



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΟΜΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΓΕΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ**

Αθήνα 11 Σεπτεμβρίου 2024

Αριθμός Γνωμοδότησης 94 / 2024

Α Τ Ο Μ Ι Κ Η

Έγγραφο ερωτήματος : Το υπ' αριθ. πρωτ. ΔΙ/ΕΑ/00/05/01/178255/4-9-2024 έγγραφο του Υφυπουργού Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών / Γενική Δ/ση Συγκοινωνιακών Υποδομών / Διεύθυνση Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης Συγκοινωνιακών Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης (Δ17).

Περίληψη ερωτήματος: Ερωτάται αν συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις για τη σύναψη συμπληρωματικής σύμβασης με την εγκατεστημένη, δυνάμει της από 23ης Μαΐου 1996 Σύμβασης Παραχώρησης, που κυρώθηκε από την Ελληνική Βουλή την 16η Δεκεμβρίου 1996 με τον Ν. 2445/1996 (Α' 274), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, παραχωρησιούχο εταιρεία με την επωνυμία «ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.» του έργου «Μελέτη, Κατασκευή, Αυτοχρηματοδότηση και Εκμετάλλευση της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας-Σταυρού-Αεροδρομίου Σπάτων και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού», για το χρονικό διάστημα από τις 5-10-2024, η οποία αποτελεί την προβλεπόμενη συμβατική ημερομηνία λήξης της υφιστάμενης σύμβασης παραχώρησης, μέχρι και τις 12-2-2025, οπότε συμπληρώνεται χρονικό διάστημα πέντε (5) μηνών από την υπογραφή της νέας σύμβασης παραχώρησης (στις 12-9-2024), με σκοπό την αδιατάρακτη εξακολούθηση παροχής των υπηρεσιών λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου υπό τους ίδιους ή υπό διαφορετικούς όρους, μέχρι την έναρξη της νέας Περιόδου Παραχώρησης.

Ιστορικό

Με το ως άνω έγγραφο του ερωτήματος και τα συνημμένα σ' αυτό έγγραφα, τέθηκαν υπόψη μας τα ακόλουθα:

1. Δυνάμει της κυρωθείσας με το Ν. 2445/1996 (Α' 274) Σύμβασης Παραχώρησης [όπως τροποποιήθηκε με τα Π.Δ. 3/1998 (Α' 14) και 75/1999 (Α' 88) και ισχύει], η οποία έχει συναφθεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου ως Κυρίου του Έργου, της Ανώνυμης Εταιρείας «ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.», της Κοινοπραξίας Κατασκευής «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ – Κατασκευή Ε.Λ.Ε-Σ-Σ και Δ.Π.ΛΥ.», των συμβαλλομένων μελών της κοινοπραξίας αυτής και των συμβαλλομένων μελών του Αναδόχου, η εταιρεία «ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.» (εφεξής «Ανάδοχος»), ανέλαβε το Έργο *«Μελέτη, Κατασκευή, Αυτοχρηματοδότηση και Εκμετάλλευση της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας-Σταυρού-Αεροδρομίου Σπάτων και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού»* (Κύριο Έργο Παραχώρησης ή Κ.Ε.Π.).

2. Η Περίοδος Παραχώρησης, υπό την έννοια του άρθρου 3.1.25 της Σύμβασης Παραχώρησης (Σ.Π.), λήγει στις 5-10-2024, οπότε ο Ανάδοχος υποχρεούται να αποδώσει τα έργα του Κ.Ε.Π, με όλες τις επ' αυτών βελτιώσεις, στον Κύριο του Έργου. Πιο συγκεκριμένα, στην παρ. 34.2.1 της Ειδικής Συγγραφής Υποχρεώσεων (ΕΣΥ) του έργου προβλέπεται ότι *«μετά την λήξη της Περιόδου Παραχώρησης και πριν την Προσωρινή Παραλαβή προηγείται η Παράδοση του έργου από τον Ανάδοχο στον Κ.Τ.Ε και η υπογραφή του σχετικού Πρωτοκόλλου Παράδοσης – Παραλαβής»*. Η διαδικασία παράδοσης έχει αρχίσει ήδη, έξι (6) μήνες πριν την προβλεπόμενη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης.

3. Όσον αφορά ειδικότερα την ημερομηνία λήξης της παραχώρησης, κατά το Άρθρο 11.1 της Σ.Π., η Μέγιστη Διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης ήταν 23 χρόνια από την Έναρξη Παραχώρησης (6-3-2000), επομένως η αρχικά προβλεπόμενη ημερομηνία λήξης της Περιόδου Παραχώρησης ήταν η 6-3-2023. Ωστόσο, η διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης παρατάθηκε διαδοχικά α) με την από 6-3-2000 Συμφωνία Αποκατάστασης Καθυστέρησης για το Τμήμα F (άρθρο 4.4(ε) κατά 12 μήνες, β) με την από 2-11-2000 Συμφωνία Αποκατάστασης Καθυστέρησης για τα Τμήματα Β και D (άρθρο 7.2.Ε) κατά 6 μήνες, και τέλος (γ) με την απόφαση του Υπουργού Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. με αριθ. πρωτ. Α/6/00/ 01/03/47569/23-12-2002 κατά 1 μήνα, ώστε η συνολική παράταση της

Περίοδου Παραχώρησης ανήλθε σε ένα (1) έτος και επτά (7) μήνες, επομένως η ημερομηνία λήξης της Περιόδου Παραχώρησης είναι η 5^η-10-2024. Η διαδικασία παράδοσης - παραλαβής του έργου βρίσκεται σήμερα στην τελική φάση της εξέλιξής της και δύναται πράγματι να έχει ολοκληρωθεί, κατά τα ανωτέρω αναφερόμενα, στην ως άνω ημερομηνία (5-10-2024).

4. Εξ άλλου, δυνάμει της υπ' αριθ. 195/27.10.2011 (Β' 2501) απόφασης της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων μεταβιβάσθηκε και περιήλθε στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.» (ΤΑΙΠΕΔ), άνευ ανταλλάγματος, το δικαίωμα του Δημοσίου για περαιτέρω χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού, σύμφωνα με τους όρους που ορίζονται στην προαναφερόμενη Σύμβαση Παραχώρησης και εντός του χρονικού πλαισίου που καθορίζεται σε αυτή.

5. Περαιτέρω, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 3986/2011 (Α' 152) και στο πλαίσιο του Προγράμματος Αποκρατικοποιήσεων, όπως αυτό εγκρίθηκε και ίσχυσε διαχρονικά σύμφωνα με το «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015» του Ν. 3985/2011 (ΦΕΚ Α' 151), το «Μνημόνιο Οικονομικής και Χρηματοπιστωτικής Πολιτικής» του Ν. 4046/2012 (Α' 28) και τη «Συμφωνία Δημοσιονομικών Στόχων και Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων», όπως και το «Μνημόνιο Συνεννόησης για τριετές πρόγραμμα του Ευρωπαϊκού Μηχανισμού Σταθερότητας» του Ν. 4336/2015 (Α' 94), το ΤΑΙΠΕΔ ανέλαβε την διεξαγωγή διεθνούς διαγωνισμού με σκοπό την ανάθεση σύμβασης παραχώρησης υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση, περιλαμβανομένης της εκτέλεσης τυχόν έργων που μπορεί να απαιτηθούν για την εύρυθμη λειτουργία του αυτοκινητόδρομου της Αττικής Οδού.

6. Με την από 13-1-2022 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ταμείου εγκρίθηκε η διενέργεια διαγωνιστικής διαδικασίας δύο φάσεων (Α' και Β') για την σύναψη σύμβασης παραχώρησης της δημόσιας υπηρεσίας με αντικείμενο τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού για χρονική περίοδο είκοσι πέντε (25) ετών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην 195/27.10.2011 απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων με τίτλο «Μεταφορά στην εταιρεία "Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε." περιουσιακών στοιχείων του Δημοσίου κατά τις διατάξεις του ν. 3986/2011». Ακολούθως, με την από 20-1-2022

πρόσκληση του ΤΑΙΠΕΔ, όπως τροποποιήθηκε στις 4-4-2022, κλήθηκαν οι ενδιαφερόμενοι οικονομικοί φορείς να υποβάλουν φάκελο εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τη συμμετοχή στην Α' φάση προεπιλογής του διαγωνισμού, ο οποίος ολοκληρώθηκε εν τέλει και το αποτέλεσμα του εγκρίθηκε με την από 14-9-2023 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΤΑΙΠΕΔ, ανακηρύχθηκε δε ως Προτιμητέος Επενδυτής η εταιρεία «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, ΑΚΙΝΗΤΩΝ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ».

7. Ακολούθησε ο προσυμβατικός έλεγχος της διαδικασίας του διαγωνισμού, εκδόθηκε δε σχετικά η υπ' αριθ. 300/2024 Πράξη του Ζ' Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου, με την οποία κρίθηκε ότι δεν κωλύεται η υπογραφή της Συμβάσεως Παραχώρησης. Κατόπιν τούτων εκδόθηκε σχετική Πράξη Υπουργικού Συμβουλίου, συμφώνως προς τις διατάξεις του άρθρου 5 παρ. 2 περ. β) και γ) του Ν. 3986/2011, όπως ισχύει, με την οποία εγκρίθηκε η συνυπογραφή εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου της Σύμβασης Παραχώρησης και εξουσιοδοτήθηκαν οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών να υπογράψουν για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου τη Σύμβαση (όπως και οποιαδήποτε τυχόν άλλη τροποποιητική ή συμπληρωματική ή εκτελεστική της σύμβαση). Τέλος, με την υπ' αριθ. πρωτ. 68962/4-9-2024 επιστολή του ΤΑΙΠΕΔ γνωστοποιήθηκε στον Υπουργό και τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών ότι η υπογραφή της νέας Σύμβασης Παραχώρησης, προγραμματίζεται για τις 12-9-2024.

8. Επισημαίνεται εξ άλλου ότι η προς υπογραφή σύμβαση περιλαμβάνει πρόβλεψη για την πλήρωση αναβλητικών αιρέσεων και την πραγματοποίηση σειράς διαδικαστικών ενεργειών για την εγκατάσταση του Προτιμητέου Επενδυτή και την ανάληψη της λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου από πλευράς του, προβλέπεται δε και σχετική προθεσμία πέντε (5) μηνών κατ' ανώτατο όριο. Η εν λόγω προθεσμία εκκινεί από την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης (12-9-2024). Όπως δε έχει προκύψει από σχετική επικοινωνία με τον Προτιμητέο Επενδυτή κατά το προηγούμενο διάστημα, ο τελευταίος προτίθεται, αν όχι να εξαντλήσει την εν λόγω προθεσμία, να κάνει πάντως χρήση σημαντικού μέρους αυτής. Κατά συνέπεια καταλείπεται διάστημα διάρκειας (κατ' ανώτατο όριο) τεσσάρων (4) μηνών και μίας (1) εβδομάδας μεταξύ της συμβατικά προβλεπόμενης ημερομηνίας παράδοσης παραλαβής του αυτοκινητοδρόμου (5-10-2024) από τον εγκατεστημένο παραχωρησιούχο και της προβλεπόμενης

ημερομηνίας έναρξης περιόδου της νέας παραχώρησης (12-2-2025), κατά την διάρκεια του οποίου δεν θα υπάρχει εγκατεστημένος ανάδοχος λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου.

9. Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην άνω επιστολή, το δεδομένο αυτό καθιστά αναγκαία τη διευθέτηση του ζητήματος της λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου κατά την περίοδο από τη λήξη της υφιστάμενης σύμβασης παραχώρησης και μέχρι την έναρξη της νέας παραχώρησης, καθώς ο Προτιμητέος Επενδυτής δεν θα είναι σε θέση να αναλάβει κατά την ημερομηνία λήξης της υφιστάμενης σύμβασης παραχώρησης. Ειδικότερα, ζητείται με την άνω επιστολή να ληφθεί οπωσδήποτε μέριμνα από πλευράς Ελληνικού Δημοσίου, ώστε αφενός να μην διαταραχθεί η εύρυθμη λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου και αφετέρου να διασφαλισθεί η ομαλή ολοκλήρωση του Διαγωνισμού και η εγκατάσταση του Προτιμητέου Επενδυτή στον αυτοκινητόδρομο. Τούτο δε ισχύει, ιδίως διότι η σύμβαση παραχώρησης περιλαμβάνει δεσμεύσεις αναφορικά με την κατάσταση του αυτοκινητοδρόμου, κατά το χρονικό σημείο που παραδίδεται στον Προτιμητέο Επενδυτή, η οποία κατάσταση δεν πρέπει να αποκλίνει επί τω χείρω από εκείνη στην οποία βρισκόταν κατά το χρόνο υποβολής των προσφορών (βλ. όρο 6.1.1 της σύμβασης), καθώς και της σχετικής υποχρέωσης του Ελληνικού Δημοσίου να παραδώσει τον αυτοκινητόδρομο στον Προτιμητέο Επενδυτή (βλ. όρο 5.5.1 (ii) της σύμβασης).

10. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι για το χρονικό διάστημα μεταξύ της συμβατικής λήξης της υφιστάμενης Σύμβασης Παραχώρησης έως και την θέση σε ισχύ της νέας Σύμβασης Παραχώρησης πρέπει να διασφαλιστεί η λειτουργία της Αττικής Οδού, με την ανάθεσή της σε νομική οντότητα επαρκή (από τεχνική και οικονομική άποψη) για το σκοπό αυτό, λαμβανομένου υπόψη ότι η λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου κατά τρόπο που να εξασφαλίζει την ασφαλή και απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων είναι ιδιαίτερα περίπλοκη από τεχνικής και οικονομικής άποψης.

11. Ειδικότερα, για το ζήτημα της πολυπλοκότητας της λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου επισημαίνεται ότι αυτή περιλαμβάνει και προϋποθέτει την παροχή υπηρεσιών που αφορούν συνοπτικά:

α) Κυκλοφορία και ασφάλεια, ήτοι, πιο συγκεκριμένα, τη διατήρηση ασφαλούς, ομαλής και αδιάλειπτης ροής της κυκλοφορίας μέσω της διαχείρισης, ρύθμισης και περιορισμού της κυκλοφορίας, όπως απαιτείται, την αντιμετώπιση

ατυχημάτων ή οποιωνδήποτε έκτακτων συμβάντων, την εκτέλεση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, όπως απαιτείται, τη λειτουργία των Κέντρων Ελέγχου Κυκλοφορίας (ΚΕΚ), τον έλεγχο και εντοπισμό οχημάτων στον Αυτοκινητόδρομο τα οποία δεν έχουν λάβει άδεια εισόδου στον Αυτοκινητόδρομο και ανακατεύθυνση εκτός του Αυτοκινητοδρόμου, την περιπολία και παρακολούθηση σε καθημερινή βάση του Έργου, την ενημέρωση των Χρηστών, για κάθε γεγονός που θα μπορούσε να επηρεάσει την ασφάλεια και την κυκλοφορία στον αυτοκινητόδρομο, τη λήψη κλήσεων από τους Χρήστες, την οργάνωση της απομάκρυνσης οχήματος ή αντικειμένου που προκαλεί εμπόδιο στο Έργο κ.λπ., την παροχή οδικής βοήθειας και εκτέλεση διοικητικών καθηκόντων (π.χ. διασύνδεσης με τις ασφαλιστικές εταιρείες, συνεργασίας με τις Υπηρεσίες Έκτακτης Ανάγκης, υποστήριξης και παροχής αναφορών, όπως απαιτείται από τη νομοθεσία)

β) Τεχνική Αστυνόμευση του Έργου για εντοπισμό ελαττωμάτων και ζημιών στα στοιχεία του Έργου ή/και οποιουδήποτε επικείμενου κινδύνου για τους Χρήστες.

γ) Λειτουργία και είσπραξη των τελών διοδίων σε μετωπικούς και πλευρικούς σταθμούς διοδίων, οργάνωση και εποπτεία των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη λειτουργία των Σταθμών Διοδίων, ιδίως όσον αφορά τις προγραμματισμένες ενέργειες, τα καθήκοντα και τις ευθύνες του προσωπικού διοδίων και τη λειτουργία της υποδομής και του εξοπλισμού σε σχέση με (i) τη διαδικασία είσπραξης και το χειρισμό των θεμάτων είσπραξης των τελών διοδίων, (ii) τη διαχείριση της είσπραξης χρημάτων στους Σταθμούς Διοδίων, (iii) την αναφορά παραβάσεων, απαλλαγών από τα διόδια και αδυναμίας πληρωμής, (iv) την αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών στους Σταθμούς Διοδίων, (v) την υποστήριξη και συντήρηση των Σταθμών Διοδίων, του εξοπλισμού διοδίων και των υποστηρικτικών εγκαταστάσεων, (vi) τη ρύθμιση του ελέγχου των Σταθμών Διοδίων,

δ) Είσπραξη διοδίων ETC σύμφωνα με το ισχύον σύστημα διαλειτουργικότητας που μπορεί να διαβάσει όλους τους εκδότες διοδίων από τους Έλληνες παραχωρησιούχους, λογιστικός έλεγχος της είσπραξης διοδίων, διαβίβαση στο Δημόσιο δεδομένων σχετικά με τα έσοδα που εισπράττονται από όλα τα μέσα πληρωμής, φύλαξη όλων των κεφαλαίων που εισπράττονται, τήρηση των διαδικασιών που αφορούν τη διαχείριση των μετρητών και τη μεταφορά τους στην τράπεζα που έχει ορίσει το Δημόσιο, μέριμνα για ασφαλείς καθημερινές

μεταφορές των εισπράξεων μετρητών στην Τράπεζα και τους Τραπεζικούς Λογαριασμούς,

ε) Υπηρεσίες Πρόσληψης και Εκπαίδευσης όλου του απαραίτητου και με τα σχετικά προσόντα προσωπικού για την εκτέλεση των Υπηρεσιών Λειτουργίας, στα οποία πρόσωπα να πρέπει να παρασχεθεί κατάλληλη και επαρκής εκπαίδευση σε όλους τους σχετικούς κλάδους και δραστηριότητες,

στ) Αγορά ή χρηματοδοτική μίσθωση του εξοπλισμού της Εταιρείας Λειτουργίας που απαιτείται για την εκτέλεση των Υπηρεσιών Λειτουργίας, αγορά υλικών και αναλώσιμων ειδών που απαιτούνται για την εκτέλεση των Υπηρεσιών Λειτουργίας, συντήρηση και αντικατάσταση του Εξοπλισμού της Εταιρείας Λειτουργίας και την προμήθεια κάθε αναγκαίου επιπλέον Εξοπλισμού,

ζ) Σύναψη πάσης φύσεως απαιτούμενων ασφαλιστηρίων συμβολαίων για την κάλυψη ευθύνης από την δραστηριότητα της λειτουργίας (ενδεικτικά υλικών ζημιών, προσωπικού κλπ).

12. Είναι προφανές ότι για την αδιάταρακτη παροχή των παραπάνω υπηρεσιών απαιτείται η εγκατάσταση ευρέως πλέγματος συμβατικών σχέσεων, που συνοπτικά περιλαμβάνουν την εκπαίδευση και ενασχόληση μεγάλου αριθμού προσωπικού, την ενεργοποίηση εξειδικευμένων υπεργολάβων παροχής υπηρεσιών (εκχιονισμός, μετακίνηση βαρέων οχημάτων, χρηματαποστολές, ασφάλεια χώρων, κ.λπ.), την ενεργοποίηση αδειών λειτουργίας προγραμμάτων που ελέγχουν και ρυθμίζουν κυκλοφορία και άλλα λειτουργικά θέματα της οδού, πλήθος συμβάσεων με χρήστες - συνδρομητές, πλήθος συμβάσεων με χρηματοπιστωτικά ιδρύματα για την φύλαξη και διαχείριση των εσόδων, πλήθος συμβάσεων ασφαλιστικών καλύψεων και εν γένει ανάληψη κινδύνων από την συγκεκριμένη δραστηριότητα.

13. Υπό τα δεδομένα που τίθενται στην προαναφερθείσα (ανωτέρω υπό παρ. 7) επιστολή του ΤΑΙΠΕΔ προκύπτει ανάγκη διαχείρισης του αυτοκινητοδρόμου στην έκταση που αυτή ήδη εκτελείται από τον υφιστάμενο παραχωρησιούχο (εξαιρουμένων εν πάση περιπτώσει των προβλέψεων της εν ισχύι Σύμβασης Παραχώρησης που αφορούν σε αποσβέσεις των επενδύσεων που αυτός πραγματοποίησε για την εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών, δεδομένου ότι αυτονόητα πρέπει να θεωρηθεί αφενός ότι αυτές οι αποσβέσεις έχουν ήδη επέλθει κατά τη λήξη της μέγιστης διάρκειας της περιόδου παραχώρησης και αφετέρου ότι δεν απαιτούνται τέτοιες επενδύσεις κατά τον

ελάχιστο χρόνο ο οποίος προβλέπεται για την πλήρωση των αναβλητικών αιρέσεων, οι οποίες αποτελούν προϋπόθεση της έναρξης της νέας περιόδου παραχώρησης).

Η ανάγκη αυτή συνίσταται κατ' αρχήν στην εξασφάλιση της καλής κατάστασης του αυτοκινητοδρόμου στο εγγυημένο επίπεδο καταλληλότητας και λειτουργικότητας βάσει του οποίου διαμορφώθηκαν οι προσφορές των διαγωνιζομένων στο πλαίσιο του διενεργηθέντος από το ΤΑΙΠΕΔ διαγωνισμού, καθότι, τυχόν χειροτέρευση της κατάστασης της οδού στο διάστημα που θα μεσολαβήσει από την παραλαβή του από το Ελληνικό Δημόσιο μέχρι την παράδοσή του στον νέο παραχωρησιούχο θα έχει μετά βεβαιότητας ως αποτέλεσμα την έγερση αποζημιωτικών αξιώσεων σε βάρος του Δημοσίου. Ειδικότερα, η λειτουργία της Αττικής Οδού μέσω της σύμβασης Παραχώρησης εξασφαλίζει, μέσω ενεργών υφιστάμενων συμβάσεων, την παροχή υπηρεσιών φύλαξης της ΑΟ σε όλο το μήκος αυτής και στις εγκαταστάσεις της. Εάν η λειτουργία της οδού αφεθεί στην ελεύθερη χρήση των οχημάτων, υπάρχει προφανής κίνδυνος βανδαλισμών και κλοπής υλικών και εξοπλισμού, σε μια τέτοια δε περίπτωση θα πρόκειται καταφανώς για χειροτέρευση της κατάστασης του προς παραχώρηση έργου στον νέο Παραχωρησιούχο, γεγονός που με βεβαιότητα θα οδηγήσει σε διεκδίκηση αποζημιώσεων σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου.

14. Τονίζεται σχετικά πως ο σχεδιασμός της Αττικής Οδού έχει γίνει για λειτουργία με ελεγχόμενη πρόσβαση επ'αμοιβή. Αν η πρόσβαση καταστεί ελεύθερη, ο αυτοκινητόδρομος θα πάψει να επιτελεί τον σκοπό της εξομάλυνσης της κυκλοφορίας, ενώ το ίδιο θα συμβεί με βεβαιότητα και σε περίπτωση αναστολής της υποχρέωσης καταβολής διοδίων, διότι θα διοχετευτούν σε αυτόν αναπόφευκτα αυξημένοι κυκλοφοριακοί φόρτοι (και ειδικότερα για χρήση μικρών αποστάσεων μεταξύ γειτονικών εξόδων), οδηγώντας σε ανεξέλεγκτη συμφόρηση, με αποτέλεσμα την κατάργηση του λειτουργικού οφέλους που παρέχει μέχρι σήμερα στο κυκλοφοριακό δίκτυο της πρωτεύουσας.

Εξ άλλου, η επ'αμοιβή ελεγχόμενη πρόσβαση χρηματοδοτεί την παροχή των υπηρεσιών λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου. Αν η παροχή αυτών των υπηρεσιών διακοπεί και ο αυτοκινητόδρομος αφεθεί σε ελεύθερη χρήση των οχημάτων, θα πληγεί πολλαπλά το δημόσιο συμφέρον, καθώς θα πληγεί ουσιαστικά το εγγυημένο επίπεδο επιτήρησης, ασφάλειας, αστυνόμευσης και

επέμβασης σε έκτακτες περιστάσεις του βασικού κυκλοφοριακού άξονα της Αττικής, δεδομένου ότι πολλοί κίνδυνοι συνεχονται με την ελεύθερη χρήση του, οι οποίοι δεν μπορούν να αναληφθούν από το Δημόσιο. Χαρακτηριστικό πρόσφατο σχετικό παράδειγμα είναι η περίπτωση της θεομηνίας Ελπής (από 23 Ιανουαρίου 2022 έως τις 26 Ιανουαρίου 2022) κατά την οποία εγκλωβίστηκαν χιλιάδες οχήματα και στα δύο ρεύματα και δημιουργήθηκε κοινωνική αναταραχή και αποζημιωτικές αξιώσεις σε βάρος του παραχωρησιούχου.

15. Παράλληλα, η αστυνόμευση της Αττικής Οδού είναι συνδεδεμένη με την σύμβαση Παραχώρησης (παροχή οχημάτων και συντήρηση αυτών). Η διακοπή της λειτουργίας της θα απαιτούσε για ένα σύντομο διάστημα και μέχρι την έναρξη της νέας παραχώρησης τροποποίηση των ρυθμίσεων αστυνόμευσης γεγονός που εγκυμονεί κινδύνους στην ασφάλεια της οδού. Ομοίως, η λειτουργία της οδού μέσω της σύμβασης Παραχώρησης εξασφαλίζει μέσω ενεργών υφιστάμενων συμβάσεων υπηρεσίες διαχείρισης εκτάκτων γεγονότων στον άξονα της οδού. Εάν η λειτουργία της αφεθεί ως ελεύθερη λεωφόρος οι υπηρεσίες αυτές θα πρέπει να αναληφθούν για το ενδιάμεσο διάστημα από τρίτους (Δήμους, Περιφέρεια, κ.λπ.). Μια τέτοια λύση θα επιβάρυνε το Ελληνικό Δημόσιο καθώς οι επιμέρους φορείς δεν έχουν τις υποδομές για να ανταπεξέλθουν σε ένα πρόσθετο νέο φόρτο και θα πρέπει να προχωρήσουν σε προμήθεια εξοπλισμών ή και σύναψη σχετικών συμβάσεων. Επίσης η διάσπαση της ευθύνης αυτών των υπηρεσιών σε περισσότερους του ενός φορείς ανά γεωγραφική ενότητα, εγκυμονεί κινδύνους έλλειψης συντονισμού και καθυστερήσεων απόκρισης, οι οποίοι και θα χρεωθούν ως ευθύνη στο Ελληνικό Δημόσιο.

16. Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι μεγάλο μέρος των χρηστών της ΑΟ κάνει χρήση της οδού και διέρχεται στις ελεγχόμενες προσβάσεις της με την χρήση πομποδεκτών οι οποίοι τους έχουν διατεθεί μέσω προσωπικών συμβάσεων με τον υφιστάμενο Παραχωρησιούχο. Η διακοπή αυτών των συμβάσεων θα δημιουργούσε μεγάλη αναστάτωση σε χιλιάδες χρήστες και ένα μεγάλο διαχειριστικό βάρος στο Ελληνικό Δημόσιο για την διακοπή αυτών των συμβάσεων και απόδοση χρηματικών υπολοίπων στους χρήστες. Επίσης μια τέτοια ενέργεια μπορεί επίσης να εγείρει απαιτήσεις αποζημίωσης από τον νέο Παραχωρησιούχο ο οποίος θα πρέπει να συνάψει εκ νέου συμβάσεις με τους χρήστες.

17. Εν τέλει, αν η Αττική Οδός αφεθεί να λειτουργήσει ως ελεύθερη λεωφόρος αλλάζουν σημαντικά οι όροι με τους οποίους ο υφιστάμενος Παραχωρησιούχος θα πρέπει να εκτελέσει τις υπηρεσίες συντήρησης του έργου για διάστημα δύο (2) ετών από την λήξη της Παραχώρησης. Οι υπηρεσίες συντήρησης θα είναι πολύ δύσκολο έως αδύνατο να εκτελεστούν και πιθανώς ο υφιστάμενος Παραχωρησιούχος θα απαιτήσει αποζημιώσεις για την αλλαγή (επιδείνωση των όρων) παροχής των υπηρεσιών του που θα επιβαρύνουν εν τέλει το Ελληνικό Δημόσιο.

18. Από τα προαναφερόμενα καθίσταται σαφές ότι η παροχή υπηρεσιών λειτουργίας της Αττικής Οδού, δεν μπορεί να διακοπεί. Ωστόσο, το αναγκαίο, εξαιρετικά σύντομο διάστημα, διάρκειας πέντε (5) περίπου μηνών της «ενδιάμεσης» σύμβασης, θα αποτελούσε απαγορευτικό παράγοντα για την κινητοποίηση και ακολούθως την διάλυση ενός τόσο μεγάλου μηχανισμού για οποιοδήποτε οικονομικό φορέα που ασχολείται με λειτουργία αυτοκινητοδρόμων, πλην του εγκατεστημένου αναδόχου της σύμβασης παραχώρησης, ο οποίος διατηρεί ήδη σε ισχύ των σύνολο των απαιτούμενων συμβάσεων, είναι στελεχωμένος με εκπαιδευμένο προσωπικό, έχει εγκαταστήσει και λειτουργεί όλα τα συστήματα ρύθμισης και παρακολούθησης της κυκλοφορίας, είναι πλήρως ενήμερος ως προς τις τοπικές συνθήκες και θέματα λειτουργίας της οδού, και τελεί ήδη σε συμβατική σχέση/συνεργασία με εξειδικευμένους υπεργολάβους για την αντιμετώπιση λειτουργικών ζητημάτων.

Περαιτέρω με την ανάθεση στον υφιστάμενο παραχωρησιούχο αποφεύγεται μια δεύτερη διαδικασία αλλαγής της ανάληψης της λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου κατά την χρονική στιγμή όπου η νέα Σύμβαση Παραχώρησης θα τεθεί σε ισχύ. Τονίζεται και πάλι ότι η λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου είναι ιδιαίτερα περίπλοκη τεχνικά για την επίτευξη της ασφαλούς και απρόσκοπτης κυκλοφορίας των οχημάτων και η επανάληψη μεταβίβασης αυτών των αρμοδιοτήτων θα πρέπει να αποφεύγεται ώστε να μειωθεί το ρίσκο διατάραξης της κυκλοφορίας και ιδιαίτερα στον αστικό αυτοκινητόδρομο της πρωτεύουσας που εξυπηρετεί χιλιάδες χρήστες καθημερινά.

19. Για όλους τους παραπάνω λόγους, η Διοίκηση εξετάζει την περίπτωση ανάθεσης συμπληρωματικής σύμβασης, κατά το άρθρο 51 του Ν. 4413/2016, στον παραχωρησιούχο με την επωνυμία «ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ – ΣΤΑΥΡΟΥ – Α/Δ

ΣΠΑΤΩΝ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΥΜΗΤΤΟΥ» και το δ.τ. «ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.» που είχε την λειτουργία εκμετάλλευση και συντήρηση του αυτοκινητόδρομου τα προηγούμενα χρόνια, δυνάμει της προαναφερόμενης Σύμβασης Παραχώρησης προκειμένου να καλυφθεί η ανάγκη απρόσκοπτης λειτουργίας του αυτοκινητόδρομου για το διάστημα που μεσολαβεί από τη λήξη παραχώρησης έως την σχεδιαζόμενη ανάληψη της ευθύνης από τον νέο παραχωρησιούχο και για το λόγο αυτό υποβλήθηκε το εν λόγω ερώτημα.

Νομικό πλαίσιο

20. Οι συμβάσεις παραχώρησης διέπονται από το **N. 4413/2016** «Ανάθεση και εκτέλεση συμβάσεων παραχώρησης – Εναρμόνιση με την Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (ΕΕ L 94/1/28-3-14) και άλλες διατάξεις» (Α' 148), στο άρθρο 51 του οποίου ορίζονται τα εξής:

Άρθρο 51 - Τροποποίηση συμβάσεων κατά τη διάρκειά τους

(άρθρο 43 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ)

«1. Οι συμβάσεις παραχώρησης μπορεί να τροποποιούνται χωρίς διεξαγωγή νέας διαδικασίας ανάθεσης δυνάμει του παρόντος νόμου σε οποιαδήποτε από τις κατωτέρω περιπτώσεις: α)...

β) Όσον αφορά συμπληρωματικά έργα ή υπηρεσίες από τον αρχικό παραχωρησιούχο που έχουν καταστεί απαραίτητα και δεν περιλαμβάνονταν στην αρχική σύμβαση παραχώρησης εφόσον η αλλαγή παραχωρησιούχου:

αα) δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί για οικονομικούς ή τεχνικούς λόγους, όπως απαιτήσεις αμοιβαίας αντικατάστασης ή διαλειτουργικότητας με υφιστάμενο εξοπλισμό, υπηρεσίες ή εγκαταστάσεις, η αγορά των οποίων έγινε στο πλαίσιο της αρχικής σύμβασης παραχώρησης και

ββ) θα επέφερε σημαντικά μειονεκτήματα ή ουσιώδη επιβάρυνση ως προς το κόστος για την αναθέτουσα αρχή ή τον αναθέτοντα φορέα.

Ωστόσο, σε περιπτώσεις συμβάσεων παραχώρησης που ανατίθενται από αναθέτουσα αρχή για τους σκοπούς της άσκησης δραστηριότητας, πλην εκείνων που απαριθμούνται στο Παράρτημα II, οποιαδήποτε αύξηση της αξίας δεν μπορεί να υπερβαίνει το 50 % της αξίας της αρχικής σύμβασης παραχώρησης. Σε περίπτωση διαδοχικών τροποποιήσεων, η σωρευτική αξία των τροποποιήσεων αυτών δεν μπορεί να υπερβαίνει το 50% της αξίας της αρχικής σύμβασης. Αυτές

οι διαδοχικές τροποποιήσεις δεν πρέπει να γίνονται προς το σκοπό αποφυγής της εφαρμογής του παρόντος.

γ)... δ)...

ε) Εφόσον οι τροποποιήσεις, ανεξαρτήτως της αξίας τους, δεν είναι ουσιώδεις κατά την έννοια της παραγράφου 4.

Οι αναθέτουσες αρχές ή οι αναθέτοντες φορείς που έχουν τροποποιήσει σύμβαση παραχώρησης στις περιπτώσεις των στοιχείων β' και γ' της παρούσας παραγράφου, δημοσιεύουν σχετική γνωστοποίηση στην επίσημη εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εν λόγω γνωστοποίηση περιέχει τις πληροφορίες που προβλέπονται στο Παράρτημα XI και δημοσιεύεται σύμφωνα με τα άρθρα 32 και 33.

2.... 3...

4. Τροποποίηση μίας σύμβασης παραχώρησης κατά τη διάρκεια ισχύος της θεωρείται ουσιώδης κατά την έννοια του στοιχείου ε' της παραγράφου 1, εάν τροποποιεί ουσιωδώς τη σύμβαση σε σχέση με εκείνη που είχε αρχικά συναφθεί. Σε κάθε περίπτωση, με την επιφύλαξη των παραγράφων 1 και 2, μία τροποποίηση θεωρείται ουσιώδης εάν πληρούται μία ή περισσότερες από τις κατωτέρω προϋποθέσεις:

α) η τροποποίηση εισάγει όρους οι οποίοι, εάν αποτελούσαν μέρος της αρχικής διαδικασίας ανάθεσης της σύμβασης παραχώρησης, θα είχαν επιτρέψει την αποδοχή άλλων υποψηφίων από αυτούς που επιλέχθηκαν αρχικά ή την αποδοχή προσφοράς διαφορετικής από εκείνη που επιλέχθηκε αρχικά ή θα προσέλκυαν επιπλέον συμμετέχοντες στη διαδικασία ανάθεσης της σύμβασης παραχώρησης,

β) η τροποποίηση μεταβάλλει την οικονομική ισορροπία της σύμβασης παραχώρησης υπέρ του παραχωρησιούχου κατά τρόπο, που δεν προβλεπόταν στην αρχική σύμβαση παραχώρησης,

γ) η τροποποίηση επεκτείνει σημαντικά το πεδίο της παραχώρησης, δ)... 5...»

Ερμηνεία και υπογωγή

Από τις προαναφερόμενες διατάξεις ερμηνευόμενες αυτοτελώς, αλλά και σε συνδυασμό μεταξύ τους, ενόψει και όλου του νομικού πλαισίου στο οποίο εντάσσονται, του σκοπού που εξυπηρετούν και την υπαγωγή σ' αυτές των πραγματικών περιστατικών που τέθηκαν υπόψη μας από την ερωτώσα υπηρεσία, συνάγονται τα ακόλουθα:

21. Κατ' αρχάς για τη σύμβαση παραχώρησης, που συνιστά ιδιαίτερη περίπτωση δημόσιας σύμβασης, κατά την έννοια των ευρωπαϊκών Οδηγιών 2014/23/ΕΕ, 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ ισχύει η αρχή ότι δεν υπόκειται σε τροποποιήσεις μετά την ανάθεσή της και τούτο για λόγους τήρησης των αρχών της διαφάνειας, της ισότητας συμμετοχής στις διαδικασίες κατάρτισής της και του ελεύθερου ανταγωνισμού (ΕλΣυν Μειζ.Ολομ. 1854/2022, σκ. 7). Εν τούτοις, όπως έχει δεχτεί το ΔΕΚ παλαιότερα (βλέπ. υπόθεση C-469/99 P, Επιτροπή κατά Cas Succhi di Frutta SpA), και ήδη το ΔΕΕ (ενδ. C-91/08, Wall), όταν συντρέχουν ειδικές προϋποθέσεις, οι οποίες πλέον αποτυπώνονται στις Οδηγίες 2014/23/ΕΕ (άρθρο 43), 2014/24/ΕΕ (άρθρο 72) και 2014/25/ΕΕ (άρθρο 89), καθώς και στα νομοθετήματα του ελληνικού κράτους με τα οποία οι οδηγίες αυτές μεταφέρθηκαν στο εθνικό δίκαιο (Ν. 4413/2016, άρθρο 51 και Ν. 4412/2016, άρθρα 132 και 337), η τροποποίηση των συμβάσεων επιτρέπεται υπό όρους.

22. Σημειώνεται εν προκειμένω ότι ο Ν. 4413/2016, δεν ίσχυε μεν όταν καταρτίσθηκε η σύμβαση παραχώρησης της Αττικής Οδού (στις 23-5-1996), τυγχάνει όμως εφαρμογής όταν πρόκειται για σύναψη συμπληρωματικής σύμβασης μετά την έναρξη ισχύος του, καθόσον κρίσιμο χρονικό σημείο για την εφαρμογή του ή μη αποτελεί ο χρόνος κατά τον οποίο συνάπτεται η Συμπληρωματική Σύμβαση και όχι ο χρόνος της αρχικής (βλέπ. ΕλΣυν Μειζ. Ολομ. 1854/2022 και ιδίως την αναφερόμενη στις σκέψεις 11 και 12 νομολογία του ΔΕΕ).

23. Από τις κρίσιμες διατάξεις του άρθρου 51 του Ν. 4413/2016 προκύπτει ότι η σκοπούμενη παράταση για μικρό χρονικό διάστημα (περίπου πεντάμηνο) της Σύμβασης παραχώρησης θα αφορά στην παροχή υπηρεσιών διοίκησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης της Αττικής Οδού, ήτοι υπηρεσίες όμοιες με αυτές της τρέχουσας Σύμβασης Παραχώρησης και άρα συμπληρωματικές αυτής. Η παροχή των ως άνω υπηρεσιών είναι απαραίτητη για την απρόσκοπτη λειτουργία του αυτοκινητόδρομου, έως ότου ο νέος παραχωρησιούχος, που αναδείχθηκε από την πρόσφατη διαδικασία ανάθεσης που διενήργησε το ΤΑΙΠΕΔ, αναλάβει την παροχή των ως άνω υπηρεσιών επί της βάσει της νέας σύμβασης. Από το ιστορικό που παρατίθεται στο υποβληθέν ερώτημα προκύπτει πράγματι ότι δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί αλλαγή του παραχωρησιούχου, για λόγους οικονομικούς και τεχνικούς, λαμβανομένου υπόψη αφενός του ελάχιστου σχετικά χρονικού διαστήματος που θα αφορά η

συμπληρωματική σύμβαση και αφετέρου των περίπλοκων αναγκών που θα δημιουργούσε η αλλαγή αυτή, όπως εξιστορείται στις παρ. 11 έως 18 της παρούσας, και οι οποίες δεν θα μπορούσαν να ικανοποιηθούν ούτε από την απουσία παραχωρησιούχου (αν τυχόν αποφασιζόταν η ελεύθερη χρήση του αυτοκινητόδρομου υπό την ευθύνη του Δημοσίου) ούτε και η αλλαγή του παραχωρησιούχου με άλλον ιδιωτικό οικονομικό φορέα, ο οποίος με βεβαιότητα δεν θα μπορούσε να ικανοποιήσει με επάρκεια και με τρόπο οικονομικά συμφέροντα για το Δημόσιο τις ανάγκες αυτές. Επομένως, πληρούνται οι προϋποθέσεις της περ. β΄ της παρ. 1 του άρθρου 51, ήτοι επιτρέπεται η σύναψη της Συμπληρωματικής Σύμβασης διότι δεν είναι εφικτή για οικονομικούς και τεχνικούς λόγους η αλλαγή παραχωρησιούχου, η οποία εξ άλλου, ακόμα και αν θεωρητικά ήταν εφικτή, θα επέφερε με βεβαιότητα σημαντικά μειονεκτήματα καθώς και ουσιώδη οικονομική επιβάρυνση για την αναθέτουσα αρχή.

Άλλωστε το χρονικό διάστημα για το οποίο θα ισχύσει η Συμπληρωματική Σύμβαση αποτελεί πολύ μικρό ποσοστό της αρχικής σύμβασης και ανάλογα ελάχιστο (σε σχέση με την αμοιβή της αρχικής σύμβασης) θα είναι το οικονομικό της αντικείμενο, ήτοι η συμπληρωματική αμοιβή που θα καταβληθεί στον ανάδοχο κατόπιν διαπραγμάτευσης ως προς το ύψος της, δεδομένου μάλιστα ότι κάποιες δαπάνες του αναδόχου που τον βάρυναν στην περίοδο παραχώρησης, όπως η απόσβεση των κεφαλαίων του, ευλόγως δεν θα υφίστανται κατά την περίοδο που θα ισχύσει η συμπληρωματική σύμβαση. Επομένως το ποσό της Συμπληρωματικής Σύμβασης αυτονόητα θα είναι πολύ μικρότερο του ορίου 50% της αξίας της αρχικής σύμβασης που ορίζεται στο άρθρο 51 του Ν. 4413/2016.

Βάσει των ανωτέρω δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ουσιώδης η ως άνω τροποποίηση της αρχικής σύμβασης δεδομένου ότι δεν συντρέχει κάποια από τις περιπτώσεις της παρ. 4 του άρθρου 51, ήτοι α) δεν εισάγει όρους που αν αποτελούσαν μέρος της αρχικής διαδικασίας ανάθεσης της σύμβασης παραχώρησης, θα είχαν επιτρέψει την αποδοχή άλλων υποψηφίων από αυτούς που επιλέχθηκαν αρχικά, ούτε θα προσέλκυαν επιπλέον συμμετέχοντες στη διαδικασία ανάθεσης της σύμβασης παραχώρησης, ούτε β) μεταβάλλει την οικονομική ισορροπία της σύμβασης παραχώρησης υπέρ του παραχωρησιούχου κατά τρόπο, που δεν προβλεπόταν στην αρχική σύμβαση παραχώρησης, ούτε γ) επεκτείνει σημαντικά το πεδίο της παραχώρησης.

Απάντηση

24. Εν όψει των ανωτέρω, στο υποβληθέν ερώτημα προσήκει η απάντηση ότι συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις για τη σύναψη συμπληρωματικής σύμβασης με την εταιρεία «ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.», εγκατεστημένη παραχωρησιούχο, δυνάμει της από 23ης Μαΐου 1996 Σύμβασης Παραχώρησης (που κυρώθηκε με τον Ν. 2445/1996, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει), του έργου «Μελέτη, Κατασκευή, Αυτοχρηματοδότηση και Εκμετάλλευση της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας-Σταυρού-Αεροδρομίου Σπάτων και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού», η οποία συμπληρωματική σύμβαση θα αφορά παράταση της αρχικής, υπό τους ίδιους ή και υπό διαφορετικούς όρους, για το χρονικό διάστημα από τις 5-10-2024, η οποία αποτελεί την προβλεπόμενη συμβατική ημερομηνία λήξης της υφιστάμενης σύμβασης παραχώρησης, έως και τις 12-2-2025, οπότε συμπληρώνεται χρονικό διάστημα πέντε (5) μηνών από την υπογραφή της νέας σύμβασης παραχώρησης (στις 12-9-2024), με σκοπό την αδιατάρακτη εξακολούθηση παροχής των υπηρεσιών λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου, μέχρι την έναρξη της νέας Περιόδου Παραχώρησης.

Ο ΓΝΩΜΟΔΟΤΩΝ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΗΤΚΙΔΗΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΝΟΜΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ