

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΑΤΕΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Σύμπραξη ΟΤΑ και ιδιωτικού τομέα.

Το παράδειγμα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης
Λευκάδας για την υλοποίηση του έργου "Κατασκευή
μαρίνας Λευκάδας".



Μετέχοντες Σπουδαστές

*Λουκαΐτης Νίκος
Παπαδημητρίου Νίκος*

Υπεύθυνη Καθηγήτρια

Μαραβά Νεκταρία

Πτυχιακή Εργασία για τη λήψη πτυχίου από το Τμήμα Διοίκησης
Τοπικής Αυτοδιοίκησης της Σχολής Διοίκησης και Οικονομίας του
Ανώτατου Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (Α.Τ.Ε.Ι.) Κα-
λαμάτας.

Καλαμάτα – Φεβρουάριος 2006

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η εργασία αυτή είναι συνδυασμός βιβλιογραφικής και ερευνητικής μελέτης που σκοπό έχει να εξετάσει τις συμπράξεις μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα για την υλοποίηση κοινωφελών έργων καθώς και τα αποτελέσματα / συνέπειες που απορρέουν από την χρήση αυτής της μεθόδου.

Ειδικότερα τα επιμέρους κεφάλαια της εργασίας αυτής περιλαμβάνουν τα εξής:

Στο πρώτο κεφάλαιο, επιδιώκεται να ορισθεί η έννοια των συμπράξεων και καταγράφονται παράλληλα τα χαρακτηριστικά τους.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, επιχειρείται μια πρώτη παρουσίαση της πρακτικής των συμπράξεων σε διάφορες κατηγορίες έργων στο διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύεται η ελληνική εμπειρία στο αντικείμενο του θέματος, μέσα από την μελέτη πρόσφατων εξελίξεων, τις μορφές των συμπράξεων, το θεσμικό πλαίσιο, τα προβλήματα που δυσκολεύουν την εφαρμογή των συμπράξεων, καθώς και τα οφέλη τους.

Στο δεύτερο μέρος αναλύονται εκτενέστερα τα προβλήματα αλλά και οι ευκαιρίες που προσφέρει μια τέτοια συνεργασία, μελετώντας την περίπτωση της κατασκευής της μαρίνας Λευκάδας.

Στο τρίτο και τελευταίο μέρος παρουσιάζονται κάποια γενικά συμπεράσματα- προτάσεις αναφορικά με την παρούσα μελέτη.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελ.	
Συντομογραφίες	3
Αναγνώριση.....	4
Εισαγωγή.....	5

ΜΕΡΟΣ 1ο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

<u>Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.....</u>	6
1.1 Εξέλιξη των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.....	6
1.2 Το ρυθμιστικό πλαίσιο των ΣΔΙΤ στην ΕΕ, η εξασφάλιση της ανάπτυξης των ΣΔΙΤ σε συνθήκες πραγματικού ανταγωνισμού και νομικής σαφήνειας.....	7
1.3 Μορφές ΣΔΙΤ.....	11

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

<u>Η Διεθνής και η Ευρωπαϊκή εμπειρία από τις ΣΔΙΤ.....</u>	14
2.1 Αξιολόγηση εμπειριών.....	14
2.2 Γενικές εμπειρίες από έργα μεταφορών.....	15
2.3 Ειδικότερα για τις παραχωρήσεις αεροδρομίων.....	16
2.4 Παραδείγματα Σύμπραξης της Βρετανικής Τοπικής Αυτοδιοίκησης με τον Ιδιωτικό Τομέα.....	17
Συμπεράσματα από την διεθνή εμπειρία.....	28

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο

<u>Οι ΣΔΙΤ στην Ελλάδα.....</u>	30
3.1 Η Ελληνική εμπειρία.....	30
3.2 Υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο και εξελίξεις των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα.....	33
3.2.1 Τα κύρια χαρακτηριστικά & οι δυνατότητες του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου.....	34
3.2.2 Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ. & Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. Οι δυο νέοι ειδικοί φορείς & οι λειτουργίες τους.....	35
3.3 Τα υπάρχοντα προβλήματα που δυσχεραίνουν την εφαρμογή ΣΔΙΤ.....	46
3.4 Επιτυχείς και μη επιτυχείς Συμβάσεις Παραχώρησης Έργων μεγάλης κλίμακας.....	55
3.5 Τα οφέλη που προκύπτουν από τις ΣΔΙΤ.....	56

ΜΕΡΟΣ 2ο

<u>Μελέτη περίπτωσης – Κατασκευή μαρίνας Λευκάδας.....</u>	59
2.1 Η σύμβαση παραχώρησης.....	59
2.2 Οικονομικό αντάλλαγμα.....	62
2.3 Εγγυητικές επιστολές.....	63
2.4 Διάρκεια σύμβασης.....	64

ΜΕΡΟΣ 3ο

<u>Τελικά συμπεράσματα – Προτάσεις.....</u>	<u>65</u>
Παραρτήματα.....	67
Ερωτηματολόγιο αναδόχου.....	68
Ερωτηματολόγιο τοπικών φορέων.....	73
Σύμβαση κατασκευής, παραχώρησης & εκμετάλλευσης λιμένα αναψυχής Λευκάδας.....	76
Βιβλιογραφία.....	105

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Δ.Σ. : Δημοτικό Συμβούλιο
Ν.Α.: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση
Ν. : Νόμος
Παρ : Παράγραφος
Σ.Δ.Ι.Τ. : Σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα
ΑΕΠ : Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
ΥΠΕΧΩΔΕ : Υπουργείο Εθνικής Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων
Ε.Ε : Ευρωπαϊκή Ένωση

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ

Η παρούσα εργασία πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια της πτυχιακής εργασίας του τμήματος Διοίκησης Τοπικής Αυτοδιοίκησης του Α.Τ.Ε.Ι Καλαμάτας για τη λήψη του πτυχίου. Η καταγραφή αυτής της μελέτης δεν θα ήταν δυνατή χωρίς την συμβολή κάποιων ανθρώπων, που μας βοήθησαν ο καθένας με τον δικό του τρόπο για την αποπεράτωση της.

Θα θέλαμε, λοιπόν, να ευχαριστήσουμε θερμά όλους όσους συνέβαλαν με απόψεις και ιδέες για την ολοκλήρωση της πτυχιακής, ξεκινώντας από την επόπτρια-καθηγήτρια κυρία Μαραβά Νεκταρία, οι κατευθύνσεις της οποίας υπήρξαν πολύτιμες για την τελική διαμόρφωση της εργασίας. Επίσης θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τους κυρίους Δάλλο Σπύρο (διευθυντή της ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΥΚΑΔΑΣ Α.Ε) και Κατωπόδη Θωμά (προϊστάμενο τεχνικών υπηρεσιών του Δήμου Λευκάδας), για την βοήθειά τους στην συμπλήρωση των ερωτηματολογίων (Παράρτημα).

Επίσης, αισθανόμαστε την ανάγκη να ευχαριστήσουμε από καρδιάς την κυρία Ελένη Πρίνου και την κυρία Ευγενία Κωστοπούλου για τη ψυχολογική τους στήριξη και την βοήθεια τους για την τελική μορφοποίηση του κειμένου.

Τέλος ευχαριστούμε τις οικογένειες μας που όλα τα χρόνια των σπουδών μας στήριξαν και μας συμπαραστάθηκαν ηθικά και υλικά.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι συμπράξεις μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα για την υλοποίηση κοινωφελών έργων παρουσιάστηκαν για πρώτη φορά πριν από αρκετά χρόνια. Παραδείγματα υπάρχουν σε πολλές Ευρωπαϊκές και όχι μόνο χώρες. Την δεκαετία του 1980 στην Μ. Βρετανία ξεκίνησε η εφαρμογή διαφόρων τύπων συμπράξεων δημοσίου- ιδιωτικού τομέα, σαν αποτέλεσμα της αναζήτησης νέων τρόπων χρηματοδότησης των αναγκαίων έργων υποδομής. Μέχρι τότε η χρηματοδότηση των έργων στηριζόταν αποκλειστικά στον κρατικό προϋπολογισμό. Στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια υπήρξε σχετική δραστηριότητα συμμετοχής ιδιωτών στην κατασκευή και διαχείριση, μεγάλων έργων κυρίως π.χ Αττική Οδός. Παρά την προσπάθεια όμως η εμπειρία, οι γνώσεις και η γενικότερη οργάνωση του δημοσίου αλλά και του ιδιωτικού τομέα στην Ελλάδα σήμερα εξακολουθούν να είναι πολύ περιορισμένες. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την έλλειψη ενός ευέλικτου νομοθετικού πλαισίου δυσκολεύει πάρα πολύ την εφαρμογή των συμπράξεων σε ευρεία κλίμακα.

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η ανάλυση της συνεργασίας ιδιωτικού τομέα και ΟΤΑ, για την κατασκευή ενός έργου υποδομής μέσω συνήθως υπογραφής συμβάσεων παραχώρησης. Η συγκεκριμένη πρακτική είναι σχετικά νέα στην Ελλάδα καθώς ελάχιστοι ΟΤΑ Α' ή Β' βαθμού έχουν προχωρήσει σε ανάλογες ενέργειες. Στην παρούσα εργασία διερευνώνται οι λόγοι υιοθέτησης της συγκεκριμένης μεθόδου από τη διεθνή εμπειρία, αναλύεται γενικά η κατάσταση στην Ελλάδα σήμερα και τέλος μέσω μιας μελέτης της περίπτωσης της κατασκευής της μαρίνας Λευκάδας, αναλύονται τα προβλήματα της συνεργασίας αλλά και οι ευκαιρίες που προσφέρει.

Συγκεκριμένα στο πρώτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας, επιδιώκεται να ορισθεί η έννοια των συμπράξεων και καταγράφονται παράλληλα τα χαρακτηριστικά τους.

Ακολουθώντας στο δεύτερο κεφάλαιο, επιχειρείται μια πρώτη παρουσίαση της πρακτικής των συμπράξεων σε διάφορες κατηγορίες έργων στο διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο. Το συγκεκριμένο κεφάλαιο καταλήγει σε ορισμένα συμπεράσματα μέσα από την αποτίμηση της συγκεκριμένης βιβλιογραφίας.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύεται η ελληνική εμπειρία στο αντικείμενο του θέματος, μέσα από την μελέτη πρόσφατων εξελίξεων, τις μορφές των συμπράξεων, το θεσμικό πλαίσιο, τα προβλήματα που δυσκολεύουν την εφαρμογή των συμπράξεων, καθώς και τα οφέλη τους.

Στο δεύτερο μέρος αναλύονται εκτενέστερα τα προβλήματα αλλά και οι ευκαιρίες που προσφέρει μια τέτοια συνεργασία, μελετώντας την περίπτωση της κατασκευής της μαρίνας Λευκάδας.

Τέλος στο τρίτο μέρος παρουσιάζονται κάποια γενικά συμπεράσματα - προτάσεις αναφορικά με την παρούσα μελέτη.

ΜΕΡΟΣ 1ο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ.

1.1 Εξέλιξη των συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

Για τον όρο "σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα" (ΣΔΙΤ) δεν υπάρχει ορισμός σε κοινοτικό επίπεδο. Ο όρος αυτός αναφέρεται σε μορφές συνεργασίας του δημόσιου τομέα με τον κόσμο των επιχειρήσεων γενικά και με σκοπό την εξασφάλιση της χρηματοδότησης της κατασκευής, της διαχείρισης ή της συντήρησης ενός έργου ή μιας υπηρεσίας.

Στην διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας οι ΣΔΙΤ αναπτύχθηκαν σε πολλά πεδία του δημόσιου τομέα. Η αύξησή τους οφείλεται σε διάφορους παράγοντες όπως οι δημοσιονομικοί περιορισμοί που αντιμετωπίζουν τα έθνη-κράτη. Οι ΣΔΙΤ ανταποκρίνονται στην ανάγκη του δημόσιου τομέα για ιδιωτική χρηματοδότηση, επίσης προσφέρουν στον δημόσιο τομέα τη δυνατότητα να ωφεληθεί από την τεχνογνωσία και τις μεθόδους λειτουργίας του ιδιωτικού τομέα.

Οι δημόσιες αρχές των κρατών πολλές φορές έχουν χρησιμοποιήσει ρυθμίσεις ΣΔΙΤ για την υλοποίηση σχεδίων υποδομής, ιδίως στους τομείς των μεταφορών, της δημόσιας υγείας, της παιδείας και της δημόσιας ασφάλειας. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, έχει αναγνωριστεί ότι η χρησιμοποίηση ΣΔΙΤ θα μπορούσε να συμβάλει στην υλοποίηση διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, υλοποίηση η οποία έχει καθυστερήσει πάρα πολύ κυρίως λόγω ανεπαρκών επενδύσεων.

Αν και είναι αλήθεια ότι η συνεργασία δημοσίου και ιδιωτικού τομέα μπορεί να προσφέρει μικροοικονομικά πλεονεκτήματα που επιτρέπουν την υλοποίηση ενός σχεδίου στην καλύτερη σχέση ποιότητας/τιμής, διατηρώντας παράλληλα τους στόχους του δημοσίου συμφέροντος, η χρησιμοποίηση των ΣΔΙΤ δεν θα πρέπει ωστόσο να παρουσιάζεται ως θαυματουργός λύση για το δημόσιο τομέα που αντιμετωπίζει δημοσιονομικούς περιορισμούς.

Ορισμένα κράτη μέλη και ορισμένες υπό ένταξη χώρες έχουν δημιουργήσει εργαλεία συντονισμού και προώθησης των ΣΔΙΤ, τα οποία αποσκοπούν, μεταξύ άλλων, στη διάδοση "ορθών πρακτικών" στον τομέα των ΣΔΙΤ σε εθνικό

ή ευρωπαϊκό επίπεδο. Τα εργαλεία αυτά αποσκοπούν στο να καταστήσουν τους ειδικούς αμοιβαία διαθέσιμους (παραδείγματος χάριν οι Task Forces του Ηνωμένου Βασιλείου ή της Ιταλίας) και κατ' αυτό τον τρόπο να συμβουλευούν τους χρήστες σχετικά με τις διαφορετικές μορφές ΣΔΙΤ και τα στάδιά τους, όπως την αρχική μελέτη, τον τρόπο επιλογής ενός εταίρου ιδιωτικού τομέα, την καλύτερη κατανομή κινδύνων, την επιλογή συμβατικών ρητρών ή ακόμη και την απορρόφηση κοινοτικής χρηματοδότησης.

Οι δημόσιες αρχές έχουν επίσης χρησιμοποιήσει δομές συμπράξεων με τον ιδιωτικό τομέα για να εξασφαλίσουν τη διαχείριση των δημοσίων υπηρεσιών, ιδίως σε τοπικό επίπεδο. Οι δημόσιες υπηρεσίες που αφορούν τη διαχείριση των αποβλήτων ή τη διανομή νερού ή ενέργειας ανατίθενται επίσης όλο και πιο συχνά σε επιχειρήσεις, που είναι δημόσιες, ιδιωτικές ή μεικτές.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει εξάλλου αναγνωρίσει ότι η τήρηση των κανόνων αυτών "μπορεί να αποτελέσει ένα αποτελεσματικό μέσο για την αποφυγή άσκοπων περιορισμών του ανταγωνισμού, ενώ συγχρόνως επιτρέπει στις ίδιες τις δημόσιες αρχές να καθορίζουν και να ελέγχουν τις προϋποθέσεις για τη διασφάλιση της ποιότητας, της διαθεσιμότητας, των κοινωνικών προδιαγραφών και της προστασίας του περιβάλλοντος"¹.

1.2 Το ρυθμιστικό πλαίσιο των ΣΔΙΤ στην ΕΕ, Η εξασφάλιση της ανάπτυξης των ΣΔΙΤ σε συνθήκες πραγματικού ανταγωνισμού και νομικής σαφήνειας.

Το κοινοτικό δίκαιο δεν προβλέπει ειδικούς κανόνες που να καλύπτουν τις ΣΔΙΤ. Είναι όμως γεγονός ότι κάθε πράξη, συμβατική ή μονομερής, με την οποία ένας δημόσιος φορέας αναθέτει την παροχή μιας οικονομικής δραστηριότητας σε τρίτο υπόκειται στους κανόνες και στις αρχές που απορρέουν από τη Συνθήκη, ιδίως όσον αφορά την ελευθερία εγκατάστασης και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών (άρθρα 43 και 49 της συνθήκης ΕΚ)². Στις αρχές αυτές περιλαμβάνονται ιδίως οι αρχές της διαφάνειας, της ίσης μεταχείρισης, της αναλογικότητας και της αμοιβαίας

¹ Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με το Πράσινο Βιβλίο για τις υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, εγκρίθηκε στις 14 Ιανουαρίου 2004.

² Οι κανόνες που αφορούν την εσωτερική αγορά, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων και των αρχών για τις δημόσιες συμβάσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης, εφαρμόζονται σε κάθε δραστηριότητα οικονομικού χαρακτήρα, δηλαδή σε κάθε δραστηριότητα που αφορά την παροχή υπηρεσιών, αγαθών ή έργων σε μια αγορά, ακόμη και αν οι εν λόγω υπηρεσίες, αγαθά ή έργα αποσκοπούν στην εξασφάλιση μιας "δημόσιας υπηρεσίας", όπως αυτή καθορίζεται από ένα κράτος μέλος.

αναγνώρισης³. Οι οδηγίες αυτές σκοπό έχουν "την προστασία των συμφερόντων των εγκατεστημένων σε κράτος μέλος επιχειρηματιών, οι οποίοι επιθυμούν να παραδώσουν αγαθά ή να παράσχουν υπηρεσίες στις αναθέτουσες αρχές που είναι εγκατεστημένες σε άλλο κράτος μέλος και, προς τούτο, την αποσόβηση του κινδύνου να προτιμηθούν οι ημεδαποί υποψήφιοι κατά τη σύναψη συμβάσεως καθώς και τον αποκλεισμό του ενδεχομένου η δημοσίου δικαίου αναθέτουσα αρχή να καθορίζει τη στάση της με βάση εκτιμήσεις μη οικονομικής φύσεως"⁴. Η εφαρμογή των λεπτομερών διατάξεων των οδηγιών αυτών περιορίζεται ωστόσο σε ορισμένες υποθέσεις και αφορούν κυρίως τη φάση της σύναψης των συμβάσεων.

Το καθεστώς που εφαρμόζεται στην επιλογή ενός εταίρου του ιδιωτικού τομέα εξαρτάται κατ' αρχάς από το είδος της συμβατικής σχέσης του εταίρου με τον αναθέτοντα οργανισμό⁵. Σύμφωνα με το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο, όλες οι συμβάσεις εξ επαχθούς αιτίας που συνάπτονται γραπτώς μεταξύ ενός αναθέτοντος οργανισμού και ενός φορέα, στο βαθμό που έχουν ως αντικείμενο την εκτέλεση εργασιών, την υλοποίηση ενός έργου ή την παροχή μιας υπηρεσίας, χαρακτηρίζονται "δημόσιες συμβάσεις" έργων ή υπηρεσιών.

Η έννοια της "παραχώρησης" ορίζεται ως μια σύμβαση η οποία παρουσιάζει τα ίδια χαρακτηριστικά με μια δημόσια σύμβαση, εκτός από το γεγονός ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής.

Η εκτίμηση των στοιχείων των ορισμών αυτών, σύμφωνα με το Δικαστήριο, πρέπει να γίνεται κατά τρόπο ώστε να μη διακυβεύεται η πρακτική αποτελεσματικότητα της οδηγίας⁶. Για παράδειγμα, ο τυπικός χαρακτήρας που προσδίδεται στην έννοια της σύμβασης στο εθνικό δίκαιο δεν μπορεί να προβληθεί ως επιχείρημα για να στερήσει τις οδηγίες από

³ Βλ. την ερμηνευτική ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης στο κοινοτικό δίκαιο, EEEE C 121 της 29ης Απριλίου 2000.

⁴ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-285/99 και C-286/99, *Impresa Lombardini κατά ANAS*, απόφαση της 27ης Νοεμβρίου 2001, σκέψη 36 και, κατά την ίδια έννοια, υπόθεση C-380/98, *University of Cambridge*, Συλ. σ. I-8035 και υπόθεση C-19/00, *SIAC construction*, Συλ. σ. I-7725.

⁵ Στις ΣΔΙΤ, εταίροι του δημοσίου τομέα είναι κατά πρώτο λόγο οι εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές. Μπορεί επίσης να είναι οργανισμοί δημοσίου δικαίου που έχουν συσταθεί με σκοπό την εκτέλεση αποστολών κοινής ωφέλειας υπό τον έλεγχο του κράτους, ή επιχειρήσεις διαχείρισης ορισμένων βιομηχανιών του δικτύου. Για λόγους απλοποίησης, στο έγγραφο αυτό θα χρησιμοποιηθεί ο όρος "αναθέτων οργανισμός" για όλους τους οργανισμούς αυτούς. Ο όρος αυτός καλύπτει επίσης τις "αναθέτουσες αρχές" κατά την έννοια των οδηγιών 92/50/ΕΟΚ, 93/36/ΕΟΚ, 93/37/ΕΟΚ και 2004/18/ΕΚ και τους αναθέτοντες φορείς που είναι οι "δημόσιες αρχές" και οι "δημόσιες επιχειρήσεις" κατά την έννοια των οδηγιών 93/38/ΕΟΚ και 2004/17/ΕΚ.

⁶ Απόφαση του Δικαστηρίου της 12ης Ιουλίου 2001, υπόθεση C-399/98, *Scala*, Συλ. I-5409, βλ. κυρίως τις σκέψεις 53 έως 55.

την πρακτική τους αποτελεσματικότητα. Επίσης, η επαχθής αιτία της εν λόγω σύμβασης δεν σημαίνει υποχρεωτικά την άμεση καταβολή ενός τιμήματος από τον εταίρο του δημοσίου τομέα, αλλά είναι δυνατόν να απορρέει από οποιαδήποτε άλλη μορφή οικονομικής αντιπαροχής έχει λάβει ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα.

Οι δημόσιες συμβάσεις έργων ή υπηρεσιών που έχουν οριστεί ως συμβάσεις προτεραιότητας⁷ υπόκεινται στις λεπτομερείς διατάξεις των κοινοτικών οδηγιών. Οι συμβάσεις παραχώρησης έργων και οι δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών που ορίζονται ως "μη προτεραιότητας" διέπονται από ορισμένες μόνο διατάξεις του παράγωγου δικαίου. Τέλος, ορισμένες δραστηριότητες, και ιδίως οι συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών, διαφεύγουν από οποιοδήποτε πλαίσιο παράγωγου δικαίου. Το ίδιο ισχύει εξάλλου και για οποιαδήποτε ανάθεση πραγματοποιείται μέσω μονομερούς πράξης.

Κατά συνέπεια το ρυθμιστικό πλαίσιο που διέπει την επιλογή του εταίρου του ιδιωτικού τομέα έχει αποτελέσει κατά συνέπεια αντικείμενο κοινοτικού συντονισμού σε πολλά επίπεδα και διάφορους βαθμούς έντασης, διατηρώντας, σε εθνικό επίπεδο, πολύ διαφορετικές προσεγγίσεις, παρά το γεγονός ότι οποιαδήποτε ανάθεση σε τρίτο διέπεται από ένα ελάχιστο κορμό αρχών που απορρέουν από τα άρθρα 43 έως 49 της συνθήκης ΕΚ.

Όσον αφορά το φαινόμενο ΣΔΙΤ, η Επιτροπή έχει ήδη αναλάβει πρωτοβουλίες στον τομέα του δικαίου των δημοσίων συμβάσεων. Δημοσίευσε το 2000 ερμηνευτική ανακοίνωση σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης στο κοινοτικό δίκαιο⁸, με την οποία καθόρισε, βάσει των κανόνων και των αρχών που απορρέουν από τη Συνθήκη και το εφαρμοστέο παράγωγο δίκαιο, το περίγραμμα της έννοιας της σύμβασης παραχώρησης στο κοινοτικό δίκαιο, καθώς και τις υποχρεώσεις που βαρύνουν τις δημόσιες αρχές κατά την επιλογή των οικονομικών φορέων, στους οποίους ανατίθενται οι συμβάσεις παραχώρησης. Επιπλέον, οι νέες οδηγίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αποσκοπούν στον εκσυγχρονισμό και στην απλοποίηση του κοινοτικού νομοθετικού πλαισίου καθιερώνουν μια καινοτόμο διαδικασία ανάθεσης, η οποία έχει σχεδιαστεί ειδικά για να ανταποκρίνεται στις ιδιαιτερότητες της ανάθεσης "ιδιαίτερα πολύπλοκων συμβάσεων" και, κατά συνέπεια, ορισμένων μορφών ΣΔΙΤ. Η νέα αυτή διαδικασία, η οποία ονομάζεται "ανταγωνιστικός διάλογος", επιτρέπει στις δημόσιες αρχές να συζητούν με τις υποψήφιες

⁷ Δηλ. εκείνες που περιλαμβάνονται στον κατάλογο του παραρτήματος ΙΑ της οδηγίας 92/50/ΕΟΚ ή στο παράρτημα ΧVIA της οδηγίας 93/38/ΕΟΚ.

⁸ Ερμηνευτική ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης στο κοινοτικό δίκαιο. ΕΕΕΕ L 121 της 29ης Απριλίου 2000.

επιχειρήσεις με σκοπό τον προσδιορισμό λύσεων που θα μπορούσαν να καλύψουν τις ανάγκες τους.

Είναι γεγονός ότι πολλοί εκπρόσωποι ενδιαφερομένων ομάδων θεωρούν ότι οι κοινοτικοί κανόνες που εφαρμόζονται στην επιλογή των επιχειρήσεων που καλούνται να συνεργαστούν με μια δημόσια αρχή στο πλαίσιο μιας ΣΔΙΤ, και ο αντίκτυπός τους στις συμβατικές σχέσεις που διέπουν την εκτέλεση της σύμπραξης, δεν είναι αρκετά σαφείς και δεν είναι ομοιογενείς στα διάφορα κράτη μέλη. Αυτή η κατάσταση μπορεί να δημιουργήσει αβεβαιότητα για τους κοινοτικούς φορείς και κατά συνέπεια να αποτελέσει πραγματικό εμπόδιο στη δημιουργία ή την επιτυχία των ΣΔΙΤ, εις βάρος της χρηματοδότησης σημαντικών σχεδίων υποδομής και της ανάπτυξης δημοσίων υπηρεσιών ποιότητας.

Χαρακτηριστικά των ΣΔΙΤ είναι τα ακόλουθα στοιχεία:

- Η μεγάλη σχετικά διάρκεια της σχέσης, που σημαίνει μια συνεργασία μεταξύ του εταίρου του δημοσίου τομέα και του εταίρου του ιδιωτικού τομέα, με αντικείμενο τις διάφορες πλευρές ενός σχεδίου που πρόκειται να υλοποιηθεί.
- Ο τρόπος χρηματοδότησης του έργου, που εξασφαλίζεται εν μέρει από τον ιδιωτικό τομέα, με πολύπλοκες ρυθμίσεις μεταξύ των συντελεστών.
- Ο σημαντικός ρόλος του οικονομικού φορέα που συμμετέχει σε διάφορα στάδια του έργου (μελέτη, χρηματοδότηση, εφαρμογή, υλοποίηση). Ο εταίρος του δημοσίου τομέα ασχολείται περισσότερο με τον καθορισμό των στόχων που πρέπει να επιτευχθούν σε ότι αφορά το δημόσιο συμφέρον, την ποιότητα των υπηρεσιών, τις τιμές και τον έλεγχο της τήρησης αυτών των στόχων.
- Η κατανομή των κινδύνων μεταξύ των εταίρων και ιδιαίτερα του ιδιωτικού τομέα, στον οποίο μεταφέρονται αστάθμητοι παράγοντες που βαρύνουν συνήθως το δημόσιο. Αυτό δεν σημαίνει ότι ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα αναλαμβάνει όλους τους κινδύνους που συνδέονται με το έργο. Η ακριβής κατανομή των κινδύνων γίνεται κατά περίπτωση, ανάλογα με την ικανότητα κάθε πλευράς να τους αξιολογεί και να τους διαχειρίζεται.

1.3 Μορφές Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ).

Οι περισσότερο διαδεδομένες μορφές ΣΔΙΤ είναι οι παρακάτω:

1. *B.O.T. (Build – Operate – Transfer) & B.O.O.T (Build – Own – Operate – Transfer).*

Ο ιδιώτης ανάδοχος κατασκευάζει, με βάση τις προδιαγραφές που έχει συμφωνήσει με το Δημόσιο, και συντηρεί και λειτουργεί το έργο [που ανήκει είτε σε κρατικούς φορείς (περίπτωση B.O.T) ή και στον ίδιο (περίπτωση B.O.O.T)] για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα και στην συνέχεια μετά την λήξη της περιόδου εκμετάλλευσης (παραχώρησης), είτε μεταβιβάζει την λειτουργία του (B.O.T.) είτε την ιδιοκτησία του (B.O.O.T) στο Δημόσιο. Στις περισσότερες περιπτώσεις ο ιδιώτης είναι υπεύθυνος για τμήμα ή το σύνολο της χρηματοδότησης του έργου.

Την μορφή αυτή, η οποία θεωρείται ως η πλέον διαδεδομένη των υπολοίπων, υιοθέτησε η Ελλάδα για την κατασκευή μεγάλων έργων υποδομής, όπως το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», η ζεύξη Ρίου-Αντίρριου, η Αττική Οδός και η Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού.

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

Ο ιδιωτικός φορέας είναι υπεύθυνος για τον σχεδιασμό, τη κατασκευή, τη λειτουργία και τη χρηματοδότηση του παγίου και επανακτά την αξία των επενδυμένων κεφαλαίων από τις πληρωμές, που καταβάλλει το Δημόσιο για τις υπηρεσίες που παρέχονται κατά την διάρκεια της σύμβασης. Στη λήξη της σύμβασης η ιδιοκτησία του παγίου μεταφέρεται στο Δημόσιο.

Το μοντέλο DBFO είναι το βασικό μοντέλο συμβάσεων υποδομών και ανάπτυξης παγίων του Δημοσίου, όταν οι δυνατότητες παράπλευρης εμπορικής εκμετάλλευσης είναι καταρχήν άγνωστες και ενδεχομένως περιορισμένες.

3. *B.T.O. (Build – Transfer - Operate).*

Στη μέθοδο B.T.O. ο ιδιώτης σχεδιάζει, χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο. Μετά την αποπεράτωση του, η ιδιοκτησία του μεταβιβάζεται στο Δημόσιο, το οποίο στην συνέχεια συμφωνεί για την μίσθωση του έργου στον εν λόγω ιδιώτη, για προκαθορισμένη χρονική περίοδο. Κατά τη περίοδο αυτή ο ιδιώτης διαχειρίζεται το έργο και εισπράττει τα έσοδα λειτουργίας του.

4. B.O.O. (Build – Own – Operate).

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

5. B.B.O (Buy - Build – Operate).

Στο πλαίσιο προσέλκυσης επιχειρηματικών κεφαλαίων, το Δημόσιο πωλεί υφιστάμενες εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας σε ιδιώτες, με σκοπό την υλοποίηση πρόσθετων επενδύσεων (ανακαίνιση-επέκταση) σε αυτές, ώστε να καταστεί δυνατή η εκμετάλλευση των κατασκευαστικών και διοικητικών δεξιοτήτων των ιδιωτών, η μείωση των κινδύνων που απορρέουν από την ιδιοκτησία και λειτουργία του έργου και η ανάδειξη της σημαντικής οικονομικής αξίας των υφιστάμενων έργων υποδομής.

Έκτοτε ο ιδιώτης λειτουργεί τις εν λόγω εγκαταστάσεις ως ένα εποπτευόμενο από το κράτος κερδοφόρο κοινωφελές έργο.

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

Στη μορφή L.R.O. ο ιδιώτης νοικιάζει υφιστάμενες εγκαταστάσεις από το Δημόσιο, επενδύει ίδια κεφάλαια για τον εκσυγχρονισμό τους ή την επέκτασή τους και στην συνέχεια αναλαμβάνει την λειτουργία και εκμετάλλευσή τους για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα, στο πλαίσιο σύμβασης με το Δημόσιο, το οποίο είναι ιδιοκτήτης του έργου.

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

Με την μέθοδο B.O.L.T. ο ιδιώτης χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο, το οποίο στη συνέχεια μισθώνει με τη μορφή *leasing* στο Δημόσιο. Το Δημόσιο από πλευράς του καταβάλλει περιοδικές πληρωμές στον ιδιώτη, μέσω των οποίων σταδιακά μεταβιβάζεται και η ιδιοκτησία του έργου στην κυριότητα του. Στο τέλος της περιόδου αυτής το Δημόσιο είναι πλέον ο ιδιοκτήτης των εγκαταστάσεων, ή τις αγοράζει με τίμημα, που έχει προσδιοριστεί στη σύμβαση *leasing*. Κατά την διάρκεια της περιόδου μίσθωσης, τη λειτουργία των εγκαταστάσεων αναλαμβάνει είτε το Δημόσιο είτε ο ιδιώτης.

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

Με την σύναψη μιας O.M. σύμβασης παροχής υπηρεσιών, το Δημόσιο αναθέτει σε ιδιώτη την λειτουργία και συντήρηση ενός έργου, του οποίου όμως διατηρεί την ιδιοκτησία και τη διοίκηση.

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

Πρόκειται για σύναψη σύμβασης παροχής «ολοκληρωμένων» υπηρεσιών με την οποία το Δημόσιο αναθέτει σε ιδιώτη την λειτουργία, συντήρηση και διοίκηση του έργου, διατηρώντας την ιδιοκτησία του.

Κοινά χαρακτηριστικά:

Όλες οι μορφές ΣΔΙΤ παρά τις διαφορές τους που σε μερικές περιπτώσεις είναι σημαντικές, διατηρούν ένα ελάχιστο κοινό περιεχόμενο που περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- Τη μακρά διάρκεια της έννομης σχέσης.
- Την ολική ή μερική ιδιωτική χρηματοδότηση, συχνά με πολύπλοκα σχήματα.
- Τον πρωταρχικό ρόλο των ιδιωτικών φορέων, που που διασφαλίζουν τις οικονομικές παραμέτρους του έργου, σε αντιδιαστολή με το ρόλο του δημόσιου τομέα, που διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον κυρίως καθορίζοντας τους στόχους, την ποιότητα, την πολιτική τιμών κλπ.
- Την κατανομή κινδύνων μεταξύ του Δημοσίου και ιδιωτών αντισυμβαλλομένων, στους οποίους και μετατίθεται η διαχείριση αστάθμητων παραγόντων, που στα δημόσια έργα βαρύνουν την αναθέτουσα αρχή και κατά συνέπεια το Ελληνικό Δημόσιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2°

Η διεθνής και η Ευρωπαϊκή εμπειρία των ΣΔΙΤ.

2.1 Αξιολόγηση εμπειριών.

Η διεθνής εμπειρία εκφράζεται από τις γενικές και ειδικές αποτιμήσεις των διεθνών οικονομικών οργανισμών όπως η Διεθνής Τράπεζα, που προκύπτουν από περιπτώσεις ανάπτυξης υποδομών σε αναπτυσσόμενες και υποανάπτυκτες χώρες με τις οποίες ασχολήθηκε η Τράπεζα, μέσω του IFC (International Finance Corporation), ή μέσω συγκεκριμένων εμπειριών ανεπτυγμένων χωρών σε κατηγορίες έργων που κατασκευάστηκαν με αυτοχρηματοδότηση.

Οι πιο πάνω απόψεις της Διεθνούς Τράπεζας, ακόμη και αν προκύπτουν από χώρες με διαφορετικά οικονομικά δεδομένα από την Ελλάδα, είναι σημαντικές επειδή αναφέρονται σε γενικούς παράγοντες που επηρεάζουν την επιτυχία ή αποτυχία των αυτοχρηματοδοτήσεων όπως, το κόστος κεφαλαίου, το αν είναι δανειακό/μετοχικό- ιδιωτικό/δημόσιο και το οικονομικό κλίμα. Αντιθέτως από τις αναφορές σε περιπτώσεις χωρών, ενδιαφέρει κυρίως η εμπειρία ανεπτυγμένων χωρών. Σχετικά με αυτές το πρόβλημα εντοπίζεται στο ατελές πλαίσιο και τις δυσκολίες που αντιμετωπίζονται στην πράξη, αλλά και τους προβληματισμούς που αναπτύσσονται. Όλες αυτές οι περιπτώσεις έχουν μια σημασία για την Ελλάδα δεδομένων των διαφορών που υπάρχουν στο αναπτυξιακό, κοινωνικό και πολιτικό επίπεδο, αλλά και του ότι οι πληροφορίες είναι ως προς το πλήθος και την έκταση των αναφορών αλλά και χρονικά και αυτό γιατί οι περισσότερες πληροφορίες αφορούν την κατάσταση μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '90, εκτός της Μ.Βρετανίας που υπάρχουν πιο πρόσφατα στοιχεία.

Ένα σημαντικό γεγονός που δεν πρέπει να παραλείπεται κατά την ανάλυση των αυτοχρηματοδοτούμενων έργων ή της γενικότερης πείρας που έχει αποκτηθεί από τους διεθνείς διαγωνισμούς, είναι ότι ο χρόνος αναφοράς των περισσότερων περιπτώσεων συμπίπτει με περιόδους οικονομικής ανάπτυξης και θετικών προοπτικών για τις πιο πολλές χώρες. Επίσης τα περισσότερα ενδιαφέροντα παραδείγματα αφορούν πρόσφατες συμβάσεις παραχώρησης, που σημαίνει ότι τα συμπεράσματα που προκύπτουν αφορούν κυρίως τις πρώτες φάσεις της σύμβασης (κατασκευή) και πολύ λίγο τη φάση της λειτουργίας.

2.2 Γενικές εμπειρίες από έργα μεταφορών.

Σύμφωνα με στοιχεία του IFC (G.Bond και L.Carter, 1994) από τα μέσα της δεκαετίας του '80 όλο και περισσότερα ιδιωτικά κεφάλαια στρέφονταν σε επενδύσεις υποδομών σε αναπτυσσόμενες χώρες σε Ασία, Λ. Αμερική και κεντρική Ευρώπη. Οι περισσότερες υποδομές αφορούσαν έργα κοινής ωφέλειας όπως παραγωγή και διανομή ενέργειας.

Ειδικότερα οι δρόμοι θεωρούνται έργο που δεν προσφέρεται για αυτοχρηματοδότηση, εκτός από ειδικές περιπτώσεις υπεραστικών δρόμων που υπάρχει σημαντική κίνηση οχημάτων π.χ η Αττική Οδός και ο αυτοκινητόδρομος Κορίνθου-Πατρών. Αυτό γιατί υπάρχουν δυο σημαντικά προβλήματα που είναι ο καθορισμός της σωστής τιμής και η αποτελεσματική συλλογή των διοδίων. Τελικά σχετικά με την συλλογή των διοδίων αυτή γίνεται τεχνικά εφικτή με την αυτοματοποίηση των διαδικασιών (G.J Fielding, 1993) χωρίς όμως να λύνεται το πρόβλημα λόγω του κόστους των εγκαταστάσεων.

Παρ' όλα αυτά όμως χρηματοδοτήθηκαν έργα υποδομής μεταφορών και το αποτέλεσμα είναι ότι με την κρίση του 1997 στην Απω Ανατολή πολλά από αυτά τα έργα παρουσιάζουν σημαντικές δυσκολίες (A.Estache και J.Strong, 2000) που διαφέρουν κατά περίπτωση ανάλογα με το στάδιο που βρισκόταν το έργο όταν εκδηλώθηκε η κρίση. Μετά την εκδήλωση της κρίσης και τις εξελίξεις που ακολούθησαν, στις αναπτυσσόμενες αγορές δεν υπάρχει προθυμία για χρηματοδότηση υποδομών στις μεταφορές.

Σχετική με την σημασία της εκτίμησης της μελλοντικής υπηρεσιών του κόστους κεφαλαίου είναι η δυνατότητα εξασφάλισης της σωστής διάρθρωσης της χρηματοδότησης. Μια λάθος σύνθεση της χρηματοδότησης μιας επένδυσης μπορεί να οδηγήσει σε αποτυχία έργα με θετική οικονομική αξιολόγηση (Andras Timar, 1998). Π.χ αν η σύνθεση και το κόστος του κεφαλαίου επιβάλλουν ακριβά διόδια, μπορεί να υπάρξει υποαξιοποίηση της επένδυσης. Ενώ με αύξηση της δημόσιας συμμετοχής και χαμηλότοκο δανεισμό περιορίζεται το κόστος του ιδιωτικού κεφαλαίου και αυξάνεται η αποτελεσματική χρήση του έργου. Η σύνθεση της χρηματοδότησης και το κόστος που αυτή συνεπάγεται πρέπει να προβληματίζουν τους ενδιαφερόμενους κατά το στάδιο της αξιολόγησης του έργου, έτσι ώστε να μπορούν να εκτιμηθούν σωστά τα αναμενόμενα οφέλη και το κόστος του κεφαλαίου και όχι με γενικούς όρους, όπως συχνά συμβαίνει.

Ένα άλλο πρόβλημα κατά τον Timar είναι συγκεκριμένα έργα υποδομής μεταφορών με θετική οικονομική αξιολόγη-

ση, δηλαδή εσωτερική οικονομική απόδοση μεγαλύτερη από 12-15%, θεωρούνται από τους διεθνείς οργανισμούς επιλέξιμα για συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων, παρ'όλα αυτά όμως δεν μπορούν να αποπληρώσουν ιδιωτικά κεφάλαια που το κόστος τους φτάνει το 20-40% βάση του κόστους όλης της διαδικασίας.

Σχετικά με την σωστή σύνθεση δανειακών/ιδίων κεφαλαίων αυτή ποικίλλει κατά περίπτωση και τείνει να διαμορφώνεται στο 60/40, βάση των πληροφοριών των διεθνών οργανισμών (G.Bond και L.Carter, 1994, A.Estache και J.Strong, 2000). Παρατηρείται ότι, μετά τις αποτυχίες των περασμένων ετών, για την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων έχει γίνει περισσότερο αναγκαία η μεγαλύτερη κεφαλαιακή συμμετοχή του δηmosίου αλλά και οι εγγυήσεις του δανειακού κεφαλαίου, έτσι ώστε να περιοριστούν οι μεγαλύτεροι κίνδυνοι της επένδυσης.

2.3 Ειδικότερα για τις παραχωρήσεις αεροδρομίων.

Διαφορετικά σχήματα οικονομικής αυτονομίας (πάντα με δημόσιο έλεγχο και οικονομική ενίσχυση) δοκιμάστηκαν σε πολλές ανεπτυγμένες χώρες (Ofelia Betancor Robert Rendeiro, 1999). Η ιδιωτικοποίηση είναι δύσκολη και οικονομικά ασύμφορη στις αναπτυσσόμενες χώρες λόγω του υψηλού κόστους κεφαλαίου, της πολύπλοκης λειτουργίας των ρυθμιστικών αρχών και της διαδικασίας παραχώρησης.

Οι αεροναυτικές δραστηριότητες συνδέονται με θέματα ασφαλείας, κοινής ωφέλειας και δημόσιου συμφέροντος για αυτό υπάρχει ανάγκη δημόσιου χαρακτήρα του αεροδρομίου. Παραδοσιακά τα αεροδρόμια ανήκαν και λειτουργούσαν με ευθύνη των κεντρικών ή τοπικών αρχών. Το μοντέλο αυτό όμως αναθεωρείται τα τελευταία χρόνια εξαιτίας των γενικότερων αλλαγών για τον περιορισμό των δραστηριοτήτων του δηmosίου.

Η σύγχρονη τάση είναι να γίνεται ανάθεση διαφόρων λειτουργιών σε ιδιώτες με ανταγωνιστική διαδικασία. Π.χ τα αεροδρόμια των ΗΠΑ (Ofelia Betancor και Robert Rendeiro, 1999), όπου γίνεται ανάθεση των δραστηριοτήτων κατά 90% σε ιδιώτες. Παράδειγμα πλήρους ιδιωτικοποίησης αεροδρομίου δεν υπάρχει. Το 1987 όταν η British Airport Authority (BAA) έπαψε να είναι δημόσια επιχείρηση, το δημόσιο εκχώρησε το 95% σε ιδιώτες και διατήρησε το 5% και μια χρυσή μετοχή. Το 25% των μετοχών δόθηκε στους εργαζόμενους. Η BAA διαχειρίζεται επτά αεροδρόμια στην Βρετανία και υπόκειται στον έλεγχο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Civil Aviation Authority, CAA), ως ρυθμιστριάς, αλλά μπορεί επίσης να ελεγχθεί από την Επιτροπή Μονοπωλί-

ων και Συγχωνεύσεων (Monopolies and Mergers Commission, MMC) καθώς και από την επιτροπή ανταγωνισμού (Office of Fair Trading).

Αυτό που έχει σημασία στη διαχείριση των αεροδρομίων είναι η ανάλυση των δραστηριοτήτων τους ώστε να οριοθετηθεί ο μονοπωλιακός χαρακτήρας κάποιων από αυτές και η δυνατότητα δημιουργίας και εκμετάλλευσης των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων σε άλλες.

2.4 Παραδείγματα σύμπραξης της Βρετανικής Τοπικής Αυτοδιοίκησης με τον ιδιωτικό τομέα.

1.Εγκατάσταση και λειτουργία κεντρικού συστήματος παροχής ζεστού νερού και θέρμανσης σε συγκρότημα δημοτικών κατοικιών στο Δήμο Manchester.

Σύμφωνα με στοιχεία του 2000 ο πληθυσμός του Δήμου είναι 439.500 κάτοικοι.

Το έργο περιλάμβανε την προμήθεια νέων συστημάτων παροχής ζεστού νερού και θέρμανσης σε 420 κατοικίες του Ο.Τ.Α, σε έξι συγκροτήματα. Οι κατοικίες είχαν κατασκευαστεί στα τέλη της δεκαετίας του '60. Το υφιστάμενο σύστημα θέρμανσης βασιζόταν στον ηλεκτρισμό (132 κατοικίες) και σε λέβητες με αέριο (288 κατοικίες). Και τα δυο συστήματα ήταν αναξιόπιστα και με μεγάλο κόστος συντήρησης.

Για τον τρόπο εκτέλεσης του έργου, πριν αποφασιστεί η σύμπραξη με τον ιδιωτικό τομέα, εξετάστηκαν οι επιλογές της μερικής επιδιόρθωσης και αναβάθμισης του υφιστάμενου συστήματος, η αντικατάσταση μόνο του αρχαιωμένου εξοπλισμού και η προμήθεια καινούργιων αυτόνομων συστημάτων θέρμανσης. Οι δυο πρώτες επιλογές ήταν οι οικονομικότερες, παρείχαν όμως βραχυπρόθεσμες λύσεις. Η τελευταία επιλογή αν και ήταν συμφέρουσα απορρίφθηκε γιατί υπάρχει μεγάλο ποσοστό κλοπών αυτόνομων συστημάτων θέρμανσης σε προσωρινά μη κατοικήσιμα σπίτια.

Ως ανάδοχος επιλέχθηκε η κοινοπραξία Manchester Energy Company στην οποία συμμετείχε και η Powerminster Ltd, μια εταιρία που ειδικεύεται στην παροχή συστημάτων θέρμανσης.

Η διάρκεια της σύμβασης ορίστηκε στα 20 χρόνια, ενώ το κόστος κατασκευής ανήλθε στα 16,7 εκ. €. Από αυτά τα 10,9 εκ. δόθηκαν από το Υπουργείο Περιβάλλοντος Μεταφορών και Περιφερειών ως επιχορήγηση, τα 3,2 εκ. από ίδια κεφάλαια.

λαιο του ιδιώτη, ενώ 2,5 εκ. θα καλυφθούν από τα έσοδα του έργου. Το συγκεκριμένο έργο αποτέλεσε την πρώτη σύμβαση για την παροχή τέτοιας υπηρεσίας, με αποτέλεσμα να υπάρξει μεγάλη καθυστέρηση στην διαδικασία εύρεσης αναδόχου και έγκρισης του σχεδίου δράσης.

Για όλη την διάρκεια της σύμβασης ο ανάδοχος είναι υποχρεωμένος να κατασκευάσει, να λειτουργεί και να συντηρεί όλα τα συστήματα. Η πληρωμή του αναδόχου γίνεται σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα και είναι συνάρτηση της απόδοσης της υπηρεσίας.

Όλα τα εμπλεκόμενα μέρη αποκόμισαν οφέλη από την συγκεκριμένη σύμβαση. Για τον Ο.Τ.Α ήταν:

- Αποτελεσματικότερη μεταφορά κινδύνων (σχεδιασμού, λειτουργίας και χρηματοδότησης) στον ανάδοχο.
- Αύξηση της ικανοποίησης των χρηστών από την παροχή καλύτερων υπηρεσιών.
- Μείωση του κόστους συντήρησης.

Για τους καταναλωτές:

- Εξοικονόμηση χρημάτων αφού η τελική επιβάρυνση θα είναι 20% χαμηλότερη.
- Χρήση αυτόνομων μετρητών για την διαπίστωση της πραγματικής κατανάλωσης.
- Λιγότερες βλάβες και καλύτερη θέρμανση.

Για τον ιδιώτη ανάδοχο:

- Αύξηση των εσόδων μέσα από τις πωλήσεις.
- Αύξηση της καταναλωτικής βάσης μέσα από την αύξηση του αριθμού των καταναλωτών.

2. Κατασκευή δικτύου Τραμ στο Δήμο Leeds.

Σύμφωνα με στοιχεία του 2002 ο πληθυσμός του Δήμου είναι 715.404 κάτοικοι, αριθμός που δημιουργεί αυξημένη ζήτηση για μέσα μαζικής μεταφοράς. Χιλιάδες αυτοκίνητα κυκλοφορούν ήδη στους δρόμους της πόλης με αποτέλεσμα να υπάρχει έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Η στρατηγική του Ο.Τ.Α είναι παροχή σύγχρονων και ποιοτικών υπηρεσιών των δημοτών. Αυτή η στρατηγική διαμορφώθηκε στις αρχές της δεκαετίας του '90, μετά από τεχνικές μελέτες και δημόσιες συζητήσεις.

Το έργο αφορά την κατασκευή ενός δικτύου τράμ, ο κορμός του οποίου θα περιλαμβάνει 3 βασικές γραμμές, με σκοπό την ένωση των απομακρυσμένων περιοχών του Δήμου με το κέντρο της πόλης και τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις στάθμευσης αυτοκινήτων (4500 θέσεις), καθώς και την εξασφάλιση γρήγορης πρόσβασης σε νοσοκομεία και πανεπιστήμια.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου είναι:

- Συνολικό μήκος δικτύου 28 χιλιόμετρα.
- Το δίκτυο θα αποτελείται από 50 στάσεις.
- Ο αριθμός των συρμών θα είναι 40.
- Κάθε συρμός θα έχει χωρητικότητα 270 επιβατών.
- Οι συρμοί θα κινούνται με ηλεκτρισμό πάνω σε ατσάλινες ράγες.
- Το 75% του δικτύου θα είναι ανεξάρτητο και δεν θα δεσμεύει το υπάρχον οδικό δίκτυο.
- Η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος θα γίνεται από ειδική σταθερή γραμμή, τοποθετημένη σε όλο το μήκος του δικτύου.

Η κατασκευή του έργου έχει ξεκινήσει και αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2008. Για την κατασκευή έχει αποφασιστεί η σύμπραξη με τον ιδιωτικό τομέα. Ο ιδιώτης ανάδοχος αναλαμβάνει την κατασκευή, την λειτουργία, το σχεδιασμό και την αρχική χρηματοδότηση του έργου. Η πληρωμή του θα γίνεται από τα εισιτήρια, τις πληρωμές του Ο.Τ.Α και κάθε άλλη δραστηριότητα που έχει σχέση με την εμπορική εκμετάλλευση του έργου.

Το τελικό κόστος κατασκευής του Supertram θα ανέλθει σε 780 εκ. €. Το 75% του έργου θα χρηματοδοτηθεί από την Κυβέρνηση, ενώ το υπόλοιπο θα προέλθει από ιδιωτικά κεφάλαια και από την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Η διάρκεια της σύμβασης θα προσεγγίσει τα 30 χρόνια.

3.Κατασκευή σχολείων στο Δήμο Kent.

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία ο συνολικός πληθυσμός του Δήμου είναι 1.344.000 κάτοικοι. Στις υποχρεώσεις του Ο.Τ.Α περιλαμβάνεται και η κατασκευή σχολείων. Η ανάγκη για κατασκευή σχολείων στην περιοχή είναι μεγάλη και ενισχύεται από 3 κυρίως παράγοντες:

- Την ήδη προϋπάρχουσα ζήτηση για εγκαταστάσεις στην περιοχή.
- Την αυξανόμενη ζήτηση λόγω της τοπικής ανάπτυξης (υπάρχουν προβλέψεις ότι στην περιοχή θα κατασκευαστούν περισσότερα από 26.000 καινούργια σπίτια στην επόμενη 20ετία).
- Την ανάγκη βελτίωσης των υπηρεσιών εκπαίδευσης.

Για την κατασκευή του έργου αποφασίστηκε η σύμπραξη με τον ιδιωτικό τομέα. Ανάδοχος επελέγη η κοινοπραξία New Schools. Το έργο περιλάμβανε την κατασκευή δυο σχολικών μονάδων με σκοπό την βελτίωση των υπηρεσιών εκπαίδευσης. Συγκεκριμένα στην σύμβαση προβλέπεται ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η λειτουργία και η διαχείριση (συντήρηση κτηρίων και εγκαταστάσεων, τροφοδοσία και διαχείριση απορριμμάτων).

Η σύμβαση παραχώρησης υπογράφηκε τον Απρίλιο του 2000 και η κατασκευή των σχολείων ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο του 2001. το κόστος της επένδυσης ανήλθε σε 14,3 εκ. €. Η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης ορίστηκε σε 25 έτη.

Οι υποχρεώσεις του αναδόχου είναι:

- Ο σωστός σχεδιασμός των εγκαταστάσεων προκειμένου να είναι σύμφωνες με την νομοθεσία.
- Η διαχείρισή τους σύμφωνα με τους κανόνες υγιεινής και ασφάλειας.
- Η σωστή λειτουργία του αποχετευτικού δικτύου.
- Ο επαρκής φωτισμός των αιθουσών.
- Η διαχείριση των αποβλήτων ώστε να μην είναι επιβλαβή για τους μαθητές.
- Ο επαρκής εξοπλισμός των αιθουσών.

Η αποπληρωμή του αναδόχου θα γίνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα (κάθε μήνα) και εξαρτάται από τις προδιαγραφές που έχει θέσει ο Ο.Τ.Α για το έργο. Μειώσεις πληρωμών μπορούν να γίνουν αν ο ανάδοχος δεν τηρήσει τις καθορισμένες προδιαγραφές.

4.Ολοκληρωμένο πρόγραμμα διαχείρισης απορριμμάτων στο Δήμο Kirklees.

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία ο Ο.Τ.Α του Kirklees έχει πληθυσμό 389.000 κατοίκους, 159.000 νοικοκυριά,

15.000 επιχειρήσεις και παράγει 240.000 τόνους απορριμμάτων ετησίως.

Ο Ο.Τ.Α ήθελε μια ολοκληρωμένη λύση στο πρόβλημα της διαχείρισης των απορριμμάτων, έτσι αποφασίστηκε η κατασκευή ενός έργου που θα καλύπτει τους τομείς της επαναχρησιμοποίησης, της ανακύκλωσης και της αποκομιδής των απορριμμάτων.

Στόχοι του Ο.Τ.Α ήταν η απομάκρυνση του 60% των απορριμμάτων από τις χωματερές έως το 2002, η εξασφάλιση μακροχρόνιας συμφέρουσας τιμής για την αποκομιδή, η μακροχρόνια εξασφάλιση των απαραίτητων εγκαταστάσεων, η διατήρηση του μεγαλύτερου δυνατού αριθμού θέσεων εργασίας, ο μακροχρόνιος στρατηγικός ρόλος στην διαχείριση των απορριμμάτων και η μέγιστη αποδοτικότητα των περιουσιακών στοιχείων.

Μετά την εξέταση των επιλογών ο Ο.Τ.Α κατέληξε στο συμπέρασμα ότι μια σύμβαση με ιδιώτη θα ήταν πιο αποτελεσματική από μια σύμβαση παραχώρησης, αφού υπήρχε ενδιαφέρον από 23 ιδιωτικές εταιρίες και ο Ο.Τ.Α είχε ήδη εμπειρία στις κοινοπραξίες. Ανάδοχος τελικά επελέγη η United Waste Services Ltd. Με την οποία ο Δήμος δημιούργησε την κοινοπρακτική εταιρία Kirklees Waste Services Limited.

Τα πέντε πρώτα χρόνια της σύμβασης ο ανάδοχος είναι υποχρεωμένος να κατασκευάσει και να λειτουργήσει:

- Ένα εργοστάσιο μετατροπής των απορριμμάτων σε ενέργεια στη θέση μιας παλιάς εγκατάστασης αποτέφρωσης.
- Ένα κέντρο ανακύκλωσης διαφόρων υλικών.
- Ένα σταθμό για την φόρτωση και μεταφορά των απορριμμάτων.
- Δυο εγκαταστάσεις για την λιπασματοποίηση των απορριμμάτων.
- Δυο κέντρα ανακύκλωσης των οικιακών απορριμμάτων.

Η σύμβαση ανάμεσα στο Δήμο του Kirklees και την United Waste Services Ltd. Υπογράφηκε τον Απρίλιο του 1998 και έχει διάρκεια 25 χρόνια. Με την λήξη της σύμβασης η γη και τα περιουσιακά στοιχεία μεταβιβάζονται στον Δήμο του Kirklees χωρίς χρέη.

Ο Ο.Τ.Α μεταβίβασε στην Kirklees Waste Services Limited περιουσιακά στοιχεία, με αντάλλαγμα τη συμμετοχή στα ίδια κεφάλαια και την λήψη αποφάσεων. Στην συνέχεια τα ίδια κεφάλαια και κάποια δικαιώματα συμμετοχής στη λήψη αποφάσεων μεταβιβάστηκαν στην United Waste Services Ltd, σε αντάλλαγμα για μειωμένες χρεώσεις. Η αξία των περιουσιακών στοιχείων που μεταβιβάστηκαν εκτιμήθηκε σε 8,44 εκ. € και αποτελούνταν κυρίως από εκτάσεις γης. Ο Ο.Τ.Α κατέχει μόνο το 19% των μετοχών της κοινοπραξίας και έναν αντιπρόσωπο στο συμβούλιο των μετόχων.

Η σχεδιαζόμενη δαπάνη του έργου ανήλθε στα 66,3 εκ. €. Η ειδική κυβερνητική επιχορήγηση που δόθηκε για το έργο ήταν 52,7 εκ. €. Σημειώνεται ότι το ετήσιο πρόγραμμα κεφαλαιακών δαπανών του Ο.Τ.Α δεν είναι μεγαλύτερο από 64 εκ. €.

Με την σύμπραξη αυτή ο Ο.Τ.Α του Kirklees εξασφάλισε μια μακροχρόνια βιώσιμη λύση για την διαχείριση των απορριμμάτων, επίσης κέρδισε την εμπειρία της σύμπραξης σε ότι αφορά την διαχείριση έργου, την κατανομή κινδύνων και την επίτευξη οικονομικής ανταποδοτικότητας. Τα επόμενα 4 χρόνια δημιουργούνται 35 νέες θέσεις εργασίας, ενώ κατά τη φάση της κατασκευής δημιουργήθηκαν άλλες 150.

Ο ιδιώτης εταίρος εξασφάλισε σίγουρη εισροή εσόδων, έχει την ευκαιρία να δημιουργήσει έσοδα από τρίτους επεκτείνοντας τη διαθεσιμότητα των εγκαταστάσεων και να αποκτήσει πείρα σε βιώσιμες λύσεις στη διαχείριση απορριμμάτων.

5. Κέντρο φιλοξενίας και περίθαλψης ηλικιωμένων Δήμου Westminster.

Το Westminster είναι ένας δήμος 181.700 κατοίκων στο κέντρο του Λονδίνου με υψηλό ποσοστό μεταναστών και μεγάλο αριθμό ηλικιωμένων που χρειάζονται σημαντική φροντίδα.

Τον Δεκέμβριο του 1993 ο Ο.Τ.Α εκπόνησε μια μελέτη σκοπιμότητας για την μετατροπή ενός παλιού κτηρίου σε κέντρο περίθαλψης ηλικιωμένων. Το απαιτούμενο κόστος δεν ήταν δυνατό να καλυφθεί από τον Ο.Τ.Α και έτσι θα έπρεπε να βρεθεί μια άλλη λύση για την χρηματοδότηση του έργου. Εξετάστηκαν οι επιλογές της πώλησης του υπάρχοντος κτηρίου και της παροχής της υπηρεσίας με δημόσια χρηματοδότηση. Απορρίφθηκαν όμως και οι δύο επειδή για τη πρώτη η

αγορά καινούργιου κτηρίου είχε υψηλότερο κόστος και για την δεύτερη γιατί ο Ο.Τ.Α δεν διέθετε τα απαραίτητα κεφάλαια. Έτσι ως προτιμότερη λύση επελέγη η ανακατασκευή του υπάρχοντος κτηρίου μέσω μιας σύμπραξης με τον ιδιωτικό τομέα.

Η διαδικασία εύρεσης αναδόχου ξεκίνησε τον Αύγουστο του 1996 και η σύμβαση υπεγράφη τον Δεκέμβριο του 1998. Ανάδοχος ανακηρύχθηκε η Care UK Community Partnerships Ltd. Η συγκεκριμένη εταιρία έχει μεγάλη εμπειρία στον τομέα της παροχής υπηρεσιών περίθαλψης ηλικιωμένων.

Ο ανάδοχος έπρεπε σύμφωνα με τη σύμβαση να καλύψει τους εξής τομείς:

- Στέγαση,
- Θέρμανση, φωτισμός κ.τ.λ
- Ποιότητα της παρεχόμενης φροντίδας.

Απαραίτητη ήταν επίσης η υποβολή προτάσεων του αναδόχου για την συντήρηση και επισκευή των εγκαταστάσεων κατά τη διάρκεια της σύμβασης, επίσης προτάσεις για θέματα όπως η εισαγωγή στο κέντρο περίθαλψης, η εκπαίδευση και υποστήριξη του προσωπικού και η στενή σχέση με την υπηρεσία διαχείρισης των υπηρεσιών υγείας.

Η διάρκεια της σύμβασης ορίστηκε στα 25 χρόνια. Ο μηχανισμός πληρωμών προβλέπει ότι ο Ο.Τ.Α θα πραγματοποιεί πληρωμές για 72 κλίνες κατ'ελάχιστο και σε περίπτωση που κάποιο κρεβάτι δεν είναι διαθέσιμο δεν θα είναι απαραίτητη η πληρωμή του, ενώ αν υπάρξει υπερβολική ζήτηση ο Ο.Τ.Α θα μπορεί να ζητήσει από τον ανάδοχο να την καλύψει. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι η παρεχόμενη φροντίδα είναι σύμφωνη με τις προδιαγραφές του Ο.Τ.Α και της υγειονομικής αρχής τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του κέντρου θα γίνονται μηνιαίοι έλεγχοι. Ακόμη αρμόδιο ελεγκτικό όργανο θα επισκέπτεται κάθε τρόφιμο έξι εβδομάδες μετά την εισαγωγή του στο κέντρο.

6. Δημοτικός φωτισμός Δήμου Brent.

Ο Δήμος του Brent βρίσκεται στο Λονδίνο και σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία έχει πληθυσμό 263.463 κατοίκους. Το 1996 αναγνωρίστηκε από τον Ο.Τ.Α το γεγονός ότι υπήρχε άμεση ανάγκη για αντικατάσταση και εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού ηλεκτροφωτισμού του. Οι επιλογές που εξετάστηκαν για την αντιμετώπιση του προβλήματος ήταν οι εξής:

- Η παραδοσιακή χρηματοδότηση
- Η χρηματοδοτική μίσθωση
- Η από κοινού προμήθεια με γειτονικούς Ο.Τ.Α
- Η κοινοπραξία με ιδιώτη εταίρο και
- Η σύναψη συμβάσεων μόνο για την συντήρηση και την παροχή ενέργειας.

Η αξιολόγηση των παραπάνω επιλογών οδήγησε στο συμπέρασμα ότι καλύτερη λύση ήταν η βελτίωση των στύλων φωτισμού και η αντικατάσταση των απαρχαιωμένων μέσω σύμπραξης με ιδιώτη. Η διαδικασία ξεκίνησε τον Ιανουάριο του 1997 και η σύμβαση παραχώρησης υπεγράφη το Δεκέμβριο του 1998. ως ανάδοχος επελέγη η κοινοπραξία PFI Lighting Limited, ένας φορέα ειδικού σκοπού που δημιούργησε η David Master Limited, ο μεγαλύτερος ανάδοχος έργων ηλεκτροδότησης δρόμων στη Βρετανία και η Societe General, μια από τις μεγαλύτερες Ευρωπαϊκές τράπεζες. Η σύμβαση προβλέπει την παροχή υπηρεσιών ηλεκτροφωτισμού των δρόμων για ένα χρονικό διάστημα 20 ετών και η αξία της ξεπέρασε τα 71,7 εκ. €. Από τα οποία τα 66 εκ. € προήλθαν από τον ανάδοχο και 5,1 εκ. € από την πίστωση που έλαβε ο Ο.Τ.Α.

Συγκεκριμένα ο ανάδοχος είναι υπεύθυνος για:

- Τη χρηματοδότηση του έργου.
- Το σχεδιασμό και την εγκατάσταση των απαιτούμενων υποδομών.
- Την παροχή ενέργειας.
- Την λειτουργία και συντήρηση των υποδομών και
- Τη διαχείριση του αποθέματος.

Στην σύμβαση παραχώρησης καθορίζεται μια επενδυτική περίοδος 5 ετών στη διάρκεια της οποίας οι υπηρεσίες φωτισμού θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις Βρετανικές προδιαγραφές. Κατά την διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης ο Ο.Τ.Α διατηρεί την ιδιοκτησία των στύλων φωτισμού, αλλά υπεύθυνος για την συντήρηση, τον καθαρισμό, και την αποκατάσταση των καταστροφών στις υποδομές παραμένει ο ανάδοχος.

Το βασικό στοιχείο του μηχανισμού πληρωμών του ανάδοχου είναι μια πάγια πληρωμή για τις υπηρεσίες φωτισμού με βάση πέντε προδιαγραφές απόδοσης. Αν η απόδοση πέσει κάτω από μια προκαθορισμένη αναλογία για τρεις συνεχόμενους μήνες, ο Ο.Τ.Α δικαιούται να τερματίσει τη σύμβαση.

7. Ανακατασκευή και διαχείριση κτιριακών εγκαταστάσεων Δήμου Newcastle.

Το 1993 το Υπουργείο Κοινωνικής πρόνοιας αποφάσισε να ανακατασκευάσει κάποιες κτιριακές εγκαταστάσεις στην περιοχή του Newcastle, τις οποίες χρησιμοποιούσε για την στέγαση των υπηρεσιών του.

Κατά την αξιολόγηση των εναλλακτικών επιλογών, αυτή που επιλέχθηκε τελικά ως καταλληλότερη ήταν η ανακατασκευή όλων των εγκαταστάσεων μέσω σύμπραξης με τον ιδιωτικό τομέα.

Στον σχεδιασμό της διαδικασίας εύρεσης του αναδόχου συμμετείχαν αντιπρόσωποι του υπουργείου και ειδικοί χρηματοοικονομικοί, νομικοί και τεχνικοί σύμβουλοι. Η διαδικασία ξεκίνησε τον Ιανουάριο του 1995 και η τελική σύμβαση υπεγράφη τον Δεκέμβριο του 1997. Ανάδοχος ανακηρύχθηκε η κοινοπραξία Newcastle Estate Partnership, ένας φορέας ειδικού σκοπού που δημιουργήθηκε από την Amec Developments Ltd και την Building Property Group. Η σύμβαση απαιτεί από την κοινοπραξία την παροχή χώρων στέγασης στο Υπουργείο για 31 χρόνια και ως αντάλλαγμα το Υπουργείο θα καταβάλλει στην κοινοπραξία μια πληρωμή ανάλογα με τη διαθεσιμότητα του χώρου.

Η σύμβαση παραχώρησης που υπογράφηκε προβλέπει:

- Την κατασκευή εγκαταστάσεων καλής ποιότητας οι οποίες θα προσφέρουν καλό εργασιακό περιβάλλον.
- Τη μείωση του κόστους συντήρησης.
- Την παροχή κτιρίων τα οποία θα διευκολύνουν τη μετακίνηση των εργαζομένων μεταξύ των τμημάτων και θα μπορούν να προσαρμοστούν σε μελλοντικές αλλαγές του αριθμού του προσωπικού.
- Τη μείωση του αριθμού των χώρων που φιλοξενών επιχειρησιακές μονάδες.
- Την παροχή εγκαταστάσεων που θα μπορούν να υποστηρίξουν την εγκατάσταση συστημάτων πληροφορικής.

Η σύμβαση καλύπτει την περίοδο κατασκευής, διάρκειας πέντε χρόνων, και καθορίζει τα δικαιώματα ιδιοκτησίας του Υπουργείου. Στην λήξη της σύμβασης το Υπουργείο θα μπορεί είτε να την ανανεώσει, είτε να στεγάζεται με ένα προκαθορισμένο ενοίκιο, είτε να μετακομίσει αλλού. Η διάρκεια της σύμβασης ορίστηκε στα 25 χρόνια.

Η χρηματοδότηση που συμφωνήθηκε περιλάμβανε 1,66 εκ. € από μετοχικό κεφάλαιο στο οποίο συμμετείχε η Amec κατά 50% και κατά 50% η Building Property Group, 25,5 εκ. € από ειδικό δάνειο που πήρε η Amec και 283 εκ. € από δανειοδότηση της Royal Bank of Scotland.

Ο τρόπος πληρωμής βασιζόταν σε μια πάγια πληρωμή για την χρήση των κτιριακών εγκαταστάσεων, από το Υπουργείο στον ανάδοχο. Το ύψος της πληρωμής καθορίστηκε με βάση τις προδιαγραφές απόδοσης που καθορίστηκαν στο στάδιο των διαπραγματεύσεων με τον ανάδοχο. Επίσης υπήρχε πρόβλεψη και για μειώσεις πληρωμών σε περίπτωση που οι προσφερόμενες υπηρεσίες του αναδόχου δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του Υπουργείου.

8. Κατασκευή βιβλιοθήκης και προμήθεια ενός κεντρικού ηλεκτρονικού συστήματος διαχείρισης στο δήμο Bournemouth.

Ο Ο.Τ.Α του Bournemouth σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία έχει πληθυσμό 163.441 κατοίκους, στοχεύει μέσω ενός πενταετούς προγράμματος στην βελτίωση της οικονομικής ανάπτυξης και των υπηρεσιών εκπαίδευσης των δημοτών.

Το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή και συντήρηση ενός καινούργιου κτιρίου βιβλιοθήκης στο κέντρο της πόλης, καθώς επίσης και την παροχή ενός ηλεκτρονικού on line συστήματος που θα συνέδεε την νέα βιβλιοθήκη με τις υφιστάμενες.

Ο ανάδοχος ήταν υποχρεωμένος να παραδώσει:

- Ένα κτίριο 3.850 τ.μ
- Μια αίθουσα όπου θα εκτίθονταν έργα τέχνης
- Μια αίθουσα συνεδριάσεων
- Δημοτικές τουαλέτες και χώρους φύλαξης μικρών παιδιών.

Στις απαιτήσεις του έργου επίσης περιλαμβάνονταν ελεύθερη πρόσβαση σε τουλάχιστον 50 Η/Υ με σύνδεση Internet και ελεύθερη πρόσβαση επισκεπτών.

Ως ανάδοχος επελέγη η κοινοπραξία Information Resources (Bournemouth) Ltd. Η οποία δημιουργήθηκε από τις εταιρίες Kier Project Investment και Barclays Infrastructure Fund. Η κοινοπραξία έχει την ευθύνη για τον σχεδιασμό, τη κατασκευή, τη λειτουργία, την συντήρηση της νέας βιβλιοθήκης και την προμήθεια και συντήρηση του συστήματος πληροφορικής. Η σύμβαση υπογράφηκε τον

Αύγουστο του 2002 και η διάρκεια της θα είναι 30 χρόνια. Το κόστος κατασκευής έφτασε τα 11,7 εκ. €.

Η πληρωμή του αναδόχου θα γίνεται από τον Ο.Τ.Α μια φορά το μήνα και θα συνδέεται με την απόδοση της υπηρεσίας. Σε περίπτωση ανεπαρκούς απόδοσης ο Ο.Τ.Α έχει το δικαίωμα να πραγματοποιήσει μειώσεις στις πληρωμές. Κριτήριο απόδοσης αποτελεί ο χρόνος αναμονής των δημοτών στα γκισέ.

Στην συνέχεια ακολουθεί πίνακας όπου φαίνονται συγκεντρωτικά τα έτη παραχώρησης ανά περίπτωση, το ποσοστό της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα σε χρήμα και τέλος ο τρόπος με τον οποίο υπολογίζονται οι απολαβές του ιδιωτικού τομέα.

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΩΝ

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ	ΕΤΗ ΠΑ- ΡΑΧΩΡΗ- ΣΗΣ	ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΙΔ.ΤΟΜΕΑ	ΑΠΟΛΑΒΕΣ ΙΔ.ΤΟΜΕΑ
ΔΗΜΟΥ ΜΑΝ- CHESTER	20	19,2%	Συνάρτηση της απόδοσης
ΔΗΜΟΥ LEEDS	30	25%	Πληρωμές ΟΤΑ κ' εισιτή- ρια
ΔΗΜΟΥ KENT	25	-	Μηνιαίες δό- σεις ΟΤΑ
ΔΗΜΟΥ KIRK- LEES	25	20,5%	Ενοίκιο χρή- σης
ΔΗΜΟΥ WEST- MINSTER	25	-	Πληρωμές ΟΤΑ
ΔΗΜΟΥ BRENT	20	92%	Συνάρτηση προδιαγραφών
ΔΗΜΟΥ NEW- CASTLE	25	8,7%	Συνάρτηση δι- αθεσιμότητας
ΔΗΜΟΥ BOURNEMOUTH	30	-	Συνάρτηση της απόδοσης

9. Συμπεράσματα από την διεθνή εμπειρία.

Προκειμένου μια χώρα να πραγματοποιήσει επιτυχημένες επενδύσεις με την μέθοδο των συμπράξεων με τον ιδιωτικό τομέα, θα πρέπει να είναι ελκυστική στο ιδιωτικό κεφάλαιο κυρίως για μακροχρόνιες τοποθετήσεις και οι δημόσιες αρχές να είναι ικανές να διαπραγματευτούν και να ελέγξουν αποτελεσματικά παράγοντες όπως η μακροοικονομική κατάσταση της χώρας και η διαφάνεια στις συναλλαγές.

Ανάγκη για υποδομές έχουν περισσότερο οι λιγότερο αναπτυγμένες χώρες, προκειμένου να ικανοποιήσουν άμεσες ανάγκες ή να προσπαθήσουν να αλλάξουν το οικονομικό κλίμα και να προσελκύσουν επενδύσεις. Οι ήδη ανεπτυγμένες χώρες δεν έχουν τέτοιους στόχους, αυτό που ενδιαφέρει εδώ είναι η διατήρηση της ανταγωνιστικής θέσης στην παγκόσμια οικονομία. Επίσης αυτές οι χώρες διαθέτουν μηχανισμούς διαλόγου και διαφάνειας για τα πολιτικά και οικονομικά τους δεδομένα, με αποτέλεσμα να έχουν μια πιο ρεαλιστική αντιμετώπιση απέναντι στις όποιες αποφάσεις τους.

Από την άλλη όμως πλευρά το κόστος μιας αποτυχίας είναι μεγαλύτερο για τις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες, κάτι που είναι φυσικό να συμβαίνει. Βέβαια η οικονομική κατάσταση μιας μικρής χώρας όπως η Ελλάδα δεν αλλάζει σημαντικά από μια αποτυχία σε ένα έργο υποδομής, αυτό που έχει σημασία είναι η μακροχρόνια συνέπεια και οι επιδίωξη κάποιων στόχων. Μερικοί τέτοιοι στόχοι είναι η μακροχρόνια βελτίωση της ελαστικότητας της οικονομίας για τα ιδιωτικά κεφάλαια και η ανάπτυξη και σύγκλιση με τις ανεπτυγμένες χώρες.

Η διαδικασία της ανάθεσης όμως, ενός έργου με σύμβαση παραχώρησης είναι ακριβότερη και δυσκολότερη σε μια αναπτυσσόμενη χώρα από ότι σε μια που είναι ήδη ανεπτυγμένη.

Σε αυτή την περίπτωση όμως τα έργα εξυπηρετούν βασικές αναπτυξιακές ανάγκες που δεν μπορούν να υπολογιστούν και να προστεθούν στο έργο τα αναγκαία έσοδα. Τα όποια έργα είναι αναγκαία αλλά δεν επαρκούν για να δημιουργήσουν ανάπτυξη και να εξασφαλίσουν την απαιτούμενη ζήτηση και τα έσοδα μέσα στα χρονικά όρια μιας σύμβασης παραχώρησης.

Όλα τα έργα δεν προσφέρονται για συνεργασία Δημοσίου-ιδιωτών, κάθε έργο πρέπει να αντιμετωπίζεται διαφορετικά σε κάθε χώρα (A.A Walters, 1968, για την οδική υποδομή). Παρά τις επιφυλάξεις, από την διεθνή εμπειρία φαίνεται η ανάγκη χρησιμοποίησης ιδιωτικών κεφαλαίων και ιδιωτικού

μάνατζμεντ, έστω σε μερικά έργα υποδομής που για τεχνικούς και οικονομικούς λόγους μπορούν να λειτουργήσουν με επιβάρυνση των χρηστών.

Η αυτοχρηματοδότηση στα έργα υποδομής μπορεί να οδηγήσει σε ένα μικρότερο και καλύτερο ιδιωτικό τομέα και ουσιαστικά σε βελτίωση του ανταγωνιστικού πλαισίου της χώρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο

ΟΙ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

3.1. Η Ελληνική Εμπειρία.

Στις αρχές της 10ετίας του 1990 ενώ η Ελλάδα προσπαθούσε να απορροφήσει τους πόρους του πρώτου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης (ΚΠΣ Ι) και παράλληλα σχεδίαζε την βέλτιστη αξιοποίηση του επερχόμενου δεύτερου Κοινοτικού Πλαισίου, πιεζόμενη για την δημιουργία σύγχρονων υποδομών αποφάσισε να απευθυνθεί, με την στήριξη της ΕΕ, στους ιδιώτες οι οποίοι θα προσέφεραν ένα μέρος των κεφαλαίων αλλά και την μεγάλη εμπειρία και τεχνογνωσία στην κατασκευή και λειτουργία έργων που ξεπερνούσαν σε κλίμακα και σε βαθμό δυσκολίας την υπάρχουσα εμπειρία σε υποδομές μιας μικρής χώρας όπως η Ελλάδα.

Παρά τον αργό ρυθμό των εξελίξεων στο θέμα της συμμετοχής των ιδιωτών στα έργα υποδομής η οποία μπορεί να θεωρηθεί δικαιολογημένη σε σχέση με ανάλογες εξελίξεις σε ανεπτυγμένες χώρες, η συμμετοχή αυτή είναι γεγονός πλέον με την δημιουργία τριών μεγάλων έργων, του Αεροδρομίου των Σπάτων «Ελευθέριος Βενιζέλος», την Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου και την Αττική Οδό.

Τα παραπάνω τρία έργα τελικά αποφασίσθηκε να προχωρήσουν με ιδιωτική συμμετοχή, αφού βέβαια ήταν δυνατό να εξασφαλιστεί ο απαιτούμενος μακροχρόνιος δανεισμός από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕΠ), ενώ σταδιακά ξεκίνησαν οι απαιτούμενες προσαρμογές της ελληνικής νομοθεσίας. (Στ.Χειμωνίτη – Τερροβίτη 2003. Συμμετοχή ιδιωτών στα έργα υποδομής και αυτοχρηματοδότηση, Αθήνα).

Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης έχουν την δυνατότητα να συνιστούν δικές τους επιχειρήσεις ή να μετέχουν σε επιχειρήσεις που συνιστούν με νομικά ή φυσικά πρόσωπα ή σε επιχειρήσεις που ήδη υπάρχουν για την εκτέλεση έργων που έχουν σκοπό την εξυπηρέτηση του κοινού, καθώς και την οικονομική εκμετάλλευση των έργων αυτών, για την παραγωγή αγαθών ή την παροχή υπηρεσιών που έχουν σκοπό την εξυπηρέτηση του κοινού, και για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων που έχουν σκοπό την πραγματοποίηση εσόδων.
(Άρθρο 7 του Π.Δ.410/1995 Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας).

Σε ότι αφορά τις άλλες μορφές ΣΔΙΤ.

Ως επιτυχείς περιπτώσεις σύναψης άλλων τύπων ΣΔΙΤ σε διάφορους τομείς, θεωρούνται οι ακόλουθες:

1. Το πρόγραμμα κατασκευής υπόγειων αλλά και υπέργειων σταθμών αυτοκινήτων.

Με βάση τις διατάξεις του άρθρου 9, παρ. 1-3, του Ν.2052/1992, ολοκληρώθηκαν ή υλοποιούνται, ή ευρίσκονται σε στάδιο διαγωνισμού πολλοί (υπόγειοι) σταθμοί αυτοκινήτων, στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη, στη Χαλκίδα, στο Αγρίνιο, στη Λάρισα και στα Ιωάννινα, με συμβάσεις που ανατέθηκαν από το ΥΠΕΧΩΔΕ, τους ΟΤΑ και άλλους φορείς.

2. Η εκτέλεση λιμενικών έργων ή επέκταση ήδη υφιστάμενων στην περιοχή λιμενικών εγκαταστάσεων.

Με βάση τις διατάξεις του Ν.2160/1993 ανατέθηκε από την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λευκάδας σε ιδιώτες η κατασκευή λιμενικών και χερσαίων εγκαταστάσεων μαρίνας (λιμένα αναψυχής) στην Λευκάδα και η εκμετάλλευση αυτής για 30 έτη (η κατασκευή του συγκεκριμένου έργου έχει ολοκληρωθεί).

Επίσης με την ίδια διαδικασία ανατέθηκε σε ιδιώτες η κατασκευή λιμενικών και χερσαίων εγκαταστάσεων και η εκμετάλλευση μαρίνας (λιμένα αναψυχής) στις Γουβιές Κέρκυρας (το έργο έχει ολοκληρωθεί).

3. Η παραχώρηση δικαιωμάτων χρήσης ακινήτων, αιγιαλού και παραλίας για την αξιοποίηση ακινήτων και την κατασκευή έργων.

Το 2003 η ΚΕΔ ανέθεσε σε διεθνή χρηματοοικονομικό, τεχνικό και νομικό σύμβουλο την μελέτη και προετοιμασία ανάθεσης έργων με αυτοχρηματοδότηση, που αφορούν στο στεγαστικό Πρόγραμμα του Δημοσίου.

Στο πλαίσιο της πιο πάνω συνεργασίας, έχει ήδη δημοπρατηθεί το κτίριο της Ακαδημίας Λιμενικού Σώματος στην Αλεξανδρούπολη.

Ενώ η εταιρία «Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα ΑΕ» έχει προβεί κατόπιν διαγωνισμών στην ανάθεση της αξιοποίησης και εκμετάλλευσης τουριστικών ακινήτων σε τρίτους, (π.χ. η ανάθεση σε κοινοπραξίες ιδιωτών της αξιοποίησης και εκμετάλλευσης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα ακτών - πλαζ της Αττικής καθώς και άλλων τουριστικών εγκαταστάσεων ανά την Ελλάδα).

4. Η δημιουργία μονάδας διαχείρισης απορριμμάτων στο Δήμο Άνω Λιοσίων.

Η σύσταση κοινής επιχείρησης μεταξύ του Δήμου Άνω Λιοσίων και ιδιωτών για την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση μονάδας παραγωγής βιοαερίου από απορρίμματα.

5. Η ανάπτυξη δικτύων διανομής φυσικού αερίου.

Σε ιδιωτικούς φορείς (ΕΠΑ Αττικής, Θεσσαλίας, Θεσσαλονίκης) ανατέθηκε η ανάπτυξη και εκμετάλλευση των δικτύων διανομής φυσικού αερίου στις αντίστοιχες πόλεις. Η περίπτωση αυτή αποτελεί παράδειγμα σύστασης κοινών επιχειρήσεων του Δημοσίου με ιδιώτες επενδυτές, για την εμπορική συνεκμετάλλευση του συστήματος μετά την ολοκλήρωση των υποδομών. Το πρόγραμμα των ΕΠΑ θα συνεχιστεί για τις υπόλοιπες γεωγραφικές ενότητες της χώρας.

6. Στον τομέα της ηλεκτρικής ενέργειας.

Έχουν υλοποιηθεί πολλά έργα με αυτοχρηματοδότηση ιδίως στο πεδίο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (αιολικά πάρκα), μικρά υδροηλεκτρικά, καύση στερεών αποβλήτων (εργοστάσιο Νέων Λιοσίων).

Ως μη επιτυχείς περιπτώσεις εφαρμογής ΣΔΙΤ θεωρούνται :

1. Οι προσπάθειες υλοποίησης ολυμπιακών έργων -του Ιπποδρόμου και άλλων Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων του ΟΔΙΕ.

Παρά το ότι ξεκίνησε η διαδικασία διεξαγωγής του σχετικού διαγωνισμού, εν τέλει αυτός κηρύχθηκε άγονος και η κατασκευή των εγκαταστάσεων υλοποιήθηκε ως κλασικό δημόσιο έργο.

2. Το Ολυμπιακό Χωριό.

Το οποίο τελικά κατασκευάστηκε από την «ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΧΩΡΙΟ ΑΕ» με κλασικές εργολαβίες δημοσίων έργων.

3. Οι διαδικασίες ανάδειξης αναδόχων ΣΔΙΤ για τις μαρίνες Μυκόνου, Σύρου, Κεφαλληνίας.

Οι οποίες διακόπηκαν και εκκρεμούν επί μεγάλο χρονικό διάστημα.

4. Το θερμοηλεκτρικό εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στο Λαύριο («Μεγάλο Λαύριο»).
5. Η σύμβαση εκμετάλλευσης των χρυσοφόρων κοιτασμάτων του Παγγαίου όρους στη Χαλκιδική (Εταιρία TVX).

3.2 Υφιστάμενο Θεσμικό Πλαίσιο & οι εξελίξεις των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα.

Στην Ελλάδα, μέχρι πρόσφατα δεν υπήρχε ένα ολοκληρωμένο εξειδικευμένο νομοθετικό πλαίσιο, που να αφορά την σύναψη των ΣΔΙΤ. Προγενέστερα έγιναν διάφορες προσπάθειες διατύπωσης ανάλογου Σχεδίου Νόμου, με διαφορετικό κάθε φορά βαθμό προσέγγισης των πολλών σχετικών θεμάτων πολιτικής, διαφορετικής φιλοσοφίας σχετικά με τους ρόλους και τα επιτρεπτά όρια ευελιξίας όσον αφορά στις σχέσεις μεταξύ των δύο μερών (Δημοσίου – Ιδιωτών).

Στις 13 Σεπτεμβρίου 2005 ψηφίστηκε στο σύνολο του στη Βουλή, το Νομοσχέδιο που αφορά τις ΣΔΙΤ, κυρίως όμως μικρού μεγέθους και θέτει ως στόχο:

- ✓ το σαφή προσδιορισμό των κανόνων λειτουργίας του θεσμού,
- ✓ την ενσωμάτωση της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας,
- ✓ και την προσαρμογή με το ελληνικό κοινωνικό οικονομικό και αναπτυξιακό περιβάλλον.

Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει στο άρθρο 107 του Συντάγματος και στο Ν.Δ. 2687/1953, περί εισαγωγής κεφαλαίων από το εξωτερικό, με τα οποία υλοποιείται η συνταγματική προστασία, που απολαμβάνουν οι ξένες επενδύσεις στην Ελλάδα. Η σημαντικότητά τους, όσον αφορά την προσέλκυση και χρησιμοποίηση αλλοδαπών πόρων σε ΣΔΙΤ, είναι προφανής.

3.2.1 Τα κύρια χαρακτηριστικά & οι δυνατότητες του υφιστάμενου Θεσμικού Πλαισίου.

Στο νέο Νομοσχέδιο των ΣΔΙΤ ορίζονται συγκεκριμένα οι προϋποθέσεις εφαρμογής καθώς και το πεδίο εφαρμογής αυτών.

1. Προϋποθέσεις εφαρμογής.

Οι Συμπράξεις μπορούν να υπάγονται στις διατάξεις του νόμου εφόσον πληρούν τις εξής προϋποθέσεις:

- i. Έχουν ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών ή και τη δημιουργία υποδομών που ανήκουν στην αρμοδιότητα των Δημοσίων Φορέων με βάση διάταξη νόμου ή σύμβαση,
- ii. Προβλέπουν ότι οι Ιδιωτικοί Φορείς, έναντι ανταλλάγματος που καταβάλλεται από τους Δημόσιους Φορείς ή τους τελικούς χρήστες των υπηρεσιών ή υποδομών αυτών, αναλαμβάνουν ουσιώδες μέρος των κινδύνων που συνδέονται με τη χρηματοδότηση, τη διαθεσιμότητα ή και τη ζήτηση του αντικειμένου της Σύμπραξης και των συναφών κινδύνων (π.χ. το διαχειριστικό και τον τεχνικό κίνδυνο).
- iii. Προβλέπουν ότι η χρηματοδότηση (ολική ή μερική) της παροχής των υπηρεσιών ή και της δημιουργίας των υποδομών θα γίνει με κεφάλαια και πόρους που εξασφαλίζουν οι Ιδιωτικοί Φορείς και
- iv. Το συνολικό προϋπολογιζόμενο κόστος της υλοποίησης του αντικειμένου της Σύμπραξης δεν υπερβαίνει το ποσό των διακοσίων εκατομμυρίων Ευρώ (€200.000.000) χωρίς συνυπολογισμό του αναλογούντος Φ.Π.Α.

2. Η άσκηση δημόσιας εξουσίας.

Οι δραστηριότητες που κατά το Σύνταγμα ανήκουν άμεσα και αποκλειστικά στο Κράτος και ιδίως η εθνική άμυνα, η αστυνόμευση, η απονομή της δικαιοσύνης και η ευθύνη εκτέλεσης των ποινών που επιβάλλονται από ποινικά δικαστήρια δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο Σύμπραξης.

3.2.2. Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ. & Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ οι δύο νέοι ειδικοί φορείς και οι λειτουργίες τους.

Στο νέο νομοσχέδιο των ΣΔΙΤ προβλέπεται η σύσταση και λειτουργία δύο νέων ειδικών Φορέων για την εξέταση και βέλτιστη αξιοποίηση των προγραμμάτων ΣΔΙΤ, οι οποίοι είναι:

- i. Η Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ.).**
- ii. και η Ειδική Γραμματείας Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα(Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ.).**

Ειδικότερα, η Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ. αποτελείται από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, τον Υπουργό Ανάπτυξης και τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ως τακτικά μέλη και τον Υπουργό ή τους Υπουργούς που εποπτεύουν ένα έκαστο των Δημόσιων Φορέων που προβλέπεται να συμμετάσχουν στη Σύμπραξη.

Ο Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών προεδρεύει της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ., εποπτεύει το έργο της και έχει την ευθύνη της υποβολής των σχετικών εισηγήσεων προς αυτή.

1. Αρμοδιότητες της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ. :

- ✓ να εγκρίνει την υπαγωγή Συμπράξεων στις διατάξεις του νόμου ή και να ανακαλεί τέτοιες εγκρίσεις,
- ✓ να αποφασίζει την ένταξη στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του καταβλητέου στους Ιδιωτικούς Φορείς συμβατικού ανταλλάγματος,
- ✓ να αποφασίζει για τη συμμετοχή ή μη του Δημοσίου στη χρηματοδότηση της παροχής των υπηρεσιών ή και της δημιουργίας των υποδομών που αποτελούν το αντικείμενο της Σύμπραξης,
- ✓ να εγκρίνει τη συμμετοχή Δημόσιου Φορέα στην Εταιρεία Ειδικού Σκοπού, μέχρι του ποσοστού του σαράντα εννέα τοις εκατό (49%) του κεφαλαίου του ανωτέρω φορέα.

2. Σκοποί και αρμοδιότητες Ειδικής Γραμματείας Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ.)

Σύσταση και σκοποί:

Στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών συνιστάται Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιω-

τικού Τομέα ("Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ.") με σκοπό την επικουρία της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ. και των Δημοσίων Φορέων.

Ειδικότερα, η Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. είναι επιφορτισμένη με:

- τον εντοπισμό των υπηρεσιών ή και υποδομών που μπορούν να υλοποιηθούν ή να παρασχεθούν μέσω Συμπράξεων και να υπαχθούν στις διατάξεις του νόμου περί ΣΔΙΤ. ,
- την προώθηση της παροχής υπηρεσιών ή και της δημιουργίας υποδομών μέσω του θεσμού των Συμπράξεων,
- τη διευκόλυνση και υποστήριξη των Δημοσίων Φορέων στα πλαίσια των διαδικασιών ανάθεσης, για την επιλογή των Ιδιωτικών Φορέων που θα αναλάβουν την υλοποίηση έργων ή την παροχή υπηρεσιών στα πλαίσια Συμπράξεων και
- την παρακολούθηση της υλοποίησης των Συμβάσεων Σύμπραξης και των Παρεπομένων Συμφώνων, την τακτική ενημέρωση της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ. και την επεξεργασία και υποβολή εισηγήσεων για την αντιμετώπιση τυχόν προβλημάτων. (Νομοσχέδιο Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, Σεπτέμβριος 2005).

3. Γενικές αρμοδιότητες Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ.

Για την πραγματοποίηση των σκοπών της, η Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. έχει τις εξής δυνατότητες:

- ✓ να ζητά και να λαμβάνει στοιχεία σχετικά με υπηρεσίες ή υποδομές ,την παροχή ή δημιουργία των οποίων προωθούν ή σχεδιάζουν Δημόσιοι Φορείς,
- ✓ να ζητά και να λαμβάνει από οποιοδήποτε Δημόσιο ή και Ιδιωτικό Φορέα κάθε πληροφορία ή στοιχείο που απαιτείται για να διαγνωσθεί εάν η παροχή μιας υπηρεσίας ή η δημιουργία μιας υποδομής μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω της Σύμπραξης Δημοσίων Φορέων και Ιδιωτικών Φορέων σύμφωνα με τις διατάξεις του ισχύοντος νόμου,
- ✓ να επεξεργάζεται τα στοιχεία που της παρέχονται, από επαγγελματικούς και επιχειρηματικούς φορείς όπως, η Ένωση Ελληνικών Τραπεζών, το Τεχνικό Επαγγελματικό Επιμελητήριο, το Οικονομικό Επιμελητήριο Ελλάδος και ο Σύνδεσμος Εργοληπτικών Εταιρειών,
- ✓ να δέχεται και να μελετά ολοκληρωμένες προτάσεις που επεξεργάζονται Δημόσιοι ή και Ιδιωτικοί Φορείς

για την παροχή υπηρεσιών ή τη δημιουργία υποδομών ή και να καλεί Δημόσιους ή και Ιδιωτικούς Φορείς να επεξεργασθούν τέτοιες προτάσεις και να τους παρέχει κάθε εύλογη συνδρομή,

- ✓ σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών αλλά και τις αρμόδιες υπηρεσίες των εμπλεκόμενων Δημοσίων Φορέων, να παρακολουθεί τη μελλοντική επιβάρυνση που προκύπτει ή μπορεί να προκύψει για το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων από τις πληρωμές που διενεργούνται για Συμπράξεις που έχουν ενταχθεί στις διατάξεις του ισχύοντος νόμου,
- ✓ να συντάσσει και να διανέμει έντυπο υλικό με πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με τις Συμπράξεις και τους σκοπούς που αυτές υπηρετούν, τις διεθνώς διαδεδομένες μεθόδους υλοποίησης τους καθώς και τις διατάξεις του νόμου,
- ✓ να υποβάλει στη Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ. προτάσεις για τη βελτίωση του νομοθετικού πλαισίου των Συμπράξεων,
- ✓ να αναθέτει την εκπόνηση μελετών.

4. Ειδικές αρμοδιότητες Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ.

Η Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. καταρτίζει τον "Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων" (μη δεσμευτικού χαρακτήρα) έργων και υπηρεσιών στον οποίο μπορούν να υλοποιηθούν μέσω Συμπράξεων και να υπαχθούν στο νόμο περί ΣΔΙΤ.

Για κάθε έργο ή υπηρεσία που μπορεί να υλοποιηθεί μέσω Σύμπραξης, η Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. συντάσσει συνοπτική αιτιολογική έκθεση που παρουσιάζει:

- τους χρηματοοικονομικούς, τεχνικούς, κοινωνικοοικονομικούς και νομικούς λόγους για τους οποίους η παροχή των συγκεκριμένων υπηρεσιών ή η δημιουργία των συγκεκριμένων υποδομών κρίνεται σκόπιμο να γίνει μέσω Σύμπραξης,
- τα κριτήρια που έλαβε υπόψη της για την επιλογή των συγκεκριμένων υπηρεσιών ή και υποδομών,
- τις ενέργειες στις οποίες έχει προβεί ο εκάστοτε εμπλεκόμενος Δημόσιος Φορέας για τις ανάγκες της προετοιμασίας της ανάθεσης των σχετικών Συμβάσεων, (πρόσληψη χρηματοοικονομικών, τεχνικών και νομικών συμβούλων, διενέργεια προμελετών και σύνταξη σχεδίων συμβάσεων),

- μνεία της μορφής της Διαδικασίας Ανάθεσης, που είναι σκόπιμο να εφαρμοσθεί καθώς και μνεία των Δημοσίων Φορέων που θα μπορούσαν να ενεργήσουν ως αναθέτουσα αρχή,
- ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα των Διαδικασιών Ανάθεσης,
- αναφορά του ενδεικτικού προϋπολογισμού του αντικειμένου της Σύμβασης Σύμπραξης.

5. Στελέχωση της Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ.

- (α) Με κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών ορίζεται Ειδικός Γραμματέας Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.
- (β) Με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών ορίζεται ο Διευθυντής της Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ..
- (γ) Το υπόλοιπο προσωπικό της Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. είτε προσλαμβάνεται δυνάμει συμβάσεων παροχής ανεξάρτητων υπηρεσιών ή έργου, είτε αποσπάται από Δημόσιους Φορείς (Υπουργεία, Δημόσιες Υπηρεσίες) στην Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. .

5.1 Προσόντα και εμπειρία στελεχών Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ.

Τα στελέχη της Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. θα πρέπει να καλύπτουν ευρύ φάσμα γνωστικών αντικειμένων, όπως οικονομικά, νομικά, φορολογικά, τεχνικά.

Να διαθέτουν εκτενή εμπειρία σε θέματα τεχνικών χρηματοδότησης με ιδιωτική πρωτοβουλία και σε θέματα χρηματοδότησης έργων, στην κατάρτιση, επεξεργασία, ανάλυση και αξιολόγηση χρηματοοικονομικών μοντέλων, σε νομικά θέματα όπως σύνταξη τευχών δημοπράτησης, νομική υποστήριξη κατά τη διενέργεια δημοσίων διαγωνισμών, σύνταξη και διαπραγμάτευση συμβάσεων περιλαμβανομένων και συμβάσεων παραχώρησης, χρηματοδοτικών, δανειακών και άλλων συμβάσεων που είναι απαραίτητες για την εξασφάλιση της απαιτούμενης χρηματοδότησης και σε τεχνικά ασφαλιστικά, φορολογικά και λογιστικά ζητήματα.

5.2 Ασυμβίβαστα.

Τα στελέχη της Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. θα είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και δεν επιτρέπεται:

- (α) να ασκούν άλλη επαγγελματική δραστηριότητα έπ' αμοιβή ή
- (β) να συμμετέχουν στην ίδρυση ή στο μετοχικό κεφάλαιο ή σε διοικητικό όργανο Ιδιωτικού Φορέα που συμμετέχει σε Σύμπραξη ή σε σχετική Διαδικασία Ανάθεσης ή

- (γ) να συμμετέχουν στην ίδρυση ή στο μετοχικό κεφάλαιο ή σε διοικητικό όργανο εταιρείας συνδεδεμένης, κατά την έννοια του άρθρου 42ε του Κ.Ν. 2190/1920 (Νομοσχέδιο Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, Σεπτέμβριος 2005).

6. Γενικές Αρχές ΣΔΙΤ.

Στα πλαίσια των Διαδικασιών Ανάθεσης και στις σχέσεις του Δημόσιου Φορέα που ενεργεί ως Αναθέτουσα Αρχή με τους Υποψηφίους αλλά και τους τρίτους, ισχύουν οι παρακάτω αρχές:

- της ίσης μεταχείρισης,
 - της διαφάνειας,
 - της αναλογικότητας,
 - της αμοιβαίας αναγνώρισης,
 - της προστασίας του δημόσιου συμφέροντος,
 - της προστασίας των δικαιωμάτων των ιδιωτών,
 - της ελευθερίας του ανταγωνισμού,
 - της προστασίας του περιβάλλοντος,
 - της βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης.
- Οι διατάξεις εφαρμόζονται σε όλες τις Διαδικασίες Ανάθεσης ανεξαρτήτως της φύσης της Σύμβασης.

7. Κριτήρια Ανάθεσης.

Η ανάθεση των Συμβάσεων από το Δημόσιο Φορέα που ενεργεί ως Αναθέτουσα Αρχή, γίνεται είτε με προσφυγή στο κριτήριο της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς είτε με προσφυγή στο κριτήριο της χαμηλότερης τιμής.

i. Η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά.

Όταν η ανάθεση γίνεται με βάση το κριτήριο της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς, η Αναθέτουσα Αρχή εξετάζει και συνεκτιμά, πλην των οικονομικών παραμέτρων και διάφορες άλλες παραμέτρους του αντικειμένου της Σύμβασης όπως: η ποιότητα, η τιμή, η τεχνική αρτιότητα, τα αισθητικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά, το κόστος λειτουργίας, η αποδοτικότητα και η τεχνική συνδρομή, η ημερομηνία παράδοσης και η προθεσμία παράδοσης / εκτέλεσης κλπ.

ii. Εναλλακτικές Προσφορές.

Στις περιπτώσεις ανάθεσης βάσει του κριτηρίου της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς, η Αναθέτουσα Αρχή μπορεί να επιτρέπει την υποβολή εναλλακτικών προσφορών.

Όμως η δυνατότητα αυτή πρέπει να επισημαίνεται ρητά στην Προκήρυξη του διαγωνισμού, διαφορετικά οι εναλλακτικές προσφορές δεν επιτρέπονται.

iii. Ασυνήθιστα χαμηλές προσφορές και κρατικές ενισχύσεις.

Σε περίπτωση που οι προσφορές που κατέθεσαν οι προσφέροντες στην Αναθέτουσα Αρχή εμφανίζονται ασυνήθιστα χαμηλές σε σχέση με το εκτιμώμενο κόστος του αντικειμένου της Σύμβασης, η Αναθέτουσα Αρχή, πριν απορρίψει τις προσφορές αυτές, οφείλει να ζητήσει διευκρινίσεις που αφορούν ιδίως τη μέθοδο παροχής των υπηρεσιών ή δημιουργίας των υποδομών, τις τεχνικές λύσεις που προτείνονται, τις εξαιρετικά ευνοϊκές συνθήκες που ενδεχομένως συντρέχουν για την παροχή των υπηρεσιών ή τη δημιουργία των υποδομών και την ενδεχόμενη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης στον Προσφέροντα.

8. Συμβατικό πλαίσιο Σύμβασης Σύμπραξης.

1. Εφαρμοστέα νομοθεσία.

Οι Συμβάσεις Σύμπραξης καθώς και τα Παρεπόμενα Σύμφωνα, περιλαμβάνουν τους όρους και τις ρυθμίσεις που καθορίστηκαν από το Δημόσιο Φορέα με τη σχετική Προκήρυξη ή με άλλα έγγραφα κατά τη Διαδικασία Ανάθεσης και συνιστούν το μόνο συμβατικό πλαίσιο που δεσμεύει τους εμπλεκόμενους Δημόσιους και Ιδιωτικούς Φορείς.

Στις Συμπράξεις που υπάγονται στο νόμο περί ΣΔΙΤ, εφαρμόζονται οι διατάξεις της Σύμβασης Σύμπραξης και συμπληρωματικά ο Αστικός Κώδικας.

2. Περιεχόμενο Συμβάσεων Σύμπραξης.

Οι Συμβάσεις Σύμπραξης και τα Παρεπόμενα Σύμφωνα περιλαμβάνουν σαφή και αναλυτική περιγραφή των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των μερών σε σχέση με το αντικείμενο της Σύμπραξης. Ειδικότερα, προβλέπονται τα ακόλουθα:

- ✓ Το αντικείμενο της Σύμπραξης, συμπεριλαμβανομένων και των προδιαγραφών της υπηρεσίας ή της υποδομής, το καταβλητέο στον Ιδιωτικό Φορέα συμβατικό αντάλλαγμα και οι διατάξεις βάσει των οποίων θα επιμερίζονται μεταξύ των συμβαλλομένων τα ανταλλάγματα που τυχόν καταβάλλονται από τους τελικούς χρήστες για την παροχή της υπηρεσίας ή τη χρήση της υποδομής.
- ✓ Ο τρόπος άσκησης της εποπτείας της παροχής της υπηρεσίας ή της δημιουργίας και λειτουργίας της υποδομής είτε μέσω ανεξάρτητων εταιρειών που ο Δημόσιος και ο Ιδιωτικός Φορέας προσλαμβάνουν από κοινού για το σκοπό αυτό είτε μέσω των αρμοδίων υπηρεσιών του Δημοσίου.
- ✓ Οι μέθοδοι διασφάλισης της ποιότητας της υπηρεσίας ή της υποδομής.
- ✓ Το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης του αντικειμένου της Σύμπραξης, οι προϋποθέσεις τροποποίησης του χρονοδιαγράμματος αυτού, η διάρκεια ισχύος της Σύμβασης Σύμπραξης καθώς και οι προϋποθέσεις της παράτασης ή σύντμησης της διάρκειας αυτής.
- ✓ Ο τρόπος με τον οποίο θα παραχωρείται στον Ιδιωτικό Φορέα η χρήση ή και η εκμετάλλευση των παγίων στοιχείων που είναι απαραίτητα για την παροχή της

υπηρεσίας ή τη δημιουργία της υποδομής και τα τυχόν προβλεπόμενα ανταλλάγματα.

- ✓ Ο τρόπος χρηματοδότησης της υλοποίησης του αντικειμένου της Σύμπραξης.
- ✓ Η τυχόν απαιτούμενη εκ μέρους του Δημοσίου Φορέα έγκριση των χρηματοδοτικών συμβάσεων του Ιδιωτικού Φορέα ή του φορέα υλοποίησης της Σύμπραξης καθώς και της διαδικασίας τροποποίησής τους.
- ✓ Η κατανομή των κινδύνων μεταξύ των μερών και οι συνέπειες επέλευσης γεγονότων που συνιστούν ανωτέρα βία.
- ✓ Οι ασφαλιστικές καλύψεις του αντικειμένου της Σύμβασης ή και του Ιδιωτικού Φορέα.
- ✓ Η προστασία του περιβάλλοντος και των αρχαιοτήτων.
- ✓ Η κατοχύρωση τυχόν δικαιωμάτων πνευματικής και βιομηχανικής ιδιοκτησίας.
- ✓ Ο τρόπος λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του αντικειμένου της Σύμπραξης.
- ✓ Το ύψος των ανταλλαγμάτων που καταβάλλονται για τη χρήση της υπηρεσίας ή της υποδομής από τους χρήστες, ο τρόπος είσπραξης τους καθώς και οι λόγοι και τρόποι αναπροσαρμογής τους.
- ✓ Ο τρόπος επιμερισμού, μεταξύ του Δημόσιου και του Ιδιωτικού Φορέα, των ωφελειών που θα προκύψουν, είτε από την τυχόν αναχρηματοδότηση των δανείων του Ιδιωτικού Φορέα Εταιρίας Ειδικού Σκοπού είτε μετά την επίτευξη ενός συγκεκριμένου ποσοστού απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων του.
- ✓ Η έκταση των εγγυήσεων που παρέχει ο Ιδιωτικός Φορέας για την προσήκουσα παροχή της υπηρεσίας ή την σύμφωνα με τις καλή εκτέλεση, λειτουργία και συντήρηση της υποδομής.
- ✓ Η υποκατάσταση του Ιδιωτικού Φορέα και οι περιπτώσεις που αυτή επιτρέπεται, η εκχώρηση συμβατικών υποχρεώσεων του και οι περιπτώσεις καταβολής αποζημιώσεων.

- ✓ Οι λόγοι καταγγελίας κάθε σύμβασης και οι συνέπειές τους.
- ✓ Το εφαρμοστέο δίκαιο.
- ✓ Η διαδικασία επίλυσης διαφορών.
- ✓ Η σειρά προτεραιότητας των τυχόν προσαρτημάτων ή παραρτημάτων κάθε σύμβασης.

9. Θέματα χρηματοδότησης.

1. Χρηματοοικονομική επάρκεια και απόδειξη αυτής.

Οι Ιδιωτικοί Φορείς που αναλαμβάνουν την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών στα πλαίσια Συμπράξεων, φέρουν την ευθύνη και τον κίνδυνο της χρηματοδότησης που απαιτείται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους από τις σχετικές Συμβάσεις Σύμπραξης.

Απαιτείται να προσκομίζουν στους Δημόσιους Φορείς στοιχεία από τα οποία να προκύπτει η διαθεσιμότητα χρηματοδότησης που επαρκεί για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που αναλαμβάνονται σύμφωνα με τη σχετική προκήρυξη.

Η χρηματοδότηση περιλαμβάνει ιδίως:

- τα ίδια κεφάλαια του Ιδιωτικού Φορέα,
- τα κεφάλαια που εξασφαλίζει ο Ιδιωτικός Φορέας με οποιαδήποτε μορφή δανείου ή πίστωσης, ομολογίες και τιτλοποίηση μελλοντικών ή υφισταμένων απαιτήσεων και
- τις αναγκαίες εγγυήσεις ή εξασφαλίσεις που απαιτούνται για παροχή των υπό κεφαλαίων ή πιστώσεων.

2. Συμμετοχή Δημόσιων Φορέων και μορφές αυτής. Άλλα ανταλλάγματα.

Στη χρηματοδότηση της εκτέλεσης των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών μπορούν να συμμετέχουν και οι Δημόσιοι Φορείς.

Η συμμετοχή αυτή, μπορεί να είναι σε χρήμα ή σε είδος. Στη τελευταία περίπτωση, μπορεί να έχει τη μορφή ανταλλαγμάτων όπως ενδεικτικά η παραχώρηση ακινήτων κατά χρήση, η παραχώρηση εμπράγμα-

των δικαιωμάτων επί ακινήτων, και η εκχώρηση δικαιωμάτων εκμετάλλευσης έργων. Στις περιπτώσεις συμμετοχής σε είδος (ακίνητα), τα δικαιώματα που χορηγούνται στους Ιδιωτικούς Φορείς δεν μπορεί να εκτείνονται και στο διάστημα που ακολουθεί τη λήξη της Σύμβασης Σύμπραξης.

- ✓ *Οι Δημόσιοι Φορείς επιτρέπεται να συμμετέχουν και στην εκμετάλλευση του αντικειμένου της Σύμπραξης ή και στο μετοχικό κεφάλαιο του Ιδιωτικού Φορέα που αναλαμβάνει την παροχή της υπηρεσίας ή την δημιουργία της υποδομής, υπό τους περιορισμούς του άρθρου 3 του νόμου που αφορά τις Σ.Δ.Ι.Τ. .*

Συμπερασματικά λοιπόν σε κάθε περίπτωση, η συμμετοχή του Δημόσιου Φορέα και οι μορφές που θα μπορεί να λάβει, πρέπει να προσδιορίζονται με σαφήνεια στη σχετική Προκήρυξη.

10. Νομικά θέματα - Εκχώρηση απαιτήσεων.

Το συνολικό κόστος υλοποίησης της Σύμπραξης που περιλαμβάνει το κατασκευαστικό κόστος, συμπεριλαμβανομένου και του αρχικού κόστους του συνολικά απαιτούμενου εξοπλισμού και κάθε κόστος και δαπάνη οποιασδήποτε φύσεως περιλαμβανομένων και των τόκων της Περιόδου Κατασκευής, θα αποσβέννυται, κατ' επιλογή του Αναδόχου, είτε με τη σταθερή μέθοδο, καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Λειτουργίας, είτε με τη μέθοδο που προβλέπεται στην παράγραφο 5 του αρ. 50 του ν. 1914/1990(ΦΕΚ Α 178).

11. Επίλυση διαφορών. Εφαρμοστέο Δίκαιο.

1. Διαιτησία.

Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις που ισχύουν για τις διαιτησίες του Δημοσίου, οι διαφορές που αναφέρονται στην ερμηνεία ή στην εφαρμογή Συμβάσεων Σύμπραξης ή των Παρεπομένων Συμφώνων επιλύονται με διαιτησία.

2. Κανόνες Διαιτησίας.

Οι κανόνες που διέπουν τον ορισμό των διαιτητών, οι εφαρμοστέοι κανόνες διαιτησίας, η έδρα του διαιτητικού δικαστηρίου (ή οργάνου), οι αμοιβές των διαιτητών (εφόσον δεν ορίζονται από τους εφαρμοστέους κανόνες διαιτησίας) και η γλώσσα στην οποία θα διεξαχθεί η διαιτησία καθορίζονται στη σύμβαση Σύμπρα-

ξης ή στα Παρεπόμενα Σύμφωνα.

3. Εφαρμοστέο Δίκαιο.

Για την επίλυση διαφοράς που αναφέρεται στην ερμηνεία ή στην εφαρμογή της Σύμβασης Σύμπραξης εφαρμόζεται η Ελληνική νομοθεσία.

3.3 Τα υπάρχοντα προβλήματα που δυσχεραίνουν την εφαρμογή ΣΔΙΤ.

Εξετάζοντας τις σχετικές συνθήκες στα κράτη - μέλη της Ε.Ε., διαπιστώνεται ότι στο σύνολο αυτών, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας, ο θεσμός των ΣΔΙΤ (Συμπράξεων Δημοσίου & Ιδιωτικού τομέα) βρίσκεται υπό διαμόρφωση. Μοναδική εξαίρεση αυτών αποτελεί η Μ. Βρετανία, στην οποία έχει σημειωθεί ιδιαίτερη ανάπτυξη στην αγορά αυτοχρηματοδοτούμενων έργων και υπηρεσιών.

Στη χώρα μας, οι προσπάθειες προώθησης και σύναψης ΣΔΙΤ αντιμετώπισαν πολλά προβλήματα και δυσκολίες, που, σε πολλές περιπτώσεις οδήγησαν ακόμα και στη ματαίωση της υλοποίησης των έργων.

Από τις πολλές δυσκολίες, που ανέκυψαν μέχρι σήμερα στην πράξη, οι παρακάτω είναι εκείνες οι οποίες κρίνεται αναγκαίο να αντιμετωπιστούν, καθώς η αντιμετώπισή τους θα βελτιώσει ουσιαστικά το πλαίσιο άλλα και την δυναμική του τομέα των αυτοχρηματοδοτούμενων έργων.

1. Υποστήριξη φορέων του Δημοσίου για την προετοιμασία των διαγωνισμών, μεταφορά τεχνογνωσίας, αντιμετώπιση του υψηλού κόστους προετοιμασίας των διαγωνισμών και παρακολούθησης των συμβάσεων.

Σημαντικό εμπόδιο στην προώθηση και υλοποίηση ΣΔΙΤ αποτέλεσε η αδυναμία σωστής και έγκαιρης προετοιμασίας των έργων και υλοποίησης των σχετικών διαγωνισμών, λόγω έλλειψης εξειδικευμένης εμπειρίας από τις αναθέτουσες αρχές, αλλά και περιορισμένης εμπειρίας στους φορείς του ιδιωτικού τομέα. Είναι γεγονός ότι το συνολικό έγχειρημα είναι πολύπλοκο και απαιτεί μεγάλη εμπειρία και πολλή προσπάθεια.

Στην περίπτωση των μεγάλων έργων υποδομής, εξ αιτίας κυρίως του μη οργανικά ενταγμένου στη δομή του αρμόδιου Υπουργείου τρόπου διαχείρισης των σχετικών διαδικασιών,

αλλά εξαιτίας και των μεγάλων απαιτήσεων των έργων, η εμπειρία που αποκτήθηκε όσον αφορά στην προετοιμασία και υλοποίηση των σχετικών διαγωνισμών καθώς και στη διαπραγμάτευση και ανάθεση των συμβάσεων, περιορίζεται σε μικρό αριθμό στελεχών και σε λίγους ελληνικούς ιδιωτικούς φορείς, οι οποίοι είτε μετείχαν στους σχετικούς διαγωνισμούς ως μέλη των υποψηφίων ομάδων, είτε υποστήριξαν τις δύο πλευρές (Ελληνικό Δημόσιο και υποψήφιους παραχωρησιούχους) στους αντίστοιχους διαγωνισμούς.

Άλλο ένα σημαντικό πρόβλημα είναι η ελλιπής δυνατότητα και ετοιμότητα της Διοίκησης σε κεντρικό επίπεδο να υποστηρίξει τις αναθέτουσες αρχές, να προσδιορίσει τους αποδεκτούς γενικούς όρους και προϋποθέσεις και γενικότερα να συνδράμει στην εξάπλωση του θεσμού των ΣΔΙΤ. Κρίνεται μεταξύ άλλων ότι αυτή η ικανότητα της Διοίκησης δεν αναπτύχθηκε, διότι η ενθάρρυνση της δημιουργίας αγοράς αυτοχρηματοδοτούμενων έργων δεν αποτέλεσε πραγματικά πολιτική προτεραιότητα μέχρι σήμερα.

Ως αποτέλεσμα της παραπάνω αδυναμίας ένα από τα σημαντικά αρνητικά ζητήματα για την εξάπλωση των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα, είναι η αποτυχία στην ανάπτυξη θετικού πνεύματος συνεργασίας δημοσίου – ιδιωτικού τομέα με αποτέλεσμα να εξακολουθεί η ύπαρξη ενός κλίματος «καχυποψίας» μεταξύ των δύο πλευρών.

Ακόμη πολύ σημαντικό θεωρείται το πρόβλημα της μη ολοκληρωμένης αναγνώρισης από τις αρμόδιες Υπηρεσίες, του υψηλού κόστους και της αδυναμίας διασφάλισης της απαιτούμενης χρηματοδότησης για όλα τα στάδια ωρίμανσης των έργων αυτών (π.χ. πρόσληψη εξειδικευμένων επιστημονικών συνεργατών, εκπόνηση μελετών), αιτίες που σε αρκετές περιπτώσεις λειτούργησαν ως ανασταλτικοί παράγοντες στην προώθηση μιας ΣΔΙΤ.

Για την επιτυχία των ΣΔΙΤ πρέπει να επιτευχθεί η ικανότητα του Δημοσίου να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των διαγωνισμών για τα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα καθώς και των συμβάσεων παραχώρησης που θα συναφθούν ως αποτέλεσμα της διαδικασίας αυτής.

Η δημιουργία και λειτουργία ενός κεντρικού μηχανισμού - θεσμού υποστήριξης των φορέων, ο οποίος θα μπορεί να αντλεί τεχνογνωσία από τη διεθνή εμπειρία, με αρμοδιότητα την υποστήριξη όλων των φορέων της χώρας, μπορεί να αποτελέσει την βέλτιστη λύση στο σημαντικό αυτό πρόβλημα.

2. Συνταγματικά ζητήματα, ιδίως σε ότι αφορά τα όρια της παραχώρησης:

Το Σύνταγμα της Ελλάδος, ρυθμίζοντας τις αρμοδιότητες του κράτους, τις διακρίνει μεταξύ εκείνων που είναι δυνατόν να παραχωρηθούν σε ιδιώτες, σε αντιδιαστολή με εκείνες που εμπίπτουν στον πυρήνα της κρατικής εξουσίας και δεν παραχωρούνται.

Έτσι, για παράδειγμα, κρίθηκε ότι η αστυνομική εξουσία, ως δημόσια εξουσία και έκφραση κυριαρχίας, ασκείται μόνο από το Κράτος, με αποτέλεσμα να ακυρωθεί ως παράνομη και αντισυνταγματική η ανάθεση, από το Δήμο Αθηναίων σε ιδιωτική εταιρεία, της βεβαίωσης παραβάσεων και επιβολής προστίμων, στα πλαίσια της παραχώρησης του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. Η τυχόν λοιπόν ανάθεση αστυνομικών αρμοδιοτήτων σε όργανα των εταιριών παραχώρησης δημοσίων έργων (π.χ. η αστυνόμευση μεγάλων έργων, η οδική ασφάλεια στους αυτοκινητοδρόμους κλπ), τα οποία θα επιβάλουν και θα εισπράττουν πρόστιμα, ή η τυχόν ανάθεση σε εταιρίες παραχώρησης δημοσίων έργων άλλων αρμοδιοτήτων, που μόνο η κρατική εξουσία μπορεί να ασκεί (π.χ. άμυνα, δημόσια ασφάλεια κλπ), θα έπασχε συνταγματικά, εφόσον με τον τρόπο αυτό ασκούνταν δημόσια εξουσία.

Αντίθετα δεν θα απαγορεύεται στην ανάδοχο εταιρία παραχώρησης, στα πλαίσια των συμβατικών δραστηριοτήτων της, η είσπραξη ποινικών ρητρών από αντισυμβατική συμπεριφορά του χρήστη του έργου, ή η ιδιωτική αστυνόμευση, παράλληλα με την δημόσια, των χώρων του έργου, το οποίο με βάση την σύμβαση παραχώρησης αυτή εκμεταλλεύεται.

Δεν είναι επίσης συνταγματικά αυτονόητο κατά πόσον είναι δυνατό η κατασκευή έργων, όπως μιας φυλακής ή κτιρίων που αφορούν την άμυνα και την ασφάλεια της χώρας, μπορεί να αποπληρωθεί αντί του εργολαβικού ανταλλάγματος με την παραχώρηση της εκμετάλλευσής αυτών, εν όλω ή εν μέρει.

Ο εκάστοτε καθορισμός των ορίων του πυρήνα της κρατικής εξουσίας σε έργα με αυτοχρηματοδότηση (π.χ. φυλακές, νοσοκομεία) δεν είναι εκ των προτέρων γνωστός άρα το «Συνταγματικά» επιτρεπτό των ορίων της παραχώρησης πρέπει να εξετάζεται και να διασφαλίζεται κατά το δυνατόν από το στάδιο του αρχικού προγραμματισμού.

Συνταγματικά προστατευτέα αξία, σύμφωνα με το άρθρο 106 του Συντάγματος, αποτελεί επίσης και η κατασκευή έργων μείζονος σημασίας για την χώρα και την εθνική

οικονομία. Έτσι κρίθηκε ότι είναι δυνατόν ενόψει της ανάπτυξης και κατασκευής μεγάλων τεχνικών έργων υποδομής μείζονος σημασίας για την χώρα και την εθνική οικονομία, κατόπιν σταθμίσεως, να κάμπτεται η προστασία άλλων συνταγματικών αξιών, όπως η προστασία του πολιτιστικού περιβάλλοντος, της ιδιοκτησίας, της προστασίας των δασών.

Είναι λοιπόν απαραίτητο να εξετάζεται και να διασφαλίζεται κατά το δυνατόν από το στάδιο του αρχικού προγραμματισμού, ο εκάστοτε χαρακτηρισμός των έργων που υπάγονται στην κατηγορία «των μεγάλων τεχνικών έργων μείζονος σημασίας για την χώρα και την εθνική οικονομία». Ο χαρακτηρισμός των έργων προς χάριν των οποίων λαμβάνουν χώρα οι συνταγματικές σταθμίσεις γίνεται συνήθως από το δικαστήριο, σύμφωνα με τις παραδοχές της διοίκησης.

Η νομοθετική κύρωση των συμβάσεων παραχώρησης, αλλά και των περιβαλλοντικών όρων των μεγάλων έργων υποδομής, έθεσαν επίσης το συνταγματικό ζήτημα, σχετικά με την σχέση των εξουσιών και την αρχή της διακρίσεως των λειτουργιών, καθώς και την αναγκαιότητα της κύρωσης των συμβάσεων αυτών και των διοικητικών πράξεων, με την συνδρομή της νομοθετικής εξουσίας και για τη διασφάλιση της εκτελεστικής εξουσίας.

Βάση των συμβάσεων παραχώρησης δημοσίων έργων της τελευταίας δεκαετίας, ετέθησαν ακόμα ζητήματα σχετικά με την συνταγματική προστασία του φυσικού και του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος (οδηγώντας έτσι την Διοίκηση στην συστηματική κύρωση των περιβαλλοντικών όρων των μεγάλων έργων υποδομής με ειδικούς νόμους) καθώς και ζητήματα σχετικά με την συνταγματική προστασία της ιδιοκτησίας, σε σχέση με την ανάπτυξη των έργων υποδομής.

Η νομολογία των δικαστηρίων ενέταξε σε ένα ιδιαίτερο προνομιακό συνταγματικό πλαίσιο τα μεγάλα συγχρηματοδοτούμενα έργα υποδομής, ιδίως δε αυτά που έχουν κοινοτικό ενδιαφέρον για την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων, σε αντίθεση με άλλα έργα, μικρότερης εμβέλειας, για τα οποία προείχε η προστασία του περιβάλλοντος, των αρχαιοτήτων και της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Αυτό πρέπει να λαμβάνεται υπόψη τόσο στο στάδιο του προγραμματισμού των έργων, όσο και στο στάδιο πραγματοποίησης των διαγωνισμών, αλλά και κατά την λειτουργία των συμβάσεων παραχώρησης, προκειμένου να αποφεύγεται η ανατροπή των σχεδιασμών των φορέων και η

καθυστέρηση στην υλοποίηση των αυτοχρηματοδοτούμενων έργων.

Η πρόβλεψη του άρθρου 107 του Συντάγματος για την προστασία των κεφαλαίων εξωτερικού, του Π.Δ. 2687/1953 και η εφαρμογή της διάταξης αυτής και για τα κεφάλαια που εισάγονται σήμερα, ιδίως από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκειμένου να επιτευχθεί η δημιουργία κατάλληλου επενδυτικού κλίματος για τα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα, ενδεχομένως να μην μπορεί να θεωρηθεί σύμφωνη με τις διατάξεις του κοινοτικού δικαίου.

Τέλος, επισημαίνεται, ότι σε συγκεκριμένες συμβάσεις παραχώρησης, οι οποίες κυρώθηκαν με νόμο, ειδικές διατάξεις διασφαλίζουν αποσπασματικά τα δικαιώματα των χρηστών, όπως την ασφάλεια των χρηστών, την εκμετάλλευση των έργων από τους αναδόχους προς όφελος των χρηστών, την υποχρέωση των αναδόχων για ανανέωση και τεχνική βελτίωση προς όφελος των χρηστών, την υποχρέωση των αναδόχων για ενημέρωση των χρηστών (οι χρήστες προστατεύονται έναντι του κράτους βάσει συνταγματικών διατάξεων, όπως η αρχή της ισότητας, η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας).

Το ζήτημα, αν τα δικαιώματα αυτά μπορούν να τα επικαλούνται οι χρήστες των έργων υποδομής που εκτελούνται δυνάμει συμβάσεων παραχώρησης δημοσίων έργων έναντι των αναδόχων τους, ρυθμίστηκε με την εισαγωγή στο Σύνταγμα της αρχής της τριτενέργειας.

Μετά την θέσπισή της, ο ανάδοχος-ιδιώτης, που εκμεταλλεύεται ένα δημόσιο έργο δυνάμει σύμβασης παραχώρησης, υποχρεούται να συμπεριφέρεται ανάλογα με το Κράτος ως προς την διασφάλιση κάθε ατομικού δικαιώματος του χρήστη, ο οποίος έχει δικαίωμα να επικαλείται τα συνταγματικά δικαιώματα του (ελευθερία πρόσβασης, ισότητα, κοινωνικά δικαιώματα ειδικών ομάδων, προστασίας καταναλωτή) και έναντι των ιδιωτών αυτών.

3. Εκτέλεση εις βάρος του Δημοσίου και ΟΤΑ – Εγγυήσεις του Δημοσίου – Καθεστώς επίλυσης διαφορών.

Η νομική και πρακτική αδυναμία γρήγορης αναγκαστικής εκτέλεσης, σε περίπτωση που αυτό απαιτηθεί, εις βάρος του Δημοσίου και των ΟΤΑ και η αφερεγγυότητα των περισσότερων ΟΤΑ, αποτελούν καθοριστικό εμπόδιο στην υλοποίηση και εξέλιξη των συμβάσεων παραχώρησης.

Χωρίς την επίλυση του προβλήματος αυτού, δύσκολα θα δημιουργηθεί ενεργός αγορά έργων και υπηρεσιών με αυτοχρηματοδότηση ιδίως στην περιφέρεια.

Ακόμη το Δημόσιο θα πρέπει να είναι σε θέση να αναλάβει εγγυήσεις για το ίδιο, αλλά και για τους λοιπούς φορείς καθώς και τους ΟΤΑ, είτε προς τους αναδόχους των έργων (π.χ. για την διατήρηση ορισμένων συνθηκών, εξασφάλιση των εσόδων λειτουργίας, τυχόν επιδότηση των έργων), είτε προς Τράπεζες (για την αποπληρωμή των δανείων τους προκειμένου να χρηματοδοτήσουν μερικώς ή ολικώς τους αναδόχους).

Θα πρέπει επίσης, όταν η χρηματοδότηση του έργου γίνεται με τραπεζικό δανεισμό, να υπάρχουν οι απαραίτητες προβλέψεις για την εκχώρηση των απαιτήσεων του αναδόχου στις τράπεζες καθώς και να εξετάζεται αν, για την εξασφάλιση των δανειακών συμβάσεων, υπάρχει η δυνατότητα έκδοσης από τον ανάδοχο μέρους των εγγυητικών επιστολών υπέρ των τραπεζών, ή λήψης από τις Τράπεζες μέρους των αποζημιώσεων, που καταβάλουν οι ασφαλιστικές εταιρίες που καλύπτουν τους κινδύνους από το έργο, με την ανάληψη από τις τράπεζες ανάλογων υποχρεώσεων έναντι του Δημοσίου για την υλοποίηση του έργου.

Για τον λόγο αυτό ενδεχομένως να απαιτηθούν ειδικότερες ρυθμίσεις για το καθεστώς των δανειακών συμβάσεων και των εξασφαλίσεων αυτών καθώς και των ασφαλίσεων, που αφορούν τα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα και τις συμβάσεις παραχώρησης.

Αν και, σύμφωνα με τις διατάξεις της νομοθεσίας περί δημοσίων έργων, είναι δυνατόν να συνάπτεται διαιτητική συμφωνία με τις αναθέτουσες αρχές, σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν, ενδεχομένως θα πρέπει να προβλεφθούν ειδικές νομοθετικές ρυθμίσεις για σύναψη ρητρών διαιτησίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας ή άλλους δικονομικούς κανόνες, μεταξύ των αναθετουσών αρχών και των φορέων του Δημοσίου για διαφορές, που αφορούν στη σύμβαση παραχώρησης. Σε περιπτώσεις δε που η χρηματοδότηση του έργου γίνεται με τραπεζικό δανεισμό, μπορεί να προβλεφθεί μια ειδικής φύσεως διαιτήσια με σαφείς κανόνες.

4. Αποσαφήνιση των αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων του Δημοσίου.

Η σύγχυση αρμοδιοτήτων για την εκτέλεση αυτοχρηματοδοτούμενων έργων μεταξύ φορέων του Δημοσίου, των ΟΤΑ, δημοσίων επιχειρήσεων (π.χ. η περίπτωση των χώρων στάθμευσης), αποτελεί παράγοντα αβεβαιότητας για τους ενδιαφερόμενους για την ανάληψη τέ-

τοιων έργων και σε πολλές περιπτώσεις συνεπάγεται αργά ή γρήγορα την ματαίωσή τους, λόγω έλλειψης διαδικαστικών προϋποθέσεων.

Στα έργα, που επιλέγονται ως κατάλληλα για αυτοχρηματοδότηση, θα πρέπει να υπάρχει αποσαφήνιση αρμοδιοτήτων και όπου απαιτείται συντονισμός μεταξύ των εμπλεκόμενων δημοσίων υπηρεσιών, λοιπών φορέων και ΟΤΑ, υπό τις οδηγίες μιας κεντρικής μονάδας υποστήριξης των φορέων.

5. Χρόνος και ασφάλεια διαδικασιών ωρίμανσης των έργων.

Η διαδικασία ωρίμανσης των έργων είναι σύνθετη και χρονοβόρα, πολλές φορές μάλιστα είναι αντιφατική και αδιέξοδη. Τα προβλήματα αυτά είναι ικανά να αποθαρρύνουν τους υποψήφιους επενδυτές, οι οποίοι επιθυμούν απλές και κατανοητές ρυθμίσεις και συχνά (ιδίως σε θέματα πολεοδομικά και περιβαλλοντολογικά) αντιμετωπίζουν λαβύρινθο διατάξεων με αβέβαιη εφαρμογή.

Είναι λοιπόν ανάγκη να τυποποιηθούν και απλοποιηθούν κατά το δυνατόν οι διαδικασίες ωρίμανσης, προκειμένου να είναι ρεαλιστική η ένταξη αυτοχρηματοδοτούμενων έργων στις διαδικασίες των κοινοτικών πλαισίων στήριξης, να μειωθούν δραστικά οι χρόνοι προετοιμασίας τους, λαμβανομένης υπόψη σε κάθε περίπτωση της συστηματικής τήρησης των κανόνων της νομοθεσίας και της τήρησης των όρων δημοσιότητας και των διαδικασιών δημοπράτησης, που καθορίζονται από το εσωτερικό και το κοινοτικό δίκαιο.

6. Κοστολόγηση των συμβάσεων.

Για τη δημοπράτηση των έργων με αυτοχρηματοδότηση απαιτείται να προϋπολογιστούν ορθά οι εκάστοτε παροχές Δημοσίου και Ιδιωτών, ώστε να είναι δυνατή η χρηματοδότηση και υλοποίηση του έργου από τον ανάδοχο χωρίς προβλήματα.

Σε κάθε δε περίπτωση πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι η σύμβαση πρέπει να είναι συμφέρουσα για το Δημόσιο, τόσο σε σχέση με την εκτέλεση του ίδιου έργου χωρίς αυτοχρηματοδότηση, όσο και σε σχέση με τους παραδεδεδεγμένους τεχνικούς και οικονομικούς κανόνες, έτσι ώστε να διασφαλίζεται το δημόσιο συμφέρον, καθώς και ότι το υπό δημοπράτηση έργο είναι ανταποδοτικό και λειτουργικό προς τους χρήστες.

Προκειμένου να αξιολογούνται τα ανωτέρω, είναι απαραίτητη μια ακριβής κοστολόγηση όλων των στοιχείων της ΣΔΙΤ.

Αυτό το σημαντικό θέμα είναι δύσκολο και απαιτεί εμπειρία, σημαντική υποδομή και στοιχεία. Η διαδικασία κοστολόγησης των ΣΔΙΤ θα πρέπει, όπως και στα δημόσια έργα, να τυποποιηθεί σταδιακά.

Άμεσα όμως απαιτείται η εισαγωγή εξειδικευμένης τεχνογνωσίας, προκειμένου και οι διαγωνισμοί να βρίσκουν ανταπόκριση αλλά και οι συμβάσεις να είναι επωφελείς για το Δημόσιο.

7. Προβλέψεις για τη χρηματοδότηση.

Από τα πιο σημαντικά ζητήματα για την επιτυχία των αυτοχρηματοδοτούμενων έργων είναι η διασφάλιση της πλέον συμφέρουσας χρηματοδότησης, τόσο του τραπεζικού, όσο και άλλων μορφών δανεισμού.

Τα πλέον ουσιαστικά θέματα, που έχουν αποτελέσει σημαντικά προβλήματα στο παρελθόν και τα οποία πρέπει να εξετάζονται πολύ προσεκτικά και να αντιμετωπίζονται ρεαλιστικά και άμεσα, είναι:

- Τα φορολογικά της χρηματοδότησης.
- Οι νομικές προβλέψεις (εκπρόσωπος δανειστών, ελευθερία συμβάσεων).
- Οι προβλέψεις καταγγελίας των συμβάσεων ΣΔΙΤ και τα δικαιώματα παρέμβασης και αποζημίωσης των τραπεζών.
- Η εύλογη κατανομή κινδύνων στις συμβάσεις.
- Η Αναγκαιότητα ύπαρξης εταιριών ειδικού σκοπού ως αναδόχων.
- Η λήψη εξασφαλίσεων επί συμβάσεων, εξοπλισμού, μετοχών, ασφαλιστηρίων συμβολαίων κλπ.
- Η ανάγκη προστασίας από τροποποίηση της νομοθεσίας.
- Η επιμονή του Ελληνικού Δημοσίου για λήψη εγγυητικών επιστολών καλής εκτέλεσης κλπ, αντί των Τραπεζών.

8. Αντιμετώπιση φορολογικών ζητημάτων.

Στα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα γεννώνται σειρά φορολογικών ζητημάτων, που είναι άγνωστα στις κλασικές εργολα-

βίες (φορολογική-λογιστική αντιμετώπιση των εσόδων, της επιδότησης του Δημοσίου, θέματα ΦΠΑ, δυνατότητα υπαγωγής των έργων και της επένδυσης σε αναπτυξιακούς νόμους κλπ). Σαφείς και απλοί κανόνες για τα σχετικά θέματα δεν υπάρχουν, ενώ οι υφιστάμενοι κανόνες είναι σύνθετοι, περίπλοκοι και δημιουργούν αβεβαιότητες.

9. Η αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων.

Δεδομένου ότι ανάλογα με το είδος του έργου, την κατανομή κινδύνων, τη διάρκεια, τη μορφή αμοιβής του αναδόχου, ο ανάδοχος θα απαιτηθεί να συμβάλει με ίδια κεφάλαια, πρέπει να υπολογίζεται και να διασφαλίζεται ότι τα επενδυόμενα κεφάλαια θα έχουν μια εύλογη απόδοση, εφόσον ο ανάδοχος κατασκευάσει, χρηματοδοτήσει και λειτουργήσει το έργο στα πλαίσια των υποχρεώσεών του και των εύλογων δυνατοτήτων του.

Πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη και οι συνθήκες στο διεθνές περιβάλλον, ειδικά εκεί όπου είτε επιθυμείται είτε είναι απαραίτητη η προσέλκυση ξένης τεχνογνωσίας ή κεφαλαίων.

Στο παρελθόν συχνά έχουν αγνοηθεί τα ίδια κεφάλαια ως ουσιώδης παράγοντας, με αποτέλεσμα την υπερβολική επιβάρυνσή τους με κινδύνους επί της αναμενόμενης απόδοσης.

Συνέπεια αυτών ήταν άλλοτε μη πραγματοποίηση επενδύσεων και άλλοτε η αύξηση του κόστους των έργων για το δημόσιο.

Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι η μείωση της απόδοσης ή η απώλεια(ολική ή μερική) των ιδίων κεφαλαίων αποτελεί στοιχείο «τιμωρίας» του αναδόχου για την μη εκπλήρωση των εύλογα αναλήψιμων υποχρεώσεών του, ειδικά στις περιπτώσεις αμοιβών διαθεσιμότητας. Επίσης, η αύξηση της απόδοσης μπορεί να είναι το αντιστάθμισμα για την ανάληψη ορισμένων κινδύνων.

10. Η διασφάλιση μακροχρόνιων πόρων, η διαφάνεια του κεφαλαιουχικού κόστους των δημοσίων έργων και υπηρεσιών και η ανάληψη από το δημόσιο του κινδύνου ζήτησης.

Οι συμβάσεις ΣΔΙΤ δεσμεύουν μακροχρόνια το Ελληνικό Δημόσιο, ουσιαστικά, με την μετατροπή του κεφαλαιακού κόστους ενός δημοσίου έργου σε ετήσιο κόστος λειτουργίας ή σε δυνατότητα ενός έργου να αποσβεσθεί με δαπάνη των χρηστών, γίνεται πιο διαφανής η λήψη των αποφάσεων για τη δέσμευση πόρων και το κεφαλαιουχικό κόστος των δημοσίων έργων και υπηρεσιών, που σήμερα αγνοείται παντελώς.

Θα πρέπει να υπάρξει μηχανισμός προγραμματισμού και κατανομής των μακροχρόνιων αυτών πόρων, ειδικότερα εκεί όπου το Ελληνικό Δημόσιο θα αναλαμβάνει κίνδυνο ζήτησης, πληρώνοντας αμοιβές διαθεσιμότητας στον ανάδοχο.

Αν ένα έργο είναι δυνατό να αποσβεσθεί με μετακύλιση του κόστους στους χρήστες, αυτό θα πρέπει να γίνεται, λαμβανομένων πάντα υπόψη των κοινωνικών κριτηρίων.

3.4 Επιτυχείς & μη Επιτυχείς Συμβάσεις Παραχώρησης έργων μεγάλης κλίμακας.

Ως επιτυχείς θεωρούνται οι συμβάσεις, με τις οποίες υλοποιήθηκαν σημαντικού μεγέθους και σημασίας έργα υποδομής στον τομέα των μεταφορών:

- Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»,
- Η ζεύξη (Γέφυρα) Ρίου – Αντιρρίου,
- Ο Περιφερειακός Δακτύλιος Αττικής ή Αττική Οδός,
- και η Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού.

Ως μη επιτυχείς περιπτώσεις μπορούν να θεωρηθούν:

- Η ζεύξη (υποθαλάσσια σήραγγα) Μαλιακού.
- Το Μετρό Θεσσαλονίκης.

3.5 Τα οφέλη που προκύπτουν από τις ΣΔΙΤ.

Δημόσιος Τομέας:

1. **Πρόσθετοι πόροι για υποδομές.** Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να καταστεί δυνατή η κατασκευή έργων, το κόστος των οποίων καθιστά απαγορευτική την υλοποίηση τους αποκλειστικά και μόνο από τον Ο.Τ.Α. με βάση τα υπάρχοντα κονδύλια του.
2. **Απελευθέρωση πόρων για άλλα έργα.** Η εξασφάλιση ιδιωτικών κεφαλαίων επιτρέπει στους Ο.Τ.Α. τη διάθεση των δημοτικών πόρων σε άλλα έργα που δεν προσφέρονται για συμπράξεις με τον ιδιωτικό τομέα.
3. **Διασφάλιση ότι τα έργα είναι πλήρως κατάλληλα για το σκοπό για τον οποίο προορίζονται και συντηρούνται συνεχώς στην κατάσταση αυτή.** Οι ανάγκες που στοχεύει να καλύψει το έργο είναι στενά συνδεδεμένες με το σχεδιασμό, την κατασκευή και την λειτουργία του, γιατί η αποπληρωμή του ιδιώτη επενδυτή εξαρτάται από τη καλή λειτουργία των υποδομών και ξεκινά μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής τους και την έναρξη παροχής των υπηρεσιών.
4. **Ταχύτερη ολοκλήρωση των έργων και απόδοσής τους σε κοινή χρήση.** Γιατί ο ιδιωτικός τομέας έχει οικονομικά κίνητρα να θέσει το έργο σε λειτουργία το συντομότερο δυνατόν.
5. **Καλύτερος εντοπισμός, κατανομή και διαχείριση των κινδύνων.** Στις Συμπράξεις ισχύει η βασική αρχή του καταμερισμού των κινδύνων, δηλαδή ότι ο κάθε κίνδυνος ανατίθεται σε αυτόν που μπορεί να τον διαχειριστεί καλύτερα, οδηγώντας αυτό έτσι στην βέλτιστη εξέταση και τον καλύτερο έλεγχο των κινδύνων του έργου από την αρχή. Ενώ στην κλασσική δημόσια χρηματοδότηση η ανάλυση των κινδύνων αποτελεί ένα αδύνατο σημείο και έτσι οι κίνδυνοι γίνονται αντιληπτοί μετά την εμφάνιση τους.
6. **Μία σαφέστερη εστίαση του Ο.Τ.Α. στο ρόλο που οι πολίτες και η Πολιτεία του έχουν αναθέσει.** Ο Ο.Τ.Α. μπορεί να επικεντρώσει την προσοχή του στο ποιες είναι οι ανάγκες των πολιτών και ποιες υπηρεσίες θα πρέπει να παρέχονται, αφήνοντας τον ιδιωτικό τομέα να εστιάσει στο πώς αυτό θα επιτευχθεί με τον καλύτερο τρόπο.

7. **Αξιοποίηση της Δημοτικής Περιουσίας και δημιουργία πρόσθετων πηγών εσόδων.** Καλύτερη εκμετάλλευση της εμπορικής αξίας που διαθέτουν τα περιουσιακά στοιχεία των Ο.Τ.Α.
8. **Προσδιορισμός και επιλογή του πιο οικονομικού συνολικού πακέτου στη ζωή του έργου.** Στο κόστος υλοποίησης συμπεριλαμβάνονται εξ' αρχής το σύνολο των επιμέρους δαπανών (κόστος κατασκευής, λειτουργίας, συντήρησης κ.α.). Έτσι καθίσταται δυνατή η αποφυγή απρόσμενων οικονομικών επιβαρύνσεων, που αρκετές φορές οδηγούν στη μη επίτευξη των στόχων και των προσδοκώμενων αποτελεσμάτων.
9. **Αναπόδραστη η οικονομική ανάλυση Κόστους – Ωφελειών.** Αυτό που δεν συμβαίνει στην πλειοψηφία των έργων που εκτελούνται με τον κλασικό τρόπο, στις Συμπράξεις είναι απαραίτητο να γίνει. Σημαντικότερο βήμα σχεδιασμού που οδηγεί στην λήψη ορθών αποφάσεων και στην επιλογή εκείνων των παρεμβάσεων που ωφελούν στο μεγαλύτερο βαθμό τους πολίτες.
10. **Διασφάλιση της βιωσιμότητας των έργων με την είσοδο – εμπλοκή των τραπεζών στην υλοποίησή τους.** Οι τράπεζες για να δανείσουν, εξετάζουν αναλυτικά τη δυνατότητα αποπληρωμής τους, η οποία με τη σειρά της εξαρτάται από την βιωσιμότητα των έργων που κατασκευάζονται.
11. **Ευρύτερα οικονομικά οφέλη.** Με την ανάπτυξη και ολοκλήρωση ενός σημαντικού αριθμού έργων σε περιόδους όπου υπάρχουν περιορισμοί στους κρατικούς προϋπολογισμούς, η ανάπτυξη συμβάσεων της μορφής PPP μπορεί να αποτελέσει κίνητρο για τον Ιδιωτικό τομέα να συνεισφέρει στην αύξηση της απασχόλησης και στην ανάπτυξη της οικονομίας.
12. **Τεχνογνωσία.** Με την εφαρμογή των μεθόδων αυτών επιτυγχάνεται μεταφορά τεχνογνωσίας στο Δημόσιο τομέα μέσω της συνεργασίας του με τον Ιδιωτικό τομέα.

Ιδιωτικός τομέας:

1. Συμμετοχή σε έργα δημοσίου και κοινή «ιδιοκτησία» επί των παγίων.
2. Ελκυστικά περιθώρια κέρδους.
3. Μεγάλης διάρκειας συμβάσεις. (Εξασφάλιση σίγουρου εισοδήματος για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα).

ΜΕΡΟΣ 2ο

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ – ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΑΡΙΝΑΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ.

Η Λευκάδα λέγεται ότι πήρε το όνομά της από τις λευκές αμμουδιές και τα λευκά βράχια του ακρωτηρίου Λευκάτας. Η Λευκάδα είναι το τέταρτο σε μέγεθος νησί του Ιονίου. Πρωτεύουσα του η ομώνυμη πόλη του νομού, που αποτελεί διοικητικό, οικονομικό, εμπορικό και πολιτιστικό κέντρο του νησιού. Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα της Λευκάδας είναι η γεωγραφική της θέση. Μια γέφυρα 50 μέτρων την χωρίζει από την Στερεά Ελλάδα, κάτι που διευκολύνει την γρήγορη πρόσβαση των επισκεπτών της στο αεροδρόμιο του Ακτίου και τους άλλους προορισμούς.

Η μαρίνα της Λευκάδας βρίσκεται κυριολεκτικά δίπλα στην πόλη. Αυτή τη στιγμή θεωρείται η πιο σύγχρονη μαρίνα της Μεσογείου. Η χερσαία έκταση που την περιβάλλει φτάνει τα 70 στρέμματα, ενώ καλύπτει 165 στρέμματα θαλάσσιας ζώνης. Λειτουργεί από τα μέσα του 2002 με δυναμικότητα 620 θέσεων για σκάφη μέχρι 45 μέτρα μήκος και 3,5 μέτρα βύθισμα. Επίσης διαθέτει 278 θέσεις εναπόθεσης σκαφών στην ξηρά και προσφέρει όλες τις σύγχρονες υπηρεσίες στα εισερχόμενα σκάφη.

2.1 Η σύμβαση παραχώρησης.

Η σύμβαση κατασκευής, παραχώρησης και εκμετάλλευσης του λιμένα αναψυχής Λευκάδας (Παράρτημα) υπογράφηκε στις 17 – 12 – 99. Συμβαλλόμενα μέρη είναι η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λευκάδας και η κοινοπραξία εταιριών με τον διακριτικό τίτλο Μαρίνα Λευκάδας Α.Ε. Μέλη της κοινοπραξίας είναι οι εξής ανώνυμες εταιρίες: ΑΤΕ ΓΝΩΜΩΝ Α.Ε, ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ ΑΤΕ, ΓΕΚΑΤ ΑΤΕ και ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ.

Κατά την διενέργεια του διαγωνισμού η κοινοπραξία υπέβαλλε τα κατωτέρω στοιχεία, τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της σύμβασης παραχώρησης:

- Χρονικό προγραμματισμό που περιλαμβάνει όλες τις φάσεις υλοποίησης του έργου με πλήρη ανάλυση της διάρκειας και της αλληλουχίας των δραστηριοτήτων.
- Πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού που θα χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή του έργου.
- Οργανόγραμμα του εργοταξιακού προσωπικού.
- Χρονική και ποσοτική ανάλυση των απαιτούμενων κεφαλαίων για την υλοποίηση του επενδυτικού σχεδίου, τα

ποσά ιδίων κεφαλαίων και δανειοδοτήσεων και τις πηγές χρηματοδότησης.

- Σχέδιο με τους εργοταξιακούς δρόμους και την σύνδεσή τους με το υπάρχον οδικό δίκτυο.
- Τεχνική έκθεση με την μεθοδολογία που θα ακολουθηθεί για την κατασκευή των κυριότερων επί μέρους τμημάτων του έργου και του μηχανολογικού εξοπλισμού που θα απαιτηθεί.
- Το ετήσιο χρηματικό αντάλλαγμα για την εκμετάλλευση του θαλάσσιου και χερσαίου χώρου της μαρίνας και των εγκαταστάσεων που θα κατασκευαστούν από την κοινοπραξία.

Με την υπογραφή της σύμβασης η κοινοπραξία ανέλαβε την:

- Εκτέλεση των λιμενικών έργων με χρηματοδότηση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Λευκάδας (ΠΕΠ Ιονίων Νήσων).
- Εκτέλεση έργων χερσαίας ζώνης με δική της χρηματοδότηση και
- Την προμήθεια και εγκατάσταση του εξοπλισμού της μαρίνας, επίσης με δική της χρηματοδότηση.

Επίσης σύμφωνα με την σύμβαση τα λιμενικά έργα κατασκευάστηκαν βάση της οριστικής μελέτης έργων λιμένα αναψυχής Λευκάδας και της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Η συνολική αξία των λιμενικών έργων ,σύμφωνα με την προσφορά της κοινοπραξίας ανέρχεται σε 13.518.819,9 €.

Τα χερσαία έργα ανέλαβε να εκτελέσει η κοινοπραξία βάση της οριστικής μελέτης και της μελέτης εφαρμογής, όπως συντάχθηκε από την κοινοπραξία και εγκρίθηκε από την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λευκάδας.

Η συνολική αξία των χερσαίων έργων ανέρχεται σε 13.646.368,3 €.

Η οριστική μελέτη για την κατασκευή και λειτουργία του έργου προέβλεπε και την δημιουργία χερσαίων εγκαταστάσεων όπως:

- Πύργο ελέγχου.
- Κτίριο πολλαπλών χρήσεων (λιμεναρχείο, τελωνείο, γραφείο πληροφοριών).
- Συγκρότημα εστιατορίου, αναψυκτηρίου και εμπορικών καταστημάτων.
- Εκθετήριο πώλησης και ενοικίασης σκαφών.
- Ξενοδοχείο 50 κλινών.
- Ναυτικό όμιλο.

- Κτίριο στεγασμένης συντήρησης και επισκευής σκαφών.
- Υπαίθριο χώρο διαχείρισης σκαφών.
- Εσωτερικό οδικό δίκτυο και θέσεις στάθμευσης 455 αυτοκινήτων.

Για την υλοποίηση του έργου η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λευκάδας προχώρησε στην συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα, προκειμένου να εξασφαλίσει τα απαιτούμενα κεφάλαια. Η διαδικασία εύρεσης αναδόχου ξεκίνησε τον Μάιο του 1998 και ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο του 1999. Ως ανάδοχος επελέγη η εταιρία ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΥΚΑΔΑΣ Α.Ε, η οποία δημιουργήθηκε από τις εταιρίες: ΑΤΕ ΓΝΩΜΩΝ Α.Ε, ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ ΑΤΕ, ΓΕΚΑΤ ΑΤΕ και ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ.

Το κόστος κατασκευής του έργου έφτασε τα 27,1 εκ. € εκ των οποίων τα 13,5 εκ. € αφορούν λιμενικά έργα και τα 13,6 εκ. € έργα χερσαίας ζώνης. Τα λιμενικά έργα χρηματοδοτήθηκαν από την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λευκάδας (ΠΕΠ Ιονίων Νήσων) και τα χερσαία από την ανάδοχο κοινοπραξία. Το κόστος λειτουργίας και συντήρησης αποτελεί ευθύνη του αναδόχου. Ακόμη η κοινοπραξία ευθύνεται για την σύνταξη μελετών και την κατασκευή του έργου σε προκαθορισμένο χρόνο. Επίσης ο ανάδοχος είναι υποχρεωμένος να θέσει μια σειρά από εγγυήσεις, αλλά και να φροντίσει για την ασφάλεια του έργου, τόσο κατά την κατασκευαστική περίοδο όσο και για την περίοδο λειτουργίας του. Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λευκάδας έφερε την αποκλειστική ευθύνη για τις αναγκαίες απαλλοτριώσεις στην χερσαία ζώνη.

Η προμήθεια και εγκατάσταση του αναγκαίου, για την λειτουργία της μαρίνας, εξοπλισμού, καθώς και οποιουδήποτε άλλου εξοπλισμού κριθεί αναγκαίος για την εύρυθμη λειτουργία της επιχείρησης είναι ευθύνη της κοινοπραξίας.

Η συνολική προθεσμία εκτέλεσης του συνόλου των εργασιών ορίστηκε σε 36 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης.

Κατά την φάση κατασκευής του έργου η κοινοπραξία επιλέγει τους μηχανικούς, εργολάβους, τεχνίτες, εργάτες και προμηθευτές της αρεσκείας τους, στους οποίους είναι υποχρεωμένοι να καταβάλουν τις προβλεπόμενες αμοιβές και έξοδα προμήθειας υλικών και εξοπλισμού. Η Ν.Α Λευκάδας δεν έχει καμία ευθύνη σε περίπτωση μη τήρησης των παραπάνω από την πλευρά της κοινοπραξίας.

Τα έργα του επενδυτικού σχεδίου θα παραμένουν επ' ωφελεία του χώρου και της Ν.Α Λευκάδας σε όλη τη διάρκεια της σύμβασης καθώς και μετά την λήξη της, χωρίς η κοινο-

πραξία να δικαιούται να τα αναλάβει ή να ζητήσει αποζημίωση για οποιοδήποτε λόγο.

Εποπτεία υλοποίησης του έργου:

- Φορέας διαχείρισης του έργου είναι η Ν.Α Λευκάδας.
- Διευθύνουσα υπηρεσία είναι το τμήμα κατασκευών της διεύθυνσης Π.Π.Δ.Ε της Ν.Α Λευκάδας.
- Η εποπτεία της παρακολούθησης της υλοποίησης των έργων, αναφορικά με το χρονοδιάγραμμα, τις εγκεκριμένες μελέτες και τις προβλεπόμενες κατασκευαστικές προδιαγραφές, γίνεται από την Διεύθυνση Π.Π.Δ.Ε της Ν.Α Λευκάδας.
- Τεχνικό συμβούλιο είναι το Νομαρχιακό Συμβούλιο Δημοσίων Έργων της Ν.Α Λευκάδας.

Λειτουργίες – Χρήσεις Μαρίνας:

- Ελλιμενισμός των σκαφών που καταπλέουν στην μαρίνα.
- Παροχή πόσιμου νερού, ηλεκτρικού ρεύματος και τηλεφώνου.
- Παροχή καυσίμων.
- Ετοιμότητα του δικτύου πυρόσβεσης.
- Ασφαλής φύλαξη των σκαφών αλλά και της θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης της μαρίνας.
- Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των ιδιοκτητών-χρηστών των σκαφών.
- Εγκατάσταση περισυλλογής των αποβλήτων των σκαφών, με τη χρήση αντλιών κενού ή εφάμιλλης τεχνολογίας.
- Υπηρεσία συγκέντρωσης και αποκομιδής σκουπιδιών, διατήρησης καθαριότητας και ευπρέπειας του χώρου καθ' όλο το 24ωρο. Η διαχείριση των απορριμμάτων θα γίνεται από την υπηρεσία καθαριότητας του Δήμου Λευκάδας, με συμφωνία που θα συναφθεί μεταξύ του Δήμου και της κοινοπραξίας.

2.2 Οικονομικό αντάλλαγμα.

Το ετήσιο οικονομικό αντάλλαγμα αποτελείται από δυο ποσά:

α) ποσό: 176.082,1 € για το πρώτο έτος της σύμβασης, 264.123,2 € για το δεύτερο έτος της σύμβασης, 352.164,3 € για το τρίτο έτος και 528.246,5 € ετησίως από το τέταρτο έως το τελευταίο έτος ισχύος της σύμβασης, αναπροσαρμοζόμενου κατ' έτος ανάλογα με το ποσοστό πληθωρισμού.

β) ποσό: το ποσό που προκύπτει από την εφαρμογή του ποσοστού 13% επί του ετήσιου κύκλου εργασιών όλων

των δραστηριοτήτων που θα αναπτυχθούν στο χώρο της μαρίνας, ανεξάρτητα αν αυτές αναπτύσσονται από την κοινοπραξία ή από μισθώσεις.

Το ετήσιο οικονομικό αντάλλαγμα καταβάλλεται σε δυο εξαμηνιαίες δόσεις στο τέλος κάθε περιόδου ξεκινώντας έξι μήνες από την υπογραφή της σύμβασης. Η πρώτη εξαμηνιαία δόση του ετήσιου οικονομικού ανταλλάγματος αποτελείται από το α΄ποσό και η δεύτερη από το β΄ποσό.

Η καταβολή του οικονομικού ανταλλάγματος δεν αναστέλλεται για οποιονδήποτε λόγο και καταβάλλεται ανεξάρτητα από την συνεχή ή εποχική λειτουργία του μισθίου. Σε περίπτωση καθυστέρησης καταβολής του οικονομικού ανταλλάγματος για περισσότερες από 30 μέρες η Ν.Α Λευκάδας προβαίνει στην είσπραξή του με ισόποση μερική κατάπτωση της εγγυητικής επιστολής καλής εκπλήρωσης των όρων της σύμβασης. Σε αυτή την περίπτωση η Ν.Α Λευκάδας έχει επίσης το δικαίωμα να καταγγείλει την σύμβαση.

2.3 Εγγυητικές επιστολές.

Για την καλή εκπλήρωση των όρων της σύμβασης, κατά τα τρία πρώτα έτη της διάρκειάς της, κατατέθηκαν κατά την υπογραφή της εγγυητικής επιστολής των τραπεζών Γενικής, Πίστεως και Banque Nationale de Paris (BNP), αορίστου χρόνου, ύψους 1.467.351 € η κάθε μια. Οι εγγυητικές αυτές επιστολές θα επιστραφούν ένα χρόνο μετά την ολοκλήρωση του συνόλου των έργων των χερσαίων εγκαταστάσεων.

Επίσης για την σωστή εκπλήρωση των όρων της σύμβασης μετά την ολοκλήρωση των έργων (λιμενικών και χερσαίων), η κοινοπραξία υποχρεούται μέσα σε 30 μέρες από την έναρξη του τετάρτου έτους της σύμβασης (και μετά από αυτό κάθε έτος) να καταθέτει εγγυητική επιστολή αορίστου χρόνου ίση με το 150% του οικονομικού ανταλλάγματος, την οποία θα αντικαθιστά στην αρχή κάθε έτους με εγγυητική επιστολή ίση με το αντίστοιχο αναπροσαρμοσμένο οικονομικό αντάλλαγμα.

Ακόμη κατατέθηκαν εγγυητικές επιστολές καλής εκτέλεσης των έργων. Συγκεκριμένα των τραπεζών Γενικής, Δωρικής, Πίστεως και Γενικής, αορίστου χρόνου, ύψους 513.573 € η κάθε μια. Οι παραπάνω εγγυητικές επιστολές επεστράφησαν στους εγγυητές μετά την περαίωση όλων των εργασιών και την οριστική παραλαβή του έργου.

Επίσης στην σύμβαση παραχώρησης προβλεπόταν ποινική ρήτρα 3.000 € για κάθε μέρα καθυστέρησης των έργων

πέραν των προθεσμιών. Οι ποινικές ρήτρες επιβάλλονται μέχρι του ποσού του 2% της συνολικής αξίας του έργου. Η Ν.Α Λευκάδας παρακρατεί τα ποσά των ποινικών ρητρών είτε από τις εγγυητικές επιστολές που καταπίπτουν είτε από οποιοδήποτε ποσό οφείλει στην κοινοπραξία.

Σημειώνεται ότι η Μαρίνα Λευκάδας λειτουργεί από τον Ιούνιο του 2002 (6 μήνες νωρίτερα από τον προβλεπόμενο χρόνο λειτουργίας).

2.4 Διάρκεια σύμβασης.

Η διάρκεια παραχώρησης-εκμετάλλευσης της μαρίνας ορίστηκε σε 40 χρόνια από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης. Μετά την λήξη της σύμβασης η κοινοπραξία είναι υποχρεωμένη να παραδώσει άμεσα τον χώρο. Η παραμονή στον χώρο δεν μπορεί να σημαίνει ανανέωση της σύμβασης, η δε τυχόν καταβολή χρηματικών ανταλλαγμάτων θα θεωρείται αποζημίωση χρήσης.

Τέλος αξίζει να αναφέρουμε κάποια συμπεράσματα που προέκυψαν από τα ερωτηματολόγια που ακολουθούν (παράρτημα).

Σύμφωνα με τον Διευθυντή της ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΥΚΑΔΑΣ Α.Ε εξασφαλίζεται ένα πολύ καλό και σίγουρο εισόδημα για την Ν.Α Λευκάδας, χωρίς να υπάρχει ρίσκο (λόγω των εγγυητικών επιστολών που έχουν κατατεθεί). Αντιθέτως συμφώνα με τις προβλέψεις για την εταιρία θα υπάρχουν αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα τουλάχιστον μέχρι το 2008,

Αναφορικά με το δεύτερο ερωτηματολόγιο το οποίο παρουσιάζει τις απόψεις των τοπικών φορέων για τον θεσμό των ΣΔΙΤ, είναι φανερό πως τον αντιμετωπίζουν θετικά, εντοπίζονται όμως προβλήματα που εστιάζονται κυρίως στους τομείς της χρηματοδότησης, της έλλειψης τεχνογνωσίας και της ωρίμανσης των έργων.

ΜΕΡΟΣ 3ο

ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.

Η μαρίνα της Λευκάδας αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα έργα υποδομής στο νησί και σαν τέτοιο αναμένεται να επηρεάσει θετικά πολλούς τομείς όπως:

- Την αύξηση των οικονομικών ωφελειών λόγω της αύξησης της τουριστικής κίνησης σε όλο το νησί
- Ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού μέσω μιας σύγχρονης μονάδας ελλιμενισμού σκαφών με υψηλό επίπεδο προσφερόμενων υπηρεσιών
- Την αύξηση του ΑΕΠ στην ευρύτερη περιοχή.
- Προβολή της χώρας στο εξωτερικό.

Το συγκεκριμένο έργο αποτελεί δείγμα των δυνατοτήτων των ΣΔΙΤ. Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λευκάδας με "ελάχιστο κόστος" κατάφερε να δημιουργήσει μια υποδομή που μόνο θετικό αντίκτυπο μπορεί να έχει στην πόλη αλλά και στην ευρύτερη περιοχή. Εξασφάλισε ένα σίγουρο εισόδημα για την ίδια και σαφώς τις καλύτερες προοπτικές εξέλιξης για ολόκληρη τη περιοχή, προσελκύοντας ένα είδος τουρισμού, τον θαλάσσιο, που τα εισοδήματα είναι υψηλότερα από τον συνηθισμένο τουρισμό και συνεπώς τα οφέλη για την περιοχή μεγαλύτερα. Οι ΣΔΙΤ αποτελούν ένα καινούργιο εργαλείο που μπορεί να βοηθήσει στην αποτελεσματικότερη υλοποίηση υποδομών και την προσφορά καλύτερων υπηρεσιών στον πολίτη.

Τέλος με τις ΣΔΙΤ δίνεται η δυνατότητα για κατασκευή υποδομών και προσφορά υπηρεσιών, που μέχρι σήμερα ήταν έργο αποκλειστικά και μόνο του δημοσίου, μέσω των συμπράξεων με τον ιδιωτικό τομέα. Έτσι επιτυγχάνεται πολύ καλύτερη ποιότητα έργων και υπηρεσιών με πολύ μικρότερο κόστος για τον Έλληνα φορολογούμενο.

Μετά τα όσα αναφέρθηκαν στην παρούσα μελέτη είναι σαφής η σημασία των ΣΔΙΤ. Είναι ξεκάθαρο ότι πρόκειται για μια μορφή συνεργασίας Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα από την οποία κερδίζουν και οι δυο και βέβαια κερδίζει και η χώρα σε υποδομές. Μέσα από τις ΣΔΙΤ γίνεται δυνατή η υλοποίηση έργων υποδομής με την συνδρομή του ιδιωτικού τομέα ο οποίος διαθέτει την απαραίτητη τεχνογνωσία και οργάνωση προκειμένου να φέρει σε πέρας με επιτυχία τη δύσκολη διαδικασία της κατασκευής ενός έργου.

Παρ' όλα αυτά όμως οι ΣΔΙΤ στην Ελλάδα εμφανίστηκαν σχετικά πρόσφατα, αρχές της δεκαετίας του '90, και μέχρι σήμερα ελάχιστα έργα έχουν κατασκευαστεί με αυτόν τον τρόπο. Αυτό συμβαίνει για διάφορους λόγους, οι οποίοι παρουσιάστηκαν στο 3^ο κεφάλαιο.

Συμπερασματικά λοιπόν είναι προφανές ότι για να γίνει δυνατή η ευρύτερη και επιτυχής υλοποίηση έργων στα πλαίσια ΣΔΙΤ θα πρέπει το Κράτος να προχωρήσει στην εφαρμογή μιας σειράς μέτρων και ενεργειών. Συγκεκριμένα πρόκειται για μέτρα πολιτικής που μπορούν να επιδράσουν θετικά και να διαμορφώσουν το κατάλληλο περιβάλλον για την εφαρμογή των ΣΔΙΤ.

Επίσης θα ήταν σκόπιμο να καθοριστούν τα έργα που μπορούν να εκτελεστούν με αυτοχρηματοδότηση, βάση βέβαια της προτεραιότητάς τους καθώς μια τέτοια διαδικασία απαιτεί χρόνο και χρήμα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

A. Ερωτηματολόγιο (αναδόχου και δήμου Λευκάδας).

B. Σύμβαση κατασκευής, παραχώρησης και εκμετάλλευσης λιμένα αναψυχής Λευκάδας.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΑΝΑΔΟΧΟΥ

Α. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΣΧΕΣΗΣ.

Α1. Παρακαλώ περιγράψτε εν συντομία τα εξής:

1. Πως πληροφορηθήκατε για το συγκεκριμένο έργο και την δυνατότητα δημιουργίας της εταιρικής σχέσης με το δημόσιο φορέα;

"Μέσω του διαγωνισμού- προκήρυξης"

2. Ποιος θεωρείτε ότι ήταν ο ηγετικός ιδιωτικός φορέας στην προώθηση της δημιουργίας της εταιρικής σχέσης;

"Η ' Κυριακούλης Μεσογειακές Κρουαζιέρες Α.Ν.Ε'"

3. Ποιοι παράγοντες θεωρείτε ότι ώθησαν την δημιουργία της συγκεκριμένης σχέσης (ειδικά για εσάς και γενικότερα). { π.χ δημόσια δέσμευση για διαφάνεια, δημοσιοποίηση και ενδυνάμωση της συμμετοχής ιδιωτικών φορέων, εμπιστοσύνη μεταξύ των ιδιωτικών φορέων... };

"αύξηση της ζήτησης θέσεων ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής και η έλλειψη οργανωμένων μαρίνων στην επικράτεια"

4. Ποιος ήταν ο ρόλος σας κατά την διάρκεια της δημιουργίας αυτής της εταιρικής σχέσης.

"Η ' Μαρίνα Λευκάδας Α.Ε' έχει αναλάβει και την κατασκευή του έργου καθώς και την διαχείριση του μέχρι τις 16/12/2039."

5. Ποια ήταν τα προβλήματα κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την δημιουργία της συγκεκριμένης σχέσης;

Στοιχεία της Εταιρικής Σχέσης.

Β. Πόρου/ Συμβολή του κάθε φορέα.

1. Θα μπορούσατε να επισημάνετε τους κύριους πόρους που εσείς συνεισφέρατε σε μια τέτοια συνεργασία;

Συμμετοχή Δημοσίου: Π.Ε.Π Ιονίων Νήσων για το λιμενικό έργο
Ίδια κεφάλαια: Αυτοχρηματοδότηση για το χερσαίο έργο 70%
Δάνεια: 30% για το χερσαίο έργο

2α. Θα μπορούσατε να επισημάνετε τους κύριους πόρους που οι φορείς του δημοσίου συνεισέφεραν σε μια τέτοια συνεργασία;

"Βάση της διακήρυξης το δημόσιο κάλυψε την κατασκευή του λιμενικού έργου με 15 εκ. €"

2β. Θα μπορούσατε να επισημάνετε τους κύριους πόρους που άλλοι φορείς (ιδιωτικές τράπεζες, Ε.Ε...) συνεισέφεραν σε μια τέτοια συνεργασία;

3. Θα μπορούσατε να επισημάνετε την σημασία της συνάθροισης των πόρων του ιδιωτικού τομέα με το δημόσιο στην παροχή ενός αγαθού/υπηρεσίας μέσω της δημιουργίας εταιρικής σχέσης (κατασκευή Μαρίνας Λευκάδας);

"Λόγω του μισθώματος που καταβάλει η εταιρία στην Ν.Α Λευκάδας και του ότι το μισό έργο κατασκευάστηκε με αυτοχρηματοδότηση του επενδυτή, δίνονται οι βάσεις στον δημόσιο τομέα (Ν.Α Λευκάδας) για ένα πολύ καλό εισόδημα. "

Γ. Στόχοι Φορέων.

Ποιοι είναι οι στόχοι της συγκεκριμένης συνεργασίας;

Να δημιουργηθούν οι κατάλληλες βάσεις εξπηρέτησης του θαλάσσιου τουρισμού.

1. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τους στόχους που εσείς (ή η επιχείρησή σας) θελήσατε να επιτύχετε μέσω της δημιουργίας της εταιρικής αυτής σχέσης.

"Η μέχρι τώρα λειτουργία της μαρίνας έχει αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα για την εταιρία. Προσδοκούμε ότι από το 2008 αυτό θα αλλάξει."

1β. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τους στόχους που θεωρείτε ότι ο δημόσιος τομέας θέλησε να επιτύχει μέσω της δημιουργίας της εταιρικής αυτής σχέσης .

"Εξοικονόμηση πόρων καθώς και δημιουργία εισοδήματος για την τοπική αυτοδιοίκηση."

1γ. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τους στόχους που θεωρείτε ότι οι άλλοι φορείς θέλησαν να επιτύχουν μέσω της δημιουργίας της εταιρικής αυτής σχέσης .

"Δεν γνωρίζω."

2. Σε ποιο βαθμό επιτύχατε τους στόχους ή τους σκοπούς σας με την συμμετοχή σας έως τώρα στην εταιρική αυτή σχέση;

"Πιστεύουμε ότι από το 2008 και μετά θα έχουμε πλησιάσει στο να επιτύχουμε τους στόχους μας."

Δ. Ευθύνες / Κίνδυνοι.

1. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τις ευθύνες που εσείς (ή η επιχείρησή σας) αναλαμβάνετε στην εταιρική αυτή σχέση.

"Ως ανάδοχος έχουμε την πλήρη ευθύνη για το έργο ,βάση των εν ισχύ νόμων και νομοθετημάτων".

2. Οι κίνδυνοι που συνεπάγεται η συμμετοχή σας στην εταιρική αυτή σχέση;

"Η μη δυνατότητα εφαρμογής του business plan λόγω αστάθμητων παραγόντων (πρόσβαση στην μαρίνα, παράνομη χωματερή Λευκάδας κ.τ.λ)".

3. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τις ευθύνες που θεωρείτε ότι ο δημόσιος τομέας αναλαμβάνει στην εταιρική αυτή σχέση.

"Δεν νομίζω ότι το δημόσιο, λόγω των εγγυητικών που έχουν κατατεθεί, έχει ρίσκο στην συγκεκριμένη εταιρική σχέση."

4. Σε ποιο βαθμό θεωρείτε ότι υπήρξε ισότιμη κατανομή ευθυνών και κινδύνων μεταξύ των εταίρων;

"Ολοκληρωτικά."

Ε. Όφελος / Κέρδος.

1. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τα οφέλη που εσείς (ή η επιχείρησή σας) απολαμβάνετε από την εταιρική αυτή σχέση.

2. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τα οφέλη που θεωρείτε ότι απολαμβάνει ο δημόσιος τομέας από την εταιρική αυτή σχέση.

"Ο δημόσιος τομέας δεν θα ήταν σε θέση, λόγω έλλειψης εμπειρίας, να λειτουργήσει ανταγωνιστικά μια οργανωμένη μαρίνα με βάση τα διεθνή πρότυπα."

3. Σε ποιο βαθμό θεωρείτε ότι υπήρξε ισότιμη κατανομή οφελών μεταξύ των εταιρών;
 "Ολοκληρωτικά."

Στ. Βαθμός Συνεργασίας.

1. Σε γενικές γραμμές, θα υποστηρίζατε ότι ο βαθμός συνεργασίας μεταξύ της επιχείρησής σας και των άλλων δρώντων ήταν:

	Αδύναμος	Ικανοποιητικός	Ισχυρός
Σε γενικές γραμμές ο βαθμός συνεργασίας μεταξύ των δημοσίων και των ιδιωτικών φορέων (εταιρίες) είναι:		X	
Σε γενικές γραμμές ο βαθμός συνεργασίας μεταξύ των τραπεζών και των ιδιωτικών φορέων (εταιρίες) είναι:			X
Σε γενικές γραμμές ο βαθμός συνεργασίας μεταξύ των ιδιωτικών φορέων (εταιρίες) είναι:			X

2. Παρακαλώ χαρακτηρίστε το ρόλο των εκπροσώπων διαφορετικών συμφερόντων (κατασκευαστικές εταιρείες, τράπεζες-δημοσίου) σε διάφορες φάσεις της παροχής του αγαθού/υπηρεσίας :

	ΦΟΡΕΑΣ	Διευρυμένος	Όπως θα έπρεπε	Περιορισμένος
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	ΙΔΙΩΤΕΣ (ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ)		X	
	ΤΡΑΠΕΖΕΣ		X	
	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ	X		
	ΑΛΛΟΙ			
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	ΙΔΙΩΤΕΣ (ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ)		X	
	ΤΡΑΠΕΖΕΣ	X		
	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ			X
	ΑΛΛΟΙ			
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ	ΙΔΙΩΤΕΣ (ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ)	X		
	ΤΡΑΠΕΖΕΣ		X	
	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ		X	
	ΑΛΛΟΙ			
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΙΔΙΩΤΕΣ (ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ)	X		
	ΤΡΑΠΕΖΕΣ	X		

	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ		X	
	ΑΛΛΟΙ			

3. Ποια τα προβλήματα της συνεργασίας με άλλους φορείς (Κατασκευαστικές εταιρίες, τράπεζες-δημοσίου) σε διάφορες φάσεις παροχής της υπηρεσίας;

4. Πως οργανώνεται η επικοινωνία, η πληροφόρηση και η αλληλεπίδραση των εταιρών στα διαφορετικά στάδια της υλοποίησης του έργου;

"Βάση του οργανογράμματος και των συχνών Δ.Σ της εταιρίας."

Ευχαριστούμε για την συνεργασία!!!

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΤΟΠΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

1. Αξιολογήστε με σειρά προτεραιότητας (1 έως 5, 1=πάρα πολύ σημαντικό, 2=πολύ σημαντικό, 3=αρκετά σημαντικό, 4=λίγο σημαντικό, 5=καθόλου σημαντικό) ποιοι είναι κατά την άποψή σας οι λόγοι που προτρέπουν τους ΟΤΑ στην σύμπραξη συνεργασίας με τον ιδιωτικό τομέα της οικονομίας.

Λόγοι	Βαθμός αξιολόγησης
Έλλειψη πόρων	3
Αποδέσμευση τοπικών πόρων και ανακατανομή τους σε άλλους τομείς.	2
Οι ιδιώτες κατέχουν τεχνογνωσία που δεν έχει ο δημόσιος τομέας.	4
Η λειτουργία, συντήρηση και διοίκηση του έργου από τον ιδιωτικό τομέα κατά κανόνα αυξάνει την αποδοτικότητα του.	1
Μειώνεται ο επιχειρηματικός κίνδυνος του έργου και οι συνεπαγόμενες εγγυήσεις που θα αναλάμβανε εξ ολοκλήρου ο δήμος.	5

2. Ποιοι λόγοι κατά την άποψή σας δυσχεραίνουν την δημιουργία συμπράξεων ΟΤΑ και ιδιώτη;

Λόγοι	Βαθμός αξιολόγησης
Νομοθετικό πλαίσιο	1
Οργανωτικές δυσκολίες του ΟΤΑ για την ανάληψη πολύπλοκων συμβάσεων.	5
Φερεγγυότητα ΟΤΑ και η διαπραγματευτική δύναμη κατά την σύναψη των συμβάσεων.	6
Ωριμότητα έργων.	3
Η δυνατότητα κοστολόγησης των έργων.	4
Πολιτικοί λόγοι (π.χ. πολιτικό κόστος από την υλοποίηση ενός έργου/ υπηρεσία που ο χρήστης καλείται να πληρώνει	2

3. Ποιες είναι οι κατηγορίες των έργων για τις οποίες ο ΟΤΑ θα μπορούσε να επιδιώξει την σύμπραξη με ιδιώτη;

1. Δημιουργία δημοτικού πάρκινγκ.
2. Αξιοποίηση τουριστικών χώρων αναψυχής.
3. Μαρίνα.
4. Αξιοποίηση- εκμετάλλευση ιχθυοτροφείων.

4. Θεωρείτε αναγκαία την διατύπωση οδηγιών (π.χ τυποποίηση συμβατικών τευχών) από την κεντρική διοίκηση για τις κατηγορίες των έργων/ υπηρεσιών που μπορούν να προσελκύσουν ιδιωτική χρηματοδότηση;

Ναι χ Όχι

5. Παρακαλούμε ιεραρχήστε τα στάδια, στα οποία θεωρείτε ότι το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο παρουσιάζει αδυναμίες, ξεκινώντας από το πιο ανεπαρκές (1=ανεπαρκές, 2=λιγότερο ανεπαρκές, 3=ικανοποιητικό).

1. Ωρίμανση 1
2. Δημοπράτηση 3
3. Εκτέλεση 2

6. Θεωρείτε προτιμότερη την προπαρασκευή και ανάθεση των έργων συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, από ένα φορέα για όλη τη χώρα και όλες τις κατηγορίες έργων, ανεξάρτητα από το μέγεθος και τον αρμόδιο φορέα;

Ναι χ Όχι

7. Ποιες είναι οι ελάχιστες προϋποθέσεις τεχνογνωσίας και εμπειρίας που πρέπει να διαθέτει ο ΟΤΑ για να προβεί στην υλοποίηση έργων/ υπηρεσιών με τον ιδιωτικό τομέα;

1. Συγκροτιμένες τεχνικές και διοικητικές υπηρεσίες
2. Ανάθεση ολοκληρωμένων και άρτιων μελετών

8. Ο συγκεκριμένος ΟΤΑ θα προχωρούσε στην υλοποίηση έργου/ υπηρεσίας με σύμπραξη με τον ιδιωτικό τομέα;

Ναι χ Όχι

9. Αν θα προχωρούσατε στην υλοποίηση ποια θα ήταν κατά την άποψή σας τα σημαντικότερα προβλήματα που θα αντιμετώπιζατε;

1. Σύνταξη αναγκαίων μελετών.
2. Ωρίμανση μελετών.
3. Χρηματοδότηση έργου.

10. Θεωρείτε ότι ο τοπικός πληθυσμός θα αντιδρούσε στην υλοποίηση αυτοχρηματοδοτούμενου έργου/ υπηρεσίας;

Ναι Όχι χ

11.Θεωρείτε ότι οι συμπράξεις δημοσίων και ιδιωτικών φορέων στην Ελλάδα προωθήθηκαν/θούνται από κοινοτικές πολιτικές (π.χ Ευρωπαϊκή περιφερειακή πολιτική, κατευθύνσεις του Δ' ΚΠΣ);

Ναι χ Όχι

Ευχαριστούμε για την συνεργασία σας!!!

ΣΥΜΒΑΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ, ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ.

«Κατασκευή Λιμενικών έργων, Χρηματοδότηση και Κατασκευή έργων ξηράς,
Παραχώρηση της εκμετάλλευσης του συνόλου των εγκαταστάσεων του Λιμένα αναψυχής Λευκάδας (τουριστικού λιμένα)».

Σήμερα, στην Αθήνα 17.12.1999 μεταξύ :

αφενός της **Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Λευκάδας** (εφεξής αναφερόμενης ως Παραχωρών) όπως εκπροσωπείται νόμιμα από τον Νομάρχη Λευκάδος Σπύρο Μαργέλη,

αφετέρου της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «**MARINA ΛΕΥΚΑΔΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ-ΕΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ**» και τον διακριτικό τίτλο «**MARINA ΛΕΥΚΑΔΑΣ ΑΕ**» (εξής αναφερόμενης ως Παραχωρησιούχος) όπως εκπροσωπείται νόμιμα από τον Σταύρο Κυριακούλη του Θεοφάνη δυνάμει του από 16.12.1999 πρακτικού του Διοικητικού της Συμβουλίου και

εκ τρίτου από τα μέλη της κοινοπραξίας αναδόχου του ήδη κατά τα κατωτέρω διενεργηθέντος δημοσίου διεθνούς διαγωνισμού, ήτοι:

α) της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «**ΑΤΕ ΓΝΩΜΩΝ ΑΕ**» όπως εκπροσωπείται νόμιμα από τον Δημήτριο Πολίτη του Κω/νου δυνάμει του από 16.12.1999 του από 16.12.1999 πρακτικού του Διοικητικού της Συμβουλίου,

β) της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «**ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ ΑΤΕ**» όπως εκπροσωπείται νόμιμα από τον Χρίστο Ζιώγα του Κω/νου δυνάμει του από 16.12.1999 πρακτικού του Διοικητικού της Συμβουλίου,

γ) της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «**ΓΕΚΑΤ ΑΤΕ**» όπως εκπροσωπείται νόμιμα από τον Νικόλαο Κουμπάτη του Σωτηρίου δυνάμει του από 16.12.1999 πρακτικού του Διοικητικού της Συμβουλίου και

δ) της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «**ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ**» όπως εκπροσωπείται νόμιμα από τον Σταύρο Κυριακούλη του Θεοφάνη δυνάμει του από 16.12.1999 πρακτικού του Διοικητικού της Συμβουλίου, συμβαλλομένων ως εγγυητών

συμφωνούνται τα ακόλουθα:

ΑΡΘΡΟ 1ο: ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Ο Παραχωρών διαθέτει παράκτιο ακίνητο επιφάνειας 56.579 τετραγωνικών μέτρων (εφεξής τμ), επί του οποίου δεν έχει εκτελεστεί μέχρι σήμερα κανένα έργο, το οποίο (ακίνητο) με τις προβλεπόμενες προσχώσεις, θα αποτελέσει τη χερσαία ζώνη της Μαρίνας, συνολικού εμβαδού 72,236 τμ (εφεξής

αποκαλούμενο παράκτιο ακίνητο). Ο Παραχωρών εγγυάται την ζώνη τουριστικού λιμένα (η οποία αποτελείται από τις κατωτέρω δύο αναφερόμενες εκτάσεις, και η οποία χάριν συντομίας θα αποκαλείται εφεξής χώρος) ελεύθερη παντός νομικού ή πραγματικού βάρους ή ελαττώματος, που να δύναται να αναιρέσει ή να περιορίσει το δικαίωμά του να προβεί στην παρούσα παραχώρηση ή να επηρεάσει το κύρος της παρούσας ή να παρακωλύσει την ελεύθερη και ανενόχλητη χρήση του χώρου από τον Παραχωρησιούχο.

Το ανωτέρω παράκτιο ακίνητο έχει χωροθετηθεί με την υπ' αριθ.Τ/2346/13-5-98 Υπουργική Απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης (ΦΕΚ Δ377/3-6-98) για την κατασκευή Μαρίνας. Περαιτέρω και κατόπιν σύνταξης σχετικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) εγκρίθηκαν με την υπ' αριθ. ΔΠΣ/66038/5-5-99 Κοινή Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΕΝ και ΥΠΑΝΑ, Περιβαλλοντικοί Όροι για το υπόψη έργο. Τέλος για την κατασκευή του υπόψη έργου έχουν συνταχθεί μελέτες και έχουν εκδοθεί οι απαιτούμενες άδειες όπως αυτές αναφέρονται στο άρθρο 1 της διακήρυξης ΠΠΔΕ5471/24.8.1999.

Το ανωτέρω παράκτιο ακίνητο ο Παραχωρών μεταβίβασε για τους σκοπούς του ν.2160/1993 (βλ. ΟΛΝΣΚ 685/1998) προς το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει του υπ'αριθ.14457/17.12.1999 συμβολαίου του συμβολαιογράφου Αθηνών Χρίστου Στείρου. Το Ελληνικό Δημόσιο αντίστοιχα «παραχώρησε», με την ίδια συμβολαιογραφική πράξη, στον Παραχωρούντα, δυνάμει του άρθρου 30 παρ.5 τελευταίο εδάφιο του ν.2160/1993, την χρήση και εκμετάλλευση τόσο του ρηθέντος παράκτιου ακινήτου όσο και εμβαδόν της περιβάλλουσας αυτό θαλάσσιας ζώνης 165.000 τμ (εμφαινομένης στο συνημμένο τοπογραφικό διάγραμμα της εταιρίας ΜΑRNET ΑΤΕ), ήτοι την ζώνη τουριστικού λιμένα (χώρο).

Η παρούσα συντάσσεται κατόπιν της διενέργειας δημόσιου διεθνούς διαγωνισμού που κατακυρώθηκε με την υπ' αριθ. 168/29.11.1999 απόφαση της Νομαρχιακής Επιτροπής Ν.Α. Λευκάδας στην κοινοπραξία με την επωνυμία « ΓΝΩΜΩΝ ΑΕ - ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ ΑΤΕ - ΓΕΚΑΤ ΑΤΕ - ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ», η οποία συνέστησε τον ανωτέρω Παραχωρησιούχο και αναλαμβάνει την μερική χρηματοδότηση της κατασκευής, την κατασκευή και τη λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του έργου «Λιμένας αναψυχής Λευκάδας». Κατά τον εν λόγω διαγωνισμό τα μέλη της ρηθείσας κοινοπραξίας απεδέχθησαν πλήρως τους όρους της σχετικής υπ'αριθ.ΠΠΔ5471/24.8.1999 Διακήρυξης, έχουν επισκεφθεί τον τόπο του έργου και έχουν πλήρη γνώση των τοπικών συνθηκών (γεωγραφική θέση, ανάγλυφο, διαμόρφωση, κλίμα, θέσεις λήψεις αδρανών υλι-

κών, υλικών επιχωμάτων, θέσεις αποθέσεως των προϊόντων εκσκαφής, κλπ και της πραγματικής κατάστασης γενικά του χώρου δίχως να έχουν διατυπώσει καμία επιφύλαξη.

Κατά την διενέργεια του υπόψη διαγωνισμού η εν λόγω κοινοπραξία υπέβαλλε στον Παραχωρούντα τα κατωτέρω στοιχεία τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της παρούσας:

- Χρονικό προγραμματισμό που περιλαμβάνει όλες τις φάσεις του προγράμματος υλοποίησης του έργου σε μορφή γραμμικού και δικτυωτού διαγράμματος, με πλήρη ανάλυση της διάρκειας και της αλληλουχίας των δραστηριοτήτων καθώς και προγραμματισμό και χρονική κατανομή των απαιτούμενων μέσων παραγωγής.
- Πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού που θα χρησιμοποιηθεί για τη κατασκευή του έργου που περιλαμβάνει τον αριθμό τεμαχίων, το είδος του τύπου και το χρόνο προσκόμισης.
- οργανόγραμμα του εργοταξιακού προσωπικού με βιογραφικό σημείωμα του εργοταξιάρχη καθώς και βιογραφικό σημείωμα του επικεφαλής των επί μέρους τμημάτων του έργου.
- Χρονική και ποσοτική ανάλυση των απαιτούμενων κεφαλαίων για την υλοποίηση του προτεινόμενου επενδυτικού σχεδίου, τα ποσοστά ιδίων κεφαλαίων και δανειοδοτήσεων και τις πηγές χρηματοδότησης.
- Σχέδιο με τις εργοταξιακές εγκαταστάσεις και τους εργοταξιακούς δρόμους που θα δημιουργηθούν και την σύνδεση τους με το υπάρχον οδικό δίκτυο.
- Τεχνική έκθεση με τη μεθοδολογία που θα ακολουθηθεί για την κατασκευή των κυριότερων επί μέρους τμημάτων του έργου και του μηχανολογικού εξοπλισμού που θα απαιτηθεί στα επί μέρους τμήματα.
- Το προσφερθέν ετήσιο οικονομικό αντάλλαγμα πού αποτελεί το χρηματικό αντάλλαγμα για την εκμετάλλευση του θαλάσσιου και χερσαίου χώρου της Μαρίνας, μετά των εγκαταστάσεων που θα κατασκευαστούν από τον Παραχωρησιούχο.

ΑΡΘΡΟ 2ο : ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ.

Ο Παραχωρησιούχος αναλαμβάνει με την παρούσα, αφού παραλάβει κατά τα κατωτέρω τον υπόψη χώρο :

1. την εκτέλεση λιμενικών έργων με χρηματοδότηση του παραχωρούντα,
2. την εκτέλεση έργων χερσαίας ζώνης με δική του χρηματοδότηση και
3. την προμήθεια και εγκατάσταση ολόκληρου του εξοπλισμού της Μαρίνας με δική του χρηματοδότηση, έναντι παραχώρησης της εκμετάλλευσης και χρήσης της ζώνης τουριστικού λιμένα Λευκάδας, ως έχει σήμερα, με την

πρόσθετη υποχρέωση καταβολής ετήσιου οικονομικού ανταλλάγματος (κατά τα λεπτομερώς αναφερόμενα κατωτέρω), και θα αποχωρήσει μετά την λήξη της παρούσας

Το αντικείμενο της παρούσας εμπεριέχεται στην δημοσία υπηρεσία που δημιουργείται με τα υπό κατασκευή έργα, και συνεπώς ο Παραχωρών διατηρεί όλα τα δικαιώματα που του παρέχει η έννομη τάξη για την οργάνωση και λειτουργία δημοσίων υπηρεσιών ανεξαρτήτως και πέραν των όρων της παρούσας.

Η παρούσα, περιλαμβάνει τον θαλάσσιο και χερσαίο χώρο της Μαρίνας.

ΑΡΘΡΟ 3ο : ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΧΩΡΟΥ.

Μετά την υπογραφή της παρούσας καλείται ο Παραχωρησιούχος, εντός δέκα (10) εργασίμων ημερών από σχετική πρόσκληση προς παράδοση να προσέλθει στην τοποθεσία του χώρου για να τον παραλάβει και να υπογράψει το σχετικό πρωτόκολλο παραλαβής και παράδοσης.

Κάθε άρνηση ή καθυστέρηση παραλαβής του χώρου έχει ως συνέπεια, με

απόφαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου Λευκάδας να καταγγελθεί η παρούσα

και:

α. Την κατάπτωση υπέρ του παραχωρούντα των κατωτέρω αναφερομένων στο άρθρο 13 δύο εγγυητικών επιστολών καλής εκπλήρωσης των όρων της παρούσας και καλής εκτέλεσης των έργων της παρούσας ως ποινική ρήτρα.

β. Τον καταλογισμό σε βάρος του παραχωρησιούχου ή των μελών της προαναφερθείσας αναδόχου κοινοπραξίας (τριτεγγυητών), όλων των οικονομικών ανταλλαγμάτων που θα οφείλονται μέχρι την παράδοση του χώρου σε νέο ανάδοχο και,

γ. Κάθε άλλη αποζημίωση για οποιαδήποτε ζημία του Παραχωρούντα.

ΑΡΘΡΟ 4ο : ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ.

Τα λιμενικά έργα θα κατασκευαστούν από τον παραχωρησιούχο σύμφωνα με την «Οριστική Μελέτη Έργων Λιμένα Αναψυχής Λευκάδας και Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων» των Συνεργαζομένων Γραφείων Μελετών «MARNET Α.Τ.Ε», «Κ. ΧΑΡΙΤΑΚΗΣ», «Σπ. ΡΟΓΚΑΝ», «Χ. ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ» και «Ν. ΦΛΩΡΙΟΣ» και τους προαναφερθέντες περιβαλλοντικούς όρους της υπ' αριθ. 66038/5-5-99 ΚΥΑ.

Τα λιμενικά έργα που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας είναι τα αναφερόμενα στην παραπάνω οριστική μελέτη και

συνοπτικά περιγραφόμενα είναι τα εξής (βλ. το σχετικό σχέδιο Λ1-ΟΜ-2-Γενική Διάταξη Έργων):

α. Δημιουργία των κρηπιδωμάτων ΒΓΔΕΖΗΘΜΝΟΠΡ, συνολικού μήκους 806,0 μέτρων για την παραβολή σκαφών και την πρόσδεση πλωτών προβλητών και του κρηπιδώματος ΥΦ μήκους 50,60μ.

β. Κατασκευή του μόλου ΡΣΤΥ μήκους 205,50 μ. προς τη νότια πλευρά του λιμένα, στη θέση υφιστάμενης προεξοχής της ξηράς, για την οριοθέτηση προς νότο της λιμενολεκάνης και τη δημιουργία θέσεων παραβολής σκαφών, με ολικό ανάπτυγμα κρηπιδωμάτων 419,75 μ.

γ. Δημιουργία του καναλιού ΕΜ1 στο εσωτερικό της χερσαίας εκτάσεως του λιμένα, με βάθος -1,80 μέτρα για τη θαλάσσια επικοινωνία των δύο τμημάτων της θαλάσσιας ζώνης του λιμένα.

δ. Διαμόρφωση κεκλιμένου επιπέδου (ράμπας) πλάτους 12,15 μέτρων για την καθέλκυση και ανέλκυση σκαφών, στο κρηπίδωμα ΝΟ.

ε. Διαμόρφωση δύο νηοδόχων, διαστάσεων 6,40 χ 18,30 και 8,20 χ 24,40 μέτρων στο κρηπίδωμα ΝΟ, για την ανέλκυση και καθέλκυση σκαφών.

στ. Πόντιση και αγκύρωση 6 πλωτών προβλητών, συνολικού μήκους 640 μέτρων, των ΖΖ1, ΙΙ1, ΚΚ1, ΛΛ1, ΞΞ1 και ΠΠ1.

ζ. Πόντιση και αγκύρωση πλωτού κυματοθραύστη μήκους 300 μ.

η. Εκσκαφή του πυθμένα της θαλάσσιας ζώνης του λιμένα μέχρι στη στάθμη -3,50 μ.

θ. Ανακατασκευή αγωγού διάθεσης επεξεργασμένων λυμάτων βιολογικού καθαρισμού πόλης Λευκάδας.

ι. Κάθε άλλη εργασία, η οποία θα πραγματοποιείται στα πλαίσια των διατάξεων του άρθρου 8 παρ. 1α κατωτέρω.

Η συνολική αξία των λιμενικών έργων ανέρχεται, σύμφωνα με την από 18.10.1999 προσφορά της ρηθείσας κοινοπραξίας, στο ποσό των **4.606.537.881** δρχ εκ των οποίων: 702.692.219 δρχ. για Φ.Π.Α., 172.955.675 δρχ για αναθεωρήσεις, 308.055.137 δρχ για απρόβλεπτα και 522.127.350 δρχ. για Γ.Ε.&Ο.Ε.

ΑΡΘΡΟ 5ο : ΧΕΡΣΑΙΑ ΕΡΓΑ.

Τα χερσαία έργα που αποτελούν αντικείμενο της παρούσης και αναλαμβάνει να πραγματοποιήσει ο παραχωρησιούχος, είναι αυτά που περιλαμβάνονται στην εγκεκριμένη οριστική μελέτη αυτών που συντάχθηκε από τα ανωτέρω Συνεργαζόμενα Γραφεία Μελετών και θα κατασκευασθούν σύμφωνα με την αναφερόμενη οριστική μελέτη και την Μελέτη Εφαρμογής αυτών, όπως θα συνταχθεί από τον Παραχωρησιούχο και θα εγκριθεί από τον Παραχωρούντα.

Ο συνολικός προϋπολογισμός των χερσαίων έργων ανέρχεται σε **4.650.000.000 δρχ** μετά του Φ.Π.Α., ήτοι: (α) ο προϋπολογισμός των οικοδομικών εργασιών και της διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου είναι 3.589.197.610 δρχ. εκ των οποίων: 3.041.692.890 δρχ. για εργασίες, Γ.Ε. & Ο.Ε. και απρόβλεπτα και 547.504.720 δρχ. για Φ.Π.Α. και β) ο προϋπολογισμός των ηλεκτρομηχανολογικών (Η/Μ) εργασιών είναι 1.060.802.390 δρχ εκ των οποίων: 898.985.077 δρχ. για εργασίες, Γ.Ε. & Ο.Ε. και απρόβλεπτα και 161.817.513 δρχ. για Φ.Π.Α.

Η χερσαία ζώνη της Μαρίνας περιλαμβάνει όλες τις απαραίτητες κτιριακές εγκαταστάσεις και λοιπούς χώρους για την πλήρη εξυπηρέτηση των επιβαινόντων στα σκάφη και των επισκεπτών. Προβλέπονται οι εξής κτιριακές εγκαταστάσεις:

ΧΡΗΣΗ	ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ Σε τ.μ.
Φυλάκιο εισόδου	45
Πύργος ελέγχου της Μαρίνας	116
Κτίριο πολλαπλών χρήσεων (γραφεία διοίκησης, γραφεία πληροφοριών, ιατρείο, Λιμεναρχείο, Τελωνείο, τράπεζες, Ο.Τ.Ε., εστιατόριο, κλπ.)	850
Συγκρότημα εστιατορίου, εμπορικών καταστημάτων αναψυκτηρίου, πρακτορείων και εμπορικών καταστημάτων	805
Ναυτικός Όμιλος	798
Εκθετήριο πώλησης / ενοικίασης σκαφών	362
Συγκρότημα καταστημάτων ναυτιλιακών ειδών	327
Συγκρότημα υπεραγοράς (super & market)	327
Ταχυεστιατόριο (Fast Food)	411
Μικρό ξενοδοχείο	1013
Μικρή αγορά (Mini market)	126
Ναυταθλητικές εγκαταστάσεις και σχολή ναυταθλητισμού	338
Συγκρότημα WC, ντους, πλυντηρίων	126
Συγκρότημα WC, πλυντηρίων, κουζινών	86
Μικρό εστιατόριο	207
Κτίριο στεγασμένης συντήρησης και επισκευής σκαφών	845
Ηλεκτροστάσιο	149
Μηχανοστάσιο	54

Επιπλέον στη χερσαία ζώνη της Μαρίνας προβλέπονται σύμφωνα με την εγκεκριμένη Οριστική Μελέτη :

- Υπαίθριος χώρος συντήρησης / επισκευής και διαχείρισης σκαφών, συνολικής επιφάνειας 20 στρεμμάτων, επαρκής για χερσαία απόθεση 285 σκαφών διαφόρων μεγεθών.
- Πλήρες εσωτερικό οδικό δίκτυο με τάπητα κυκλοφορίας

- από σκυρόδεμα και θέσεις στάθμευσης για 455 αυτοκίνητα
- Γέφυρα κυκλοφορίας οχημάτων και δύο πεζογέφυρες για επικοινωνία των χερσαίων χώρων της Μαρίνας εκατέρωθεν του εσωτερικού καναλιού.
- Σύστημα απορροής ομβρίων με κανάλια στράγγισης και αγωγούς αποχέτευσης.
- Διαμόρφωση χώρων πράσινου και δενδροφυτεύσεις στους περιβάλλοντες χώρους των κτιρίων και στους λοιπούς ελεύθερους χώρους της χερσαίας ζώνης.

ΑΡΘΡΟ 6ο : ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΜΑΡΙΝΑΣ ΚΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ.

Η προμήθεια και εγκατάσταση ολόκληρου του εξοπλισμού (από τον παραχωρησιούχο), ο οποίος απαιτείται για την λειτουργία της Μαρίνας, είναι αυτός που *ενδεικτικά και όχι περιοριστικά* αναφέρεται στην Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Παράρτημα 6). Πέραν του ανωτέρω εξοπλισμού ο Παραχωρησιούχος δύναται να εγκαταστήσει στη Μαρίνα, οποιονδήποτε άλλο εξοπλισμό κρίνεται αναγκαίος για την εύρυθμη λειτουργία της επιχείρησης και τη διασφάλιση της παροχής των απαραίτητων υπηρεσιών καθ' όλη τη διάρκεια της παραχώρησης, με αποκλειστικά δικές του δαπάνες.

ΑΡΘΡΟ 7ο : ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ.

Η συνολική προθεσμία αποπεράτωσης του συνόλου των εργασιών καθορίζεται σε 36 μήνες από της υπογραφής της παρούσας.

Για την καλύτερη παρακολούθηση και την εμπρόθεσμη εκτέλεση των εργασιών, οι εργασίες ομαδοποιούνται σε τρεις (3) ενότητες (φάσεις) και καθορίζονται τμηματικές προθεσμίες για κάθε φάση εργασιών. Οι φάσεις εργασιών είναι οι παρακάτω :

1. Εργασίες Α' Φάσης:

- α. Περίφραξη του χερσαίου χώρου της Μαρίνας.
- β. Έναρξη διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου Μαρίνας
- γ. Κατασκευή του συνόλου των λιμενικών έργων (κρηπιδώματα, υπήνεμος μόλος κανάλι κλπ) και εγκατάσταση των πλωτών προβλητών και του πλωτού κυματοθραύστη κ.λ.π. σύμφωνα με την εγκεκριμένη μελέτη τους.
- δ. Φυλάκιο εισόδου, μηχανοστάσιο, ηλεκτροστάσιο.
- ε. Κατασκευή τμήματος των Η/Μ εγκαταστάσεων του περιβάλλοντος χώρου (όσων απαιτούνται για την εξυπηρέτηση των ελλιμενιζόμενων σκαφών).
- στ. Κατασκευή των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης σκαφών (παροχή νερού ρεύματος-τηλεφώνου, δίκτυο πυρόσβεσης, υποδοχή λυμάτων και ελαιωδών καταλοίπων κλπ).

- ζ. Συγκρότημα τουαλετών (WC), ντούς, πλυντηρίων και αποθήκευσης αποσκευών.
 - η. Σταθμός ανεφοδιασμού σκαφών.
 - θ. Εκπόνηση σχεδίου πρόληψης ρύπανσης.
- Για τις εργασίες Α' Φάσης καθορίζεται **προθεσμία εκτέλεσης δώδεκα (12) μηνών** από της υπογραφής της παρούσας.

2 Εργασίες Β' Φάσης:

- α. Συνέχιση διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου (περιβάλλον χώρος κατασκευαζόμενων κτιρίων, γέφυρες, τμήμα του οδικού δικτύου κλπ).
- β. Ολοκλήρωση των Η/Μ εγκαταστάσεων περιβάλλοντος χώρου.
- γ. Πύργος ελέγχου της Μαρίνας.
- δ. Κτίριο πολλαπλών χρήσεων (γραφεία διοίκησης, γραφεία πληροφοριών, ιατρείο, Λιμεναρχείο, Τελωνείο, τράπεζες, ΟΤΕ, εστιατόριο κλπ).
- ε. Συγκρότημα τουαλετών (WC), ντους πλυντηρίων και αποθήκευσης αποσκευών.
- στ. Μικρή αγορά (Mini market).
- ζ. Συγκρότημα καταστημάτων ναυτιλιακών ειδών.
- η. Κτίριο στεγασμένης συντήρησης και επισκευής σκαφών.
- θ. Διαμόρφωση χώρου χερσαίας απόθεσης σκαφών.

Για τις εργασίες Β' Φάσης καθορίζεται **προθεσμία εκτέλεσης είκοσι τεσσάρων (24) μηνών** από την υπογραφή της παρούσας.

3. Εργασίες Γ' Φάσης:

- α. Συγκρότημα εστιατορίου, αναψυκτηρίου, πρακτορείων και εμπορικών καταστημάτων.
 - β. Ναυτικός Όμιλος.
 - γ. Εκθετήριο πώλησης / ενοικίασης σκαφών.
 - δ. Συγκρότημα υπεραγοράς (super market).
 - ε. Ταχυεστιατόριο (Fast Food).
 - στ. Μικρό ξενοδοχείο.
 - ζ. Ναυταθλητικές εγκαταστάσεις και σχολή ναυταθλητισμού.
 - η. Συγκρότημα τουαλετών (WC), ντους, πλυντηρίων και αποθήκευσης αποσκευών.
 - θ. Μικρό εστιατόριο.
 - ι. Ολοκλήρωση διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου (περιβάλλον χώρος υπολοίπων κτιρίων, υπόλοιπο οδικό δίκτυο, ελεύθεροι χώροι και χώροι πρασίνου).
 - κ. Ολοκλήρωση οποιασδήποτε άλλης εργασίας που περιλαμβάνεται στις εγκεκριμένες μελέτες των χερσαίων εγκαταστάσεων και που δεν αναφέρεται ρητά παραπάνω.
- Για τις εργασίες Γ' Φάσης καθορίζεται **προθεσμία εκτέλεσης τριάντα έξι (36) μηνών** από την υπογραφή της παρούσας.

ΑΡΘΡΟ 8ο : ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΕΡΓΩΝ-ΑΠΟΦΑΙΝΟΜΕΝΑ ΟΡΓΑΝΑ.

1. Γενικές παρατηρήσεις-Δαπάνες.

Η εκτέλεση τόσο των λιμενικών όσο και των έργων χερσαίας ζώνης διέπονται από τις διατάξεις που αναφέρονται στο άρθρο 12 της παρούσας.

α. Η δαπάνη κατασκευής των **λιμενικών έργων** συμπεριλαμβανομένου του αντίστοιχου ΦΠΑ θα βαρύνει αποκλειστικά τον παραχωρούντα και θεωρείται ως συμβολή του τελευταίου στην ανάπτυξη της Μαρίνας Λευκάδας. Οι δαπάνες εκτέλεσης κάθε εργασίας, πέραν των προβλεπόμενων από την μελέτη των λιμενικών έργων, που κατά τον Παραχωρησιούχο απαιτείται, είτε για την αρτιότερη κατασκευή του έργου, είτε για την ποιοτική αναβάθμιση του, είτε για την καλύτερη λειτουργία αυτού, βαρύνουν αποκλειστικά τον Παραχωρούντα και δεν περιλαμβάνονται στην συμβολή του Παραχωρούντα στην ανάπτυξη της Μαρίνας Λευκάδας, απαιτούν δε προηγούμενη έγκριση του Νομαρχιακού Συμβουλίου. Τυχόν αποδοχή από το Παραχωρούντα εκτέλεσης τέτοιων εργασιών σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί αιτία παράτασης της καθορισμένης προθεσμίας περαίωσης κατασκευής των λιμενικών — έργων.

Ενδεικτικά, και όχι περιοριστικά, στις δαπάνες που βαρύνουν αποκλειστικά τον Παραχωρησιούχο περιλαμβάνονται:

- η προμήθεια των υλικών,
- η εκτέλεση των εργασιών κατασκευής,
- η αμοιβή των μηχανικών και εργατοϋπαλληλικού προσωπικού και οι πάσης φύσεως ασφαλιστικές εισφορές αυτών,
- το κόστος έκδοσης των απαιτούμενων αδειών και γενικά κάθε δαπάνη που θα απαιτηθεί για την υλοποίηση του επενδυτικού σχεδίου.

Ο Παραχωρών ουδεμία ευθύνη φέρει ή αναλαμβάνει σε σχέση με το είδος και το ύψος των δαπανών, δοθέντος ότι ο Παραχωρησιούχος έχει λάβει υπόψη του και έχει συνυπολογίσει ακόμα και τις έκτακτες και απρόβλεπτες δαπάνες.

Η κατασκευή των λιμενικών έργων θα γίνει από τον Παραχωρησιούχο με βάση την εγκεκριμένη Οριστική Μελέτη, το από 18.10.1999 Τιμολόγιο Προσφοράς της ρηθείσας κοινοπραξίας και σύμφωνα με τα λοιπά Τεύχη Δημοπράτησης των λιμενικών έργων. Ο Φ.Π.Α. των λιμενικών έργων θα βαρύνει τον Παραχωρούντα.

β. Η δαπάνη κατασκευής των **έργων της χερσαίας ζώνης** και όλων των λοιπών εγκαταστάσεων θα βαρύνει αποκλειστικά τον Παραχωρησιούχο. Η κατασκευή των έρ-

γων/χερσαίας ζώνης θα γίνει σύμφωνα με την εγκεκριμένη Οριστική Μελέτη και την Μελέτη Εφαρμογής. Ο Φ.Π.Α. θα βαρύνει τον Παραχωρησιούχο.

γ. Ο εξοπλισμός της Μαρίνας θα γίνει από τον Παραχωρησιούχο όπως αναφέρεται στην Εδική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Παράρτημα 6). Ο αναλογούν Φ.Π.Α. θα βαρύνει τον Παραχωρησιούχο.

δ. Όποιες άλλες εργασίες ή έργα απαιτούνται κατά τον Παραχωρησιούχο στη χερσαία ζώνη και τον εξοπλισμό της μαρίνας, θα γίνονται κατόπιν- έγκρισης του Νομαρχιακού Συμβουλίου Λευκάδος, η οποία θα διαλαμβάνει τους ειδικότερους όρους και θα βαρύνουν αποκλειστικά τον Παραχωρησιούχο, δεν θα αποτελούν δε αιτία παράτασης της παρούσας.

2. Υποβολή και έγκριση σχεδίων και μελετών.

Ο Παραχωρησιούχος οφείλει σε διάστημα πενήντα (50) ημερών από την υπογραφή της παρούσας να υποβάλει στον Παραχωρούντα πλήρη φάκελο με την Μελέτη Εφαρμογής των έργων χερσαίας ζώνης, η οποία θα συμπεριλαμβάνει και πλήρη φυτοτεχνική μελέτη, καθώς επίσης και προσαρμοσμένο χρονικό προγραμματισμό, του συνόλου των έργων της επενδυτικής πρότασης.

Ο Παραχωρών οφείλει να εγκρίνει ή να απορρίψει το φάκελο εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την υποβολή του στο πρωτόκολλο, υπό την προϋπόθεση ότι ο φάκελος είναι πλήρης, άλλως η προθεσμία των 15 ημερών αρχίζει από την επόμενη της συμπλήρωσης του φακέλου. Εάν ο Παραχωρών δεν απαντήσει εντός δεκαπέντε (15) ημερών, ο φάκελος θεωρείται ότι έχει λάβει την έγκριση. Όλες οι άδειες θα εκδίδονται με φροντίδα και δαπάνη του Παραχωρησιούχου (ήτοι κατόπιν υποβολής εμπροθέσμων αιτήσεων με πλήρεις φακέλλους και με την κατάλληλη υποστήριξη), στο όνομα του Παραχωρούντα. Ωστόσο ο παραχωρών υποχρεούται να παρέχει κάθε νόμιμη συνδρομή στον παραχωρησιούχο για την έκδοση των απαιτούμενων αδειών. Μετά την πάροδο του διμήνου (κατά το άρθρο 31 παρ.6 του ν.2160/1993), ο παραχωρησιούχος προχωρεί στην εκτέλεση των έργων. Σε περίπτωση διακοπής των εργασιών, λόγω μή χορήγησης οικοδομικής αδείας, εντός του κατά τα ανωτέρω διμήνου, παρατείνεται ισόχρονα ο χρόνος περάτωσης των έργων.

3. Εκτέλεση του έργων - Ευθύνη των έργων.

Τα έργα της χερσαίας ζώνης θα εκτελεστούν με αποκλειστική φροντίδα και ευθύνη του Παραχωρησιούχου και σύμφωνα με τις μελέτες και την ισχύουσα νομοθεσία, πάντοτε με άδεια (όπου απαιτείται) του αρμόδιου πολεοδομικού γραφείου

ή άλλης κατά νόμο Αρχής και με τους κανόνες της επιστήμης και της τέχνης,

Η εκτέλεση των Λιμενικών Έργων και η πληρωμή στον Παραχωρησιούχο, της δαπάνης αυτών τμηματικά σύμφωνα με την προσφορά του, θα γίνει όπως ορίζουν οι διατάξεις περί εκτέλεσης δημοσίων έργων.

Ο Παραχωρησιούχος δεν θα υποχρεούται σε εκτέλεση νέων εργασιών, μή προβλεπομένων στην Διακήρυξη.

Ο Παραχωρησιούχος επιλέγει τους εργολάβους / υπεργολάβους προμηθευτές και τρίτους (εργάτες, τεχνίτες, μηχανικούς κλπ) της απολύτου αρεσκείας του, στους οποίους υποχρεούται να καταβάλλει όλες ανεξαιρέτως τις αμοιβές εργολαβικό αντάλλαγμα, έξοδα προμήθειας υλικών και εξοπλισμού που θα χρησιμοποιηθούν για την εκτέλεση των έργων που συμφώνησε, ασφαλιστικές εισφορές καθώς και τυχόν αποζημιώσεις, ακόμα και εργατικές ή εξ εργατικών ατυχημάτων απορρέουσες.

Ο Παραχωρών ουδεμία υποχρέωση έχει και δεν βαρύνεται με οποιαδήποτε ευθύνη που τυχόν απορρέει από τις μεταξύ του Παραχωρησιούχου και των κατασκευαστών ή τρίτων σχέσεις, ως προς την εκτέλεση των συμφωνημένων έργων και εργασιών συντήρησης αυτών. Ο Παραχωρησιούχος αναλαμβάνει όλες ανεξαιρέτως τις ευθύνες απέναντι στους προαναφερόμενους κατασκευαστές, εργολάβους, υπεργολάβους, προμηθευτές και τρίτους καθώς και όλες τις οικονομικές επιβαρύνσεις, ακόμα και εκείνες που από το νόμο βαρύνουν τον Παραχωρούντα.

Σε περίπτωση τυχόν όχλησης του Παραχωρούντα από τους παραπάνω ή έγερσης αγωγής αξιώσεων εναντίον του για πράξεις ή παραλείψεις ή οφειλές του Παραχωρησιούχου προς τους προαναφερόμενους κατασκευαστές, εργολάβους προμηθευτές, τρίτους, ασφαλιστικούς φορείς, Δημόσιο, Δήμους Κοινότητες κλπ, πέραν των άλλων αξιώσεων που θα έχει ο Παραχωρών κατά του Παραχωρησιούχου, θα έχει το δικαίωμα να στραφεί κατά του Παραχωρησιούχου και να ζητήσει από αυτόν ότι τυχόν υποχρεωθεί να καταβάλλει.

Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να εκτελέσει τις εργασίες υλοποίησης του επενδυτικού σχεδίου χρησιμοποιώντας άριστα υλικά και εργατοτεχνίτες απόλυτα εξειδικευμένους και να λαμβάνει κάθε μέτρο για την άρτια εκτέλεση τους.

Από της σταδιακής ή ολοσχερούς εκτέλεσης τους τα έργα του επενδυτικού σχεδίου θα παραμένουν επ' ωφελεία του χώρου και του Παραχωρούντα καθ'όλη τη διάρκεια της παραχώρησης και μετά τη λήξη της παρούσας ή καθ' οιονδήποτε τρόπο λύση αυτής θα περιέρχονται στη διοίκηση και

εκμετάλλευση του Παραχωρούντα, χωρίς ο Παραχωρησιούχος να δικαιούται να τα αναλάβει ή να ζητήσει οποιαδήποτε αποζημίωση γι' αυτά, από οποιαδήποτε αιτία, ούτε και κατά τις περί αδικαιολογήτου πλουτισμού διατάξεις.

Οι συμβαλλόμενοι θεωρούν τους όρους του παρόντος άρθρου ως ουσιώδεις και η όποια παράβασή τους παρέχει αυ-
τοτελώς το δικαίωμα στον Παραχωρούντα να καταγγείλει την
παρούσα.

4. Εποπτεία υλοποίησης του έργου.

- **Φορέας διαχείρισης του έργου** είναι η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λευκάδας.

- **Διευθύνουσα Υπηρεσία** είναι το Τμήμα Κατασκευών της Διεύθυνσης Π.Π.Δ.Ε. της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Λευκάδας

- **Η εποπτεία** της παρακολούθησης της υλοποίησης των έργων, αναφορικά με το αντίστοιχο συμβατικό χρονοδιάγραμμα, τις εγκεκριμένες μελέτες και τις προβλεπόμενες κατασκευαστικές προδιαγραφές, γίνεται από την **Διεύθυνση Π.Π.Δ.Ε. της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Λευκάδας**. Ο όρος «εποπτεία» χρησιμοποιούμενος στην παρούσα σε σχέση με τον Παραχωρούντα ή την υπηρεσία, υποδηλώνει την άσκηση των δικαιωμάτων που επιφυλάσσονται στην «Προϊσταμένη Αρχή» σύμφωνα με την νομοθεσία περί εκτέλεσης δημοσίων έργων, με την επιφύλαξη της παρ.2 του άρθρου 3 του πδ 186/1996 όπως αυτό κάθε φορά ισχύει.

- **Τεχνικό Συμβούλιο** ορίζεται το Νομαρχιακό Συμβούλιο Δημοσίων Έργων της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Λευκάδας.

5. Τυπική παραλαβή των έργων.

Ο Παραχωρών θα προβαίνει στην τυπική παραλαβή των έργων με **Πρωτόκολλο Παραλαβής**, μόλις αυτά ολοκληρωθούν. Μετά την παραλαβή τους ο Παραχ/χος θα ευθύνεται για κερκρυμμένα ελατ/ματα, τη συντήρηση και καλή χρήση των εγκ/ων.

Ειδικότερα:

α) Η **προσωρινή παραλαβή** των έργων διενεργείται αμέσως μετά την ολοκλήρωση των έργων και με τις διαδικασίες που προβλέπονται από το άρθρο 53 του πδ 609/1985, όπως αυτό ισχύει σήμερα.

β) Η **οριστικής παραλαβή** των έργων διενεργείται αμέσως μετά την λήξη του χρόνου εγγύησης, όπως αυτός ορίζεται από το άρθρο 54 του πδ 609/1985, με τις διαδικασίες και προϋποθέσεις που προβλέπονται από το άρθρο 55 του ανωτέρω ιδίου πδ όπως ισχύει σήμερα.

γ) Οι ανωτέρω α) και β) ρυθμίσεις αφορούν την παραλαβή των έργων, πού αναφέρονται στα άρθρα 4, 5 και 6 της παρούσης.

Για την εκτίμηση της καλής κατάστασης της μαρίνας κατά τη λήξη της περιόδου παραχώρησης, θα λαμβάνεται υπόψη η φυσιολογική φθορά που θα έχει προκληθεί εκ της επί 40 χρόνια χρήσεως των εγκαταστάσεων.

ΑΡΘΡΟ 9ο : ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ.

Λειτουργίες - Χρήσεις Μαρίνας.

Οι λειτουργίες που θα αναπτυχθούν στη Μαρίνα προσδιορίζονται από τον Ν.2160/93 (κεφάλαιο Γ') και αφορούν την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, είτε για αγκυροβολία είτε για μακροχρόνια ή παροδική χερσαία εναπόθεση, είτε για εξυπηρέτηση των διερχόμενων σκαφών. Οι λειτουργίες του χερσαίου χώρου περιγράφονται στην εγκεκριμένη Οριστική Μελέτη των εγκαταστάσεων της χερσαίας ζώνης καθώς και στη μελέτη εφαρμογής όπως θα συνταχθεί από τον παραχωρησιούχο και θα εγκριθεί από τον παραχωρούντα.

1. Υποχρεωτικές παροχές υπηρεσιών.

Οι υπηρεσίες τις οποίες υποχρεούται να παρέχει συνεχώς και αδιάλλειπτα ο Παραχωρησιούχος, καθ' όλη τη διάρκεια της ισχύος της παρούσας εντάσσονται στο πλαίσιο που θέτει ο ν.2160/93 (κεφάλαιο Γ'). Προσδιορίζονται δε κατ' ελάχιστο, οι παρακάτω υπηρεσίες :

1. Ελλιμενισμός των σκαφών που καταπλέουν στη μαρίνα Λευκάδας.
2. Παροχή πόσιμου νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, τηλεφώνου.
3. Παροχή καυσίμων.
4. Ετοιμότητα του δικτύου πυρόσβεσης.
5. Ασφαλής φύλαξη των σκαφών αλλά και της θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης της μαρίνας. Η ασφάλεια της θαλάσσιας ζώνης περιλαμβάνει και τον έλεγχο τήρησης των κανονισμών εκ μέρους των σκαφών, που καταπλέουν ή αποπλέουν. Η ασφάλεια της χερσαίας έκτασης της μαρίνας μπορεί να εξασφαλισθεί με την εγκατάσταση συστήματος φρούρησης, σε εικοσιτετράωρη βάση, αποτελούμενου από κατάλληλο σύγχρονο εξοπλισμό, ηλεκτρονικό, ηλεκτρικό και μηχανικό, και άνδρες επιτήρησης και επέμβασης, καθώς και με τη κατασκευή της προβλεπόμενης περίφραξης. Είναι αυτονόητο ότι στις παραπάνω υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου περιλαμβάνεται και η υποχρέωσή του να επιτρέπει την ελεύθερη είσοδο αυτοκινήτων και πολιτών στο χερσαίο χώρο της μαρίνας, τηρουμένων ωστόσο των απαραίτητων ελέγχων και μέτρων ασφαλείας.
6. Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των ιδιοκτητών - χρηστών των σκαφών, όπως περιγράφονται στην εγκεκριμένη Οριστική Μελέτη των εγκαταστάσεων της χερσαίας ζώνης.
7. Εγκατάσταση περισυλλογής των αποβλήτων των σκαφών,

με τη χρήση αντλιών κενού ή άλλης εφάμιλλης τεχνολογίας.

8. Υπηρεσία συγκέντρωσης και αποκομιδής σκουπιδιών, διατήρησης καθαριότητας και ευπρέπειας του χώρου, καθ' όλο το 24ωρο. Η διαχείριση των απορριμμάτων θα γίνεται από την υπηρεσία καθαριότητας του Δήμου Λευκάδας, με ειδική συμφωνία που θα συναφθεί μεταξύ Παραχωρησιούχου και Δήμου.

2. Λοιπές δεσμεύσεις του Παραχωρησιούχου.

Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να μην ανταγωνίζεται τις παρεχόμενες υπηρεσίες εντός του χώρου (της μαρίνας). **Αποκλειστικός σκοπός** της παραχωρησιούχου εταιρίας θα είναι η εκπόνηση των ρηθέντων έργων καθώς και η εκμετάλλευση της προαναφερθείσας παραχώρησης επί ποινή καταγγελίας της παρούσας.

Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να πληροφορεί αμέσως τον Παραχωρούντα σχετικά με οποιαδήποτε καταπάτηση ή διεκδίκηση του χώρου από τρίτους και να διεξάγει αυτός (ο Παραχωρησιούχος) τις σχετικές δίκες εφ' όσον στρέφονται εναντίον του με έξοδα του προς απόκρουση των εν λόγω τρίτων και ανεξάρτητα από τις οποιεσδήποτε άλλες διαδικαστικές ή εξώδικες ενέργειες στις οποίες θα προβεί ο Παραχωρών. Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να παραδίδει αμέσως στον Παραχωρούντα αντίγραφα όλων των άλλων δικογράφων για δίκες στις οποίες είναι αυτός (ο Παραχωρών) διάδικος, ο οποίος και θα διεξάγει τις δίκες αυτές με δικά του δαπάνες και μέριμνα

Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται όπως διαθέτει προς τον Παραχωρούντα, χωρίς αντάλλαγμα, τους προβλεπόμενους από τις μελέτες χώρους για την εξυπηρέτηση των υπηρεσιών του Λιμεναρχείου και του Τελωνείου. Επίσης για την λειτουργία του Ναυτικού Ομίλου Λευκάδας υποχρεούται να παραχωρήσει χωρίς αντάλλαγμα χώρο για την στέγαση Γραφείου του Ομίλου καθώς και πέντε (5) θέσεις ελλιμενισμού.

3. Προαιρετικές εγκαταστάσεις εκμετάλλευσης χώρου.

Ο Παραχωρησιούχος δύναται, κατά τη διάρκεια της σύμβασης, να προτείνει, και με τη σύμφωνη γνώμη του Παραχωρούντα, να προχωρήσει στην εξασφάλιση των απαιτούμενων αδειών και την δημιουργία προσθέτων εγκαταστάσεων ή τροποποίηση των ήδη προβλεπομένων που θεωρεί ότι συμβάλλουν συμπληρωματικά στην εύρυθμη λειτουργία της Μαρίνας, δίχως ωστόσο την οποιαδήποτε επιβάρυνση του Παραχωρούντα. Διευκρινίζεται όμως ότι τα λιμενικά έργα πρέπει να εκτελεστούν στο σύνολό τους με βάση την εγκεκριμένη Οριστική Μελέτη αυτών.

Ο Παραχωρών διατηρεί το δικαίωμα να απορρίψει από αυτές ότι θεωρεί ότι δεν ανταποκρίνεται στην ορθολογική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής και τη λειτουργία της Μαρίνας.

ΑΡΘΡΟ 10ο : ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ.

Το ετήσιο οικονομικό αντάλλαγμα παραχώρησης αποτελείται από δύο ποσά, ήτοι:

α) α'ποσό: 60.000.000 δρχ. για το πρώτο έτος της σύμβασης, 90.000.000 δρχ για το δεύτερο έτος, 120.000.000 δρχ. για το τρίτο έτος και των 180.000.000 δρχ. ετησίως από το τέταρτο έως το τελευταίο έτος ισχύος της παρούσας, αναπροσαρμοσμένου κατ'έτος σύμφωνα με το ποσοστό πληθωρισμού όπως αυτό προκύπτει από τον επίσημο δείκτη τιμών καταναλωτή του προηγούμενου έτους, προσθετικά στο αντάλλαγμα του προηγούμενου έτους.

συν

β) β'ποσό: το ποσό που προκύπτει από την εφαρμογή του ποσοστού 13% επί του ετησίου κύκλου εργασιών όλων των δραστηριοτήτων που θα αναπτυχθούν στο χώρο της Μαρίνας, ανεξάρτητα αν αυτές αναπτύσσονται από τον Παραχωρησιούχο ή από τυχόν μισθώσεις που θα συστήσει ο Παραχωρησιούχος. Σε περίπτωση πραγματοποίησης έργων ή δραστηριοτήτων, πού δεν είναι υποχρεωτικές σύμφωνα με τον ν.2160/1993 ή/και την παρούσα σύμβαση, απαιτείται προηγούμενη έγκριση του Νομαρχιακού Συμβουλίου, η οποία θα διαλαμβάνει και τους ειδικούς οικονομικούς και λοιπούς όρους.

Το ετήσιο οικονομικό αντάλλαγμα παραχώρησης καταβάλλεται σε δύο εξαμηνιαίες δόσεις, στο τέλος κάθε περιόδου αρχής γενομένης έξι μήνες από την υπογραφή της παρούσας. Η πρώτη εξαμηνιαία δόση του ετησίου ανταλλάγματος αποτελείται από το ανωτέρω α' ποσό και η δεύτερη από το β'ποσό που προκύπτει από την εφαρμογή του ανωτέρω ποσοστού επί του ως άνω περιγραφέντος ετησίου κύκλου εργασιών.

Ο υπολογισμός του ετήσιου οικονομικού ανταλλάγματος θα γίνεται με βάση τον πραγματικό κύκλο εργασιών κάθε έτους της Παρούσας με εφαρμογή του συμφωνηθέντος ποσοστού 13%. Επαναλαμβάνεται ότι ως πραγματικός κύκλος εργασιών ορίζεται το σύνολο του κύκλου εργασιών όλων των δραστηριοτήτων που θα αναπτυχθούν στο χώρο της Μαρίνας, ήτοι στις θαλάσσιες, λιμενικές και χερσαίες εγκαταστάσεις, ανεξάρτητα αν αυτές αναπτύσσονται από τον Παραχωρησιούχο ή από τυχόν μισθωτές. Για κάθε έτος, το άνω β'ποσό του ετήσιου οικονομικού ανταλλάγματος θα υπολογίζεται επί του κύκλου εργασιών του προηγούμενου έτους.

Η καταβολή του οικονομικού ανταλλάγματος δεν αναστέλλεται από οποιοδήποτε λόγο, συμπεριλαμβανομένης και της ανωτέρας βίας, και οφείλεται ανεξάρτητα από τη συνεχή ή εποχική λειτουργία του μισθίου.

Σε περίπτωση καθυστέρησης καταβολής ολοκλήρου ή μέρους του ανταλλάγματος πέρα των 30 ημερών, ο παραχωρών (πέραν άλλων κυρώσεων) προβαίνει στην είσπραξη του οικονομικού ανταλλάγματος με ισόποση μερική κατάπτωση της εγγυητικής επιστολής καλής εκπλήρωσης των όρων της παρούσας (άρθρο 13 παρ.1β) και διατηρεί το δικαίωμα, με απόφαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου να προβεί σε καταγγελία της παρούσας, με όλες τις σε βάρος του Παραχωρησιούχου συνέπειες και να προβεί στις νόμιμες ενέργειες για την αποβολή του Παραχωρησιούχου από τον χώρο. Η εν λόγω καταπεσθείσα εγγυητική επιστολή υποχρεωτικά αναπληρώνεται με την έκδοση συμπληρωματικής τοιαύτης ώστε το εγγυούμενο ποσό να ισούται πάντα με αυτό που αναφέρεται στο Άρθρο 13 παρ. 1β της παρούσας.

Κατά την ενάσκηση του δικαιώματός του ο Παραχωρών δικαιούται να προβαίνει σε διοικητικούς ελέγχους και σε **πλήρη έλεγχο των λογιστικών και πάσης φύσεως βιβλίων** καθώς και κάθε στοιχείου πού είναι απαραίτητου για την διαπίστωση του ετήσιου πραγματικού κύκλου εργασιών του **παραχωρησιούχου** και των **μισθωτών του**, οι οποίοι δεσμεύονται, βάσει μισθωτικού όρου πού υποχρεωτικά θα περιέχεται στις σχετικές μισθωτικές συμβάσεις, όπως διευκολύνουν τους ελέγχους αυτούς. Κάθε άρνηση, καθυστέρηση ή πλημμελής επίδειξη των στοιχείων αυτών εκ μέρους του παραχωρησιούχου δίδει το δικαίωμα στον Παραχωρούντα.

ΑΡΘΡΟ 11ο: ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟΥ.

Εκτός από την καταβολή του ανταλλάγματος, ο Παραχωρησιούχος βαρύνεται και με ολόκληρο το τέλος χαρτοσήμου, με τα πάσης φύσεως δημοτικά ή κοινοτικά τέλη (καθαριότητας, φωτισμού, αποχέτευσης ύδρευσης κλπ) και τους λογαριασμούς των οργανισμών κοινής ωφέλειας. Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να εξοφλεί όλα τα ανωτέρω τέλη και τους λογαριασμούς, πριν αυτά καταστούν ληξιπρόθεσμα, καθώς και κάθε άλλη δαπάνη η οποία κατά το Νόμο ή τις συναλλακτικές συνήθειες ή την πρακτική βαρύνει τον Παραχωρησιούχο.

Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να μεταφέρει στο όνομά του όλες τις συνδέσεις του χώρου με τα δίκτυα των οργανισμών κοινής ωφέλειας, και να καταβάλλει προς αυτούς τις σχετικές εγγυήσεις, τις οποίες θα αναλαμβάνει κατά τη λήξη

ή λύση της Παρούσας. Το ίδιο ισχύει και για τυχόν μελλοντικές συνδέσεις του χώρου με δίκτυα των οργανισμών κοινής ωφελείας.

1. Μεταβίβαση της εκμετάλλευσης ή μίσθωση.

Απαγορεύεται η ολική μίσθωση καθώς και η καθ' οιονδήποτε τρόπο μεταβίβαση όλης της εκμετάλλευσης του χώρου σε άλλον.

Η μερική μίσθωση συγκεκριμένου τμήματος του χώρου ή εκμετάλλευσης αυτού, επιτρέπεται μόνο μετά από προηγούμενη έγκριση του Παραχωρούντα εφόσον το οικονομικό αντικείμενο υπερβαίνει τα δεκαπέντε εκατομμύρια (15.000.000) δραχμές ανά έτος. Ο δε Παραχωρών δικαιούται να εμποδίζει την υπό του παραχωρησιούχου υπογραφή συμβάσεων που αναφέρονται σε τίμημα ή με όρους προφανώς ασύμφορους ή σε αντίθεση με τους επικρατούντες όρους στην ελεύθερη αγορά.

Ρητώς όμως αναφέρεται ότι στην περίπτωση της μίσθωσης για τον υπολογισμό του σκέλους του οικονομικού ανταλλάγματος που αναφέρεται στον ετήσιο κύκλο εργασιών θα λαμβάνεται υπόψη ο πραγματικός κύκλος εργασιών της δραστηριότητας του μισθωτή και όχι το εκάστοτε οριζόμενο αντάλλαγμα μεταξύ Παραχωρησιούχου και μισθωτή.

Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να διευκολύνει τον έλεγχο και να παρέχει προς τα εντεταλμένα όργανα του Παραχωρούντα όλα τα στοιχεία που απαιτούνται για την διαπίστωση του πραγματικού ετήσιου κύκλου εργασιών των τυχόν μισθωτών της.

Σε περίπτωση μεταβίβασης μετοχών της Παραχωρησιούχου καθώς και εισαγωγής της στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών ή άλλο αναγνωρισμένο διεθνώς Χρηματιστήριο, απαιτείται **προηγούμενη έγκριση του Παραχωρούντα**, που θα δίνεται μετά από τη υποβολή εκ μέρους του Παραχωρησιούχου σχετικής αίτησης.

Κάθε τροποποίηση του καταστατικού της Παραχωρησιούχου θα εγκρίνεται πρώτα από τον Παραχωρούντα και μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από τη δημοσίευση της τροποποίησης θα προσκομίζεται στον Παραχωρούντα επικυρωμένο αντίγραφο του καταστατικού με την τροποποίηση μαζί με το αντίστοιχο ΦΕΚ.

Μη συμμόρφωση με τους όρους του παρόντος άρθρου μπορεί, κατά την κρίση του Παραχωρούντα να αποτελέσουν λόγο καταγγελίας της παρούσας ή/και κατάπτωση μέρους ή

όλης της εγγυητικής επιστολής καλής επλήρωσης των όρων της Παρούσας της.

2. Έλεγχος χώρου.

Λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα και προορισμού του χώρου η οικονομική εκμετάλλευση αυτού πρέπει να γίνεται με πνεύμα εξυπηρέτησης της τουριστικής πολιτικής του Παραχωρούντα και ειδικότερα στο θαλάσσιο τουρισμό, η οποία αποβλέπει στην ικανοποίηση των τουριστών και στην εξύψωση του επιπέδου του προσφερομένου στην Ελλάδα τουριστικού προϊόντος.

Για το λόγο αυτό, η διεύθυνση της Μαρίνας θα γίνεται από επαγγελματία, μάναντζερ (Manager), καταλλήλων προσόντων και ανάλογης εμπειρίας, που θα αποδεικνύεται από επίσημα έγγραφα προϋπηρεσίας. Ο Παραχωρών διατηρεί το δικαίωμα να ελέγχει τα έγγραφα αυτά, να παρακολουθεί το επίπεδο της διεύθυνσης και εάν υπάρχουν σοβαροί λόγοι να απαιτεί την αντικατάσταση της Διεύθυνσης.

Κατά τη διάρκεια της Παρούσας, ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται, με δικά του έξοδα, να προβεί στις απαραίτητες **επισκευές του χώρου** και στη **συμπλήρωση του εξοπλισμού**. Επίσης, υποχρεούται να προβαίνει στην άμεση αποκατάσταση κάθε βλάβης που θα παρουσιαστεί, σε όλη τη διάρκεια της Παρούσας, και στην καλή και **συνεχή συντήρηση του χώρου**, των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού του. Πέραν αυτών, ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να προβαίνει διαρκώς σε εργασίες εκσυγχρονισμού των εγκαταστάσεων με σκοπό τη διατήρηση και παραπέρα βελτίωση των προσφερομένων υπηρεσιών.

Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να έχει στη διάθεση των πελατών **βιβλίο παραπόνων και παρατηρήσεων** με αριθμημένες σελίδες, θεωρημένο από τον Παραχωρούντα και τα λοιπά βιβλία που επιβάλλουν οι σχετικές διατάξεις και όλα τα στατιστικά στοιχεία που επιβάλλονται από τον Παραχωρούντα ή άλλους αρμόδιους φορείς.

Εάν κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε τακτικού ή έκτακτου ελέγχου διαπιστωθούν αποκλίσεις από τους όρους λειτουργίας του χώρου ή από το επίπεδο των υπηρεσιών που πρέπει να παρέχονται και, γενικά, αν η κατάσταση του χώρου και των προσφερομένων υπηρεσιών είναι κατώτερες από τις προβλεπόμενες στη Σύμβαση Παραχώρησης και στην κείμενη νομοθεσία, τότε ο Παραχωρών θα τάσσει προθεσμία τριών έως έξι μηνών . στον Παραχωρησιούχο, προς αποκατάσταση, και, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης του, ο Παραχωρών δικαιούται να προβεί στην καταγγελία της Παρούσας.

με όλες τις σε βάρος του Παραχωρησιούχου συνέπειες που προβλέπονται παρακάτω.

3. Παράδοση - Παραλαβή Χώρου.

Η παράδοση του χώρου από τον Παραχωρησιούχο, μετά την κατά οποιονδήποτε τρόπο λύση της Παρούσας, γίνεται με πρωτόκολλο παράδοσης και παραλαβής. Ειδικότερα μετά την λύση της Παρούσας ο Παραχωρησιούχος οφείλει να παραδώσει τον χώρο με πρωτόκολλο, μαζί με όλες τις εγκαταστάσεις κτιριακές- και λοιπές, που κατασκεύασε, σύμφωνα με την παρούσα καθώς και τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό, που προμηθεύτηκε και με τα οποία λειτούργησε την επιχείρηση, σε καλή κατάσταση. Για τη διαπίστωση της καλής κατάστασης αυτών, δύο (2) χρόνια πριν την ημερομηνία λήξης της Παρούσας, ο Παραχωρών ενεργεί επιθεώρηση και συντάσσει σχετικό πρωτόκολλο, στο οποίο καταγράφονται όλες οι υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου για αποκαταστάσεις ζημιών ή αντικατάσταση ελλειπόντων ή φθαρμένων μηχανημάτων ή / και στοιχείων εξοπλισμού.

Κατά την παράδοση του μισθίου στον Παραχωρών, ο Παραχωρησιούχος οφείλει να προσκομίσει εξοφλημένους τους λογαριασμούς που έχουν εκδοθεί στο όνομά του ή για λογαριασμό του, μέχρι τότε, των διαφόρων οργανισμών, εταιρειών, Δήμων ή Κοινοτήτων, όπως ΔΕΗ, ΟΤΕ κλπ. υποχρεούμενος να εξοφλήσει και αυτούς που θα εκδοθούν στην συνέχεια και θα αφορούν δαπάνες μέχρι την ημερομηνία παράδοσης του χώρου στον Παραχωρούντα, άλλως τα ποσά θα εισπράττονται με ισόποση κατάπτωση της εγγυητικής επιστολής καλής εκπλήρωσης των όρων της Παρούσας, η οποία πρέπει να έχει ισχύ τουλάχιστον έξη (6) μηνών πέρα από την ημερομηνία παράδοσης του χώρου.

4. Ασφαλίσεις.

Ο Παραχωρησιούχος οφείλει επίσης να ασφαλίσει τα προβλεπόμενα έργα, καθόλη τη διάρκεια της κατασκευής τους, κατά παντός κινδύνου εργολαβίας, για ποσό ίσο προς τον προϋπολογισμό των έργων. Περαιτέρω υποχρεούται, καθόλη τη διάρκειά της Παρούσας, να ασφαλιστεί έναντι ενεργοποίησης της αστικής του ευθύνης, έναντι κάθε τρίτου, κυρίως για ευθύνη που απορρέει από εργατικά ή άλλα ατυχήματα από την εκτέλεση των έργων καθώς και την λειτουργία των χερσαίων και λιμενικών εγκαταστάσεων και να προσκομίσει τις σχετικές ασφαλιστήριες συμβάσεις μαζί με την απόδειξη πληρωμής των ασφαλιστρών εντός 25 ημερών από την υπογραφή της Παρούσας.

Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να ασφαλίσει, με δικά του έξοδα, τον χώρο και όλες τις επενδύσεις με τον εξοπλισμό τους, τις οποίες θα υλοποιήσει στο χώρο, επ' ονόματι και για λογαριασμό του Παραχωρούντα, ως συμβατική του υποχρέωση, κατά παντός κινδύνου, όπως σεισμού, πυρκαγιάς, θαλασσοταραχής κλπ, εκτός από τις περιπτώσεις που εξαιρούνται διεθνώς από τέτοιου είδους ασφάλιση (π.χ. πόλεμος), καθόλη τη διάρκεια της Παρούσας, για ποσό σύμφωνο με την πραγματική αξία των ασφαλιζομένων πραγμάτων, όπως θα προσδιορίζεται από τον Παραχωρούντα. Η ασφαλιστική αυτή κάλυψη θα περιλαμβάνει επίσης απώλειες ή ζημιές στα σκάφη που ελλιμενίζονται στη Μαρίνα ή ευρίσκονται στις χερσαίες εγκαταστάσεις, με την έννοια ότι ο Παραχωρησιούχος δεν θα επιτρέπει να εισέρχονται στην Μαρίνα ανασφάλιστα σκάφη. Ο Παραχωρών υποχρεούται να καλύπτει τις δαπάνες αντικατάστασης των τυχόν κατεστραμμένων πραγμάτων ή να αντικαθιστά τα τυχόν βλαβέντα πράγματα έως το ποσό της αποζημίωσης που θα καταβάλλει για κάθε τέτοιο ζημιογόνο γεγονός η ασφαλιστική εταιρία. Για δαπάνες οι οποίες τυχόν υπερβαίνουν το ποσό ασφαλισματος, ευθύνεται αποκλειστικά για ταχεία αποκατάσταση των ζημιών και την καταβολή της αντίστοιχης δαπάνης η Παραχωρησιούχος. Οι σχετικές εργασίες θα εκτελούνται με ευθύνη του Παραχωρησιούχου.

Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να παραδώσει στον Παραχωρούντα τις παραπάνω ασφαλιστήριες συμβάσεις (εκτός του ασφαλιστηρίου κατά παντός κινδύνου εργολαβίας και αστικής ευθύνης έναντι τρίτων), μαζί με την απόδειξη πληρωμής των ασφαλίσεων, κατά τη διαδικασία βεβαίωσης, εκ μέρους της Τεχνικής Υπηρεσίας του Παραχωρούντα, της ολοκλήρωσης του επενδυτικού σχήματος. Σε περίπτωση που η διαδικασία βεβαίωσης ολοκλήρωσης των έργων γίνει τμηματικά, ο Παραχωρησιούχος θα ασφαρίζει, κατά την παραπάνω διαδικασία, τμηματικά τις εγκαταστάσεις του. Μετά την ολοκλήρωση του επενδυτικού σχεδίου, τα μερικά ασφαλιστήρια συμβόλαια θα αντικατασταθούν από ένα ενιαίο για όλη την επένδυση, το οποίο εφεξής θα ανανεώνει, κάθε χρόνο, ένα μήνα πριν από τη λήξη του και θα το παραδίδει, μαζί με την απόδειξη πληρωμής των ασφαλίσεων. Εάν ο Παραχωρησιούχος δεν προσκομίσει, μέσα στην) παραπάνω προθεσμία, την ανανέωση του ασφαλιστηρίου, ο Παραχωρών προβαίνει στην ασφάλιση με δαπάνη του Παραχωρησιούχου την οποία δικαιούται να εισπράττει με ισόποση κατάπτωση της εγγυητικής επιστολής καλής εκπλήρωσης των όρων της Παρούσας.

Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να ασφαλιστεί έναντι του κινδύνου από διακοπή της επιχείρησής του (business interruption clause) για οποιοδήποτε ποσό κρίνει σκόπιμο και θα δικαιούται μόνον αυτός να εισπράττει τη σχετική αποζη-

μίωση, καθόλο το χρονικό διάστημα που θα διαρκεί η διακοπή της επιχείρησης, λόγω επέλευσης οποιουδήποτε, από τα παραπάνω, ζημιογόνα γεγονότα, συνυπολογιζομένου του ποσού αυτού στο τζίρο επί του οποίου υπολογίζεται το οικονομικό αντάλλαγμα.

5. Δίκτυο πυρασφάλειας.

Καθόλη τη διάρκεια της παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να έχει σε ετοιμότητα το δίκτυο πυρασφάλειας.

6. Προστασία τον περιβάλλοντος.

Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να τηρεί τους προαναφερθέντες εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους (ΚΥΑ ΔΠΣ/66038/5-5-99) κατά τη λειτουργία της Μαρίνας και να διαθέτει σε ετοιμότητα τον απαραίτητο εξοπλισμό για την προστασία του περιβάλλοντος και τη αντιμετώπιση τυχόν περιβαλλοντικών κινδύνων, άλλως θα φέρει αποκλειστικά αυτός πλήρη ευθύνη κατά την ισχύουσα νομοθεσία.

7. Προστασία Δικαιωμάτων του Παραχωρούντα.

Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να φροντίζει, κατά τη διάρκεια της εκμετάλλευσης της επιχείρησης, για τη διατήρηση της κατοχής του χώρου και να αποκρούει κάθε κατάπατηση αυτού, έχοντας ευθύνη απέναντι στον Παραχωρούντα για κάθε, έστω και από ελαφρά αμέλεια, βλάβη, μείωση ή απώλεια δικαιωμάτων. Επίσης οφείλει να γνωστοποιεί με έγγραφο στον Παραχωρών κάθε προσβολή δικαιωμάτων και κάθε σχετική δίκη, στην οποία ο Παραχωρών δικαιούται να παρέμβει, παραδίδοντας τα σχετικά δικόγραφα και άλλα έγγραφα στον Παραχωρούντα.

ΑΡΘΡΟ 12ο : ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ -ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ.

Η κατασκευή λιμενικών έργων, χρηματοδότηση και κατασκευή έργων ξηράς, παραχώρηση της εκμετάλλευσης του συνόλου των εγκαταστάσεων του Λιμένα αναψυχής Λευκάδας (τουριστικού λιμένα) θα διέπονται από τα κατωτέρω τεύχη, μελέτες σχέδια και διατάξεις:

- Την παρούσα σύμβαση.
- Την Μελέτη Εφαρμογής των έργων χερσαίας ζώνης η οποία θα συμπεριλαμβάνει και πλήρη φυτοτεχνική μελέτη, που θα εκπονηθεί από τον Παραχωρησιούχο, χωρίς καμία αμοιβή, όπως αυτή θα εγκριθεί τελικά από τον Παραχωρούντα
- Την υπ'αριθ.ΠΠΔΕ 5471/24.8.99 Διακήρυξη.
- Την Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων μετά των προσαρτημάτων αυτής.
- Την Οριστική Μελέτη των λιμενικών έργων.

- Την Οριστική Μελέτη των έργων χερσαίας ζώνης.
- Τα Τεύχη Δημοπράτησης, των λιμενικών έργων με εξαίρεση του τεύχους της Διακήρυξης Δημοπρασίας και του τεύχους της Ειδικής Συγγραφής Υποχρεώσεων (των λιμενικών έργων).
- Το ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ (Δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων) του νόμου 2160/93 (ΦΕΚ 118/19*7-93) «ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις» όπως συμπληρώθηκε και τροποποιημένος ισχύει.
- Την ισχύουσα Νομοθεσία εκτέλεσης Δημοσίων Έργων συμπεριλαμβανομένων των Ν.1418/84 όπως τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει σήμερα, Π.Δ. 609/ 85 όπως τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει σήμερα, Ν. 2052/92 άρθρο 9 και το Π.Δ.186/96.
- Τον Αστικό Κώδικα.

Σε περίπτωση αντιφάσεων μεταξύ των τευχών και μελετών, η ιεραρχική σειρά ισχύος τους καθορίζεται ως εξής:

- α. Η παρούσα σύμβαση.
- β. Η Διακήρυξη δημοπρασίας και η Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων.
- γ. Η προσφορά του Παραχωρησιούχου.
- δ. Η ΚΥΑ ΔΠΣ/66058/5-5-99.
- ε. Οι Οριστικές Μελέτες των λιμενικών έργων και οι Μελέτες Εφαρμογής των έργων χερσαίας ζώνης.

ΑΡΘΡΟ 13ο : ΕΓΓΥΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ.

1. Εγγύηση καλής εκπλήρωσης των όρων της παρούσας.

α. Αρχική εγγυητική επιστολή των 3 πρώτων ετών

Για την καλή εκπλήρωση των όρων της παρούσας οι οποίοι είναι όλοι ουσιώδεις κατατίθενται κατά την υπογραφή της Παρούσας οι υπ'αριθ. 3180/15.12.99, Δ-014822/018016/17.12.1999, Δ-014825/018020/17.12.1999, WL19861/17.12.1999, εγγυητικές επιστολές των Τραπεζών Γενικής Πίστωσης Πίστωσης και Banque Nationale de Paris (BNP) αντίστοιχα, αορίστου χρόνου, ύψους πεντακοσίων εκατομμυρίων (500.000.000) δρχ. έκαστος. Οι εγγυητικές αυτές επιστολές θα επιστραφούν ένα χρόνο μετά την περαίωση του συνόλου των έργων των χερσαίων εγκαταστάσεων και κάτω από τις ίδιες προϋποθέσεις όπως η εγγυητικές επιστολές καλής εκτέλεσης των έργων που περιγράφονται κατωτέρω.

β. Εγγυητική επιστολή πέραν των 3 πρώτων ετών

- i. Επίσης για την καλή εκπλήρωση των όρων της Παρούσας από τ/ην περαίωση του συνόλου των έργων (λιμενικών και χερσαίων), ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται μέσα σε τριάντα ημέρες από την έναρξη του τετάρτου έτους της Παρούσας - και μετά από αυτό, κάθε έτος - να καταθέτει εγγυητική επιστολή σύμφωνα με το κατωτέρω εδάφιο iii.

αορίστου χρόνου διάρκειας ίση με το 150% του προσφερθέντος ετήσιου συνολικού οικονομικού ανταλλάγματος την οποία οφείλει να αντικαθιστά, στην αρχή κάθε έτους παραχώρησης με εγγυητική επιστολή ύψους ίσου προς το 150% του αντίστοιχου αναπροσαρμοσμένου ετήσιου οικονομικού ανταλλάγματος.

- ii. Συγκεκριμένα: Η εγγυητική επιστολή του τετάρτου έτους και μετά από αυτό κάθε έτους, θα είναι ποσού ίσου με το ανωτέρω α' ποσό συν την ετήσια αναπροσαρμογή αυτού του ποσού συν το ρηθέν ποσοστό 13% επί του κύκλου εργασιών του προηγούμενου έτους προσαυξημένου του συνόλου όλων των ανωτέρω ποσών κατά 50%. Η εγγύηση αυτή θα επιστρέφεται στο δικαιούχο μετά τη λήξη της ή την καθ' οιονδήποτε τρόπο λύση της παρούσας και εφόσον δεν συντρέχει εύλογη αιτία κατάπτωσής της.
- iii. Η παραπάνω β' εγγυητική επιστολή θα απευθύνεται στον Παραχωρούντα και θα εκδοθεί από Πιστωτικό ή Τραπεζικό Ίδρυμα που λειτουργεί νόμιμα στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης με επίσημη μετάφραση στα Ελληνικά και θα περιλαμβάνει τον όρο ότι ο εγγυητής παραιτείται από το δικαίωμα διζήσεως και αναγνωρίζει ανεπιφύλακτα την υποχρέωσή του να καταβάλλει το ποσό της εγγύησης χωρίς ένσταση ή αντίρρηση μέσα σε πέντε (5) ημέρες από τη σχετική ειδοποίηση του Παραχωρούντα. Τα έξοδα για την έκδοση και διατήρηση σε ισχύ όλων των πιο πάνω εγγυήσεων θα βαρύνουν αποκλειστικά τον Παραχωρησιούχο.

γ. Εύλογη αιτία κατάπτωσης των ανωτέρω α' και β' εγγυητικών επιστολών καλής εκπλήρωσης των όρων της Σύμβασης Παραχώρησης αποτελεί η παράβαση οποιοσδήποτε όρου αυτής.

2. Εγγυήσεις καλής εκτέλεσης των έργων.

Ο Παραχωρησιούχος καταθέτει σύμφωνα με την ανωτέρω παρ. iii, με την υπογραφή της παρούσας στον Παραχωρούντα τις υπ' αριθ. 3181/15.12.1999, 4701/15.12.99, Δ-014824/018019/17.12.99, 019/9223/15.12.99 εγγυητικές επιστολές καλής εκτέλεσης των έργων των Τραπεζών Γενικής, Δωρικής, Πίστεως και Γενικής αντίστοιχα, αορίστου χρόνου, ύψους εκατόν εβδομήντα πέντε, εκατ/ίων (175.000.000) δρχ έκαστος. Οι παραπάνω εγγυητικές επιστολές **συμπληρώνονται** ισόποσα με συμπληρωματικές εγγυήσεις καλής εκτέλεσης κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 6 της Ειδικής Συγγραφής Υποχρεώσεων.

Οι εγγυητικές αυτές επιστολές θα επιστραφούν στους εγγυητές μέσω του Παραχωρησιούχο μετά την περαίωση όλων των εργασιών (λιμενικών και χερσαίων έργων) και την οριστική παραλαβή αυτών σύμφωνα με τις διατάξεις του πδ 609/85.

Είναι δυνατή η μερική ή ολική κατάπτωση υπέρ του Παραχωρούντα της εγγυητικής (εννοούνται οι ανωτέρω εγγυητικές) επιστολής καλής εκτέλεσης του έργου, ανεξαρτήτως των άλλων συνεπειών σε βάρος του Παραχωρησιούχου που απορρέουν από τη Σύμβαση Παραχώρησης εξ αιτίας της καθυστέρησης υλοποίησης των εργασιών, σε σχέση με το εγκριθέν χρονοδιάγραμμα κατασκευής του έργου ή προς τις εγκεκριμένες μελέτες ή της μη εκπλήρωσης ή της πλημμελούς εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του Παραχωρησιούχου, αναφορικά με την εκτέλεση των προβλεπομένων εργασιών.

ΑΡΘΡΟ 14ο : ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ.

1. Η υπέρβαση των προθεσμιών που αναφέρονται στο άρθρο 7 συνεπάγεται τις ακόλουθες, συμφωνηθείσες ως απόλυτα εύλογες, ποινικές ρήτρες:

Για κάθε ημέρα υπέρβασης των τμηματικών προθεσμιών των άρθρων 7 παρ.1 (εργασίες α'φάσης) και παρ.2 (εργασίες β'φάσης), επιβάλλεται ποινική ρήτρα ίση προς ένα εκατομμύριο (1.000.000) δρχ. Οι ρήτρες του παρόντος άρθρου επιβάλλονται αθροιστικά και μπορούν να μειώνονται ή και να αίρονται εντελώς από τον Παραχωρούντα, αν τηρηθεί η συνολική προθεσμία ολοκλήρωσης του έργου.

Οι παραπάνω ποινικές ρήτρες επιβάλλονται μέχρι του ποσού του 2% της συνολικής αξίας του έργου. Ως συνολική αξία του έργου για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου νοείται το άθροισμα της δαπάνης των λιμενικών έργων του προϋπολογισμού προσφοράς του Παραχωρησιούχου χωρίς την δαπάνη του Φ.Π.Α., και της δαπάνης του Προϋπολογισμού-Μελέτης των χερσαίων έργων χωρίς την δαπάνη Φ.Π.Α.

Για κάθε ημέρα υπέρβασης της συνολικής προθεσμίας των έργων επιβάλλεται ποινική ρήτρα όπως προβλέπεται στην παρ. 9 του άρθρου 36 του ΠΔ 609/85. Διευκρινίζεται ότι το αναφερόμενο σ' αυτή «συνολικό χρηματικό ποσό της σύμβασης» που υπεισέρχεται στον υπολογισμό της μέσης ημερήσιας αξίας του έργου είναι ίσο με την συνολική αξία του έργου όπως αυτή προσδιορίζεται στην παραπάνω παράγραφο.

Με δεδομένο ότι το Π.Ε.Π. Ιόνιων Νησιών χρηματοδοτεί την κατασκευή των Λιμενικών έργων υπό την αναγκαία προϋπόθεση ότι οι εργασίες γι' αυτά θα έχουν ολοκληρωθεί έως τις 31.12.2000, αν ο Παραχωρησιούχος δεν έχει ολοκληρώσει πλήρως την κατασκευή των Λιμενικών έργων όπως αυτά προβλέπονται από την οριστική μελέτη το αργότερο έως τις 31.12.2000 τότε ο Παραχωρησιούχος οφείλει να εκτελέσει τις υπολειπόμενες εργασίες έως την αποπεράτωση των Λιμενικών έργων με δική του δαπάνη. Σε περίπτωση που το Π.Ε.Π. Ιόνιων Νησιών χρηματοδοτήσει εργασίες κατασκευής

των Λιμενικών έργων που θα εκτελεσθούν μετά την 31.12.2000 ο παραχωρησιούχος δεν θα υπέχει την παραπάνω υποχρέωση, εφόσον ολοκληρώσει τα λιμενικά έργα εντός του χρόνου παράτασης του ΠΕΠ.

Ο Παραχωρών παρακρατεί τα ποσά των επιβληθέντων ποινικών ρητρών είτε από, τις προαναφερθείσες εγγυητικές επιστολές που καταπίπτουν είτε από οποιοδήποτε ποσό οφείλεται από αυτόν προς τον Παραχωρησιούχο.

2. Όλοι οι όροι της Παρούσας συμφωνούνται ως βασικοί και η παράβαση οποιουδήποτε από αυτούς αποτελεί σπουδαίο λόγο καταγγελίας της Σύμβασης και δυνατότητα κατάπτωσης της εγγυητικής επιστολής καλής εκπλήρωσης των όρων της σύμβασης.

Ο Παραχωρών δύναται, ανεξάρτητα από την καταγγελία της Παρούσας και κατά την απόλυτη κρίση του, να επιβάλει στον Παραχωρησιούχο ποινική ρήτρα με κατάπτωση του όλου ή μέρους της αντίστοιχης εγγύησης καλής εκπλήρωσης των όρων της Παρούσας. Η ποινική ρήτρα επιβάλλεται με απόφαση του Παραχωρούντα, στην οποία καθορίζεται και ο χρόνος εντός του οποίου πρέπει να αναπληρωθεί και το ποσό κατά το οποίο μειώθηκε η σχετική εγγυητική επιστολή, με την έκδοση συμπληρωματική/ών εγγυητικής/ών.

Οι ποινικές ρήτρες που επιβάλλονται, ανεξάρτητα αν έχει προκληθεί απώλεια ή ζημία στον παραχωρούντα, για οποιαδήποτε παράβαση, καθορίζονται:

- α. για την πρώτη παράβαση μέχρι το 1/6 του ετησίου οικονομικού ανταλλάγματος του έτους που επιβάλλεται,
- β. για τη δεύτερη ή περισσότερες παραβάσεις, μέσα στο δωδεκάμηνο από την πρώτη παράβαση, πάνω από το 1/6 και μέχρι το 1/3 για τη δεύτερη και πάνω από 1/3 και μέχρι το 1/2 για κάθε μία από τις επόμενες παραβάσεις.

Η επιβολή τριών ποινών, για οποιαδήποτε παράβαση, μέσα στο ίδιο δωδεκάμηνο, αποτελεί ιδιαίτερα επιβαρυντική αιτία καταγγελίας της Παρούσας.

Η καταβολή ποινικών ρητρών επιβάλλεται σωρευτικά και ανεξάρτητα από κάθε αποζημίωση αποκατάστασης κάθε θετικής ζημίας ή απώλειας που έχει υποστεί ο Παραχωρών λόγω αντισυμβατικής ή αδικοπρακτικής συμπεριφοράς του Παραχωρησιούχου.

3. Τέλος σε περίπτωση που διακοπεί η κατασκευή των χερσαίων έργων και η τοποθέτηση εξοπλισμού μαρίνας για

οποιοδήποτε λόγο, εκτός από την κήρυξη του Παραχωρησιούχου ως έκπτωτου και ενδεχόμενη διαγραφή από το Μητρώο εργοληπτών των μελών της αναδόχου κοινοπραξίας πού κατά τα ανωτέρω συνέστησαν τον Παραχωρησιούχο, σύμφωνα με την νομοθεσία περί δημοσίων έργων, επιβάλλεται και εφάπαξ ποινική ρήτρα ύψους 2.000.000.000 δρχ., με την κατάπτωση της ρηθείσας εγγυητικής επιστολής (άρθρου 13 παρ.1α).

Σε περίπτωση δε υπέρβασης εκάστης των τμηματικών προθεσμιών του άρθρου 7 της παρούσας πέραν της προβλεπόμενης από την παρ. 1 του παρόντος άρθρου ποινικής ρήτρας επιβάλλεται επιπλέον εφάπαξ ποινική ρήτρα 500.000.000 δρχ με ισόποση κατάπτωση της ρηθείσας εγγυητικής επιστολής (άρθρου 13 παρ.1α). Εάν ωστόσο το έργο στο σύνολό του ολοκληρωθεί εμπρόθεσμα ήτοι εντός 36 μηνών, οι παραπάνω ποινικές ρήτρες επιστρέφονται.

ΑΡΘΡΟ 15ο : ΔΙΑΡΚΕΙΑ-ΛΥΣΗ ΠΑΡΟΥΣΑΣ.

Η διάρκεια της παρούσας παραχώρησης-εκμετάλλευσης της Μαρίνας ορίζεται σαράντα (40) ετών. Η παραχώρηση αρχίζει από την ημερομηνία υπογραφής της Παρούσας και λήγει την αντίστοιχη ημερομηνία μετά από σαράντα (40) έτη.

Μετά τη λήξη της Παρούσας ο Παραχωρησιούχος οφείλει να παραδώσει άμεσα τον χώρο και χωρίς αντιδράσεις. Η παραμονή του Παραχωρησιούχου στο χώρο, μετά τη λήξη της Παρούσας δεν επιφέρει παράταση ή ανανέωση της, η δε τυχόν καταβολή οικονομικών ανταλλαγμάτων, μετά τη λήξη της Παρούσας, θεωρείται ως αποζημίωση χρήσης.

Η Σύμβαση λύεται κανονικά με τη λήξη του χρόνου για τον οποίο συμφωνήθηκε. Ωστόσο δύναται να λυθεί και πριν από την κανονική λήξη του

χρόνου διάρκειας της στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- α. σε περίπτωση λύσης του νομικού προσώπου του Παραχωρησιούχου,
- β. σε περίπτωση κήρυξής του σε "πτώχευση ή σε αναγκαστική διαχείριση,
- γ. στις περιπτώσεις καταγγελίας με απόφαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου Λευκάδας για λόγους που προβλέπονται σε όρους της Παρούσας, τις διατάξεις του Α.Κ. ή άλλες ισχύουσες διατάξεις.

Σε όλες τις ανωτέρω α, β, και γ περιπτώσεις επέρχονται οι ακόλουθες συνέπειες:

- α. κατάπτωση, ως ποινή, των υπέρ του Παραχωρούντα εγγυητικών επιστολών, που έχουν κατατεθεί, για οποιοδή-

ποτε λόγο, χωρίς αυτή να συμψηφίζεται με οφειλόμενα οικονομικά ανταλλάγματα,

β. κήρυξη ληξιπρόθεσμων και απαιτητών όλων των οικονομικών ανταλλαγμάτων μέχρι τη συμβατική λήξη της Παρούσας

γ. υποχρέωση του Παραχωρησιούχου να παραδώσει τον χώρο την ημέρα και ώρα που ορίζεται στην πρόσκληση του Παραχωρούντα για παράδοση.

Αν ο Παραχωρησιούχος αρνηθεί ή καθυστερήσει, για οποιοδήποτε λόγο την παράδοση του χώρου, ο παραχωρών έχει το δικαίωμα να επιβάλει πλέον της αποζημίωσης για τη χρήση αυτού; που είναι ίση με το συμβατικό οικονομικό αντίλλαγμα, και ποινική ρήτρα ίση προς το πενταπλάσιο του ημερήσιου συμβατικού ανταλλάγματος, για κάθε ημέρα καθυστέρησης παράδοσης του μισθίου, καθώς και να αποβάλει τον Παραχωρησιούχο, με κάθε νόμιμο μέσο.

Ο Παραχωρών έχει το δικαίωμα, περαιτέρω, να απαιτήσει και αποζημίωση για κάθε ζημιά που θα υποστεί από την παράβαση των υποχρεώσεων του Παραχωρησιούχου.

Υπενθυμίζεται ότι τα μέλη της κοινοπραξίας αναδόχου του ήδη κατά τα προαναφερθέντα διενεργηθέντος δημοσίου διεθνούς διαγωνισμού, ήτοι: α) της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «ΓΝΩΜΩΝ ΑΕ», β) της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ ΑΤΕ», γ) της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «ΓΕΚΑΤ ΑΤΕ», και δ) της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ» (εγγυητές) ευθύνονται αλληλέγγυα και είς ολόκληρον όπως και ο Παραχωρησιούχος, παραιτούμενων της ένστασης δίζησης.

Αλληλογραφία-Επίλυση διαφορών

Κάθε αλληλογραφία των μερών θα γίνεται **μόνον** στις παρακάτω δ/νσεις και τηλέφωνα:

Προς τον Παραχωρούντα

Οδός Καραβέλα 24 και Υπολ/γού Αθ. Κατωπόδη, Τ.Κ. 311 00, Λευκάδα, Τηλ.: 0645-21718, FAX: 0645-21722.

Προς τον Παραχωρησιούχο

Οδός Ακαρνανίας 2, Λευκάδα, Τηλ: 0645 - 22370 , FAX: 0645 - 23322

Για οποιαδήποτε διαφορά από την παρούσα σύμβαση (είτε δικαιοπρακτική είτε εξ αδικοπραξίας) καθώς και τις συνέπειες ακύρωσης της, αρχικά θα γίνεται προσπάθεια των μερών όπως επιτύχουν συμβιβαστική λύση, άλλως θα λύεται με **δικαιτησία** κατά τις διατάξεις του ΚΠολΔ. Τόπος δε διεξαγωγής αυτής συμφωνείται η Αθήνα. Επιδιαιτητής θα ορίζεται από τον Πρόεδρο του Αρείου Πάγου ή τον νόμιμο Αναπληρωτή

του, μεταξύ των συνταξιούχων ανώτερων Δικαστικών ή καθηγητών.

ΑΡΘΡΟ 16ο : ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.

Β ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΤΕΥΧΗ:

- B.1 Διακήρυξη Δημοπρασίας και Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων
- B.2 Προσφορά προαναφερθείσας κοινοπραξίας
- B.3 Τιμολόγιο Μελέτης Λιμενικών Έργων
- B.4 Προϋπολογισμός Μελέτης Λιμενικών Έργων
- B.5 Τεχνική Περιγραφή Λιμενικών Έργων
- B.6 Τεχνικές Προδιαγραφές Λιμενικών Έργων

Γ. ΜΕΛΕΤΕΣ:

- Γ.1 Γεωτεχνική Μελέτη και Έρευνα
- Γ.2 Οριστική Μελέτη Λιμενικών Έργων
- Γ.3 Οριστική Μελέτη Αρχιτεκτονικών Έργων
- Γ.4 Οριστική Μελέτη Φέροντος Οργανισμού
- Γ.5 Οριστική Μελέτη Η/Μ Έργων

ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ

ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΑΡΑΧΩΡΟΥΝΤΑ

ΠΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟ



Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ
ΣΠΥΡΟΣ ΜΑΡΓΕΛΗΣ



ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ

ΟΙ ΕΓΓΥΗΤΕΣ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΤΕ ΓΝΩΜΩΝ Α.Ε.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ ΑΤΕ



ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΟΛΙΤΗΣ



ΧΡΙΣΤΟΣ ΖΙΩΓΑΣ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΓΕΚΑΤ ΑΤΕ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΜΕ-
ΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.



ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΜΠΑΤΗΣ



ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΥΡΙΑ-
ΚΟΥΛΗΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Στ.Χειμωνίτη – Τερροβίτη (2003) Συμμετοχή ιδιωτών στα έργα υποδομής και αυτοχρηματοδότηση, Αθήνα.
2. ΕΔΕΧΥ (2003) Συμπράξεις οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και ιδιωτικού τομέα, Αθήνα.
3. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2004) Πράσινο βιβλίο
4. ΥΠΕΘΟ (2004) Έκθεση Συμπράξεις Δημοσίου - ιδιωτικού τομέα, Ειδική Επιτροπή εμπειρογνομόνων για τα δημόσια έργα, Αθήνα.
5. Π.Γετίμης – Ν.Μαραβά Νέες σχέσεις μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα στην παραγωγή και λειτουργία έργων υποδομής στην Ελλάδα. Τάσεις και εξελίξεις στις δεκαετίες '80 και '90. Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα.
6. Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (2004) Τα συγχρηματοδοτούμενα Δ.Ε σαν μορφή συνεργασίας δημόσιου – ιδιωτικού τομέα Μαραβά Ν. Αθήνα.
7. Υπουργείο Ανάπτυξης, Σεπτέμβριος 2005. – Νομοσχέδιο Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, Αθήνα.

Ιστοσελίδες

1. www.mnec.gr
2. www.knowhow.gr
3. www.edexy.gr
4. www.ifc.org
5. www.eetaa.gr