

23 ΑΥΓ. 2013

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Χαριλάου Τρικούπη 182

101 78 Αθήνα, τηλ. 210 64 67 912

Αθήνα **23.08.2013**

Αρ. Πρωτ. **150**

✓ Προς τη
Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου

Τμήμα **Αναφορών**

ΘΕΜΑ: Οδικοί άξονες και μικρά έργα

ΣΧΕΤ.: Η ΠΑΒ 5129/04.07.2013 που κατέθεσε στη Βουλή,
ο Βουλευτής κύριος Νίκος Νικολόπουλος

ΚΟΙΝ.: 1) Βουλευτή κ. Νίκο Νικολόπουλο
2) Υπ. Οικονομικών - Γρ. Υπουργού
3) Υπ. Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας - Γρ. Υπουργού

Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής Αναφοράς, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κύριο Βουλευτή, σε ό,τι αφορά το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, τα εξής :

Η υλοποίηση των μεγάλων έργων αποτελεί προτεραιότητα στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ, λόγω της σημαντικής επίπτωσής τους στην επανεκκίνηση και ανάπτυξη της Εθνικής Οικονομίας). Για την χρηματοδότηση των συμβάσεων των μεγάλων έργων χρησιμοποιούνται οι διαθέσιμοι πόροι του ΕΣΠΑ, με βασικό μέλημα (πέραν της υλοποίησης των δεσμεύσεων των επιμέρους Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του) την ελαχιστοποίηση της απώλειας Ενωσιακών πόρων στο τέλος της περιόδου εφαρμογής του ΕΣΠΑ (31-12-2013). Είναι προφανές ότι η ελαχιστοποίηση των απωλειών των Ενωσιακών πόρων μπορεί να γίνει μόνο με την χρησιμοποίησή τους στα έργα που προχωρούν και απορροφούν κονδύλια, χωρίς διάκριση σε μικρά και μεγάλα έργα. Είναι γεγονός ότι, όπως πολλοί άλλοι κλάδοι της Εθνικής Οικονομίας, ο κατασκευαστικός κλάδος διέρχεται σημαντικότερη κρίση, με πολύ δυσάρεστες επιπτώσεις στις εταιρίες του κλάδου και κυρίως στις μικρές. Το μεγαλύτερο πρόβλημα των μικρών κατασκευαστικών εταιριών αποτελεί η κατάρρευση της οικοδομής. Παράλληλα, λόγω της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων δεν μπορεί να προσφέρει πολύ μεγάλες χρηματοδοτικές δυνατότητες (και να αντισταθμίσει την μείωση του κατασκευαστικού αντικειμένου στα ιδιωτικά έργα) Το Υπουργείο κάνει το καλύτερο δυνατόν για να διασωθούν οι μικρές/μεσαίες εταιρείες του κλάδου, αλλά οι πραγματικές δυνατότητες είναι πάντοτε στα χέρια των ίδιων των εργοληπτών.

Όσον αφορά τους Ανεξάρτητους Μηχανικούς (ΑΜ), είναι ένας σημαντικός και κρίσιμος παράγοντας για την εφαρμογή/υλοποίηση των συμβάσεων παραχώρησης (ΣΠ). Σύμφωνα

με τις προδιαγραφές του διαγωνισμού με τον οποίο επιλέγεται, ο ΑΜ είναι πάντοτε εταιρεία/ες ανεξάρτητη/ες, διεθνούς φήμης και ειδικευμένη/ες στην επίβλεψη παρόμοιων έργων. Η σύμβαση του ΑΜ συνάπτεται με τον Παραχωρησιούχο (για λόγους ευελιξίας πληρωμών κλπ), αλλά προσαρτάται στην ΣΠ και δεν μπορεί να τροποποιηθεί χωρίς την άδεια του Δημοσίου. Οι αρμοδιότητες και ο τρόπος εργασίας του ΑΜ στο πλαίσιο της Σ.Π. προσδιορίζονται στη σύμβασή του, αλλά εξειδικεύονται και στη Σύμβαση Παραχώρησης. Η εμπειρία, μέχρι σήμερα, από την χρησιμοποίηση των ΑΜ στα έργα Παραχώρησης στην Ελλάδα είναι ότι κατά κανόνα εκτελούν τα καθήκοντά τους με την προσήκουσα επιμέλεια, τεχνική ικανότητα και ανεξαρτησία γνώμης. Φυσικά, αυτό δεν σημαίνει ότι όλες οι κρίσεις του ΑΜ γίνονται αποδεκτές από το Ελληνικό Δημόσιο (ΕΔ) ή τον Παραχωρησιούχο. Σε περίπτωση ασυμφωνίας τόσο το ΕΔ όσο και ο Παραχωρησιούχος έχουν δυνατότητα προσφυγής στην –προβλεπόμενη από την ΣΠ- Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών. Στη ΣΠ προβλέπεται ρητά ότι εάν το ΕΔ διαπιστώσει ότι ο ΑΜ έχει ουσιωδώς παραβεί τις συμβατικές του υποχρεώσεις, το Δημόσιο δικαιούται να ζητήσει από τον Παραχωρησιούχο να (και ο Παραχωρησιούχος πρέπει να) καταγγείλει τη Σύμβαση ΑΜ και να αντικαταστήσει τον ΑΜ εφόσον δεν αρθεί η παράβαση, μετά από σχετική ειδοποίηση που επιδίδει ο Παραχωρησιούχος στον ΑΜ για την παράβαση από τον ΑΜ, σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης του ΑΜ.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, κρίνεται ως τουλάχιστον ατεκμηρίωτη η αναφορά στον τρόπο λειτουργίας των ΑΜ.

Αναφορικά με τα διόδια, είναι εντελώς λανθασμένη η άποψη ότι οι εργολάβοι εισπράττουν τα διόδια. Τα διόδια τα εισπράττει ο Παραχωρησιούχος και όχι οι εργολάβοι. Τα εισπραττόμενα διόδια χρησιμοποιούνται από τον Παραχωρησιούχο για να καλύψει τις λειτουργικές δαπάνες της Σ.Π. η οποία, μολονότι σταμάτησε –προσωρινά- η κατασκευή των έργων, εξακολουθεί και ισχύει και εφαρμόζεται. Με δεδομένο ότι, λόγω της διατάραξης της χρηματο-οικονομικής ισορροπίας των Σ.Π. ως αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης της χώρας, έχει σταματήσει κάθε άλλη χρηματοδότηση προς την Σ.Π., τα έσοδα των διοδίων σε όλες τις Σ.Π. μετά βίας φθάνουν (και πολλές φορές υπολείπονται) να καλύψουν τα έξοδα λειτουργίας της Σ.Π.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, τα έσοδα διοδίων δεν πηγαίνουν στους εργολάβους.

Σε ότι αφορά τις αποζημιώσεις των κατασκευαστών, που πράγματι, στο πλαίσιο της διαπραγμάτευσης για την επανεκκίνηση των έργων, συμφωνήθηκαν μεταξύ του ΕΔ και του Παραχωρησιούχου (και των Κατασκευαστών του), αυτές αναφέρονται στην αδιαμφισβήτητη ζημιά που υπέστησαν λόγω καθυστερήσεων από το ΕΔ απόδοσης εργοταξιακών χώρων προς κατασκευή των έργων, αλλά και λόγω της αναστολής των εργασιών κατασκευής, για τα οποία δεν ευθύνονται οι Κατασκευαστές. Αυτές οι αποζημιώσεις, οι οποίες είναι σημαντικά μικρότερες από τις αρχικές απαιτήσεις των Κατασκευαστών, θα ήταν απαιτητές σε κάθε περίπτωση, είτε συνέχισης είτε διάλυσης των Συμβάσεων Παραχώρησης.

Συνολικά, λοιπόν, είναι ασύνδετα θέματα η συμφωνία για τις αποζημιώσεις των Κατασκευαστών από την είσπραξη των διοδίων στις αντίστοιχες Σ.Π.

Εσωτ. Διανομή
Γρ. Κοιν. Ελέγχου

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ



ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

Ακριβές αντίγραφο

Στ. Χριστοφίδου