



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΟΜΙΚΩΝ &
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ**

Ταχ. Δ/ση : Χαρ. Τρικούπη 6-10
Ταχ. Κώδικας : 106 79 Αθήνα
Πληροφορίες : Χ. Κυρλιγκίτση
Τηλέφωνο : 213 133 9776
e-mail : c.kyrligkitsi@minfin.gr

ΠΡΟΣ: Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων & ΑΚΕ

ΚΟΙΝ.: Βουλευτές του πίνακα διανομής
(Διά της Βουλής των Ελλήνων)

ΘΕΜΑ: Σχετικά με την υπ' αριθμ. πρωτ. 1791/91/16-11-2023 ερώτηση & ΑΚΕ

Σε απάντηση της υπ' αριθ. πρωτ. 1791/91/16-11-2023 ερώτησης & ΑΚΕ, που κατέθεσαν οι Βουλευτές του πίνακα διανομής, σας γνωστοποιούμε τα ακόλουθα:

Σύμφωνα με τη Σύμβαση του έργου της Αναβάθμισης της Ανατολικής Εσωτερικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης (Flyover), ο Ιδιωτικός Φορέας Σύμπραξης αναλαμβάνει:

- (1) την εκπόνηση του συνόλου των απαιτούμενων μελετών για την κατασκευή του έργου της Υπερυψωμένης Ταχείας Λεωφόρου (flyover) και την αναβάθμιση της Α.Ε.Σ.Π.Ο.Θ. ,
- (2) την κατασκευή του συνόλου των εργασιών, οι οποίες προβλέπονται στις μελέτες του κατασκευαστικού σχεδιασμού του έργου,
- (3) τη χρηματοδότηση του έργου και
- (4) τη συντήρηση και λειτουργία του οδικού έργου, συμπεριλαμβανομένης και της Δυτικής Περιφερειακής Οδού, για όλη τη διάρκεια της σύμπραξης με αντάλλαγμα πληρωμές διαθεσιμότητας κατά την περίοδο λειτουργίας του έργου.

Η επιλογή του Δημοσίου να υλοποιεί έργα με ΣΔΙΤ, αφενός εδράζεται στην ανάγκη μόχλευσης των πόρων του Δημοσίου, η οποία επιβάλλει την στροφή στον Ιδιωτικό Τομέα και την αναζήτηση σε αυτόν ενός προνομιακού συνεργάτη, προς την εξυπηρέτηση του πολύ σημαντικού αυτού σκοπού δημοσίου συμφέροντος. Αφετέρου, η αξιοποίηση των τεχνολογικών εργαλείων, της εμπειρίας και της ειδικής τεχνογνωσίας του Ιδιωτικού Φορέα Σύμπραξης, οδηγεί αναμφίβολα σε βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών προς όφελος των τελικών χρηστών. Τα παραπάνω καθιστούν τη συνεργασία του Δημοσίου με τον Ιδιωτικό Τομέα με τη μορφή ΣΔΙΤ, χρήσιμο και ευέλικτο εργαλείο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού δημοσίου συμφέροντος.

Περαιτέρω, η υλοποίηση του προτεινόμενου έργου με ΣΔΙΤ, κρίνεται σκόπιμη και πρόσφορη, μεταξύ άλλων και για τους ακόλουθους λόγους:

(1) Βελτιώνεται η οικονομική αποδοτικότητα των πόρων του Δημοσίου καθώς λόγω των περιορισμών στη διαχείριση των δημοσιονομικών πόρων είναι δύσκολη η εξεύρεση πόρων για την κατασκευή του έργου με δημόσια σύμβαση. Με την υιοθέτηση της υλοποίησης του έργου με σύμβαση Σ.Δ.Ι.Τ. δίνεται η δυνατότητα πληρωμής του έργου σε ικανό χρονικό ορίζοντα και παράλληλα διοχετεύονται πόροι σε άλλους τομείς άσκησης πολιτικής για τους οποίους η παρούσα συγκυρία απαιτεί άμεσες παρεμβάσεις.

(2) Κατανέμονται ορθολογικότερα οι κίνδυνοι μεταξύ των συμβαλλομένων μερών ιδίως με την ανάληψη από τον ΙΦΣ των κινδύνων (α) προσήκουσας κατασκευής του έργου, (β) επίτευξης

των προβλεπόμενων προδιαγραφών κατασκευής και λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου, και(γ) συντήρησης και καλής λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου κατά τα υψηλότερα πρότυπα ποιότητας και ασφάλειας.

(3) Εξασφάλιση προκαθορισμένου χρόνου και κόστους υλοποίησης: Ο Ανάδοχος αρχίζει να λαμβάνει πληρωμές μόνο μετά την παράδοση του έργου σε λειτουργία, έχοντας με αυτό τον τρόπο ισχυρό κίνητρο τήρησης του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης. Υπερβάσεις κόστους και ζημίες που ενδεχομένως προκύψουν κατά τη διάρκεια της σύμβασης βαρύνουν πλήρως τον Ιδιώτη Ανάδοχο και όχι το Δημόσιο.

(4) Σύνδεση αμοιβής Αναδόχου και ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών: Κατά την υλοποίηση της σύμβασης ΣΔΙΤ το Δημόσιο κατέχει ισχυρό εποπτικό ρόλο όσον αφορά στην απόδοση του Αναδόχου και την εν γένει λειτουργία του έργου. Στο πλαίσιο αυτό, οι πληρωμές προς τον Ανάδοχο, κατά την περίοδο λειτουργίας, θα είναι συνδεδεμένες με τον συστηματικό έλεγχο και παρακολούθηση των επιθυμητών αποτελεσμάτων, την τήρηση των κριτηρίων διαθεσιμότητας και των προδιαγραφών λειτουργίας, καθώς και την επίτευξη των στόχων που προβλέπονται από τη νομοθεσία. Η μη ικανοποίηση των δεικτών αυτών συνεπάγεται μη πληρωμή του Αναδόχου. Η παρακολούθηση των αποτελεσμάτων γίνεται με την υιοθέτηση συγκεκριμένων δεικτών απόδοσης.

(5) Ενοποίηση της ευθύνης μελέτης, κατασκευής, συντήρησης και τεχνικής διαχείρισης του έργου, στη βάση προδιαγραφών αποτελέσματος: Μέσω ΣΔΙΤ ο Ιδιωτικός φορέας έχει το κίνητρο ταχείας έναρξης λειτουργίας των υποδομών που θα κατασκευάσει όταν η αποπληρωμή του συναρτάται με την παροχή των τελικών υπηρεσιών που του ζητούνται. Επίσης, έχει ισχυρό κίνητρο να συντηρεί τις υποδομές και να προβαίνει σε αντικαταστάσεις επιμέρους στοιχείων, προκειμένου να μην επηρεασθούν αρνητικά τα έσοδά του από τη μειωμένη απόδοση του συστήματος.

Η μελέτη οικονομικής αποδοτικότητας του Έργου για το Δημόσιο που διενεργήθηκε κατά την υπαγωγή του στις διατάξεις του ν.3389/2005, ανέδειξε ότι η υλοποίηση του μέσω της ανάθεσης ΣΔΙΤ είναι η πιο συμφέρουσα για το Δημόσιο, καθότι με τον τρόπο αυτό θα εξασφαλισθεί η μέγιστη αποδοτικότητα των οικονομικών πόρων του Δημοσίου ενώ παράλληλα θα μεταβιβαστούν οι επιχειρηματικοί κίνδυνοι (risk allocation) από το Δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα.

Αναφορικά με τον συντελεστή προεξόφλησης, ο υπολογισμός της Καθαρής Παρούσας Αξίας (ΚΠΑ) συνιστά το βασικό τρόπο μέσω του οποίου καθίστανται διαχειρίσιμες οι κοστολογικές εκτιμήσεις στη διάρκεια ζωής των επενδύσεων. Επιπρόσθετα, για τον καθορισμό κάποιων αναμενόμενων κοστολογικών κατηγοριών, για την εφαρμογή της ΚΠΑ απαιτείται η χρήση προεξοφλητικού επιτοκίου για τα μελλοντικά κόστη. Ο σκοπός της χρήσης προεξοφλητικού επιτοκίου είναι η ανάγκη μετατροπής των μελλοντικών εσόδων και δαπανών στη σημερινή τους αξία (παρούσα αξία), έτσι ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν για συγκρίσεις/αξιολογήσεις. Ο Συντελεστής Προεξόφλησης που χρησιμοποιείται στα έργα ΣΔΙΤ ισούται με 7,53% όπου αντικατοπτρίζει το κόστος κεφαλαίου για την υλοποίηση της επένδυσης.

Αναφορικά με το κόστος επένδυσης του εν λόγω έργου, η Μονάδα ΣΔΙΤ, πέρα από τα διαγωνιστικά οικονομικά δεδομένα (ΚΠΑ πληρωμών διαθεσιμότητας), αποτυπώνει επιπρόσθετα και το ύψος των επενδυτικών κεφαλαίων που θα χρησιμοποιηθούν κατά τη διάρκεια υλοποίησης του έργου ώστε να υπάρχει μια συγκρισιμότητα σε σχέση με τις άλλες μορφές υλοποίησης έργων. Το κόστος επένδυσης αποτυπώνει όλα τα έξοδα τα οποία θα αναλάβει να χρηματοδοτήσει ο ιδιωτικός φορέας σύμπραξης κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου τα οποία πέρα από το αμιγώς κατασκευαστικό περιλαμβάνει και άλλες κατηγορίες, όπως χρηματοοικονομικά κόστη, αποθεματικούς λογαριασμούς, φόρους, κ.α.

Αναφορικά με τον λογιστικό χειρισμό των Συμβάσεων ΣΔΙΤ, η Ελλάδα εφαρμόζει τους ισχύοντες κανονισμούς της Eurostat (Eurostat Release 09/2016: Guide to the Statistical Treatment of PPPs και ESA 2010 Manual on government deficit and debt) σύμφωνα με τους οποίους το κόστος χρηματοδότησης των παγίων στοιχείων που υλοποιούνται μέσω ΣΔΙΤ κατατάσσονται εκτός

δημοσίου χρέους εφόσον τηρούνται κάποιες απαραίτητες προϋποθέσεις. Ενδεικτικά:

1. ο κατασκευαστικός κίνδυνος αναλαμβάνεται από τον ιδιωτικό φορέα σύμπραξης και
2. τουλάχιστον ένας εκ των κινδύνων διαθεσιμότητας ή/και ζήτησης αναλαμβάνεται από τον ιδιωτικό φορέα σύμπραξης.

Τον Απρίλιο 2016, τον Ιανουάριο και τον Μάιο του 2018 καθώς και τον Ιανουάριο 2020, κατόπιν αξιολόγησης από την ΕΛΣΤΑΤ και τη EUROSTAT, τα έργα ΣΔΙΤ 24 σχολικών μονάδων στην Αττική, Τηλεματικής Αστικών Συγκοινωνιών Αττικής, Ηλεκτρονικού Εισιτηρίου Αστικών Συγκοινωνιών Αττικής, Διαχείρισης Απορριμμάτων Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας, Διαχείρισης Απορριμμάτων Περιφέρειας Ηπείρου, Διαχείρισης Απορριμμάτων Ν. Σερρών και Διαχείρισης Απορριμμάτων Ν. Ηλείας ταξινομήθηκαν εκτός γενικής κυβέρνησης και δεν προσμετρούνται στο δημόσιο έλλειμμα και το δημόσιο χρέος, λόγω της καλής κατανομής ρίσκου μεταξύ του Δημοσίου και των αναδόχων, κατά πλήρη συνέπεια με τους κανόνες ESA 2010. Αυτό αποτυπώθηκε και στο δελτίο τύπου της ΕΛΣΤΑΤ όπου αναφέρεται ότι: «Οι Συμπράξεις Ιδιωτικού και Δημοσίου Τομέα (ΣΔΙΤ) που αξιολογήθηκαν ταξινομήθηκαν εκτός γενικής κυβέρνησης».

Τη δεδομένη στιγμή το έργο της Αναβάθμισης της Ανατολικής Εσωτερικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης (Flyover) βρίσκεται σε διαδικασία αξιολόγησης από την ΕΛΣΤΑΤ ως προς τον λογιστικό χειρισμό της εν λόγω Σύμβασης ενώ όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω όλα τα έργα ΣΔΙΤ τα οποία έχουν, έως τώρα, υπογραφεί και ελεγχθεί από την ΕΛΣΤΑΤ και την EUROSTAR έχουν ταξινομηθεί εκτός γενικής κυβέρνησης και δεν προσμετρούνται στο δημόσιο έλλειμμα και το δημόσιο χρέος.

Αναφορικά με το επίπεδο του ανταγωνισμού κατά τη διαδικασία ανάθεσης της σύμβασης, οι συμμετοχές των Υποψηφίων στη ΒΙΙ Φάση του Διαγωνισμού (Υποβολή Δεσμευτικών Προσφορών) ήταν τέσσερις (4) ενώ οι εκπώσεις που προσφέρθηκαν κατά το άνοιγμα των οικονομικών προσφορών αποτυπώνονται στον παρακάτω πίνακα.

	ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ	ΕΚΠΤΩΣΗ
ΑΒΑΞ Α.Ε.- ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ Α.Ε.	346.702.786	373.200.000	7,10%
ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.	351.181.199		5,90%
INTRAKAT	350.994.599		5,95%
ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε.	358.121.563		4,04%

Τέλος, αναφορικά με το αίτημα κατάθεσης στην εθνική αντιπροσωπεία αντιγράφου της συναφθείσας σύμβασης ΣΔΙΤ, σας ενημερώνουμε ότι αυτή είναι αναρτημένη στο Κεντρικό Ηλεκτρονικό Μητρώο Δημοσίων Συμβάσεων (ΚΗΜΔΗΣ) και δέον να προσκομιστεί από την συμβαλλόμενη Αναθέτουσα Αρχή.

**Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΗΣ**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ:

1. Ακρίτα Λουκή Έλενα
2. Αναγνωστοπούλου Πέτρου Αθανασία (Σία)
3. Αυλωνίτης Νικολάου Αλέξανδρος-Χρήστος
4. Βέττα Δημητρίου Καλλιόπη
5. Γιαννούλης Ιωάννη Χρήστος
6. Δούρου Αθανασίου Ειρήνη (Ρένα)
7. Ηλιόπουλος Κωνσταντίνου Αθανάσιος (Νάσος)
8. Θρασκιά Κωνσταντίνου Ουρανία (Ράνια)
9. Κασιμάτη Γεωργίου Ειρήνη (Νίνα)
10. Μάλαμα Ιωάννη Κυριακή
11. Μαμουλάκης Αντωνίου Χαράλαμπος (Χάρης)
12. Νοτοπούλου Παναγιώτη Αικατερίνη (Κατερίνα)
13. Σαρακιώτης Αθανασίου Ιωάννης
14. Χρηστίδου Δημητρίου Ραλλία

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ:

1. Γραφείο Υπουργού
2. Γραφείο Αναπληρωτή Υπουργού
3. Γραφείο Υπηρεσιακής Γραμματέως
4. Υπηρεσία Συντονισμού