



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
101 91 Παπάγου
Τηλέφωνο: 2106508969
Τηλεομοιότυπο: 2106508299
Ηλ. Διεύθυνση: tkvel@yme.gov.gr

Παπάγου, 16.04.2020

Αρ. Πρωτ.: **Β - 272**

Προς
τη Βουλή των Ελλήνων
Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων & ΑΚΕ

Κοινοποίηση
Βουλευτή κ. Κυριάκο Βελόπουλο
Δια της Βουλής των Ελλήνων

Θέμα: «Καταβολή χρηματικού ποσού στην εταιρία "ΜΟΡΕΑΣ ΑΕ"»

Σχετ: Η **Ερώτηση & ΑΚΕ 5365_251/02.04.2020** του Βουλευτή κ. Κυριάκου Βελόπουλου

Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής Ερώτησης και Αίτησης Κατάθεσης Εγγράφων, παρακαλούμε όπως ενημερώσετε τον κύριο Βουλευτή ότι η εν λόγω καταβολή χρηματικού ποσού (10.988.876,58€) δεν σχετίζεται με την πανδημία και την απαγόρευση της κυκλοφορίας των πολιτών, αλλά αποτελεί την πληρωμή της Πρόσθετης Επιδότησης Λειτουργίας στο πλαίσιο της Σύμβασης Παραχώρησης *«Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητόδρομου Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και κλάδος Λεύκτρο – Σπάρτη»*, για την εξαμηνιαία περίοδο υπολογισμού με ημερομηνία λήξης την 29^η Φεβρουαρίου 2020.

Σας γνωρίζουμε επιπρόσθετα τα ακόλουθα:

1. Η αρχική χρηματοδοτική δομή του Έργου βασίστηκε στην παραδοχή ότι, εν όψει του αναμενόμενου κόστους κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης του αυτοκινητοδρόμου, των μέγιστων επιπέδων των τελών των διοδίων, και του προβλεπόμενου όγκου κυκλοφορίας (και των επακόλουθων εσόδων από τα διόδια), το Έργο δεν θα ήταν οικονομικά βιώσιμο εκτός και αν λάμβανε χρηματοδότηση, εν μέρει, από δημόσια κεφάλαια. Ιδιαίτερα:
 - 1.1 Κατά τη διάρκεια της Περιόδου Μελετών - Κατασκευών, εν όψει της αρνητικής Οικονομικής Καθαρής Παρούσας Αξίας της επένδυσης (όπως αυτό είχε υπολογιστεί, σύμφωνα με την ανάλυση κόστους - οφέλους και τη

χρηματοδοτική ανάλυση που συντάχθηκε από την Ελληνική Δημοκρατία, ώστε το Έργο να μπορεί να συγχρηματοδοτηθεί από τα διαρθρωτικά ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης), θεωρήθηκε απαραίτητη μία κεφαλαιακή ενίσχυση, ώστε να μπορέσει να κατασκευαστεί το Έργο, και

- 1.2 Κατά τη διάρκεια της Περιόδου Επιδοτούμενης Λειτουργίας, ενόψει του γεγονότος ότι, σύμφωνα με τις προβλέψεις κυκλοφορίας της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης (ΗΕΠ) που έλαβε χώρα στις 3/3/2008, τα έσοδα που θα παραχθούν από τους χρήστες δεν επιτρέπουν στο Έργο να καλύψει τις απαραίτητες δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης, να αποπληρώσει τα δάνεια, και να επιτρέψει μία εύλογη απόδοση κεφαλαίου για τον Παραχωρησιούχο, θεωρήθηκε απαραίτητη μία επιδότηση λειτουργίας από το Ελληνικό Δημόσιο, ώστε να μπορέσει το Έργο να καταστεί βιώσιμο.
2. Συνεπώς το Έργο εξετάστηκε και δημοπρατήθηκε από την αρχή ως ένα επιδοτούμενο έργο υποδομής, με βασικό κριτήριο ανάθεσης το ποσό της μέγιστης επιδότησης που ζητούσε έκαστος των διαγωνιζομένων. Μετά το διαγωνισμό που έλαβε χώρα στις 08/02/2006, Παραχωρησιούχος αναδείχτηκε η εταιρεία Μορέας ΑΕ με συνολικό ποσό επιδότησης από το Δημόσιο ύψους 199 εκατομμυρίων €, κατανεμημένη σε όλη τη διάρκεια της Περιόδου Λειτουργίας του Έργου η οποία λήγει το 2038.
3. Σύμφωνα με το Χρηματοοικονομικό Μοντέλο της Ημερομηνίας Έναρξης της Περιόδου Πραχώρησης (03/03/2008), οι συνολικές χρηματοδοτικές ανάγκες του Έργου κατά τη διάρκεια της Περιόδου Μελετών – Κατασκευών (Περίοδος T1) προβλέπονταν στην περιοχή των 1.079 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων τα 844 εκατ. ευρώ θα χρησιμοποιούνταν για την χρηματοδότηση του κόστους μελέτης - κατασκευής. Το κύριο δάνειο παρασχέθηκε από έναν μεγάλο αριθμό εμπορικών τραπεζών, με κύριο χρηματοδότη την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και υπό ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους.
4. Η κρίση που αντιμετώπισε η Ελληνική Οικονομία από το έτος 2009 ήταν άνευ προηγουμένου για οποιαδήποτε χώρα στην Ευρωζώνη. Η ύφεση στην Ελλάδα από το 2009 και η δραματική μείωση του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (της τάξεως του 25%), αποτέλεσε μία άμεση συνέπεια της κρίσης του δημόσιου χρέους. Για διαρθρωτικούς λόγους, η Ελληνική Δημοκρατία υπέφερε περισσότερο από την αστάθεια των διεθνών οικονομικών ιδρυμάτων, η οποία εξελίχθηκε σε κρίση δημόσιου χρέους, σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη οικονομία στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
5. Λόγω της απόλυτα επιστημονικά αποδεκτής στενής σχέσης μεταξύ του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ) και του όγκου της κυκλοφορίας, δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι από τη στιγμή της επίδρασης της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα, παρατηρήθηκε σημαντική μείωση στους όγκους της κυκλοφορίας σε όλους τους αυτοκινητόδρομους της Ελλάδας, συμπεριλαμβανομένου του Αυτοκινητόδρομου Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και Κλάδος Λεύκτρο - Σπάρτη.

6. Με την εξαίρεση κάποιων καθυστερήσεων στην κατασκευή του έργου (απαλλοτριώσεις και αρχαιολογικές έρευνες), οι εργασίες κατασκευής διεξάγονταν με φυσιολογικό ρυθμό μέχρι το 2ο τρίμηνο του 2011, ενώ παράλληλα τα έσοδα του έργου ήταν αντίστοιχα με τις προβλέψεις του χρηματοοικονομικού μοντέλου της Προσφοράς. Όμως τα αποτελέσματα της οικονομικής κρίσης και η επακόλουθη σημαντική πτώση στα έσοδα του Έργου συνετέλεσαν στην υπονόμευση της χρηματοοικονομικής βιωσιμότητας του Έργου. Τον Μάρτιο του 2013, η επιδείνωση της οικονομικής κρίσης και η περαιτέρω επίδρασή της στα ιστορικά και στα μελλοντικά προβλεπόμενα έσοδα του Έργου κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, οδήγησαν σε μία πρόβλεψη αθέτησης των δεικτών κάλυψης της εξυπηρέτησης των δανείων του Έργου, επιδεικνύοντας την αδυναμία του Έργου να αποπληρώσει πλήρως τα δάνεια που έχουν δεσμευτεί για αυτό.
7. Ειδικότερα, σύμφωνα με τις αναθεωρημένες προβλέψεις του κυκλοφοριακού μοντέλου που επικαιροποιήθηκε τον Φεβρουάριο / Μάρτιο 2013, οι εκτιμήσεις για τα έσοδα του έργου ήταν κατά 53% χαμηλότερες από τη βασική πρόβλεψη του έτους 2008 και 41% χαμηλότερη από την περισσότερο συντηρητική χαμηλή πρόβλεψη των Δανειστών (LLC – Lenders Low Case). Αυτή η πρόβλεψη επιβεβαιώθηκε στη συνέχεια από την πραγματική κυκλοφορία και έσοδα μέχρι σήμερα.
8. Η εφαρμογή της παραπάνω προβλεπόμενης χαμηλότερης κυκλοφορίας καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης στο Οικονομικό Μοντέλο του Έργου, αποκάλυψε ένα χρηματοδοτικό κενό κατά τη διάρκεια της Περιόδου Επιδοτούμενης Λειτουργίας και συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια της περιόδου αποπληρωμής των δανείων (δηλαδή μέχρι τον Φεβρουάριο του 2033), της τάξης των περίπου 300 εκατ. ευρώ, γεγονός που σημαίνει ότι, λαμβάνοντας υπόψη τη Μέγιστη Επιδότηση Λειτουργίας της αρχικής Σύμβασης Παραχώρησης (199 εκατ. ευρώ), τα προβλεπόμενα έσοδα και το προσαρμοσμένο επί έλαττον κόστος λειτουργίας - συντήρησης (OPEX) - ο Παραχωρησιούχος δεν θα ήταν σε θέση να αποπληρώσει πλήρως το κεφάλαιο και τους τόκους των δανείων που αναλώθηκαν για την κατασκευή του Έργου.
9. Ενόψει των ως άνω προβλέψεων και των σχετικών όρων των Δανειακών Συμβάσεων, το Νοέμβριο του 2013 οι Δανειστές (και κυρίως η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων) ανέστειλαν τη συνέχιση της δανειοδότησης το Έργου, και αποδέχθηκαν να την επαναλάβουν, αν εφαρμόζονταν ένας μηχανισμός κρατικής υποστήριξης με τη μορφή Πρόσθετης Επιδότησης Λειτουργίας, ώστε να διασφαλιστεί η αποπληρωμή των δανείων. Συνεπεία της αναστολής της χρηματοδότησης οι εργασίες κατασκευής του Έργου επιβραδύνθηκαν και στη συνέχεια διεκόπησαν. Κατά το χρόνο διακοπής των εργασιών, το συνολικό ποσοστό αποπεράτωσης του Έργου ήταν περίπου 92%. Αν και το συνολικό ποσοστό ολοκλήρωσης του Έργου ήταν την περίοδο αυτή υψηλό, δύο σημαντικά μέρη του αυτοκινητόδρομου, δηλαδή το Τμήμα Λεύκτρο – Σπάρτη και η Περιμετρική Οδός Καλαμάτας, που εξυπηρετούν τα δύο βασικά αστικά κέντρα της νοτιοανατολικής περιοχής της Πελοποννήσου, δηλαδή την Καλαμάτα και τη Σπάρτη, δεν είχαν ολοκληρωθεί.

10. Με τη Συμφωνία τροποποίησης που υπογράφηκε στις 12-12-2015 το Δημόσιο ανέλαβε την υποχρέωση να επεκτείνει την υποστήριξη της εξυπηρέτησης των δανείων του Έργου κατά τη διάρκεια της Περιόδου Επιδοτούμενης Λειτουργίας σε περίπτωση και μόνο στο βαθμό όπου αυτό καταστεί απαραίτητο, μέσω της καταβολής Πρόσθετης Επιδότησης Λειτουργίας (ΠΕΛ).
11. Η Πρόσθετη Επιδότηση Λειτουργίας καταβάλλεται **μόνο** για την αποπληρωμή των εμπορικών δανείων και των δανείων της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων σε σχέση 1:1, στο μέτρο που αυτά δεν καλύπτονται από τα έσοδα του Έργου. Η Πρόσθετη Επιδότηση Λειτουργίας είναι περιορισμένη και σε κάθε περίπτωση δεν θα υπερβεί συνολικά ένα ποσό που ισοδυναμεί με 330 εκατ. ευρώ σε τρέχουσες τιμές, δηλαδή σχεδόν 168 εκατ. ευρώ σε Καθαρή Τρέχουσα Αξία (NPV), η οποία αντιστοιχεί στο χρηματοδοτικό κενό της Περιόδου Επιδοτούμενης Λειτουργίας, λαμβανομένων υπόψη και των δεικτών κάλυψης εξυπηρέτησης χρέους που απαιτείται από τους παρόχους του κυρίως δανείου (ΕΤΕπ και εμπορικές τράπεζες), σύμφωνα με τους υπολογισμούς του Χρηματοοικονομικού Μοντέλου Επανεκκίνησης (2013). Συνεπώς, το όριο της Πρόσθετης Λειτουργικής Επιδότησης που έχει οριστεί στα 330 εκατ. ευρώ, αντανakλά την ελάχιστη αποδεκτή (από τους Δανειστές) υποστήριξη που ενδέχεται να κληθεί να παράσχει το Ελληνικό Δημόσιο, εφόσον και στην έκταση που τούτο απαιτηθεί.
12. Ο Παραχωρησιούχος ΜΟΡΕΑΣ και οι μέτοχοι αυτού, στο πλαίσιο της Συμφωνίας της 12-12-2015:
- 12.1 κατέβαλαν πρόσθετα ίδια κεφάλαια, για την κάλυψη ενός μέρους του χρηματοδοτικού κενού, ποσού ίσου με 10 εκατ. Ευρώ ως πρόσθετη Δεσμευτική Επένδυση, επιπλέον των 112,2 εκατ. Ευρώ της Δεσμευτικής Επένδυσης που ήδη έχει εισρεύσει το Έργο (το Προκαταβολικό Ποσό Δεσμευτικής Επένδυσης). Το Προκαταβολικό Ποσό Δεσμευτικής Επένδυσης καταβλήθηκε το Μάρτιο του 2016, πριν την καταβολή Πρόσθετης Επιδότησης Λειτουργίας από το Ελληνικό Δημόσιο,
- 12.2 κατέβαλαν προς την εταιρία παραχώρησης μία πρόσθετη Δεσμευτική Επένδυση μέχρι ένα συνολικό ποσό της τάξης των 10 εκατ. Ευρώ το οποίο θα χρησιμοποιηθεί στην περίπτωση όπου (1) μετά την εκταμίευση του συνολικού ποσού της Πρόσθετης Επιδότησης Λειτουργίας, το Έργο εξακολουθεί να χρειάζεται πρόσθετα ποσά ή (2) υπάρχει υπέρβαση των επιτρεπόμενων λειτουργικών δαπανών του Έργου, η οποία δεν επιτρέπεται να καταβληθεί από την Ελληνικό Δημόσιο,
- 12.3 ανέλαβαν την υποχρέωση να καταβάλλουν όσα πρόσθετα ίδια κεφάλαια απαιτηθούν σε περίπτωση εξάντλησης της ΠΕΛ, προκειμένου να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τη Σύμβαση Παραχώρηση μέχρι την λύση αυτής.

13. Ο Παραχωρησιούχος παραιτήθηκε από το μεγαλύτερο μέρος των αξιώσεών του για καταβολή αποζημιώσεων από το Ελληνικό Δημόσιο, οι οποίες απορρέουν από το άρθρο 26.2.6 της Σύμβασης Παραχώρησης, μέρος το οποίο ανέρχονταν σε 106,6 εκατομμύρια ευρώ και αποδέχθηκε τον περιορισμό του ενδεχόμενου εσωτερικού δείκτη απόδοσης (IRR) σε περίπτωση αύξησης της κυκλοφορίας, οριζόμενο κατ' ανώτατο σε ποσοστό 5%. Αν το όριο αυτό ξεπεραστεί, τυχόν πρόσθετο κέρδος θα καταβληθεί στο Ελληνικό Δημόσιο, έτσι ώστε να ανακτήσει εν μέρει την Πρόσθετη Επιδότηση Λειτουργίας που θα έχει καταβληθεί. Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με το Χρηματοοικονομικό Μοντέλο Επανεκκίνησης, - ο προβλεπόμενος Εσωτερικός Δείκτης Απόδοσης (IRR) για τον Παραχωρησιούχο – λαμβανομένης υπόψη και της Πρόσθετης Επιδότησης Λειτουργίας δεν αναμένεται πλέον να υπερβεί σε ποσοστό το 0,55%, έναντι 11,20% που ήταν κατά την Έναρξη της Παραχώρησης. Το σύνολο της Δεσμευτικής Επένδυσης που έχει καταβάλει ο Παραχωρησιούχος ανέρχεται σε 161,5 εκατομμύρια € εκ των οποίων 60,5 εκατομμύρια € αποτελούν Μετοχικό Κεφάλαιο και 101 εκατομμύρια € Δευτερογενές Χρέος.
14. Οι Δανειστές στο πλαίσιο της Συμφωνίας της 12-12-2015 συμφώνησαν να διατηρήσουν αμετάβλητους τόσο τους αρχικούς χρηματοδοτικούς όρους όσο και ιδίως αμετάβλητα τα πολύ ευνοϊκά χαμηλά επιτόκια που συμφωνήθηκαν κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης (2008). Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίστηκε πολύ πιο οικονομική χρηματοδότηση για το Έργο με κόστος κεφαλαίου και όρους διάρκειας που δεν είναι πλέον διαθέσιμοι υπό τις υφιστάμενες επικρατούσες συνθήκες αγοράς και προβλέψεις κυκλοφορίας, συνεπώς μειώνοντας το συνολικό κόστος του Έργου και ως αποτέλεσμα την Πρόσθετη Επιδότηση Λειτουργίας.
15. Οι παραπάνω τροποποιήσεις της Σύμβασης Παραχώρησης κυρώθηκαν με τα άρθρα 43 του Ν.4354/2015 (ΦΕΚ 176 /Α') και 94 του Ν. 4368/2016 (ΦΕΚ 21 /Α').

Συμπερασματικά όλων των παραπάνω θα πρέπει να επισημανθούν τα ακόλουθα:

Η επιδότηση λειτουργίας σε ένα έργο παραχώρησης στο οποίο, όταν αυτό δημοπρατήθηκε το έτος 2005, ποσοστό που υπερέβαινε το 38% του κατασκευαστικού κόστους (όσο δηλαδή ήταν το κόστος κατασκευής των Τμημάτων Λεύκτρο – Σπάρτη και της Περιμετρικής οδού Καλαμάτας), προβλεπόταν να εισφέρει **μόνο** ποσοστό 5,2% στα συνολικά έσοδα του Έργου, ήταν κάτι περισσότερο από προφανές επακόλουθο. Για αυτό άλλωστε αποτέλεσε το βασικό κριτήριο ανάδειξης του αναδόχου στο διαγωνισμό που έλαβε χώρα το έτος 2006.

Τα συνολικά προβλεπόμενα έσοδα του έργου ακόμη και από τη βασική πρόβλεψη του έτους 2008 κατακρημνίστηκαν κατά 53% λόγω της οικονομικής κρίσης παραβιάζοντας τους δείκτες κάλυψης των δανείων του Έργου. Αυτό το γεγονός οδήγησε στην αναγκαιότητα αναδιάρθρωσης της Σ.Π. με πρόβλεψη της Πρόσθετης Επιδότησης Λειτουργίας η οποία χρησιμοποιείται **αποκλειστικά και μόνο** για την αποπληρωμή των δανειακών υποχρεώσεων του έργου. Και τούτο μετά από

περιορισμό των δαπανών λειτουργίας και συντήρησης σε σχέση με αυτές που προβλέπονταν το έτος 2008. Η Πρόσθετη Επιδότηση Λειτουργίας, μαζί με τις συνακόλουθες τροποποιήσεις της Σύμβασης Παραχώρησης, εγκρίθηκε με την απόφαση D/15685/27-10-2014 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μέχρι και το έτος 2033 οπότε και εξοφλούνται τα δάνεια ο Παραχωρησιούχος δεν θα λάβει κανένα ποσό (μερίσματα, τόκους ή επιστροφή έναντι του δευτερογενούς δανείου) έναντι του συνόλου της Δεσμευτικής Επένδυσης που έχει καταβάλει.

Η κατασκευή τόσο του αυτοκινητοδρόμου Λεύκτρο – Σπάρτη όσο και της Περιμετρικής Οδού Καλαμάτας (είτε με Σύμβαση Παραχώρησης είτε ως κλασσικά δημόσια έργα) **θα ήταν αδύνατη τόσο σήμερα όσο και στα επόμενα χρόνια**, λόγω του συνδυασμού των εξαιρετικά χαμηλών κυκλοφοριακών φόρτων καθώς και του υψηλού κατασκευαστικού κόστους που θα καθιστούσε τα έργα αυτά μη βιώσιμα και συνεπώς μη χρηματοδοτίσιμα από την Ευρωπαϊκή Ένωση, με βάση τα αυστηρά κριτήρια που θεσπίστηκαν με την Οδηγία 207 της 20^η Ιανουαρίου 2015 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Συμπληρωματικά επισυνάπτουμε τη Σύμβαση Ν. 3559/2007 (ΦΕΚ 102/Α') όπως Τροποποιήθηκε και ισχύει (Ν. 4354/2015).

Στις υπόλοιπες Συμβάσεις Παραχώρησης των Αυτοκινητόδρομων δεν προβλέπεται Πρόσθετη Επιδότηση Λειτουργίας.

Ο Υπουργός

Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής

Συνημμένα: 1

Εσωτερική διανομή:

Ιδιαίτερο Γραφείο Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών

Ακριβές Αντίγραφο
Π. Καμπύλη