

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΓΕΝΙΚΑ

Α. Το αντικείμενο του παρόντος σχεδίου νόμου

Με το παρόν σχέδιο νόμου κυρώνονται και αποκτούν ισχύ νόμου οι Συμφωνίες Τροποποίησης των ακόλουθων Συμβάσεων Παραχώρησης:

α) της από 19 Δεκεμβρίου 2006 «Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Αναδόχου Εταιρείας (Παραχωρησιούχος) για το Έργο Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητοδρόμου «Ιονία Οδός» από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) – Μαλιακός (Σκάρφεια) και Συνδετηρίου Κλάδου του ΠΑΘΕ Σχηματάρι – Χαλκίδα», που κυρώθηκε με τον ν. 3555/2007 (ΦΕΚ Α' 81),

β) της από 31 Μαΐου 2007 «Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Αναδόχου Εταιρείας (Παραχωρησιούχος) για το Έργο Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65), που κυρώθηκε με τον ν. 3597/2007 (ΦΕΚ Α' 168),

γ) της από 28 Ιουνίου 2007 «Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Αναδόχου Εταιρείας (Παραχωρησιούχος) για το Έργο Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του τμήματος Μαλιακός – Κλειδί του Αυτοκινητοδρόμου Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι (ΠΑΘΕ)», που κυρώθηκε με τον ν. 3605/2007 (ΦΕΚ Α' 190), και

δ) της από 24 Ιουλίου 2007 «Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Αναδόχου Εταιρείας (Παραχωρησιούχος) για το Έργο Μελέτη, Κατασκευή,

Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος - Τσακώνα», που κυρώθηκε με τον ν. 3621/2007 (ΦΕΚ Α' 279),

(όλες μαζί από κοινού οι «Αρχικές Συμβάσεις Παραχώρησης»).

Τα παραπάνω Έργα Παραχώρησης (εφεξής τα «Έργα»):

- (α) είναι ενταγμένα στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο (Trans European Networks - Απόφαση 1692/96/ΕΚ - Παράρτημα Ι), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει,
- (β) έχουν χαρακτηριστεί ως έργα Εθνικής Σημασίας με την ΟΑΠ/Φ10/οικ. 16360 ΚΥΑ Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΦΕΚ 1339/Β/14-9-2006), και
- (γ) συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Γ' ΚΠΣ και ΕΣΠΑ).

Οι ως άνω Συμφωνίες Τροποποίησης των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης υπογράφηκαν από τα Συμβαλλόμενα Μέρη στην Αθήνα στις 28 Νοεμβρίου 2013.

Β. Οι Αρχικές Συμβάσεις Παραχώρησης

Οι Αρχικές Συμβάσεις Παραχώρησης (μαζί και με την σύμβαση παραχώρησης για τη Μελέτη – Κατασκευή – Χρηματοδότηση – Λειτουργία – Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και Κλάδος Λεύκτρο – Σπάρτη η οποία κυρώθηκε με το ν. 3359/2007 – ΦΕΚ Α' 102) υπήρξαν το αποτέλεσμα μακροχρόνιων διαγωνιστικών διαδικασιών και εντάσσονται σε ένα σύνολο συμβάσεων παραχώρησης προϋπολογισμού 9 και πλέον δισ. Ευρώ, με τις οποίες επιδιωκόταν ο υπερδιπλασιασμός του μήκους των σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων και η δημιουργία αναγκαίων υποδομών για την ισόρροπη ανάπτυξη όλων ανεξαιρέτως των περιοχών της χώρας. Η διαγωνιστική διαδικασία για την ανάθεση των ως Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης ξεκίνησε το 2000, η προεπιλογή των ομίλων πραγματοποιήθηκε το 2002, αλλά η ολοκλήρωση των αναγκαίων μελετών και η δημοπράτηση αυτών έλαβε χώρα το 2005, δηλαδή η όλη διαδικασία ανάθεσης μέχρι το έναρξη κατασκευής των έργων κράτησε περίπου 7 χρόνια. Κατόπιν της ολοκλήρωσης των διαγωνιστικών διαδικασιών και ελέγχου αυτών από το Ελεγκτικό Συνέδριο, οι ως άνω συμβάσεις υπογράφηκαν από

τα Μέρη και κυρώθηκαν από τη Βουλή των Ελλήνων με τους νόμους 3555/2007 (ΦΕΚ Α'81), 3597/2007 (ΦΕΚ Α'168), 3605/2007 (ΦΕΚ Α'190) και 3621/2007 (ΦΕΚ Α'279).

Γ. Τα προβλήματα στην εκτέλεση των Έργων Παραχώρησης

Ωστόσο, λίγο μετά την έναρξη της Περιόδου Παραχώρησης καθενός από τα Έργα, και συνεπεία του της διεθνούς χρηματοοικονομικής κρίσης, άρχισαν να γίνονται σταδιακά εμφανή και τα σημάδια των εσωτερικών χρηματοοικονομικών και δημοσιονομικών προβλημάτων.

Όπως είναι γνωστό, η κρίση που αντιμετωπίζει τα τελευταία έτη η ελληνική οικονομία είναι η χειρότερη από οποιαδήποτε κρίση έχει αντιμετωπίσει τα τελευταία χρόνια οποιαδήποτε άλλη από τις χώρες του Ευρώ, καθώς η Ελλάδα λόγω των δομικών προβλημάτων της οικονομίας της βίωσε τη μετατροπή της διεθνούς κρίσης λόγω της αποσταθεροποίησης του διεθνούς χρηματοπιστωτικού συστήματος σε κρίση δημοσιονομικού χρέους και σε δραματική χειροτέρευση του μακροοικονομικού περιβάλλοντος στη Χώρα.

Είναι γνωστό ότι σε σχέση με το έτος 2008 το ΑΕΠ υποχώρησε στο τέλος του 2012 κατά 20%, ενώ όπως προκύπτει από το Σχέδιο Προϋπολογισμού που πρόσφατα κατατέθηκε στη Βουλή, το ΑΕΠ σε σταθερές τιμές στο τέλος του γ' τριμήνου του 2013 παρουσίασε μείωση κατά 3% σε ετήσια βάση σε σχέση με το 3^ο τρίμηνο του 2012. Ταυτόχρονα, όπως είναι προκύπτει και από το Σχέδιο Προϋπολογισμού το ποσοστό της ανεργίας έφτασε τον Αύγουστο του 2013 στο θλιβερό ποσοστό του 27,3%, με βάση τα μηνιαία εποχικά διορθωμένα στοιχεία της έρευνας της ΕΛΣΤΑΤ.

Δεδομένης της απόλυτα επιστημονικά αποδεκτής στενής συσχέτισης μεταξύ της εξέλιξης του ΑΕΠ και του ύψους του κυκλοφοριακού φόρτου, από την αρχή της κρίσης στην οποία έχει περιέλθει η Ελληνική οικονομία, καταγράφεται σημαντική μείωση των κυκλοφοριακών φόρτων σε όλους τους αυτοκινητόδρομους της Χώρας. Ενδεικτικό είναι δε ότι η έκδοση νέων αδειών κυκλοφορίας, σημείωσε μείωση της τάξεως του 75% σε σχέση με το 2012.

Αναπόφευκτη συνέπεια, επομένως, της παραπάνω δραματικής επιδείνωσης όλων των χρηματοοικονομικών δεικτών και της οικονομικής κατάστασης της Χώρας αποτέλεσε,

μεταξύ άλλων, και η μεγάλη πτώση των κυκλοφοριακών φόρτων στα Έργα, η οποία είχε ως άμεση συνέπεια την κατακόρυφη πτώση τόσο των πραγματικών όσων και των προβλεπόμενων εσόδων των Έργων, προερχόμενων κυρίως από την είσπραξη διοδίων τελών. Ενδεικτικό είναι δε ότι σε κάποια από τα Έργα, οι προβλέψεις εσόδων των Έργων μειώθηκαν, λόγω της χρηματοοικονομικής κρίσης, σε ποσοστά άνω του 50% σε σχέση ακόμη και με τα συντηρητικά σενάρια των Δανειστριών Τραπεζών (Lenders' stress case - LLC). Η κρίση δε αυτή της ελληνικής οικονομίας και η συνακόλουθη κατάρρευση των εσόδων των Έργων ήταν τέτοιας έκτασης, ώστε κατά τη σύναψη και κύρωση των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης (2006/07), δεν ήταν σε καμία περίπτωση δυνατό να προβλεφθούν τέτοιας έκτασης μεταβολές στα χρηματοοικονομικά δεδομένα των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης και στο κοινωνικό και οικονομικό περιβάλλον εκτέλεσής τους.

Δ. Η επίπτωση της οικονομικής κρίσης στην εκτέλεση των Συμβάσεων Παραχώρησης

Τα Έργα βρέθηκαν, επομένως, αντιμέτωπα με έναν συνδυασμό προκλήσεων, αλληλένδετων μεταξύ τους και με γενεσιουργό αιτία τη χρηματοοικονομική κρίση. Μεταξύ των προκλήσεων αυτών συγκαταλέγονται: (i) η δραματική μείωση των κυκλοφοριακών φόρτων και η αντίστοιχη αναθεώρηση των προβλέψεων προς τα κάτω, (ii) και η συνακόλουθη σημαντική πτώση τόσο των προβλεπόμενων όσο και των πραγματικών εσόδων. Τα δεδομένα αυτά, σε συνδυασμό με την έλλειψη ρευστότητας των τραπεζών και τη μεγάλη άνοδο στο κόστος χρηματοδότησής τους λόγω της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης οδήγησαν στην αδυναμία περαιτέρω δανειοδότησης των Έργων επί τη βάσει των υφιστάμενων δανειακών συμβάσεων και κατά συνέπεια στην διακοπή των κατασκευαστικών εργασιών των Έργων, ελλείψει των απαιτούμενων προς τούτο κεφαλαίων.

Ε. Η επιλογή της επανεκκίνησης των Έργων

Ενόψει των δεδομένων αυτών, τα οποία κατά την εκτίμηση όλων των Συμβαλλομένων Μερών συνιστούν Παρατεταμένο Γεγονός Ανωτέρας Βίας κατά την έννοια των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης, τα Συμβαλλόμενα Μέρη εισήλθαν, σύμφωνα με τις σχετικές προβλέψεις των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης, σε διαπραγματεύσεις διάρκειας

περίπου δύο ετών, προκειμένου να τροποποιηθούν συγκεκριμένοι όροι των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης αλλά μόνον στο βαθμό που αυτό είναι απολύτως απαραίτητο, ώστε να αποκατασταθεί η χρηματοοικονομική ισορροπία των συμβάσεων, να καταστούν τα Έργα βιώσιμα στο πλαίσιο του παρόντος χρηματοοικονομικού περιβάλλοντος και να εξασφαλισθεί η συνέχιση της χρηματοδότησής τους με ιδιωτικά δανειακά κεφάλαια.

Το Ελληνικό Δημόσιο έλαβε την απόφαση να εισέλθει και να επιμένει στις εν λόγω διαπραγματεύσεις με αποκλειστικό γνώμονα το δημόσιο συμφέρον και την αναπτυξιακή πορεία της Χώρας. Κρίσιμες για την απόφαση αυτή υπήρξαν οι αναμενόμενες πολλαπλώς θετικές συνέπειες της επανεκκίνησης των Έργων τόσο για την εθνική οικονομία όσο και για το κοινωνικό σύνολο εν όψει του κατεξοχήν αναπτυξιακού χαρακτήρα των έργων αυτών, ο οποίος καθίσταται ακόμα πιο εμφανής υπό τις παρούσες συνθήκες ύφεσης της Ελληνικής οικονομίας.

Ειδικότερα, από τα στοιχεία που περιέχονται τόσο στη σχετική μελέτη που έχει συντάξει το IOBE (έκδοση Ιουνίου 2013) όσο και τις διενεργηθείσες Αναλύσεις Κόστους – Οφέλους σε σχέση με την υλοποίηση ή μη των Έργων προκύπτουν με ενάργεια τα ακόλουθα:

1. Η επανεκκίνηση των Έργων θα διατηρήσει και θα επανενεργοποιήσει σημαντικές άμεσες επενδύσεις στη Χώρα, χρηματοδοτούμενες τόσο από δημόσια (συγχρηματοδοτούμενα μέσω του ΠΔΕ και των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης) όσο και ιδιωτικά κεφάλαια. Όπως είναι γνωστό, οι επενδύσεις μπορούν να ενισχύσουν δραστικά την εθνική προσπάθεια για αναχαίτιση της ύφεσης και την επιστροφή στην ανάκαμψη, ιδίως εφόσον είναι παραγωγικές, όπως εν προκειμένω, αφού τότε τα ενισχυτικά αποτελέσματά τους είναι περισσότερο μακροχρόνια και ισχυρά. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και ο ρόλος της δημόσιας επένδυσης που θα πραγματοποιήσει το Κράτος στο πλαίσιο της επανεκκίνησης των Έργων. Όπως γίνεται δεκτό, οι δημόσιες επενδύσεις είναι κρίσιμες για τη βελτίωση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων, εφόσον στοχεύουν ιδίως στον εκσυγχρονισμό των υποδομών που υποστηρίζουν όλες τις επιχειρηματικές δραστηριότητες και χωρίς τις οποίες (υποδομές) οι ελληνικές επιχειρήσεις δεν θα κατορθώσουν να ανταποκριθούν στις υπάρχουσες και μελλοντικές προκλήσεις του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος. Οι κύριες

οικονομικές δραστηριότητες, οι οποίες αναμένεται να ενισχυθούν περισσότερο από την επανεκκίνηση των Έργων είναι αυτές των μεταφορών, του τουρισμού και της γεωργίας. Περαιτέρω, παραγωγικές δραστηριότητες που βασίζονται έντονα σε πρώτες ύλες παραγόμενες σε σημεία που βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση από τις μονάδες παραγωγής επίσης αναμένεται να έχουν οφέλη από την έποψη της ελάττωσης της διάρκειας της διαδικασίας παραγωγής προς όφελος της ανταγωνιστικότητας των εν λόγω επιχειρήσεων.

2. Με βάση τα στοιχεία του IOBE, αναμένεται ότι η επανεκκίνηση των Έργων θα ενισχύσει άμεσα ή έμμεσα την απασχόληση με 25.000 πρόσθετες θέσεις εργασίας ήδη κατά τα πρώτα χρόνια μετά την επανέναρξη των κατασκευαστικών εργασιών. Έτι περαιτέρω, η θετική επίπτωση της κατασκευής των Έργων στο ΑΕΠ μέχρι το έτος 2015 αναμένεται να είναι της τάξεως του 1,15%.

3. Τα θετικά αποτελέσματα από την επανεκκίνηση και ολοκλήρωση των Έργων αναμένεται να διαχυθούν σε όλη την επικράτεια, συμπεριλαμβανομένης και της πλειονότητας των περιοχών της Χώρας που εντάσσονται στην κατηγορία 2 της Κοινής Ονοματολογίας των Εδαφικών Στατιστικών Μονάδων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (NUTS) και, συγκεκριμένα, στην Αττική, τη Στερεά Ελλάδα, τη Δυτική Ελλάδα, τα νησιά του Ιονίου, την Ήπειρο και τη Θεσσαλία. Κατ' αρχάς, αναμένεται να βελτιωθεί σημαντικά η προσβασιμότητα των περιοχών αυτών, ενώ τονίζεται ότι η Ήπειρος και η Δυτική Ελλάδα περιλαμβάνονται στις περιοχές κατηγορίας 2 κατά NUTS με το χαμηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ, περαιτέρω, η Δυτική Ελλάδα είναι η περιφέρεια κατηγορίας 2 κατά NUTS με τον έβδομο υψηλότερο δείκτη ανεργίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση για το έτος 2012 (29,9%). Επομένως, η ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας στις περιοχές αυτές μέσω των κατασκευαστικών εργασιών και άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων που θα ενισχυθούν ανακλαστικά αναμένεται να επιδράσει θετικά προς την κατεύθυνση της μείωσης του ποσοστού ανεργίας και της αύξησης του κατά κεφαλήν εισοδήματος.

4. Περαιτέρω, η επανεκκίνηση των Έργων αναμένεται να αποτελέσει και μέσο προσέλκυσης περαιτέρω άμεσων επενδύσεων από διεθνείς επενδυτές με πολλαπλά οφέλη για την απασχόληση και την επίτευξη των δημοσιονομικών στόχων του ελληνικού

προγράμματος δημοσιονομικής προσαρμογής. Σημειώνεται ότι η Ελλάδα αποτελεί μία από τις τρεις βασικές διηπειρωτικές εμπορικές διαδρομές, αυτή μεταξύ Ευρώπης και Ασίας και, συνεπώς, η ύπαρξη πλήρως λειτουργικών και ανεπτυγμένων υποδομών αναμένεται να συμβάλει, ώστε να καταστεί η Χώρα εμπορική πύλη και των δύο αυτών ηπείρων και προς τις δύο κατευθύνσεις. Στο ίδιο πλαίσιο, αναμένεται να ενισχυθεί και η δυνατότητα ανάδειξης της Χώρας ως ενός από τους κύριους κόμβους των εμπορικών διαδρομών από την Αφρική.

5. Περαιτέρω, η επανεκκίνηση των Έργων αναμένεται να έχει άμεσα θετικά αποτελέσματα και στο πλαίσιο της επιτυχούς ολοκλήρωσης του εν εξελίξει Προγράμματος Αποκρατικοποιήσεων, η επιτυχία του οποίου συνδέεται πρωτίστως με τις δυνατότητες προσέλκυσης διεθνών επενδυτών, που διαθέτουν κατάλληλη τεχνογνωσία για τη λειτουργία των υπό κρατικοποίηση περιουσιακών στοιχείων προς όφελος του κοινωνικού συνόλου και της εθνικής οικονομίας. Μέσω της επανεκκίνησης των Έργων, οι Παραχωρησιούχοι και οι μέτοχοί τους πρόκειται να διατηρήσουν ή και να αυξήσουν τη συνολική έκθεσή τους στα Έργα, σηματοδοτώντας ότι οι επενδυτές εξακολουθούν να εξετάζουν σοβαρά τις επενδύσεις στην ελληνική οικονομία και κυρίως ότι η ελληνική οικονομία αποτελεί ασφαλές οικονομικό περιβάλλον για περαιτέρω επενδύσεις. Ως γνωστόν, η επιτυχία του Προγράμματος Αποκρατικοποιήσεων αποτελεί σημαντικό μέσο τόσο για την επίτευξη των απαιτούμενων δομικών αλλαγών στη διάρθρωση της ελληνικής οικονομίας όσο και για την επίτευξη των δημοσιονομικών στόχων και του στόχου της απομείωσης του δημόσιου χρέους.

6. Πέραν των μακροοικονομικών και δημοσιονομικών επιπτώσεων της επανεκκίνησης των Έργων, η αναβάθμιση των τεσσάρων αυτοκινητοδρόμων θα συμβάλει δραστικά και στην ασφάλεια των οδικών μετακινήσεων και μεταφορών, επιτυγχάνοντας ταυτόχρονα ταχύτερες και οικονομικότερες μετακινήσεις μεταφορές και μείωση των οδικών ατυχημάτων.

7. Αναμφίβολα, ο εκσυγχρονισμός του οδικού δικτύου της Χώρας αποτελεί προϋπόθεση εκ των ων ουκ άνευ (*sine qua non*) για την οικονομική μετεξέλιξη της Χώρας, ενώ η αναστολή στην εκτέλεση των κατασκευαστικών εργασιών αποτελεί σημαντικό εμπόδιο για την έναρξη της οικονομικής ανάκαμψης και τη μετάβαση στην μετά την κρίση εποχή.

8. Τέλος, η επανεκκίνηση των έργων θα αποτελέσει ένα ηχηρό σάλπισμα προς την αναπτυξιακή πορεία την προοπτική ανάκαμψης της οικονομίας, που θα τονώσει την καταρρακωμένη σήμερα ψυχολογία των πολιτών, παράγοντας ιδιαίτερα σημαντικός για τη βελτίωση των επενδύσεων και την ανάληψη παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Κατά συνέπεια, κρίνεται ότι η κατασκευή των έργων αυτών είναι απαραίτητο για την εθνική οικονομία να επανεκκινήσει το συντομότερο δυνατό.

Όπως είναι κατανοητό, σε περίπτωση που επιλέγονταν η μη συνέχιση των Έργων και η καταγγελία των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης, όλες οι παραπάνω ωφέλειες θα ματαιώνονταν. Το Ελληνικό Κράτος δεν θα αποκτήσει σύγχρονες μεταφορικές υποδομές και η πιο άμεση ίσως και απτή αρνητική συνέπεια τούτου συνδέεται με την μη βελτίωση των συνθηκών των οδικών μετακινήσεων και μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων και τους κινδύνους για την ασφάλεια των οδηγών και των επιβαινόντων στα οχήματα που διασχίζουν μεγάλο τμήμα του οδικού δικτύου της Χώρας. Ιδίως στα τμήματα των τεσσάρων αυτοκινητοδρόμων, όπου οι κατασκευαστικές εργασίες έχουν ήδη ξεκινήσει και παραμένουν ανολοκλήρωτες, η πιθανότητα σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων αναμένεται να παραμείνει αρκετά υψηλή. Σε μακροοικονομικούς όρους, σε περίπτωση μη επανεκκίνησης των Έργων τα εκτιμώμενα οφέλη για την ανάπτυξη του ΑΕΠ και την απασχόληση δεν πρόκειται να επιτευχθούν. Δεδομένου ότι τα οφέλη αυτά εκτείνονται και καταλαμβάνουν διάφορες περιοχές της Χώρας, οι περιφερειακές ανισότητες αναμένεται να παραμείνουν και πιθανότατα να ενισχυθούν περαιτέρω, ενώ τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των περιοχών κατηγορίας 2 κατά NUTS που θα μπορούσαν να επιτευχθούν μέσω της επανεκκίνησης των Έργων, αναμένεται στην περίπτωση αυτή να παραμείνουν σε μεγάλο βαθμό ανεκμετάλλευτα. Επιπλέον, η σκληρή προσπάθεια του ελληνικού λαού για δημοσιονομική προσαρμογή δεν θα υποστηριχθεί από τα προσδοκώμενα θετικά δημοσιονομικά αποτελέσματα που θα προέκυπταν από την επανεκκίνηση των Έργων και τη από τη γενικότερη ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας λόγω της λειτουργίας των τεσσάρων αυτοκινητοδρόμων.

Πέραν της απώλειας των παραπάνω θετικών αποτελεσμάτων, η μη επανεκκίνηση των Έργων και η καταγγελία των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης θα προκαλέσει και άμεσες δαπάνες για το Ελληνικό Δημόσιο στον βραχυπρόθεσμο ορίζοντα μέσω της

καταβολής αποζημιώσεων στους Παραχωρησιούχους, επιβαρύνοντας τον κρατικό προϋπολογισμό, με όλες τις συνακόλουθες αρνητικές συνέπειες για την τήρηση των δημοσιονομικών στόχων και την προσπάθεια επίτευξης πρωτογενούς πλεονάσματος, μέρος του οποίου θα κατευθυνθεί για την ενίσχυση των ευπαθών ομάδων του πληθυσμού σύμφωνα με τις δεσμεύσεις της Κυβέρνησης και τις συμφωνίες της Χώρας με τους δανειστές της. Συγκεκριμένα, σε περίπτωση καταγγελίας, το Ελληνικό Δημόσιο θα κληθεί να καταβάλει ως αποζημίωση στις Δανείστριες Τράπεζες και τους Παραχωρησιούχους. Περαιτέρω, η τυχόν μη επανεκκίνηση των Έργων θα σημαίνει απώλεια σημαντικών πόρων από τα Διαρθρωτικά Ταμεία μέσω του προγράμματος ΕΣΠΑ, οι οποίοι θα κατευθύνονταν στη χρηματοδότηση της κατασκευής των Έργων, ενώ, περαιτέρω, ενδέχεται να οδηγήσει στην επιστροφή κοινοτικών πόρων στα Διαρθρωτικά Ταμεία οι οποίοι έχουν ήδη απορροφηθεί για τη μέχρι σήμερα κατασκευή των Έργων.

Σε περίπτωση μη επανεκκίνησης των Έργων, τυχόν προσπάθειες επαναδημοπράτησης των τεσσάρων αυτοκινητοδρόμων είτε ως δημόσιων έργων είτε ως έργων παραχώρησης αναμένεται να συναντήσουν δυσκολίες, οι οποίες θα μπορούσαν να αποβούν ανυπέρβλητες. Ειδικότερα, θα πρέπει εξευρεθούν οι αναγκαίοι πόροι για τη χρηματοδότηση των Έργων, σε ένα περιβάλλον στο οποίο οι δημόσιοι πόροι είναι ήδη περιορισμένοι. Ταυτόχρονα, εφόσον επιλεγόταν η επαναδημοπράτηση των Έργων εκ νέου ως έργων παραχώρησης, η εξασφάλιση επαρκών δανειακών κεφαλαίων χρηματοδότησης καθίσταται εξαιρετικά αμφίβολη υπό τις παρούσες συνθήκες της χρηματοπιστωτικής αγοράς. Θα πρέπει να τονισθεί ότι το σημερινό μακροοικονομικό περιβάλλον, εντός του οποίου θα καλούνταν στην περίπτωση αυτή οι τράπεζες να αφιερώσουν κεφάλαια, είναι πολύ διαφορετικό σε σχέση με το αντίστοιχο περιβάλλον, στο οποίο οι τράπεζες έλαβαν την αρχική απόφασή τους να χρηματοδοτήσουν τα Έργα. Η κατάσταση στις διεθνείς χρηματοπιστωτικές αγορές, αλλά και στις εγχώριες αγορές διαφόρων κρατών έχει οδηγήσει σε δραστική μείωση του ενδιαφέροντος των τραπεζών να χρηματοδοτήσουν τέτοιου είδους έργα. Επιπλέον, ως αποτέλεσμα της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης, ακόμη και στις περιπτώσεις που υφίσταται ενδιαφέρον, το κόστος για τη χρηματοδότηση έργων παραχώρησης, συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (“public-private partnerships”), αλλά και αποκλειστικώς ιδιωτικά

χρηματοδοτούμενων έργων έχει αυξηθεί κατακόρυφα λόγω κυρίως του αυξημένου κόστους των ίδιων των τραπεζών για την εξασφάλιση κεφαλαίων όσο και του κόστους της ανάληψης εκ μέρους των τραπεζών μέρους του κινδύνου που συνδέεται με το περιβάλλον εκτέλεσης των έργων, ενώ την ίδια στιγμή έχουν μειωθεί για τους ίδιους λόγους δραστικά τόσο η διάρκεια των χορηγούμενων δανείων όσο και οι δείκτες μόχλευσης. Δεν πρέπει δε τέλος να λησμονείται ότι τυχόν διαδικασία επαναδημοπράτησης των έργων αναμένεται να είναι πολυετής, γεγονός που αποδεικνύεται τόσο από το χρονικό διάστημα που απαιτήθηκε για την ολοκλήρωση των διαγωνιστικών διαδικασιών που οδήγησαν στην υπογραφή και κύρωση των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης (2000 έως 2006/07) όσο και από το γεγονός ότι θα απαιτηθεί ο εκ νέου σχεδιασμός της υλοποίησης των έργων και μάλιστα σε ένα εξαιρετικά δυσμενές χρηματοοικονομικό περιβάλλον.

Προκύπτει, επομένως, ότι η επανεκκίνηση των Έργων, η οποία υποστηρίχθηκε από όλες τις κυβερνήσεις της περιόδου 2010-2013, αποτελεί εθνικά επιβεβλημένη επιλογή.

Z. Τα κύρια σημεία των Συμφωνιών Τροποποίησης

Όπως ήδη αναφέρθηκε, με τις Συμφωνίες Τροποποίησης μεταβάλλονται ορισμένοι μόνον όροι των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης και μόνο στον αναγκαίο βαθμό για την αποκατάσταση της χρηματοοικονομικής ισορροπίας τους στο πλαίσιο του παρόντος χρηματοοικονομικού περιβάλλοντος, ώστε να καταστεί εφικτή η επανεκκίνηση των Έργων, μέσω της εξασφάλισης της βιωσιμότητάς τους και της χρηματοδότησής τους με ιδιωτικά δανειακά κεφάλαια.

Οι βασικές τροποποιήσεις επί των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης, οι οποίες συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων που προηγήθηκαν, κινούνται στους ακόλουθους άξονες:

(i) Αντιμετώπιση του χρηματοδοτικού κενού κατά την περίοδο Μελετών-Κατασκευών μέσω Πρόσθετης Χρηματοδοτικής Συμβολής

Κατά την Έναρξη της Περιόδου Παραχώρησης ενός εκάστου των Έργων προβλεπόταν η χρηματοδότηση των κατασκευαστικών εργασιών, μέσω των ακόλουθων πηγών χρηματοδότησης:

- (α) έσοδα από την είσπραξη διοδίων των εν λειτουργία τμημάτων των αυτοκινητοδρόμων κατά την περίοδο Μελετών – Κατασκευών τα οποία παραχωρήθηκαν προς εκμετάλλευση στους Παραχωρησιούχους επί τη βάσει των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης,
- (β) δανειακά κεφάλαια,
- (γ) Χρηματοδοτική Συμβολή Δημοσίου, και
- (δ) Δεσμευτική Επένδυση Παραχωρησιούχων.

Όπως ήδη εκτέθηκε, λόγω ιδίως της χρηματοοικονομικής κρίσης, τα έσοδα – η μία από τις παραπάνω πηγές χρηματοδότησης των Έργων κατά την Περίοδο Μελετών – Κατασκευών – επηρεάστηκε αρνητικά και μάλιστα σε βαθμό πέρα από κάθε δυνατή, κατά τη σύναψη των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης - οπότε καθορίστηκε και το παραπάνω «μείγμα χρηματοδότησης» - πρόβλεψη. Επιπλέον, η πτώση των εσόδων των Έργων μείωσε δραστικά την δυνατότητα δανειοδότησης (“debt capacity”) των Έργων από εγχώρια και διεθνή πιστωτικά ιδρύματα.

Συνεπεία των ανωτέρω και, προκειμένου να καταστεί εφικτή η χρηματοδότηση των Έργων οι όροι δανειοδότησης των έργων μεταβλήθηκαν προσαρμοζόμενοι στις τρέχουσες δυσμενείς οικονομικές συνθήκες, καθιστώντας τον δανεισμό των έργων ακριβότερο.

Όλα τα παραπάνω οδήγησαν στην εμφάνιση «χρηματοδοτικού κενού» (“funding gap”), το οποίο θα καλυφθεί μέσω κρατικής ενίσχυσης από πόρους προερχόμενους κυρίως από τα Διαρθρωτικά Ταμεία, καθώς και από πόρους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, καθώς και μέσω δανείου που χορήγησε ειδικά για το σκοπό αυτό η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

(ii) «Μηχανισμός Ανακύκλωσης» των Πληρωμών προς το Δημόσιο κατά τη διάρκεια της Περιόδου Λειτουργίας των Έργων

Οι λοιπές Αρχικές Συμβάσεις Παραχώρησης (με την εξαίρεση της Σύμβασης Παραχώρησης που αφορά στον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδος, ο οποίος ήταν εξαρχής επιδοτούμενο έργο) περιέχουν ρυθμίσεις, σύμφωνα με τις οποίες κατά την

Περίοδο Λειτουργίας των Έργων μέρος των Καθαρών Εσόδων των Έργων καταβάλλεται ετησίως από τους Παραχωρησιούχους στο Ελληνικό Δημόσιο («Πληρωμές προς το Δημόσιο»). Οι ρυθμίσεις αυτές παραμένουν σε ισχύ, με την πρόσθετη πρόβλεψη πως το Δημόσιο δεσμεύεται, σύμφωνα με τις ειδικότερες συμφωνίες που περιέχονται στις Συμφωνίες Τροποποίησης, να ενισχύσει τα Έργα κατά την Περίοδο Λειτουργίας τους μέσω των Πληρωμών προς το Δημόσιο («Μηχανισμός Ανακύκλωσης» των Πληρωμών προς το Δημόσιο), στο απολύτως αναγκαίο μέτρο, εφόσον τα συνολικά Καθαρά Έσοδα των Έργων δεν επαρκούν για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας τους και εξυπηρέτησης των δανειακών συμβάσεων, όπως αυτές θα τροποποιηθούν, καθώς και για την επίτευξη εύλογης απόδοσης της δεσμευτικής επένδυσης των Παραχωρησιούχων. Μέσω της επιλογής του «Μηχανισμού Ανακύκλωσης» έναντι άλλων πιθανών λύσεων (όπως π.χ. της μείωσης του μεριδίου του Δημοσίου ή της παραίτησης του Δημοσίου από αυτό ή της αύξησης των διοδίων), εξασφαλίζεται η ενίσχυση των Έργων στον απολύτως αναγκαίο βαθμό για τη διασφάλιση της βιωσιμότητάς τους, χωρίς να επιβαρύνονται περαιτέρω οι χρήστες των Έργων, ενώ ταυτόχρονα αναμένεται ότι όσο θα βελτιώνεται στο μέλλον το οικονομικό περιβάλλον εκτέλεσης των Συμβάσεων και λειτουργίας των Έργων τόσο θα μειώνεται η ανάγκη ενίσχυσής τους μέσω του Μηχανισμού Ανακύκλωσης.

Κατά τις εντατικές διαπραγματεύσεις που προηγήθηκαν το Δημόσιο επέβαλε την τήρηση της «αρχής της αυτάρκειας» (“self-sufficiency principle”) των Έργων Παραχώρησης κατά τη σύναψη των Συμφωνιών Τροποποίησης. Σύμφωνα με την αρχή αυτή οποιαδήποτε οικονομική ενίσχυση των Έργων από το Δημόσιο κατά την Περίοδο Λειτουργίας τους θα είναι περιορισμένη κατ’ ανώτατο όριο στο ύψος των Πληρωμών προς το Δημόσιο και δεν δύναται να υπερβεί το όριο αυτό. Μέσω της «αρχής της αυτάρκειας» διασφαλίζεται:

(α) ότι οποιαδήποτε ενίσχυση εκ μέρους του Δημοσίου προς τα Έργα Παραχώρησης δεν θα επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό ούτε κατ’ ελάχιστον, αλλά θα τροφοδοτηθεί αποκλειστικά από τα έσοδα που παράγουν τα ίδια τα Έργα, και

(β) ότι οι Παραχωρησιούχοι εξακολουθούν να φέρουν τον κίνδυνο εσόδων των Έργων, δεδομένου ότι τυχόν ανεπάρκεια των Καθαρών Εσόδων των Έργων

(συμπεριλαμβανομένων και των Πληρωμών προς το Δημόσιο) για την κάλυψη των συμβατικών υποχρεώσεων των Παραχωρησιούχων για τη συντήρηση και λειτουργία των Έργων, καθώς και για την εξυπηρέτηση των δανειακών συμβάσεων, θα οδηγεί σε καταγγελία των συμβάσεων με ευθύνη των Παραχωρησιούχων. Επιπλέον, επισημαίνεται ότι οι Παραχωρησιούχοι μέσω της εφαρμογής της αρχής της αυτάρκειας εξακολουθούν να φέρουν τον κίνδυνο εσόδων των Έργων Παραχώρησης και κατά το ότι δεν υφίσταται εγγυημένη απόδοση της Δεσμευτικής τους Επένδυσης. Σε περίπτωση δηλαδή που τα Καθαρά Έσοδα των Έργων δεν επαρκούν, οι Παραχωρησιούχοι δεν δικαιούνται συγκεκριμένη εγγυημένη απόδοση στο τέλος της Παραχώρησης.

Σημειώνεται η περίπτωση του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65), ο οποίος, σύμφωνα με την αρχική Σύμβαση Παραχώρησης, απολάμβανε κατά τη διάρκεια της Περιόδου Λειτουργίας επιδότησης λειτουργίας καταβαλλόμενης από το Ελληνικό Δημόσιο, λόγω των ήδη εξ αρχής προβλεπόμενων χαμηλών εσόδων του έργου αυτού. Και ως προς την περίπτωση θα εφαρμοστεί ο «Μηχανισμός Ανακύκλωσης». Ειδικότερα, η εφαρμογή της «αρχής της αυτάρκειας» στη συγκεκριμένη περίπτωση εφαρμόζεται μέσω της διασύνδεσης του Έργου αυτού με το Έργο Παραχώρησης της Ιονίας Οδού, καθώς πλέον κατά τη διάρκεια της Περιόδου Λειτουργίας του θα υποστηρίζεται μέσω μέρους των Πληρωμών προς το Δημόσιο που οφείλονται στο Δημόσιο σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης της Ιονίας Οδού και με ανώτατο όριο το ύψος των Πληρωμών αυτών. Έτσι, και ως προς το Έργο Παραχώρησης του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος αναλαμβάνει πλέον κίνδυνο εσόδων του Έργου, αντί να επαφίεται σε σταθερή και εγγυημένη επιδότηση λειτουργίας.

(iii) Ειδικά ως προς τις Συμβάσεις Παραχώρησης του αυτοκινητόδρομου Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα και του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65), αναβολή της κατασκευής μέρους του αρχικού τεχνικού αντικειμένου

Η συνολική επίπτωση της χρηματοοικονομικής κρίσης στα έσοδα των Έργων και οι δυσμενείς προβλέψεις για τον κυκλοφοριακό φόρτο στο μέλλον, μείωσε τις δυνατότητες εξυπηρέτησης χρέους (debt capacity) των Έργων, με αποτέλεσμα οι Δανείστριες Τράπεζες να επιδιώξουν τη μείωση της έκθεσής τους στα Έργα, μέσω της χορήγησης μειωμένων κεφαλαίων. Ως εκ τούτου, τα χορηγούμενα δανειακά κεφάλαια ειδικά στις

περιπτώσεις των Έργων Παραχώρησης του αυτοκινητόδρομου Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα και του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65), υπολείπονται σημαντικά από το απαιτούμενο επίπεδο χρηματοδότησης για την κάλυψη του κόστους κατασκευής του συνόλου του τεχνικού αντικειμένου των παραπάνω Έργων. Την ίδια στιγμή, στην παρούσα χρονική περίοδο, το Ελληνικό Δημόσιο έχει εξαντλήσει τις δυνατότητές του για την παροχή Πρόσθετης Χρηματοδοτικής Συμβολής στα Έργα αυτά κατά την Περίοδο Μελετών – Κατασκευών μέσω του τρέχοντος Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων και της συγχρηματοδότησης από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά Ταμεία.

Περαιτέρω, κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των Συμβάσεων Παραχώρησης και σε σχέση με συγκεκριμένα οδικά τμήματα των Έργων αυτών, προέκυψαν σημαντικά προβλήματα και καθυστερήσεις για λόγους που σχετίζονται με προσφυγές στη δικαιοσύνη κατά της χάραξης των τμημάτων αυτών για λόγους που αφορούν στην προστασία του περιβάλλοντος με αποτέλεσμα να καθυστερεί ή και να κωλύεται, σε ορισμένες περιπτώσεις, η εκτέλεση ορισμένων τμημάτων των έργων.

Δεδομένων των ανωτέρω, συμφωνήθηκε να μετατεθεί χρονικά η κατασκευή των τμημάτων αυτών. Συγκεκριμένα, συμφωνήθηκε ότι η υποχρέωση κατασκευής (εντός της Περιόδου Μελετών – Κατασκευών) του τμήματος Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα του αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα και των τμημάτων Ημικόμβου ΠΑΘΕ – Α/Κ Ξυνιάδας, Α/Κ Τρικάλων – Α/Κ Γρεβενών και Α/Κ Γρεβενών – Α/Κ Εγνατίας του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65), αναβάλλεται μέχρι την ολοκλήρωση της Περιόδου Μελετών – Κατασκευών για την περίπτωση του Έργου Παραχώρησης του αυτοκινητόδρομου Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα και το αργότερο μέχρι 3 έτη μετά την ολοκλήρωση της Περιόδου Μελετών – Κατασκευών για την περίπτωση του Έργου Παραχώρησης του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος. Εντός της περιόδου αυτής το Δημόσιο δύναται να απαιτήσει την κατασκευή τους, υπό τον όρο της εξασφάλισης της αναγκαίας χρηματοδότησης. Κατά την ίδια χρονική περίοδο, συμφωνήθηκε ότι το Ελληνικό Δημόσιο δύναται με σχετική απόφασή του να εξαιρέσει τα παραπάνω τμήματα (ή υπο-τμήματα αυτών) από το αντίστοιχο Έργο, ώστε να εξασφαλιστεί ο απαιτούμενος βαθμός

ευελιξίας για το Ελληνικό Δημόσιο που θα του επιτρέψει, εφόσον το κρίνει σκόπιμο, να προχωρήσει στην δημοπράτηση των αναβαλλομένων τμημάτων.

(iv) Παράταση της Περιόδου Παραχώρησης των Συμβάσεων Παραχώρησης κατά τρία έτη

Με την τροποποίηση αυτή παρέχεται η δυνατότητα στους Παραχωρησιούχους να υποβάλουν αίτημα παράτασης της διάρκειας της Περιόδου Παραχώρησης δώδεκα μήνες πριν από τη λήξη της. Εφόσον κατά το χρονικό σημείο αυτό η απόδοση της Δεσμευτικής τους Επένδυσης (σε ονομαστική αξία) υπολείπεται της προβλεπόμενης από το Χρηματοοικονομικό Μοντέλο Επανεκκίνησης απόδοσης (σε ονομαστική αξία), η διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης θα παρατείνεται για χρονική περίοδο τριών ετών. Η ρύθμιση αυτή καταδεικνύει τον κίνδυνο που αναλαμβάνουν οι εταιρείες Παραχώρησης να μην καταστεί εφικτή η επίτευξη μίας εύλογης απόδοσης επί της επένδυσης τους.

Η. Λοιπές τροποποιήσεις

Οι λοιπές τροποποιήσεις, οι οποίες περιέχονται στις Συμφωνίες Τροποποίησης, αποτελούν κυρίως προσαρμογή των όρων των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης υπό το πρίσμα των ανωτέρω βασικών αλλαγών. Άλλες τροποποιήσεις αποτελούν προσαρμογή της οικείας Σύμβασης Παραχώρησης στο βαθμό εκτέλεσης των κατασκευαστικών εργασιών του αντίστοιχου Έργου ή έχουν λάβει χώρα για λόγους διευκρινιστικούς και αποδίδουν το περιεχόμενο της οικείας αρχικής Σύμβασης Παραχώρησης.

Σημειώνεται, τέλος, ότι οι Συμφωνίες Τροποποίησης δεν μεταβάλλουν τις ρυθμίσεις των Συμβάσεων Παραχώρησης που αφορούν στο ύψος των επιβαλλόμενων διοδίων τελών. Επιπλέον, οι Παραχωρησιούχοι αναλαμβάνουν την υποχρέωση να καταρτίσουν και να υποβάλουν στο Ελληνικό Δημόσιο προς έγκριση, το αργότερο έξι μήνες πριν από το πέρας της Περιόδου Μελετών – Κατασκευών, μελέτη για την περαιτέρω ανάπτυξη του συστήματος ηλεκτρονικών διοδίων, η οποία θα δίνει έμφαση στην περαιτέρω βελτίωση της αναλογικής χρέωσης, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τους καθημερινά μετακινούμενους και άλλους συχνούς χρήστες.

Θ. Απαραίτητοι έλεγχοι – Προϋποθέσεις επίτευξης της ημερομηνίας επανεκκίνησης

Πριν την υπογραφή τους, όλες οι Συμφωνίες Τροποποίησης υποβλήθηκαν σε μορφή τελικού σχεδίου στο Ελεγκτικό Συνέδριο για τη διενέργεια προσυμβατικού ελέγχου. Σχετικώς εκδόθηκαν τα υπ' αριθ. Πρακτικά του αρμοδίου Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου, με τα οποία κρίνεται ότι δεν κωλύεται η υπογραφή των Συμφωνιών Τροποποίησης. Περαιτέρω, οι Συμφωνίες Τροποποίησης έχουν γνωστοποιηθεί πριν την υπογραφή τους τόσο στη Γενική Διεύθυνση Εσωτερικής Αγοράς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσο και στην Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού (μέσω της υποβολής έγγραφης Γνωστοποίησης μέτρων κρατικών ενισχύσεων), ενώ για την εξασφάλιση της χρηματοδότησης των Έργων μέσω πόρων των Διαρθρωτικών Ταμείων έχουν υποβληθεί και οι απαραίτητες αιτήσεις τροποποίησης των Αποφάσεων Μεγάλου Έργου της Γενικής Διεύθυνσης Περιφερειακής Πολιτικής, κατόπιν διενέργειας σχετικών Αναλύσεων Κόστους - Οφέλους.

Η έναρξη ισχύος των Συμφωνιών Τροποποίησης και, συνακόλουθα, η τροποποίηση των Αρχικών Συμβάσεων Παραχώρησης τελεί υπό τις ακόλουθες κυρίως αιρέσεις: (α) την κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης από τη Βουλή των Ελλήνων και τη δημοσίευση του σχετικού κυρωτικού νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, (β) την έκδοση θετικών αποφάσεων εκ μέρους της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ως προς τις Γνωστοποιήσεις μέτρων κρατικών ενισχύσεων που υποβλήθηκαν σε αυτή προς έλεγχο της συμβατότητάς τους με τους κανόνες της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και (γ) την παραλαβή από το Δημόσιο έγγραφης δέσμευσης από της Δανείστριες τράπεζες σχετικά με την διαθεσιμότητα των απαιτούμενων δανείων.

ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ

Επί του Άρθρου Πρώτου

Προτείνεται προς κύρωση από τη Βουλή των Ελλήνων η «Συμφωνία Τροποποίησης των διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης σύμφωνα με τις παρ. 46.1.1 και 46.1.2 του άρθρου 46 της από 28 Ιουνίου 2007 Σύμβασης Παραχώρησης όπως αυτή κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 3605/2007 «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της

Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του τμήματος Μαλιακός – Κλειδί του Αυτοκινητοδρόμου Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι (ΠΑΘΕ) και ρύθμιση συναφών θεμάτων» (ΦΕΚ 190 Α/08-08-2007)», που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 28.11.2013, μεταξύ αφενός του Ελληνικού Δημοσίου και αφετέρου: α) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου, Ανώνυμη Εταιρεία Παραχώρησης για τον Αυτοκινητόδρομο Τμήμα ΠΑΘΕ Μαλιακός – Κλειδί», και β) εκ τρίτου των Μετόχων της παραπάνω Ανώνυμης Εταιρείας (1) Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης με την επωνυμία «HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH» που εδρεύει στο Essen Γερμανίας, (2) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.» που εδρεύει στην Νέα Κηφισιά, (3) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «J & P ΑΒΑΞ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΡΓΟΛΗΠΤΙΚΗ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ – ΕΜΠΟΡΙΚΗ – ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ – ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ» και το διακριτικό τίτλο «J & P ΑΒΑΞ Α.Ε.» που εδρεύει στο Δήμο Αμαρουσίου, (4) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «VINCI CONCESSIONS S.A.» που εδρεύει στη Γαλλία, (5) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΑΕΓΕΚ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΑΣΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ» και το διακριτικό τίτλο «ΑΕΓΕΚ», που εδρεύει στο Δήμο Αμαρουσίου και (6) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία ΑΘΗΝΑ Α.Τ.Ε. που εδρεύει στο Δήμο Αμαρουσίου. Η τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης αποσκοπεί στην αποκατάσταση της διαταραχθείσας ισορροπίας αυτής προς τον σκοπό της ολοκλήρωσης του Έργου.

Γενικά στοιχεία για το Έργο

Το εν λόγω έργο παραχώρησης εντάσσεται στο Άξονα Προτεραιότητας Ζ της Δ' Προγραμματικής Περιόδου (2007 – 2013), και αποτελεί έργο γέφυρα αφού μέρος της δαπάνης είχε ενταχθεί στο Γ' ΚΠΣ.

Με το προτεινόμενο έργο ιδιαίτερης στρατηγικής σημασίας, βελτιώνεται και αναβαθμίζεται ο υφιστάμενος αυτοκινητόδρομος του ΠΑΘΕ Μαλιακός – Κλειδί. Ο υπάρχων οδικός άξονας Μαλιακός – Κλειδί (Ε01 – ΠΑΘΕ, Ευρωπαϊκή ονομασία Ε75) είναι το Βόρειο τμήμα του ΠΑΘΕ, του μεγαλύτερου μήκους κάθετου άξονα της Ελλάδας

και αποτελεί βασικό υπεραστικό άξονα του Κύριου Εθνικού Δικτύου της Χώρας. Ο οδικός άξονας ΠΑΘΕ συνδέει την Πάτρα, την Αθήνα, την Θεσσαλονίκη και τα σύνορα (Εύζωνοι), εξασφαλίζοντας άμεση πρόσβαση σε όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα της Ελλάδας με τα βόρεια και βορειοανατολικά σύνορα της χώρας.

Το μήκος του τμήματος Μαλιακός – Κλειδί είναι περίπου 230 χλμ. και εκτείνεται από τον Μαλιακό Κόλπο (ανατολικά της Στυλίδας κοντά στις Ράχες) όπου συνδέεται με το Νότιο ΠΑΘΕ (Σκάρφεια – Λαμία – Ράχες), μέχρι το Κλειδί όπου συνδέεται με την Εγνατία Οδό. Το οδικό αυτό σύστημα συνδέει τις περιφέρειες της Στερεάς Ελλάδας (Νομός Φθιώτιδας) και Κεντρικής Μακεδονίας (Νομός Πιερίας), ενώ το μεγαλύτερο μέρος εκτείνεται στην περιφέρεια Θεσσαλίας διασχίζοντας τους Νομούς Μαγνησίας και Λαρίσης. Στο βόρειο τμήμα του ο οδικός άξονας Μαλιακός – Κλειδί συνδέεται με την Εγνατία οδό που αποτελεί τον κύριο οριζόντιο άξονα της βόρειας Ελλάδας και μαζί με τον ΠΑΘΕ αποτελούν τους κύριους άξονες του πρωτεύοντος οδικού δικτύου της χώρας. Στο νότιο τμήμα του, ο οδικός αυτός άξονας συνδέεται με το τμήμα του ΠΑΘΕ Σκάρφεια – Λαμία – Ράχες και με τον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδος (Ε-65) που αποτελεί μία εναλλακτική πρόσβαση προς το Δυτικό τμήμα της Εγνατίας οδού.

Μέρος του άξονα Μαλιακός – Κλειδί έχει ήδη κατασκευαστεί με προδιαγραφές ΠΑΘΕ. Από την άποψη των υφιστάμενων κυκλοφοριακών συνθηκών, ιδιαίτερα τα τμήματα των Τεμπών και του Πλαταμώνα μέχρι τη Σκοτίνα, παρουσιάζουν φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά που οδηγούν σε απαράδεκτες κυκλοφοριακές συνθήκες και μεγάλο αριθμό τροχαίων ατυχημάτων.

Στις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου περιλαμβάνονται η Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του τμήματος Μαλιακός – Κλειδί, συνολικού μήκους 229,4 χλμ. Στο έργο περιλαμβάνονται: Νέα τμήματα αυτοκινητόδρομου μήκους 24,7 χλμ. τα οποία θα μελετηθούν και θα κατασκευαστούν από τον Παραχωρησιούχο, καθώς και υφιστάμενα τμήματα μήκους 204,7 χλμ. στα οποία θα γίνουν οι απαραίτητες εργασίες για την εξασφάλιση ενιαίου επιπέδου λειτουργίας στο έργο.

Ο υπό μελέτη άξονας συνδέεται (ή θα συνδεθεί) και με άλλους κύριους οδικούς άξονες (υφιστάμενους ή υπό κατασκευή). Αυτοί είναι οι ακόλουθοι:

- α. Εγνατία οδός (ΕΟ2). Σύνδεση μέσω τμήματος Κουλούρα – Κλειδί.
- β. Εθνική Οδός Ελευθοχώρι – Κατερίνη (ΕΟ13). Σύνδεση μέσω Α.Κ. Πλαταμώνα.
- γ. Εθνική Οδός Ηγουμενίτσα – Λάρισα – Βελεστίνο (ΕΟ6). Σύνδεση μέσω Ημικόμβου Ραψάνης
- δ. Εθνική Οδός Βόλος – Καρδίτσα – Άρτα (ΕΟ30). Σύνδεση μέσω Α.Κ. Αγίων Θεοδώρων.
- ε. Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος (ΕΟ3 ή Ε-65). Σύνδεση μέσω Α.Κ. Ραχών
- ζ. Νότιος ΠΑΘΕ – τμήμα Σκάρφεια – Λαμία – Ράχες. Σύνδεση μέσω Α.Κ. Ραχών

Ωφέλειες από την εκτέλεση του Έργου

Προ της συνάψεως της ως άνω Συμφωνίας Τροποποίησης διενεργήθηκε ανάλυση κόστους – οφέλους, η οποία αποτελεί την βασική μέθοδο αξιολόγησης των οικονομικών αποτελεσμάτων ενός έργου. Ο στόχος της ανάλυσης είναι η αξιολόγηση του εάν ένα έργο είναι επιθυμητό από την σκοπιά της κοινωνικής ωφέλειας μέσω του προσδιορισμού και της ποσοτικοποίησης (όπου είναι εφικτό) των επιπτώσεών του για το κοινωνικό σύνολο, αλλά επίσης και εάν το έργο είναι χρηματοοικονομικά βιώσιμο, δεδομένης της δυνατότητας χρηματοδότησης από επιχορηγήσεις και δάνεια. Από τα αποτελέσματα της εν λόγω αναλύσεως προκύπτουν τα ακόλουθα:

Το Έργο θα έχει σημαντικές επιπτώσεις στην περιφερειακή ανάπτυξη και το εξωτερικό εμπόριο της χώρας. Οι περιοχές τις οποίες ενώνει ο άξονας θα αναπτυχθούν οικονομικά και πολιτιστικά λόγω βελτίωσης της προσπελασιμότητάς τους, ενώ αναμένεται αύξηση της απασχόλησης και των εισοδημάτων αλλά και μείωση της εσωτερικής μετανάστευσης. Ειδικότερα, οι θέσεις εργασίας που δημιουργούνται άμεσα κατά τη διάρκεια της κατασκευής του έργου ανέρχονται σε 10.366 ανθρωποέτη, ενώ για τη λειτουργία και συντήρηση της οδού σε 213 ετησίως.

Ο νέος κλειστός αυτοκινητόδρομος ευρωπαϊκών προδιαγραφών συνολικού μήκους 229,4 χιλιομέτρων θα θέσει σε νέα τροχιά ανάπτυξης κυρίως την Στερεά Ελλάδα, την Θεσσαλία, την Κεντρική Μακεδονία αλλά και σε μακροσκοπική κλίμακα το σύνολο της χώρας. Το Έργο, επίσης, επειδή ανήκει στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο (TEN) σκοπεύει στη

διασύνδεση της χώρας με τις χώρες της υπόλοιπης Ευρώπης και είναι υψίστης σημασίας για την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιών της Κεντρικής και Βορείου Ελλάδος δεδομένου ότι ολοκληρώνει τον κεντρικό οδικό άξονα της χώρας, μειώνει αποτελεσματικά την χρονοαπόσταση των μεταφορών, διευκολύνει τις συνθήκες κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων (λόγω των υψηλών προδιαγραφών κατασκευής του) και, επομένως, συμβάλει στην Περιφερειακή Ανάπτυξη των περιοχών που διατρέχει.

Στρατηγικοί στόχοι που συμβαδίζουν με την κατασκευή του οδικού άξονα Μαλιακός - Κλειδί είναι:

- Η υποστήριξη του ιεραρχικού μοντέλου χωροταξικής διάρθρωσης της Χώρας και ανάπτυξη των εθνικής, διαπεριφερειακής και περιφερειακής σημασίας διασυνδέσεων της χώρας για την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και της οικονομικής συνοχής, για την αντιμετώπιση των ενδοπεριφερειακής σημασίας προβλημάτων μεταφορών και για την ολοκλήρωση του συστήματος μεταφορών της χώρας σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.
- Η ενίσχυση της αμοιβαίας προσπελασιμότητας των αστικών συγκεντρώσεων και οι βελτιωμένες συνθήκες διασύνδεσης τους με τα διεθνή μεταφορικά δίκτυα μέσω των διεθνών μεταφορικών πυλών του ελλαδικού χώρου (οδικές πύλες, κύρια λιμάνια διεθνών διασυνδέσεων, διεθνείς αεροπορικοί κόμβοι, σιδηροδρομικοί σταθμοί διεθνούς εμβέλειας). Η σύνδεση με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, μέσω της συνέργειας με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας (μέσω Εγνατίας Οδού) που λειτουργεί ως πύλη της Ελλάδας προς την Κεντρική Ευρώπη.
- Η εξυπηρέτηση των μετακινήσεων κατά την εγκάρσια διάσταση του ηπειρωτικού κορμού της Χώρας με συμπληρωματική δράση με τα υπόλοιπα έργα που θα κατασκευαστούν με παραχώρηση (ιδιαίτερα Άξονας Κεντρικής Ελλάδας, Ιόνια Οδός και Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσάκωνα), την Εγνατία Οδό και το σύνολο του ΠΑΘΕ.
- Η εξυπηρέτηση των επιδιώξεων της Χώρας για την κοινωνιακή διασύνδεσή της με τα άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την υπόλοιπη Ευρώπη, δηλαδή τόσο με τον ζωτικό της περίγυρο (Βαλκάνια, Ανατολική Μεσόγειο) όσο και με την σύνδεση της με τα διευρωπαϊκά οδικά δίκτυα και τα δίκτυα συνδυασμένων

μεταφορών (διερχόμενες ροές προς / από παραευξείνιες χώρες, βαλκανικές χώρες και χώρες της εγγύς Ανατολής).

- Η συνύπαρξη και ο συνδυασμός με τα υπόλοιπα μεταφορικά δίκτυα, για την καλύτερη δυνατή διάρθρωση του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών (από άποψη αποδοτικότητας, συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού και αειφόρου ανάπτυξης).
- Η ικανοποιητική εξυπηρέτηση της προβλεπόμενης ζήτησης οδικών μεταφορών (προ-σώπων και αγαθών), με έμφαση στην εξυπηρέτηση των μεγάλου μήκους μετακινήσεων και τον αποκλεισμό των διαμπερών μετακινήσεων από μεγάλα αστικά κέντρα.
- Η βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας στις μεταφορές και η εξασφάλιση των συνθηκών για τον περιορισμό των ατυχημάτων - ειδικότερα των τροχαίων - σε επίπεδα ανάλογα με εκείνα των άλλων χωρών-μελών της Ε.Ε. Εξασφάλιση άμεσης, ευχερούς και ασφαλούς οδικής πρόσβασης σε νομούς της Στερεάς Ελλάδας, της Θεσσαλίας και της Κεντρικής Μακεδονίας.
- Η βελτίωση της προσπελασιμότητας, η οποία διευκολύνει την μετακίνηση ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών και, ως εκ τούτου, ενθαρρύνει την ανάπτυξη επενδύσεων και ενισχύει την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού. Σημειώνεται η εξοικονόμηση χρόνου με τη νέα υποδομή ανέρχεται σε 17 λεπτά για τα ελαφρά και 19 λεπτά για τα βαρέα οχήματα.
- Ωφέλειες μείωσης λειτουργικού κόστους οχημάτων και μείωσης χρόνου ταξιδιού.
- Ένα σημαντικό κοινωνικό όφελος στα πλαίσια της κοινωνικοοικονομικής αξιολόγησης των οδικών έργων είναι η αναμενόμενη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, σαν αποτέλεσμα των επεμβάσεων που γίνονται.

Περαιτέρω, η δημιουργία του αυτοκινητόδρομου θα επιφέρει οφέλη τόσο στους υπάρχοντες χρήστες, όσο και στους νέους χρήστες (γενόμενη κυκλοφορία) που θα προσελκυσθούν από την αναβάθμιση της οδικής υποδομής. Το καταναλωτικό πλεόνασμα εκφράζει αυτό το επιπλέον «κέρδος» που αποκτούν όλοι οι χρήστες με τη δημιουργία της νέας υποδομής.

Ένα σημαντικό κοινωνικό όφελος στα πλαίσια της κοινωνικοοικονομικής αξιολόγησης των οδικών έργων είναι η αναμενόμενη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, σαν

αποτέλεσμα των επεμβάσεων που γίνονται. Από το είδος κυρίως των επεμβάσεων εξαρτάται και η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων ή τουλάχιστον κάποιων συγκεκριμένων τύπων ατυχημάτων όπως π.χ. μείωση μετωπικών συγκρούσεων εφόσον τοποθετηθεί διαχωριστική νησίδα.

Σε σχέση ιδίως με τις επιπτώσεις στην απασχόληση, σημειώνεται ότι όπως προέκυψε και από την ειδική ως προς το Έργο Ανάλυση Κόστους – Οφέλους, η κατασκευή και λειτουργία του αναμένεται να έχει θετικές επιπτώσεις τόσο στην άμεση όσο και στην έμμεση απασχόληση. Η άμεση απασχόληση εκφράζεται με τον αριθμό των άμεσα απασχολούμενων τόσο κατά την κατασκευή, όσο και κατά τη λειτουργία / συντήρηση του έργου, ενώ ως έμμεση απασχόληση νοείται η αύξηση που θα σημειωθεί στην απασχόληση εργατικού δυναμικού στις επιχειρήσεις που προμηθεύουν τα υλικά και μηχανήματα κατά τη διάρκεια της κατασκευής και της λειτουργίας / συντήρησης του Έργου. Σε σχέση με το Έργο αυτό εκτιμήθηκε ότι οι άμεσες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν κατά την υλοποίηση της επένδυσης υπολογίζονται σε 10.366 ανθρωποέτη εργασίας, ενώ οι έμμεσες θέσεις εργασίας σε 5.612 ανθρωποέτη εργασίας. Επίσης αναμένεται ότι κατά τη φάση λειτουργίας / συντήρησης του έργου θα υπάρξει ετησίως αύξηση στην απασχόληση από τις παρακάτω πηγές: (α) άμεση ετήσια απασχόληση κατά την συντήρηση / λειτουργία και (β) έμμεση ετήσια απασχόληση στους κλάδους προμήθειας υλικών συντήρησης. Η πρόσθετη άμεση απασχόληση που προκύπτει από το σύνολο των δαπανών λειτουργίας και συντήρησης εκτιμάται σε 233 άτομα ετησίως, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού του σταθμού διοδίων, και ακόμα 88 άτομα ετησίως από την έμμεση απασχόληση.

Περαιτέρω ωφέλειες αφορούν τις θετικές επιπτώσεις στην περιφερειακή ανάπτυξη της Χώρας, καθώς και στο εξωτερικό εμπόριο. Ειδικότερα:

Η μείωση των δαπανών χρήσης λόγω της υλοποίησης του έργου θα έχει επίπτωση στην ανταγωνιστικότητα των ελληνικών εξαγωγών καθώς και ένα μέρος του κόστους των προϊόντων, που είναι το κόστος μεταφοράς, θα μειωθεί (ιδιαίτερα για μεταφορές στον διάδρομο Αττική – Θεσσαλία - Θεσσαλονίκη προς την Κεντρική και Δυτική Ευρώπη). Παράλληλα, για τους ίδιους λόγους, και το κόστος των εισαγόμενων προϊόντων αναμένεται να έχει σχετική μείωση, με θετική επίπτωση στους καταναλωτές, στο

εισόδημά τους και στον πληθωρισμό. Έτσι, το Έργο θα συμβάλλει στην αειφόρο ανάπτυξη της χώρας και του ΑΕΠ. Περαιτέρω, ιδιαίτερα ωφελείται το παραγωγικό δυναμικό των περιφερειών που διέρχεται ο ΠΑΘΕ και ειδικά οι βιομηχανικές και βιοτεχνικές εξαγωγικές επιχειρήσεις, οι μεταφορικές και εμπορικές επιχειρήσεις καθώς και οι τουριστικές επιχειρήσεις. Σημειώνεται ότι ο πληθυσμός στις περιφέρειες αυτές ισοδυναμεί με το 30% περίπου του πληθυσμού της χώρας και παράγει το 23% περίπου του ΑΕΠ (2010).

Τέλος, μέσω της ολοκλήρωσης του Έργου επιτυγχάνονται και τα εξής:

- Η ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης, της εσωτερικής συνεκτικότητας αλλά και της διαπεριφερειακής συνεργασίας των επηρεαζόμενων Περιφερειών Στερεάς Ελλάδος, Θεσσαλίας και Κεντρικής Μακεδονίας
- Η ενίσχυση των οικιστικών κέντρων των περιοχών αυτών, περιλαμβανομένης της περαιτέρω ενδυνάμωσης των αστικών κέντρων της Λαμίας, Λάρισας, Κατερίνης και Θεσσαλονίκης.
- Η ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών – κυρίως της συνδυασμένης οδικής-θαλάσσιας μεταφοράς μέσω των λιμένων της Θεσσαλονίκης (κατά κύριο λόγο) και του Βόλου.
- Ενίσχυση της προσπελασιμότητας προς περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους (Τέμπη, Όλυμπος, Πήλιο κ.α.) και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος (Σέσκλο, Διμήνη, Πύδνα, Πλαταμώνας, Πέλλα, Δίον, Βεργίνα) της Θεσσαλίας και Κεντρικής Μακεδονίας. Το έργο θα βελτιώσει το επιχειρηματικό περιβάλλον και το τουριστικό προϊόν των παραπάνω περιοχών και θα συμβάλει στη σταθεροποίηση ή και αύξηση του κλάδου του τουρισμού στην περιοχή.
- Η στρατηγικής σημασίας διαμόρφωση εναλλακτικής οδικής πρόσβασης στη μορφολογικά δυσχερή κοιλάδα των Τεμπών, που αποτελεί υποχρεωτικό σημείο διέλευσης των μετακινήσεων βορρά – νότου. Αυξήσει την κυκλοφοριακή ικανότητα του συστήματος των οδικών μεταφορών της Θεσσαλίας και Κεντρικής Μακεδονίας, το οποίο με τις σημερινές αδυναμίες του, αποτελεί αντικίνητρο για την ανάπτυξη κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων, θέτοντας φραγμούς στην αξιοποίηση και εκμετάλλευση του διαθέσιμου αναπτυξιακού δυναμικού της περιφέρειας.

Ενόψει όλων των ανωτέρω, η ειδική Ανάλυση Κόστους – Οφέλους που διενεργήθηκε κατέληξε στο συμπέρασμα ότι «... η πιθανότητα το έργο να μην είναι κοινωνικά σκόπιμο είναι πρακτικά μηδενική. Η ανάλυση ευαισθησίας κατέδειξε ότι το έργο είναι ασφαλές ως προς την κοινωνική του σκοπιμότητα, ενώ η πιθανότητα αρνητικών οικονομικών δεικτών είναι μηδενική».

Κύρια σημεία της Συμφωνίας Τροποποίησης

Στα **Άρθρα 1 έως 4** της Συμφωνίας Τροποποίησης: (α) περιλαμβάνονται εγγυητικές δηλώσεις εκ μέρους του Παραχωρησιούχου και των μετόχων του, (β) τίθεται το συμβατικό θεμέλιο επί τη βάσει της αρχικής Σύμβασης Παραχώρησης, επί του οποίου βασίσθηκε η παρούσα Συμφωνία Τροποποίησης, (γ) ρυθμίζονται θέματα ορισμών και (δ) ο σκοπός της Συμφωνίας Τροποποίησης, ο οποίος συνίσταται αποκλειστικά και μόνο στην αποκατάσταση της οικονομικής ισορροπίας της Σύμβασης Παραχώρησης, η οποία διαταράχθηκε λόγω Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας κατά το σχετικό όρο της Σύμβασης Παραχώρησης, ήτοι λόγω της κρίσης στην ελληνική και διεθνή οικονομία.

Με το **Άρθρο 5** της Συμφωνίας Τροποποίησης συμφωνούνται μεταξύ των Μερών οι τροποποιήσεις στη Σύμβαση Παραχώρησης.

Με τα **Άρθρα 6 και 7** της Συμφωνίας Τροποποίησης προβλέπεται η προσάρτηση του επικαιροποιημένου και ελεγμένου Χρηματοοικονομικού Μοντέλου (Χρηματοοικονομικό Μοντέλο Επανεκκίνησης) στη Συμφωνία Τροποποίησης και ρυθμίζονται ζητήματα που σχετίζονται με αυτό, ενώ προβλέπεται αντίστοιχα και η προσάρτηση στη Συμφωνία του αναθεωρημένου Χρονοδιαγράμματος Περιόδου Μελετών – Κατασκευών.

Με τα **Άρθρα 8 και 9** της Συμφωνίας Τροποποίησης προβλέπεται η προσάρτηση στη Συμφωνία των Συμφωνιών Απαιτήσεων Κατασκευαστή και Παραχωρησιούχου, με τις οποίες περιορίζονται οι συμβατικές απαιτήσεις Κατασκευαστή και Παραχωρησιούχου αντίστοιχα και συμφωνούνται τα αντίστοιχα χρονοδιαγράμματα καταβολής απαιτήσεων.

Με τα **Άρθρα 10 και 11** της Συμφωνίας Τροποποίησης ρυθμίζονται τα ζητήματα του καθορισμού, υπό την αίρεση επέλευση της Ημερομηνίας Έναρξης Ισχύος Τροποποίησης, των τροποποιημένων δανειακών συμβάσεων, καθώς και λοιπών Προσαρτημάτων της Σύμβασης Παραχώρησης.

Με τα **Άρθρα 12 έως 16** της Συμφωνίας Τροποποίησης συμφωνούνται οι προϋποθέσεις για τη θέση σε ισχύ των τροποποιήσεων της Σύμβασης Παραχώρησης και για την επίτευξη της Ημερομηνίας Έναρξης Ισχύος Τροποποίησης, καθώς και λοιπά θέματα ισχύος της Συμφωνίας Τροποποίησης.

Με τα **Άρθρα 17 έως 19** της Συμφωνίας Τροποποίησης ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την επίλυση διαφορών και το εφαρμοστέο δίκαιο σε σχέση με τη Συμφωνία Τροποποίησης, καθώς και της έκτασης τροποποίησης διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης.

Επί του Άρθρου Δεύτερου

Προτείνεται προς κύρωση από τη Βουλή των Ελλήνων η «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης, σύμφωνα με τα Άρθρα 37.1 και 37.2 της από 31 Μαΐου 2007 Σύμβασης Παραχώρησης όπως αυτή κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 3597/2007 «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος και ρύθμιση συναφών θεμάτων» (ΦΕΚ 168 Α/25-07-2007)», που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 28.11.2013 μεταξύ αφενός του Ελληνικού Δημοσίου και αφετέρου: α) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας Ανώνυμη Εταιρία Παραχώρησης», και β) εκ τρίτου των Μετόχων της παραπάνω Ανώνυμης Εταιρείας (1) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «CINTRA CONCESSIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE S.A.» που εδρεύει στη Μαδρίτη Ισπανίας, (2) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ» που εδρεύει στην Αθήνα, (3) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «IRIDIUM CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS S.A.» που εδρεύει στη Μαδρίτη Ισπανίας, (4) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «DRAGADOS S.A.» που εδρεύει στη Μαδρίτη Ισπανίας. Η τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης αποσκοπεί στην αποκατάσταση της διαταραχθείσας ισορροπίας αυτής προς τον σκοπό της ολοκλήρωσης του Έργου.

Γενικά στοιχεία για το Έργο

Το Έργο αυτό εντάσσεται στο Άξονα Προτεραιότητας Ζ της Δ' Προγραμματικής Περιόδου (2007 – 2013), και αποτελεί έργο γέφυρα αφού μέρος της δαπάνης είχε ενταχθεί στο Γ' ΚΠΣ, ΕΠ - ΟΑΛΑΑ.

Το Έργο παραχώρησης περιλαμβάνει το σύνολο του αυτοκινητοδρόμου της Κεντρικής Ελλάδος. Η αρχή του τμήματος έχει τεθεί κοντά στη Λαμία, που αποτελεί κομβικό σημείο σύνδεσης του αυτοκινητοδρόμου με τον ΠΑΘΕ. Το τέλος του τμήματος έχει τεθεί στον αυτοκινητόδρομο της Εγνατίας στον Α/Κ Παναγιάς, κοντά στον οικισμό της Παναγιάς που βρίσκεται περίπου 35 χλμ. νοτιοδυτικά της πόλης των Γρεβενών. Το τμήμα που περιλαμβάνεται στον συνδυασμό παραχώρησης αποτελεί νέο άξονα που θα κατασκευαστεί από τον παραχωρησιούχο, με εξαίρεση το τμήμα Σκάρφειας – Λαμίας – Ράχες που περιλαμβάνεται στα τμήματα του Έργου παραχώρησης που θα παραδοθούν για εκμετάλλευση στον παραχωρησιούχο.

Ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας εκτείνεται σε τρεις περιφέρειες (Στερεά Ελλάδα, Θεσσαλία και Κεντρική Μακεδονία) και τέσσερις νομούς της Χώρας (Φθιώτιδας, Καρδίτσας, Τρικάλων και Γρεβενών). Κατά μήκος της χάραξής του βρίσκονται τρεις μεσαίες / μεγάλες πόλεις της χώρας (Λαμία, Καρδίτσα, Τρίκαλα) με πληθυσμό 58, 38, 52 χιλιάδες αντίστοιχα, καθώς και πολλοί άλλοι οικισμοί μικρού μεγέθους.

Ο νέος Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος προβλέπεται να έχει μεσοσταθμικό κυκλοφοριακό φόρτο 2.601 οχήματα / ημέρα το 2021 και 2.819 οχ. / ημέρα το 2038. Το τμήμα Σκάρφεια – Ράχες αναμένεται να έχει μεσοσταθμικό κυκλοφοριακό φόρτο 9.934 οχ. / ημέρα το 2021 και 13.418 οχ. / ημέρα το 2038.

Ο Αυτοκινητόδρομος Ε65 (νέα τμήματα μήκους 175 χλμ.) αναμένεται να προκαλέσει συντόμευση της υφιστάμενης διαδρομής κατά 66 λεπτά περίπου για τα ελαφρά οχήματα και 63 λεπτά για τα βαρέα οχήματα.

Ωφέλειες από την εκτέλεση του Έργου

Προ της συνάψεως της εν λόγω Συμφωνίας Τροποποίησης διενεργήθηκε ανάλυση κόστους – οφέλους, η οποία αποτελεί την βασική μέθοδο αξιολόγησης των οικονομικών αποτελεσμάτων ενός έργου. Ο στόχος της ανάλυσης είναι η αξιολόγηση του εάν ένα

έργο είναι επιθυμητό από την σκοπιά της κοινωνικής ωφέλειας μέσω του προσδιορισμού και της ποσοτικοποίησης (όπου είναι εφικτό) των επιπτώσεών του για το κοινωνικό σύνολο, αλλά επίσης και εάν το έργο είναι χρηματοοικονομικά βιώσιμο, δεδομένης της δυνατότητας χρηματοδότησης από επιχορηγήσεις και δάνεια. Από τα αποτελέσματα της εν λόγω αναλύσεως προκύπτουν τα ακόλουθα:

Στρατηγικοί στόχοι που συμβαδίζουν με την κατασκευή του οδικού άξονα Κεντρικής Ελλάδας είναι:

- Η ανάπτυξη των εθνικής, διαπεριφερειακής και περιφερειακής σημασίας διασυνδέσεων της χώρας για την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και της οικονομικής συνοχής, για την αντιμετώπιση των ενδοπεριφερειακής σημασίας προβλημάτων μεταφορών και για την ολοκλήρωση του συστήματος μεταφορών της χώρας σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.
- Η αναβάθμιση της υποδομής και των συνθηκών κυκλοφορίας στα αστικά κέντρα, διαμέσου παρακάμψεων σημαντικών επαρχιακών αστικών κέντρων, όπως η Καρδίτσα.
- Η βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας στις μεταφορές και η εξασφάλιση των συνθηκών για τον περιορισμό των ατυχημάτων - ειδικότερα των τροχαίων - σε επίπεδα ανάλογα με εκείνα των άλλων χωρών-μελών της Ε.Ε.
- Η συμπληρωματική δράση με τα υπόλοιπα έργα που θα κατασκευαστούν με παραχώρηση (ιδιαίτερα Μαλιακός – Κλειδί, Ιόνια Οδός και Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα), την Εγνατία Οδό και το σύνολο του ΠΑΘΕ.

Με γνώμονα τους παραπάνω στρατηγικούς στόχους, η κατασκευή του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας αναμένεται να συνεισφέρει στα παρακάτω:

- Εξασφάλιση υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης: Η μετατροπή των τμημάτων σε αυτοκινητόδρομο θα αυξήσει τη χωρητικότητα του τμήματος και επομένως το παρεχόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης, ιδιαίτερα για βαρέα οχήματα.
- Βελτίωση κυκλοφοριακής ταχύτητας και συνθηκών ασφαλείας: Το έργο αναμένεται να αυξήσει σημαντικά την ταχύτητα κυκλοφορίας, η οποία είναι ιδιαίτερα χαμηλή και να συμβάλει στην αύξηση της οδικής ασφάλειας, λόγω των βελτιωμένων

γεωμετρικών και τεχνικών χαρακτηριστικών και του διαχωρισμού των κλάδων κυκλοφορίας.

- Εθνική πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης: Το έργο θα συμβάλει στην ανάπτυξη της περιοχής της Λαμίας (τοπικές μετακινήσεις, βιομηχανική ζώνη, επαγγελματικά ταξίδια), αλλά και της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλίας μέσω της βελτίωσης της προσφερόμενης εξυπηρέτησης (προσιτότητα, μειωμένος χρόνος προσπέλασης).
- Βελτίωση των τεχνικών χαρακτηριστικών του υφιστάμενου δικτύου: Η εναρμόνιση των χαρακτηριστικών κατά μήκος του άξονα με βασικά ευρωπαϊκά πρότυπα αποτελεί ζητούμενο όλων των αυτοκινητοδρόμων της Ελλάδας. Χρήσιμη είναι επίσης η βελτίωση που αναμένεται στη συμβατότητα με ευρωπαϊκά δίκτυα εκτός Ε.Ε..

Όπως προέκυψε και από την ειδική ως προς το Έργο Ανάλυση Κόστους – Οφέλους, ιδίως σε σχέση με τις επιπτώσεις στην απασχόληση, σημειώνεται ότι η κατασκευή και λειτουργία του αναμένεται να έχει θετικές επιπτώσεις τόσο στην άμεση όσο και στην έμμεση απασχόληση. Υπολογίσθηκε ότι κατά την υλοποίηση της επένδυσης αναμένεται να δημιουργηθούν άμεσες θέσεις εργασίας που υπολογίζονται σε 7.610 ανθρωποέτη εργασίας, ενώ οι έμμεσες θέσεις εργασίας υπολογίστηκαν σε 7.519 ανθρωποέτη εργασίας. Η συνολική απασχόληση επομένως κατά την υλοποίηση του έργου, για το σύνολο της επένδυσης ανέρχεται σε 15.129 ανθρωποέτη.

Κατά τη φάση λειτουργίας / συντήρησης του Έργου αναμένεται να υπάρξει ετησίως αύξηση στην απασχόληση από τις παρακάτω πηγές:

- (i) Άμεση ετήσια απασχόληση κατά την συντήρηση / λειτουργία και
- (ii) Έμμεση ετήσια απασχόληση στους κλάδους προμήθειας υλικών συντήρησης.

Η πρόσθετη απασχόληση που προκύπτει από το σύνολο των δαπανών άμεσης απασχόλησης εκτιμάται σε 7.426 ανθρωποέτη ή 239 άτομα ετησίως συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού του σταθμού διόδων, ενώ ως έμμεση απασχόληση εκτιμήθηκε ότι θα προκύψουν επιπλέον 1.957 ανθρωποέτη ή 63 θέσεις εργασίας ετησίως.

Τέλος, από την ανάλυση κόστους – οφέλους σε σχέση με το εν λόγω Έργο προκύπτουν και οι ακόλουθες θετικές επιπτώσεις στην περιφερειακή ανάπτυξη και το εξωτερικό εμπόριο της Χώρας:

- Οι περιοχές τις οποίες διατρέχει ή / και ενώνει ο άξονας θα αναπτυχθούν τόσο οικονομικά όσο και πολιτιστικά και τουριστικά λόγω της βελτίωσης της προσπελασιμότητάς τους, αλλά και την γενικότερη βελτίωση της προσπελασιμότητας ιδιαίτερα από και προς την Βορειοδυτική Ελλάδα και την Αττική. Αναμένεται επομένως αύξηση της απασχόλησης και των εισοδημάτων, αλλά και μείωση της εσωτερικής μετανάστευσης.
- Επιπλέον, η βελτίωση της προσπελασιμότητας διευκολύνει την μετακίνηση ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών και, ως εκ τούτου, ενθαρρύνει την ανάπτυξη επενδύσεων και ενισχύει την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού.

Κατά συνέπεια, η ανάλυση κόστους οφέλους σε σχέση με το Έργο κατέδειξε ότι έργο είναι ασφαλές ως προς την κοινωνική του σκοπιμότητα, ενώ η πιθανότητα αρνητικών οικονομικών δεικτών είναι πρακτικά μηδενική.

Κύρια σημεία της Συμφωνίας Τροποποίησης

Στα **Άρθρα 1 έως 4** της Συμφωνίας Τροποποίησης: (α) περιλαμβάνονται εγγυητικές δηλώσεις εκ μέρους του Παραχωρησιούχου και των μετόχων του, (β) τίθεται το συμβατικό θεμέλιο επί τη βάση της αρχικής Σύμβασης Παραχώρησης, επί του οποίου βασίσθηκε η παρούσα Συμφωνία Τροποποίησης, (γ) ρυθμίζονται θέματα ορισμών και (δ) ο σκοπός της Συμφωνίας Τροποποίησης, ο οποίος συνίσταται αποκλειστικά και μόνο στην αποκατάσταση της οικονομικής ισορροπίας της Σύμβασης Παραχώρησης, η οποία διαταράχθηκε λόγω Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας κατά το σχετικό όρο της Σύμβασης Παραχώρησης, ήτοι λόγω της κρίσης στην ελληνική και διεθνή οικονομία.

Με το **Άρθρο 5** της Συμφωνίας Τροποποίησης συμφωνούνται μεταξύ των Μερών οι τροποποιήσεις στη Σύμβαση Παραχώρησης.

Με τα **Άρθρα 6 και 7** της Συμφωνίας Τροποποίησης προβλέπεται η προσάρτηση του επικαιροποιημένου και ελεγμένου Χρηματοοικονομικού Μοντέλου (Χρηματοοικονομικό Μοντέλο Επανεκκίνησης) στη Συμφωνία Τροποποίησης και ρυθμίζονται ζητήματα που

σχετίζονται με αυτό, ενώ προβλέπεται αντίστοιχα και η προσάρτηση στη Συμφωνία του αναθεωρημένου Χρονοδιαγράμματος Περιόδου Μελετών – Κατασκευών.

Με τα **Άρθρα 8 και 9** της Συμφωνίας Τροποποίησης προβλέπεται η προσάρτηση στη Συμφωνία των Συμφωνιών Απαιτήσεων Κατασκευαστή και Παραχωρησιούχου, με τις οποίες περιορίζονται οι συμβατικές απαιτήσεις Κατασκευαστή και Παραχωρησιούχου αντίστοιχα και συμφωνούνται τα αντίστοιχα χρονοδιαγράμματα καταβολής απαιτήσεων.

Με τα **Άρθρα 10 και 11** της Συμφωνίας Τροποποίησης ρυθμίζονται τα ζητήματα του καθορισμού, υπό την αίρεση επέλευση της Ημερομηνίας Έναρξης Ισχύος Τροποποίησης, των τροποποιημένων δανειακών συμβάσεων, καθώς και λοιπών Προσαρτημάτων της Σύμβασης Παραχώρησης.

Με τα **Άρθρα 12 έως 16** της Συμφωνίας Τροποποίησης συμφωνούνται οι προϋποθέσεις για τη θέση σε ισχύ των τροποποιήσεων της Σύμβασης Παραχώρησης και για την επίτευξη της Ημερομηνίας Έναρξης Ισχύος Τροποποίησης, καθώς και λοιπά θέματα ισχύος της Συμφωνίας Τροποποίησης.

Με τα **Άρθρα 17 έως 19** της Συμφωνίας Τροποποίησης ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την επίλυση διαφορών και το εφαρμοστέο δίκαιο σε σχέση με τη Συμφωνία Τροποποίησης, καθώς και της έκτασης τροποποίησης διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης.

Επί του Άρθρου Τρίτου

Προτείνεται προς κύρωση από τη Βουλή των Ελλήνων η «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης, σύμφωνα με τα Άρθρα 37.1 και 37.2 της από 19 Δεκεμβρίου 2006 Σύμβασης Παραχώρησης όπως αυτή κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 3555/2007 «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητόδρομου Ιονία Οδός από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) – Μαλιακός (Σκάρφεια) και Συνδετήριος Κλάδος του ΠΑΘΕ Σχηματάρι – Χαλκίδα και λοιπές διατάξεις» (ΦΕΚ 81 Α/16-04-2007)», που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 28.11.2013 μεταξύ αφενός του Ελληνικού Δημοσίου και αφετέρου: α)

της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «Νέα Οδός Ανώνυμη Εταιρία Παραχώρησης», και β) εκ τρίτου των Μετόχων της παραπάνω Ανώνυμης Εταιρείας (1) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «CINTRA CONCESSIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE S.A.» που εδρεύει στη Μαδρίτη Ισπανίας, (2) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ» που εδρεύει στην Αθήνα, (3) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «IRIDIUM CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS S.A.» που εδρεύει στη Μαδρίτη Ισπανίας, (4) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ACS SERVICIOS Y CONCESIONES SL» που εδρεύει στη Μαδρίτη Ισπανίας, (5) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «DRAGADOS S.A.» που εδρεύει στη Μαδρίτη Ισπανίας. Η τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης αποσκοπεί στην αποκατάσταση της διαταραχθείσας ισορροπίας αυτής προς τον σκοπό της ολοκλήρωσης του Έργου.

Γενικά στοιχεία για το Έργο

Το Έργο, για το οποίο αναλαμβάνει ο Παραχωρησιούχος την υποχρέωση να μελετήσει, χρηματοδοτήσει, κατασκευάσει, λειτουργήσει και συντηρήσει, είναι:

- Ο αυτοκινητόδρομος «Ιόνια Οδός» μήκους περίπου 196 χλμ. από το Αντίρριο έως τον Ανισόπεδο Κόμβο Εγνατίας.
- Ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ μήκους περίπου 172,5 χλμ. από τον Ανισόπεδο Κόμβο Μεταμόρφωσης έως τα Σκάρφεια.
- Ο συνδετήριος κλάδος του ΠΑΘΕ Σχηματάρι – Χαλκίδα, μήκους περίπου 11 χλμ.

Οι εν λόγω οδικοί άξονες αποτελούν τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, ενώ το εν λόγω Έργο Παραχώρησης είναι «έργο – γέφυρα» μεταξύ των Γ' και Δ' προγραμματικών περιόδων.

Ο Αυτοκινητόδρομος Ιονία Οδός συνδέει τη Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου θα αποτελέσει το σημαντικότερο οδικό άξονα Βορρά – Νότου της Δυτικής Ελλάδας, με σημαντική θετική επίδραση στην προσπελασιμότητα, στην ανάπτυξη και στην οικονομία των περιφερειών Δυτικής Ελλάδας και Ηπείρου. Η Ιόνια Οδός επηρεάζει επίσης και την περιφέρεια Ιονίων νήσων, εφόσον διευκολύνει την πρόσβαση στα νησιά της Λευκάδας, μέσω της οδού

Αμφιλοχίας – Ακτίου – Λευκάδας και της υλοποιούμενης οδού Ακτίου – Α/Κ Αμβρακίας και της Κέρκυρας μέσω του λιμανιού της Ηγουμενίτσας. Αποτελεί Έργο εθνικής σημασίας, δεδομένου ότι με την ολοκλήρωση του μια μεγάλη και απομονωμένη μέχρι σήμερα περιοχή της χώρας θα συνδεθεί με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών.

Το έργο παρουσιάζει υψηλό βαθμό συνέργειας τόσο με ολοκληρωμένα έργα όσο και με έργα τα οποία βρίσκονται υπό υλοποίηση ή σε φάση προγραμματισμού / σχεδιασμού και συγκεκριμένα με τα εξής έργα:

- Τη συνέχεια της Ιόνιας Οδού προς τα Ελληνοαλβανικά σύνορα (Ιωάννινα – Κακαβιά), δημόσιο έργο το οποίο βρίσκεται στο στάδιο της δημοπράτησης.
- Την Εγνατία Οδό, η οποία έχει ολοκληρωθεί στο τμήμα αυτό και θα συνδεθεί με την Ιόνια Οδό στον κόμβο Ιωαννίνων.
- Τη ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου, η οποία έχει ολοκληρωθεί.
- Τον Αυτοκινητόδρομο Ακτίου – Αμβρακίας, ο οποίος θα συνδέσει το Άκτιο (και μέσω αυτού τη Λευκάδα και την Πρέβεζα) με την Ιόνια Οδό στον κόμβο Αμβρακίας.
- Την οδική σύνδεση της Ιόνιας Οδού με τον Αστακό και το λιμάνι του Πλατυγυαλίου, έργο σε στάδιο μελετών και κατασκευής (κατά τμήματα)
- Τον αυτοκινητόδρομο «Ολυμπία Οδός» (Ελευσίνα – Κόρινθος - Πάτρα – Πύργος - Τσακώνα), που εμπεριέχει το τμήμα του δυτικού ΠΑΘΕ).
- Τα έργα αναβάθμισης του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας (Ε65)

Σημειώνεται ότι η υφιστάμενη οδός Αντιρρίου – Ιωαννίνων εμφανίζει μεγάλη επικινδυνότητα με αυξημένα τροχαία ατυχήματα και αρκετές απώλειες σε ανθρώπινες ζωές. Επιπλέον στο μεγαλύτερο τμήμα της υφιστάμενης οδού Αντιρρίου – Ιωαννίνων ο ηλεκτροφωτισμός είναι ελλιπής.

Ωφέλειες από την εκτέλεση του Έργου

Όπως ήδη αναφέρθηκε, η Ιονία Οδός αποτελεί έργο εθνικής σημασίας, δεδομένου ότι με την ολοκλήρωση της μια μεγάλη, φτωχή σε σχέση με το σύνολο της Χώρας και απομονωμένη μέχρι σήμερα περιοχή, θα συνδεθεί με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, οπότε θα δημιουργηθούν ευνοϊκότερες συνθήκες για την ανάπτυξη της. Πιο

συγκεκριμένα, όπως προέκυψε από τη μελέτη κόστους – οφέλους που διενεργήθηκε για το εν λόγω Έργο, μέσω της ολοκλήρωσης της Ιόνιας Οδού επιτυγχάνονται τα εξής:

- Η σύνδεση των περιφερειών Δυτικής Ελλάδας, των Ιόνιων νησιών και της Ηπείρου με την υπόλοιπη χώρα και με το Διερωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών και κατά συνέπεια η βελτίωση της προσπελασιμότητας και η άρση της απομόνωσης τους. Η βελτίωση της προσπελασιμότητας των περιφερειών αυξάνει την ελκυστικότητα τους ως τόπων διαμονής και εργασίας και είναι δυνατόν να συντείνει στην αποτροπή της περαιτέρω πληθυσμιακής και «παραγωγικής» ερήμωσής τους.
- Επιπλέον δίνεται η δυνατότητα μέσω της σύνδεσης των δύο δυτικών πυλών της Ελλάδας, δηλαδή των λιμανιών της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας με αυτοκινητόδρομο, όπως και της σύνδεσης του ΠΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού στα δυτικά τμήματα τους με έναν αυτοκινητόδρομο διεθνών προδιαγραφών, για την αύξηση των εξαγωγικών δραστηριοτήτων του συνόλου της χώρας και των τουριστικών δραστηριοτήτων της περιοχής. Θα βελτιωθεί η σύνδεση των περιοχών αυτών με την Αττική και την Πελοπόννησο (μέσω της Ολυμπίας Οδού), τη Θεσσαλία και τη Στερεά Ελλάδα (μέσω του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας - Ε65) και τη Μακεδονία (μέσω της Εγνατίας Οδού), αυξάνοντας έτσι την κινητικότητα των ατόμων και των προϊόντων και μειώνοντας τις περιφερειακές ανισότητες.
- Η μείωση της χρονοαπόστασης Ρίο – Βορειοδυτική Ελλάδα και, κατά συνέπεια, η μείωση της χρονοαπόστασης Πάτρα (και Πελοπόννησος) και Αττική – Βορειοδυτική Ελλάδα, η οποία εκτός από την ενίσχυση της κινητικότητας θα επιφέρει και αύξηση της τουριστικής κίνησης των περιοχών αυτών, οι οποίες αποτελούν σημαντικούς τουριστικούς προορισμούς (ειδικά τα Ιόνια Νησιά).
- Η αύξηση της οδικής ασφάλειας στην περιοχή.
- Η μείωση της επιβάρυνσης (κυκλοφοριακή συμφόρηση, ρύπανση, θόρυβος) στις αστικές περιοχές από τις οποίες διέρχεται η υφιστάμενη οδός.
- Η βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης του οδικού δικτύου, δεδομένου ότι στις περιόδους αιχμής (θερινοί μήνες και αργίες) ειδικά στο τμήμα Αντίρριο – Μεσολόγγι παρατηρείται κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Περαιτέρω, ο Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ (περιλαμβανομένων των συνδετήριων κλάδων του) αποτελεί το σημαντικότερο οδικό άξονα Βορρά – Νότου της Ελλάδας συνδέοντας έξι περιφέρειες της χώρας (Δυτικής Ελλάδας, Πελοποννήσου, Αττικής, Στερεάς Ελλάδας, Θεσσαλίας και Κεντρικής Μακεδονίας), καθώς και τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη και τις ενδιάμεσες πόλεις). Τα έργα αναβάθμισης του τμήματος Α/Κ Μεταμόρφωσης – Μαλιακός (Σκάρφεια) του Αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ, στο πλαίσιο του παρόντος Έργου Παραχώρησης, αναμένεται, σύμφωνα με τη διενεργηθείσα μελέτη κόστους – οφέλους, να οδηγήσουν στην αύξηση της οδικής ασφάλειας, στη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης του οδικού δικτύου και στη μείωση της επιβάρυνσης (κυκλοφοριακή συμφόρηση, ρύπανση, θόρυβος) των αστικών περιοχών, από τις οποίες διέρχεται ο ΠΑΘΕ (αστικό τμήμα Μεταμόρφωση – Σχηματάρι και τμήμα Λογγός – Σκάρφεια στις πόλεις του Αγίου Κωνσταντίνου και Καμένων Βούρλων) και στις περιοχές από τις οποίες διέρχεται η εθνική οδός Σχηματαρίου – Χαλκίδας.

Ένα από τα οφέλη που θα προκύψουν από το έργο είναι η μείωση των ατυχημάτων, λόγω των βελτιωμένων γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου. Η οδός Αντιρρίου – Ιωαννίνων είναι μια από τις πιο επικίνδυνες οδούς στην Ελλάδα, δεδομένου ότι είναι μια οδός 2x1 με δυσμενή γεωμετρικά χαρακτηριστικά (σε αρκετά σημεία χωρίς επαρκή ορατότητα), χωρίς διαχωρισμένο οδόστρωμα, διερχόμενη εντός οικισμών και με ισόπεδες διαβάσεις. Τα παραπάνω δυσμενή χαρακτηριστικά ενισχύονται από το γεγονός ότι υπάρχει σημαντική κυκλοφορία φορτηγών, με προέλευση / προορισμό τους λιμένες της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας, την Εγνατία Οδό και την Αλβανία.

Σε σχέση με τις επιπτώσεις από την εκτέλεση του Έργου, όπως προκύπτει από τη διενεργηθείσα ανάλυση κόστους – οφέλους, οι θέσεις εργασίας που δημιουργούνται κατά την υλοποίηση μόνο από την κατασκευή είναι 11.496 ισοδύναμα ανθρωποέτη εργασίας. Κατά τη λειτουργία του Έργου, με τα μέχρι σήμερα στοιχεία του Παραχωρησιούχου απασχολούνταν το 2012, 308 άτομα εκ των οποίων 178 άτομα στα διόδια, 81 άτομα στη συντήρηση – λοιπές λειτουργίες και 49 άτομα στη διοίκηση. Εκτιμάται ότι μετά το 2016 θα απασχολούνται σε ετήσια βάση περίπου 420 άτομα στα διόδια, 138 άτομα στη

συντήρηση και στις λοιπές λειτουργίες. Από την ανάλυση κόστους – οφέλους προκύπτει ότι οι ετήσιες θέσεις απασχόλησης κατά τη λειτουργία μετά το 2016, είναι δυνατόν να εκτιμηθούν σε 609 θέσεις περίπου.

Τέλος, μέσω της ολοκλήρωσης του Έργου επιτυγχάνονται και τα εξής:

- Δημιουργούνται ευνοϊκές συνθήκες για την ανάπτυξη και την αύξηση της ευμάρειας μιας μεγάλης και φτωχής σε σχέση με το σύνολο της χώρας περιοχής.
- Βελτιώνεται η ελκυστικότητα των εν λόγω περιοχών ως τόπων επενδύσεων, εργασίας και διαβίωσης, στην προώθηση των επενδύσεων στους παραγωγικούς τομείς της οικονομίας και αμβλύνονται οι ενδοπεριφερειακές και διαπεριφερειακές ανισότητες.
- Βελτιώνεται το επιχειρηματικό περιβάλλον και το τουριστικό προϊόν των περιοχών αυτών
- Βελτιώνεται η αποδοτικότητα του κλάδου του εμπορίου, ο οποίος είναι και ο σημαντικότερος στην περιοχή, λόγω της μείωσης του χρόνου και του κόστους διαδρομής για τα εμπορεύματα με την ενίσχυση της σύνδεσης των περιοχών επιρροής
- Ενισχύονται οι δυνατότητες του κλάδου του πρωτογενούς τομέα
- Ενισχύεται η πιθανότητα αντιστροφής των πληθυσμιακών τάσεων και μετρίασης της πληθυσμιακής συρρίκνωσης

Κύρια σημεία της Συμφωνίας Τροποποίησης

Στα **Άρθρα 1 έως 4** της Συμφωνίας Τροποποίησης: (α) περιλαμβάνονται εγγυητικές δηλώσεις εκ μέρους του Παραχωρησιούχου και των μετόχων του, (β) τίθεται το συμβατικό θεμέλιο επί τη βάσει της αρχικής Σύμβασης Παραχώρησης, επί του οποίου βασίσθηκε η παρούσα Συμφωνία Τροποποίησης, (γ) ρυθμίζονται θέματα ορισμών και (δ) ο σκοπός της Συμφωνίας Τροποποίησης, ο οποίος συνίσταται αποκλειστικά και μόνο στην αποκατάσταση της οικονομικής ισορροπίας της Σύμβασης Παραχώρησης, η οποία διαταράχθηκε λόγω Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας κατά το σχετικό όρο της Σύμβασης Παραχώρησης, ήτοι λόγω της κρίσης στην ελληνική και διεθνή οικονομία.

Με το **Άρθρο 5** της Συμφωνίας Τροποποίησης συμφωνούνται μεταξύ των Μερών οι τροποποιήσεις στη Σύμβαση Παραχώρησης.

Με τα **Άρθρα 6 και 7** της Συμφωνίας Τροποποίησης προβλέπεται η προσάρτηση του επικαιροποιημένου και ελεγμένου Χρηματοοικονομικού Μοντέλου (Χρηματοοικονομικό Μοντέλο Επανεκκίνησης) στη Συμφωνία Τροποποίησης και ρυθμίζονται ζητήματα που σχετίζονται με αυτό, ενώ προβλέπεται αντίστοιχα και η προσάρτηση στη Συμφωνία του αναθεωρημένου Χρονοδιαγράμματος Περιόδου Μελετών – Κατασκευών.

Με τα **Άρθρα 8 και 9** της Συμφωνίας Τροποποίησης προβλέπεται η προσάρτηση στη Συμφωνία των Συμφωνιών Απαιτήσεων Κατασκευαστή και Παραχωρησιούχου, με τις οποίες περιορίζονται οι συμβατικές απαιτήσεις Κατασκευαστή και Παραχωρησιούχου αντίστοιχα και συμφωνούνται τα αντίστοιχα χρονοδιαγράμματα καταβολής απαιτήσεων.

Με τα **Άρθρα 10 και 11** της Συμφωνίας Τροποποίησης ρυθμίζονται τα ζητήματα του καθορισμού, υπό την αίρεση επέλευση της Ημερομηνίας Έναρξης Ισχύος Τροποποίησης, των τροποποιημένων δανειακών συμβάσεων, καθώς και λοιπών Προσαρτημάτων της Σύμβασης Παραχώρησης.

Με τα **Άρθρα 12 έως 16** της Συμφωνίας Τροποποίησης συμφωνούνται οι προϋποθέσεις για τη θέση σε ισχύ των τροποποιήσεων της Σύμβασης Παραχώρησης και για την επίτευξη της Ημερομηνίας Έναρξης Ισχύος Τροποποίησης, καθώς και λοιπά θέματα ισχύος της Συμφωνίας Τροποποίησης.

Με τα **Άρθρα 17 έως 19** της Συμφωνίας Τροποποίησης ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την επίλυση διαφορών και το εφαρμοστέο δίκαιο σε σχέση με τη Συμφωνία Τροποποίησης, καθώς και της έκτασης τροποποίησης διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης.

Επί του Αρθρου Τέταρτου

Προτείνεται προς κύρωση από τη Βουλή των Ελλήνων η «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης, σύμφωνα με τα Άρθρα 37.1 και 37.2 της από 24 Ιουλίου 2007 Σύμβασης Παραχώρησης όπως αυτή κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του

ν. 3621/2007 «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητόδρομου Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα» (ΦΕΚ 279 Α/20-12-2007)», που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 28.11.2013, μεταξύ αφενός του Ελληνικού Δημοσίου και αφετέρου: α) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «Ολυμπία Οδός Ανώνυμη Εταιρία Παραχώρησης για τον Αυτοκινητόδρομο Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα» (πρώην «Άπιον Κλέος Ανώνυμη Εταιρία Παραχώρησης για τον Αυτοκινητόδρομο Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα»), και β) εκ τρίτου των Μετόχων της παραπάνω Ανώνυμης Εταιρείας (1) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «VINCI CONCESSIONS S.A.» που εδρεύει στη Γαλλία, (2) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.» που εδρεύει στην Νέα Κηφισιά, (3) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «J & P ΑΒΑΞ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΡΓΟΛΗΠΤΙΚΗ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ – ΕΜΠΟΡΙΚΗ – ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ – ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ» και το διακριτικό τίτλο «J & P ΑΒΑΞ Α.Ε.» που εδρεύει στο Δήμο Αμαρουσίου, (4) Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης με την επωνυμία «HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH» που εδρεύει στο Essen Γερμανίας, (5) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ» και τον διακριτικό τίτλο «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ» που εδρεύει στην Αθήνα (6) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΑΘΗΝΑ Α.Τ.Ε.» που εδρεύει στο Δήμο Αμαρουσίου. Η τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης αποσκοπεί στην αποκατάσταση της διαταραχθείσας ισορροπίας αυτής προς τον σκοπό της ολοκλήρωσης του Έργου.

Γενικά στοιχεία για το Έργο

Ο άξονας στο σύνολό του είναι ενταγμένος στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο αυτοκινητοδρόμων. Είναι ζωτικής σημασίας, δεδομένου ότι συνδέει το δυτικό τμήμα της χώρας (Περιφέρειες Δυτικής Ελλάδας, Πελοποννήσου, Ηπείρου και Ιόνιων Νησιών) με την Αθήνα και τη λοιπή χώρα, αφ' εαυτού ή σε συνδυασμό με την Ιόνια Οδό και τη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου. Εξυπηρετεί πληθώρα σημαντικών αστικών κέντρων και αγροτικών περιοχών, λιμένων (μεταξύ των οποίων άμεσα τη μια από τις δύο δυτικές πύλες της χώρας, το λιμένα Πάτρας, και έμμεσα τη δεύτερη, το λιμένα Ηγουμενίτσας), τουριστικών περιοχών κ.α.

Στη σημερινή του μορφή, το τμήμα Κόρινθος-Πάτρα έχει ήδη εξαντλήσει τη χωρητικότητά του (με πολύ υψηλή κυκλοφορία βαρέων οχημάτων με προέλευση-προορισμό το λιμένα Πάτρας), με αρνητικές συνέπειες στις κυκλοφοριακές συνθήκες και ιδιαίτερα στα ατυχήματα, ως προς τη συχνότητα των οποίων κατατάσσεται μεταξύ των πλέον επικίνδυνων δρόμων στην Ελλάδα (και στην Ε.Ε.). Στη νέα του μορφή, ο αυτοκινητόδρομος που θα αντικαταστήσει το δρόμο αυτό θα είναι υψηλών προδιαγραφών, με εύρος ασφαλικού καταστρώματος 11,50 μέτρων ανά κλάδο, με διαχωριστικό στηθαίο καθ' όλο το μήκος του, ελεγχόμενη πρόσβαση και ανταποκρινόμενος στα πρότυπα ταχύτητας μελέτης 130 χλμ./ώρα.

Η περιοχή επιρροής του Έργου περιλαμβάνει τις Περιφέρειες Αττικής, Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδας, ενώ, σε ευρύτερη ερμηνεία και με βάση την επιρροή των έργων στους κυκλοφοριακούς φόρτους άλλων αξόνων, περιλαμβάνει και τις Περιφέρειες Ηπείρου, Ιόνιων Νησιών, Στερεάς Ελλάδας, Θεσσαλίας και Κεντρικής Μακεδονίας. Στην περιοχή άμεσης επιρροής, εκτός από τον οδικό άξονα των έργων, εντάσσεται ο αυτοκινητόδρομος Κορίνθου-Τρίπολης-Καλαμάτας και ο οδικός άξονας Τρίπολη-Βυτίνα-Ολυμπία-Πύργος, οι οποίοι ανήκουν στο Διερωπαϊκό Οδικό Δίκτυο της χώρας (ΔΟΔ). Επί πλέον, στην περιοχή υπάρχει εκτεταμένο επαρχιακό και τοπικό οδικό δίκτυο με χαμηλά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, το οποίο παρέχει πρόσβαση των επιμέρους περιοχών στους κύριους οδικούς άξονες και, μέσω του ΔΟΔ, σε ολόκληρη τη χώρα.

Ωφέλειες από την εκτέλεση του Έργου

Το τμήμα του ΠΑΘΕ Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα, πέρα από το σημαντικό του ρόλο στη ζωτική σημασία του άξονα ΠΑΘΕ, εξυπηρετεί επιπρόσθετα πολλαπλές λειτουργίες, ανάγκες και στόχους, όπως:

- Σημαντικές ανάγκες μαζικών υπεραστικών μετακινήσεων μεταξύ Αθήνας, Κορίνθου και Πάτρας, περιλαμβανομένων και των σημαντικών μετακινήσεων κατά τη θερινή περίοδο.
- Ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης της βόρειας Πελοποννήσου και των νότιων Ιόνιων Νησιών. Κατά μήκος του αυτοκινητόδρομου υπάρχουν σημαντικές συγκεντρώσεις δεύτερης (εξοχικής) κατοικίας και τουριστικές, η ενίσχυση της προσπελασιμότητας των οποίων συμβάλει στη δημιουργία ή συγκράτηση θέσεων

απασχόλησης και εισοδημάτων, συχνά συμπληρωματικών των αγροτικών. Παράλληλα, ο αυτοκινητόδρομος ενισχύει την οδική προσπελασιμότητα των τουριστικά αναπτυγμένων νότιων Ιόνιων νησιών των Περιφερειακών Ενοτήτων Ζακύνθου και Κεφαλληνίας.

- Διασφάλιση της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης της Πελοποννήσου και της Δυτικής Ελλάδας, αφού εξυπηρετούνται μετακινήσεις από/προς τις Περιφέρειες αυτές προς/από την Αττική και το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας. Επίσης, προωθεί την περιφερειακή ανάπτυξη και την οικονομική συνοχή, με την αντιμετώπιση των ενδοπεριφερειακής σημασίας προβλημάτων μεταφορών και την ολοκλήρωση του συστήματος μεταφορών της χώρας σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.
- Συμβολή στην ανάπτυξη όλων των περιοχών από τις οποίες διέρχεται αλλά και της ευρύτερης περιοχής της Πελοποννήσου και της Δυτικής Ελλάδας, μέσω της βελτίωσης της προσφερόμενης εξυπηρέτησης (προσιτότητα, μειωμένος χρόνος προσπέλασης). Επίσης εξυπηρετεί μερικές από τις σημαντικές αγροτικές περιοχές της χώρας, ενώ (σε συνδυασμό με την Ιονία Οδό) συμβάλλει στη βελτίωση της προσπελασιμότητας της Ηπείρου. Επομένως, ο αυτοκινητόδρομος συμβάλλει στη ανάπτυξη συνεκτικών συστημάτων αστικών-αγροτικών οικισμών, ενισχύοντας τη διάχυση των ωφελειών της ανάπτυξης στις αγροτικές περιοχές και συμβάλλοντας στην συγκράτηση του πληθυσμού στις εστίες του.
- Σύνδεση με άλλες περιφερειακές ενότητες της ηπειρωτικής Ελλάδας, είτε μέσω άλλων μεγάλων αξόνων (Δυτικός άξονας, Εγνατία οδός, Αυτ/μος Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα), ή μέσω του περιφερειακού οδικού δικτύου. Ο νέος αυτοκινητόδρομος συμβάλλει αποφασιστικά στη μεγιστοποίηση των καθαρών ωφελειών από τη λειτουργία της Ιονίας Οδού και της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, λειτουργώντας σε απόλυτη συνάφεια και σε συνθήκες συμπληρωματικότητας με αυτά.
- Εξασφάλιση άμεσης πρόσβασης στο λιμάνι της Πάτρας και, μέσω Ιταλίας, στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης, με εμφανή σημαντικά εμπορικά και τουριστικά οφέλη για την Ελλάδα, καθώς από το λιμμένα της Πάτρας διενεργείται ένα μεγάλο μέρος του

εξωτερικού εμπορίου της χώρας (με πλοία Ro-Ro, στα πλαίσια συνδυασμένης οδικής-θαλάσσιας μεταφοράς).

- Βελτίωση κυκλοφοριακής λειτουργίας και συνθηκών ασφαλείας. Το έργο αναμένεται να συμβάλει αποφασιστικά στη βελτίωση της κυκλοφοριακής λειτουργίας του άξονα, με την αναβάθμιση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών και τον πλήρη έλεγχο των προσβάσεων, ενώ ταυτόχρονα θα συμβάλλει στην αύξηση της οδικής ασφάλειας, λόγω των βελτιωμένων τεχνικών χαρακτηριστικών και κατά κύριο λόγο από τον διαχωρισμό των κατευθύνσεων κυκλοφορίας.

Σε σχέση με τις επιπτώσεις του Έργου αυτού στην απασχόληση, με βάση τη διενεργηθείσα ανάλυση κόστους – οφέλους, εκτιμάται ότι η υλοποίηση του Έργου θα δημιουργήσει άμεσα 1.613 ανθρωποέτη ή 806 ισοδύναμες θέσεις εργασίας μέσης διάρκειας 2 ετών και 14.232 ανθρωποέτη ή 1.779 ισοδύναμες θέσεις εργασίας μέσης διάρκειας 8 ετών. Περαιτέρω, η λειτουργία του Έργου αναμένεται να δημιουργήσει 646 θέσεις μακροχρόνιας απασχόλησης διάρκειας μέχρι το 2038, οι οποίες αντιστοιχούν σε 20.018 ανθρωποέτη εργασίας.

Κύρια σημεία της Συμφωνίας Τροποποίησης

Στα **Άρθρα 1 έως 4** της Συμφωνίας Τροποποίησης: (α) περιλαμβάνονται εγγυητικές δηλώσεις εκ μέρους του Παραχωρησιούχου και των μετόχων του, (β) τίθεται το συμβατικό θεμέλιο επί τη βάσει της αρχικής Σύμβασης Παραχώρησης, επί του οποίου βασίσθηκε η παρούσα Συμφωνία Τροποποίησης, (γ) ρυθμίζονται θέματα ορισμών και (δ) ο σκοπός της Συμφωνίας Τροποποίησης, ο οποίος συνίσταται αποκλειστικά και μόνο στην αποκατάσταση της οικονομικής ισορροπίας της Σύμβασης Παραχώρησης, η οποία διαταράχθηκε λόγω Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας κατά το σχετικό όρο της Σύμβασης Παραχώρησης, ήτοι λόγω της κρίσης στην ελληνική και διεθνή οικονομία.

Με το **Άρθρο 5** της Συμφωνίας Τροποποίησης συμφωνούνται μεταξύ των Μερών οι τροποποιήσεις στη Σύμβαση Παραχώρησης.

Με τα **Άρθρα 6 και 7** της Συμφωνίας Τροποποίησης προβλέπεται η προσάρτηση του επικαιροποιημένου και ελεγμένου Χρηματοοικονομικού Μοντέλου (Χρηματοοικονομικό Μοντέλο Επανεκκίνησης) στη Συμφωνία Τροποποίησης και ρυθμίζονται ζητήματα που

σχετίζονται με αυτό, ενώ προβλέπεται αντίστοιχα και η προσάρτηση στη Συμφωνία του αναθεωρημένου Χρονοδιαγράμματος Περιόδου Μελετών – Κατασκευών.

Με τα **Άρθρα 8 και 9** της Συμφωνίας Τροποποίησης προβλέπεται η προσάρτηση στη Συμφωνία των Συμφωνιών Απαιτήσεων Κατασκευαστή και Παραχωρησιούχου, με τις οποίες περιορίζονται οι συμβατικές απαιτήσεις Κατασκευαστή και Παραχωρησιούχου αντίστοιχα και συμφωνούνται τα αντίστοιχα χρονοδιαγράμματα καταβολής απαιτήσεων.

Με τα **Άρθρα 10 και 11** της Συμφωνίας Τροποποίησης ρυθμίζονται τα ζητήματα του καθορισμού, υπό την αίρεση επέλευση της Ημερομηνίας Έναρξης Ισχύος Τροποποίησης, των τροποποιημένων δανειακών συμβάσεων, καθώς και λοιπών Προσαρτημάτων της Σύμβασης Παραχώρησης.

Με τα **Άρθρα 12 έως 16** της Συμφωνίας Τροποποίησης συμφωνούνται οι προϋποθέσεις για τη θέση σε ισχύ των τροποποιήσεων της Σύμβασης Παραχώρησης και για την επίτευξη της Ημερομηνίας Έναρξης Ισχύος Τροποποίησης, καθώς και λοιπά θέματα ισχύος της Συμφωνίας Τροποποίησης.

Με τα **Άρθρα 17 έως 19** της Συμφωνίας Τροποποίησης ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την επίλυση διαφορών και το εφαρμοστέο δίκαιο σε σχέση με τη Συμφωνία Τροποποίησης, καθώς και της έκτασης τροποποίησης διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης.

Επί του Άρθρου Πέμπτου

Κατόπιν της τροποποίησης της Σύμβασης Παραχώρησης ως προς τον Αυτοκινητόδρομο Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα, με την οποία αναβάλλεται η κατασκευή του τμήματος Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Άρθρο Τέταρτο του παρόντος νόμου, κρίνεται σκόπιμος ο χαρακτηρισμός του τμήματος αυτού ως έργου υποδομής άμεσης προτεραιότητας, ώστε αμέσως μετά την προβλεπόμενη εξαίρεσή του, που προβλέπεται στην υπό κύρωση τροποποιούμενη Σύμβαση παραχώρησης του Αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα, να δημοπρατηθεί εντός του πρώτου εξαμήνου του 2014.

Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου επιδιώκει τους παραπάνω σκοπούς και παρακαλούμε για την ψήφισή του.

Αθήνα 29 Νοεμβρίου 2013

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ



ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



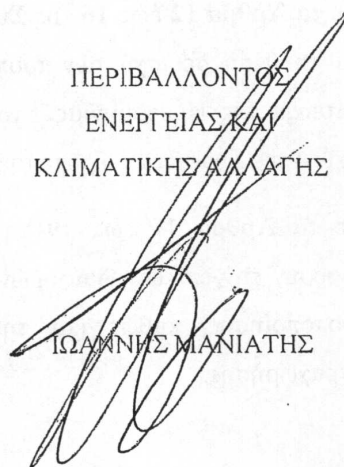
ΚΩΣΤΗΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ



ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ



ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ



ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ