήθηκε από τον Παραχωρησιούχο κατά τη διαδικασία του άρθρου 3.1.15 της ΣΠ. Το Δημόσιο όφειλε να παραδώσει τους χώρους στις 21/04/2009 και τους παρέδωσε τελικά στις 28/02/2011 με τη διαδικασία του άρθρου 7Α λόγω αδυναμίας διεξαγωγής δικών στο Πρωτοδικείο Κορίνθου λόγω αποχής του Δικηγορικού συλλόγου από την εκδίκαση απαλλοτριώσεων. Εκκρεμεί σε Διαιτησία .
Σύνολο			15.789.895 €	

9.5 Αξιολόγηση στοιχείων

Με βάση τα διατιθέμενα στοιχεία και τις ανάγκες των έργων, όπως αυτές διαμορφώνονται στο νέο χρηματοοικονομικό περιβάλλον της Χώρας προτείνονται τα εξής:

1. Κατάργηση των τελευταίων 6 χλμ του τμήματος της Περιμετρικής Οδού Καλαμάτας από τον Κ. Κεράνη και μετά, λόγω:

(α) του υψηλού κόστους απαλλοτριώσεων (25.000.000€),

- (β) του βέβαιου μελλοντικού αιτήματος του Παραχωρησιούχου για αποζημίωση λόγω καθυστερήσεων (30.000.000€)
 - (γ) του υψηλού κατασκευαστικού κόστους του τμήματος (62.000.000€).
2. Έγκριση χορήγησης διαταγής επιτάχυνσης εργασιών του τμήματος Λεύκτρο – Σπάρτη, στην περίπτωση που εγκριθεί παράταση προθεσμίας κατασκευής του υπόψη τμήματος πέραν του 30% του συμβατικού χρόνου περαίωσης της κατασκευής του συνόλου του έργου. Επισημαίνεται ότι στην περίπτωση αυτή ο Παραχωρησιούχος θα δικαιούται αποζημίωσης, η οποία δεν μπορεί να υπερβεί το 50% της δαπάνης των επηρεαζόμενων εργασιών (άρθρο 26 ΣΠ).

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 10

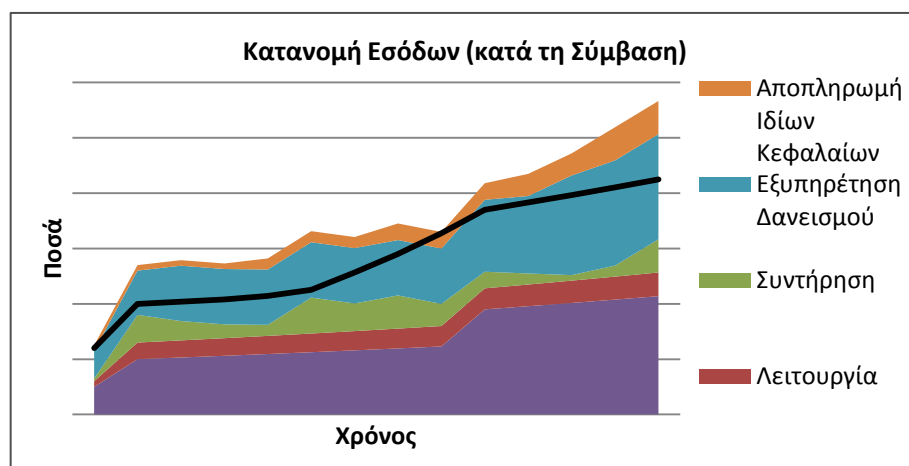
Προτάσεις

Μια σειρά παραμέτρων με κύρια την οικονομική κρίση επέφερε μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου με αποτέλεσμα την ανατροπή της ισορροπίας του Χ-Ο/Μ της ΗΕΠ, το οποίο, μεταξύ άλλων, αποτελεί βασικό στοιχείο της χρηματοδότησης με δάνεια. Απαιτείται ως εκ τούτου με βάση και τις συμβατικές προβλέψεις επαναφορά της, ώστε να υφίσταται βιώσιμο έργο, προφανώς σε κατώτερη στάθμη δυναμικού και αναλογικές προσαρμογές (απώλειες) των απαιτήσεων των τριών μερών (Δημοσίου, Παραχωρησιούχου, Δανειστριών Τραπεζών) στα μέτρα των καιρών. Με την προϋπόθεση ότι τα τρία μέρη επιθυμούν να συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου αυτού, απαιτείται η κατάρτιση κατάλληλης πρότασης που αντιμετωπίζει τις χρηματοοικονομικές, τεχνικές και νομικές δυσκολίες.

Στη συνέχεια προτείνονται διάφορα μέτρα τα οποία, αυτοτελώς ή συνδυαστικά, μπορεί να αποτελέσουν βάση συζήτησης κατά την επόμενη φάση των διαπραγματεύσεων. Επιτυχές αποτέλεσμα θα προκύψει εφόσον κατά τις διαπραγματεύσεις επιτευχθεί το κατάλληλο μίγμα μέτρων με τυχόν αποδοχή/ενδυνάμωση κάποιων από τις προτάσεις, την αποδυνάμωση / απόρριψη άλλων και την ενσωμάτωση νέων προτάσεων από τα άλλα μέρη.

10.1 Αντιμετώπιση της μείωσης των εσόδων από διόδια

Η σημαντική μείωση των εσόδων από διόδια σε σχέση με τις προβλέψεις του αρχικού Χ-Ο/Μ, σε συνδυασμό με τη συμβατική υποχρέωση για πληρωμή μέρους τους στο Δημόσιο κατά προτεραιότητα, οδηγεί βραχυπρόθεσμα σε χρηματοδοτικό έλλειμμα για την κατασκευή των έργων και μακροπρόθεσμα, σε αδυναμία εξυπηρέτησης των δανειακών υποχρεώσεων και σε εξάλειψη της απόδοσης των μετόχων των Παραχωρησιούχων, όπως παρουσιάζεται στο ενδεικτικό διάγραμμα που ακολουθεί. Η μαύρη γραμμή παριστά τα έσοδα ενός τυπικού έργου και όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό το υπόψη έργο δεν αποπληρώνει μέρος του δανείου και το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων. Οι Παραχωρησιούχοι επομένως που έχουν την υποχρέωση να εξασφαλίσουν τη χρηματοδότηση του έργου, αδυνατούν να ανταποκριθούν.



Στο πλαίσιο των εγκρίσεων των δανείων και πριν την σύναψη των συμβάσεων με τις δανείστριες Τράπεζες είχε καταρτιστεί για κάθε έργο χρηματοδοτικό σχέδιο (lenders low case / stress scenario), το οποίο λαμβάνει υπόψη του σενάριο με μειωμένες προβλέψεις κυκλοφορίας κατά 15% - 20%. Σε περίπτωση περαιτέρω μείωσης της κυκλοφορίας, κάτω από το όριο αυτό, όπως είχε αυτό τότε προσδιοριστεί, δεν μπορεί να διασφαλιστεί η αποπληρωμή των δανείων και πολύ περισσότερο της επένδυσης των μετόχων του Παραχωρησιούχου.

Προτείνεται να διασφαλίσει το Δημόσιο τις ταμειακές ροές των Παραχωρησιούχων (και εμμέσως των Τραπεζών) μετά τον επιμερισμό εσόδων, στο επίπεδο που αντιστοιχεί στο lenders low case (LLC), από τα έσοδα του έργου που του αναλογούν και μόνο, υπό την αυτονόητη προϋπόθεση ότι θα ανακτά την όποια παροχή του προς το έργο (που προηγήθηκε) μόλις ανακάμπτει η κυκλοφορία (δανεισμός προς το έργο). Συνεπώς, Χ-Ο/Μ αναφοράς κατά τις διαπραγματεύσεις θα αποτελεί το χαμηλό μοντέλο LLC των Τραπεζών.

Το Δημόσιο ουδέποτε αποδέχθηκε συμβατικά τον κυκλοφοριακό κίνδυνο, τον οποίο φέρουν πλήρως οι Παραχωρησιούχοι, και ουδέποτε εξέτασε τα κυκλοφοριακά μοντέλα και στοιχεία των Παραχωρησιούχων. Υπό αυτό το πρίσμα, δεν ενδιαφέρει το Δημόσιο κατά τις διαπραγματεύσεις η επανεκτίμηση των κυκλοφοριακών φόρτων από τους Συμβούλους των Παραχωρησιούχων και των Τραπεζών. Ο ρόλος των επικαιροποιημένων κυκλοφοριακών μοντέλων των Παραχωρησιούχων και Τραπεζών περιορίζεται σε δική τους χρήση, δηλαδή στην από πλευρά τους επιβεβαίωση της δυνατότητας του Ελληνικού Δημοσίου να «δανείσει» το έργο από το μερίδιό του των εσόδων, όπως προαναφέρθηκε.

Με δεδομένη την αδυναμία των Παραχωρησιούχων να εξασφαλίσουν τη χρηματοδότηση και προκειμένου το Δημόσιο να δημιουργήσει Όχημα Ειδικού Σκοπού, το οποίο θα διαχειρίζεται συνολικά τα μελλοντικά έσοδά του από τα έργα Παραχώρησης, περιλαμβανομένης της τιτλοποίησης τους, είναι απαραίτητο το Δημόσιο να ελέγξει πλέον τις παραδοχές, τα στοιχεία και τα αποτελέσματα των επικαιροποιημένων (κυκλοφοριακών και χρηματοοικονομικών) μοντέλων των Παραχωρησιούχων, ή να διαμορφώσει δικά του μοντέλα, αποκλειστικά για το σκοπό αυτό.

Επισημαίνεται ότι, πέραν των προβλημάτων των μοντέλων πρόβλεψης κυκλοφορίας, τα Χ-Ο/Μ, που υπέβαλαν οι Παραχωρησιούχοι, εμφανίζουν αδυναμίες και μεροληπτικές υπέρ τους παραδοχές που πρέπει να ελεγχθούν ώστε να εξάγονται τα αποτελέσματα με ασφάλεια. Ενδεικτικό είναι ότι με βάση τα υπόψη Χ-Ο/Μ, στα οποία ενσωματώνονται οι απαιτήσεις των Τραπεζών και των ιδίων, φαίνεται ότι δεν απομένουν παρά ελάχιστα έσοδα στο Δημόσιο την Περίοδο Παραχώρησης.

Υπό τις συνθήκες αυτές ένας πρώτος στόχος είναι η προσαρμογή των έργων ώστε να μειωθεί το έλλειμμα χρηματοδότησης της περιόδου κατασκευής που οφείλεται σε μειωμένα έσοδα κατά την περίοδο αυτή. Μέχρι στιγμής **προτείνεται** να αντιμετωπιστεί το θέμα αυτό με τις συμβατικές παρατάσεις του χρόνου κατασκευής (που έχουν ως αποτέλεσμα την επιμήκυνση της περιόδου κατά την οποία τα έσοδα χρηματοδοτούν το κόστος κατασκευής) ή/και την κατάλληλη προσαρμογή του χρονοδιαγράμματος (μετάθεση χρόνου ολοκλήρωσης – σταδιακή ολοκλήρωση), ως προς ορισμένα τμήματα του έργου. Στα έργα Ολυμπία Οδός και Ε65 **προτείνεται** συνδυαστικά και μείωση του κατασκευαστικού αντικειμένου.

Στην περίπτωση που το Δημόσιο συμφωνήσει σε υπαγωγή των προς αυτό πληρωμών στην εξυπηρέτηση των λειτουργικών δαπανών και των δανειακών υποχρεώσεων, σύμφωνα με την προτεινόμενη εναλλακτική λύση, θα πρέπει να διασφαλίσει ότι οι λειτουργικές δαπάνες δεν θα είναι δυνατό να τύχουν υπερβολικών χρεώσεων, γεγονός που θα οδηγούσε σε έμμεση

αύξηση της συνολικής απόδοσης του Παραχωρησιούχου εις βάρος του μεριδίου του Δημοσίου. Αντίθετα, θα πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια εξορθολογισμού των δαπανών αυτών, χωρίς μείωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των χρηστών και της οδικής ασφάλειας. Επομένως, **προτείνεται** να συμφωνηθεί, είτε ποσοστιαία μείωση των δαπανών λειτουργίας και συντήρησης που προβλέπονται στο αρχικό Χ-Ο/Μ και δέσμευση των Παραχωρησιούχων στη μη υπέρβασή τους, είτε η τήρηση πολιτικής πλήρους διαφάνειας και αυξημένου ελέγχου του Δημοσίου στον τρόπο που θα διαμορφώνονται οι δαπάνες λειτουργίας («ανοιχτά βιβλία» - ιδιαίτερα όσον αφορά το κόστος της βαρειάς συντήρησης, στο πλαίσιο της εφαρμογής του προσυμφωνημένου προγράμματος).

10.2 Ανασχεδιασμός τεχνικού αντικειμένου

Ο βασικός σχεδιασμός με τον οποίο δημοπρατήθηκαν τα έργα παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων πρέπει να βελτιωθεί σε πολλά σημεία, ώστε να λάβει υπόψη και τις ιδιαιτερότητες των διαφόρων περιοχών και λογικές απαιτήσεις των περιοίκων. Στις τεχνικές αναλύσεις αναφέρονται τα περιβαλλοντικά προβλήματα που συναντήθηκαν και χαρακτηριστικές αστοχίες του σχεδιασμού. Προκειμένου να αποκατασταθεί ένα αξιόπιστο χρονοδιάγραμμα των ΣΠ, έχουν καταρχήν συμφωνηθεί με τους Παραχωρησιούχους πάρα πολλές επί μέρους τροποποιήσεις σχεδιασμού που κρίθηκαν, με γνώμονα τη βελτίωση της λειτουργικότητας των έργων και τη μη επιβάρυνση του Δημοσίου. **Προτείνεται:**

Ολυμπία Οδός:

Το Έργο να περιοριστεί στο τμήμα Ελευσίνα – Τέλος Παράκαμψης Πάτρας.

Το τμήμα από Κάτω Αχαΐα μέχρι τον Α/Κ Εισόδου Πύργου να ολοκληρωθεί άμεσα ως δημόσιο έργο.

Στα υπόλοιπα τμήματα να ανασταλεί προσωρινά η κατασκευή και να κατασκευαστούν σε επόμενη φάση ως δημόσια έργα, αλλά να κατασκευαστούν άμεσα έργα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.

Ιόνια Οδός:

Να κατασκευαστεί δίδυμη σήραγγα 2,3 χλμ στην περιοχή της Κλόκοβας (Παλαιοβούνα) της Ιόνιας Οδού (εντός σχεδόν του προϋπολογισμού κατασκευής με μείωση μη χρήσιμων έργων ύστερα από πρόταση του Παραχωρησιούχου, όπως η δίδυμη σήραγγα 1,1 χλμ στο Μενίδι).

Να γίνουν δεκτές προτάσεις βελτιστοποίησης του Παραχωρησιούχου, πολλές από τις οποίες συμπίπτουν με τις επιθυμίες του Δημοσίου.

Τα πρόσθετα αναγκαία έργα στον ΠΑΘΕ να βαρύνουν το Δημόσιο (με εντολή συμπληρωματικών εργασιών).

Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας - Ε65:

Το Έργο να περιοριστεί μέχρι τη θέση γέφυρα Μουργκάνι μετά την Καλαμπάκα (συμβολή οδών προς Μέτσοβο και προς Γρεβενά).

Ο πλήρης κόμβος Λαμίας και η συνδετήρια οδός Ανάβρα – Θαμακός να κατασκευαστούν αργότερα ως δημόσια έργα. Να γίνουν δεκτές προτάσεις βελτιστοποίησης του Παραχωρησιούχου, πολλές από τις οποίες συμπίπτουν με τις επιθυμίες του Δημοσίου.

Να βελτιωθεί η υφιστάμενη εθνική οδός από Μουργκάνι έως Αγίους Θεοδώρους και να κατασκευαστεί τμήμα νέας εθνικής οδού (μήκους 9 χλμ περίπου) από Αγίους Θεοδώρους μέχρι την Πηγαδίτσα και την Εγνατία Οδό ως δημόσιο έργο. Επί πλέον, να βελτιωθεί η εθνική οδός από Μουργκάνι έως Α/Κ Παναγιάς και Εγνατία Οδό ως δημόσιο έργο.

Το τμήμα του αυτοκινητόδρομου από Μουργκάνι έως Εγνατία Οδό (Κηπουργιό Γρεβενών) να κατασκευαστεί αργότερα ως δημόσιο έργο.

Αυτοκινητόδρομος Μορέα:

Η ΣΠ να περιοριστεί μέχρι τη θέση Καρέλια της Περιμετρικής Οδού Καλαμάτας, εξ αιτίας της υψηλής δαπάνης απαλλοτρίωσης και της υποχρέωσης καταβολής αποζημίωσης στον Παραχωρησιούχο λόγω καθυστέρησης της απαλλοτρίωσης του τελευταίου τμήματος της Περιμετρικής Οδού Καλαμάτας μήκους 6 χλμ. Ενδεχομένως, να επιταχυνθούν οι εργασίες με αντίστοιχη αποζημίωση του Παραχωρησιούχου για το τμήμα Λεύκτρο – Σπάρτη, προκειμένου να αποφευχθεί η υπέρβαση της Συνολικής Προθεσμίας Περιόδου Τ1 πλέον του 30%(γεγονός καταγγελίας δανειακών συμβάσεων).

Γενικότερα, σε κάθε Έργο Παραχώρησης, η συνυπογραφή από το Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο της αποδοχής των τεχνικών τροποποιήσεων θα γίνει στο πλαίσιο της γενικής συμφωνίας.

Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός και ο Τεχνικός Σύμβουλος των Τραπεζών σε κάθε έργο είναι δυνατόν να αξιολογήσουν σε σύντομο χρόνο τη δαπάνη των τεχνικών τροποποιήσεων σε σχέση με το βασικό σχεδιασμό, με άμεση παροχή διευκρινίσεων από τους εκπροσώπους του Παραχωρησιούχου / Κατασκευαστή και της αρμόδιας Υπηρεσίας. Το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θα προσφύγουν στις προβλεπόμενες συμβατικά διαδικασίες σε περίπτωση διαφωνίας.

Δεδομένου ότι τα προβλήματα των απαλλοτριώσεων έχουν ουσιαστικά επιλυθεί, ιδιαίτερα για τα τμήματα των έργων στα οποία η χάραξη έχει οριστικοποιηθεί, , υπάρχει καταρχήν σύγκλιση απόψεων με τους Παραχωρησιούχους για το νέο χρονοδιάγραμμα των εργασιών, ώστε όλες οι εργασίες να ολοκληρωθούν εντός της προγραμματικής περιόδου του ΕΣΠΑ.

10.3 Επίλυση αιτημάτων αποζημιώσεων

Όσον αφορά στα αιτήματα των Παραχωρησιούχων για αποζημιώσεις, σύμφωνα με τις θέσεις τους στις Τεχνικές Ομάδες Εργασίας θα υπερβούν τα 1000 εκατ. € (για όλα τα έργα), αλλά μικρό μέρος τους έχει υποβληθεί μέχρι στιγμής τεκμηριωμένα ώστε να καθίσταται δυνατόν να αξιολογηθούν.

Οι αυξημένες δαπάνες των έργων λόγω καθυστέρησης απαλλοτριώσεων, αρχαιολογικών ερευνών κλπ, κατά τους Παραχωρησιούχους πρέπει να επιβαρύνουν το Δημόσιο. Τυχόν ικανοποίηση (μέρους) των αιτημάτων αυτών θα γίνει είτε στο πλαίσιο της διαπραγμάτευσης, είτε μέσω διαιτησίας. Μερικές από τις διεκδικήσεις αυτές των Παραχωρησιούχων που αφορούν απώλειες εσόδων, εφόσον τεκμηριωθούν κατάλληλα συμβατικά, μπορεί να γίνουν

αποδεκτές από το Δημόσιο και να ενσωματωθούν στα νέα Χ-Ο/Μ.

Όσον αφορά τις διεκδικήσεις των Κατασκευαστών προβλέπεται συμβατικά η διαδικασία επίλυσης και τακτοποίηση τους κατ' αρχήν εκτός του χρηματοοικονομικού μοντέλου.

Πάντως από μια πρώτη αξιολόγηση των απαιτήσεων των Παραχωρησιούχων, και ιδιαιτέρως των Κατασκευαστών τους, προκύπτει ότι υπάρχουν πολύ μεγάλα περιθώρια μειώσεων.

Επισημαίνεται ότι το Δημόσιο έχει ήδη επιβάλει σε Παραχωρησιούχους χρηματικές ποινές για καθυστερήσεις με δική τους ευθύνη.

Προτείνεται να συμφωνηθούν το ταχύτερο τα πραγματικά ποσά των αποζημιώσεων που βαρύνουν το Δημόσιο, ώστε να συμβάλουν θετικά στο νέο χρηματοοικονομικό κλείσιμο των έργων. Εκπρόσωποι του Ανεξάρτητου Μηχανικού, του Τεχνικού Συμβούλου των Τραπεζών, του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου/Κατασκευαστή να αξιολογήσουν και ει δυνατόν να συμφωνήσουν επί των αιτημάτων του Παραχωρησιούχου /Κατασκευαστή για κάθε έργο. Σε περίπτωση διαφωνίας, το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος θα έχουν τη δυνατότητα να προσφύγουν στη Διαιτησία, σύμφωνα με τη Σύμβαση.

10.4 Αρχές διαπραγμάτευσης

Το Δημόσιο πρέπει να προσδιορίσει τα όρια διαπραγμάτευσης στη βάση των ακόλουθων κατευθύνσεων:

- Εφαρμογή κατά το δυνατόν της αρχής της αυτοχρηματοδότησης. Δηλαδή η χρηματοδότηση των υποχρεώσεων του Δημοσίου θα γίνεται αποκλειστικά από τα μελλοντικά έσοδα κάθε Έργου.
- Θα διασφαλιστεί στο μέτρο του δυνατού η κατά προτεραιότητα σταδιακή επιστροφή εντόκως στο Δημόσιο των εσόδων του που διατίθενται σε χρηματοδότηση των υποχρεώσεων του έργου και ιδιαίτερα στην περίπτωση αντίστροφης (ευνοϊκής) μελλοντικής μεταβολής των συνθηκών.
- Θα οριοθετηθούν (και θα ελέγχονται) οι δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης του έργου σε επίπεδο κατώτερο εκείνου του αρχικού μοντέλου.
- Θα επιβληθεί χαμηλότερο όριο από το συμβατικό (στα όρια του δυσμενούς σεναρίου) στην απόδοση των ιδίων κεφαλαίων των μετόχων του Παραχωρησιούχου.

Με βάση τις παραπάνω κατευθύνσεις και τις αρχές του Πλαισίου Συναντίληψης (ΠΣ) το Δημόσιο θα προχωρήσει στη διαπραγμάτευση με τις Τράπεζες και τον Παραχωρησιούχο επί των παρακάτω σημείων, τα οποία βρίσκονται σε συμφωνία με τις αρχές του ΠΣ:

- Οριστικοποίηση των τεχνικών λύσεων (Αρχή 3 ΠΣ)
- Παράταση της προθεσμίας κατασκευής (Αρχή 3 ΠΣ)
- Ανακαθορισμός των προβλέψεων των εσόδων (Αρχή 4 ΠΣ)
- Υπολογισμός των πρόσθετων δαπανών, ιδιαίτερα της περιόδου κατασκευής, όπως αυτές ενδεχομένως επιβαρύνθηκαν με υπαιτιότητα του Δημοσίου (Αρχή 5 ΠΣ)
- Εκκαθάριση απαιτήσεων των μερών (Αρχή 6 ΠΣ).

- Επαναξιολόγηση των χρηματοδοτικών αναγκών του έργου (Αρχή 8), εξετάζοντας σενάρια σε σχέση με τις απαιτήσεις των Τραπεζών (Αρχή 9 ΠΣ)
- Διερεύνηση της αξιοποίησης των αναμενόμενων εσόδων προς διασφάλιση της αποπληρωμής των δανείων (Αρχή 10 ΠΣ)

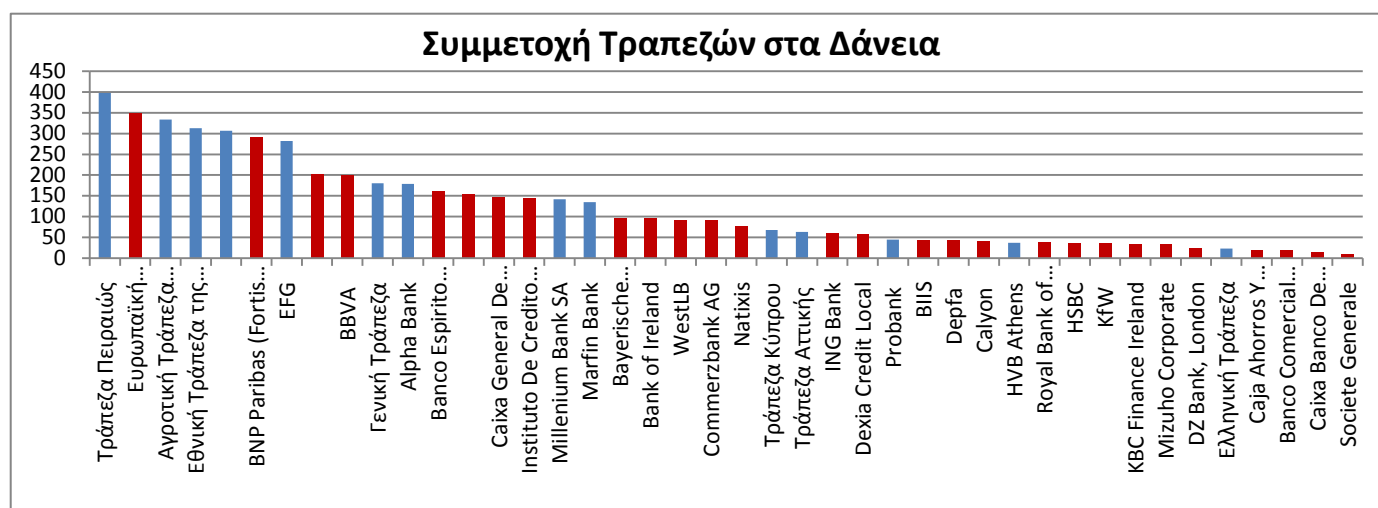
Η πολιτική διοδίων και η διαλειτουργικότητα των συστημάτων συλλογής διοδίων (Αρχή 5, 7 ΠΣ) δεν μπορεί να συμφωνηθούν στο πλαίσιο του Χ-Ο/Μ, αλλά ανεξάρτητα. Σε κάθε περίπτωση η πολιτική διοδίων θα πρέπει να συμφωνηθεί το ταχύτερο, ώστε να εφαρμοστεί με την επανεκκίνηση των ΣΠ.

10.5 Διαπραγμάτευση Αιτημάτων Τραπεζών

Οι Τράπεζες με βάση τις επικρατούσες οικονομικές και χρηματοοικονομικές συνθήκες (αύξηση κόστους χρηματοδότησης, μείωση ρευστότητας, αύξηση κινδύνου χώρας) ζητούν στην ουσία αναδιάρθρωση των δανειακών συμβάσεων με κύριο αίτημα την αύξηση του περιθωρίου του επιτοκίου δανεισμού και τη μείωση της έκθεσής τους.

Το αίτημα αύξησης του περιθωρίου προέρχεται κυρίως από τις ελληνικές Τράπεζες, οι οποίες καλύπτουν το 50% περίπου των δανείων των έργων. Η αύξηση του επιτοκίου κατά μια ποσοστιαία μονάδα στα κύρια δανειακά κεφάλαια των έργων αντιστοιχεί σε πρόσθετο κόστος λόγω τόκων για τα τέσσερα έργα παραχώρησης (πλην Μορέα) της τάξης των 150-200εκατ. € σε παρούσα αξία.

Επισημαίνεται ότι ο μεγάλος αριθμός των Τραπεζών που συμμετέχουν στη χρηματοδότηση των έργων δημιουργεί προβλήματα στη λήψη των αποφάσεων. Σε περιπτώσεις που απαιτείται ομοφωνία, είναι ενδεχόμενο Τράπεζες με πολύ μικρή συμμετοχή (άρα και έκθεση) να μπλοκάρουν τη λήψη απόφασης. Επίσης, επειδή πολλές Τράπεζες χρηματοδοτούν περισσότερα από ένα έργα, δημιουργούν το φαινόμενο των συγκοινωνούντων δοχείων στην εξέταση των διαφόρων προβλημάτων.



Εκτιμάται ότι με τις κατάλληλες επεμβάσεις σε επιλεγμένα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά των συμβατικών σχέσεων των Έργων, μπορεί να καταστεί εφικτή η ελαχιστοποίηση των απαιτήσεων των Τραπεζών για σημαντική αύξηση του περιθωρίου του

επιτοκίου δανεισμού με προφανή ωφέλεια για το δημόσιο συμφέρον και ταυτόχρονα να τηρηθεί η ισορροπία επιμερισμού κινδύνου μεταξύ των μερών. Τα βασικά μέσα τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για το σκοπό αυτό έχουν ως εξής:

Αλλαγή Δικαίου των Δανειακών Συμβάσεων	Αλλαγή του Δικαίου που διέπει τις συμβάσεις, από το Αγγλικό Δίκαιο που ισχύει αυτή τη στιγμή σε Δίκαιο χώρας – μέλους της Ευρωζώνης (π.χ. Γαλλικό). Στην περίπτωση αυτή θα βελτιωθεί η θέση των Δανειστών, διότι θα τους παρέχεται η δυνατότητα εξασφάλισης αυξημένης ρευστότητας από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, καθώς οι ομολογίες των Έργων θα είναι πλέον αποδεκτές ως ενέχυρο για παροχή χαμηλότοκων δανείων.
Μείωση Μέσης Ζωής Δανείου	Δεδομένου ότι τα δάνεια των Έργων αποπληρώνονται σταδιακά και όχι με εφ' άπαξ καταβολή, αντί της απόλυτης διάρκειας αποκτά ιδιαίτερη σημασία η μέση ζωή του δανείου. Όπως έδειξαν οι σχετικές αναλύσεις ευαισθησίας, αυτή μπορεί να μειωθεί σημαντικά ή με απευθείας αναδιάρθρωση του προφίλ αποπληρωμών, είτε με έμμεση επιτάχυνση, με τη μορφή υποχρεωτικών προπληρωμών με βάση τις διαθέσιμες ταμειακές ροές μετά την προγραμματισμένη συμβατικά εξυπηρέτηση (cash sweep). Με τον τρόπο αυτό μπορεί να μειωθεί η έκθεση των δανειστριών τραπεζών σε βάθος χρόνου.
Μείωση Διάρκειας Δανείου	Ένας από τους κύριους παράγοντες που μπορούν να οδηγήσουν σε μετριασμό των απαιτήσεων των τραπεζών για αύξηση των περιθωρίων επιτοκίου δανεισμού είναι η μείωση της διάρκειας των δανείων, δηλαδή του χρόνου κατά τον οποίο το δάνειο παρουσιάζει υπόλοιπο προς εξυπηρέτηση.
Αύξηση Δεικτών Κάλυψης Δανειακών Υποχρεώσεων	Η αύξηση των δεικτών κάλυψης βελτιώνει την ασφάλεια της αποπληρωμής των δανείων, παρέχοντας πρακτικά περιθώριο για την εξισορρόπηση της σημαντικής μείωσης στις ροές που είναι σήμερα διαθέσιμες για την εξυπηρέτηση τόκων και κεφαλαίου (λόγω μείωσης των πρωτογενών εσόδων του Έργου). Ο Μηχανισμός, μέσω του οποίου θα παρέχεται τέτοια αυξημένη ασφάλεια στις δανείστριες Τράπεζες, θα πρέπει απαραίτητα να συνοδεύεται από ρυθμίσεις που θα διασφαλίζουν ότι μετά την εξυπηρέτηση του δανεισμού το υπόλοιπο των ταμειακών ροών θα επιστρέφεται στο Δημόσιο (σε συνδυασμό πιθανόν με πληρωμή προς τον Παραχωρησιούχο).
Βελτίωση εξασφαλίσεων	Η δεσμευτική διάθεση από το Δημόσιο εσόδων από άλλα έργα για την εξασφάλιση των συμβατικών του υποχρεώσεων είναι επίσης ένας μηχανισμός παροχής διασφάλισης προς τους δανειστές κάποιου άλλου Έργου.

**Μείωση
Δανειακού
Κεφαλαίου**

Η μείωση των απαιτούμενων δανειακών κεφαλαίων θα μπορούσε κατά κύριο λόγο να επιτευχθεί με τον επανασχεδιασμό του τεχνικού αντικειμένου των Έργων. Σε έργα όπου τα περιθώρια για τέτοιου τύπου παρέμβαση είναι πολύ περιορισμένα, η μείωση του κεφαλαίου μπορεί να προέλθει μόνο δευτερογενώς μέσω της μείωσης άλλων δαπανών προς χρηματοδότηση, συμπεριλαμβανομένων και των τόκων των δανείων (ενδεικτικά σαν αποτέλεσμα μείωσης επιτοκίου στη διάρκεια κεφαλαιοποίησης και επιτάχυνσης καταβολών ροών για τις οποίες ευθύνεται το Δημόσιο).

**Μείωση
Περίοδου
Διαθεσιμότητας**

Η μείωση της Περιόδου Διαθεσιμότητας του Δανείου οδηγεί σε ενωρίτερη έναρξη αποπληρωμής κεφαλαίου και επομένως μειώνει την έκθεση των τραπεζών – ποσοτικά και ποιοτικά.

Στο πλαίσιο της διαπραγμάτευσης, τα επιχειρήματα και αιτήματα των Τραπεζών θα αφορούν στο περιθώριο του επιτοκίου, στη στήριξη των Παραχωρησιούχων ώστε να μην πτωχεύσουν αλλά να διατηρούν βιώσιμες αποδόσεις και στην εξασφάλιση με άμεσο τρόπο πρόσβασης στα συνολικά έσοδα του έργου από τα διόδια για την πληρωμή των δόσεων των δανείων (και όχι την αποπληρωμή τους μέσω πληρωμών από το Δημόσιο).

Το Δημόσιο θα πρέπει να καταστήσει σαφές ότι:

- δίνει χρήματα εξασφαλίζοντας την αποπληρωμή των δανείων και του συμφωνημένου επιτοκίου και δεν μπορεί σε τρέχουσες συμβάσεις, ενώ δεν έχει υποχρέωση, να πληρώνει μεγαλύτερο επιτόκιο από το συμβατικό, ενώ παράλληλα διαπραγματεύεται την παράταση της εξόφλησης των παλαιών δικών του υποχρεώσεων.
- με την παρέμβασή του στα έργα, τα στηρίζει με δικούς του πόρους, στηρίζοντας συγχρόνως τις Δανείστριες Τράπεζες, τις Εταιρείες Παραχώρησης και τους Κατασκευαστές.
- τα Χ-Ο/Μ με βάση τα οποία υπεγράφησαν οι συμβάσεις παραχώρησης, βασίστηκαν σε προβλέψεις των οικονομικών και κυκλοφοριακών παραμέτρων που προέκυψαν από μελέτες οι οποίες εγκρίθηκαν από τους συμβούλους των Τραπεζών. Στη συνέχεια ζητείται να αναλάβει το Δημόσιο όλες τις συνέπειες των αστοχιών από οποιαδήποτε αιτία και αν προέρχονται, γεγονός που δεν συνάδει με τα χρηστά συναλλακτικά ήθη.
- Μειώνει κατά το δυνατόν την έκθεση των Τραπεζών (μείωση ποσού δανείου, μέσης διάρκειας δανείου) και επομένως τις βοηθά εμμέσως να αυξήσουν την απόδοσή τους επανεπενδύοντας κεφάλαιά τους σε επικερδέστερα έργα γεγονός που πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά την επιδίωξη της νέας ισορροπίας.

Επισημαίνεται και πάλι ότι με βάση τις απαιτήσεις των Τραπεζών δεν απομένουν έσοδα στο Δημόσιο την περίοδο Παραχώρησης. Οι αναλύσεις όμως ευαισθησίας έχουν δείξει ότι δεν μπορεί να επιτευχθεί αναλογική κατανομή των απωλειών μεταξύ των μερών αν η αύξηση του περιθωρίου του επιτοκίου δανεισμού υπερβεί τις 110 μ.β.

10.6 Διαπραγμάτευση Αιτημάτων Παραχωρησιούχων

Στο πλαίσιο της διαπραγμάτευσης, τα επιχειρήματά και τα αιτήματά των Παραχωρησιούχων θα αφορούν στη διατήρηση της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων τους και την κάλυψη των πρόσθετων δαπανών που προέρχονται είτε από την τροποποίηση του σχεδιασμού και του χρονοδιαγράμματος των έργων, είτε από την απώλεια εσόδων. Αντίθετα το Δημόσιο θα επιδιώξει τη μείωση του ύψους της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων των Παραχωρησιούχων, την παγίωση ή και μείωση του κόστους κατασκευής – λειτουργίας των έργων, την ελαχιστοποίηση των απαιτήσεων των Παραχωρησιούχων στο σύνολό τους.

Το Δημόσιο θα πρέπει να καταστήσει σαφές ότι:

- καλείται να αναλάβει πρόσθετο κόστος (πέραν των αποζημιώσεων για τις δικές του ευθύνες) για τη στήριξη των έργων, ενώ δεν έχει την συμβατική ευθύνη για τις αιτίες που προκαλούν τη μείωση των εσόδων (κυκλοφοριακός φόρτος κ.λ.π).
- δεν μπορεί να δέχεται μόνον αιτήματα κάλυψης των ελλειμμάτων χρηματοδότησης των έργων, χωρίς να του δίνεται η δυνατότητα να παρεμβαίνει στο κόστος και στις παραμέτρους που το διαμορφώνουν.
- η όλη διαδικασία των παρεμβάσεων του για τη διάσωση των συμβάσεων δεν μπορεί να αγνοεί την διαγωνιστική διαδικασία που προηγήθηκε της κατάρτισης των συμβάσεων, ούτε αυτές καθ' αυτές τις υπογεγραμμένες συμβάσεις, το πλαίσιο των οποίων έχουν και πρόσφατα δεσμευτεί οι Παραχωρησιούχοι ότι θα τηρήσουν στο Πλαίσιο Συναντίληψης
- με την παρέμβασή του αυτή λύνει τον γόρδιο δεσμό στα έργα με έναν δίκαιο (και οριακά συμβατικό τρόπο) προκειμένου να περισώσει τα έργα, να αποτρέψει την πτώχευση Τεχνικών Εταιρειών και Τραπεζών, ιδιαίτερα των ελληνικών, των Παραχωρησιούχων, αλλά και να προστατέψει τα συμφέροντα του μέσω της συνέχισης της αναπτυξιακής αυτής δράσης.

Επισημαίνεται και πάλι ότι με βάση τις απαιτήσεις των Παραχωρησιούχων δεν απομένουν έσοδα στο Δημόσιο την περίοδο Παραχώρησης. Οι αποδόσεις των ιδίων κεφαλαίων των Παραχωρησιούχων στην περίπτωση του χαμηλού σεναρίου των Τραπεζών είναι μηδενικές για τα δύο έργα και 2% - 3% για τα άλλα δύο. Επισημαίνεται ότι οι αναλύσεις ευαισθησίας έχουν δείξει ότι για να επιτευχθεί αναλογική κατανομή των απωλειών μεταξύ των μερών, οι αποδόσεις των ιδίων κεφαλαίων των Παραχωρησιούχων (IRR) δεν μπορεί να ξεπεράσουν το επιτόκιο τραπεζικού δανεισμού εφόσον τα έσοδα του έργου είναι μικρότερα του χαμηλού σεναρίου των τραπεζών. Στην περίπτωση που τα έσοδα αυτά αυξηθούν μπορεί να είναι δυνατή η προοδευτική αύξηση των αποδόσεων του Παραχωρησιούχου μέχρι την επίτευξη των εσόδων του βασικού σεναρίου της προσφοράς, εφόσον παράλληλα επιστρέφονται εντόκως τα ποσά που το Δημόσιο έχει δανείσει προς το έργο. Σε κάθε περίπτωση το IRR θα παραμείνει σημαντικά χαμηλότερο από το προβλεπόμενο στο βασικό σενάριο των τραπεζών.

10.7 Νομική Βάση Αποκατάστασης Ισορροπίας των ΣΠ

Η Νομική Ομάδα, η οποία συγκροτήθηκε για την υλοποίηση του ΠΣ διερεύνησε τα διάφορα νομικά και συμβατικά προβλήματα των έργων. Ύστερα από επεξεργασία των διαφόρων απόψεων και προτάσεων, ο Νομικός Σύμβουλος Παραχωρήσεων του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. έχει συνθέσει αναλυτικό κείμενο, άνω των 50 σελίδων, το οποίο και προσδιορίζει την, με τα σημερινά δεδομένα, προσφορότερη νομική βάση της αποκατάστασης της ισορροπίας των

ΣΠ, σε σχέση με τις αρχές της Συνθήκης και τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (ΕΕ) και τις υφιστάμενες Συμβάσεις Παραχώρησης. Το κείμενο αυτό είναι «Εμπιστευτικό» και θα τεθεί υπόψη των Γενικών Διευθύνσεων της ΕΕ, όταν απαιτηθεί. Οι υπόψη προτάσεις συνάδουν με την ανωτέρω νομική βάση.

10.8 Αναζήτηση και άλλων πηγών χρηματοδότησης

Για την περίπτωση που δεν επικρατήσει λογική και μέτρο από πλευράς Παραχωρησιούχων και Τραπεζών θα πρέπει το Δημόσιο να ετοιμάσει την άμυνά του σε ενδεχόμενη ρήξη. Το Δημόσιο, παράλληλα με τη διαπραγμάτευση, πρέπει να προετοιμάσει εναλλακτικά σενάρια και να διερευνήσει συμπληρωματικά μέσα χρηματοδότησης για την ολοκλήρωση των έργων.

Ήδη εξετάζει το ενδεχόμενο δανειοδότησής του από την ΕΤΕπ για να καλύψει τυχόν πρόσθετες υποχρεώσεις του για εργασίες, για έλλειμμα χρηματοδότησης έργων κατά την κατασκευαστική περίοδο, αποζημιώσεις, καθώς και την αντικατάσταση Δανειστριών Τραπεζών που θα αρνηθούν να συνεχίσουν τη χρηματοδότηση. Έχει σταλεί σχετική επιστολή στην ΕΤΕπ από τα Υπουργεία ΥΜΕΔΙ και ΥΠΟΙΚ.

Θα πρέπει να διερευνηθεί επίσης η κάλυψη των αναγκών από ομόλογα ανάπτυξης, καθώς και κάθε δυνατός συνδυασμός μεθόδων.

10.9 Νέα Πολιτική Διοδίων

Σειρά εκτιμήσεων και επιλογών στον καθορισμό της Πολιτικής των Διοδίων στα Έργα Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων, όπως αυτές αποτυπώθηκαν στα Συμβατικά Κείμενα, αποδείχθηκαν στην πράξη προβληματικές, ιδιαίτερα στο υφιστάμενο δυσμενές οικονομικό κλίμα. Παρατηρούνται αντιδράσεις πολιτών στην πληρωμή διοδίων, οι οποίες οφείλονται κυρίως σε μη αναλογική χρέωση, ιδιαίτερα όσων διαμένουν πλησίον μετωπικών σταθμών διοδίων σε περιοχές όπου δεν υπάρχει παράπλευρο δίκτυο.

Το Δημόσιο πρότείνει στους Παραχωρησιούχους τα ακόλουθα μέτρα με δαπάνη του, ώστε να μην διαταραχθεί η βιωσιμότητα των έργων:

- Μείωση 25% έως 30%, για τις κατηγορίες οχημάτων 1 και 2, και σταθεροποίηση των ανωτάτων διοδίων τελών για τρία χρόνια και σταδιακή επάνοδος στα συμβατικά επίπεδα στην επόμενη τριετία.
- Σημαντική μείωση διοδίων στα υπό κατασκευή τμήματα, π.χ. κατά 50% στο τμήμα Κόρινθος - Πάτρα.
- Επιδότηση διοδίου για κάποιες κατηγορίες χρηστών από πόρους κοινωνικής πολιτικής (π.χ. άτομα με αναπηρία).

Το κόστος της προτεινόμενης πολιτικής για έξι έτη είναι **500 εκατ. €** περίπου, το οποίο πρέπει να εξασφαλίσει το Υπουργείο Οικονομικών είτε από προεξόφληση μελλοντικών εσόδων από διόδια είτε από άλλους πόρους του.

Οι Παραχωρησιούχοι αντιπρότειναν διάφορα εναλλακτικά μέτρα με δαπάνη του Δημοσίου, που προβλέπουν:

- Αναλογική ηλεκτρονική πληρωμή για χρήστες που διαμένουν πλησίον Μετωπικών Σταθμών Διοδίων.
- Εκπαιωτική πολιτική για τους συχνούς χρήστες.

Το κόστος των προτεινομένων από τους Παραχωρησιούχους μέτρων εκτιμάται κατ' αρχήν ότι δεν θα ξεπεράσει τα 200 εκ € για την ίδια περίοδο.

Σε εφαρμογή του Πλαισίου Συναντίληψης του Ιουνίου 2011 συνεχίζονται οι συζητήσεις με τους Παραχωρησιούχους και εξετάζονται οι εναλλακτικές προτάσεις τους.

Εν όψει της διαμορφωμένης οικονομικής κατάστασης **προτείνεται** να επαναξιολογηθεί η πρόταση του Δημοσίου και να υιοθετηθούν στοχευμένες δράσεις χαμηλότερου κόστους.

Διακηρυγμένος Κυβερνητικός Στόχος είναι η υποχρεωτική εφαρμογή πλήρως ηλεκτρονικού συστήματος συλλογής διοδίων με ελεύθερη ροή οχημάτων σε όλους τους αυτοκινητόδρομους (μια κάρτα/πομποδέκτης – ένας λογαριασμός για κάθε όχημα) στο πλαίσιο της επιβαλλόμενης διαλειτουργικότητας του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου και η επίτευξη πλήρως αναλογικής χρέωσης των χρηστών εντός των τριών επόμενων ετών. **Προτείνονται** κατάλληλες νομοθετικές ρυθμίσεις (οι οποίες μέχρι τέλους Σεπτεμβρίου ολοκληρώνονται από την Ομάδα Εργασίας Νομικών). Οι ρυθμίσεις θα αφορούν κυρίως την αντιμετώπιση των παραβατών και τη διαχείριση των πληρωμών, η οποία προβλέπεται να γίνεται μέσω Κέντρου Ανταλλαγής Πληροφοριών και Πληρωμών που θα συσταθεί στο ΥΠ.ΟΙΚ.

Τέλος, επισημαίνεται ιδιαίτερα ότι οι απόψεις και προτάσεις του συντάκτη της ανά χείρας Έκθεσης δεν δεσμεύουν σε καμία περίπτωση το Ελληνικό Δημόσιο.