



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ  
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ  
ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ  
ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

**ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ  
ΤΟΜΕΑ (ΣΔΙΤ)**

**ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ**

**ΑΜ: 4042201602004**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΛΙΑΡΓΚΟΒΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ**

Τρίπολη, Φεβρουάριος 2018

### *Ευχαριστίες*

Θεωρώ υποχρέωσή μου να ευχαριστήσω την οικογένειά μου και τους ανθρώπους που ήταν δίπλα μου, καθ' όλη τη διάρκεια των μεταπτυχιακών μου σπουδών και με έχουν στηρίξει σε όλες τις δυσκολίες που αντιμετώπισα. Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω και τον επιβλέποντα καθηγητή μου για την άμεση ανταπόκριση και στήριξη κατά την εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας.

## Περίληψη

Οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) αποτελούν μορφές συνεργασίας μεταξύ του Δημοσίου του Ιδιωτικού τομέα, που αποσκοπούν στον εκσυγχρονισμό της παροχής υποδομών και στρατηγικών δημόσιων υπηρεσιών. Οι ΣΔΙΤ, μπορούν να οδηγήσουν σε αυξημένη αποτελεσματικότητα του δημόσιου τομέα από τη μια πλευρά και από τη άλλη θεωρούνται ένα αρκετό σημαντικό μέσο για την αύξηση της πειθαρχίας στα πλαίσια των δημόσιων συμβάσεων. Οι ΣΔΙΤ έχουν μακρά ιστορία σε πολλές χώρες, όπως για παράδειγμα οι Ηνωμένες Πολιτείες ήδη από τη δεκαετία του 1950 και του 1960, αλλά έγιναν δημοφιλέστερες στη δεκαετία του '80. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι ΣΔΙΤ περιλαμβάνουν τη χρηματοδότηση, το σχεδιασμό, την κατασκευή, την ανακαίνιση, τη διαχείριση ή τη συντήρηση ενός περιουσιακού στοιχείου υποδομής του Δημοσίου, ενώ σε άλλες, ενσωματώνουν την παροχή μιας υπηρεσίας που παρέχεται παραδοσιακά από δημόσιους φορείς. Παρά το ό,τι η κύρια εστίαση των ΣΔΙΤ είναι η προώθηση της αποτελεσματικότητας των δημόσιων υπηρεσιών μέσω του καταμερισμού των κινδύνων και της αξιοποίησης της τεχνογνωσίας του ιδιωτικού τομέα, μπορούν επίσης να ανακουφίσουν την άμεση πίεση στα δημόσια οικονομικά. Με τη σειρά του, η συμμετοχή του δημόσιου τομέα σε ένα έργο μπορεί να προσφέρει σημαντικές διασφαλίσεις για τους ιδιώτες επενδυτές, ιδίως τη σταθερότητα των μεγάλων Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία ως ΣΔΙΤ, όπως περιγράφονται από τον Ν.3389/2005, αρ.1 παρ.2, *«νοούνται οι συμφωνίες συνεργασίας από επαχθή αίτια οι οποίες προσλαμβάνουν τον τύπο της έγγραφης σύμβασης και συνάπτονται μεταξύ ενός Δημόσιου Φορέα και ιδιωτικών Νομικών Προσώπων, για την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών [...]»*. Οι ΣΔΙΤ στην Ευρώπη, αυξήθηκαν ουσιαστικά μέχρι το έτος 2008, όπου έπειτα υπήρξε μια δραστική μείωση τόσο του αριθμού, όσο και της αξίας των ΣΔΙΤ. Παρότι το Ηνωμένο Βασίλειο, έχει το μεγαλύτερο μέρος ΣΔΙΤ στην Ευρώπη, η Ελλάδα είναι πρωτοπόρος στη συνδυασμένη χρήση των πόρων του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης στις ΣΔΙΤ. Στην παρούσα εργασία εξετάζονται τα χαρακτηριστικά των ΣΔΙΤ, το νομοθετικό πλαίσιο, η κατάσταση στην Ευρώπη και στην Ελλάδα, ενώ παραθέτονται και συγκεκριμένοι μελλοντικοί προβληματισμοί σχετικά με τις ΣΔΙΤ.

ΛΕΞΕΙΣΚΛΕΙΔΙΑ: ΣΔΙΤ, Συμπράξεις Δημόσιου & Ιδιωτικού Τομέα, Ευρώπη, Ελλάδα, Νομοθεσία

## **Abstract**

Public-Private Partnerships (PPPs) are forms of cooperation between the private sector, aiming at the modernization of the provision of infrastructure and strategic public services. PPPs can lead to increased efficiency of the public sector on the one hand, and on the other hand they are considered to be an important means of increasing public procurement discipline. PPPs have a long history in many countries, such as the United States since the 1950s and 1960s, but have become more popular in the 1980s. In some cases, PPPs include the financing, design, construction, renovation, management or maintenance of an infrastructure asset of the State, while in others, they incorporate the provision of a service traditionally provided by public bodies. Although the main focus of PPPs is to promote the efficiency of public services through risk sharing and the exploitation of private sector know-how, they can also relieve the immediate pressure on public finances. In turn, public sector involvement in a project can provide significant safeguards for private investors, in particular the stability of large companies. According to Greek law as a PPP, as described in Law 3389/2005, .2 'shall mean cooperation agreements for pecuniary interest which take the form of a written contract and are concluded between a Public Entity and private entities for the execution of works or the provision of services ...' PPPs in Europe have substantially increased until the year 2008, then that there was a drastic reduction in both the number and the PPP value. Although the United Kingdom has the largest share of PPPs in Europe, Greece is a pioneer in the combined use of European Regional Development Fund resources in PPPs. This paper examines the characteristics of PPPs, the legislative framework, the situation in Europe and Greece, as well as specific future PPPs concerns.

**KEYWORDS:** PPP, Public & Private Partnerships, Europe, Greece, Legislation

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΟΙ ΣΔΙΤ .....	3
1.1. Η έννοια της Σύμπραξης του Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) .....	3
1.2. Χαρακτηριστικά των ΣΔΙΤ .....	6
1.3. Τυπολογία των ΣΔΙΤ .....	7
1.3.1.Οι ΣΔΙΤ καθαρά Συμβατικού Τύπου .....	8
1.3.1.1. Οι μορφές των ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου .....	9
1.3.1.2. Οι μέθοδοι των ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου .....	11
1.3.2. Οι ΣΔΙΤ Θεσμοθετημένου Τύπου .....	14
1.4. Έργα που μπορούν να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ .....	14
1.5. Περιεχόμενο Συμβάσεων Σύμπραξης .....	17
1.6. Κίνητρα για τη δημιουργία ΣΔΙΤ .....	19
1.7. Διαφορά ιδιωτικοποίησης και ΣΔΙΤ .....	21
1.8 Διαφορά παραχώρησης από ΣΔΙΤ .....	23
1.9. Προκλήσεις και εμπόδια στην εφαρμογή των ΣΔΙΤ .....	23
1.10. Ιστορική Αναδρομή .....	25
1.11. Οικονομική κρίση και ΣΔΙΤ .....	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2- ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....	29
2.1. Νόμος Υπ'αρ. 3389/2005 (ΦΕΚ Α' 232) - Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα .....	29
2.2. Προϋποθέσεις υπαγωγής στο Ν. 3389/2005 .....	32
2.3. Διαδικασίες ένταξης σε μια ΣΔΙΤ .....	33
2.4. Το Νομοθετικό και Θεσμικό πλαίσιο για τις ΣΔΙΤ .....	35
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΔΙΤ .....	39
3.1. Τα πλεονεκτήματα των ΣΔΙΤ .....	39

3.2. Τα μειονεκτήματα των ΣΔΙΤ.....	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ .....	47
4.1. Οι ΣΔΙΤ στην Ευρώπη .....	47
4.2. Πρόσφατες εξελίξεις των ΣΔΙΤ στην Ευρώπη .....	48
4.3. Τα οικονομικά μεγέθη των ΣΔΙΤ στην Ευρώπη.....	50
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ .....	52
5.1. Οι ΣΔΙΤ στην Ελλάδα .....	52
5.2. Τομείς Εφαρμογής ΣΔΙΤ στην Ελλάδα.....	55
5.2.1. Έργα ΣΔΙΤ που βρίσκονται σε λειτουργία.....	55
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2.1.1: <i>Τρέχουσα Κατάσταση Έργου : Σε λειτουργία.....</i>	55
5.2.2. Έργα ΣΔΙΤ που βρίσκονται στην πρώτη φάση του Διαγωνισμού .....	56
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2.2.1: <i>Τρέχουσα Κατάσταση Έργου : Α' Φάση διαγωνισμού σε εξέλιξη .</i>	56
5.2.3. Έργα ΣΔΙΤ που βρίσκονται υπό κατασκευή.....	56
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2.3.1: <i>Τρέχουσα Κατάσταση Έργου : Υπό κατασκευή.....</i>	56
5.2.4. Έργα ΣΔΙΤ που βρίσκονται σε κατάσταση σχεδιασμού και προετοιμασίας.....	56
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2.4.1: <i>Τρέχουσα Κατάσταση Έργου : Σχεδιασμός - Προετοιμασία.....</i>	56
5.2.5. Έργα ΣΔΙΤ με ανταγωνιστικό διάλογο σε εξέλιξη .....	57
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2.5.1: <i>Τρέχουσα Κατάσταση Έργου : Ανταγωνιστικός διάλογος σε εξέλιξη</i> .....	57
5.2.6. Έργα ΣΔΙΤ με ολοκλήρωση της προεπιλογής των υποψηφίων .....	57
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2.6.1: <i>Τρέχουσα Κατάσταση Έργου : Ολοκληρώθηκε η προεπιλογή των</i> <i>υποψηφίων για το έργο. ....</i>	57
5.2.7. Έργα ΣΔΙΤ με ενεργό διαγωνισμό .....	57
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2.7.1: <i>Τρέχουσα Κατάσταση Έργου : Ο διαγωνισμός για την</i> <i>επιλογή Ιδιωτικού Φορέα Σύμπραξης βρίσκεται σε εξέλιξη. ....</i>	57
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 – ΣΥΖΗΤΗΣΗ.....	58
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	62

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Βασικοί ορισμοί των ΣΔΙΤ .....	4
Βασικά χαρακτηριστικά και διαφορές των ανταποδοτικών και ή ανταποδοτικών έργων ΣΔΙΤ .....	17
Εξέλιξη ΣΔΙΤ στην Ευρώπη για την περίοδο 1990-2009 .....	26
Διαδικασία ανάθεσης .....	34
Συνολική αξία έργων ΣΔΙΤ στην ΕΕ σε € (2000-2015).....	49.
Ποσοστό ΣΔΙΤ έναντι ΑΕΠΚ (2000-2014).....	50.
Υπογεγραμμένες συμβάσεις ΣΔΙΤ που συνδυάζουν επιχορήγηση ή δάνειο από ΕΕ .....	52

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σε παγκόσμιο επίπεδο, οι κυβερνήσεις εξαρτώνται όλο και περισσότερο από τις ιδιωτικές επενδύσεις για την ανάπτυξη μεγάλων έργων υποδομής. Οι κυβερνητικοί προϋπολογισμοί είναι περιορισμένοι και η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα επιτρέπει στις κυβερνήσεις να εκτελούν τα φιλόδοξα σχέδια τους. Οι κυβερνήσεις σε όλο τον κόσμο έχουν συμμετάσχει σε εταιρικές σχέσεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Ο δημόσιος και ο ιδιωτικός τομέας είναι όλο και περισσότερο αλληλεξαρτώμενοι για την υλοποίηση των φιλοδοξιών τους. Τα όρια μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών οργανισμών θολώνουν και η δημόσια διοίκηση αλλάζει. Η παραγωγή και οι επιδόσεις είναι σήμερα τα κριτήρια κλειδιά για την αξιολόγηση του δημόσιου τομέα.

Η εστίαση στις συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) ταιριάζει στο πλαίσιο αυτό. ο δημόσιος και ο ιδιωτικός τομέας συνδυάζουν τα πλεονεκτήματά τους. Ο ορισμός των ΣΔΙΤ στη διεθνή πρακτική περιλαμβάνει μια ποικιλία μακροπρόθεσμων συμβατικών ρυθμίσεων. Σύμφωνα με τους περισσότερους ορισμούς, μεταξύ των οποίων και ο ορισμός που χρησιμοποιείται από τη Eurostat, θεωρούν ως ΣΔΙΤ μόνο τα έργα που συνδυάζουν κατασκευαστικές και επιχειρησιακές πτυχές. Υπάρχουν δύο λόγοι πίσω από την προσέγγιση των ΣΔΙΤ: α) η ανάγκη αντιμετώπισης περιορισμένων δημόσιων πόρων και β) η ανάγκη να καλυφθεί το κενό στις υπάρχουσες υποδομές. Αναμένεται ότι οι ΣΔΙΤ μπορούν να βοηθήσουν στην εξοικονόμηση των δημόσιων πόρων, βελτιώνοντας ταυτόχρονα την ποιότητα και την αποδοτικότητα των δημόσιων δαπανών. Ωστόσο, οι ανώτερες επιδόσεις των ΣΔΙΤ, μπορούν να αμφισβητηθούν από παραδείγματα κακών αποτελεσμάτων, τη μη ισορροπημένη κατανομή του κινδύνου μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών εταιρών και την ευκαιριακή χρήση των ΣΔΙΤ ως ένα μέσο παράκαμψης των περιορισμών που επιβάλλουν τα δημόσια χρέη. Τα φορολογικά κίνητρα μπορούν να προκαλέσουν αυξημένη σχέση κόστους-ωφέλειας, όταν οι δημόσιοι προϋπολογισμοί περιορίζονται από τις πιέσεις του χρέους. Η χρήση των ΣΔΙΤ παραμένει αμφισβητούμενη, δεδομένου ότι κάθε κρίση της εκτέλεσης των έργων ΣΔΙΤ εξαρτάται πολύ από συγκεκριμένες περιστάσεις. Η υπάρχουσα βιβλιογραφία υποστηρίζει την ιδέα ότι τα έργα ΣΔΙΤ λειτουργούν καλύτερα στη φάση της κατασκευής, γιατί συνήθως συνάπτονται εγκαίρως και με βάση τον προϋπολογισμό, αλλά υπάρχουν ταυτόχρονα πολλά ανοικτά ζητήματα σχετικά με το πραγματικό μακροπρόθεσμο κόστος των ΣΔΙΤ για τον δημόσιο τομέα και τελικά τους φορολογούμενους.

Το θέμα των συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, ήταν ένα αντικείμενο διαβουλεύσεων για πολλά χρόνια στη χώρα μας, ενώ είχε επισημανθεί ταυτόχρονα και η



ανάγκη δημιουργίας ενός ειδικού νομοθετικού πλαισίου το οποίο θα επέτρεπε την υλοποίηση ΣΔΙΤ, στα πλαίσια των διεθνών εξελίξεων. Η δημιουργία αυτού του νομικού πλαισίου ήταν επίσης απαραίτητη και για να καταστεί πραγματικότητα η υλοποίηση έργων και υπηρεσιών κοινωνικού χαρακτήρα από ιδιώτες, το κόστος των οποίων δεν καλύπτεται από την επιβάρυνση των τελικών χρηστών αλλά μελλοντικά, απευθείας από το δημόσιο σε ετήσια βάση. Σε αυτό το πλαίσιο, δημιουργήθηκε ο Ν.3389/2005, που αποτελεί ένα ολοκληρωμένο θεσμικό και νομικό πλαίσιο υλοποίησης έργων ΣΔΙΤ. Στα πλαίσια αυτού του Νόμου προβλέπεται:

- Πλαίσιο διαφάνειας και ασφάλειας για την ευρεία αξιοποίηση του θεσμού.
- Ξεκάθαρη διαδικασία έγκρισης έργων
- άμεσος έλεγχος από τη Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ (ΔΕΣΔΙΤ).
- Ακολουθούνται διαδικασίες ανάθεσης απολύτως σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες.
- Διατίθεται προδιαγεγραμμένο συμβατικό πλαίσιο και ελάχιστο περιεχόμενο για κάθε σύμβαση ΣΔΙΤ.
- Προβλέπονται συγκεκριμένες διευκολύνσεις για την απρόσκοπτη και ταχεία έκδοση αδειών.
- Καλύπτονται θεσμικά τόσο έργα κοινωνικών υποδομών με πληρωμές διαθεσιμότητας, όσο και ανταποδοτικών έργων.
- Προβλέπεται η δυνατότητα επίλυσης διαφορών με διαιτησία.
- Συνεχής παρακολούθηση από την Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ (ΕΓΣΔΙΤ), η οποία επικουρεί και υποστηρίζει τη δημοπράτηση και υλοποίηση των έργων.
- Με σειρά αποφάσεων του Συμβουλίου της Επικρατείας (ΣτΕ) υπέρ του Δημοσίου, κατόπιν προσφυγών από υποψηφίους αναδόχους κατά αποφάσεων του Δημοσίου, αναδεικνύεται η νομική ασφάλεια που προσφέρει το θεσμικό πλαίσιο για την υλοποίηση έργων ΣΔΙΤ.

Σκοπός της παρούσας εργασίας, είναι να διερευνήσει τα βασικά χαρακτηριστικά των ΣΔΙΤ, την κατάσταση στην Ευρώπη και την κατάσταση στην Ελλάδα. Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά των ΣΔΙΤ. Στο δεύτερο κεφάλαιο, παρουσιάζεται το νομικό πλαίσιο που διέπει τις ΣΔΙΤ στην Ελλάδα. Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των ΣΔΙΤ. Στο τέταρτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται η κατάσταση των ΣΔΙΤ στην Ευρώπη και στο πέμπτο η κατάσταση των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΟΙ ΣΔΙΤ

### 1.1. Η έννοια της Σύμπραξης του Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)

Δεν υπάρχει κανένας ευρέως αποδεκτός ορισμός των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ). Γενικά, αποτελούν μακροπρόθεσμες συμβάσεις μεταξύ ιδιωτικών φορέων και κυβερνήσεων για την παροχή ενός δημόσιου περιουσιακού στοιχείου ή υπηρεσίας, για τα οποία ο ιδιωτικός φορέας φέρει σημαντική ευθύνη διαχείρισης κινδύνου και η αμοιβή συνήθως συνδέεται με την απόδοση. Τη δεκαετία του 90, η προώθηση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων στο Ηνωμένο Βασίλειο με τη χρήση ιδιωτικής χρηματοδότησης αποτέλεσε το έναυσμα για την καθιέρωση του θεσμού των συμπράξεων, οι οποίες άρχισαν να αποτελούν κοινή πρακτική τις επόμενες δεκαετίες σε ολόκληρη την Ευρώπη. Η εφαρμογή του θεσμού των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα, έγινε κατά κύριο λόγο στα αναπτυξιακά έργα που υλοποιήθηκαν την περίοδο 1995-2004, με χαρακτηριστικά παραδείγματα το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, το μετρό, την γέφυρα Ρίου Αντιρρίου, την Αττική Οδό, την Ιόνια Οδό, κ.ά.

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία ως ΣΔΙΤ, όπως περιγράφονται από τον Ν.3389/2005, αρ.1 παρ.2, *«νοούνται οι συμφωνίες συνεργασίας από επαχθή αίτια οι οποίες προσλαμβάνουν τον τύπο της έγγραφης σύμβασης και συνάπτονται μεταξύ ενός Δημόσιου Φορέα και ιδιωτικών Νομικών Προσώπων, για την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών [...]»*.

Παγκοσμίως, δεν υπάρχει συναίνεση για το τι συνιστά μια σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) (WorldBank, 2013). Ο όρος ΣΔΙΤ (Public-PrivatePartnership/PPP), δεν ορίζεται σε κοινοτικό επίπεδο. Γενικά, ο όρος αναφέρεται στις μορφές συνεργασίας μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, δηλαδή των επιχειρήσεων, που αποσκοπούν στη χρηματοδότηση, την κατασκευή, την ανακαίνιση, τη διαχείριση ή τη συντήρηση μιας υποδομής ή την επίβλεψη μιας υπηρεσίας (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2004). Σύμφωνα με αξιόλογους διεθνείς οργανισμούς όπως η Παγκόσμια Τράπεζα, δεν υπάρχει κανένας γενικά αποδεκτός ορισμός των ΣΔΙΤ. Σε γενικές γραμμές, όμως, η ΣΔΙΤ, αναφέρεται σε συμφωνίες μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα για τη διαχείριση υπηρεσιών ή έργων που ανήκουν στον δημόσιο τομέα, με σαφή συμφωνία σχετικά με κοινούς στόχους για την παροχή δημόσιας υποδομής ή / και δημόσιων υπηρεσιών (WorldBank, 2013). Μολονότι οι ΣΔΙΤ εφαρμόζονται ήδη από τη δεκαετία του 1990, δεν υπάρχει ένα ενιαίο ευρωπαϊκό

πρότυπο ΣΔΙΤ (Karpeler&Nemoz, 2010). Η ευρωπαϊκή έκθεση για το 2009, αναφέρει ότι «το φάσμα των δομών που χρησιμοποιούνται για τις ΣΔΙΤ ποικίλλει σε μεγάλο βαθμό. Σε ορισμένες χώρες, η έννοια της ΣΔΙΤ είναι ισοδύναμη με μια παραχώρηση, όπου οι υπηρεσίες που προσφέρονται στο πλαίσιο της παραχώρησης πληρώνονται από το κοινό. Σε άλλες, οι ΣΔΙΤ, συμπεριλαμβάνουν κάθε τύπο εξωτερικής παραχώρησης και κοινοπραξιών μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα (EIB, 2009). Ως αποτέλεσμα, ο καταγεγραμμένος αριθμός έργων ΣΔΙΤ μπορεί να διαφέρει σημαντικά μεταξύ των διαφορετικών πηγών δεδομένων (Karpeler&Nemoz, 2010). Συνοπτικά οι βασικότεροι ορισμοί παρουσιάζονται στον πίνακα 1.1. που ακολουθεί:

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1:Βασικοί ορισμοί των ΣΔΙΤ</b>	
<b>SOURCE</b>	<b>DEFINITION</b>
Ευρωπαϊκή Επιτροπή (European Commission, 2009)	Οι ΣΔΙΤ αποτελούν μορφές συνεργασίας μεταξύ των δημόσιων αρχών και του ιδιωτικού τομέα, που αποσκοπούν στον εκσυγχρονισμό της παροχής υποδομών και στρατηγικών δημόσιων υπηρεσιών. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι ΣΔΙΤ περιλαμβάνουν τη χρηματοδότηση, το σχεδιασμό, την κατασκευή, την ανακαίνιση, τη διαχείριση ή τη συντήρηση ενός περιουσιακού στοιχείου υποδομής, ενώ σε άλλες, ενσωματώνουν την παροχή μιας υπηρεσίας που παρέχεται παραδοσιακά από δημόσιους φορείς. Παρά το ό,τι η κύρια εστίαση των ΣΔΙΤ είναι η προώθηση της αποτελεσματικότητας των δημόσιων υπηρεσιών μέσω του καταμερισμού των κινδύνων και της αξιοποίησης της τεχνογνωσίας του ιδιωτικού τομέα, μπορούν επίσης να ανακουφίσουν την άμεση πίεση στα δημόσια οικονομικά, παρέχοντας μια επιπλέον πηγή κεφαλαίου. Με τη σειρά του, η συμμετοχή του δημόσιου τομέα σε ένα έργο

	<p>μπορεί να προσφέρει σημαντικές διασφαλίσεις για τους ιδιώτες επενδυτές, ιδίως τη σταθερότητα των μεγάλων</p> <p>Μακροπρόθεσμων ταμειακών ροών από τα δημόσια οικονομικά και μπορεί να ενσωματώσει σημαντικά κοινωνικά ή περιβαλλοντικά οφέλη σε ένα έργο.</p>
CPR(art.24)	<p>Οι ΣΔΙΤ, είναι μορφές συνεργασίας μεταξύ δημόσιων φορέων και οργανισμών του ιδιωτικού τομέα, που αποσκοπούν στη βελτίωση της υλοποίησης των επενδύσεων στα έργα υποδομής ή σε άλλα είδη πράξεων, παρέχοντας στο κοινό υπηρεσίες μέσω της κατανομής των κινδύνων, της συγκέντρωσης εμπειρογνωμοσύνης από τον ιδιωτικό τομέα ή πρόσθετων πηγών κεφαλαίου</p>
Eurostat (2016)	<p>Ο όρος ΣΔΙΤ χρησιμοποιείται ευρέως για πολλούς διαφορετικούς τύπους μακροπρόθεσμων συμβάσεων μεταξύ κυβερνήσεων και εταιρειών, για την παροχή των δημόσιων περιουσιακών στοιχείων. Στις ΣΔΙΤ, η κυβέρνηση συμφωνεί να αγοράσει υπηρεσίες από έναν μη κυβερνητικό φορέα (εταίρος) για μεγάλο χρονικό διάστημα, που προκύπτει από τη χρήση συγκεκριμένων «ειδικών περιουσιακών στοιχείων», τα οποία ο ιδιωτικός φορέας κατασκευάζει για την παροχή της υπηρεσίας. Το περιουσιακό στοιχείο χρησιμοποιείται συνήθως για την παροχή των δημόσιων υπηρεσιών, σε τομείς όπως είναι η υγεία (νοσοκομεία), η εκπαίδευση (σχολεία και πανεπιστήμια) και η δημόσια ασφάλεια (φυλακές) ή στο πλαίσιο</p>

	δομών μεταφοράς και επικοινωνιών
ΟΑΣΑ (OECD,2008)	Μια συμφωνία μεταξύ της κυβέρνησης και ενός ή περισσότερων ιδιωτών εταίρων(στους οποίους μπορούν να συμπεριληφθούν οι φορείς εκμετάλλευσης και οι χρηματοδότες), σύμφωνα την οποία οι ιδιώτες εταίροι παρέχουν την υπηρεσία με τέτοιο τρόπο ώστε οι στόχοι παράδοσης των υπηρεσιών της κυβέρνησης να ευθυγραμμίζονται με τους στόχους κερδοφορίας των ιδιωτικών εταίρων και όπου η αποτελεσματικότητα της ευθυγράμμισης εξαρτάται από την επαρκή μεταφορά του κινδύνου στους ιδιωτικούς εταίρους.
Παγκόσμια Τράπεζα (World Bank, 2014)	Μια μακροπρόθεσμη σύμβαση μεταξύ ενός ιδιωτικού φορέα και ενός κυβερνητικού φορέα, για την παροχή ενός δημόσιου περιουσιακού στοιχείου ή υπηρεσίας, στην οποία ο ιδιωτικός φορέας φέρει σημαντική ευθύνη διαχείρισης και διαχείρισης και αμοιβή συνδέεται με την απόδοση.

**Πηγές:** OECD, 2008; World Bank, 2014; Eurostat, 2016; EC, 2009

## 1.2. Χαρακτηριστικά των ΣΔΙΤ

Σύμφωνα με τους Allard και Trabant (2008), η σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα είναι ένας «γάμος» μεταξύ της δημόσιας και της ιδιωτικής δραστηριότητας, ένα είδος « *τρίτου τρόπου βελτιστοποίησης της χρήσης δημόσιων πόρων και ενίσχυσης της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται παραδοσιακά από το δημόσιο τομέα*»(Allard, Trabant, 2008).

Στο Πράσινο Βιβλίο για τις ΣΔΙΤ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2004) αναγνωρίζει ότι τα ακόλουθα στοιχεία συνήθως χαρακτηρίζουν μια ΣΔΙΤ:

- Η σχετικά μεγάλη διάρκεια της σχέσης, η οποία συνεπάγεται τη συνεργασία μεταξύ του δημόσιου εταίρου και του ιδιωτικού εταίρου σε διάφορες πτυχές ενός

σχεδίου. Πάντοτε το ένα μέρος πρέπει να είναι το δημόσιο ενώ τα άλλα προέρχονται από τον ιδιωτικό τομέα, είτε ως διευθυντές έργου, είτε ως κοινοπραξία εταιρειών.

- Ο τρόπος χρηματοδότησης του σχεδίου, εν μέρει από τον ιδιωτικό τομέα, μερικές φορές μέσω πολύπλοκων συμφωνιών μεταξύ των συμμετεχόντων. Το δημόσιο αρκετές φορές χρειάζεται να συστήσει κάποιο ειδικό όργανο, προτού μπορέσει να συμμετάσχει σε μια τέτοια συνεργασία.
- Ο σημαντικός ρόλος του οικονομικού φορέα, ο οποίος συμμετέχει σε διάφορα στάδια του έργου (σχεδιασμός, ολοκλήρωση, υλοποίηση, χρηματοδότηση). Το κάθε μέρος της σύμπραξης, πρέπει να εισφέρει στη συνεργασία με κάποιο τρόπο. Ενώ τα υλικά αγαθά είναι πολλές φορές εμφανή, υπάρχουν και άλλες μορφές συνεισφοράς που δεν είναι τόσο ορατές, όπως η διοίκηση, η μεταφορά τεχνογνωσίας κτλ.
- Η κατανομή των κινδύνων μεταξύ του δημόσιου εταίρου και του ιδιωτικού εταίρου, επιβαρύνουν γενικά τον δημόσιο τομέα.

Σε ορισμένες χώρες, ιδίως σε εκείνες τις χώρες που ακολουθούν την παράδοση του CodeNapoléon, γίνεται διάκριση μεταξύ δημόσιων συμβάσεων, όπως είναι οι παραχωρήσεις όπου ο ιδιωτικός φορέας παρέχει μια υπηρεσία απευθείας στο κοινό και αναλαμβάνει τον κίνδυνο απέναντι στον τελικό χρήστη ή αποδέκτη της υπηρεσίας και οι ΣΔΙΤ, στις οποίες το Δημόσιο διατηρεί τον έλεγχο των αποφάσεων πολύ συχνά ενώ ταυτόχρονα παράγουν αμοιβαίες υποχρεώσεις και για τα δύο μέρη (WorldBank, 2013).

### 1.3. Τυπολογία των ΣΔΙΤ

Σύμφωνα με τις κοινοτικές διατάξεις, οι ΣΔΙΤ διακρίνονται σε δύο κατηγορίες:

1) Τις ΣΔΙΤ **Θεσμοθετημένου Τύπου**, στις οποίες υπάρχει συνεργασία μεταξύ του Δημόσιου και του Ιδιωτικού τομέα στο πλαίσιο της δημιουργίας ενός άλλου Φορέα ή της εισόδου του ιδιώτη σε έναν υπάρχοντα φορέα. Η κυβέρνηση και οι ιδιωτικές εταιρείες, αναλαμβάνουν τη συνυπευθυνότητα και τη συνιδιοκτησία για την παροχή υπηρεσιών. Οι ΣΔΙΤ Θεσμοθετημένου τύπου, παρέχουν ένα όχημα για «αληθινές» συμπράξεις στις οποίες οι οργανισμοί του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, αλλά μερικές φορές και οι μη κυβερνητικές οργανώσεις, ενώνουν τους διαθέσιμους πόρους τους και δημιουργούν ένα κοινό όφελος. Οι εταίροι του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα μπορούν είτε να σχηματίσουν μια νέα εταιρεία είτε να αναλάβουν την κοινή ιδιοκτησία μιας υπάρχουσας εταιρείας που παρέχει μια υπηρεσία. Οι ΣΔΙΤ Θεσμοθετημένου Τύπου, εφαρμόζονται

συνήθως σε έργα αστικής ανάπτυξης και λειτουργούν και σε επίπεδο τοπικής αυτοδιοίκησης (Bult-Spiering & Dewulf, 2006; Bult-Spiering et al., 2005; Klijn and Teisman, 2000).

2) Τις ΣΔΙΤ **καθαρά Συμβατικού Τύπου**, στις οποίες η σύμπραξη μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα βασίζεται αποκλειστικά σε συμβατικούς δεσμούς. Η συμφωνία παραχώρησης επιτρέπει σε έναν ιδιωτικό οργανισμό να αναπτύξει ένα έργο υποδομής και να το διατηρήσει και να το λειτουργήσει με αποδοτικό τρόπο μέχρις ότου μεταβιβαστεί ξανά στην ιδιοκτησία του δημόσιου τομέα (Osborne, 2000; Rosenau, 2000). Μια παραχώρηση λαμβάνει τη μορφή ενός σχεδίου στο οποίο ο/οι ιδιωτικός/οί φορείς σχεδιάζουν, χρηματοδοτούν και κατασκευάζουν ένα έργο του δημόσιου τομέα. Η ιδιωτική συντήρηση και εκμετάλλευση, αποτελούν επίσης γενικά μέρος της παραχώρησης. Η συμφωνία παραχώρησης εφαρμόζεται κατά κύριο λόγο σε έργα ανάπτυξης υποδομών και συνεπώς λειτουργεί τόσο σε τοπικό, όσο και σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο.

### **1.3.1.Οι ΣΔΙΤ καθαρά Συμβατικού Τύπου**

Οι παραχωρήσεις γίνονται παράλληλα με τις συμβατικές διατάξεις του δημόσιου τομέα για την παροχή υποδομών. Μια συμβατική διάταξη του δημόσιου τομέα χαρακτηρίζεται από έναν κύριο ρόλο για τον δημόσιο τομέα. Ο δημόσιος τομέας συνήθως συνάπτει μια σύμβαση με μια κατασκευαστική εταιρεία για την ανάπτυξη ενός στοιχείου υποδομής που έχει σχεδιαστεί από την κυβέρνηση και στη συνέχεια, είτε το χειρίζεται αυτόνομα είτε συνάπτει μια δεύτερη σύμβαση λειτουργίας ή / και συντήρησης. Στις ΣΔΙΤ Συμβατικού Τύπου, ο βασικός ρόλος του δημοσίου και οι αρμοδιότητές του, περιορίζονται στον καθορισμό του αναμενόμενου αποτελέσματος και στην παρακολούθηση των διαδικασιών. Στις περισσότερες ΣΔΙΤ αυτού του τύπου, ο ιδιωτικός τομέας είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό, την υλοποίηση, τη χρηματοδότηση και τη συντήρηση της υποδομής βάσει των προδιαγραφών που καθορίζει ο δημόσιος τομέας. Στο πλαίσιο μιας σύμβασης παραχώρησης για παράδειγμα, ο δημόσιος τομέας συνήθως έχει μια ροή εσόδων για τη χρήση της υποδομής κατά τη διάρκεια της συμβατικής περιόδου, η οποία συνήθως ανέρχεται στα 15 χρόνια ή περισσότερο. Μόλις λήξει η σύμβαση, η ιδιοκτησία της εγκατάστασης μπορεί να παραμείνει στον ιδιώτη ανάδοχο ή να περιέλθει στον δημόσιο τομέα, ανάλογα με τους όρους της σύμβασης.

Η προσέγγιση της παραχώρησης αποσκοπεί στο να προσφέρει ένα εμπορικό κίνητρο για συνέργεια, ευελιξία και αποδοτικότητα από τον αρχικό σχεδιασμό, μέσω της κατασκευής και της λειτουργίας μιας υποδομής από έναν ιδιώτη. Αντιστρόφως, η συμβατική παροχή υποδομών, έχει συχνά ως αποτέλεσμα την υπέρβαση του κόστους και του χρόνου, γεγονός

που αποφεύγεται με την εφαρμογή μιας συμφωνίας παραχώρησης. Αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα μια πιο δαπανηρή εγκατάσταση από ό,τι σχεδιάστηκε αρχικά και μια καθυστερημένη έναρξη της φάσης λειτουργίας και συντήρησης. Οι παραχωρήσεις πιστεύεται ότι βελτιώνουν αυτό το επίπεδο απόδοσης εξαιτίας της δομής της χρηματοδότησής τους. Η αναθέτουσα αρχή, το δημόσιο, αρχίζει να πληρώνει τους ιδιώτες κατά την έναρξη της φάσης λειτουργίας και συντήρησης του έργου, δημιουργώντας έτσι ένα κίνητρο για τον ιδιωτικό τομέα να πραγματοποιήσει γρήγορα την κατασκευή.

Υπάρχουν επίσης και άλλα μη οικονομικά οφέλη από τις παραχωρήσεις. Για παράδειγμα, επιτρέπουν στον δημόσιο τομέα να επικεντρώνεται στις επονομαζόμενες βασικές δραστηριότητες, παρά να επενδύει σε δραστηριότητες σχετικές με τη δημιουργία υποδομών. Σήμερα οι παραχωρήσεις, χρησιμοποιούνται στο μεγαλύτερο μέρος του κόσμου και οι κυβερνήσεις ξεετάζουν όλο και περισσότερο αυτές τις λύσεις (Atkin & Leiringer, 2000). Η Ιταλία, η Γαλλία και η Ισπανία έχουν παραχωρήσει παραχωρήσεις για την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων εδώ και πολλά χρόνια, ενώ η Αυστραλία, η Νέα Ζηλανδία και οι ΗΠΑ χρησιμοποιούν επίσης τον ιδιωτικό τομέα για την παροχή φυλακών, δρόμων και νοσοκομειακών κτιρίων.

### **1.3.1.1. Οι μορφές των ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου**

Οι ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου, μπορούν να πάρουν διάφορες μορφές. Οι βασικότερες από αυτές είναι:

#### **1) Οι Συμβάσεις Παραχώρησης της Εκμετάλλευσης (Concessions)**

Οι παραχωρήσεις χρησιμοποιούνται παράλληλα με τις συμβατικές διατάξεις του δημόσιου τομέα για την παροχή υποδομής. Μια συμβατική διάταξη του δημόσιου τομέα χαρακτηρίζεται από έναν κύριο ρόλο για τον δημόσιο τομέα. Ο δημόσιος τομέας συνήθως συνάπτει σύμβαση με μια κατασκευαστική εταιρεία για την ανάπτυξη ενός περιουσιακού στοιχείου υποδομής που έχει σχεδιαστεί από την κυβέρνηση και στη συνέχεια, είτε το χειρίζεται αυτόνομα είτε συνάπτει μια δεύτερη σύμβαση λειτουργίας ή / και συντήρησης. Στις παραχωρήσεις, η κύρια θέση του δημόσιου τομέα μετατρέπεται αφορά έναν ρόλο στον οποίο οι αρμοδιότητές του περιορίζονται στη σύνταξη των προδιαγραφών μεταφοράς της υποδομής ή των υπηρεσιών στο Δημόσιο και στην παρακολούθηση των διαδικασιών. Στις περισσότερες παραχωρήσεις, ο ιδιωτικός τομέας είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό, την υλοποίηση, τη χρηματοδότηση και τη συντήρηση της υποδομής βάσει των προδιαγραφών που καθορίζει ο δημόσιος τομέας. Στο πλαίσιο μιας σύμβασης παραχώρησης, ο δημόσιος τομέας συνήθως πραγματοποιεί μια ροή εσόδων για τη χρήση κατά τη διάρκεια της



συμβατικής περιόδου που ορίζεται στη Σύμβαση σύμπραξης, η οποία ορίζεται γενικά στα 15 ή περισσότερα χρόνια. Μόλις λήξει η σύμβαση, η ιδιοκτησία της εγκατάστασης μπορεί να παραμείνει στον ανάδοχο του ιδιωτικού τομέα ή να μεταβεί στον δημόσιο τομέα, ανάλογα με τους όρους της σύμβασης. Οι συμβάσεις παραχώρησης μπορεί να πάρουν τις ακόλουθες μορφές :

- Οι Παραχωρήσεις Λειτουργίας και Συντήρησης (Operational and maintenance concessions): Ο ιδιωτικός φορέας λειτουργεί μια υποδομή και έχει κέρδος από τους χρήστες της, με το οποίο χρηματοδοτεί τη λειτουργία και τη συντήρηση της υποδομής. Το βάρος της λειτουργίας και συντήρησης της υποδομής μεταφέρεται από το δημόσιο στον τελικό χρήστη και επιτυγχάνεται μεγαλύτερη αποδοτικότητα.
- Η Πρωτοβουλία Ιδιωτικής Χρηματοδότησης - PFI (Private Finance Initiative):

Αυτός ο μηχανισμός έχει ως στόχο την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων σε δημόσια έργα υποδομής και υπηρεσιών. Ο ιδιωτικός φορέας, αναλαμβάνει τη σχεδίαση, την κατασκευή και τη διαχείριση της υποδομής και των υπηρεσιών αυτής. Η χρηματοδότηση γίνεται από την αναθέτουσα αρχή, δηλαδή το δημόσιο και το μεγεθός της εξαρτάται από τη φύση της υπηρεσίας ή της υποδομής

## **2 ) Οι Κλασικές Μέθοδοι Χρηματοδότησης (conventional procurement).**

Αυτοί οι μέθοδοι χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο στις δημόσιες υποδομές ή υπηρεσίες. Επειδή πολλά έργα υποδομών έχουν υψηλό κόστος τόσο για τη διαχείριση όσο και για τη συντήρησή τους, το δημόσιο καταφεύγει τα τελευταία χρόνια σε διάφορα είδη συμβολαίων διαχείρισης-συντήρησης, για να βελτιώσει την αποδοτικότητά του σε αυτόν τον τομέα. Οι κυριότερες κλασικές μέθοδοι χρηματοδότησης είναι: α) Τα Συμβόλαια Διαχείρισης και Συντήρησης και β ) τα Ποσοτικά Βασισμένα Συμβόλαια Συντήρησης.

## **3) Οι Συμβάσεις Διαχείρισης (Management Contracts)**

Ο όρος σύμβαση διαχείρισης, αφορά μια σειρά συμβάσεων, από συμβάσεις τεχνικής βοήθειας, μέχρι συμφωνίες πλήρους λειτουργίας και συντήρησης και γι 'αυτό είναι δύσκολο να γενικευτεί γι' αυτές. Τα κύρια κοινά χαρακτηριστικά των συμβάσεων διαχείρισης, είναι ότι η Αναθέτουσα Αρχή αναθέτει στον Ιδιωτικό φορέα τη διαχείριση μιας σειράς δραστηριοτήτων για σχετικά μικρό χρονικό διάστημα (2 έως 5 έτη). Οι συμβάσεις διαχείρισης τείνουν να είναι συγκεκριμένες ως προς την εργασία και δεν εστιάζουν στο παραγόμενο αποτέλεσμα. Οι παραχωρήσεις λειτουργίας και συντήρησης για παράδειγμα, μπορεί να έχουν μεγαλύτερες απαιτήσεις απόδοσης.

Οι απλούστερες συμβάσεις διαχείρισης, συνεπάγονται ότι ο ιδιωτικός φορέας λαμβάνει μια σταθερή αμοιβή από το Δημόσιο για την εκτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων. Η αμοιβή αυτή, δεν εξαρτάται από την κερδοφορία και ο ιδιωτικός φορέας δεν αναλαμβάνει συνήθως τον κίνδυνο της κατάστασης των περιουσιακών στοιχείων. Όταν τα συμβόλαια διαχείρισης γίνονται περισσότερο βασισμένα στην επίδοση, τότε ο φορέας εκμετάλλευσης αναλαμβάνει ακόμα μεγαλύτερο κίνδυνο, ακόμη και τον κίνδυνο των περιουσιακών στοιχείων και την αντικατάσταση των υποδομών και του εξοπλισμού.

#### **4) Οι Συμβάσεις Συντήρησης βάσει της Απόδοσης (Performance based maintenance contracts).**

Οι συγκεκριμένες συμβάσεις, βασίζονται κατά κύριο λόγο σε ορισμένες συνθήκες απόδοσης που αξιολογούνται από τους τελικούς χρήστες. Συνήθως αφήνουν στους ιδιωτικούς φορείς ένα περιθώριο για μεγαλύτερη αυτονομία στο σχεδιασμό και την οργάνωση των έργων. Η πληρωμή γίνεται συνήθως μηνιαία και έχει καθοριστεί εκ των προτέρων από τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση Σύμπραξης και συνδέεται με συγκεκριμένους δείκτες απόδοσης. Το Δημόσιο καθορίζει τους δείκτες απόδοσης που πρέπει να πληροί ο ανάδοχος κατά την παράδοση των υπηρεσιών συντήρησης. Για παράδειγμα, στην περίπτωση ενός οδικού δικτύου, ο ιδιωτικός φορέας δεν πληρώνεται για τον αριθμό των λακούβων σε ένα δρόμο, αλλά για το παραγόμενο έργο του, δηλαδή ότι πρέπει να καλύψει το σύνολο των λακούβων στο δρόμο, για να πληρωθεί. Η παράλειψη της συμμόρφωσης με τους δείκτες απόδοσης ή οποιαδήποτε μη συμμόρφωση με τους προβλεπόμενους όρους, επηρεάζει δυσμενώς την αποπληρωμή του ιδιωτικού φορέα μέσα από μια σειρά σαφώς καθορισμένων κυρώσεων. Σε περίπτωση συμμόρφωσης, η πληρωμή πραγματοποιείται σε τακτική βάση, συνήθως σε ισόποσες δόσεις. Οι συγκεκριμένες συμβάσεις, χρησιμοποιούνται συνήθως στα οδικά δίκτυα.

#### **1.3.1.2. Οι μέθοδοι των ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου**

Στα πλαίσια των ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου, υπάρχουν διάφοροι μέθοδοι εφαρμογής, όπως είναι (Walker & Smith, 1995): Η μέθοδος BOOT (Build Own Operate Transfer), η μέθοδος BOO (Build Own Operate), η μέθοδος DBFMO (Design Build Finance Maintenance Operate), η μέθοδος BLT (Build Lease Transfer), η μέθοδος LROT (Lease Renovate Operate Transfer), η μέθοδος BOT (Build Operate Transfer), η μέθοδος BBO (Buy Build Operate) και η μέθοδος DBFM (Design Build Finance Maintain). Η επιλογή της μεθόδου, βασίζεται σε μια σειρά παραγόντων. Αυτοί περιλαμβάνουν τον τομέα στον οποίο πραγματοποιείται το έργο, τους κινδύνους που συνδέονται με αυτό το έργο, κατά πόσον η υποδομή είναι ικανή να παράγει ίδια έσοδα ή θα παρέχεται πάντα με καθαρό κόστος

από την πλευρά του δημοσίου και εάν υπάρχουν ευκαιρίες για μη κυβερνητική χρήση του έργου (Evans & Bowman, 2005). Εκτός από τις διαρθρωτικές εκτιμήσεις ενός έργου, το νομικό πλαίσιο εντός του οποίου λειτουργεί μια ΣΔΙΤ, είναι επίσης καθοριστικός παράγοντας για την καταλληλότερη μέθοδο. Αναλυτικότερα:

- Η μέθοδος BOOT (Build-Own-Operate-Transfer)

Το μοντέλο BOOT έχει διαμορφωθεί στα πλαίσια της εμπειρίας της Αυστραλίας στις παραχωρήσεις κατά τη δεκαετία του '80 (Jefferies et al., 2002). Στο πλαίσιο αυτής της μορφής προμήθειας, ο ιδιωτικός φορέας είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση και τη λειτουργία ενός στοιχείου υποδομής. Η κυβέρνηση συμφωνεί να επιτρέψει στον ιδιώτη να παράσχει τη διευκόλυνση υποδομής για συγκεκριμένο χρόνο, ο οποίος συνήθως εκτείνεται σε μια περίοδο 25-30 ετών. Ο ιδιωτικός τομέας φέρει όλους τους εμπορικούς κινδύνους και τα έξοδα συντήρησης που συνδέονται με το περιουσιακό στοιχείο για τη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης. Το περιουσιακό στοιχείο παράγει έσοδα αποκλειστικά ή τουλάχιστον κατά κύριο λόγο από τους χρήστες. Κατά τη σύναψη της σύμβασης, η κυριότητα του περιουσιακού στοιχείου επιστρέφει στον δημόσιο τομέα, συνήθως χωρίς κόστος ή με αμελητέο κόστος.

- Η μέθοδος DBFMO (Design-Build-Finance Maintenance-Operate)

Η παραλλαγή DBFMO είναι το πιο χρησιμοποιημένο μοντέλο παραχώρησης για έργα κοινωνικής υποδομής. Στο πλαίσιο του DBFMO, ο ιδιωτικός τομέας χρηματοδοτεί, σχεδιάζει, κατασκευάζει, συντηρεί και εν μέρει εκμεταλλεύεται ένα περιουσιακό στοιχείο που δημιουργεί έσοδα για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα. Η κυβέρνηση συμφωνεί να αγοράσει τις υπηρεσίες που παρέχει ο ιδιώτης βάσει σύμβασης παραχώρησης, συνήθως για διάρκεια μεγαλύτερη των 20 ετών. Η κυριότητα της υποδομής διατηρείται από τον ιδιωτικό τομέα για τη διάρκεια της σύμβασης, αλλά μπορεί να επανέλθει στον δημόσιο τομέα μετά τη λήξη της περιόδου παραχώρησης. Η μέθοδος DBFMO, θεωρείται συχνά ως μια παραλλαγή του μοντέλου BOOT, με τη μόνη σημαντική διαφορά ότι ο όρος BOOT χρησιμοποιείται συνήθως σε σχέση με έργα οικονομικής υποδομής στα οποία η υπηρεσία παρέχεται απευθείας στο κοινό, ενώ τα DBFMO χαρακτηρίζονται από παροχή υπηρεσιών προς την κυβέρνηση, κυρίως στο πλαίσιο της κοινωνικής υποδομής.

- Η μέθοδος DBFM (Design-Build-Finance-Maintain).

Είναι ίδια με την DBFMO, μόνο που στα πλαίσια της DBFM, ο ιδιωτικός τομέας χρηματοδοτεί, σχεδιάζει, κατασκευάζει και συντηρεί ένα περιουσιακό στοιχείο ή ένα

στοιχείο υποδομής, χωρίς να το εκμεταλλεύεται. Η κυριότητα της υποδομής βρίσκεται στο δημόσιο.

- Η μέθοδος BLT (Build-Lease-Transfer)

Με τη μέθοδο BLT, ο ιδιωτικός φορέας σχεδιάζει και κατασκευάζει ένα ολοκληρωμένο έργο ή εγκατάσταση, όπως έναν αερολιμένα, ένα σταθμό παραγωγής ενέργειας ή ένα λιμάνι, κατόπιν το πουλά στο δημόσιο ή σε έναν εταίρο της κοινοπραξίας (σε περίπτωση κοινοπραξίας), στη συνέχεια το εκμεταλλεύεται, για μια περίοδο συνήθως δέκα έως τριάντα ετών και μετά τη λήξη της σύμβασης το μεταβιβάζει στο δημόσιο στην τιμή που είχε συμφωνηθεί προηγουμένως ή στην τιμή αγοράς.

- Η μέθοδος LROT (Lease-Renovate-Operate-Transfer)

HLROT, μπορεί να θεωρηθεί ως μια συμβατική ρύθμιση σύμφωνα με την οποία μια υφιστάμενη υποδομή μεταβιβάζεται σε ιδιώτες για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, με συγκεκριμένο σκοπό την ανακαίνιση της εγκατάστασης και τη λειτουργία της για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, με τους όρους και τις προϋποθέσεις που έχουν συμφωνηθεί με την κυβέρνηση για την ανάκτηση του κόστους και στη συνέχεια τη μεταφορά της διευκόλυνσης στην κυβέρνηση. Η συγκεκριμένη μέθοδος έχει χρησιμοποιηθεί αρκετά συχνά σε υφιστάμενους σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.

- Η μέθοδος BOT (Build-Operate-Transfer)

Η μέθοδος BOT, είναι παρόμοια με τη μέθοδο BOOT που περιγράφεται παραπάνω. Η βασική διαφορά είναι ότι το πρόσθετο «Ο», που αφορά την κυριότητα στη μέθοδο BOOT, δείχνει ότι τα δικαιώματα ανάπτυξης των ακινήτων προσφέρονται επίσης στον εταίρο του ιδιωτικού τομέα. Ο Walker και ο Smith (1995) δίνουν το παράδειγμα ενός εταίρου του ιδιωτικού τομέα στα πλαίσια της μεθόδου BOT, ο οποίος θα μπορούσε μόνο να κατασκευάσει και να εισπράττει διόδους από έναν αυτοκινητόδρομο, ενώ μια σύμβαση BOOT μπορεί να παρέχει πρόσθετα δικαιώματα για την κατασκευή και τη λήψη εσόδων / εσόδων από κτίρια σε συγκεκριμένες τοποθεσίες κατά μήκος της διαδρομής.

- Η μέθοδος BOO (Build-Own-Operate)

Η μέθοδος BOO, είναι παρόμοια με τη BOT, με τη διαφορά ότι η/οι υποδομή/έςδεν περιέρχονται στην ιδιοκτησία του δημόσιου τομέα στο τέλος της περιόδου σύμβασης.

- Η μέθοδος BBO ((Buy-Build-Operate)

Το δημόσιο πουλά ένα περυσιακό στοιχείο σε μια ιδιωτική επιχείρηση. Η ιδιωτική επιχείρηση ανανεώνει και λειτουργεί την εγκατάσταση, η οποία πρέπει να ανακαινιστεί ή να

επεκταθεί. Η ιδιωτική επιχείρηση είναι υπεύθυνη για τη συνεχή λειτουργία και συντήρηση αυτού του περιουσιακού στοιχείου για μια προκαθορισμένη περίοδο.

### 1.3.2. Οι ΣΔΙΤ Θεσμοθετημένου Τύπου

Η σύσταση μιας ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου μπορεί να γίνει είτε με τη δημιουργία ενός φορέα που έχει ξεχωριστή νομική οντότητα και ο έλεγχός του γίνεται τόσο από το Δημόσιο όσο και από τον ιδιώτη, είτε με την απόκτηση του ελέγχου μιας υφιστάμενης δημόσιας επιχείρησης από τον ιδιωτικό τομέα, μέσω της συμμετοχής του στο μετοχικό κεφάλαιο.

Η αποστολή του τρίτου αυτόνομου φορέα, είναι να μεριμνά για την εκτέλεση του έργου ή την παροχή μιας υπηρεσίας για την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος. Αυτές οι μορφές ΣΔΙΤ, χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο για τη διαχείριση δημόσιων υπηρεσιών, όπως είναι η αποκομιδή των απορριμάτων και είναι αρκετά συμφέρουσες για το Δημόσιο πολύ συχνά, καθώς διατηρεί τον έλεγχο των εργασιών, τις οποίες εκτελεί συνήθως ο ιδιωτικός φορέας. Και ο κοινός φορέας αποκομίζει ένα σημαντικό κέρδος, αφού αποκτά τεχνογνωσία μέσα από τη συγκεκριμένη υπηρεσία, με την υποστήριξη που του παρέχουν οι άλλοι δύο εταίροι.

### 1.4. Έργα που μπορούν να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ

Οι ΣΔΙΤ, ανάλογα με το είδος της σύμπραξης, το μέγεθος της εμπλοκής του ιδιωτικού τομέα και των κινδύνων που αναλαμβάνουν οι εταίροι μπορούν να διακριθούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες<sup>1</sup>:

- 1) Ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ και
- 2) Μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ

Τα **ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ**, είναι εκείνα τα έργα ή οι υπηρεσίες, στις οποίες πέρα από τη χρηματοδότηση, το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρησή τους, ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνουν και την εκμετάλλευσή τους, δηλαδή έχουν ως στόχο και την κερδοφορία. Από την εκμετάλλευση αυτή, μέσω της είσπραξης κέρδους από τους τελικούς χρήστες, οι ιδιωτικοί φορείς αποπληρώνουν την αρχική χρηματοδότηση από το δημόσιο και αναμένουν να εξασφαλίσουν ένα εύλογο κέρδος. Στη σύμβαση της Σύμπραξης ανάμεσα στην αναθέτουσα αρχή και τον ιδιωτικό φορέα, προσδιορίζεται το ύψος των τελών με το οποίο επιβαρύνονται οι χρήστες, οι προϋποθέσεις καθώς και ο τρόπος είσπραξής τους. Οι ιδιωτικοί

---

<sup>1</sup>Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών – Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα, «Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ». Διαθέσιμο στο: [http://www.sdit.mnec.gr/sites/default/files/sdit-documents/gr\\_low.pdf](http://www.sdit.mnec.gr/sites/default/files/sdit-documents/gr_low.pdf)

φορείς αναλαμβάνουν, εκτός από τους κινδύνους της χρηματοδότησης και της κατασκευής, και τον κίνδυνο της ζήτησης, δηλαδή εάν οι χρήστες θα κάνουν την προσδοκώμενη χρήση των υπηρεσιών, ώστε ο ιδιωτικός φορέας να έχει ένα κέρδος. Μετά το πέρας της συμβατικής περιόδου λειτουργίας το έργο μεταβιβάζεται στο Δημόσιο. Στις περιπτώσεις που το έργο δεν είναι πλήρως ανταποδοτικό, τότε το Δημόσιο μπορεί να συμβάλλει οικονομικά είτε με εφάπαξ χρηματικό αντάλλαγμα κατά την περίοδο κατασκευής, είτε με τμηματικές καταβολές κατά την περίοδο λειτουργίας. Τα πιο συνηθισμένα ανταποδοτικά έργα, είναι τα συγκοινωνιακά έργα, όπως είναι τα λιμάνια, τα αεροδρόμια, οι σιδηρόδρομοι κ.ά, τα περιβαλλοντικά έργα, όπως τα έργα ύδρευσης και αποχέτευσης καθώς και η διαχείριση των αποβλήτων, τα έργα τουριστικών υποδομών και τα ενεργειακά έργα.

Τα **μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ**, είναι τα έργα ή οι υπηρεσίες, στις οποίες οι ιδιωτικοί φορείς δεν προβαίνουν σε κάποια μορφή εκμετάλλευσης και αφορούν ουσιαστικά τις κοινωνικού χαρακτήρα υποδομές ή υπηρεσίες, τις οποίες λειτουργεί το κράτος και οι πολίτες έχουν δωρεάν πρόσβαση. Σε αυτά τα έργα, οι ιδιωτικοί φορείς αναλαμβάνουν την εκτέλεσή τους και αποπληρώνονται απ' ευθείας από το κράτος, ενώ ο κίνδυνος που αναλαμβάνουν σχετίζεται με τη χρηματοδότηση και την κατασκευή, αλλά όχι με τον κίνδυνο της ζήτησης, όπως συμβαίνει με την περίπτωση των ανταποδοτικών έργων. Αναλαμβάνουν τον κίνδυνο της διαθεσιμότητας, δηλαδή τη διαχείριση και συντήρηση της υποδομής ή της υπηρεσίας, ώστε να παρέχονται χωρίς πρόβλημα οι υπηρεσίες που έχουν καθοριστεί από το δημόσιο σε συγκεκριμένα επίπεδα ποιότητας και για όσο χρόνο ορίζει η σύμβαση σύμπραξης.

Οι τμηματικές πληρωμές του δημοσίου ονομάζονται πληρωμές διαθεσιμότητας (availability payments), καθώς για να καταβληθούν στον ιδιωτικό φορέα, αυτός θα πρέπει να έχει αποδείξει πως προσφέρει τις υπηρεσίες του με εύρυθμο και ομαλό τρόπο. Στην περίπτωση που το επίπεδο της ποιότητας των υπηρεσιών ή της λειτουργικότητας των υποδομών είναι χαμηλότερο από αυτό που έχει προκαθοριστεί στη Σύμβαση σύμπραξης, τότε αυτές οι πληρωμές μπορούν είτε να μειωθούν αναλόγως, είτε να ανασταλούν πλήρως έως ότου ο ιδιωτικός φορέας συμμορφωθεί με τους όρους που έχουν καθοριστεί στη Σύμβαση σύμπραξης. Μετά το πέρας της συμβατικής περιόδου λειτουργίας, το έργο περιέρχεται στο Δημόσιο.

Τα μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ είναι συνήθως κοινωνικού χαρακτήρα, όπως είναι τα σχολεία, τα νοσοκομεία, τα κτίρια δημόσιων υπηρεσιών, η παροχή υπηρεσιών τηλεπικοινωνιών και μηχανογράφησης, καθώς και τα συγκοινωνιακά έργα με χαμηλή ζήτηση. Στα πλαίσια των ΣΔΙΤ μη ανταποδοτικών έργων, μπορούν να προκύψουν και

παράπλευρα οικονομικά οφέλη για τον ιδιωτικό φορέα με την εκμετάλλευση κάποιων δομών ή άλλων υπηρεσιών που μπορεί να παρέχει. Στην περίπτωση αυτών των έργων, το Δημόσιο έρχεται να συμπληρώσει με ετήσιες πληρωμές διαθεσιμότητας τα έσοδα της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού (ΕΕΣ) από την εκμετάλλευση των λοιπών χρήσεων, ώστε να αποπληρωθεί το έργο. Χρησιμοποιείται ο ίδιος μηχανισμός πληρωμής, όπως στην περίπτωση των ανταποδοτικών έργων, μόνο που χάρη στα επιπλέον έσοδα από την εμπορική εκμετάλλευση ενός μέρους της κύριας υπηρεσίας ή άλλων χρήσεων, το τίμημα που τελικά καταβάλλει το δημόσιο είναι μικρότερο.

Τα βασικά χαρακτηριστικά και οι διαφορές των Ανταποδοτικών και Μη Ανταποδοτικών έργων ΣΔΙΤ, παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

	<b>Ανταποδοτικά έργα</b>	<b>Μη ανταποδοτικό έργο</b>
<b>Χαρακτηριστικά έργων</b>	Η αποπληρωμή της επένδυσης γίνεται με χρέωση των τελικών χρηστών (αυτοκινητόδρομοι, λιμάνια, περιβαλλοντικά έργα κλπ)	Η αποπληρωμή δεν μπορεί να γίνει με χρέωση των τελικών χρηστών
<b>Αποπληρωμή ιδιώτη</b>	Τα τέλη καταβάλλονται από τον τελικό χρήστη	Το Δημόσιο καταβάλλει περιοδικά πληρωμές διαθεσιμότητας
<b>Επενδυτικός κίνδυνος</b>	Υψηλός κίνδυνος Κίνδυνος ζήτησης και διακύμανσης εσόδων Υψηλές αποδόσεις κεφαλαίων ανάλογες των κινδύνων που αναλαμβάνονται	Χαμηλός κίνδυνος Τα έσοδα επηρεάζονται από τη διαθεσιμότητα του έργου και όχι από την ζήτηση Τα έσοδα λειτουργίας προσδιορίζονται από τη την ορθή τήρηση των προδιαγραφών απόδοσης Οι αποδόσεις κεφαλαίου είναι ανάλογες του κινδύνου που αναλαμβάνεται
<b>Υπολογισμός εσόδων</b>	Τα έσοδα προσδιορίζονται στην σύμβαση και βασίζονται στο συνολικό κόστος Το ύψος των τελών συναρτάται με τις συνθήκες που προβλέπονται στη σύμβαση	Βασίζεται στο συνολικό κόστος της επένδυσης Η επένδυση αποπληρώνεται τμηματικά μετά την έναρξη λειτουργίας του έργου
<b>Χρηματοδοτική υποστήριξη Δημοσίου</b>	Υπάρχει το ενδεχόμενο επιχορήγησης κατά το στάδιο κατασκευής Υπάρχει το ενδεχόμενο παροχής εγγύησης των ελαχίστων εσόδων	Το έργο αποπληρώνεται απευθείας από το Δημόσιο Η χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου μπορεί να απομειωθεί σε περίπτωση εμπορικών ή άλλων χρήσεων

**Πηγή :** Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα  
<http://www.sdit.mnec.gr>

### **1.5. Περιεχόμενο Συμβάσεων Σύμπραξης**

Οι Συμβάσεις Σύμπραξης, ανάμεσα στο Δημόσιο και στους Ιδιωτικούς φορείς, εμπεριέχουν συγκεκριμένους όρους, ενώ περιλαμβάνουν και τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των αντισυμβαλλόμενων μερών. Οι Συμβάσεις Σύμπραξης, θα πρέπει να εμπεριέχουν σύμφωνα



με το Ν.3389/2005, συγκεκριμένους όρους, προκειμένου να υπάρχει απρόσκοπτη εκτέλεση της σύμβασης. Ανάμεσα σε αυτούς είναι:

- Το αντικείμενο της Σύμβασης, που περιλαμβάνει τις προδιαγραφές του έργου, το συμβατικό αντάλλαγμα για κάθε συμβαλλόμενο και τα πιθανά ανταλλάγματα που επιβαρύνουν τους τελικούς χρήστες
- Τον τρόπο με τον οποίο θα ασκείται η εποπτεία του έργου, που μπορεί να γίνεται είτε από αρμόδιες υπηρεσίες του Δημοσίου, είτε από τρίτο φορέα που προσλαμβάνεται γι' αυτό το σκοπό
- Οι μέθοδοι διασφάλισης ποιότητας του έργου
- Ο τρόπος με τον οποίο παραχωρείται στον ιδιωτικό φορέα η χρήση ή η εκμετάλλευση των παγίων στοιχείων καθώς και τα προβλεπόμενα ανταλλάγματα
- Το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης του αντικειμένου της Σύμβασης, οι ποινικές ρήτρες σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, η διάρκεια ισχύος της Σύμβασης Σύμβασης και οι προϋποθέσεις παράτασης ή σύντμησης
- Ο τρόπος χρηματοδότησης
- Η κατανομή των κινδύνων
- Οι ασφαλιστικές καλύψεις του αντικειμένου της σύμβασης αλλά και των εταίρων
- Η προστασία του περιβάλλοντος και των αρχαιοτήτων
- Η κατοχύρωση των δικαιωμάτων πνευματικής και βιομηχανικής ιδιοκτησίας
- Ο τρόπο λειτουργία, συντήρησης και εκμετάλλευσης του αντικειμένου της Σύμβασης
- Το ύψος του τιμήματος που καταβάλλεται από τους χρήστες, ο τρόπος είσπραξης και πιθανοί λόγοι αναπροσαρμογής
- Ο τρόπος επιμερισμού των ωφελειών που θα προκύψουν μεταξύ της Αναθέτουσας Αρχής και του ιδιωτικού φορέα, με τυχόν αναχρηματοδότηση των δανείων του ιδιωτικού φορέα
- Τις περιπτώσεις στις οποίες προβλέπεται αντικατάσταση του ιδιωτικού φορέα
- Η έκταση των εγγυήσεων που παρέχει ο ιδιωτικός φορέας για τη λειτουργία και την εκτέλεση του έργου
- Η καταβολή αποζημιώσεων και οι περιπτώσεις που αυτή θα συμβεί
- Οι λόγοι καταγγελίας της σύμβασης
- Η διαδικασία επίλυσης διαφορών
- Το εφαρμοστέο δίκαιο

- Ο προσδιορισμός των ελάχιστων απαιτήσεων για τη λειτουργία και τη συντήρηση
- Ο καθορισμός της διαδικασίας παράφοσης του έργου στο Δημόσιο μετά τη λήξη της Σύμβασης Σύμπραξης, οι τυχόν υποχρεώσεις του ιδιωτικού φορέα για μεταφορά τεχνογνωσίας στο Δημόσιο και οι προδιαγραφές του αντικειμένου κατά την παράδοση
- Οι απαιτήσεις υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων καθώς και των τελικών χρηστών της υπηρεσίας ή του έργου

### 1.6. Κίνητρα για τη δημιουργία ΣΔΙΤ

Στα πλαίσια των ΣΔΙΤ, Μπορούμε να διακρίνουμε τρία διαφορετικά είδη κίνητρων:

1. Πολιτικά κίνητρα
2. Μακροοικονομικά κίνητρα.
3. Η κατάσταση του χαρτοφυλακίου υποδομών.

Από πολιτική άποψη, ένα βασικό πλεονέκτημα των ΣΔΙΤ, είναι η δυνατότητα που προσφέρεται στο δημόσιο τομέα να επικεντρωθεί στις βασικές δραστηριότητες, η αυξημένη αποδοτικότητα μέσω του ανταγωνισμού των ιδιωτικών οργανισμών, η αναμενόμενη μείωση του κόστους μέσω του καθορισμού του αναμενόμενου οφέλους ή αποτελέσματος καθώς και η μεταφορά του κινδύνου. Η σύναψη συμβάσεων με έναν εξωτερικό πάροχο υπηρεσιών, σημαίνει ότι επιτρέπει στην αναθέτουσα αρχή να ειδικευτεί στις βασικές δραστηριότητες υποδομής, αντί να επενδύει σε δραστηριότητες σχετικές με περιουσιακά στοιχεία και παρεπόμενες υπηρεσίες. Αυτό, οδηγεί σε κάποιο βαθμό αυξημένης αποτελεσματικότητας. Περαιτέρω, η αναθέτουσα αρχή αναλαμβάνει συνήθως τον λιγότερο εντατικό ρόλο της παρακολούθησης των επιδόσεων του ιδιωτικού εταίρου και της παραλαβής περιοδικών εκθέσεων (Bennett et al., 2000).

Δεύτερον, ο ανταγωνισμός θεωρείται ο κύριος μοχλός για τη διασφάλιση της συνεχούς βελτίωσης της παροχής δημόσιων υπηρεσιών και η «συγκριτική αξιολόγηση» των υπηρεσιών δημιουργεί ένα μέτρο σχετικής αποτελεσματικότητας. Καθώς οι ιδιωτικές εταιρείες πρέπει να ανταγωνίζονται μεταξύ τους για να συμμετέχουν σε μια ΣΔΙΤ, αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την αυξημένη αποτελεσματικότητα και τη μείωση τους κόστους σε σύγκριση με τις συμβατικές δημόσιες συμβάσεις. Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα είναι επίσης ένας πιο υπεύθυνος τρόπος για την ενίσχυση της επίδοσης, διότι βασίζεται στον «υγιή ανταγωνισμό» με τη μορφή υποβολής προσφορών του ιδιωτικού τομέα για το δικαίωμα παροχής της εν λόγω υπηρεσίας.

Οι ΣΔΙΤ, στα πλαίσια του σχεδιασμού και της κατασκευής υποδομών, οδηγούν συνήθως σε οικονομικά αποδοτικά και καινοτόμα σχέδια. Η ενσωμάτωση του σχεδιασμού, η κατασκευή και η λειτουργία στοιχείων της παραχώρησης, ενθαρρύνει τα μέρη να προβούν σε «ριψοκίνδυνες» επενδύσεις περιουσιακών στοιχείων, πράγμα που δε θα το έκαναν συνήθως αν δρούσαν μεμονωμένα μεταξύ τους (Akintoye et al., 2003). Δεδομένου ότι ο ιδιωτικός τομέας θα έχει στην κατοχή του τις εγκαταστάσεις καθώς και τη λειτουργία και τη συντήρησή τους, θα πρέπει επίσης να είναι πιο προσεκτικός σε ό,τι αφορά το σχεδιασμό και την ποιότητα κατασκευής (Broadbent et al., 2003a). Αυτό οδηγεί σε εξοικονόμηση χρόνου, επιταχύνοντας την ανάπτυξη έργων και αποφεύγοντας τις καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων (Li et al., 2005b). Έτσι, η εφαρμογή των παραχωρήσεων και ο έλεγχος όλων των φάσεων μπορεί να εξαλείψει τις ανεπάρκειες που πιστεύεται ότι είναι ενδημικές στον δημόσιο τομέα (Owen and Merna, 1997; Graves and Rowe, 1999).

Τέλος, η μεταφορά του ρίσκου αποτελεί πολιτικό κίνητρο για τις ΣΔΙΤ. Τα οφέλη από τη μεταφορά κινδύνου είναι η βελτιωμένη παράδοση των έργων σε σχέση με το χρόνο, το κόστος και την ποιότητα, η εξάλειψη της υπερκοστολόγησης, η βελτιωμένη συντήρηση της δημόσιας υποδομής και η καλύτερη παροχή δημόσιων υπηρεσιών (Dixon et al., 2005). Σε μια παραχώρηση, οι κίνδυνοι κατασκευής και εκμετάλλευσης μεταφέρονται στην Εταιρεία Ειδικού Σκοπού, αντί να λαμβάνονται από την αναθέτουσα αρχή. Το σκεπτικό είναι, ότι αυτή η νέα δομή κινήτρων ενισχύει τη μείωση του κόστους, είτε στην ίδια την κατασκευή, είτε στην εκμετάλλευση του περιουσιακού στοιχείου (Winch, 2000).

Οι μακροοικονομικές πολιτικές είναι επίσης σημαντικές κατά τη σύναψη συμφωνιών παραχώρησης υποδομών. Οι Edwards και συνεργάτες (2004), υποστηρίζουν ότι η λογική των παραχωρήσεων φαίνεται να έχει αρχίσει με τα μακροοικονομικά προβλήματα όσον αφορά τα επίπεδα χρέους του δημόσιου τομέα και η εισαγωγή, παραδείγματος χάρι, των συμβάσεων παραχώρησης για την παροχή νοσοκομείων μπορεί να θεωρηθεί ως αντίδραση στη δυσμενή οικονομική θέση που έχουν περιέλθει αρκετές κυβερνήσεις σε πολλές χώρες. Οι εθνικές οικονομίες, αντιμετώπιζαν όλο και περισσότερο μια αδυναμία να χρηματοδοτήσουν την παροχή δημόσιων υπηρεσιών στα τέλη του 20<sup>ου</sup> αιώνα και υπήρξε μια πίεση για περικοπών οι δημόσιοι προϋπολογισμοί. Οι συνθήκες της δημοσιονομικής πολιτικής του Μάαστριχτ και τα οικονομικά κριτήρια για την Ευρωπαϊκή Νομισματική Ένωση, διαδραμάτισαν επίσης σημαντικό ρόλο σε αυτό. Οι εν λόγω όροι υποδηλώνουν ότι τα δημόσια ελλείμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν πρέπει να υπερβαίνουν το 3% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος και το συνολικό ακαθάριστο δημόσιο χρέος δεν πρέπει να υπερβαίνει το 60% αυτού του Προϊόντος. Παρότι οι όροι αυτοί δεν έγιναν σεβαστοί από τα κράτη αρκετά συχνά,

έγινε πρωταρχικός στόχος ο περιορισμός τόσο των δημόσιων δαπανών όσο και του συνολικού χρέους.

Το τρίτο βασικό κίνητρο για τη χρήση των ΣΔΙΤ και πιο συγκεκριμένα των παραχωρήσεων, είναι η κατάσταση της υπάρχουσας υποδομής σε μια χώρα. Στο Ηνωμένο Βασίλειο για παράδειγμα, οι παραχωρήσεις θεωρούνται ως μια μέθοδος για την ανακατασκευή και συντήρηση των κτιρίων που έχουν παραμεληθεί για δεκαετίες (Broadbent & Laughlin, 1999; Flynn, 2002). Οι ΣΔΙΤ, διαδραματίζουν επίσης βασικό ρόλο στον εκσυγχρονισμό των δημόσιων υποδομών, όπου η ανεπαρκής επένδυση έχει δημιουργήσει καθυστέρηση στη συντήρηση. Τα προβλήματα και οι προκλήσεις για τις αναδυόμενες βιομηχανικές χώρες, όπως είναι η Μαλαισία, το Χονγκ Κονγκ, η Ταϊβάν, το Μεξικό και η Νότια Αφρική οφείλονται σε μια πληθυσμιακή έκρηξη που θέτει μεγάλη ζήτηση στις ήδη περιορισμένες και ανεπαρκείς υποδομές (Walker & Smith, 1995).

Από την πλευρά των ιδιωτών, τα κίνητρα συμμετοχής σε συμφωνίες παραχώρησης σχετίζονται με τον μακροπρόθεσμο χαρακτήρα των συμβάσεων εκμετάλλευσης, την ευκαιρία οικοδόμησης ικανοτήτων και την αξία από πρόσθετες χρηματοοικονομικές ροές (Sussex, 2001). Μια μακροπρόθεσμη σύμβαση λειτουργίας μπορεί να διευρύνει το μακροπρόθεσμο κέρδος και να οδηγήσει στην ανάπτυξη μακροπρόθεσμων σχέσεων με τους πελάτες. Οι κυβερνητικές συμβάσεις, μπορούν να είναι αρκετά προσοδοφόρες με τον ιδιωτικό τομέα που ωφελείται σε ό,τι αφορά το εργατικό δυναμικό, τα κέρδη και τα φορολογικά πλεονεκτήματα.

### **1.7. Διαφορά ιδιωτικοποίησης και ΣΔΙΤ**

Η διαφορά μεταξύ των ΣΔΙΤ και των ιδιωτικοποιήσεων μπορεί να απεικονιστεί σε ένα δημόσιο-ιδιωτικό φάσμα. Η ΣΔΙΤ είναι μια οργανωτική δομή που απεικονίζεται στο δημόσιο-ιδιωτικό φάσμα κάπου στη μέση μεταξύ δημόσιων καθεστώτων και ιδιωτικών καθεστώτων. Börzel και Risse (2002), θεωρούν το ραδιοφάσμα αυτό με μια δημόσια ρύθμιση χωρίς τη συμμετοχή ιδιωτικών φορέων και, αφετέρου, με ιδιωτική αυτορρύθμιση χωρίς δημόσια συμμετοχή. Στο μεταξύ, διακρίνουν την άσκηση πίεσης, τη διαβούλευση, τη συρρύθμιση και την ανάθεση. Οι Li και Akintoye (2003) περιγράφουν ένα παρόμοιο φάσμα έτσι ώστε να υποδηλώνουν διαφορετικούς βαθμούς συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στην παροχή υποδομών και υπηρεσιών υποδομής. Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα ποικίλλει από τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών έως την ιδιωτικοποίηση, καθώς ο βαθμός κατανομής των ευθυνών αυξάνεται από αριστερά προς τα δεξιά. Τα διαφορετικά επίπεδα συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα έχουν όλα τα δικά τους πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Ορισμένα

επίπεδα προτιμώνται από άλλα λόγω των χαρακτηριστικών τους. Πέντε τύποι ιδιωτικής συμμετοχής, δηλαδή οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, η χρηματοδοτική μίσθωση, οι κοινοπραξίες, οι παραχωρήσεις και οι ιδιωτικοποιήσεις είναι συνήθως γνωστές. Η ιδιωτικοποίηση συνεπάγεται την πώληση μιας δημόσιας επιχείρησης με πλειστηριασμό, δημόσια προσφορά μετοχών, ιδιωτική διαπραγμάτευση ή οριστική επιχορήγηση σε έναν ιδιωτικό οργανισμό που αναλαμβάνει λειτουργικές ευθύνες. Αυτή η προσέγγιση συνεπάγεται την πλήρη μεταβίβαση των ιδίων κεφαλαίων στον ιδιωτικό τομέα χωρίς χρονικούς περιορισμούς. Υπάρχουν διάφοροι λόγοι για τους οποίους η ιδιωτικοποίηση της παροχής της υποδομής είναι ανεπιθύμητη στα μάτια των κυβερνήσεων. Πρώτον, για τις περισσότερες κυβερνήσεις, είναι σημαντικό να μπορούν να ασκήσουν ορισμένα δικαιώματα ιδιοκτησίας και έλεγχο της φύσης και της τιμολόγησης της υποδομής και των συναφών δημόσιων υπηρεσιών. Δεύτερον, η υποδομή φέρνει μαζί με αυτήν ένα σημαντικό αριθμό αρνητικών εξωτερικών επιπτώσεων, όπως η συμφόρηση, η περιβαλλοντική και η ηχητική ρύπανση και οι ανασφάλειες. Οι κυβερνήσεις θεωρούν ότι ένα από τα καθήκοντά τους είναι να περιορίσουν αυτά ή τουλάχιστον να λάβουν υπόψη τις θετικές και αρνητικές επιπτώσεις ενός έργου υποδομής. Τρίτον, συχνά υποστηρίζεται ότι το ίδιο το σώμα πρέπει να έχει πρόσβαση στην υποδομή. Αυτό δεν προέρχεται μόνο από την άποψη της κοινωνικής σκέψης, αλλά και από την άποψη ότι η υποδομή είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομία ενός έθνους. Άλλες μορφές ιδιωτικής συμμετοχής, όπως οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών και η χρηματοδοτική μίσθωση, έχουν επίσης χαρακτηριστικά που καθιστούν λιγότερο επιθυμητή τη χρήση τους στην παροχή υποδομής.

Αυτές οι μορφές ιδιωτικής συμμετοχής είναι σχετικά απλές. Μια συμφωνία μίσθωσης αφορά μια κατάσταση όπου ο ιδιωτικός τομέας χρησιμοποιεί δημόσιες εγκαταστάσεις και καταβάλλει τέλος μίσθωσης για την παροχή μιας υπηρεσίας. Συνήθως, ο πάροχος υπηρεσιών δεν είναι υπεύθυνος για την πραγματοποίηση νέων επενδύσεων κεφαλαίου ή για την αντικατάσταση του περιουσιακού στοιχείου της υποδομής. Καθώς οι κεφαλαιουχικές επενδύσεις είναι απαραίτητες για την παροχή υποδομής, οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών και η μίσθωση θεωρούνται ως λιγότερο κατάλληλες εκδηλώσεις της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στην παροχή υποδομής. Δύο άλλες μορφές ιδιωτικής συμμετοχής, κοινοπραξίες και παραχωρήσεις είναι πιο κατάλληλες για την παροχή υποδομής. Αυτές οι μορφές περιέχουν και τα στοιχεία που κρίνονται απαραίτητα για τις κυβερνήσεις, όπως το ενδεχόμενο να ασκούν δικαιώματα ιδιοκτησίας και να ελέγχουν τις διατάξεις περί υποδομής. Και οι δύο μορφές ιδιωτικής συμμετοχής υπάγονται στον ίδιο τίτλο της ΣΔΙΤ.

## 1.8 Διαφορά παραχώρησης από ΣΔΙΤ

Ο θεσμός της παραχώρησης εκμετάλλευσης αποτελεί ένα υποσύνολο του εννοιολογικά και πρακτικά ευρύτερου θεσμού των ΣΔΙΤ. Με το Ν. 3389/2005, δημιουργήθηκε ένα απλουστευμένο νομικό καθεστώς το οποίο αφ' ενός μεν συστηματοποίησε τις διατάξεις που μέχρι σήμερα αποτελούσαν τη βάση για την εκτέλεση έργων με το σύστημα της παραχώρησης εκμετάλλευσης, διατάξεις που εντάσσονταν σε πολλά και πολύ διαφορετικά μεταξύ τους νομοθετήματα όπως ήταν για παράδειγμα τα άρθρα 4 § 4 Ν. 1418/1984 & 13 §§ 1 και 2 του Π.Δ. 609/1985, άρθρο 9 § 6 του Ν. 2052/1992 κ.ά και αφ' ετέρου εισήγαγε νέες διατάξεις για να καλύψει και άλλες μορφές συμπράξεων πέραν της παραχώρησης.

## 1.9. Προκλήσεις και εμπόδια στην εφαρμογή των ΣΔΙΤ

Οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα έχουν σημειώσει μεγάλη αύξηση με την πάροδο των χρόνων εν μέρει επειδή οι κυβερνήσεις βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στον αυξανόμενο αριθμό των ιδιωτικών οργανισμών για να προσφέρουν πολλές δημόσιες υπηρεσίες που δε θα μπορούσαν να παρέχουν με άλλο τρόπο. Η συμμετοχή σε μια σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα μπορεί να είναι αποτελεσματική, αλλά και ζημιογόνος αν δε γίνει με προσεκτικό σχεδιασμό και δεν πληρούνται κάποιες προϋποθέσεις. Οι εταιρικές σχέσεις χρειάζονται ισορροπία και από τα δύο μέρη καθώς και συνεχή διαπραγματεύση. Ενδεικτικά, κάποια από τα εμπόδια και τις προκλήσεις που μπορεί να αντιμετωπίσει μια ΣΔΙΤ, είναι τα εξής:

- **Ευελιξία** μεταξύ των δύο εταίρων καθώς και οι όροι της σύμβασης και το προσωπικό που εμπλέκονται σε όλη τη διαδικασία: Εάν ένα συμβαλλόμενο μέρος αισθάνεται ότι χάνει ένα μέρος του ελέγχου, μπορεί να υιοθετήσει περισσότερους κανονισμούς και ρυθμίσεις, αντί να συνεργαστεί με το άλλο μέρος, ώστε να υπάρξει μεγαλύτερη ευελιξία και να επιλύσουν οποιοδήποτε ζήτημα προκύψει (Babiak & Thibault, 2009).
- **Χρονοδιάγραμμα**: Οι μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί έχουν συνήθως ένα μακροπρόθεσμο χρονοδιάγραμμα. Πολλοί από τους στόχους τους μπορούν να επιτευχθούν μόνο στα πλαίσια ενός μακροπρόθεσμου σχεδιασμού και σε αυτόν θα πρέπει να εστιάζουν. Οι κερδοσκοπικές οργανώσεις αντιθέτως, έχουν βραχυπρόθεσμο προγραμματισμό καθώς ο βασικός τους στόχος είναι κυρίως η κερδοφορία. Το χρονοδιάγραμμα και η στόχευση των ιδιωτικών οργανισμών, έρχεται πολλές φορές σε σύγκρουση με το χρονοδιάγραμμα των δημόσιων οργανισμών, το οποίο εξαρτάται

από το χρονοδιάγραμμα των εκλογών μιας κυβέρνησης, το οποίο μπορεί να αλλάξει απροειδοποίητα ή σε τακτική βάση (Ferris & Williams, 2013).

- Εστίαση του έργου: Οι δύο πλευρές, ενδέχεται να μην έχουν την ίδια εστίαση κατά την σύναψη της εταιρικής σχέσης, ακόμη και αν νομίζουν ότι θα μπορούσαν να έχουν τους ίδιους στόχους.
- Προτεραιότητες χρηματοδότησης: Όταν τα μέρη δεν μπορούν να συμφωνήσουν σχετικά με το πού πρέπει να κατευθυνθεί η χρηματοδότηση, πολύ συχνά υπάρχει απώλεια χρόνου, πόρων και γενικότερα συνολικής χρηματοδότησης του σχεδίου (Babiak & Thibault, 2009). Οι προτεραιότητες χρηματοδότησης των κυβερνητικών φορέων φαίνονται συνήθως από το που έχουν δαπανηθεί τα δημόσια κονδύλια σε σχέση με τη σύμβαση που συνήφθη. Οι μικρές, τοπικές και οι μη κερδοσκοπικές οργανώσεις για παράδειγμα είχαν μια σημαντική χρηματοδότηση κατά τα πρώτα χρόνια, αλλά υπήρξε μια μείωση και μετατόπιση της χρηματοδότησης σε μεγαλύτερους οργανισμούς που επικεντρώνονται σε μεγάλες επιχορηγήσεις.
- Λογοδοσία: Με την άνοδο των εταιρικών σχέσεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα υπάρχει επίσης αύξηση της ευθύνης που αναλαμβάνουν οι μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί. Το δημόσιο, επειδή βασίζεται σε πολλούς από αυτούς τους οργανισμούς για να προσφέρει τις δημόσιες υπηρεσίες που το ίδιο δεν μπορεί να παράσχει, αντιμετωπίζει δυσκολία στο να καταστήσει τους μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς υπεύθυνους για τις δραστηριότητές τους (Babiak & Thibault, 2009). Κάτι τέτοιο για παράδειγμα στην Ελλάδα, συνέβη με όλες τις Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις οι οποίες ασχολήθηκαν με θέματα αρωγής και υποστήριξης προς τους πρόσφυγες, χωρίς ουσιαστικά το Δημόσιο να έχει έλεγχο πάνω στη δραστηριότητές τους. Αυτό μπορεί επίσης να προκληθεί από την κακή διαχείριση που προκαλεί περισσότερα προβλήματα, όπως η έλλειψη εστίασης στους στόχους του έργου, η κακή διαχείριση της χρηματοδότησης και η κακή επικοινωνία (Babiak & Thibault, 2009). Πολλά σχέδια και πολύπλοκες εταιρικές σχέσεις, μπορούν επίσης να οδηγήσουν στην έλλειψη λογοδοσίας. Όταν υπάρχουν πάρα πολλά καθήκοντα, φαίνεται ότι όλοι υπολείπονται του επιθυμητού αποτελέσματος, καθώς ορισμένοι εταίροι ενδέχεται να αναλαμβάνουν ρόλους άλλων επειδή η λογοδοσία δεν έχει καθοριστεί σωστά. Αυτό μπορεί επίσης να οδηγήσει έναν εταίρο στην εσκεμμένη εκμετάλλευση των άλλων, όταν εμφανίσουν οποιαδήποτε αδυναμία, γεγονός που μπορεί να προκαλέσει δυσπιστία στη συνεργασία ή ακόμα και διακοπή της (Eschenfelder, 2011).

- **Επικοινωνία & κατανόηση:** Ένα από τα μεγαλύτερα θέματα που μπορούν να προκύψουν είναι τα προβλήματα στην επικοινωνία τα οποία συμβάλλουν σε πολλούς άλλους κινδύνους στο πλαίσιο εταιρικών σχέσεων. Μπορούμε να πούμε ότι όταν κάποιος εισέρχεται σε μια εταιρική σχέση είναι δύσκολο να συνεργαστεί λόγω της ποικιλομορφίας ανάμεσα στον τρόπο εργασίας κάθε εταίρου. Διάφορα στοιχεία, όπως είναι τα μέτρα επίδοσης, οι μετρήσεις στόχων, οι κυβερνητικοί κανονισμοί και η φύση της χρηματοδότησης, μπορούν να ερμηνευθούν διαφορετικά, δημιουργώντας μια «θολή» γραμμή» επικοινωνίας γραμμές επικοινωνίας (Babiak & Thibault, 2009).
- **Αυτονομία στο πλαίσιο της εταιρικής σχέσης:** Ενώ η από κοινού συνεργασία είναι σημαντική, εξακολουθεί να είναι εξίσου σημαντική η αυτονομία ενός εταίρου να αναλαμβάνει πρωτοβουλίες όταν χρειάζεται σε κάποια τμήματα του έργου και να διατηρεί κάποια ατομικότητα σε όλη τη διαδικασία. Αυτό αρχίζει να συμβαίνει περισσότερο με την ιδιωτικοποίηση, όπου ο ιδιωτικός οργανισμός μπορεί να είναι κύριος της ίδιας της εταιρικής σχέσης και η κυβέρνηση διατηρεί την πλήρη ευθύνη γι' αυτήν (Muralidhar & Koteswara, 2013).
- **Συγκρούσεις:** Μπορεί να προκύψουν για οποιοδήποτε από τα παραπάνω θέματα, αλλά και για άλλους λόγους που ενδέχεται να οδηγήσουν στη διακοπή μιας εταιρικής σχέσης. Παρόλο που αυτές οι εταιρικές σχέσεις συνάπτονται με τις καλύτερες προθέσεις, ακόμη και τα πιο ασήμαντα ζητήματα μπορούν να κάνουν ένα ζήτημα ήσσονος σημασίας πολύ μεγάλο, θέτοντας σημαντικά εμπόδια στην εταιρική σχέση η οποία μπορεί ακόμα και να διαλυθεί χιονοστιβάδα σε μεγαλύτερη σύγκρουση, εμποδίζοντας μια εταιρική σχέση να πεθαινει (Eschenfelder, 2011). Οι συγκρούσεις αυτές μπορεί να σχετίζονται με τον προστατευτισμό και την έλλειψη δέσμευσης στο πλαίσιο της εταιρικής σχέσης (Cairns & Harris, 2011).

### **1.10. Ιστορική Αναδρομή**

Οι ΣΔΙΤ έχουν μακρά ιστορία σε πολλές χώρες, αλλά έγιναν δημοφιλέστερες στη δεκαετία του '80. Στο σημείο αυτό, χρησιμοποιήθηκε ο ιδιωτικός τομέας στον δημόσιο τομέα και εφαρμόστηκαν κριτήρια αγοράς για την παροχή δημόσιων προϊόντων και υπηρεσιών (Pierre, 1997a). Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990, η νέα φιλοσοφία που προσανατολιζόταν στην ελεύθερη αγορά, επηρέασε περαιτέρω τη δημόσια διοίκηση σε πολλές χώρες. Δεδομένου ότι ο βαθμός πολυπλοκότητας των προβλημάτων που έπρεπε να επιλυθούν αυξήθηκε, λόγω της αυξανόμενης αλληλεξάρτησης μεταξύ των εμπλεκόμενων



παραγόντων, δημιουργήθηκαν περισσότερες εταιρικές σχέσεις μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων. Οι ΣΔΙΤ έχουν τη μεγαλύτερη παράδοση στις Ηνωμένες Πολιτείες. Στη δεκαετία του 1950 και του 1960, οι εταιρικές αυτές σχέσεις στις ΗΠΑ καθορίστηκαν από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση ως εργαλείο για την τόνωση των ιδιωτικών επενδύσεων στις υποδομές εσωτερικών πόλεων και στην περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη (Beauregard, 1997; Linder, 1999). Οι ΣΔΙΤ έγιναν σαφές μέσο κατά τη διάρκεια της διοίκησης του Προέδρου Κάρτερ. Η Εθνική Αστική Πολιτική και το Σχέδιο Αστικής Ανάπτυξης (UDAG) του Carter (1978) ενθάρρυνε τις πόλεις να προχωρήσουν σε απλές ιδιωτικές επενδυτικές επιχορηγήσεις σε κοινοπραξίες κοινών μετοχικών κεφαλαίων (Linder, 1999; Rubin and Stankiewicz, 2001).

Στα τέλη της δεκαετίας του 1980, υπό τη διοίκηση της Θάτσερ στο Ηνωμένο Βασίλειο, η κυβέρνηση στράφηκε στην ιδέα των δημόσιων και ιδιωτικών εταιρικών σχέσεων ως ένα προτιμητέο μέσο οικονομικής αναγέννησης. Η φιλοσοφία του Ηνωμένου Βασιλείου για τις εταιρικές σχέσεις, επηρεάστηκε σημαντικά από τις βέλτιστες πρακτικές στην Αμερική.

Μεταξύ του 1990 και του 2009, περισσότερες από 1.300 συμβάσεις ΣΔΙΤ ολοκληρώθηκαν στην Ευρώπη, με το συνολικό ύψος των επενδύσεων να ανέρχεται στα 250 δισεκατομμύρια ευρώ, όπως φαίνεται και στον πίνακα 1. Από αυτές, περίπου 369 ΣΔΙΤ, αξίας περίπου 70 δισ. Ευρώ, ολοκληρώθηκαν μετά το 2007 (Kappeler, Nemoz, 2010). Η αύξηση της χρήσης των ΣΔΙΤ διήρκεσε μέχρι τα μέσα της δεκαετίας αναφοράς, όπου τόσο ο αριθμός όσο και η αξία των καταχωρημένων συμβάσεων ΣΔΙΤ άρχισαν να μειώνονται.

<b>Πίνακας 1 -Εξέλιξη των ΣΔΙΤ στην Ευρώπη για την περίοδο 1990-2009</b>		
<b>Έτος</b>	<b>Αριθμός ΣΔΙΤ</b>	<b>Αξία έργων (σε εκατ. €)</b>
1990	2	1386.6
1991	1	73.0
1992	3	610.0
1993	1	454.0
1994	2	1148.0
1995	12	3264.9
1996	26	8488.2
1997	33	5278.0
1998	66	19972.4
1999	77	9602.6
2000	97	15018.5
2001	79	13315.3
2002	82	17436.2
2003	90	17357.1

2004	125	16879.9
2005	130	26794.3
2006	144	27129.2
2007	136	29597.9
2008	115	24198.0
2009	118	15740.4
<b>Σύνολο</b>	<b>1340</b>	<b>253744.0</b>

**Πηγή:** *Karpeler, & Nemoz, 2010*

### 1.11. Οικονομική κρίση και ΣΔΙΤ

Οι ΣΔΙΤ στην Ευρώπη, αυξήθηκαν ουσιαστικά μέχρι το έτος 2008, όπου έπειτα υπήρξε μια δραστική μείωση τόσο του αριθμού, όσο και της αξίας των ΣΔΙΤ. Ο αριθμός των συμβάσεων που υπογράφηκαν το 2008 και το 2009, ειδικότερα, μειώθηκε σε τιμές που είχαν καταγραφεί το 2004. Η μείωση της αξίας των συμβάσεων κατά τη διάρκεια της χρηματοπιστωτικής κρίσης ήταν ακόμη μεγαλύτερη. Στην πραγματικότητα, το 2009 η αγοραία αξία των ΣΔΙΤ έφθασε σε επίπεδα που είχαν καταγραφεί σχεδόν δέκα χρόνια πριν, το 2000. Κατά μέσο όρο, η αξία της αγοράς ΣΔΙΤ το 2009 ήταν 50% χαμηλότερη από την αξία του 2007 (Karpeler, Nemoz, 2010). Η απόκλιση στην εξέλιξη του αριθμού και της αξίας των συμβάσεων, υποδηλώνει μια αλλαγή στο μέσο μέγεθος των συμβάσεων ΣΔΙΤ, ενώ τα περισσότερα από τα μισά έργα ήταν μεταξύ 10 και 100 εκατομμυρίων ευρώ το 2009. Το μέσο μέγεθος των έργων μειώθηκε σε 91 εκατομμύρια ευρώ το 2009 από 210 εκατομμύρια ευρώ που ήταν το 2008 και 217 εκατομμύρια ευρώ το 2007.

Ακόμη και κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης, η εξέλιξη των ΣΔΙΤ ήταν διαφορετική στις διάφορες χώρες. Οι συμβάσεις ΣΔΙΤ, στο Ηνωμένο Βασίλειο, υποχώρησαν σχεδόν κατά το ήμισυ τόσο στον αριθμό όσο και στην αξία των συμβάσεων. Στην Ισπανία, τη δεύτερη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή αγορά κατά την προηγούμενη περίοδο, μειώθηκε σημαντικά και η αξία των ΣΔΙΤ (Karpeler & Nemoz, 2010). Παρά την πτωτική τάση σε κάποιες χώρες, σε άλλες αναβίωσαν οι ΣΔΙΤ. Για παράδειγμα, στη Γερμανία, στην Πορτογαλία και στη Γαλλία, σημειώθηκε αύξηση των ΣΔΙΤ τόσο στον αριθμό των συναλλαγών όσο και στην αξία τους. Συνοπτικά, ενώ οι ώριμες αγορές (Ηνωμένο Βασίλειο, Ισπανία) παρουσίασαν δραματική πτώση κατά τη διάρκεια της κρίσης, σημειώθηκε κάποια ανάπτυξη στις αναδυόμενες αγορές των ΣΔΙΤ, όπως ήταν η Γερμανία και η Πορτογαλία. Υπήρξε επίσης μια μεγάλη ποικιλομορφία μεταξύ των διαφόρων τομέων κατά τη διάρκεια της κρίσης. Ο τομέας των μεταφορών, παραμένει κυρίαρχος όσον αφορά την αξία των συμβάσεων, αν και το 2009 οι τιμές αυτές επέστρεψαν στα επίπεδα που καταγράφηκαν μεταξύ του 2001 και του 2006. Ο

τομέας των σχολικών κτιρίων είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος όσον αφορά τον αριθμό και την αξία των συμβάσεων (Kappeler, Nemoz, 2010). Ο τρίτος μεγαλύτερος τομέας είναι η κατασκευή υποδομών υγειονομικής περίθαλψης, που σήμερα ισοδυναμεί με περίπου το 22% του συνολικού αριθμού των συμβάσεων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2- ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το θέμα των συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, ήταν ένα αντικείμενο διαβουλεύσεων για πολλά χρόνια στη χώρα μας, ενώ είχε επισημανθεί ταυτόχρονα και η ανάγκη δημιουργίας ενός ειδικού νομοθετικού πλαισίου το οποίο θα επέτρεπε την υλοποίηση ΣΔΙΤ, στα πλαίσια των διεθνών εξελίξεων. Η δημιουργία αυτού του νομικού πλαισίου ήταν επίσης απαραίτητη και για να καταστεί πραγματικότητα η υλοποίηση έργων και υπηρεσιών κοινωνικού χαρακτήρα από ιδιώτες, το κόστος των οποίων δεν καλύπτεται από την επιβάρυνση των τελικών χρηστών αλλά μελλοντικά, απευθείας από το δημόσιο σε ετήσια βάση.

Ψηφίστηκε έτσι ο Ν.3389/2005, που έλυσε μια σειρά από προβλήματα, μέσα από τη δημιουργία του κατάλληλου πλαισίου. δυσχερειών και προβλημάτων και να διευκολύνει την υλοποίηση έργων κοινωνικού χαρακτήρα. Σε αντίθεση με άλλους νόμους, ο Ν.3389, ενθαρρύνει την επεξεργασία ad hoc λύσεων που προσαρμόζονται στις συγκεκριμένες ανάγκες του κάθε έργου δεδομένης, διευκολύνοντας με αυτό τον τρόπο την υλοποίηση έργων μέσα από τις ΣΔΙΤ.

### **2.1. Νόμος Υπ'αρ. 3389/2005 (ΦΕΚ Α' 232) - Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα**

Ο νόμος 3389/2005, αποτελείται από τριάντα δύο άρθρα που χωρίζονται σε έξι κεφάλαια. Στο προοίμιο του νόμου, σημειώνεται συγκεκριμένα ότι ο νόμος υιοθετεί τις διατάξεις της νομοθεσίας της Ε.Ε για τις δημόσιες συμβάσεις, δηλαδή τις οδηγίες 2000/52 / ΕΚ και 2004/18 / ΕΚ. Το πρώτο κεφάλαιο του νόμου (άρθρα 1-2) έχει τίτλο «ΕΝΝΟΙΑ - ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ». Το άρθρο 1 του νόμου ορίζει τους φορείς του δημόσιου τομέα, σύμφωνα με το σχετικό παράγωγο δίκαιο της ΕΕ, που μπορούν να συνάπτουν συμφωνίες ΣΔΙΤ σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου. Είναι αξιοσημείωτο ότι ο νόμος παρέχει έναν ευρύ ορισμό των συμβάσεων ΣΔΙΤ αναφέροντάς τις ως «*γραπτές συμβάσεις εταιρικής σχέσης με φορείς του ιδιωτικού τομέα για την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών*» και εισάγει μια λεπτομερέστερη περιγραφή της συμφωνίας στις ειδικές της διατάξεις. Το άρθρο 1 προβλέπει επιπλέον ότι οι ειδικές-δευτερεύουσες συμφωνίες, που μπορούν να περιλαμβάνουν π.χ. συμφωνίες δανείου, ασφάλισης ή εξασφάλισης μεταξύ του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα που συνάπτει με τρίτους στο πλαίσιο σύμβασης ΣΔΙΤ, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του νόμου. Επιπλέον, ο Νόμος ορίζει σαφώς ότι ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να συνάπτει συμφωνίες ΣΔΙΤ αποκλειστικά με τη μορφή Εταιρείας Ειδικού Σκοπού και ειδικότερα ως ανώνυμη εταιρία, σύμφωνα με τις διατάξεις του ελληνικού

εταιρικού δικαίου. Το άρθρο 2 του νόμου απαριθμεί τις αναγκαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή των διατάξεων του νόμου.

Το Κεφάλαιο 2 του Νόμου (άρθρα 3-6), με τίτλο «ΔΙΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ», καθιερώνει τα αρμόδια διοικητικά όργανα για την εφαρμογή των διατάξεων του Νόμου:

(α) Η Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ), που αποτελείται από τρεις υπουργούς υπό την αυτεπάγγελτη προεδρία του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών, όπου είναι ο ανώτερος φορέας που εγκρίνει ένα έργο ΣΔΙΤ που προτείνεται από οποιοδήποτε δημόσιο φορέα,

(β) Η «Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ)» που έχει τη μορφή Ειδικής Γραμματείας υπό το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών και είναι επιφορτισμένη με την προώθηση των ΣΔΙΤ σε όλο το δημόσιο τομέα και την παροχή συνδρομής σε όλους τους δημόσιους φορείς που επιθυμούν να συνάψουν συμφωνίες ΣΔΙΤ.

Ο δημόσιος φορέας, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 του Νόμου, που επιθυμεί να συνάψει μια συμφωνία ΣΔΙΤ, πρέπει να απευθυνθεί στη Διυπουργική Επιτροπή για την έγκριση ενός έργου ΣΔΙΤ. Η αίτηση αυτή πρέπει να συνοδεύεται από λεπτομερή ανάλυση στην οποία να αναφέρονται οι λόγοι για τους οποίους γίνεται το έργο και η βιωσιμότητά του.

Το τρίτο κεφάλαιο του νόμου, περιλαμβάνει τα άρθρα 7-16 και φέρει τον τίτλο «ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ». Τα άρθρα αυτού του κεφαλαίου, θεσπίζουν τις αντίστοιχες διατάξεις της οδηγίας 2004/18 / ΕΚ. Οι γενικές αρχές της διαδικασίας ανάθεσης περιγράφονται στο άρθρο 9 του νόμου. Αυτές είναι οι αρχές της ίσης μεταχείρισης, της διαφάνειας, της αμεροληψίας, της αμοιβαίας αναγνώρισης, της προστασίας του δημόσιου συμφέροντος, της προστασίας των δικαιωμάτων των ιδιωτών, του ελεύθερου ανταγωνισμού, της προστασίας του περιβάλλοντος και της βιώσιμης και συνεχούς ανάπτυξης. Οι προβλεπόμενοι τύποι διαδικασίας ανάθεσης είναι:

α) Η «ανοικτή διαδικασία», όπου είναι ένας τύπος διαδικασίας σύμφωνα με τον οποίο όλοι οι ενδιαφερόμενοι υποψήφιοι μπορούν να υποβάλουν προσφορά,

β) η «κλειστή διαδικασία», που είναι ένας τύπος διαδικασίας σύμφωνα με την οποία μόνο οι υποψήφιοι οι οποίοι πληρούν ένα προκαθορισμένο πρότυπο καλούνται να ανταγωνιστούν,

γ) ο «ανταγωνιστικός διάλογος», ένας νέος τύπος διαδικασίας που θεσπίστηκε με την νομοθεσία της Ε.Ε, σύμφωνα με τον οποίο, για ιδιαίτερα περίπλοκα έργα, ξεκινά ανοικτή διαδικασία και το δημόσιο αρχίζει διάλογο με τους υποψηφίους προκειμένου να καθορίσει

τις ανάγκες και τις λεπτομέρειες του σχεδίου και να καθορίσει τα περαιτέρω πρότυπα για την ανάθεση του έργου, σύμφωνα με τις λύσεις που προέκυψαν μέσω του διαλόγου και τέλος

δ) η «διαδικασία με διαπραγμάτευση», που περιλαμβάνει άμεσες διαπραγματεύσεις του δημόσιου οργάνου με τους ανταγωνιζόμενους ιδιωτικούς φορείς, σε μεταγενέστερο στάδιο της διαδικασίας, σχετικά με τους ακριβείς όρους μιας προτεινόμενης δημόσιας σύμβασης. Ο νόμος προβλέπει δύο κριτήρια που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τον δημόσιο φορέα για την ανάθεση της σύμβασης:

α) το κριτήριο της επωφελούς οικονομικής προσφοράς, το οποίο χρησιμοποιείται υποχρεωτικά στον ανταγωνιστικό διάλογο και τη διαδικασία με διαπραγμάτευση ή το κριτήριο της χαμηλότερης τιμής. Ειδικές διατάξεις για τον αποκλεισμό των υποψηφίων περιλαμβάνονται επίσης στο νόμο.

Το τέταρτο κεφάλαιο του νόμου, που περιλαμβάνει τα άρθρα 17-18, φέρει τον τίτλο «ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ» και προβλέπει ότι οι συμβάσεις ΣΔΙΤ και όλες οι δευτερεύουσες συμφωνίες πρέπει να περιέχουν τους όρους και τις προϋποθέσεις του εγγράφου του διαγωνισμού για κάθε έργο που αποτελεί το μοναδικό συμβατικό πλαίσιο μεταξύ των μερών. Η συμφωνία διέπεται από τις διατάξεις του Νόμου και συμπληρωματικά από τον Ελληνικό Αστικό Κώδικα. Το άρθρο 17 του νόμου απαριθμεί επίσης συνολικά είκοσι πέντε κατηγορίες συμβατικών ρητρών που πρέπει να συμπεριληφθούν στη σύμβαση ΣΔΙΤ. Αυτές οι ελάχιστα απαιτούμενες διατάξεις περιλαμβάνουν συνοπτικά:

- 1) την ακριβή περιγραφή του πεδίου εφαρμογής της συμφωνίας,
- 2) τη μέθοδο απόδοσης,
- 3) το χρονικό πλαίσιο του έργου,
- 4) τον τρόπο με τον οποίο ο δημόσιος φορέας θα επιτρέψει τη χρήση του σχεδίου στον ιδιωτικό τομέα,
- 5) τη χρηματοδότηση του έργου,
- 6) την κατανομή των κινδύνων, της ασφάλισης, της προστασίας του περιβάλλοντος και των πολιτιστικών αγαθών, της προστασίας της πνευματικής ιδιοκτησίας, των τελών που καταβάλλουν οι τελικοί χρήστες του έργου, των εγγυήσεων και των ρητρών «step-in»,
- 7) τους λόγους τερματισμού της συμφωνίας,
- 8) το εφαρμοστέο δίκαιο και
- 9) τη διαδικασία επίλυσης διαφορών και κάθε άλλη δευτερεύουσα συμφωνία που συνδέεται με τη σύμβαση.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, που περιλαμβάνει τα άρθρα 19-24, με τίτλο «ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ» και στο έκτο κεφάλαιο που περιλαμβάνει έξι άρθρα με τίτλο «ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ», εμπεριέχονται ειδικές διατάξεις σχετικά με την εκτέλεση δημοσίων έργων βάσει της σύμβασης ΣΔΙΤ. Οι ειδικές διατάξεις του πέμπτου κεφαλαίου αφορούν θέματα που είναι σχετικά με την προστασία των τελικών χρηστών του έργου, την έκδοση αδειών και την προστασία του περιβάλλοντος και των πολιτιστικών αγαθών. Οι ειδικές διατάξεις του έκτου κεφαλαίου, αποσκοπούν στην προστασία της χρηματοπιστωτικής σταθερότητας και των συμφερόντων της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού, διατηρώντας το κύρος όλων των εγγυήσεων που παρέχει η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού ακόμη και σε περίπτωση αφερεγγυότητας. Τέλος, στο άρθρο 31 του νόμου προβλέπεται ότι όλες οι διαφορές σχετικά με τις ΣΔΙΤ, θα επιλύονται με διαιτησία. Η συμφωνία ΣΔΙΤ και όλα τα συναφή θέματα ή διαφορές, διέπονται από το ελληνικό δίκαιο.

Μέχρι την ψήφιση του Ν. 3389/2005, η κύρωση από τη Βουλή είχε σκοπό να επικυρώσει το αποτέλεσμα του διαγωνισμού, να κατοχυρώσει τα δικαιώματα του αναδόχου παραχώρησης και, συχνά, να εισάγει παρεκκλίσεις από ειδικά νομοθετήματα, ώστε να διευκολύνεται και να επισπεύδεται η υλοποίηση των έργων. Ταυτόχρονα όμως είχε και αρνητικές πλευρές της, αφού προκαλούσε προβλήματα νομικής αλλά και πρακτικής φύσης, όπως ήταν οι σημαντικές καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των διαδικασιών ανάθεσης. Με την ψήφιση του Ν. 3389/2005 δεν είναι πλέον απαραίτητη καθώς σύμφωνα με το άρθρο 17 του νόμου καθορίζεται σαφώς το ελάχιστο περιεχόμενο των συμβάσεων σύμπραξης. Το νομοθετικό πλαίσιο είναι επίσης περισσότερο ευέλικτο και σαφές, ενώ με τις διατάξεις του πέμπτου και του έκτου κεφαλαίου του νόμου επιλύονται οριστικά μια σειρά από προβλήματα που κατά το παρελθόν απαιτούσαν ειδικές νομοθετικές ρυθμίσεις.

## **2.2. Προϋποθέσεις υπαγωγής στο Ν. 3389/2005**

Στο άρθρο 2 του Ν.3389/2005 περιγράφονται οι βασικές προϋποθέσεις προκειμένου να μπορούν να υπάγονται οι ΣΔΙΤ στις διατάξεις του νόμου. Σύμφωνα με αυτή τη διάταξη, μια συγκεκριμένη συμφωνία μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα μπορεί να εμπίπτει στις διατάξεις του νόμου εάν:

α) η συμφωνία αφορά έργα ή υπηρεσίες για τα οποία είναι αρμόδια ο συγκεκριμένος δημόσιος φορέας,

β) ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει σημαντικό μέρος των κινδύνων - οικονομικών, διοικητικών και τεχνικών- που εμπλέκονται στο σχέδιο, έναντι ανταλλάγματος που μπορεί να καταβάλλεται είτε εφάπαξ, είτε τμηματικά

γ) το σχέδιο χρηματοδοτείται εξ'ολοκλήρου ή εν μέρει από τον ιδιωτικό τομέα και  
δ) το κόστος του έργου δεν υπερβαίνει το ανώτατο ποσό των 200 εκατομμυρίων ευρώ.

Οποιαδήποτε συμφωνία-σύμπραξη μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα που δεν πληροί μία από τις παραπάνω προϋποθέσεις (β), (γ) και (δ) μπορεί, ωστόσο, να ρυθμίζεται κατ'εξάιρεση από το νόμο με ομόφωνη απόφαση της αρμόδιας υπουργικής επιτροπής. Ο Νόμος αποκλείει σαφώς οποιαδήποτε μορφή σύμβασης ΣΔΙΤ όσον αφορά υπηρεσίες που παρέχονται αποκλειστικά από το Ελληνικό Δημόσιο σύμφωνα με το Ελληνικό Σύνταγμα (π.χ. αστυνομία, δικαστικό σύστημα, κυβερνητικοί δημόσιοι φορείς κλπ.).

### **2.3. Διαδικασίες ένταξης σε μια ΣΔΙΤ**

Σύμφωνα με το Ν. 3389/2005, οι Δημόσιοι Φορείς που σκοπεύουν να προχωρήσουν σε μία ΣΔΙΤ, αρχικά υποβάλλουν σχετική πρόταση προς την Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ), η οποία συνοδεύεται από την απαραίτητη αιτιολόγηση για τη σύναψη της ΣΔΙΤ. Η πρόταση πρέπει να περιλαμβάνει:

- 1) Αναλυτική περιγραφή του έργου που αποτελεί το αντικείμενο της Σύμπραξης και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του
- 2) Ενδεικτικό προϋπολογισμό
- 3) Κόστος λειτουργίας και συντήρησης Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης
- 4) Προτεινόμενη μορφή σύμπραξης
- 5) Έλεγχο οικονομικής αποδοτικότητας (value for money) που θα αιτιολογεί την επιλογή της σύμπραξης σε σχέση με την υλοποίηση του έργου με δημόσια χρηματοδότηση.
- 6) Νομικά, περιβαλλοντικά ή άλλα θέματα τα οποία δύναται να επηρεάσουν την υλοποίηση του έργου.

Στα πλαίσια της πρότασης, απαιτείται λεπτομερής χρηματοοικονομική ανάλυση, ιδιαίτερα στην περίπτωση των ανταποδοτικών έργων ΣΔΙΤ, όπου οι ιδιώτες πέρα από τη χρηματοδότηση, το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρησή τους, αναλαμβάνουν και την εκμετάλλευσή τους, γεγονός που τους φέρνει αντιμέτωπους με τον κίνδυνο της ζήτησης, το εάν δηλαδή οι πολίτες θα κάνουν την προβλεπόμενη χρήση του έργου ή της υπηρεσίας, ώστε οι ιδιώτες να έχουν κέρδος.

Κατόπιν, η Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ), μελετά την πρόταση και αξιολογεί κατά πόσο αυτή μπορεί να υλοποιηθεί ως ΣΔΙΤ και αν εντάσσεται και πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο νόμο

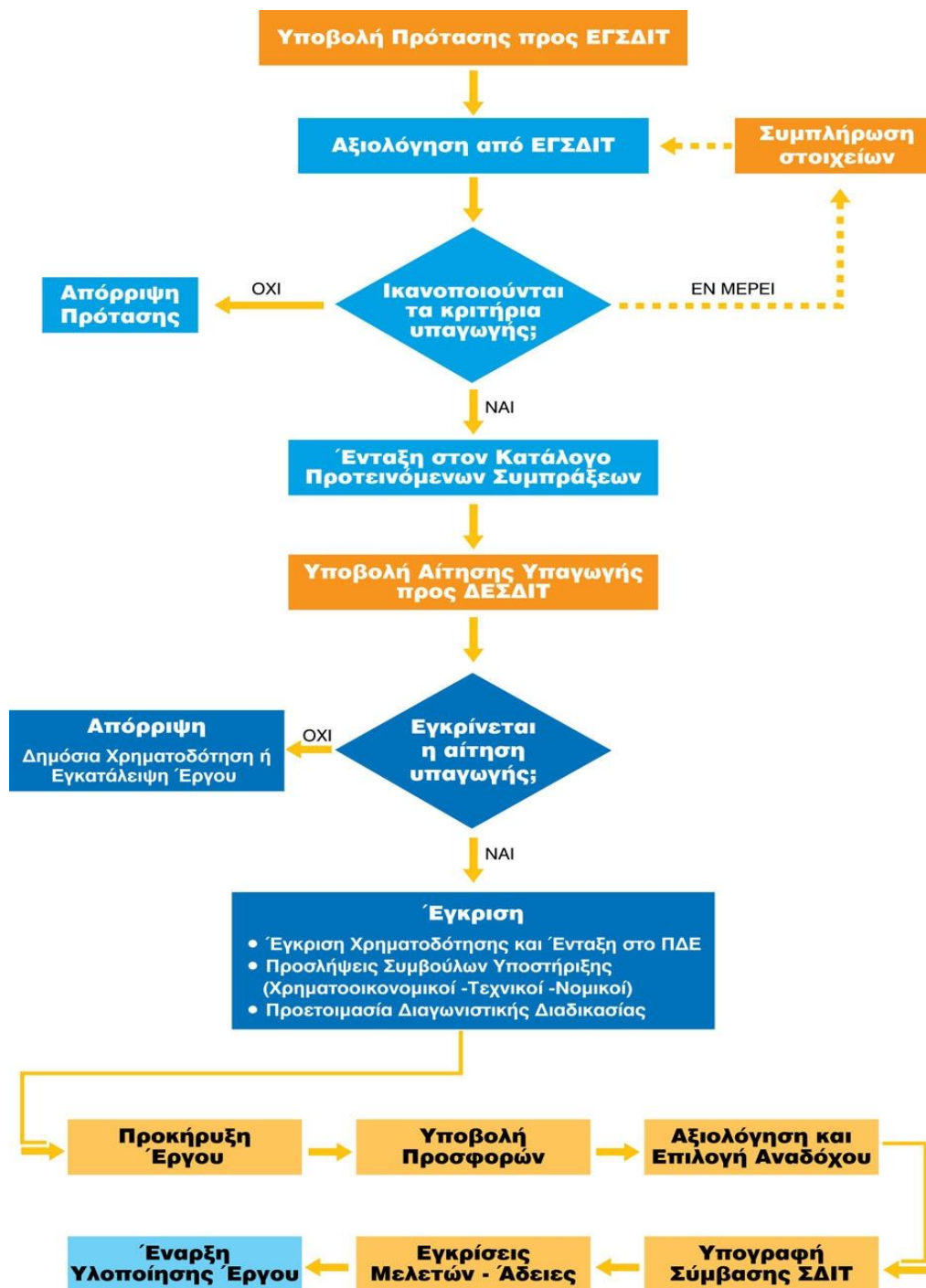


3389/2005. Αν η αξιολόγηση είναι θετική, τότε η Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ) την περιλαμβάνει στον «Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων», και γνωστοποιεί την απόφασή της στο Δημόσιο Φορέα και τον καλεί εντός προθεσμίας δύο μηνών να καταθέσει στη Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ), «Αίτηση Υπαγωγής» της συγκεκριμένης Σύμπραξης στο Ν. 3389/2005.

Μετά την αίτηση υπαγωγής, ο πρόεδρος της Διυπουργικής Επιτροπής Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ), συμπεριλαμβάνει τη συζήτηση της αίτησης αυτής στην ημερήσια διάταξη της επομένης συνεδρίασης της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ και προσκαλεί τα τακτικά μέλη αυτής και τον κατά περίπτωση αρμόδιο Υπουργό, που συμμετέχει ως έκτακτο μέλος.

Στη συνεδρίαση της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ, παρουσιάζεται Συνοπτική Αιτιολογική Έκθεση που έχει συντάξει η Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ) και η οποία εμπεριέχει όλες τις πληροφορίες σχετικά με τη Σύμπραξη. Στη συνέχεια, η Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ εκδίδει την «Απόφαση Υπαγωγής», η οποία μπορεί να είναι θετική ή αρνητική. Αφού εκδοθεί η «Απόφαση Υπαγωγής», η Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ αναλαμβάνει το συντονισμό των διαδικασιών ανάθεσης όπως αυτές περιγράφονται στο νόμο 3389/2005, για την επιλογή του Ιδιωτικού Φορέα που θα συμμετάσχει στη Σύμπραξη. Η ανάθεση γίνεται μέσα από τις διαδικασίες που προβλέπονται από το νόμο 3389/2005, δηλαδή με «ανοικτή διαδικασία», όπου όλοι οι ενδιαφερόμενοι υποψήφιοι μπορούν να υποβάλουν προσφορά, με «κλειστή διαδικασία», όπου μόνο οι υποψήφιοι οι οποίοι πληρούν ένα προκαθορισμένο πρότυπο καλούνται να ανταγωνιστούν και υπό συγκεκριμένους όρους με «ανταγωνιστικό διάλογο», ή με «διαδικασία με διαπραγμάτευση». Το κριτήριο της ανάθεσης των συμβάσεων είναι η είτε η χαμηλότερη τιμή είτε η πλέον συμφέρουσα οικονομική προσφορά, ενώ οι ελάχιστες προϋποθέσεις των Ιδιωτών συμμετεχόντων περιγράφονται στην προκήρυξη του Διαγωνισμού. Συνολικά η διαδικασία ανάθεσης, παρουσιάζεται στο Γράφημα 1 που ακολουθεί

### **ΓΡΑΦΗΜΑ 2.1: Διαδικασία ανάθεσης**



Πηγή : Ειδική Γραμματεία <http://www.sdit.mnec.gr>

#### 2.4. Το Νομοθετικό και Θεσμικό πλαίσιο για τις ΣΔΙΤ

Πέρα από το Ν. 3389/2005 για τις Συμπράξεις του Δημόσιου και του Ιδιωτικού Τομέα, στον οποίο λαμβάνονται υπόψη οι διατάξεις του Ν. 2414/1996 (ΦΕΚ Α' 135/1996) και οι διατάξεις των Οδηγιών 2000/52 (L 193 - 29/07/2000), 2004/18 (L 134 - 30/04/2004), που θα

περιγραφεί αναλυτικότερα παρακάτω, υπάρχει και μια σειρά από άλλες διατάξεις και κοινοτικές οδηγίες για τις ΣΔΙΤ. Ανάμεσα σε αυτές είναι:

- Ο νόμος 3483/2006, (ΦΕΚ Α' 169) «Τροποποίηση και συμπλήρωση των διατάξεων για τη χρηματοδοτική μίσθωση, διατάξεις περί δημοσίων εσόδων και άλλες ρυθμίσεις», όπου στο Άρθρο 16 παρ. 1, αναφέρεται η τροποποίηση του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του ν. 3389/2005 (ΦΕΚ 232 Α') όπου αντικαθίσταται ως εξής: *«Οι συμβάσεις αυτές (εννοεί τις ΣΔΙΤ) συνάπτονται, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης της εθνικής νομοθεσίας, σύμφωνα με την απόφαση του προηγούμενου εδαφίου, με την οποία καθορίζονται ο συμβαλλόμενος δημόσιος φορέας, συμπεριλαμβανομένης της Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ., οι παρεχόμενες υπηρεσίες ή το έργο και η αμοιβή των αντισυμβαλλομένων.»*
- Το Πράσινο Βιβλίο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2004), σχετικά με τις συμπράξεις του Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης. Προσεγγίζονται οι ΣΔΙΤ από την πλευρά του κοινοτικού δικαίου για τις δημόσιες συμβάσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης με έμφαση στις αρχές της διαφάνειας, της ίσης μεταχείρισης, της αναλογικότητας και της αμοιβαίας αναγνώρισης, καθώς και στις λεπτομερείς διατάξεις στις περιπτώσεις που καλύπτονται από τις οδηγίες για το συντονισμό των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων με στόχο την προστασία των συμφερόντων των ιδιωτών. Συνιστάται η εφαρμογή δύο μόνο κριτηρίων ανάθεσης, της χαμηλότερης Τιμής και της πλέον συμφέρουσας, από οικονομική άποψη προσφοράς. Στις παραγράφους 3 & 4 του άρθρου 1, δίνονται οι ορισμοί των Συμβάσεων Παραχώρησης Δημοσίων Έργων ή Υπηρεσιών. Στην παράγραφο 10 του ίδιου άρθρου, ορίζονται οι μορφές Διαγωνισμών (Ανοικτοί, Κλειστοί, Ανταγωνιστικός Διάλογος, Διαπραγμάτευση). Τα άρθρα 35 έως 37 αναφέρονται σε διαδικασίες δημοσίευσης, ενώ το άρθρο 38 στις προθεσμίες: 52 ημέρες για Ανοικτές Διαδικασίες, 37 στις Διαδικασίες με Διαπραγμάτευση, 40 στις Κλειστές Διαδικασίες ενώ οι ανωτέρω προθεσμίες μπορούν να συντμηθούν κατά 7 ημέρες, σε περίπτωση κατάρτισης και της αποστολής των Προκηρύξεων ηλεκτρονικά και κατά 5 επιπλέον ημέρες εάν παρέχεται ελεύθερη ηλεκτρονική πρόσβαση στη Συγγραφή Υποχρεώσεων και τα λοιπά έγγραφα. Στα άρθρα 44 & 45, περιγράφονται οι γενικές διατάξεις διεξαγωγής της διαδικασίας με αναφορές στα κριτήρια και τον έλεγχο καταλληλότητας των υποψηφίων και στο άρθρο 53 αναλύονται τα κριτήρια ανάθεσης συμβάσεων. Στα άρθρα 56 έως 61,

γίνεται αναφορά στους κανόνες περί Συμβάσεων Παραχώρησης δημοσίων έργων, με αναφορές στις υπεργολαβίες και ανάθεση συμπληρωματικών έργων στον Ανάδοχο. Οι διατάξεις αυτές, ως και οι λοιπές διατάξεις των άρθρων 62 έως 65, αφορούν και στις συμβάσεις έργων που συνάπτονται από αναδόχους Σύμβασης Παραχώρησης δημοσίων έργων, που δεν αποτελούν τις Αναθέτουσες Αρχές.

- Η οδηγία 2004/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004 περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και η 2004/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004 περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών που αντικατέστησαν τις οδηγίες τις οδηγίες 92/50/ΕΟΚ, 93/36/ΕΟΚ, 93/37/ΕΟΚ, 93/38/ΕΟΚ σχετικά με το συντονισμό των διαδικασιών σύναψης, αντίστοιχα, δημοσίων συμβάσεων υπηρεσιών, συμβάσεων δημοσίων προμηθειών, συμβάσεων δημοσίων έργων και συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών.
- Ο Ν. 3342/2005 «Βιώσιμη Ανάπτυξη - Αξιοποίηση Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων», ο οποίος αφορά σε θεσμικές παρεμβάσεις για την υλοποίηση έργων μέσω ΣΔΙΤ.
- Ο Ν. 3316/2005 «Ανάθεση και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων εκπόνησης μελετών και παροχής συναφών υπηρεσιών και άλλες διατάξεις», όπου οι δημόσιες συμβάσεις ανεξαρτήτως αξίας, για την εκπόνηση μελετών και παροχή λοιπών υπηρεσιών μηχανικού και των άλλων ελευθερίων επαγγελματιών των κατηγοριών μελετών
- Ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1303/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Δεκεμβρίου 2013 περί καθορισμού κοινών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, το Ταμείο Συνοχής, το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας και περί καθορισμού γενικών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, το Ταμείο Συνοχής και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1083/2006. Στο συγκεκριμένο κανονισμό γίνεται αναφορά στις ΣΔΙΤ, ως ένα αποτελεσματικό μέσο για την υλοποίηση ενεργειών που εξασφαλίζουν την επίτευξη στόχων δημόσιας πολιτικής, διευκολύνεται η στήριξή τους μέσα από τα «Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία –

ΕΔΕΤ» λαμβάνοντας υπόψη ορισμένα ειδικά χαρακτηριστικά των συμπράξεων αυτών και προσαρμόζοντας ορισμένες από τις κοινές διατάξεις για τα ΕΔΕΤ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΔΙΤ

### 3.1. Τα πλεονεκτήματα των ΣΔΙΤ

Υπάρχουν δύο βασικές δυνάμεις για τη χρήση των ΣΔΙΤ, από τη μια πλευρά η ανάγκη αντιμετώπισης της αυξανόμενης πίεσης των δημόσιων οικονομικών και της ανάγκης να καλυφθεί το χάσμα στον κλάδο των υποδομών, ειδικότερα στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες ή περιφέρειες. Ένα από τα βασικά πλεονεκτήματα που θεωρούνται πως έχουν οι ΣΔΙΤ, είναι τα οφέλη στους δημόσιους πόρους, βελτιώνοντας ταυτόχρονα την ποιότητα και την αποδοτικότητα των δημόσιων δαπανών. Οι ΣΔΙΤ, μπορούν να οδηγήσουν σε αυξημένη αποτελεσματικότητα του δημόσιου τομέα από τη μια πλευρά (Revees, 2013) και από τη άλλη θεωρείται ένα αρκετό σημαντικό μέσο που αυξάνει την πειθαρχία στα πλαίσια των δημόσιων συμβάσεων (Bain, 2009). Το βασικό κίνητρο για την υιοθέτηση των ΣΔΙΤ είναι η επίτευξη καλύτερης σχέσης ποιότητας και τιμής, όπως είναι η μείωση της κατασκευής των υποδομών, της λειτουργίας τους και της συντήρησης των έργων, σε σύγκριση με την επίτευξη του επιθυμητού αποτελέσματος μέσω άλλων μεθόδων χρηματοδότησης ή σύναψης συμβάσεων (DPL, 2002).

Υπάρχουν αρκετά στοιχεία που δείχνουν πως οι ΣΔΙΤ, μπορούν να επιτύχουν αυξημένη αποτελεσματικότητα σε ό,τι αφορά τη μείωση του προϋπολογισμού αλλά και την τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων. Τα δημόσια έργα, πολύ συχνά και ιδιαίτερα στη χώρα μας, χαρακτηρίζονται από υπερβολικό κόστος ή υπερτιμολογήσεις, ενώ το κέρδος που είναι ένας βασικός στόχος των ιδιωτικών φορέων, αποτελεί σημαντικό παράγοντα για τον έλεγχο του κόστους, σε σύγκριση με τις υποχρεώσεις των δημόσιων αρχών, όπως είναι για παράδειγμα η κατάλληλη χρήση και προστασία των χρημάτων των φορολογούμενων. Ο ιδιωτικός τομέας έχει επίσης πολύ συχνά μεγαλύτερη τεχνογνωσία και εμπειρογνωμοσύνη σε σύγκριση με το δημόσιο τομέα, γεγονός που του δίνει τη δυνατότητα να διαχειρίζεται καλύτερα τα περιουσιακά στοιχεία του δημοσίου και να επιτυγχάνει καλύτερες επιδόσεις. Στην περίπτωση που έχουμε της ανάθεσης ενός έργου, ο ανάδοχος, μπορεί να έχει κάθε λόγο να αυξήσει το κόστος κατασκευής ενός έργου, ενώ ο ιδιωτικός φορέας στα πλαίσια μιας ΣΔΙΤ, δεν αποζημιώνεται ανάλογα με το κόστος, αλλά πολύ συχνά σύμφωνα με τις επιδόσεις, όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενη ενότητα. Τα στοιχεία για παράδειγμα από το Ηνωμένο Βασίλειο αποκαλύπτουν ότι το 78% περίπου των ΣΔΙΤ έχουν τηρήσει τον αρχικό προϋπολογισμό και μόνο των 24% παρουσίασε κάποια καθυστέρηση (NAO, 2003).

Οι ΣΔΙΤ θεωρούνται γενικά ως πιο ικανές να κατασκευάσουν μια υποδομή πιο έγκαιρα και εντός του προϋπολογισμού. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι ρυθμίσεις για τις

ΣΔΙΤ βασίζονται σε μια προσέγγιση του κύκλου ζωής του έργου, που δημιουργεί κίνητρα για την έγκαιρη ολοκλήρωση των εργασιών και βελτιστοποίηση του κόστους κατασκευής και συντήρησης. Ενώ ορισμένα από τα πλεονεκτήματα της προσέγγισης ΣΔΙΤ μπορούν επίσης να επιτευχθούν στις δημόσιες συμβάσεις, ενσωματώνοντας στις συμβάσεις συγκεκριμένες ρήτρες που διασφαλίζουν την ασφάλεια και την απόδοση των τιμών, η προσέγγιση του κύκλου ζωής είναι πιο δύσκολο να επαναληφθεί εκτός της διαδρομής προμηθειών ΣΔΙΤ. Ακόμη και όταν αυτά τα χαρακτηριστικά της σύμβασης ΣΔΙΤ μπορούν να αναπαραχθούν σε συμβάσεις του δημόσιου τομέα, σε μια ΣΔΙΤ, ο ιδιωτικός τομέας έχει περισσότερα κίνητρα για την παρακολούθηση των επιδόσεων επειδή φέρει τον κίνδυνο απόδοσης (Klein, 2015). Σε μια αξιολόγηση εξήντα έξι έργων ΣΔΙΤ που χρηματοδοτήθηκαν από την ΕΤΕ και έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή τους και έχουν αρχίσει να λειτουργούν, διαπιστώθηκε ότι το 85% των έργων παραδόθηκαν στο πλαίσιο του προϋπολογισμού. Ταυτόχρονα, το 63% των έργων παραδόθηκε έγκαιρα και το υπόλοιπο 17% με ελάχιστες καθυστερήσεις (έως και τέσσερις εβδομάδες). Όσον αφορά την ικανοποίηση των αρχικών απαιτήσεων του έργου, η έκθεση διαπίστωσε ότι το 85% των έργων παραδόθηκαν σύμφωνα με τις αρχικές τους προδιαγραφές και οι όποιες διαφορές οφείλονταν στο γεγονός ότι το δημόσιο μέρος απαιτούσε αλλαγή στον αρχικό σχεδιασμό (Bain, 2009). Παρόλο που η έκθεση διαπίστωσε κάποια ανακολουθία όσον αφορά τις απαιτήσεις σχετικά με το κόστος έργου και την ημερομηνία ολοκλήρωσης, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η παρατηρούμενη γενική τάση ήταν αρκετά ισχυρή ώστε να παρέχει ένδειξη για το υψηλό επίπεδο αποτελεσματικότητας της παράδοσης που μπορεί να επιτευχθεί σε μια συμφωνία ΣΔΙΤ. Τα ευρήματα αυτά είναι συνεπή με την εκτίμηση των έργων ΣΔΙΤ που υλοποιήθηκαν στο Ηνωμένο Βασίλειο μεταξύ 2003 και 2008, όπου διαπιστώθηκε ότι το 69% των έργων παραδόθηκαν σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα και ότι το 65% των έργων δεν είχε υπερβεί το κόστος. Η μελέτη ανέφερε επίσης ότι οι δημόσιοι φορείς ήταν γενικά ικανοποιημένοι με την ποιότητα των υπηρεσιών, αν και ο δημόσιος ανάδοχος έπρεπε να παράσχει μια περαιτέρω αιτιολόγηση για τη χρήση του μοντέλου ΣΔΙΤ (NAO, 2009). Εντούτοις, αξίζει να σημειωθεί ότι η επίτευξη της επιτυχίας ή της αποτυχίας κατά την ολοκλήρωση του έργου ενδέχεται να διαφέρει από την αρχική εκτίμηση μετά από μεγαλύτερη περίοδο λειτουργίας.

Η επίτευξη καλύτερης σχέσης ποιότητας και τιμής, συνδέεται επίσης με την πολιτική για την κατανομή και την αντιστάθμιση κινδύνων των ΣΔΙΤ. Συνήθως ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει τους κινδύνους χρηματοδότησης, προγραμματίζοντας και υλοποιώντας το έργο, ενώ πρέπει να τηρεί τις προδιαγραφές που έχουν τεθεί από το κρατικές αρχές, προκειμένου να αποζημιωθεί επαρκώς. Ο παράγοντας αυτός είναι πάρα πολύ σημαντικό κίνητρο για

οποιοδήποτε ιδιωτικό φορέα, ο οποίος έχει ως στόχο να ελαχιστοποιήσει το κόστος και να μεγιστοποιήσει την ποιότητα του παραγόμενου έργου επιχειρηματία για ελαχιστοποίηση του κόστους και μεγιστοποίηση της ποιότητας (Poschmann, 2003).

Εκτός από τη σχέση ποιότητας και τιμής, οι εταιρικές σχέσεις μπορούν να έχουν θετικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη του ιδιωτικού τομέα και της επιχειρηματικότητας γενικότερα. Αυτό οφείλεται εν μέρει στο άνοιγμα νέων αγορών, που ελέγχεται παραδοσιακά από τον δημόσιο τομέ, ενώ με τη δημιουργία νέων συνεργασιών, το κράτος εξακολουθεί να ελέγχει την ποιότητα της παραγωγής και ταυτόχρονα να ανοίγει δρόμους για την δημιουργία μεικτών οικονομικών αγορών δημόσιων αγαθών και υπηρεσιών προσφέροντας νέες ευκαιρίες στην ιδιωτική πρωτοβουλία. (Sturgess, 2006). Σε πολλές περιπτώσεις, όπως περιγράφηκαν στο πρώτο κεφάλαιο οι κρατικές αρχές, προσφέρουν επίσης στους εταίρους τους κίνητρα και διευκολύνσεις προκειμένου να βελτιωθούν οι όροι χρηματοδότησης του έργου, ενώ συνήθως υπάρχουν και φορολογικές διευκολύνσεις ή κρατικές εγγυήσεις που διευκολύνουν την προσπάθεια του ιδιώτη εταίρου, εξασφαλίζοντας τα απαραίτητα κεφάλαια κατά τη διάρκεια της περιόδου κατασκευής.

### **3.2. Τα μειονεκτήματα των ΣΔΙΤ**

Υπάρχουν περιπτώσεις όπου οι ΣΔΙΤ, έχουν μειονεκτήματα, ενώ δεν είναι εύκολο να μελετηθούν τα μειονεκτήματά τους ή να προσδιοριστούν ακριβώς, καθότι ο ορισμός των ΣΔΙΤ ποικίλλει σημαντικά ανάμεσα στις διάφορες χώρες. Η οικονομική ευκολία των ΣΔΙΤ, σε σύγκριση με τις πιο παραδοσιακές εναλλακτικές λύσεις για τις δημόσιες συμβάσεις, τίθεται υπό αμφισβήτηση από παραδείγματα κακών αποτελεσμάτων, μη ισορροπημένης κατανομή του κινδύνου μεταξύ των δημόσιων και των ιδιωτικών φορέων, τις υψηλότερες μακροπρόθεσμες δημόσιες οικονομικές υποχρεώσεις και από την ευκαιριακή χρήση των ΣΔΙΤ ως έναν τελικά αναποτελεσματικό τρόπο για την παράκαμψη των περιορισμών που τίθενται από τα δημόσια οικονομικά (Tomasi, 2016).

Οι πιθανοί κίνδυνοι του ΣΔΙΤ είναι γνωστοί και εξαρτώνται κυρίως από το δύσκολο συνδυασμό δημόσιων και ιδιωτικών συμφερόντων. Ειδικότερα, οι ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης με γνώμονα το κέρδος μπορούν να δώσουν μεγάλη έμφαση στην ελαχιστοποίηση των δαπανών κατασκευής και λειτουργίας, σε αντίθεση με την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας. Οι μη ισορροπημένες ικανότητες διαπραγμάτευσης μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων σε σύνθετες συμβάσεις χαρακτηριστικές των συμφωνιών ΣΔΙΤ, ενδέχεται να δημιουργήσουν πιθανούς κινδύνους για το δημόσιο τομέα και μεγαλύτερο κόστος από ό, τι αρχικά αναμενόταν.



Στην πραγματικότητα, η αξιολόγηση του κόστους και των ωφελειών της προσέγγισης ΣΔΙΤ σε σύγκριση με άλλες μορφές συμβάσεων, είναι μια πολύ περίπλοκη διαδικασία διότι πρέπει να βασίζεται σε πολλαπλές μεταβλητές και ανάγκες των ενδιαφερομένων και πρέπει να αντιμετωπίσει την αβεβαιότητα μακροπρόθεσμης σύμβασης. Η αξιολόγηση των έργων ΣΔΙΤ και εξαγωγή γενικών συμπερασμάτων σχετικά με την επιτυχία ή την αποτυχία τους, δεν είναι εύκολη, καθώς υπάρχουν περιορισμοί που υπονομεύουν συχνά την ευρωστία των συμπερασμάτων. Κατά την εξέταση της σχέσης ποιότητας-κόστους, το κρίσιμο ερώτημα είναι κατά πόσο το συνολικό κόστος και τα οφέλη μιας ΣΔΙΤ είναι χαμηλότερα ή υψηλότερα από τα οφέλη των συμβατικών συμβάσεων. Από αυτή την οπτική, οι έρευνες καταλήγουν συχνά σε αντικρουόμενα συμπεράσματα. Οι μελέτες αξιολόγησης επικεντρώνονται πολύ στα πλεονεκτήματα ή τα μειονεκτήματα της επιλογής των ΣΔΙΤ σε σύντομο χρονικό διάστημα, αλλά δεν παρέχουν γενικά συμπεράσματα για το ποιός τύπος προμήθειας, προσφέρει τλο χαμηλότερο κόστος (Uzunakaya, 2014).

Στα πλαίσια των ΣΔΙΤ, υπάρχει επίσης μια μεγάλη πολυμορφία των συμβάσεων σύμπραξης, γεγονός που δημιουργεί αρκετές προκλήσεις σε ό,τι αφορά το συνδυασμό σε ένα έργο αξιολόγησης ΣΔΙΤ σε διάφορους τομείς, διότι υπάρχουν θεμελιώδεις διαφορές στη χρήση συμβάσεων ΣΔΙΤ μεταξύ των διάφορων τομέων. Στο Ηνωμένο Βασίλειο, όπου οι ΣΔΙΤ χρησιμοποιούνται κυρίως για τη χρηματοδότηση των κοινωνικών υποδομών, τα έσοδα του έργου προέρχονται από τον δημόσιο τομέα. Σε άλλες χώρες, όπου τα έργα ΣΔΙΤ εντοπίζονται κυρίως στον τομέα των μεταφορών, οι πληρωμές για τους τελικούς χρήστες είναι καθοριστικές για τον προσδιορισμό της απόδοσης των ΣΔΙΤ. Κάθε ΣΔΙΤ ουσιαστικά, αποτελεί μια ιδιαίτερη περίπτωση με μεμονωμένα χαρακτηριστικά.

Τα μακροπρόθεσμα οφέλη των ΣΔΙΤ, έχουν τεθεί επίσης υπό αμφισβήτηση. Οι ΣΔΙΤ, βασίζονται συνήθως σε μακροπρόθεσμες συμβάσεις, πράγμα που σημαίνει ότι το όφελος μιας ΣΔΙΤ μπορεί να αξιολογηθεί πλήρως μακροπρόθεσμα μόνο με την ενσωμάτωση των τροποποιημένων συνθηκών της αγοράς. Για το λόγο αυτό, δεν έχει γίνει αρκετή δουλειά για την ορθή αξιολόγηση της επιτυχίας των έργων ΣΔΙΤ μετά τη λήξη της συμφωνίας σύμπραξης. Οι μελέτες αξιολόγησης, οι οποίες εστιάζονται μόνο στις επιδόσεις κατασκευής των έργων, θα μπορούσαν να καταλήξουν σε τελείως διαφορετικά συμπεράσματα σε σύγκριση με μελέτες που ενσωματώνουν επίσης τη φάση λειτουργίας.

Οι συμβάσεις ΣΔΙΤ, επιδιώκουν πολύ συχνά πολλαπλούς στόχους που δεν είναι πάντα ευθυγραμμισμένοι. Οι ΣΔΙΤ έτσι, μπορούν να αξιολογηθούν χρησιμοποιώντας μόνο ορισμένους συμβατικούς στόχους ή εφαρμόζοντας μια ευρύτερη προοπτική που ενσωματώνει ευρύτερα και κοινωνικά οφέλη. Δεν υπάρχει ένα επικρατούμενο πλαίσιο, που

να καθοδηγεί τις μελέτες αξιολόγησης, των οποίων ο σχεδιασμός συχνά επηρεάζεται από τον ειδικό σκοπό της αξιολόγησης. Τα δεδομένα επίσης από τις διάφορες συμβάσεις ΣΔΙΤ, είναι πολύ περιορισμένα και δεν υπάρχει πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες, καθότι θεωρούνται ως εμπορικά ευαίσθητες.

Οι ΣΔΙΤ είναι οι πιο συνηθισμένες μορφές συμπράξεων στις Ευρωπαϊκές χώρες και έχουν γίνει αρκετές έρευνες σε σύγκριση με τις παραδοσιακές δημόσιες συμβάσεις σε ό,τι αφορά τόσο την παροχή των υπηρεσιών όσο και την απόδοση σε σχέση με το κόστος. Ωστόσο, τα αποτελέσματα των ερευνών, έχουν δημιουργήσει έντονη συζήτηση μεταξύ των ακαδημαϊκών και των πολιτικών, σχετικά με το εάν οι ΣΔΙΤ είναι κατάλληλα μέσα για την επίτευξη καλύτερου κόστους-απόδοσης. Η βιβλιογραφία περιλαμβάνει αμφιλεγόμενες απόψεις για τα πλεονεκτήματα των συμβάσεων ΣΔΙΤ και εντοπίζει πολλά παραδείγματα αποτυχιών και επιτυχιών ΣΔΙΤ σε διάφορες χώρες και τομείς. Γενικά, οι υποστηρικτές του μοντέλου ΣΔΙΤ, υποστηρίζουν ότι τέτοιες ρυθμίσεις επιτρέπουν την αποτελεσματικότερη παράδοση των περιουσιακών στοιχείων της δημόσιας υποδομής, η οποία βασίζεται στην ανάθεση περισσότερων καθηκόντων σε έναν ανταγωνιστικό και καινοτόμο εταίρο του ιδιωτικού τομέα. Οι επικριτές του μοντέλου ΣΔΙΤ έχουν επισημάνει ορισμένα πιθανά προβλήματα με το μοντέλο ΣΔΙΤ, συμπεριλαμβανομένων των ασαφών και ενδεχομένως μη βιώσιμων συνεπειών των δημόσιων οικονομικών και της μείωσης της ευελιξίας στις πιθανές αλλαγές στη ζήτηση των δημόσιων υπηρεσιών. Παρόλο που υποστηρίζεται η ιδέα ότι τα έργα ΣΔΙΤ είναι πιο αποτελεσματικά, δηλαδή ολοκληρώνονται εγκαίρως στα πλαίσια του προβλεπόμενου προϋπολογισμού, υπάρχουν πολλά ανοικτά ζητήματα σχετικά με το πραγματικό μακροπρόθεσμο κόστος των ΣΔΙΤ για τον δημόσιο τομέα και τελικά για τους φορολογούμενους.

Ένα από τα βασικά κίνητρα, όπως αναφέρθηκε και στην προηγούμενη ενότητα για την επίλογη των ΣΔΙΤ, έναντι της παραδοσιακής διαδρομής για τις δημόσιες συμβάσεις είναι η επιδίωξη του μέγιστου κόστους-απόδοσης, η οποία δεν πρέπει να θεωρείται δεδομένη, αλλά να επαληθεύεται κατά περίπτωση. Αυτό συνεπάγεται ότι με την επαλήθευση διασφαλίζονται οι ειδικές συνθήκες που οδηγούν στη μεγιστοποίηση των πλεονεκτημάτων των ΣΔΙΤ, καθώς και ο περιορισμός των συναφών κινδύνων. Για να δικαιολογηθεί η επιλογή της ΣΔΙΤ, οι δημόσιες αρχές καλούνται συνήθως να εκτιμήσουν τα οφέλη της επιλογής των ΣΔΙΤ σε σχέση με τις συμβατικές προσεγγίσεις των δημόσιων συμβάσεων. Στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, αυτή είναι στην πραγματικότητα μια υποχρεωτική απαίτηση και η εκτίμηση του κόστους-απόδοσης πρέπει να πραγματοποιείται στο αρχικό στάδιο της προετοιμασίας του σχεδίου. Ωστόσο, όχι μόνο η έννοια του κόστους-απόδοσης

είναι θολή και δύσκολο να κατανοηθεί, αλλά δεν υπάρχουν και καθορισμένα μέτρα συστηματικής αξιολόγησης. Η απόφαση για το ποια διαδρομή προμηθειών παραδίδει την καλύτερη αναλογία κόστους-απόδοσης είναι πολύπλοκη, καθώς υπάρχουν πολλοί παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων των πολιτικών επιλογών, οι οποίοι στηρίζουν την επιλογή μιας ΣΔΙΤ. Ο στόχος της καλύτερης απόδοσης, είναι επίσης θολός και μπορεί να οριστεί χρησιμοποιώντας διαφορετικές μετρήσεις, ενώ ταυτόχρονα αποδίδεται το κόστος και τα οφέλη μιας σύμβασης ΣΔΙΤ (ΟΟΣΑ, 2012). Οι επικριτές του μοντέλου ΣΔΙΤ πιστεύουν ότι οι εκ των προτέρων αξιολογήσεις της επιλογής των ΣΔΙΤ είναι συχνά υπεραισιόδοξες, ιδίως σε σχέση με την εκτιμώμενη ζήτηση για υπηρεσίες. Μια γενική πρόκληση για την αξιολόγηση του κόστους-οφέλους, είναι ο εντοπισμός ενός πραγματικού έργου επί του οποίου θα πρέπει να δημιουργηθούν συγκρίσιμα και υποθετικά σενάρια. Συχνά λάθη στην εκτίμηση του κόστους-οφέλους, είναι οι λανθασμένες εκτιμήσεις του κόστους και των εισοδηματικών ροών και ο ανακριβής προσδιορισμός των κινδύνων. Επιπλέον, ένας σημαντικός τομέας που τείνει να παραμεληθεί στην εκ των προτέρων εκτίμηση του κόστους-οφέλους, είναι το συνολικό κοινωνικό κόστος, το οποίο πρέπει να ενσωματώνει την ποιότητα των υπηρεσιών και το κόστος συναλλαγών για τη δημόσια διοίκηση (Reeves 2012).

Το μέγεθος και ο τύπος κινδύνου που μεταβιβάζονται στον ιδιωτικό φορέα, είναι καθοριστικής σημασίας για τον προσδιορισμό των αποτελεσμάτων της αξιολόγησης του κόστους-οφέλους. Υπάρχουν διάφοροι κίνδυνοι σε έργα με ΣΔΙΤ, αλλά οι πιο συχνοί είναι: η διαθεσιμότητα του χώρου, ο λειτουργικός κίνδυνος, ο κίνδυνος ζήτησης, ο πολιτικός κίνδυνος, ο σχεδιασμός και η κατασκευή, ο κίνδυνος χρηματοδότησης (π.χ. αναχρηματοδότηση, επιτόκια, συναλλαγματικές ισοτιμίες) και ο κίνδυνος ανωτέρας βίας. Η κατευθυντήρια αρχή της κατανομής των κινδύνων είναι ότι κάθε μέρος πρέπει να φέρει τον κίνδυνο που είναι ικανότερο να διαχειριστεί. Ωστόσο, η πραγματικότητα είναι ότι οι ΣΔΙΤ είναι μακροπρόθεσμες συμβάσεις που σχεδιάζονται υπό συνθήκες αβεβαιότητας. Σε αυτό το πλαίσιο, η εφαρμογή μεταφορών κινδύνου μπορεί επίσης να αποτελέσει πρόκληση για τον δημόσιο τομέα, ιδίως όταν οι προβλέψεις της ζήτησης αποδεικνύονται υπερβολικά αισιόδοξες ή οι συνθήκες της αγοράς μεταβληθούν σημαντικά. Η βιβλιογραφία αναφέρει αρκετά παραδείγματα έργων στα οποία ο δημόσιος τομέας δεν επέβαλε τη μεταφορά κινδύνου (Reeves, 2013).

Κάθε σύμβαση προμηθειών συνεπάγεται με ένα ορισμένο κόστος συναλλαγής, τόσο για το δημόσιο όσο και για τον ιδιωτικό, που σχετίζεται με το σχεδιασμό, τη σύναψη και την υλοποίηση του σχεδίου του έργου. Το κόστος συναλλαγών είναι ιδιαίτερα σημαντικό όταν το μέγεθος του κόστους-οφέλους μιας ΣΔΙΤ είναι μικρό σε σύγκριση με τις παραδοσιακές

δημόσιες συμβάσεις. Το πραγματικό κόστος της ΣΔΙΤ, δεν αποκαλύπτεται καθόλου, αν και είναι γενικά γνωστό ότι οι συμβάσεις ΣΔΙΤ συνεπάγονται με υψηλότερο κόστος συναλλαγής σε σύγκριση με τις παραδοσιακές δημόσιες συμβάσεις. Καταρχήν, τα κέρδη απόδοσης που επιτυγχάνονται από μια ΣΔΙΤ θα πρέπει να αντισταθμίζουν το υψηλότερο κόστος συναλλαγής, αλλά αυτό ποτέ δεν αποδείχθηκε πειστικά και συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με μεταβλητές που σχετίζονται με το περιβάλλον, όπως ο τομέας και η χώρα στην οποία γίνεται μια ΣΔΙΤ καθώς και το μέγεθος του έργου (Hall, 2008).

Ο κίνδυνος για τα τοπικά οικονομικά των ΣΔΙΤ συχνά υποτιμάται, διότι σχετίζεται με δεσμεύσεις που κατανέμονται για μεγάλο χρονικό διάστημα, συνήθως από 20 μέχρι 30 έτη. Ο δημοσιονομικός κίνδυνος στις ΣΔΙΤ συνδέεται με τη στατιστική του επεξεργασία. Στις παραδοσιακές δημόσιες συμβάσεις, ο δημόσιος τομέας φέρει το μεγαλύτερο μέρος των πληρωμών στο αρχικό στάδιο των σχεδίων και αντιμετωπίζει χαμηλότερες αποδόσεις σε επόμενα στάδια. Το κύριο κίνητρο στη στατιστική αντιμετώπιση του κόστους των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα σχετίζεται με τη δυνατότητα μεταφοράς των δαπανών μιας ΣΔΙΤ κατά τη διάρκεια της σύμβασης, η οποία γενικά υπερβαίνει τα 20 έτη (Revees, 2013). Αυτή η λογιστική αντιμετώπιση είναι ελκυστική για τις κυβερνήσεις που πρέπει να διαχειριστούν αυστηρά δημοσιονομικά ελλείμματα, διότι οι δαπάνες για τις ΣΔΙΤ δεν εισέρχονται άμεσα στον υπολογισμό του χρέους της γενικής κυβέρνησης. Δύο σημαντικοί κίνδυνοι μπορούν να εντοπιστούν. Μια ψευδαίσθηση όσον αφορά την οικονομική προσιτότητα, όταν οι κυβερνήσεις αναβάλλουν τις δημοσιονομικές υποχρεώσεις που συνδέονται με τα έργα ΣΔΙΤ. Η υπερβολική εστίαση στον απολογισμό των δημόσιων ισολογισμών εις βάρος του εντοπισμού μιας υγιούς επιχειρησιακής περίπτωσης για την υποστήριξη έργων ΣΔΙΤ. Η φορολογική αντιμετώπιση του επενδυτικού κόστους του κεφαλαίου σε μια ΣΔΙΤ είναι τόσο σημαντική, που είναι απίθανο να υλοποιηθούν ακόμη και καλά προετοιμασμένα έργα ΣΔΙΤ εκτός αν μπορεί να είναι εκτός ισολογισμού (EPEC, 2016c).

Τέλος, ένα σημαντικό ζήτημα αφορά την τεχνική και διοικητική ικανότητα. Η διασφάλιση του έργου μπορεί επίσης να κινδυνεύσει, επειδή ο δημόσιος τομέας στερείται των εμπορικών δεξιοτήτων που διατίθενται στον ιδιωτικό τομέα για τη σύναψη καλών συμβάσεων ΣΔΙΤ. Ακόμη και όταν οι κυβερνήσεις έχουν δημιουργήσει ένα σταθερό πλαίσιο διασφάλισης έργων ΣΔΙΤ, όπως και στο Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία, συμβαίνει πολύ σπάνια η διακοπή μεγάλων έργων ακόμη και όταν αμφισβητείται η αναλογία της ωφέλειας προς το κόστος (Revees, 2013 και NAO, 2011). Ο δημόσιος τομέας τείνει να εξαρτάται από τους δημόσιους συμβούλους και γενικά δεν έχει πρόσβαση στους ίδιους

συμβούλους υψηλού επιπέδου που χρησιμοποιούν οι ιδιωτικοί εργολάβοι. Κατά τη διαπραγμάτευση και τη διαχείριση, ο δημόσιος τομέας ενδέχεται να μην διαθέτει την απαραίτητη ικανότητα παρακολούθησης των αλλαγών στη χρήση των περιουσιακών του στοιχείων, που ενδέχεται να προκύψουν σε τέτοιες μακροχρόνιες συμβάσεις (ΝΑΟ, 2011).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

### 4.1. Οι ΣΔΙΤ στην Ευρώπη

Η αγορά των ΣΔΙΤ είχε εμφανίσει μια σταθερή αύξηση μέχρι το 2007, όπου μετά την εκδήλωση της χρηματοοικονομικής κρίσης, δημιουργήθηκαν σημαντικά προβλήματα στις ιδιωτικές εταιρείες, οι οποίες άρχισαν να έχουν έλλειψη ρευστότητας, γεγονός που αύξησε σημαντικά το κόστος της ιδιωτικής χρηματοδότησης. Το Ηνωμένο Βασίλειο, έχει συνάψει τις περισσότερες ΣΔΙΤ, σε σύγκριση με άλλες Ευρωπαϊκές χώρες και ακολουθούν άλλες χώρες με σημαντική παρουσία των ΣΔΙΤ, όπως είναι η Γαλλία, η Ισπανία, η Πορτογαλία, η Γερμανία και η Ελλάδα. Ο τομέας των μεταφορών, και ειδικότερα τα οδικά έργα, έχουν το μεγαλύτερο μερίδιο των ΣΔΙΤ, στην Ευρώπη. Σε χώρες που είχαν σοβαρές ελλείψεις σε υποδομές, όπως η Ελλάδα, η Πορτογαλία ή η Ισπανία, χρησιμοποιήθηκαν οι ΣΔΙΤ, προκειμένου να χρηματοδοτηθούν μεγάλα και σημαντικά έργα. Η οικονομική κρίση, δημιούργησε αυστηρότερα όρια ως προς τις δημοσιονομικές δαπάνες, με αποτέλεσμα να επηρεάσουν σημαντικά την εκτέλεση μεγάλων έργων τα οποία δε γίνονται πλέον με μεγάλη συχνότητα σε σύγκριση με το παρελθόν (Carbonaro, Catalano, Delponte, Vignetti, Addarii, Lipparini&Zwierzynski, 2017). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μαζί με την Ευρωπαϊκή Επενδυτική Τράπεζα, επέκτειναν από την αρχή της κρίσης τα χρηματοπιστωτικά μέσα τα οποία μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τα κράτη σε συνδυασμό με τους πόρους της πολιτικής συνοχής. Αυτά τα μέσα είχαν ως στόχο και τη δυνατότητα χρηματοδότησης των έργων ΣΔΙΤ. Τα περισσότερα κράτη, χρησιμοποίησαν κάποια από αυτά τα μέσα αλλά μόνο η Ελλάδα μέχρι στιγμής έχει καταφέρει να ενσωματώσει συστηματικά τις ΣΔΙΤ στην υλοποίηση των στόχων της πολιτικής συνοχής (Carbonaro et al., 2017).

Ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 90, η Ευρωπαϊκή Ένωση προχώρησε στην ανάπτυξη ενός στρατηγικού πλαισίου που ενσωματώνει τις ΣΔΙΤ στις δημόσιες επενδύσεις ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Η θετική συμβολή των ΣΔΙΤ στην αποτελεσματική διαχείριση των δημοσιονομικών μεγεθών των κρατών μελών της Ε.Ε. οδήγησε στην υιοθέτηση μέτρων περαιτέρω προώθησης του θεσμού και το 2003 τέθηκαν σε ισχύ κατευθυντήριες οδηγίες επιτυχούς συνεργασίας μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα στα πλαίσια της Ε.Ε. (Κουμής Γ., 2009). Παρά ταύτα, μόνο στο πλαίσιο των δημοσιονομικών πολιτικών για το 2007-2013, χρησιμοποιήθηκαν οι ΣΔΙΤ, για να συγκεντρώσουν κεφάλαια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αυτό κατέστη σαφέστερος στόχος του ρυθμιστικού πλαισίου των διαρθρωτικών ταμείων. Στην τρέχουσα περίοδο προγραμματισμού, έχουν θεσπιστεί ορισμένες ειδικές διατάξεις για τις ΣΔΙΤ, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της πολιτικής συνοχής παρέχονται στην

τρέχουσα περίοδο, ώστε να εξαλειφθούν τα οποιαδήποτε εμπόδια. Το νομοθετικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την περίοδο 2014-2020, είναι αρκετά ευνοϊκό, όμως παρά ταύτα, ο αριθμός των ΣΔΙΤ δείχνει πως η χρήση τους στις κυβερνητικές πολιτικές παραμένει περιορισμένη και δεν αξιοποιείται (Carbonaro et al., 2017).

#### 4.2. Πρόσφατες εξελίξεις των ΣΔΙΤ στην Ευρώπη

Η χρηματοοικονομική κρίση, επηρέασε σημαντικά τις ΣΔΙΤ, καθώς μετά από μια σταθερή αύξηση μετά από μια πτώση τη διετία του 2008-2009, όπου ξέσπασε η οικονομική κρίση, παρατηρήθηκε μια σταθερή αύξηση. Μεταξύ του 2000 και του 2016, περίπου 1096 ΣΔΙΤ, άντλησαν χρηματοοικονομική κάλυψη σε 24 ευρωπαϊκές χώρες με το συνολικό ποσό να ανέρχεται περίπου στα 282 δισεκατομμύρια ευρώ (Carbonaro et al., 2017). Μετά την αύξηση που υπήρχε μέχρι τα μέσα της δεκαετίας, τόσο ο αριθμός όσο και η αξία των ΣΔΙΤ στην Ευρωπαϊκή Ένωση κατέρρευσε (Carbonaro et al., 2017). Παρά το ότι οι ΣΔΙΤ εμφάνισαν μια πτωτική τάση παγκοσμίως, η Ευρωπαϊκή αγορά είχε τη μεγαλύτερη πτώση, σε όλα τα κράτη – μέλη, πράγμα που έδειξε μια πιθανή απογοήτευση από το θεσμό των ΣΔΙΤ. Η απότομη μείωση που υπήρξε μετά το 2014, μπορεί να αποδοθεί στον αντίκτυπο της οικονομικής κρίσης στα δημόσια οικονομικά και τις χρηματοπιστωτικές αγορές, σε συνδυασμό με τη μεγάλη ανάπτυξη που είχαν οι ΣΔΙΤ πριν από το 2009. Η ευρωπαϊκή αγορά ΣΔΙΤ επανήλθε το 2016 και εμφάνισε μια αύξηση της τάξης του 41% σε ότι αφορά τον αριθμό και 22% σε ό,τι αφορά τη συνολική αξία αντίστοιχα σε σύγκριση με το 2015. Παρά ταύτα η συνολική αξία των ΣΔΙΤ στην Ευρωπαϊκή Ένωση που ήταν 12 δισεκατομμύρια ευρώ το 2016, είναι σχεδόν 60% μικρότερη από το 2006, όπου ανερχόταν σε 27 δισεκατομμύρια ευρώ (Carbonaro et al., 2017).

Ο τομέας των μεταφορών και ειδικότερα τα έργα οδοποιίας, μεταξύ του 2000 και του 2015, αντιπροσώπευαν σχεδόν το 56% της συνολικής αξίας των έργων ΣΔΙΤ, με περισσότερο από το 70% αυτής της αξίας να οφείλεται στα έργα οδοποιίας (Carbonaro et al., 2017). Είναι χαρακτηριστικό πως εκείνη την περίοδο και η Ελλάδα άρχισε να κατασκευάζει κάποια από τα μεγάλα οδικά δίκτυα της χώρας. Το σύνολο των κρατών-μελών, είχαν τουλάχιστον ένα ενεργό σχέδιο ΣΔΙΤ στον τομέα των μεταφορών, με τη Σουηδία και τη Σλοβενία να αποτελούν τις μοναδικές εξαιρέσεις. Ο τομέας των μεταφορών γενικότερα, από την έναρξη της υλοποίησης των ΣΔΙΤ, κατέχει τη μερίδα του λέοντος.

Το 2016, οι μεταφορές αποτελούσαν ξανά το μεγαλύτερο μέρος των ΣΔΙΤ, ενώ ακολουθούσε ο τομέας της εκπαίδευσης με τον μεγαλύτερο αριθμό έργων. Η Ευρώπη σε σύγκριση με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, έχει μεγαλύτερες επενδύσεις στον τομέα

των μεταφορών, ενώ οι ΗΠΑ στον τομέα της εκπαίδευσης. Το Ηνωμένο Βασίλειο, είναι πρώτο στην Ευρωπαϊκή Ένωση στις ΣΔΙΤ για τον τομέα των μεταφορών, ενώ μετά την παγκόσμια οικονομική κρίση, άρχισαν να ανέρχονται δυναμικά και η Γαλλία, η Γερμανία και η Πορτογαλία (Carbonaro et al., 2017). Ο μεγαλύτερος αριθμός έργων με ΣΔΙΤ, βρίσκεται στο Ηνωμένο Βασίλειο, το οποίο μεταξύ του 2000 και του 2015, αντιπροσώπευε το 45% της συνολικής αξίας των ΣΔΙΤ στην Ευρώπη. Την ίδια περίοδο, μεγεθύνθηκαν οι ΣΔΙΤ σε άλλες χώρες, όπως ήταν η Γαλλία, η Ισπανία, η Πορτογαλία, η Γερμανία και η Ελλάδα. Τη χαμηλότερη αξία ΣΔΙΤ, για το 2016, είχαν η Σλοβενία, η Τσεχική Δημοκρατία και η Δανία.

Υπάρχει σημαντική γεωγραφική διαφοροποίηση των ευρωπαϊκών χωρών στις ΣΔΙΤ. Ενώ ο αριθμός και η αξία των έργων με ΣΔΙΤ μειώθηκαν στην Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο, το μοντέλο των έργων με ΣΔΙΤ απέκτησε δυναμική και σε άλλες χώρες, συμπεριλαμβανομένης της Γαλλίας, της Γερμανίας και της Πορτογαλίας, όπως προαναφέρθηκε. Παρότι για παράδειγμα το Ηνωμένο Βασίλειο κατείχε την πρώτη θέση στις ΣΔΙΤ, για το έτος 2016, σε ό,τι αφορά την αξία αλλά και τον αριθμό των έργων ΣΔΙΤ, η Ισπανία δεν είχε συνάψει καμία ΣΔΙΤ. Μετά το Ηνωμένο Βασίλειο, ακολουθούσε η Γαλλία, η οποία τα τελευταία χρόνια δείχνει αυξανόμενο ενδιαφέρον για τις ΣΔΙΤ.

Υπάρχουν διάφοροι παράγοντες οι οποίοι μπορούν να εξηγήσουν τις γεωγραφικές διαφορές που υπάρχουν ανάμεσα στα κράτη. Αρχικά υπάρχουν κάποιες ειδικές συνθήκες όπου διευκόλυναν τις ΣΔΙΤ σε κάποια κράτη, όπως ήταν το Ηνωμένο Βασίλειο για παράδειγμα. Το Ηνωμένο Βασίλειο που επηρεάστηκε σημαντικά από την Αμερικανική φιλοσοφία, έχει μια ώριμη προσέγγιση στις ΣΔΙΤ, ενώ υπάρχει ένα ευνοϊκό ρυθμιστικό περιβάλλον, ο χρηματοπιστωτικός τομέας είναι αρκετά ώριμος, υπάρχει σημαντική τεχνογνωσία ενώ υπήρξαν και συνεχείς πολιτικές προσπάθειες και δεσμεύσεις για την εφαρμογή των ΣΔΙΤ, με τη δημιουργία διαφοροποιημένων αγωγών έργων ΣΔΙΤ μέχρις ότου οι ΣΔΙΤ ενσωματωθούν στα ευρύτερα εθνικά και περιφερειακά προγράμματα υποδομής (Carbonaro et al., 2017).

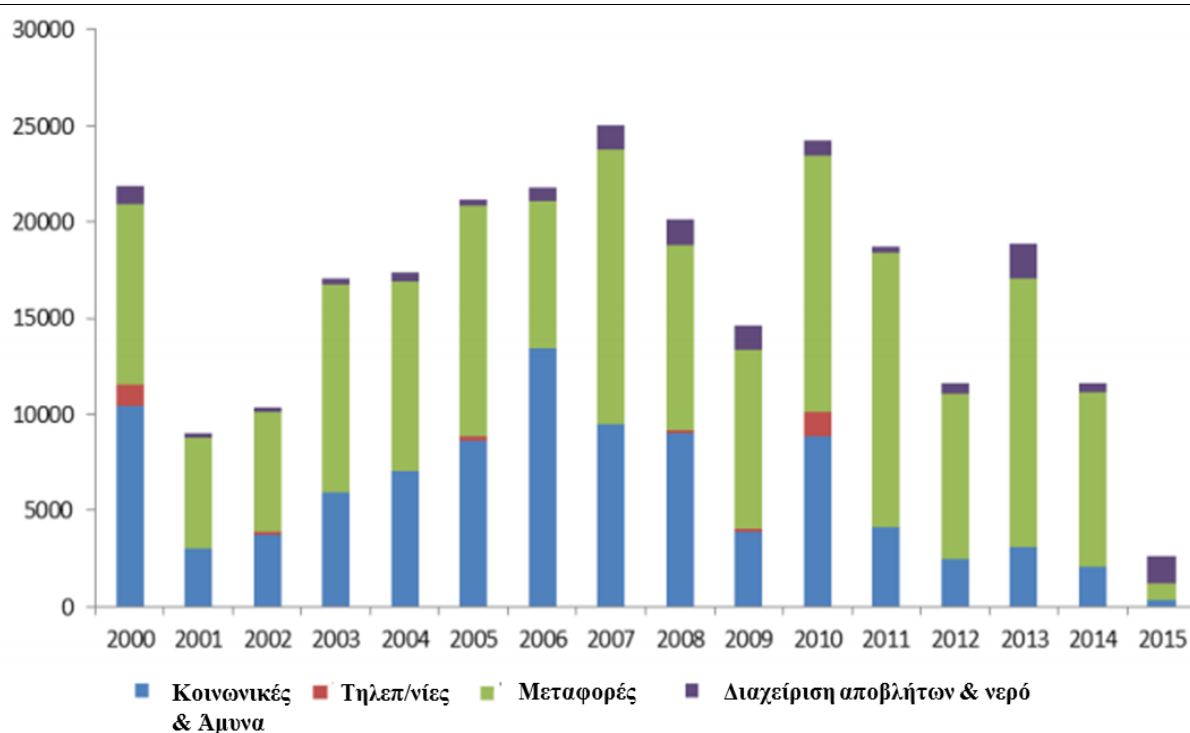
Στον αντίποδα βρίσκονται άλλες χώρες όπως είναι η Τσεχική Δημοκρατία, η οποία δεν προχωρά ενεργά στις ΣΔΙΤ, εξαιτίας ενός δυσμενούς εγχώριου κλίματος για τις ΣΔΙΤ. Στα αρχικά στάδια της εφαρμογής των ΣΔΙΤ, υπάρχουν σημαντικοί περιορισμοί όπως είναι η έλλειψη τεχνογνωσίας και εμπειρογνωμοσύνης, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση της Ελλάδας ή της Πολωνίας, οι οποίοι μπορούν να ξεπεραστούν μέσω τεχνικής βοήθειας, είναι απαραίτητη η πολιτική δέσμευση προς την υλοποίηση έργων με ΣΔΙΤ.



### 4.3. Τα οικονομικά μεγέθη των ΣΔΙΤ στην Ευρώπη

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η συνολική αξία 1184 ΣΔΙΤ μεταξύ του 2000 και του 2015, ανερχόταν περίπου στα 270 δισεκατομμυρία ευρώ (Tomasi, 2016). Ο μεγαλύτερος τομέας όσον αφορά την αξία, είναι ο τομέας των μεταφορών με συνολικό ποσό άνω των 150 δισεκατομμυρίων Ευρώ, ενώ περισσότερο από το 70% όλων των ΣΔΙΤ μεταφορών ήταν έργα οδοποιίας, η συνολική αξία των οποίων ανερχόταν στα 95 δις. ευρώ (Tomasi, 2016). Αναλυτικότερα, η συνολική αξία των έργων ΣΔΙΤ στην Ε.Ε, παρουσιάζεται στο Διάγραμμα που ακολουθεί.(4.3.1).

**Διάγραμμα 4.3.1 : Συνολική αξία έργων ΣΔΙΤ στην ΕΕ, σε ευρώ (2010-2015)**



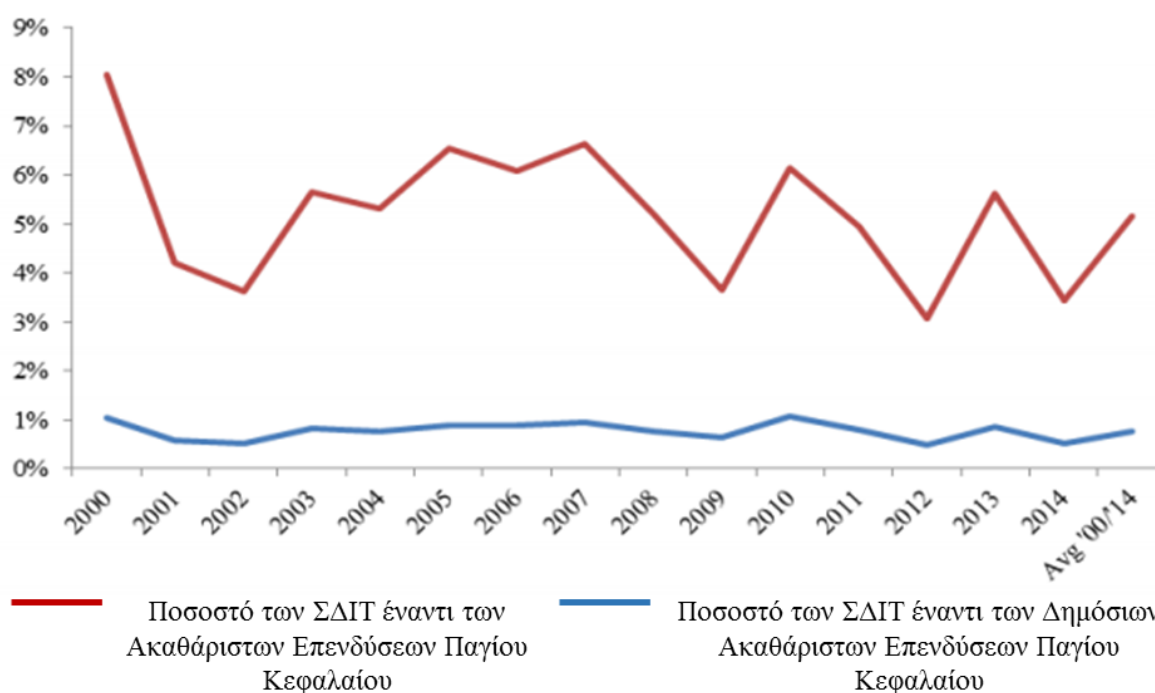
Πηγή: Tomasi (2016)

Η μακροοικονομική σημασία των ΣΔΙΤ είναι σχετικά μικρή. Κατά μέσο όρο, από το 2000 έως το 2014, οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν μέσω ΣΔΙΤ ανήλθαν στο 0,7% περίπου του συνολικού Δημόσιου Ακαθάριστου Σχηματισμού Παγίου Κεφαλαίου (Tomasi, 2016), όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 4.3.2. Οι ΣΔΙΤ είναι πιο σημαντικές όταν σχετίζονται με δημόσιες επενδύσεις. Οι ΣΔΙΤ, αποτελούν τα τελευταία 15 χρόνια περίπου το 5% των Ακαθάριστων Επενδύσεων Παγίου Κεφαλαίου. Η σχέση των ΣΔΙΤ με τις Ακαθάριστες Επενδύσεις Παγίου Κεφαλαίου, είναι ετερογενής σε ολόκληρη την ΕΕ. Η Πορτογαλία έχει την υψηλότερη αναλογία ΣΔΙΤ, σε σχέση με το σύνολο των ΑΕΠΚ με ποσοστό 4%, ακολουθούμενη από το Ηνωμένο Βασίλειο με 2,5%. Οι χώρες που πλήττονται

σοβαρότερα από την κρίση είναι εκείνες στις οποίες οι ΣΔΙΤ χρησιμοποιούνται σχετικά συχνότερα. Η μακροοικονομική σημασία των ΣΔΙΤ είναι γενικότερα ανομοιογενής σε ολόκληρη την Ευρώπη.

Οι ΣΔΙΤ και οι ΑΕΠΚ, αυξάνονταν ταυτόχρονα αυξάνονται ταυτόχρονα πριν από την κρίση. Οι ΑΕΠΚ μειώθηκαν απότομα και έμειναν στάσιμες από το 2009 και έπειτα. Η αξία των ΣΔΙΤ, μειώνεται μετά την κρίση και στη συνέχεια έχει μια αύξηση έως το 2013, όπου καταρρέουν ξανά το 2014 και το 2015 (Διάγραμμα 4.3.1).

**Διάγραμμα 4.3.2: Ποσοστό των ΣΔΙΤ έναντι των Α.Ε.Π.Κ (2000-2014)**



**Πηγή:** Tomasi (2016)

Σε ό,τι αφορά το μέσο μέγεθος των επενδύσεων που χρηματοδοτούνται μέσω συμφωνιών ΣΔΙΤ, οι ευρωπαϊκές χώρες συμπεριφέρονται επίσης διαφορετικά. Στις χώρες που υπήρχαν μεγάλες ελλείψεις στις υποδομές, όπως η Ελλάδα, η Πορτογαλία ή η Ισπανία στις αρχές της δεκαετίας του '90, οι ΣΔΙΤ χρησιμοποιήθηκαν για τη χρηματοδότηση μεγάλων έργων, όπως το αεροδρόμιο της Αθήνας ή η γέφυρα Vasco da Gama στη Λισαβόνα. Η οικονομική κρίση, επέδρασε σημαντικά στη δυνατότητα εκτέλεσης μεγάλων έργων μέσω ΣΔΙΤ και η πλειοψηφία των έργων πλέον περιορίζεται σε μια ποικιλία δημόσιων μικρομεσαίων υπηρεσιών όπως η ενέργεια, οι δημόσιοι χώροι στάθμευσης, η συντήρηση των δημοτικών πάρκων κ.ά. , ο φωτισμός των δρόμων, ο δημόσιος χώρος στάθμευσης, η ανάπτυξη και συντήρηση των δημοτικών πάρκων ή η στέγαση των φοιτητών (Carbonaro et

al., 2017). Σε χώρες, όπου η τοπική αυτοδιοίκηση φαίνεται να έχει μεγαλύτερη δημοσιονομική αυτονομία και τεχνογνωσία, οι ΣΔΙΤ τείνουν να είναι μικρής ή μεσαίας κλίμακας. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η Γερμανία, όπου μόνο το 18% των ΣΔΙΤ έχει συνολικό κόστος επένδυσης μεγαλύτερο από 70 εκατομμύρια ευρώ. Ένα άλλο ειδικό χαρακτηριστικό της γερμανικής αγοράς ΣΔΙΤ είναι η υψηλή συμμετοχή των μικρομεσαίων επιχειρήσεων στις ΣΔΙΤ, καθώς το 2012, περίπου το 60% των συμβάσεων με ΣΔΙΤ υπογράφηκαν από μικρομεσαίες επιχειρήσεις (Dieter, 2014).

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

### **5.1. Οι ΣΔΙΤ στην Ελλάδα**

Παρότι το Ηνωμένο Βασίλειο, έχει το μεγαλύτερο μέρος ΣΔΙΤ στην Ευρώπη, η Ελλάδα είναι πρωτοπόρος στη συνδυασμένη χρήση των πόρων του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης στις ΣΔΙΤ (Carbonaro et al., 2017). Τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε ό,τι αφορά τη μεικτή χρηματοδότηση των έργων με ΣΔΙΤ, δεν έχουν αρκετή πείρα. Παρά ταύτα, η Ελλάδα κατέγραψε τον μεγαλύτερο αριθμό έργων που υλοποιήθηκαν μέσω ΣΔΙΤ, σε ολόκληρη την Ευρώπη, που είναι αποτέλεσμα τόσο της πολιτικής δέσμευσης για την εκτέλεση έργων μέσω των ΣΔΙΤ, όσο και των αντικειμενικών οικονομικών περιορισμών, εξαιτίας των περικοπών στο δημόσιο προϋπολογισμό. Τα έργα που άντλησαν πόρους από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, «άνοιξαν» το δρόμο και για άλλα έργα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το αεροδρόμιο της Αθήνας (Ελευθέριος Βενιζέλος), το οποίο ενήργησε ως καταλύτης, ενθαρρύνοντας θεσμικές βελτιώσεις που διευκόλυναν την ανάπτυξη ενός νομικού πλαισίου για τις ΣΔΙΤ. Η επιλογή της προσέγγισης των ΣΔΙΤ για την κατασκευή σημαντικών έργων, θα λέγαμε πως δεν ήταν μέρος μιας ευρείας στρατηγικής επιλογής, αλλά καθορίστηκε μάλλον από την ανάγκη αντιμετώπισης των υφιστάμενων περιορισμών, που μπορεί να ήταν είτε τεχνικής, είτε οικονομικής φύσης. Στην πραγματικότητα, μόνο στην Ελλάδα η επιλογή του να συνδυαστούν κρατικοί και ιδιωτικοί πόροι με πόρους του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης ωρίμασαν σε μια πιο στρατηγική προσέγγιση και οδήγησαν στην επιτυχημένη υλοποίηση του έργου ΣΔΙΤ του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, που κατόπιν οδήγησε και σε παρόμοια έργα.

Μετά την οικονομική κρίση στην Ελλάδα, όπου το τραπεζικό σύστημα δεν μπορούσε να προχωρήσει δανεισμό, ούτε να χρηματοδοτήσει τις επιχειρήσεις, οι πόροι από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης έπαιξαν σημαντικό ρόλο στη χρηματοδότηση

των υφιστάμενων έργων ΣΔΙΤ, με την προϋπόθεση να συμμετέχουν με πολύ μικρά κεφάλαια, είτε ίδια, είτε μέσω δανεισμού και οι ιδιώτες, ελάχιστων απαιτήσεων απαιτήσεις κινητοποίησης ιδιωτικών κεφαλαίων και δανείων. Αυτό ήταν για παράδειγμα η περίπτωση του σχεδίου ΣΔΙΤ για την κατασκευή δεκατεσσάρων Σχολικών υποδομών στην Περιφέρεια Αττικής, στο οποίο εντάχθηκαν τα χρηματοδοτικά μέσα που χρηματοδοτήθηκαν από την πρωτοβουλία JESSICA<sup>2</sup>. Παρά ταύτα, η χρήση των ΣΔΙΤ από τις τοπικές αρχές εξακολουθεί να είναι πολύ μεγάλη περιορισμένη αν και οι ελληνικές κυβερνήσεις τα τελευταία χρόνια κάνουν μια σημαντική προσπάθεια να προωθήσουν τη χρήση των ΣΔΙΤ, για επενδύσεις μικρής και μεσαίας κλίμακας στους τομείς της αστικής ανάπτυξης, της ενέργειας και τους περιβάλλοντος. Από αυτή την άποψη, η πολιτική στήριξη σε τοπικό επίπεδο θα είναι καθοριστική δεδομένου ότι οι τοπικές αρχές δανείζονται κατά κύριο λόγο από το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, χωρίς να λαμβάνουν υπόψη τους, τη δυνατότητα που τους προσφέρουν οι ΣΔΙΤ (Tzortzi, 2017). Τα έργα ΣΔΙΤ, που έχουν υπογραφεί συμβάσεις σύμπραξης και συνδυάζουν μια Ευρωπαϊκή επιχορήγηση ή δάνειο στα πλαίσια μιας ΣΔΙΤ παρουσιάζονται στον πίνακα 5.1.1 που ακολουθεί.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1.1:Υπογεγραμμένες συμβάσεις ΣΔΙΤ που συνδυάζουν επιχορήγηση ή δάνειο από την ΕΕ</b>			
<b>Πρόγραμμα</b>	<b>Ευρωπαϊκή Χρηματοδότηση</b>		
	<b>Ευρωπαϊκή Επενδυτική Τράπεζα</b>	<b>JESSICA</b>	<b>Ευρωπαϊκή Επιχορήγηση</b>
7 Πυροσβεστικοί Σταθμοί	X		
14 σχολεία στην Περιφέρεια Αττικής	X	X	
10 σχολεία στην Περιφέρεια Αττικής	X	X	
Σύστημα τηλεματικής (Αστικές Συγκοινωνίες Αθηνών)		X	X
Ηλεκτρονικό σύστημα εισιτηρίων (Αστικές			X

<sup>2</sup> JESSICA είναι το Αγγλικό ακρωνύμιο της πρωτοβουλίας “Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas” (Κοινή Ευρωπαϊκή υποστήριξη για βιώσιμες επενδύσεις σε αστικές περιοχές). Η πρωτοβουλία αυτή αναπτύσσεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ), σε συνεργασία με την Τράπεζα Ανάπτυξης του Συμβουλίου της Ευρώπης (CEB).

συγκοινωνίες Αττικής)			
Ανάπτυξης Ευρυζωνικών Υποδομών σε αγροτικές «λευκές» περιοχές της Ελληνικής Επικράτειας και Υπηρεσίες Εκμετάλλευσης - Αξιοποίησης των Υποδομών- LOT 1			X
Ανάπτυξης Ευρυζωνικών Υποδομών σε αγροτικές «λευκές» περιοχές της Ελληνικής Επικράτειας και Υπηρεσίες Εκμετάλλευσης - Αξιοποίησης των Υποδομών- LOT 2			X
Ανάπτυξης Ευρυζωνικών Υποδομών σε αγροτικές «λευκές» περιοχές της Ελληνικής Επικράτειας και Υπηρεσίες Εκμετάλλευσης - Αξιοποίησης των Υποδομών- LOT 3			X
Υλοποίηση υποδομών του Ολοκληρωμένου Συστήματος Διαχείρισης Απορριμμάτων της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας	X	X	
Ψηφιακή καταγραφή, αποθήκευση και διάθεση πρακτικών συνεδριάσεων δικαστηρίων			X
Ολοκληρωμένο			X

σύστημα διαχείρισης απορριμάτων στην περιοχή της Ηπείρου			
Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Απορριμάτων στο Νομός Σερρών			X

**Πηγή:** Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ)

## 5.2. Τομείς Εφαρμογής ΣΔΙΤ στην Ελλάδα

Οι Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα, μπορούν να εφαρμοστούν σε ένα ευρύ πεδίο κύριο λόγο εφαρμόζονται σε τομείς βασικών υποδομών, αλλά και σε έργα Μεταφορών, Υγείας, Παιδείας, Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών, Περιβάλλοντος και Διαχείρισης Αποβλήτων. Παρακάτω παρουσιάζονται όλα τα έργα ΣΔΙΤ, τα οποία αυτή τη στιγμή είναι εγκεκριμένα.

### 5.2.1. Έργα ΣΔΙΤ που βρίσκονται σε λειτουργία

Τα έργα ΣΔΙΤ, τα οποία βρίσκονται σε λειτουργία αυτή τη στιγμή παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα 5.2.1.1 που ακολουθεί:

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2.1.1: Τρέχουσα Κατάσταση Έργου : Σε λειτουργία

- Υλοποίηση (10) Σχολικών υποδομών στην Περιφέρεια Αττικής (1B)
- Υλοποίηση (14) Σχολικών υποδομών στην Περιφέρεια Αττικής (1A)
- Ανάπτυξης Ευρυζωνικών Υποδομών σε αγροτικές «λευκές» περιοχές της Ελληνικής Επικράτειας και Υπηρεσίες Εκμετάλλευσης - Αξιοποίησης των Υποδομών- LOT 3
- Ανάπτυξης Ευρυζωνικών Υποδομών σε αγροτικές «λευκές» περιοχές της Ελληνικής Επικράτειας και Υπηρεσίες Εκμετάλλευσης - Αξιοποίησης των Υποδομών- LOT 2
- Ανάπτυξη Ευρυζωνικών Υποδομών σε αγροτικές «λευκές» περιοχές της Ελληνικής Επικράτειας και Υπηρεσίες Εκμετάλλευσης - Αξιοποίησης των Υποδομών-LOT 1
- Ψηφιακή καταγραφή, αποθήκευση και διάθεση πρακτικών συνεδριάσεων δικαστηρίων
- Υλοποίηση Ολοκληρωμένου Συστήματος Τηλεματικής για την πληροφόρηση επιβατών των μέσων της Οδικές Συγκοινωνίες ΑΕ και τη διαχείριση του στόλου της
- Υλοποίηση αυτόματου συστήματος συλλογής κομίστρου και υπηρεσίες διαχείρισης κομίστρου ομίλου ΟΑΣΑ

- Υλοποίηση υποδομών του Ολοκληρωμένου Συστήματος Διαχείρισης Απορριμμάτων της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας
- Κατασκευή και συντήρηση επτά (7) νέων Πυροσβεστικών Σταθμών

**Πηγή :** *Ειδική Γραμματεία* <http://www.sdit.mnec.gr>

### **5.2.2. Έργα ΣΔΙΤ που βρίσκονται στην πρώτη φάση του Διαγωνισμού**

Τα έργα ΣΔΙΤ, τα οποία βρίσκονται στην πρώτη φάση του Διαγωνισμού αυτή τη στιγμή παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα που ακολουθεί:

#### **ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2.2.1: Τρέχουσα Κατάσταση Έργου : Α' Φάση διαγωνισμού σε εξέλιξη**

- Υλοποίηση δύο (2) κολυμβητηρίων και τριών (3) γυμναστηρίων ανά την Ελλάδα
- Υλοποίηση τεσσάρων (4) κολυμβητηρίων και δύο (2) γυμναστηρίων ανά την Ελλάδα
- Ανάπτυξη, Λειτουργία, Συντήρηση/Διαχείριση Ολοκληρωμένου Συστήματος Εισόδου/ Εξόδου/ Στάθμευσης της Κεντρικής Αγοράς Αθηνών Ρέντη του ΟΚΑΑ Α.Ε

**Πηγή :** *Ειδική Γραμματεία* <http://www.sdit.mnec.gr>

### **5.2.3. Έργα ΣΔΙΤ που βρίσκονται υπό κατασκευή**

Τα έργα ΣΔΙΤ, τα οποία βρίσκονται υπό κατασκευή αυτή τη στιγμή παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

#### **ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2.3.1: Τρέχουσα Κατάσταση Έργου : Υπό κατασκευή**

- Εγκατάσταση επεξεργασίας αστικών στερεών αποβλήτων Περιφέρειας Ηπείρου
- Υλοποίηση μονάδας επεξεργασίας απορριμμάτων Νομού Σερρών με ΣΔΙΤ

**Πηγή :** *Ειδική Γραμματεία* <http://www.sdit.mnec.gr>

### **5.2.4. Έργα ΣΔΙΤ που βρίσκονται σε κατάσταση σχεδιασμού και προετοιμασίας**

Τα έργα ΣΔΙΤ, τα οποία βρίσκονται σε κατάσταση σχεδιασμού και προετοιμασίας αυτή τη στιγμή παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

#### **ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2.4.1: Τρέχουσα Κατάσταση Έργου : Σχεδιασμός - Προετοιμασία**

- Ανακαίνιση, αναβάθμιση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση των Δημοτικών Λουτρών Νισύρου

**Πηγή :** *Ειδική Γραμματεία* <http://www.sdit.mnec.gr>

### 5.2.5. Έργα ΣΔΙΤ με ανταγωνιστικό διάλογο σε εξέλιξη

Τα έργα ΣΔΙΤ, στα οποία υπάρχει ανταγωνιστικός διάλογος σε εξέλιξη αυτή τη στιγμή παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

#### **ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2.5.1: Τρέχουσα Κατάσταση Έργου : Ανταγωνιστικός διάλογος σε εξέλιξη**

- Μονάδα επεξεργασίας απορριμμάτων Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης
- Ανάπτυξη, Λειτουργία, Συντήρηση/Διαχείριση νέας Ιχθυαγοράς στην Κεντρική Αγορά Αθηνών Ρέντη του ΟΚΑΑ Α.Ε.

**Πηγή :** *Ειδική Γραμματεία* <http://www.sdit.mnec.gr>

### 5.2.6. Έργα ΣΔΙΤ με ολοκλήρωση της προεπιλογής των υποψηφίων

Τα έργα ΣΔΙΤ, στα οποία έχει ολοκληρωθεί η προεπιλογή των υποψηφίων για το έργο σε εξέλιξη αυτή τη στιγμή παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

#### **ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2.6.1: Τρέχουσα Κατάσταση Έργου : Ολοκληρώθηκε η προεπιλογή των υποψηφίων για το έργο.**

- Υλοποίηση μονάδας ολοκληρωμένης διαχείρισης στερεών αποβλήτων Νομού Κέρκυρας

**Πηγή :** *Ειδική Γραμματεία* <http://www.sdit.mnec.gr>

### 5.2.7. Έργα ΣΔΙΤ με ενεργό διαγωνισμό

Τα έργα ΣΔΙΤ, στα οποία ο διαγωνισμός για την επιλογή ιδιωτικού φορέα σύμπραξης βρίσκεται σε εξέλιξη αυτή τη στιγμή παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

#### **ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2.7.1: Τρέχουσα Κατάσταση Έργου : Ο διαγωνισμός για την επιλογή Ιδιωτικού Φορέα Σύμπραξης βρίσκεται σε εξέλιξη.**

- Εγκαταστάσεις Επεξεργασίας Αστικών Στερεών Αποβλήτων Νομού Αχαΐας
- Ολοκληρωμένη Διαχείριση Αστικών Αποβλήτων του Νομού Αιτωλοακαρνανίας

**Πηγή :** *Ειδική Γραμματεία* <http://www.sdit.mnec.gr>



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6– ΣΥΖΗΤΗΣΗ

Η Ελλάδα έχει από καιρό ανανεώσει το θεσμικό εργαλείο της για την παροχή δημόσιων αγαθών και τις υπηρεσίες. Οι κλασικές δημόσιες συμβάσεις και η διαχείριση της χρηματοδότησης της ΕΕ, έχουν καταδείξει τις αναποτελεσματικές πρακτικές δημόσιας πολιτικής πρακτική και αντανακλούσαν επίσης τις διαρθρωτικές αδυναμίες ενός ιδιαίτερα συγκεντρωτικού συστήματος διαχείρισης. Οι συμφωνίες παραχώρησης μεγάλης κλίμακας κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990 αποτέλεσαν μια πολύ χρήσιμη εμπειρία, δικαιολογώντας τη δημιουργία μιας σαφούς νομοθεσίας στα πλαίσια των εταιρικών σχέσεων με τους ιδιωτικούς φορείς.

Ο Διεθνής Αερολιμένας Ελευθέριος Βενιζέλος με την υποστήριξη του ΤΣ το 1995 παρουσιάζεται συχνά ως μια πρωτοποριακή περίπτωση κατασκευής και διαχείρισης ενός νέου αεροδρομίου, του πρώτου αυτού του είδους στην Ευρώπη. Όπως και η διέλευση Vasco de Gama στον ποταμό Τάγο στη Λισαβόνα, αντιπροσωπεύει μία από τις πρώτες περιπτώσεις στις οποίες η σύναψη συμβάσεων ΣΔΙΤ, χρησιμοποιήθηκε στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής. Η προσέγγιση ήταν καινοτόμος για εκείνη την εποχή και ήταν πλήρως σύμφωνη με τα κριτήρια του ΤΣ, συμπεριλαμβανομένης της εμπλοκής πόρων του ιδιωτικού τομέα. Η διαθεσιμότητα των πόρων διευκόλυνε την επιτυχή υλοποίηση της ΣΔΙΤ, αν και το συνολικό ποσοστό των πόρων της ΚΤ ήταν σχετικά μέτριο, καθότι ανερχόταν σε 220 εκατ. Ευρώ που αντιστοιχούσαν σε περίπου 10% του επενδυτικού κόστους. Η περιορισμένη υποστήριξη από το ΤΣ οφειλόταν στη σημαντική δυνατότητα δημιουργίας εσόδων του έργου, καθώς ο κύριος διεθνής αερολιμένας στην Ελλάδα μπορούσε να ικανοποιήσει την τουριστική αγορά, την εγχώρια αγορά και τους διεθνείς προορισμούς στη νοτιοανατολική Ευρώπη και τη Μέση ανατολή και αναμενόταν να υπάρχει μεγάλη ζήτηση των υπηρεσιών..

Ήδη από το 1993, τρία πρωτοποριακά έργα (Γέφυρα Ρίου Αντίριου, Περιφερειακή Οδός Αθηνών / Αττική Οδός και Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών) έχουν ανοίξει το δρόμο για τη δημιουργία ΣΔΙΤ στην υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομής στην Ελλάδα. Στα πρώτα έργα ΣΔΙΤ, η απόφαση για σύναψη σύμβασης ΣΔΙΤ, έπρεπε να περάσει από την έγκριση του Κοινοβουλίου. Το 2005 η διαδικασία εξορθολογίστηκε με την έγκριση ενός νόμου πλαισίου που καθοδηγεί το σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση και την εφαρμογή των ΣΔΙΤ (Νόμος 3389/2005). Ο νόμος θέσπισε ένα σαφές πλαίσιο για την επιτάχυνση της έγκρισης έργων ΣΔΙΤ, συγκεντρώνοντας τις αποφάσεις στο πλαίσιο της Διυπουργικής Επιτροπής για τις

ΣΔΙΤ, το κυβερνητικό όργανο που καθόρισε τη γενική πολιτική για τις ΣΔΙΤ και εγκρίνει τα έργα ΣΔΙΤ. Δημιουργήθηκε επίσης η Ειδική Γραμματεία για τις ΣΔΙΤ για τη διευκόλυνση και τη διαχείριση των έργων. Τα καθήκοντά της, περιλαμβάνουν τον προσδιορισμό νέων έργων ΣΔΙΤ που είναι συνεπή με την πολιτική ΣΔΙΤ, την αξιολόγηση των προτάσεων που υποβάλλονται από δημόσιους φορείς, την προώθηση του πλαισίου εταιρικής σχέσης, τη διευκόλυνση και την υποστήριξη δημόσιων φορέων στην προώθηση και υλοποίηση έργων ΣΔΙΤ και την παρακολούθηση της εφαρμογής των συμβάσεων εταιρικής σχέσης.

Τρεις συνθήκες θα λέγαμε πως έχουν καταστήσει την Ελλάδα πρωτοπόρο χώρα στη διερεύνηση της δυνατότητας χρήσης διαφορετικών καινοτόμων δομών χρηματοδότησης, όπως η ανάμειξη του ιδιωτικού κεφαλαίου, η χρηματοδότηση της ΕΤΕπ, των διαρθρωτικών ταμείων της ΕΕ και άλλων χρηματοοικονομικών μέσων. Αυτές ήταν και εξακολουθούν να είναι η ανάγκη γεφύρωσης ενός μεγάλου χάσματος υποδομών, ένα σχετικά υψηλό επίπεδο επιχορήγησης από την Ε.Ε και τέλος οι σοβαροί δημοσιονομικοί περιορισμοί, ιδίως μετά τη χρηματοπιστωτική κρίση. Οι συνθήκες αυτές, σε συνδυασμό με μια γενικά κακή ιστορική απόδοση στην υλοποίηση έργων υποδομής μέσω των παραδοσιακών προμηθειών, που αφορούσαν συνήθως πολύ μεγάλες καθυστερήσεις στην παράδοση των έργων και υπερκοστολογήσεις, κατάφεραν να αυξήσουν τη χρήση των ευρωπαϊκών κονδυλίων σε έργα ΣΔΙΤ. Αυτό, πέραν της σημαντικής πείρας που έχει ήδη συσσωρευτεί με πρωτοποριακές μικτές ΣΔΙΤ, επέτρεψε στην Ελλάδα, σε αντίθεση με τα υπόλοιπα κράτη μέλη, να ενσωματώσει και να καταστήσει συστηματικότερο τον συνδυασμό του ΕΤΠΑ με τον ήδη αναπτυγμένο αγωγό έργων ΣΔΙΤ.

Μεταξύ του 2009 και του 2017, έχουν υπογραφεί 12 συμβάσεις ΣΔΙΤ που συνδυάζουν τη χρηματοδότηση της ΕΕ με εγχώριους δημόσιους και ιδιωτικούς πόρους για ένα ποσό επένδυσης που ανέρχεται στα 633 εκατομμύρια ευρώ. Οι ΣΔΙΤ, εμφανίζουν σημαντική δυναμική και πολλά πλεονεκτήματα, ωστόσο αυτό το καινοτόμο εργαλείο κρύβει και πολλούς κινδύνους. Ένα από τα σημαντικά ζητήματα είναι η λογοδοσία καθώς απλώς η δημοσιοποίηση των εγγράφων της σύμβασης δεν εξασφαλίζει τη διαφάνεια. Το Δημόσιο, πρέπει να διατηρήσει έναν πρωταγωνιστικό ρόλο όσον αφορά την καθιέρωση και τον έλεγχο της τήρησης αυστηρών προδιαγραφών στο πλαίσιο των ΣΔΙΤ.

Η επιτυχία οποιασδήποτε εταιρικής σχέσης εξαρτάται από την ικανότητα δράσης σύμφωνα με συγκεκριμένα κριτήρια προσδιορίζοντας τις προτεραιότητες και, κατά συνέπεια, να παράγουν τα επιθυμητά αποτελέσματα (ΟΟΣΑ, 1997). Η εμπειρία της Ελλάδας σε επιχειρησιακές τοπικές εταιρικές σχέσεις παραμένει περιορισμένη, πράγμα που δε μας επιτρέπει να βγάλουμε συμπεράσματα σχετικά με την αποτελεσματικότητα των επιλεγμένων

δράσεων. Ο πολιτικός διάλογος επικεντρώνεται στο κατά πόσον τα λεγόμενα δημόσια ή συλλογικά αγαθά μπορούν να παρασχεθούν σωστά από τον ιδιωτικό τομέα. Ορισμένα από αυτά τα συλλογικά αγαθά θεωρείται πως πρέπει να καταβάλλονται χωρίς να υπάρχει καμία μορφή χρέωσης. Από την προέλευση του κράτους πρόνοιας πολλά από αυτά τα αγαθά έχουν παραχθεί απευθείας από την κυβέρνηση δωρεάν. Το αν τα συλλογικά αγαθά θεωρούνται σημαντικά, εξαρτάται από τις πολιτιστικές-ιστορικές και οικονομικές εξελίξεις. Στην Ισπανία, για παράδειγμα, είναι ευρέως αποδεκτό ότι ο οδικός χρήστης πληρώνει για τη χρήση των οδών, ενώ στην Ολλανδία οι δρόμοι με διόδους είναι πολιτικά απαράδεκτοι. Η ιστορία των παραχωρήσεων στις υποδομές, υποδεικνύει επίσης τον τρόπο με τον οποίο οι πολιτικές συζητήσεις μπορούν να αλλάξουν με την πάροδο του χρόνου. Στην Πορτογαλία, για παράδειγμα, μια χώρα με μακρά ιστορία κεντρικού κυβερνητικού ελέγχου, οι παραχωρήσεις έχουν αναπτυχθεί σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα. Ενώ η πολιτική αποδοχή για τις ΣΔΙΤ αυξάνεται για την υποδομή των μεταφορών, σε άλλους τομείς δε θεωρείται αποδεκτή. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα στην περίπτωση της εκπαίδευσης, της υγειονομικής περίθαλψης και των κοινωνικών υπηρεσιών.

Η κλίμακα των σχεδίων, οι σχετικοί κίνδυνοι, οι ρόλοι και οι ευθύνες είναι διαφορετικοί από ό, τι, για παράδειγμα, στην οδική υποδομή. Υπάρχουν διάφορα χαρακτηριστικά κοινωνικής υποδομής που μπορούν να προκαλέσουν προβλήματα στην εφαρμογή των συμβάσεων ΣΔΙΤ, όπως ο διαφορούμενος χαρακτήρας των υπηρεσιών, η αυξημένη δυσκολία συντονισμού των υπηρεσιών, η σχετικά μικρή κλίμακα των έργων κοινωνικής υποδομής, ο διαχωρισμός των δευτερευουσών και βασικών υπηρεσιών και η έλλειψη δεξιοτήτων και ικανοτήτων. Επίσης, απαιτούνται διάφορα μοντέλα βιωσιμότητας για την παροχή διαφόρων τύπων «σκληρής» υποδομής. Οι ρόλοι, οι ευθύνες και οι πόροι είναι διαφορετικοί. Στα λιμάνια, για παράδειγμα, οι τεχνικοί δείκτες απόδοσης είναι συχνά πιο σημαντικοί από τους οικονομικούς ή οικονομικούς δείκτες. Τα επιχειρηματικά μοντέλα θα εξαρτώνται περαιτέρω από το απαιτούμενο επίπεδο ζήτησης και ευελιξίας των υπηρεσιών. Η ανάγκη για ευελιξία θα είναι υψηλότερη στις παραχωρήσεις δημόσιων μεταφορών από τις οδικές μεταφορές για παράδειγμα.

Ο κίνδυνος της ζήτησης στις δημόσιες συγκοινωνίες είναι δύσκολο να αντιμετωπιστεί και, ως εκ τούτου, πολύ συχνά τον αναλαμβάνει ο ιδιωτικός τομέας. Εξάλλου, η παραχώρηση δεν συνεπάγεται μόνο την οικονομική υποδομή, αλλά και το τροχαίο υλικό και τα διάφορα συστήματα. Οι δημόσιοι οργανισμοί επικεντρώνονται στην παροχή υπηρεσιών υψηλής αξίας που πληρούν τις αυστηρές οδηγίες και πιέσεις της κανονιστικής και κυβερνητικής πολιτικής. Οι πάροχοι υποδομών, βρίσκονται αντιμέτωποι με αποφάσεις

σχετικά με τις δραστηριότητες που πρέπει να διατηρούνται στο εσωτερικό τους ως «πυρήνα» και τις δραστηριότητες που πρέπει να ανατίθενται στην αγορά. Από την ιδιωτική πλευρά, οι επιχειρήσεις επενδύουν σε δυνατότητες και πόρους προκειμένου να προσφέρουν στους πελάτες τους μια σειρά προϊόντων, υπηρεσιών και λύσεων. Ενώ οι εργασίες συντήρησης πραγματοποιούνταν κατά παράδοση από μεγάλες επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας, τα τελευταία χρόνια οι εργασίες αυτές ανατέθηκαν σε εξωτερικούς συνεργάτες και αναλήφθηκαν ως συμβάσεις συντήρησης από ιδιωτικές επιχειρήσεις. Εν κατακλείδι, οι ΣΔΙΤ, μπορούν να αποτελέσουν ένα σημαντικό εργαλείο στα χέρια των κυβερνητικών φορέων, αλλά θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μια σειρά από παράγοντες.

## BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Akintoye, A., Hardcastle, C., Beck, M., Chinyio, E. and Asenova, D. (2003) Achieving best value in private finance initiative project procurement. *Construction Management and Economics*, **21**(5), 461–70
- Allard, G. & Trabant, A. (2008). Public-private partnerships in Spain: lessons and opportunities. *International Business & Economics Research Journal*, *7*(2), 1–24. *and Architectural Management*, **4**(3), 163–77.
- Atkin, B. and Leiringer, R. (2000) *Public Private Partnerships in Swedish Construction*. Stockholm: Svenska Byggbranschens Utvecklingsfond. Walker, C. and Smith, A.J. (1995) *Privatized infrastructure: the BOT approach*. London: Thomas Telford.
- Babiak, K. & Thibault, L. (2009). Challenges in Multiple Cross-Sector Partnerships. *Nonprofit and Voluntary Sector Quarterly*, *38*(1), 117–143. doi:10.1177/0899764008316054.
- Bain, R. (2009). *Review of Lessons from Completed PPP Projects*. Financed by the EIB.
- Beauregard, R.A. (1997) *Public-private partnerships as historical chameleons: the case of the United States*. In J. Pierre (ed.), *Partnerships in Urban Governance: European and American experiences* (pp. 52–70). London: MacMillan Press Ltd.
- Bennett, E., James, S. and Grohmann, P. (2000) *Joint Venture Public-Private Partnerships for Urban Environmental Services*. New York: Public Private Partnerships for the Urban Environment (PPPUE).
- Börzel, T.A. and Risse, R. (2002) Public-private partnerships: effective and legitimate tools of international governance? In E. Grande and W. Pauly (eds), *Complex Sovereignty: on the reconstitution of political authority in the 21st century*.
- Broadbent, J. and Laughlin, R. (1999) The private finance initiative: clarification of a future research agenda. *Financial Accountability and Management*, **15**(2), 95–114.
- Broadbent, J. and Laughlin, R. (2003a) Control and legitimation in government accountability processes: the private finance initiative in the UK. *Critical Perspectives on Accounting*, **14**(1–2), 23–48
- Bult-Spiering, W.D. and Dewulf, G.P.M.R. (2006) *Strategic issues in public-private partnerships: An international perspective* Oxford: Blackwell Publishing Ltd.
- Cairns, B. & Harris, M. (2011). "Local cross-sector partnerships". *Nonprofit Management and Leadership*, *21* (3), 311–324. doi:10.1002/nml.20027.

- Carbonaro, G., Catalano, G., Delponte, L., Vignetti, S., Addarii, F., Lipparini, F., & Zwierzynski, D. (2017). *Research for REGI Committee – Public Private Partnerships and Cohesion Policy*, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels
- De Schepper, D., & Haezendonck (2014). Stakeholder dynamics and responsibilities in public-private partnerships: A mixed experience. *International Journal of Project Management*, 32 (7), 1210-1222.
- Dieter, J., Kochendörfer, B., von Drygalski, M., Hilbig, C. (2014). Ten years of PPP in Germany: experiences and perspectives. In Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Management, Procurement and Law. Volume 167 Issue 4, August 2014, pp. 180-188.
- Dixon, T., Pottinger, G. and Jordan, A. (2005) Lessons from the private finance initiative
- Edwards, P., Shaoul, J., Stafford, A. and Arblaster, L. (2004) *Evaluating the Operation of PFI in Roads and Hospitals*. London: Association of Chartered Certified Accountants.
- El-Gohary, Osman, & El-Diraby (2006). Stakeholder management for public-private partnerships. *International Journal of Project Management*, 24 (7), 595-604
- EPEC (2014). *Establishing and Reforming PPP Units Analysis of EPEC Member PPP Units and lessons learnt*.
- EPEC (2016c). *A Guide to the Statistical Treatment of PPPs*.
- Eschenfelder, B. (2011). "Funder-Initiated Integration Partnership Challenges and Strategies". *Nonprofit Management and Leadership*. 21 (3): 273–288.
- European Commission (2009). Commission Communication on Public Private Partnerships - Frequently asked questions. MEMO/09/509
- European Investment Bank (EIB) (2009). R&D and financing of innovation in Europe. EIB Papers, 14(2), Luxembourg
- Eurostat (2016), Eurostat clarification note. The statistical treatment of PPP contracts. Ref. Ares(2016)1119765 - 04/03/2016.
- Evans, J. and Bowman, D. (2005) Getting the contract right. In G.A. Hodge and C. Greve(eds), *The Challenge of Public-Private Partnerships*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Ltd.
- Ferris, J.; Williams, N. (2013). "Offices of Strategic Partnerships: Helping Philanthropy and Government Work Better Together". *Foundation Review*. 5 (4): 24–36.
- Graves, A. and Rowe, D. (1999) Benchmarking the government client – stage two Study: Agile Construction Initiative, School of Management, University of Bath, Bath.

- Hall D. (2008), PPPs in the EU - a critical appraisal in the UK. *Journal of Property Valuation and Investment*, **23**(5), 412–23.
- Jefferies, M., Gameson, R. and Rowlinson, S. (2002) Critical success factors of the BOOT procurement system: reflections from the Stadium Australia case study. *Engineering Construction and Architectural Management*, **9**(4), 352–61.
- Kappeler, A., and Nemoz, M. (2010). Public-Private Partnership in Europe – Before and During the Recent Financial Crisis, European Investment Bank, Economic and Financial Report 2010/04, July.
- Klein M. (2015), Public-Private Partnerships - Promise and Hype. World Bank Policy Research Working Paper 7340.
- Li, B. and Akintoye, A. (2003) An overview of public-private partnerships. In M. Beck and C. Hardcastle (eds), *Public-Private Partnerships: managing risks and opportunities*. Oxford: Blackwell Science.
- Li, B., Akintoye, A., Edwards, P.J. and Hardcastle, C. (2005b) The allocation of risk in PPP/PFI construction projects in the UK. *International Journal of Project Management*, **23**(1), 25–35.
- Linder, S.H. (1999) Coming to terms with the public-private partnership. *American Behavioral Scientist*, **43**(1), 35–51.
- Muralidhar, D.; Koteswara Rao, M. (2013). "Development of Public Libraries through Public–private Partnership in India: Issues and Challenges". *DESIDOC Journal of Library & Information Technology*. **33** (1): 21–24. doi:10.14429/djlit.33.1.3725.
- NAO (2003). PFI construction Performance, National Audit Office, The Stationary Office, London.
- Νόμος 3389/2005 Τεύχος Πρώτο ΦΕΚ 232/22-09-2005 «Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα»
- OECD (2008). Recommendation of the Council on Principles for Public Governance of Public-Private Partnerships.
- OECD (2012). Recommendation of the Council on Principles for Public Governance of Public-Private Partnerships.
- Osborne, S.P. (2000) *Public-Private Partnerships for Public Service: an international perspective*. London: Routledge.
- Owen, G. and Merna, A. (1997) The Private Finance Initiative. *Engineering, Construction,*
- Pierre, J. (1997a) Introduction. In J. Pierre (ed.), *Public-Private Partnerships and Urban Governance*. London: MacMillen Press Ltd.

- Poschman, F., (2003), *Private Means to Public Ends: The future of Public-Private Partnerships*, C.D. Howe Institute Commentary, No. 183.
- Reeves E. (2013). *Public-Private Partnerships in Ireland: A Review of the Experience*. Privatisation and PPP Research Group, Department of Economics, University of Limerick
- Rubin, J.S. and Stankiewicz, G.M. (2001) *The Los Angeles Community Development Bank: the possible pitfalls of public-private partnerships*. *Journal of Urban Affairs*, 23(2), 133–53.
- Sturgess, G., (2006), *Building a New Public Service Economy*, The Services Forum proceedings, Infrastructure Partnerships Australia, Sydney.
- Sussex, J. (2001) *The Economics of the Private Finance Initiative in the NHS*.
- Tomasi, M.(2016). *Public Private Partnerships in Member States*. DG ECFIN - Unit B.4 "Impact of EU policies on national economies" .10th meeting of public finance economists. Brussels, 02/03/2016
- Tzortzi E. (2017), *PPP financing for infrastructure projects*. Ekathimerini on line. Business 01.06.2017
- Uzunkaya M. (2014), *Evaluation of Public-Private Partnership Projects: Initiatives and Lessons Learned From a Survey of Ex-Post Evaluations*. By Thematic Working Sub-Group on Evaluation of Public-Private Partnerships.
- Walker, C. and Smith, A.J. (1995) *Privatized infrastructure: the BOT approach*. London:Thomas Telford.
- Walker, C. and Smith, A.J. (1995) *Privatized infrastructure: the BOT approach*. London: Thomas Telford.
- Winch, G.M. (2000) *Institutional reform in British construction: partnering and privatefinance*. *Building Research and Information*, 28(2), 141–55.
- World Bank (2013). [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org).
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2004). Πράσινο βιβλίο (GreenPaper) σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης. Διαθέσιμο στο: [http://www.sdit.mnec.gr/sites/default/files/nomothesia/GREEN\\_PAPER\\_ELL.pdf](http://www.sdit.mnec.gr/sites/default/files/nomothesia/GREEN_PAPER_ELL.pdf)
- Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών – Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα, «Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ». Διαθέσιμο στο: [http://www.sdit.mnec.gr/sites/default/files/sdit-documents/gr\\_low.pdf](http://www.sdit.mnec.gr/sites/default/files/sdit-documents/gr_low.pdf)



2004/18/ΕΚ Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31<sup>ης</sup> Μαρτίου  
2004 περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων,  
προμηθειών και υπηρεσιών