



ΕΛΕΓΚΤΙΚΗ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ



ΚΥΠΡΙΑΚΗ
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΕΛΕΓΧΟΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ



ΕΛΕΓΚΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ αρ. ΥΜΕΕ/01/2022



5 Σεπτεμβρίου 2022

ΕΛΕΓΧΟΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ

ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΕΣ ΟΝΤΟΤΗΤΕΣ

ΔΙΟΙΚΗΣΗ

ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	Σύνοψη.....	1
1.1	Διοίκηση.....	1
1.2	Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΤΔΕ).....	5
1.3	Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών (ΗΜΥ).....	6
1.4	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΤΟΜ).....	7
1.5	Τμήμα Ταχυδρομικών Υπηρεσιών (ΤΤΥ).....	8
2.	Εισαγωγή.....	9
3.	Σκοπός του ελέγχου και μεθοδολογία.....	14
3.1	Θεσμικό πλαίσιο αρμοδιοτήτων Γενικού Ελεγκτή.....	14
3.2	Σκοπός του ελέγχου.....	15
3.3	Μεθοδολογία.....	15
3.3.1	Πρότυπα ελέγχου.....	15
3.3.2	Ελεγκτική προσέγγιση.....	17
3.4	Κριτήρια ελέγχου.....	17
4	Σύνοψη αποτελεσμάτων του έτους 2020.....	19
4.1	Οικονομικά αποτελέσματα έτους και υλοποίηση Προϋπολογισμού.....	19
4.2	Εισπρακτέα ποσά και υποχρεώσεις.....	20
4.3	Δαπάνες προσωπικού.....	20
4.3.1	Μόνιμο προσωπικό ¹	20
4.3.2	Έκτακτο προσωπικό.....	20
4.3.3	Συγκεντρωτικός Πίνακας (Μόνιμο και Έκτακτο προσωπικό).....	20
4.3.4	Ωρομίσθιο κυβερνητικό προσωπικό.....	21
4.4	Μηχανοκίνητα οχήματα.....	21
5	Ευρήματα και συστάσεις Ελεγκτικής Υπηρεσίας.....	22
6	Διοίκηση.....	23
6.1	Συμφωνία Παραχώρησης για την Ανάπτυξη και Διαχείριση των Αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου.....	23
6.1.1	Παρακολούθηση της Συμφωνίας.....	23
6.1.2	Θέματα που προέκυψαν λόγω της πανδημίας COVID-19.....	24
6.1.3	Σχέδιο Κινήτρων προς τις αεροπορικές εταιρείες για την περίοδο 2022-2027.....	35
6.1.4	Συμβατικές διαφορές μεταξύ των δύο μερών.....	39
6.2	Αποκρατικοποίηση των εμπορικών δραστηριοτήτων του Λιμανιού Λεμεσού.....	47
6.2.1	Σύμβαση μίσθωσης του Λιμανιού Λεμεσού μεταξύ Αρχής Λιμένων Κύπρου και Κυπριακής Δημοκρατίας.....	47

6.2.2	Έλεγχος των εισπρακτέων Τελών Παραχώρησης («Concession Fee») στο πλαίσιο της αποκρατικοποίησης του Λιμανιού Λεμεσού	49
6.2.3	Τροποποιήσεις και απαιτήσεις στις συμβάσεις παραχώρησης στο πλαίσιο της αποκρατικοποίησης του Λιμανιού Λεμεσού	55
6.3	Ενιαία Ανάπτυξη της περιοχής του Λιμανιού και της Μαρίνας Λάρνακας	73
6.3.1	Δικαιώματα εμπειρογνομόνων για παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών για το Έργο της ανάπτυξης του Λιμανιού και της Μαρίνας Λάρνακας	73
6.3.2	Διαγωνισμός για την παραχώρηση της ενιαίας ανάπτυξης της περιοχής του Λιμανιού και της Μαρίνας Λάρνακας (Αρ. Διαγωνισμού: ΜΤCW/LCA1/2016).....	79
6.3.3	Παροχή υπηρεσιών ανεξάρτητου επιβλέποντα Μηχανικού για την εκ νέου ανάπτυξη του Λιμανιού και της περιοχής της Μαρίνας της Λάρνακας – Αρ. Διαγωνισμού ΜΤCW/LCA2/2022.....	80
6.4	Ανάπτυξη νέου βιομηχανικού Λιμανιού στην περιοχή Βασιλικού	81
6.4.1	Διαγωνισμός για την παροχή νομικών συμβουλευτικών υπηρεσιών στην Κυπριακή Δημοκρατία	81
6.4.2	Διαγωνισμός για την παροχή τεχνοοικονομικών συμβουλευτικών υπηρεσιών στην Κυπριακή Δημοκρατία.....	82
6.5	Παροχή Υπηρεσιών Δημόσιων Επιβατικών Μεταφορών με Λεωφορεία για την κάλυψη όλων των περιοχών οι οποίες τελούν υπό τον αποτελεσματικό έλεγχο της Κυπριακής Δημοκρατίας ...	84
6.5.1	Συμβάσεις Δεκαετίας 2010-2020	84
6.5.2	Συμβάσεις Δεκαετίας 2020-2030	89
6.5.3	Η περίοδος μετά την 5η Ιουλίου 2022	98
6.6	Σχέδιο Στήριξης Μικρών Τηλεοπτικών Σταθμών που εκπέμπουν μέσω του Δικτύου Επίγειας Ψηφιακής Τηλεόρασης	99
7	Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΤΔΕ).....	103
7.1	Κατασκευή Νέου Αυτοκινητόδρομου Πάφου – Πόλης Χρυσοχούς.....	103
7.2	Ανέγερση Νέου Κυπριακού Μουσείου στη Λευκωσία	109
7.3	Ανέγερση Νέου Κτηρίου της Βουλής των Αντιπροσώπων και Αρχαιολογικού Πάρκου Λόφου Αγίου Γεωργίου	115
7.4	Επέκταση του Γενικού Νοσοκομείου Λάρνακας με τη Μέθοδο Μελέτη, Κατασκευή και 12ετής Συντήρηση	117
7.5	Αποκατάσταση της Διατηρητέας Οικοδομής του Οικογενειακού Δικαστηρίου και Δικαστηρίου Εργατικών Διαφορών με τη Μέθοδο Μελέτη, Κατασκευή και 12ετής Συντήρηση.....	120
7.6	Βελτίωση της Λεωφόρου Περνέρα στο Παραλίμνι.....	122
7.7	Κατασκευή της Λεωφόρου Αγλαντζιάς και Μέρους των Λεωφόρων Λάρνακας και Αμμοχώστου στην Αγλαντζιά	124
7.8	Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων Κάτω Πάφου	125
7.9	Μετατροπή Κτηρίου «ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ» σε Δικαστήριο	128

7.10	Αγορά Κτηρίου για Μεταστέγαση του Κρατικού Λαχείου στη Λευκωσία. Στατική/Αντισεισμική Επάρκεια του Κτηρίου. Ανέγερση Πρόσθετων Ορόφων.....	130
7.11	Αυτοκινητόδρομος Λεμεσού – Σαϊττά, Φάση Α1	131
7.12	Ανέγερση των Κεντρικών Γραφείων του Τμήματος Κτηματολογίου και Χωρομετρίας.....	132
7.13	Προμήθεια, εγκατάσταση, λειτουργική υποστήριξη και πενταετής συντήρηση πολυδύναμου οχήματος για επιθεώρηση οδοστρώματος.....	135
7.14	Απόφαση ΥΣ αρ. 90.080, ημερ. 15.9.2020, για τη μετακίνηση Υπηρεσιών του Υπουργείου Υγείας από το Παλιό Νοσοκομείο Λάρνακας στον 2ο όροφο της νέας πτέρυγας του Γενικού Νοσοκομείου Λάρνακας. Αίτημα έγκρισης για χρησιμοποίηση της Διαδικασίας Διαπραγμάτευσης με ένα οικονομικό φορέα, χωρίς δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού	136
7.15	Κατασκευή του Βόρειου Παρακαμπτήριου Γεροσκήπου, Φάση Α - Κυκλικός κόμβος στην οδό Κινύρα (Θέμα Α), και Κατασκευή του Αυτοκινητόδρομου Λεμεσού – Σαϊττά, Φάση Α1 - Αποκατάσταση προσβάσεων και κατασκευή υπηρεσιακών δρόμων (Θέμα Β)	139
7.16	Διαγωνισμός για την κατασκευή του Αυτοκινητόδρομου Αστρομερίτη – Ευρύχου	141
7.17	Ενεργειακή Αναβάθμιση του κτηρίου της Ελεγκτικής Υπηρεσίας της Δημοκρατίας.....	143
8	Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών (ΗΜΥ)	146
8.1	Προμήθεια, εγκατάσταση και συντήρηση συστήματος απενεργοποίησης κινητών τηλεφώνων για το Τμήμα Φυλακών	146
8.2	Μελέτη, εγκατάσταση, συντήρηση και λειτουργία Συστήματος Φωτοεπισήμανσης	149
8.3	Προμήθεια και πενταετής συντήρηση δύο ηλεκτρικών αυτοκινήτων τύπου σαλούν	151
8.4	Προμήθεια, εγκατάσταση και συντήρηση δύο κλιβάνων αποτέφρωσης στους Αερολιμένες Λάρνακας και Πάφου	153
8.5	Προμήθεια, εγκατάσταση και συντήρηση Μονάδων Αδιάλειπτης Παροχής Ενέργειας (ΜΑΠΕ) στο Γενικό Νοσοκομείο Λεμεσού.....	155
8.6	Προμήθεια, εγκατάσταση, λειτουργία και 10ετή συντήρηση μονάδων παραγωγής οξυγόνου ιατρικής χρήσης σε κρατικά νοσοκομεία	156
8.7	Παροχή υπηρεσιών συντήρησης ανελκυστήρων εγκατεστημένων σε διάφορα δημόσια κτίρια και κυβερνητικούς οικισμούς.....	157
8.8	Συντήρηση του συστήματος ηλεκτρονικών σειρήνων της Πολιτικής Άμυνας.....	158
8.9	Αντικατάσταση του συστήματος κλήσης νοσοκόμων (nurse call system) και κονσόλων νοσηλείας (bed head units) στο Γενικό Νοσοκομείο Πάφου.....	160
9	Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΤΟΜ)	162
9.1	Έλεγχος σχετικά με το Πληροφοριακό σύστημα ΤΟΜΙΣ του Τμήματος Οδικών Μεταφορών	162
9.1.1	Αλλαγή/τροποποίηση υφιστάμενων υποσυστημάτων, ανάπτυξη νέων υποσυστημάτων και εγγύηση/συντήρηση/υποστήριξη του συστήματος	162
9.1.2	Διαδικασία καταχώρησης οχήματος στο σύστημα του ΤΟΜΙΣ	163
10	Τμήμα Ταχυδρομικών Υπηρεσιών (ΤΤΥ)	165
10.1	Έλεγχος πληροφοριακών συστημάτων του Τμήματος Ταχυδρομικών Υπηρεσιών.....	165
10.2	Συμφιλίωση εσόδων.....	168
10.3	Χρεώσεις	168

10.4	Συμφιλιώσεις τραπεζικών υπολοίπων	169
10.5	Βελτίωση της ποιότητας της παραχθείσας εργασίας από το Λογιστήριο του ΤΤΥ – Καθοδήγηση από την Διεύθυνση Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής Διαχείρισης του ΥΜΕΕ ..	170
11	Γενικά συμπεράσματα	171
12	Γενικές συστάσεις	173

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα 1- Διοίκηση

Παράρτημα 2- Τμήμα Δημοσίων Έργων

Παράρτημα 3- Τμήμα Αρχαιοτήτων

Παράρτημα 4 - Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας

Παράρτημα 5 - Τμήμα Ταχυδρομικών Υπηρεσιών

Παράρτημα 6 - Τμήμα Οδικών Μεταφορών

Παράρτημα 7- Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

FIMAS	Ολοκληρωμένο Σύστημα Διοικητικής και Οικονομικής Πληροφόρησης
ΑΑΠ	Αναθεωρητική Αρχή Προσφορών
ΑΛΚ	Αρχή Λιμένων Κύπρου
ΓΝΠ	Γενικό Νοσοκομείο Πάφου
Ε.Σ.Ε.Π.	Εκτελεστικό Συμβούλιο Έργων Παραχώρησης
ΕΚΔ	Επιτροπή Κρίσης Διαφορών
ΗΜΥ	Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών
ΚΕΑΑ	Κεντρική Επιτροπή Αλλαγών και Απαιτήσεων
ΜΑΠΕ	Μονάδα Αδιάλειπτης Παροχής Ενέργειας
ΣΑΛΑ	Συμβούλιο Αποχετεύσεων Λεμεσού-Αμαθούντας
ΤΑΥ	Τμήμα Αναπτύξεως Υδάτων
ΤΔΕ	Τμήμα Δημοσίων Έργων
ΤΕΑΑ	Τμηματική Επιτροπή Αλλαγών και Απαιτήσεων
ΤΚΧ	Τμήμα Κτηματολογίου και Χωρομετρίας
ΤΠΑ	Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας
ΤΤΥ	Τμήμα Ταχυδρομικών Υπηρεσιών
ΤΥΠ	Τμήμα Υπηρεσιών Πληροφορικής
ΥΔΔΤ	Υπουργείο Δικαιοσύνης και Δημοσίας Τάξεως
ΣΠ	Συμβούλιο Προσφορών
ΥΣ	Υπουργικό Συμβούλιο
ΥΜΕΕ	Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων

Ευθύνη Ελεγκτικής Υπηρεσίας και διαφύλαξη της ανεξαρτησίας της

Οι Ειδικές Εκθέσεις της Ελεγκτικής Υπηρεσίας παρουσιάζουν τα αποτελέσματα των ελέγχων που αυτή διενεργεί επί των πολιτικών (policies) και προγραμμάτων της Κυπριακής Δημοκρατίας ή άλλων ελεγχόμενων οργανισμών ή επί θεμάτων που αφορούν στον Προϋπολογισμό τους ή συγκεκριμένους τομείς αυτού, ή τα αποτελέσματα ελέγχων ιδιωτών ελεγκτών στους οποίους η Ελεγκτική Υπηρεσία έχει αναθέσει τον έλεγχο λογαριασμών οποιουδήποτε ελεγχόμενου υπ' αυτής οργανισμού, δυνάμει του περί της Καταθέσεως Στοιχείων και Πληροφοριών στο Γενικό Ελεγκτή της Δημοκρατίας Νόμου (Ν.113(Ι)/2002). Η Ελεγκτική Υπηρεσία επιλέγει και σχεδιάζει τις εν λόγω ελεγκτικές δραστηριότητες κατά τρόπον ώστε αυτές να αποφέρουν τον μέγιστο αντίκτυπο, λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων για τις επιδόσεις ή για τη συμμόρφωση, του επιπέδου των σχετικών εσόδων ή δαπανών, των επικείμενων εξελίξεων και του δημόσιου συμφέροντος.

Η εκ μέρους της Ελεγκτικής Υπηρεσίας παράθεση ευρημάτων ελέγχου γίνεται στη βάση όσων στοιχείων έχουν τεθεί ενώπιόν της από την ελεγχόμενη οντότητα.

Εκτός αν τούτο δηλωθεί ρητά, η μη παράθεση ευρημάτων επί ορισμένων πτυχών ή θεμάτων που αφορούν στο αντικείμενο του ελέγχου, δεν συνιστά διαβεβαίωση, ούτε και υποδηλοί ότι αυτά είναι απαλλαγμένα αδυναμιών ή σφαλμάτων ή αποκλίσεων από το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο, αφού ο εξωτερικός ελεγκτής δεν αναμένεται ότι μπορεί να εντοπίζει κάθε αδυναμία ή σφάλμα ή απόκλιση από το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο.

Οι συστάσεις της Ελεγκτικής Υπηρεσίας αποτελούν εισηγήσεις για τον τρόπο χειρισμού των παρατηρήσεων και ευρημάτων του ελέγχου. Σε καμία περίπτωση δεν δύναται να εκληφθεί ότι οι συστάσεις αυτές επηρεάζουν την ανεξαρτησία της Υπηρεσίας, ως εξωτερικού ελεγκτή ή ότι συνεπάγονται συμμετοχή της Υπηρεσίας στη λήψη οποιασδήποτε σχετικής απόφασης από τη διοίκηση της ελεγχόμενης οντότητας, η οποία εξακολουθεί να φέρει αποκλειστικά την ευθύνη για την ορθή και νόμιμη λήψη απόφασης, ως προς τον τρόπο χειρισμού των ευρημάτων ελέγχου και συστάσεων.

Ουδεμία πρόνοια στην παρούσα Έκθεση σημαίνει ή θα πρέπει να εκληφθεί, ότι με αυτή διατυπώνεται κατηγορία εναντίον οποιουδήποτε προσώπου για εκ προθέσεως κατάχρηση εξουσίας ή για τη διάπραξη ποινικών ή άλλων αδικημάτων. Αυτά, αν υπάρχουν, θα πρέπει να διερευνηθούν από τις αρμόδιες αρχές, μόνο δε τα αρμόδια δικαστήρια μπορούν να κρίνουν κάποιο πρόσωπο ως ένοχο οποιασδήποτε αδικήματος. Τονίζεται επίσης ότι οι συστάσεις και τα ευρήματά της Ελεγκτικής Υπηρεσίας αφορούν στους ελεγχόμενους φορείς και οποιαδήποτε αναφορά σε άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ουδόλως εξυπακούει ότι αυτά έχουν προβεί κατ' ανάγκη σε οτιδήποτε μεμπτό, αφού κάτι τέτοιο εκφεύγει του πεδίου ελέγχου της παρούσας Έκθεσης.

1. Σύνοψη

Στο πλαίσιο των προνοιών του άρθρου 116 του Συντάγματος της Κυπριακής Δημοκρατίας και του άρθρου 81 του περί της Δημοσιονομικής Ευθύνης και του Δημοσιονομικού Πλαισίου Νόμου (Ν.20(I)/2014), η Ελεγκτική Υπηρεσία διεξήγαγε έλεγχο σε δείγμα συναλλαγών εισπράξεων και πληρωμών του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων (ΥΜΕΕ) - Διοίκηση για το έτος 2020, το οποίο επιλέχθηκε με συγκεκριμένη μεθοδολογία, στο πλαίσιο του ελέγχου που αποσκοπούσε στη διατύπωση ελεγκτικής γνώμης επί των οικονομικών καταστάσεων της Κυπριακής Δημοκρατίας. Επίσης, διενεργήσαμε έλεγχο συμμόρφωσης για τα έτη 2019-2020 και διερευνήσαμε και θέματα δημοσίων συμβάσεων.

Περαιτέρω, διενεργήσαμε δειγματοληπτικούς ελέγχους, σε έγγραφα διαγωνισμών του ΥΜΕΕ και των Τμημάτων του, οι οποίοι επιλέχθηκαν στη βάση εγκεκριμένης μεθοδολογίας, καθώς και ελέγχους κατά το στάδιο της ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων, με βάση τις αρμοδιότητες που μας παρέχει η νομοθεσία περί δημοσίων συμβάσεων, όπως επίσης και ελέγχους Πληροφοριακών Συστημάτων.

Τα σημαντικότερα ευρήματα, που προέκυψαν από τους πιο πάνω ελέγχους, αναφέρονται συνοπτικά πιο κάτω.

1.1 Διοίκηση

α. Συμφωνία Παραχώρησης για την Ανάπτυξη και Διαχείριση των Αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου

♦ Η διαπραγμάτευση μεταξύ της ad-hoc Επιτροπής που διορίστηκε από το ΥΜΕΕ και της διαχειρίστριας εταιρείας, Αναδόχου της Συμφωνίας Παραχώρησης, κατέληξε σε προκαταρκτική συμφωνία αποζημίωσης της εταιρείας, λόγω της λειτουργίας του παράνομου αεροδρομίου της Τύμπου, με ποσό ύψους €23 εκ. για την τριετία 2015-2017, πρόταση την οποία αποδέχθηκε το Υπουργείο Οικονομικών. Η Υπηρεσία μας, θεωρώντας το ποσό αυτό ως αδικαιολόγητα υψηλό και μη σύμφωνο με τις πρόνοιες της Συμφωνίας Παραχώρησης, παραθέτοντας τη θέση της σχετικά με τον αριθμό των επιβατών του παράνομου αεροδρομίου που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για σκοπούς καταβολής αποζημίωσης, τοποθετήθηκε στη σχετική συνεδρία της Κεντρικής Επιτροπής Αλλαγών και Απαιτήσεων (ΚΕΑΑ), υπέρ της απόρριψης της εισήγησης του ΥΜΕΕ. Το θέμα εκκρεμεί ενώπιον της ΚΕΑΑ από το 2017, καθώς αναμένεται γνωμάτευση της Νομικής Υπηρεσίας επί του ζητήματος αυτού. Η εταιρεία, χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του ΥΜΕΕ, παρακρατεί ποσά συνολικού ύψους πέραν των €43 εκ. για τα έτη 2015-2019.

♦ Η διαχειρίστρια εταιρεία, παρά το γεγονός ότι με βάση τον ρυθμό αύξησης της επιβατικής κίνησης που προβλέπεται στη Συμφωνία Παραχώρησης, όφειλε να προβεί στην ανάπτυξη της δεύτερης φάσης υποδομών στους Αερολιμένες Λάρνακας και Πάφου, προχώρησε σε αναστολή των εν λόγω εργασιών, παρά τη διαφωνία του ΥΜΕΕ. Το Σώμα Κριτών (Διαιτητών) Ταχείας Επίλυσης Διαφορών δικαίωσε το ΥΜΕΕ, το οποίο ωστόσο ξεκίνησε διαπραγματεύσεις με την εταιρεία, σχετικά με την υλοποίηση της δεύτερης φάσης υποδομών, η οποία κατέληξε σε προκαταρκτική συμφωνία για παράταση της Συμφωνίας Παραχώρησης, χρονικής διάρκειας 5,5 χρόνων.

- ◆ Η διαχειρίστρια εταιρεία ισχυρίστηκε ότι, λόγω λανθασμένης πρακτικής που εφάρμοζε επί σειρά ετών, πραγματοποίησε υπερπληρωμές στο μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης συνολικού ύψους €15εκ., και προχώρησε μονομερώς στην αποκοπή του ποσού αυτού το 2018, γεγονός που προκάλεσε τη διαφωνία του ΥΜΕΕ, το οποίο ζήτησε σχετική γνωμάτευση από τη Νομική Υπηρεσία. Σύμφωνα με τη γνωμάτευση, η εταιρεία παραβίασε συμβατικές της υποχρεώσεις, οι οποίες της στερούν το δικαίωμα να διεκδικήσει επιστροφή των ποσών που θεωρεί ότι λανθασμένα έχουν καταβληθεί στο ΥΜΕΕ.
- ◆ Λόγω παραλείψεων ή/και καθυστερήσεων στον χειρισμό της σύμβασης για τη διενέργεια εργαστηριακών αναλύσεων Covid-19 στους Αερολιμένες Λάρνακας και Πάφου από το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας (ΤΠΑ)/ΥΜΕΕ, παρουσιάστηκε το οξύμωρο φαινόμενο να αναθέτει το δημόσιο (δύο Υπουργεία του) τις ίδιες υπηρεσίες, στον ίδιο Ανάδοχο, την ίδια περίοδο, σε τιμές οι οποίες διέφεραν σημαντικά μεταξύ τους, με τις τιμές του ΥΜΕΕ να είναι υψηλότερες κατά 80% και 53% περίπου από τις αντίστοιχες τιμές που είχε αναθέσει το Υπουργείο Υγείας. Επίσης, κατέστη αναγκαία και η εκ των υστέρων έγκριση για επέκταση κατά 50% υφιστάμενης σύμβασης, σε πολύ υψηλότερες τιμές από αυτές που είχε προσφέρει σε νέο διαγωνισμό ο υφιστάμενος/ίδιος Ανάδοχος, υπό συνθήκες όμως ανταγωνισμού και όχι μονοπωλίου.

β. Αποκρατικοποίηση των εμπορικών δραστηριοτήτων του Λιμανιού Λεμεσού.

- ◆ Υπάρχει διαφωνία μεταξύ του ΥΜΕΕ και Αρχής Λιμένων Κύπρου (ΑΛΚ), για την αναπροσαρμογή του ετήσιου μισθώματος, με αποτέλεσμα η ΑΛΚ να διεκδικεί ποσό ύψους €1.602.544 από το ΥΜΕΕ για τα έτη 2017-2020.

Συμφωνία Παραχώρησης για τον Τερματικό Σταθμό Γενικού Εμπορίου και Τερματικού Επιβατών

- ◆ Η Ομάδα Έργου, κατά τα έτη 2019 και 2020, δεν προέβη σε έλεγχο των μη ρυθμιζόμενων ταρίφων/χρεώσεων, που επιβάλλονται από τη διαχειρίστρια εταιρεία, για να επιβεβαιώσει ότι εμπίπτουν στα ποσοστά που καθορίζονται στη Συμφωνία Παραχώρησης για τον Τερματικό Σταθμό Γενικού Εμπορίου και Τερματικού Επιβατών.
- ◆ Υπάρχει διαφωνία μεταξύ της διαχειρίστριας εταιρείας και του ΥΜΕΕ, για τη χρέωση του ανώτατου ορίου (ceiling tariff) για το σύστημα ασφάλειας «International Ship and Port Facility Security Code» (ISPS).
- ◆ Μέχρι την ημερομηνία της παρούσας Έκθεσης, εκκρεμούσε η εξέταση της προσφυγής για διαιτησία στο International Chamber of Commerce (ICC), η οποία υποβλήθηκε από τους νομικούς συμβούλους της διαχειρίστριας εταιρείας, όσον αφορά σε διαφωνία σχετικά με χώρο παρακείμενο στο κτήριο Διοίκησης της ΑΛΚ, ο οποίος χρησιμοποιείται ως χώρος στάθμευσης για προσωπικό και επισκέπτες της ΑΛΚ και διαφωνία σχετικά με το όριο στο φορτίο του λιμανιού Λάρνακας.
- ◆ Διαπιστώσαμε ότι η διαχειρίστρια εταιρεία θα αδυνατούσε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις κεφαλαίου κίνησης της, μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα από την ανάληψη των εργασιών του Τερματικού (29.1.2017), χωρίς την παροχή πιστωτικών διευκολύνσεων από τη μητρική της εταιρεία.

- ♦ Υπάρχει σημαντική καθυστέρηση στην παροχή γνωματεύσεων προς την Ομάδα Έργου από τη Νομική Υπηρεσία της Δημοκρατίας, γεγονός που δυσχεραίνει την αποτελεσματική λειτουργία και διαχείριση της Συμφωνίας Παραχώρησης.

Συμφωνία Παραχώρησης του Τερματικού Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων

- ♦ Η διαχειρίστρια εταιρεία διεκδικεί από το Τμήμα Τελωνείων την είσπραξη ποσού συνολικού ύψους €306.096 (περιλαμβανομένου και του Τέλους Παραχώρησης) για τα έτη 2017-2019, όπως και για μελλοντικά έτη, για χρήση του χώρου όπου λειτουργεί το μηχανοκίνητο σύστημα ακτινοδιαγνωστικού ελέγχου εμπορευματοκιβωτίων, στο λιμάνι Λεμεσού.

- ♦ Παρά το γεγονός ότι η διαχειρίστρια εταιρεία έχει υποχρέωση να εξυπηρετεί τους μεταφορείς σε χρόνο που να μην ξεπερνά τα 90 λεπτά, αποφάσισε μονομερώς να εξυπηρετεί τους μεταφορείς αρχικά σε 11-20 λεπτά και στη συνέχεια αύξησε τον χρόνο αυτό σε 25-35 λεπτά, με πρόθεση να τον αυξήσει περαιτέρω στα 30-45 λεπτά, για εξοικονόμηση. Αυτό προκάλεσε έντονες αντιδράσεις από πλευράς των μεταφορέων, όταν δηλαδή αποφάσισε να αυξήσει τον χρόνο εξυπηρέτησης, παρόλο ότι ήταν κάτω από τα 90 λεπτά, οι οποίοι προχώρησαν και σε προειδοποιητική στάση εργασίας. Το ΥΜΕΕ, υπό την απειλή απεργιών εκ μέρους των μεταφορέων και για να αποφύγει ανεπιθύμητες επιπτώσεις στην οικονομία του τόπου, εισηγήθηκε στην ΚΕΑΑ την εισαγωγή νέας ρυθμιζόμενης χρέωσης για γρήγορη εξυπηρέτηση των μεταφορέων και σε προσαρμογή του μεταβλητού τέλους παραχώρησης για τη συγκεκριμένη χρέωση με μηδενικό μίσθωμα για το Κράτος. Η ΚΕΑΑ, ενώ αρχικά είχε απορρίψει την εισήγηση του ΥΜΕΕ, εν τέλει την αποδέχθηκε. Η Υπηρεσία μας επανειλημμένα έχει εκφράσει την κάθετη διαφωνία της με την αλλαγή βασικών όρων της Σύμβασης Παραχώρησης, σημειώνοντας ότι ενδεχόμενη ικανοποίηση της απαίτησης του διαχειριστή, για κάλυψη του επιπρόσθετου κόστους που προέκυπτε, προκειμένου να επανέλθει στον χρόνο εξυπηρέτησης των 11-20 λεπτών, θα αποτελούσε προηγούμενο για εφαρμογή παρόμοιων πρακτικών, που δεν εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον, οδηγώντας την Αναθέτουσα Αρχή σε λήψη αποφάσεων, οι οποίες θα ήταν ενάντια σε συμβατικούς όρους.

- ♦ Η ΚΕΑΑ ενέκρινε την εισήγηση του ΕΣΕΠ για σύσταση θυγατρικής εταιρείας από τον Διαχειριστή του Τερματικού Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του Λιμανιού Λεμεσού, η οποία θα λειτουργεί ως υπεργολάβος εσόδων (Revenue Subcontractor) για την ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου και μείωση του μεταβλητού τέλους παραχώρησης (ποσοστού επί των ακαθάριστων εσόδων) που θα λαμβάνει το Κράτος, από το 62,71% που προνοείται στη Σύμβαση Παραχώρησης σε 3,5 έως 5%, αναλόγως του αριθμού των κινήσεων του φορτίου, πλέον ένα μηχανισμό διαμοιρασμού κερδών σε περίπτωση που ο εσωτερικός συντελεστής απόδοσης (IRR) των εργασιών υπερβεί το 12%. Η Νομική Υπηρεσία, σε γνωματεύσεις της, τόνισε στο ΥΜΕΕ ότι, ναι μεν η παραχώρηση δικαιωμάτων του Διαχειριστή, υπό τη μορφή υπεργολαβίας, εφόσον έχει λάβει την προηγούμενη γραπτή έγκριση του Κράτους, επιτρέπεται, ωστόσο η θυγατρική εταιρεία του Διαχειριστή, αποτελεί οντότητα που ανήκει στον ίδιο και η λειτουργία θα αποτελεί ένα εύσχημο τρόπο για παρέκκλιση από τη συμβατική του υποχρέωση για καταβολή του μεταβλητού τέλους παραχώρησης. Επίσης, η ίδια η Ομάδα Έργου του ΥΜΕΕ εξέφρασε τις επιφυλάξεις της ότι η ενέργεια αυτή ενδεχομένως να αποτελέσει προηγούμενο και για άλλες εξαιρέσεις που αφορούν σε εργασίες στο Λιμάνι.

Με δεδομένο ότι στη Σύμβαση Παραχώρησης περιλαμβάνεται όρος, ο οποίος ρητά αναφέρει ότι η δημιουργία ενός υπερβολάβου εσόδων δεν δύναται να επηρεάσει αρνητικά, ούτε να επηρεάσει καν το μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης που καταβάλλεται στο Κράτος, η Υπηρεσία μας διαφώνησε με την απόφαση της ΚΕΑΑ, επισημαίνοντας ότι ο Διαχειριστής θα πρέπει να προχωρήσει στη διεξαγωγή διαγωνισμού για ανάθεση του διαμετακομιστικού εμπορίου σε υπερβολάβο εσόδων, χωρίς ο ίδιος να δικαιούται να λάβει μέρος, καθώς σε αντίθετη περίπτωση θα έχει κέρδη εις βάρος της Σύμβασης Παραχώρησης και θα αλλάξει το μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης. Διαφωνήσαμε, επίσης, με τη θέση του ΕΣΕΠ και του Υπουργείου Οικονομικών ότι η τροποποίηση των συγκεκριμένων όρων της σύμβασης παραχώρησης που έγινε, ώστε να εφαρμοστεί η συμφωνία για την ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου, δεν είναι ουσιώδης σύμφωνα με τον Ν.11(Ι)/2017, καθώς, μεταξύ άλλων, μεταβάλλει την οικονομική ισορροπία της Σύμβασης Παραχώρησης υπέρ του Παραχωρησιούχου, με τρόπο που δεν προβλεπόταν στην αρχική Σύμβαση. Η Υπηρεσία μας ενημέρωσε σχετικά την Έφορο Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων και έλαβε τη θέση της κατά πόσο οι εν λόγω αποφάσεις συνιστούν ή όχι κρατική ενίσχυση. Ανάλογα με τις εξελίξεις, η Υπηρεσία μας προτίθεται να αναζητήσει καθοδήγηση για το θέμα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ως προς την πτυχή που αφορά το πλαίσιο δημοσίων συμβάσεων και τις επιτρεπτές αλλαγές με βάση τη σχετική Ευρωπαϊκή Οδηγία.

Ενιαία Ανάπτυξη της περιοχής του Λιμανιού και της Μαρίνας Λάρνακας

♦ Η πληρωμή από το ΥΜΕΕ προς την ΑΛΚ στις 20.12.2017, συνολικού ποσού €478.793, για δικαιώματα εμπειρογνομόνων για παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών για το Έργο της ανάπτυξης του λιμανιού και της μαρίνας Λάρνακας, διενεργήθηκε κατά παράβαση του Νόμου του Προϋπολογισμού για το 2017 και του περί της Λογιστικής και Δημοσιονομικής Διαχείρισης και του Χρηματοοικονομικού Ελέγχου της Δημοκρατίας Νόμου (Ν.38(Ι)/2014).

Παροχή Υπηρεσιών Δημόσιων Επιβατικών Μεταφορών με Λεωφορεία για την κάλυψη όλων των περιοχών οι οποίες τελούν υπό τον αποτελεσματικό έλεγχο της Κυπριακής Δημοκρατίας

♦ Οι συμβάσεις της δεκαετίας 2010-2020, για την παροχή υπηρεσιών δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία για τις Επαρχίες Λευκωσίας, Λεμεσού, Λάρνακας, Πάφου, Αμμοχώστου και τις διαστικές διαδρομές έληγαν αρχές Ιουλίου του 2020. Το ΥΜΕΕ, παρά και τις επανειλημμένες υποδείξεις της Υπηρεσίας μας ότι θα έπρεπε εγκαίρως (τουλάχιστον δύο χρόνια προηγουμένως) να προχωρήσει στην προκήρυξη του νέου διαγωνισμού για τις συμβάσεις της δεκαετίας 2020-2030, επέδειξε ολιγωρία προχωρώντας στην προκήρυξη αυτού μόλις ένα χρόνο πριν τη λήξη των συμβάσεων και καθορίζοντας την προθεσμία υποβολής προσφορών τέλος Οκτωβρίου του 2019. Εξαιρουμένων των δύο συμβάσεων για τις Επαρχίες Λευκωσίας και Λάρνακας, οι υποβληθείσες προσφυγές από προσφέροντες και οι ακυρωτικές δικαστικές αποφάσεις είχαν ως αποτέλεσμα το ΥΜΕΕ να προχωρήσει σε χρονική επέκταση των συμβάσεων με τους υφιστάμενους Αναδόχους των άλλων τεσσάρων συμβάσεων. Επέδειξε μάλιστα περαιτέρω ολιγωρία στην προκήρυξη του νέου διαγωνισμού για τις Επαρχίες Λεμεσού και Πάφου, ο οποίος στην περίπτωση της Επαρχίας Λεμεσού ολοκληρώθηκε στις 4.7.2022, δηλαδή κατά την ημερομηνία λήξης της μέγιστης διετούς παράτασης

που προνοεί ο Κανονισμός (ΕΚ) 1370/2007, με την υπογραφή της νέας σύμβασης, ενώ η υπογραφή της σύμβασης για την Επαρχία Πάφου εξακολουθεί να παραμένει σε εκκρεμότητα. Ως ενδιάμεση λύση και επειδή δεν ήταν επιτρεπτή η περαιτέρω (πέραν των δύο ετών) επέκταση της σύμβασης του υφιστάμενου Αναδόχου της Επαρχίας Πάφου, το ΥΜΕΕ παρανόμως, κατά την άποψή μας, υπέγραψε συμφωνία με τον Ανάδοχο της Επαρχίας Αμμοχώστου, ο οποίος χρησιμοποιεί ως υπερβολάβο τον Ανάδοχο της Επαρχίας Πάφου. Με σχετική επιστολή μας επισημάναμε στο ΥΜΕΕ ότι, επειδή ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός δεν επέτρεπε στο ΥΜΕΕ να διατηρήσει τον υφιστάμενο Ανάδοχο της Επαρχίας Πάφου μετά την 4η Ιουλίου 2022, το Υπουργείο βρήκε κάποιο μεσάζοντα (Ανάδοχος Επαρχίας Αμμοχώστου) για να φανεί ότι υπήρξε ανάθεση με ανοικτή διαδικασία, αλλά στην πράξη οι υπηρεσίες παρανόμως θα συνεχίσουν να παρέχονται από την ίδια εταιρεία. Λαμβάνοντας μάλιστα υπόψη ότι, κατά τους καλοκαιρινούς μήνες τα έσοδα του Αναδόχου ήταν αυξημένα και συνεπώς η κρατική χορηγία ήταν πολύ μειωμένη, ενώ τώρα θα αμείβεται (τουλάχιστον μέχρι 31.8.2022) σταθερά προς €1,30/χλμ, προφανώς δημιουργείται η ανάγκη διερεύνησης και πρόσθετων πτυχών της υπόθεσης.

♦ Ο έλεγχος του ΥΜΕΕ επί των ελεγμένων οικονομικών καταστάσεων του Αναδόχου των υπηρεσιών δημόσιων επιβατικών μεταφορών για την Επαρχία Λευκωσίας για τη δεκαετία 2010-2020, κατέδειξε την ύπαρξη διαφοράς ως προς την οφειλή προς τον Ανάδοχο, με αποτέλεσμα να ξεκινήσει διαδικασία διαπραγματεύσεως μεταξύ των μερών, με στόχο την επίτευξη φιλικού διακανονισμού. Ο διακανονισμός αυτός είχε ως αποτέλεσμα το ΥΜΕΕ να αποδεχθεί όπως η συμβατική υποχρέωση του Αναδόχου, για καταβολή ποσού αναλόγως των εσόδων από διαφημίσεις, να μειωθεί κατά περίπου €1,6εκ. Η Υπηρεσία μας εξέφρασε τον προβληματισμό της, σχετικά με το γεγονός πως δεν λήφθηκε υπόψη το γεγονός ότι ο Ανάδοχος είχε ήδη επωφεληθεί από την υπολειμματική αξία, περίπου ύψους €2,3εκ., των λεωφορείων που είχε αγοράσει ο Ανάδοχος το 2010, τα οποία, ενώ είχαν εξοφληθεί κατά 100% από το ΥΜΕΕ, παρέμειναν στην κυριότητά του. Ο Έφορος Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων και η Νομική Υπηρεσία, έθεσαν ζήτημα τροποποίησης ουσιώδους όρου της σύμβασης, με τρόπο ευνοϊκό για τον Ανάδοχο, συμφώνησαν με τη θέση της Υπηρεσίας μας ότι θα έπρεπε να συνεκτιμηθεί με τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά της σύμβασης το γεγονός πως ο Ανάδοχος επωφελήθηκε με την υπολειμματική αξία των λεωφορείων και κατέληξαν στο ότι ο φιλικός διακανονισμός διαφαίνεται να αποκλίνει από την υποθετική συμπεριφορά ενός φορέα οικονομίας της αγοράς σε παρόμοια θέση με αυτή του Κράτους και ως τέτοιος συνιστά παράνομη κρατική ενίσχυση.

Σχέδιο Στήριξης Μικρών Τηλεοπτικών Σταθμών που εκπέμπουν μέσω του Δικτύου Επίγειας Ψηφιακής Τηλεόρασης

Διαπιστώσαμε ότι το ΥΜΕΕ κατέβαλε ενισχύσεις σε δύο τηλεοπτικούς σταθμούς Γ και Ε κατά τα έτη 2019 και 2020, παρόλο ότι η συγγενική σχέση μεταξύ των κυρίων ΑΑ (διευθυντή της εταιρείας ΓΔ, ιδιοκτήτη του σταθμού Γ) και ΒΒ (μετόχου και διευθυντή της εταιρείας ΕΖ, ιδιοκτήτη του σταθμού Ε), δεικνύει σχέση «συνδεδεμένης επιχείρησης» και οι ενισχύσεις σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις απαγορεύονται.

1.2 Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΤΔΕ)

- ◆ Διαπιστώσαμε αδυναμίες εκ μέρους του Τμήματος Δημοσίων Έργων (ΤΔΕ) στη διαχείριση/υλοποίηση αριθμού έργων, τόσο κατά το στάδιο της μελέτης, όσο και κατά το στάδιο της εκτέλεσής τους, με αποτέλεσμα να παρατηρείται καθυστέρηση στην ολοκλήρωσή τους. Σημαντικά έργα που εξετάσαμε είναι, μεταξύ άλλων, η Κατασκευή Νέου Αυτοκινητόδρομου Πάφου – Πόλης Χρυσοχούς, η Ανέγερση Νέου Κυπριακού Μουσείου στη Λευκωσία, η Ανέγερση Νέου Κτηρίου της Βουλής των Αντιπροσώπων, η Επέκταση του Γενικού Νοσοκομείου Λάρνακας και η Μετατροπή του Κτηρίου «ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ» σε Δικαστήριο.
- ◆ Τα μέτρα που λάμβανε το ΤΔΕ, για συμμόρφωση/ανταπόκριση των Αναδόχων με τις υποχρεώσεις τους, δεν ήταν πάντοτε τα κατάλληλα ή/και αποτελεσματικά.
- ◆ Σε αρκετές περιπτώσεις, το ΤΔΕ δεν χειρίστηκε έγκαιρα τα θέματα των καθυστερήσεων, ενώ παρέλειψε να αποστείλει προς τους Αναδόχους όλες τις απαραίτητες προειδοποιήσεις, με τις οποίες να τους υποδεικνύει τον αργό ρυθμό με τον οποίο εκτελούσαν τις εργασίες.
- ◆ Το ΤΔΕ παρέλειψε να ετοιμάσει ενδιάμεσες εκθέσεις αξιολόγησης της απόδοσης των Αναδόχων, ούτε και ενεργοποίησε τη διαδικασία για τον τερματισμό των συμβάσεων σε όλες τις περιπτώσεις εκείνες όπου οι Ανάδοχοι επανειλημμένα δεν ανταποκρίνονταν στις συμβατικές υποχρεώσεις τους.
- ◆ Έχουν εντοπισθεί περιπτώσεις, όπου το ΤΔΕ δεν εξέτασε τις πιθανές εναλλακτικές μεθόδους υλοποίησης των έργων για την επιλογή της καταλληλότερης μεθόδου, προς αποφυγή προβλημάτων, διενέργειας αχρείαστων δαπανών και πρόκλησης καθυστερήσεων.
- ◆ Το ΤΔΕ συμπεριέλαβε στα έγγραφα συγκεκριμένων διαγωνισμών περιοριστικές πρόνοιες/απαιτήσεις, οι οποίες ενδεχομένως να μη διασφάλιζαν ικανοποιητική ευρύτητα συμμετοχής και, ως εκ τούτου, την ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού.

1.3 Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών (ΗΜΥ)

- ◆ Η σύμβαση για την εγκατάσταση του συστήματος απενεργοποίησης κινητών τηλεφώνων στις Κεντρικές Φυλακές, αξίας €1.202.714+ΦΠΑ και διάρκειας εκτέλεσης μόλις 16 εβδομάδων, το οποίο είχε κριθεί υψίστης ασφαλείας για τον χώρο εγκατάστασής του, ολοκληρώθηκε και το σύστημα παραλήφθηκε τελικά με καθυστέρηση 21 μηνών, λόγω των αποκλίσεων που παρουσίαζε το σύστημα κατά την παραλαβή του, καθώς και λόγω κακής διαχείρισης της σύμβασης εκ μέρους του Τμήματος. Επίσης, μόλις 16 μήνες μετά την παραλαβή του, προέκυψε ανάγκη αναβάθμισής του, με επιπρόσθετο κόστος €741.596 + ΦΠΑ, η οποία, παρόλο ότι αφορούσε σε σημαντική παράμετρο που επηρέαζε την αποτελεσματικότητα του συστήματος και απτόταν σημαντικών θεμάτων ασφάλειας, ο συμβατικός χρόνος εκτέλεσής της παρήλθε, χωρίς να είχε εκτελεστεί μέχρι την ετοιμασία της παρούσας Έκθεσης.
- ◆ Μετά τον τερματισμό της σύμβασης για την εγκατάσταση συστήματος φωτοεπισήμανσης το 2007, υπογράφηκε νέα σύμβαση 13 χρόνια μετά, χρόνος υπερβολικά μεγάλος, ιδίως για ένα σύστημα το οποίο θεωρείται από τον χρήστη του (Αστυνομία) υψίστης σημασίας για την οδική ασφάλεια, ενώ οι σχετικές νομοθεσίες εφαρμογής του ψηφίστηκαν μετά την υπογραφή της σύμβασης.

- ◆ Τον Οκτώβριο του 2015, το Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών (ΗΜΥ) αγόρασε δύο ηλεκτρικά αυτοκίνητα για το συνολικό ποσό των €44.660+ΦΠΑ, τα οποία μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2021, 6 χρόνια σχεδόν μετά την αγορά τους, είχαν διανύσει μόλις 8.300 και 8.400 χιλιόμετρα, αντίστοιχα, γεγονός που δεν επέτρεψε την εξαγωγή συμπερασμάτων για τη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων στην Κύπρο και τη συνεπακόλουθη ευαισθητοποίηση των πολιτών, που ήταν και ο σκοπός της αγοράς και χρήσης τους από το Δημόσιο, ενώ δεν έχει αξιοποιηθεί επαρκώς η επένδυση που έγινε σε οχήματα με αυξημένο κόστος, έναντι των συμβατικών.
- ◆ Το 2004, το Τμήμα ΗΜΥ αγόρασε αποτεφρωτήρες για τους αερολιμένες Λάρνακας και Πάφου, για την καύση των αποβλήτων των κτηριακών εγκαταστάσεων και των αεροπλάνων, έναντι συνολικού κόστους €2.299.273, οι οποίοι ωστόσο δεν κατέστη δυνατό να λειτουργήσουν, λόγω της μη εξασφάλισης των απαραίτητων προς τούτο αδειών.
- ◆ Ενώ είχε καταχωρηθεί προσφυγή στην Αναθεωρητική Αρχή Προσφορών (ΑΑΠ), κατά της προκήρυξης διαγωνισμού για την προμήθεια μονάδων παραγωγής οξυγόνου ιατρικής χρήσης σε κρατικά νοσοκομεία, το Τμήμα ΗΜΥ προχώρησε στην αποσφράγιση της μοναδικής προσφοράς που υποβλήθηκε. Ένα χρόνο αργότερα, το Συμβούλιο Προσφορών (ΣΠ) απέρριψε την προσφορά, η οποία ήταν κατά 81,7% ψηλότερη της εκτίμησης δαπάνης, αφού ο προσφοροδότης δεν είχε ανανεώσει την εγγυητική συμμετοχής του.
- ◆ Ενώ το ΣΠ είχε κατακυρώσει διαγωνισμό για τη συντήρηση ανελκυστήρων τον Οκτώβριο του 2020, ο επιτυχών οικονομικός φορέας απέτυχε να προσέλθει για την υπογραφή της σύμβασης, παρόλο ότι το Τμήμα του παραχώρησε δύο παρατάσεις, με αποτέλεσμα να λήξει η ισχύς των προσφορών. Έξι μήνες αργότερα, το ΣΠ ακύρωσε τον υπό αναφορά διαγωνισμό, χωρίς κυρώσεις στον συγκεκριμένο οικονομικό φορέα, αφού δεν φρόντισε το Τμήμα να διατηρήσει, ως όφειλε, σε ισχύ τις προσφορές.
- ◆ Η σύμβαση 5-ετούς προληπτικής και διορθωτικής συντήρησης του συστήματος ηλεκτρονικών σειρήνων της Πολιτικής Άμυνας, καθυστέρησε 11 μήνες για να υπογραφεί και ανέρχεται σε €444.000+ΦΠΑ. Κατά την περίοδο Νοεμβρίου 2019 – Ιουλίου 2020, που δεν υπήρχε σύμβαση, δαπανήθηκε για την εν λόγω συντήρηση ποσό ύψους €20.655+ΦΠΑ, γεγονός που προκαλεί ερωτηματικά σχετικά με τη λογικότητα του συνολικού ποσού της σύμβασης της πενταετούς συντήρησης του.
- ◆ Παρόλο ότι η Διεύθυνση του Γενικού Νοσοκομείου Πάφου έθεσε την αντικατάσταση του πεπαλαιωμένου συστήματος κλήσης νοσοκόμων και κονσόλων νοσηλείας ως έργο υψίστης προτεραιότητας με εγκεκριμένο Κονδύλι ύψους €550.000 στον Προϋπολογισμό του 2019, τελικά η σύμβαση υπογράφηκε τον Ιούλιο του 2021 για το ποσό των €525.462+ΦΠΑ, λόγω του ότι το Τμήμα ΗΜΥ αδυνατούσε να υλοποιήσει το έργο εντός του 2019, επικαλούμενο υποστελέχωσή του.

1.4 Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΤΟΜ)

- ◆ Από τον έλεγχο του διαγωνισμού για αλλαγή/τροποποίηση υφιστάμενων υποσυστημάτων, ανάπτυξη νέων υποσυστημάτων και εγγύηση/συντήρηση/υποστήριξη του συστήματος ΤΟΜΙΣ εντοπίσαμε αδυναμίες στην αναγνώριση και καταγραφή των αναγκών και την ετοιμασία των

σχετικών εγγράφων διαγωνισμού, όπου θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, μεταξύ άλλων, μετρήσιμα στοιχεία.

Από τον έλεγχο της διαδικασίας καταχώρησης οχήματος στο σύστημα του TOMIS εντοπίσαμε αδυναμίες στη διαδικασία, καθώς και στην επιβεβαίωση της ορθότητας των δεδομένων.

1.5 Τμήμα Ταχυδρομικών Υπηρεσιών (ΤΤΥ)

- ◆ Από τον έλεγχο των πληροφοριακών συστημάτων (ΠΣ) του Τμήματος Ταχυδρομικών Υπηρεσιών (ΤΤΥ) διαπιστώσαμε αδυναμίες στη λειτουργία των ΠΣ και στο περιβάλλον ελέγχου τεχνολογιών πληροφορικής του Τμήματος. Σχετικά με το περιβάλλον ελέγχου τεχνολογιών πληροφορικής του Τμήματος, εντοπίσαμε αδυναμίες σε θέματα οργάνωσης και διαχείρισης των τεχνολογιών πληροφορικής, της διαδικασίας αλλαγών και διαχείρισης προβλημάτων, καθώς και των δικλίδων ασφαλείας που υπήρχαν και εφαρμόζονταν στους τομείς της φυσικής ασφάλειας, της διαχείρισης προσβάσεων, της ασφάλειας δικτύου και επιχειρησιακής συνέχειας.
- ◆ Διαπιστώσαμε απουσία μηχανισμού τακτικής συμφιλίωσης ή/και συμφιλίωσης, στο τέλος του έτους, των υπολοίπων των εσόδων του κεντρικού λογιστικού συστήματος FIMAS με το επιμέρους μηχανογραφικό σύστημα «ΖΗΝΩΝ – SAP».
- ◆ Στην Έκθεση Καθυστερημένων Εσόδων στις 31.12.2019 δεν περιλήφθηκαν χρεωστικά υπόλοιπα, τα οποία εμφανίζονται στο σύστημα «ΖΗΝΩΝ – SAP».
- ◆ Οι συμφιλιώσεις των τραπεζικών υπολοίπων έγιναν με μεγάλη καθυστέρηση, η οποία ανέρχεται μέχρι και 255 ημέρες μετά από το τέλος της περιόδου όπου αντιστοιχούν.

2. Εισαγωγή

Αποστολή του ΥΜΕΕ είναι ο σχεδιασμός και η εφαρμογή πολιτικών για τη συνεχή βελτίωση των μεταφορών (αεροπορικές και χερσαίες) και των ταχυδρομικών υπηρεσιών, καθώς και η συνεχής αναβάθμιση της ποιότητας των έργων που υλοποιούνται από το Υπουργείο. Πρόσθετα, επιδιώκεται η καλύτερη ανάδειξη και αξιοποίηση του αρχαιολογικού πλούτου, καθώς και των άλλων πόρων της χώρας.

Οι στρατηγικοί στόχοι του ΥΜΕΕ, όπως καθορίζονται στο Στρατηγικό του Σχέδιο για την περίοδο 2020-2022, έχουν ως ακολούθως:

- ◆ Δημιουργία σύγχρονου και ασφαλούς οδικού δικτύου και μεταφορών και προώθηση βιώσιμης κινητικότητας.
- ◆ Σύγχρονες, ασφαλείς και βιώσιμες αερομεταφορές και βελτίωση της συνδεσιμότητας της Κύπρου με τρίτες χώρες.
- ◆ Προσφορά σύγχρονων και ποιοτικών ταχυδρομικών και ηλεκτρομηχανολογικών υπηρεσιών και διασφάλιση της ασφάλειας του πολίτη.
- ◆ Αξιοποίηση του αρχαιολογικού πλούτου της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Στο ΥΜΕΕ υπάγονται τα πιο κάτω Τμήματα:

- ◆ Διοίκηση
- ◆ Τμήμα Δημοσίων Έργων
- ◆ Τμήμα Αρχαιοτήτων (θα μεταφερθεί στο Υφυπουργείο Πολιτισμού την 1.7.2023)
- ◆ Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας
- ◆ Τμήμα Ταχυδρομικών Υπηρεσιών
- ◆ Τμήμα Οδικών Μεταφορών
- ◆ Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών

Διοίκηση

- ◆ Η Διοίκηση του ΥΜΕΕ, υπό την εποπτεία του Γενικού Διευθυντή, συμβάλλει στη διαμόρφωση της πολιτικής του Υπουργείου στους διάφορους τομείς και είναι αρμόδια για την παροχή καθοδήγησης, την παρακολούθηση, υποστήριξη και επίβλεψη των εργασιών των Τμημάτων, καθώς και για τον συντονισμό του Υπουργείου με τα Τμήματα, με τις αρμόδιες αρχές που υπάγονται στη δικαιοδοσία του Υπουργείου και με άλλες Αρχές/Υπουργεία, την ετοιμασία νομοσχεδίων και προτάσεων προς το Υπουργικό Συμβούλιο (ΥΣ), την εκπροσώπηση του Υπουργείου στη Βουλή των Αντιπροσώπων και την υποστήριξη του έργου του Υπουργείου.

Η Διεύθυνση Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής Διαχείρισης του ΥΜΕΕ, καθώς και τα Λογιστήρια των Τμημάτων του Υπουργείου, επιβλέπουν και εποπτεύουν τη διαχείριση των

χρηματοοικονομικών λειτουργιών του Υπουργείου, υποστηρίζοντας τη διαδικασία λήψης αποφάσεων και την εφαρμογή της οικονομικής και δημοσιονομικής πολιτικής.

Στο ΥΜΕΕ λειτουργεί Διεύθυνση Ελέγχου, η οποία έχει στόχο την υποστήριξη και έγκαιρη πληροφόρηση του Υπουργού και Γενικού Διευθυντή, με την υποβολή Εκθέσεων και παροχή συμβουλών, με στόχο την εύρυθμη, αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία του Υπουργείου.

Τμήμα Δημοσίων Έργων

- ♦ Αποστολή του Τμήματος Δημοσίων Έργων είναι η χρήση των διαθέσιμων πόρων και μέσων, κατά τον πλέον αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο, για την εξασφάλιση σύγχρονων έργων υποδομής για τα δίκτυα αστικών, υπεραστικών και αγροτικών δρόμων, δημόσιων κτηριακών εγκαταστάσεων, αεροδρομίων, νοσοκομείων, λιμενικών έργων και έργων προστασίας της παραλίας.

Τμήμα Αρχαιοτήτων

- ♦ Το Τμήμα Αρχαιοτήτων έχει υπό την ευθύνη του τη διαχείριση της αρχαιολογικής κληρονομιάς της Κύπρου. Οι κυριότερες του αρμοδιότητες περιλαμβάνουν τη διεξαγωγή συστηματικών και σωστικών ανασκαφών, καθώς και αρχαιολογικών επισκοπήσεων, την οργάνωση, λειτουργία και ίδρυση αρχαιολογικών μουσείων και τη συντήρηση, ανασύλωση, προστασία και προβολή των αρχαίων μνημείων, των αρχαιολογικών χώρων και των μνημείων αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.

Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας

- ♦ Το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας ρυθμίζει και εποπτεύει τις αεροπορικές δραστηριότητες, όπως η εποπτεία των αερολιμένων της Κύπρου, η ανάπτυξη της αεροπορικής σύνδεσης της Κύπρου με άλλες χώρες, η παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεων (FIR) Λευκωσίας και στους αερολιμένες, η ανάπτυξη, σχεδιασμός και εποπτεία του συστήματος ασφάλειας αερομεταφορών της Κύπρου, η παροχή επικοινωνιών και αεροβοηθημάτων για την ασφαλή και απρόσκοπτη διεξαγωγή πτήσεων εντός του εναέριου χώρου που βρίσκεται υπό την ευθύνη της Κύπρου, η εφαρμογή της υφιστάμενης Κοινοτικής νομοθεσίας και η συνεχής παρακολούθηση των εξελίξεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας, η συμμετοχή σε Ευρωπαϊκές Επιτροπές, όπως προβλέπεται σε σχετικούς Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς και ο συνεχής συντονισμός και συνεργασία με Διεθνείς οργανισμούς, των οποίων η Κύπρος είναι μέλος.

Τμήμα Ταχυδρομικών Υπηρεσιών

- ♦ Το Τμήμα Ταχυδρομικών Υπηρεσιών είναι ο καθορισμένος Παροχέας Καθολικής Ταχυδρομικής Υπηρεσίας μέχρι το 2028, σύμφωνα με τον περί Ρυθμίσεως Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών και Ταχυδρομικών Υπηρεσιών Νόμο (Ν.112(Ι)/2004). Το Τμήμα έχει ως αποστολή την αξιόπιστη, ποιοτική και αποδοτική παροχή καθολικής ταχυδρομικής

υπηρεσίας, καθώς και άλλων καινοτόμων υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας, με αξιοποίηση του δικτύου και υποδομής για εξυπηρέτηση των πολιτών.

Τμήμα Οδικών Μεταφορών

- ♦ Οι εργασίες του Τμήματος Οδικών Μεταφορών μπορούν να διαχωριστούν σε δύο κύριους τομείς, τον «Τομέα Ρύθμισης των Μεταφορών» και τον «Τεχνικό Τομέα». Η εργασία του Τομέα Ρύθμισης των Μεταφορών αφορά στη μεταφορά επιβατών με λεωφορεία, ταξί και οχήματα ενοικίασεως άνευ οδηγού, καθώς και στις δραστηριότητες για τη μεταφορά αγαθών. Ο «Τεχνικός Τομέας» αφορά σε θέματα που σχετίζονται με την έγκριση τύπου οχημάτων και άλλα θέματα μηχανικής, την εγγραφή μηχανοκινήτων οχημάτων και την οδική τους τεχνική καταλληλότητα. Επίσης, το Τμήμα εργάζεται σε θέματα που σχετίζονται με τους εκπαιδευτές οδηγών και τις σχολές τους, την εξέταση οδηγών και την έκδοση και ανανέωση αδειών οδήγησης.

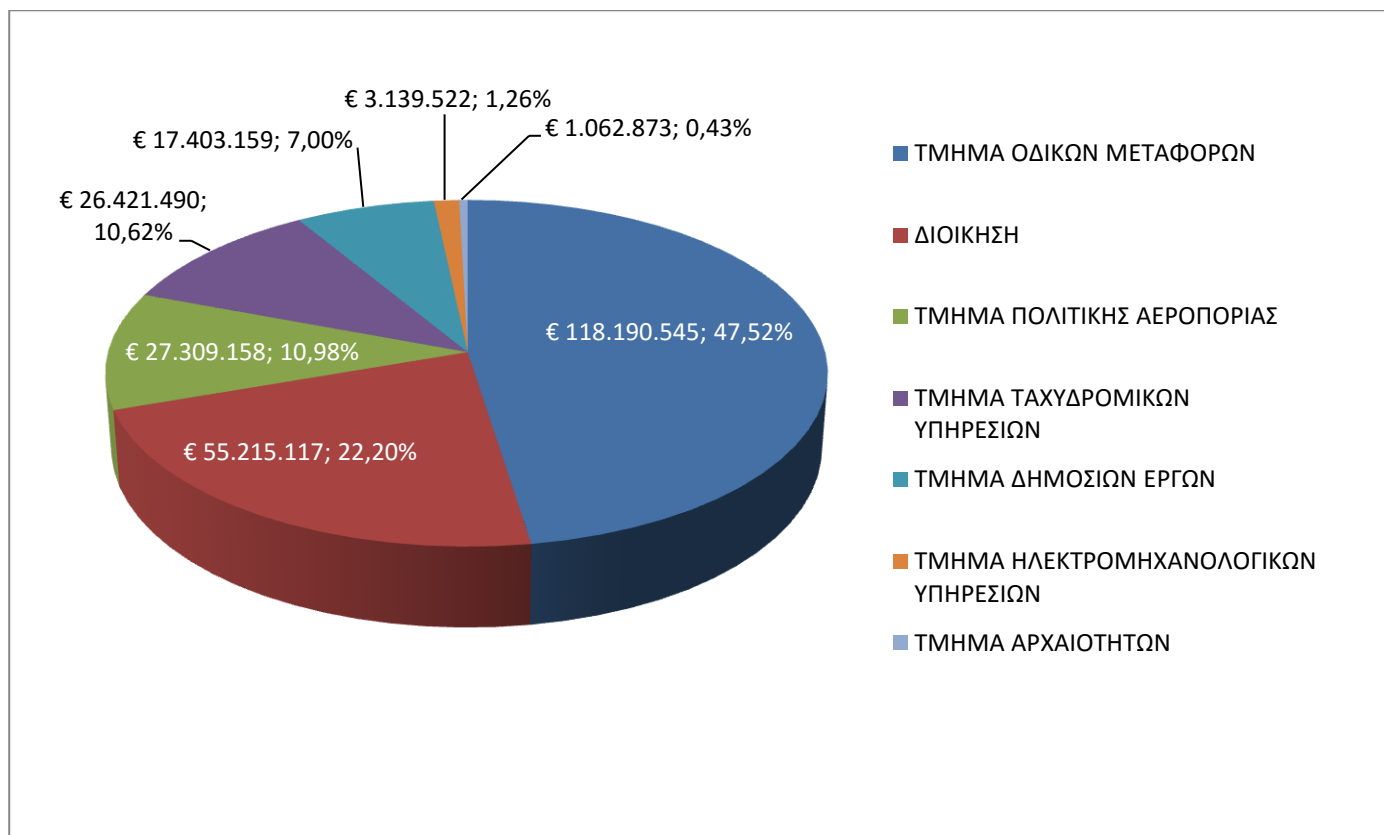
Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών

- ♦ Αποστολή του Τμήματος Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών είναι η δημιουργία συνθηκών αειφόρου και βιώσιμης ανάπτυξης, ασφάλειας των πολιτών και προστασίας του περιβάλλοντος, μέσα από την παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών στο δημόσιο και την κοινωνία, σε ότι αφορά στην ηλεκτρολογική, ηλεκτρονική και μηχανολογική μηχανική, την αποτελεσματική διαχείριση ηλεκτρομηχανολογικών έργων, ηλεκτρομηχανολογικού και ιατροτεχνολογικού εξοπλισμού, τη δημιουργία και αποτελεσματική εφαρμογή θεσμικού πλαισίου για θέματα τεχνολογίας, περιβάλλοντος, ενέργειας, ασφάλειας και ανταγωνισμού, τη συνεργασία και ενημέρωση των εμπλεκόμενων φορέων σε θέματα της αρμοδιότητάς του και την προώθηση της πράσινης ανάπτυξης.

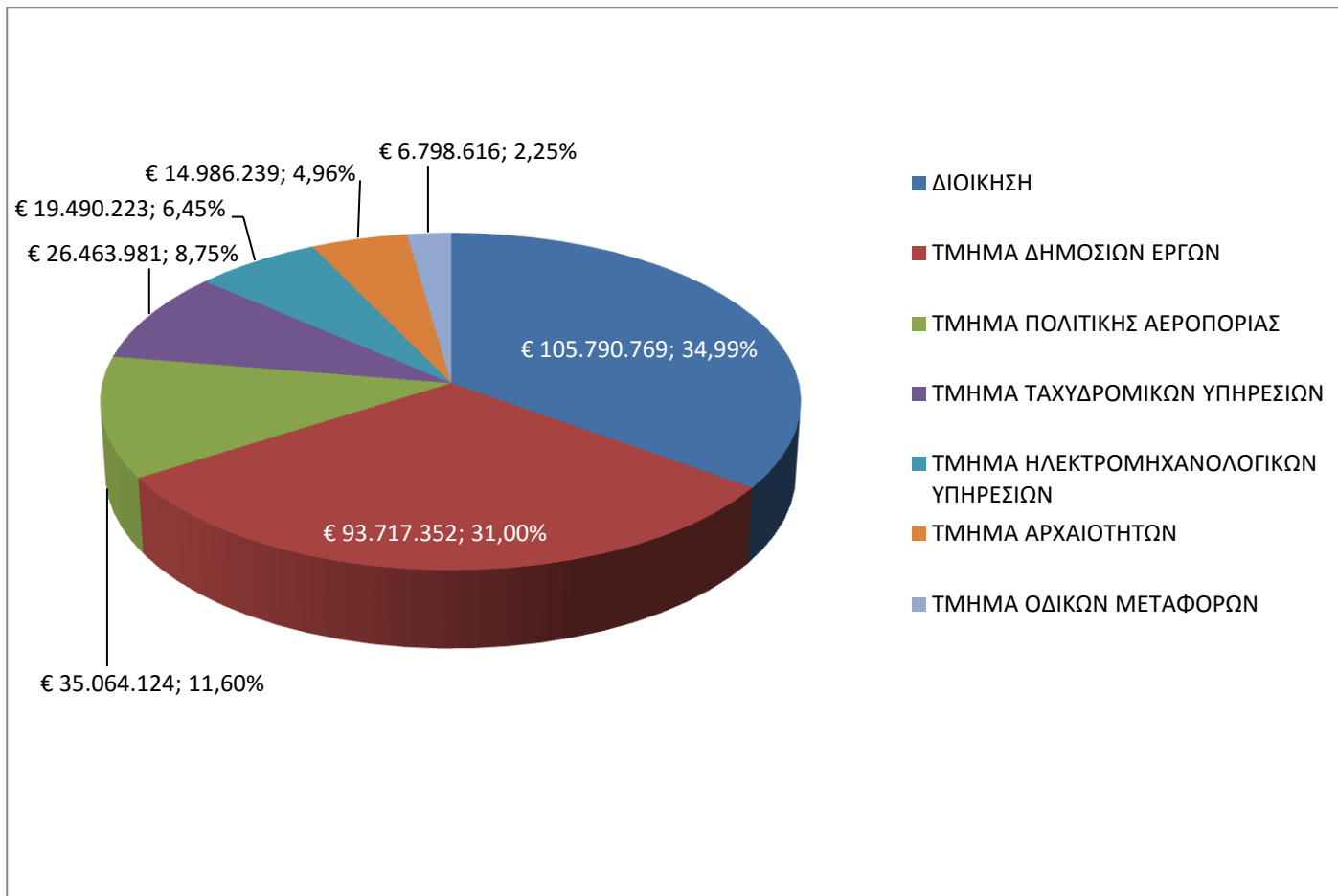
Νομοθετικό Πλαίσιο Λειτουργίας του ΥΜΕΕ και Προϋπολογισμός

Το κύριο νομοθετικό πλαίσιο λειτουργίας του ΥΜΕΕ, σε σχέση με το αντικείμενο του ελέγχου, αφορά στον περί της Δημοσιονομικής Ευθύνης και του Δημοσιονομικού Πλαισίου Νόμο (Ν.20(Ι)/2014) και στον περί της Λογιστικής και Δημοσιονομικής Διαχείρισης και του Χρηματοοικονομικού Ελέγχου της Δημοκρατίας Νόμο (Ν.38(Ι)/2014). Οι δαπάνες του ΥΜΕΕ χρηματοδοτούνται πλήρως από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Τα συνολικά προϋπολογισθέντα έσοδα του ΥΜΕΕ για το έτος 2020 ανήλθαν σε €338.050.920 και τα πραγματικά έσοδα ανήλθαν σε €248.741.864. Οι συνολικές προϋπολογισθείσες δαπάνες του για το έτος 2020, ανήλθαν σε €348.961.529 και οι πραγματικές δαπάνες ανήλθαν σε €302.311.304 (ποσοστό υλοποίησης Προϋπολογισμού 86,63%).

Διάγραμμα 1: Έσοδα κατά το 2020



Διάγραμμα 2: Δαπάνες κατά το 2020



3. Σκοπός του ελέγχου και μεθοδολογία

3.1 Θεσμικό πλαίσιο αρμοδιοτήτων Γενικού Ελεγκτή

Ο έλεγχος διενεργήθηκε στο πλαίσιο των συνταγματικών αρμοδιοτήτων του Γενικού Ελεγκτή της Δημοκρατίας και των προνοιών του περί της Δημοσιονομικής Ευθύνης και του Δημοσιονομικού Πλαισίου Νόμου (Ν.20(Ι)/2014).

Το άρθρο 116 του Συντάγματος της Κυπριακής Δημοκρατίας ορίζει ότι ο Γενικός Ελεγκτής, βοηθούμενος από τον Βοηθό Γενικό Ελεγκτή, ελέγχει εν ονόματι της Δημοκρατίας όλες τις εισπράξεις και πληρωμές και όλους τους λογαριασμούς χρηματικών διαθεσίμων και άλλου ενεργητικού ή άλλων υποχρεώσεων που αναλαμβάνει η Δημοκρατία ή που δημιουργούνται για λογαριασμό της. Για τον σκοπό αυτό, ο Γενικός Ελεγκτής έχει δικαίωμα να επιθεωρεί και να ελέγχει όλα τα σχετικά βιβλία, αρχεία και καταστάσεις, καθώς και τους χώρους όπου φυλάγεται το πιο πάνω ενεργητικό. Επίσης, ο Γενικός Ελεγκτής, βοηθούμενος από τον Βοηθό Γενικό Ελεγκτή, ασκεί κάθε άλλη εξουσία ή εκτελεί οποιαδήποτε άλλα καθήκοντα ή υποχρεώσεις που καθορίζονται ή του ανατίθενται διά Νόμου.

Σύμφωνα με το άρθρο 81 του περί της Δημοσιονομικής Ευθύνης και του Δημοσιονομικού Πλαισίου Νόμου (Ν.20(Ι)/2014), ο Γενικός Ελεγκτής διεξάγει τον εξωτερικό έλεγχο των λογαριασμών της Δημοκρατίας.

Σύμφωνα με τον περί της Λογιστικής και Δημοσιονομικής Διαχείρισης και περί του Χρηματοοικονομικού Ελέγχου της Δημοκρατίας Νόμο (Ν.38(Ι)/2014), ο ελέγχων λειτουργός κάθε Κονδυλίου οφείλει να διασφαλίσει την ορθότητα και νομιμότητα των εισπράξεων και πληρωμών και την αποτελεσματικότητα, αποδοτικότητα και οικονομία της υλοποίησης του οικείου Προϋπολογισμού, στη βάση των αρχών της χρηστής χρηματοοικονομικής διαχείρισης (άρθρα 7(1) και 8).

Για τον σκοπό αυτό, η Ελεγκτική Υπηρεσία προχωρεί σε οικονομικούς και διαχειριστικούς ελέγχους, όπως και ελέγχους συμμόρφωσης Υπουργείων, Τμημάτων και Υπηρεσιών της Δημόσιας Υπηρεσίας και του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

Επίσης, με βάση την περί δημοσίων συμβάσεων νομοθεσία [Νόμος Ν.73(Ι)/2016 και Κ.Δ.Π. 201/2007], θα πρέπει οι Αναθέτουσες Αρχές, κατά την προκήρυξη διαγωνισμών, να κοινοποιούν στον Γενικό Ελεγκτή της Δημοκρατίας αντίγραφα της προκήρυξης μαζί με τα έγγραφα του διαγωνισμού, συνοδευόμενα με αντικειμενική εκτίμηση δαπάνης, ταυτόχρονα με την προκήρυξή του. Επίσης, ο Γενικός Ελεγκτής ή εκπρόσωπός του δύναται να παρακάθεται σε συνεδρίες των αρμόδιων συμβουλίων προσφορών και επιτροπών αξιολόγησης διαγωνισμών, ως ανεξάρτητος παρατηρητής και να εκφράζει τις απόψεις του και να ζητά όπως αυτές καταγραφούν στα τηρούμενα πρακτικά ή στην έκθεση αξιολόγησης.

Ο περί της Καταθέσεως Στοιχείων και Πληροφοριών στον Γενικό Ελεγκτή της Δημοκρατίας Νόμος (Ν.113(Ι)/2002) παρέχει σαφείς εξουσίες στον Γενικό Ελεγκτή να ζητά στοιχεία σε οποιαδήποτε μορφή, περιλαμβανομένης και της ηλεκτρονικής μορφής, επεξηγήσεις και πληροφορίες, γραπτές ή προφορικές, που κατά την κρίση του μπορούν να τον υποβοηθήσουν στην εκτέλεση του έργου του.

3.2 Σκοπός του ελέγχου

Σκοπός του ελέγχου ήταν:

- ♦ Η εξακρίβωση της ορθότητας και της κανονικότητας δείγματος συναλλαγών του ΥΜΕΕ, το οποίο επιλέχθηκε βάσει συγκεκριμένης μεθοδολογίας, στο πλαίσιο του ελέγχου που αποσκοπούσε στη διατύπωση ελεγκτικής γνώμης επί των οικονομικών καταστάσεων της Κυπριακής Δημοκρατίας.
- ♦ Η εξακρίβωση του βαθμού συμμόρφωσης του ΥΜΕΕ με το ισχύον νομικό πλαίσιο, περιλαμβανόμενης της περί δημοσίων συμβάσεων νομοθεσίας.
- ♦ Η παρακολούθηση ευρημάτων που προέκυψαν από προηγούμενους ελέγχους.

3.3 Μεθοδολογία

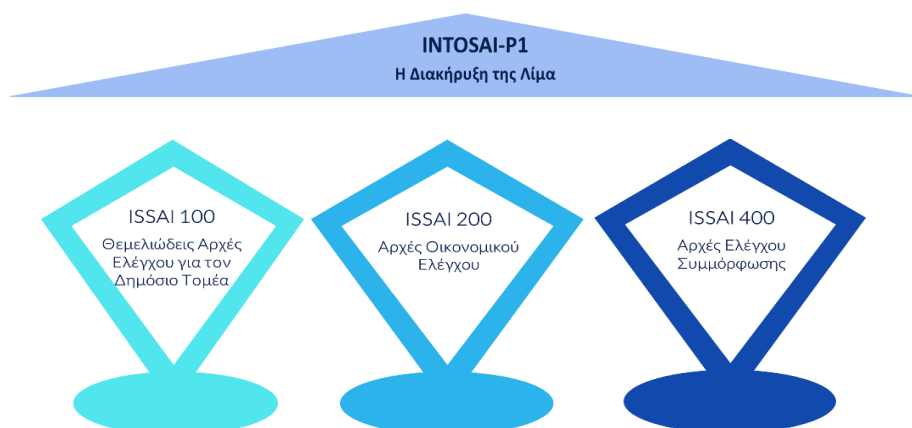
3.3.1 Πρότυπα ελέγχου

Σύμφωνα με το άρθρο 81(2) του περί της Δημοσιονομικής Ευθύνης και του Δημοσιονομικού Πλαισίου Νόμου (Ν.20(Ι)/2014), ο Γενικός Ελεγκτής διεξάγει τον εξωτερικό έλεγχο στη βάση διεθνών αναγνωρισμένων προτύπων ελέγχου που ο ίδιος αποφασίζει.

Όπως ρητά αναφέρεται στις Ελεγκτικές Οδηγίες που έχουν εκδοθεί από τον Γενικό Ελεγκτή, οι έλεγχοι της Ελεγκτικής Υπηρεσίας διεξάγονται σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου (ISAs) που εκδίδονται από τη Διεθνή Ομοσπονδία Λογιστών (IFAC) και τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου Ανώτατων Ελεγκτικών Ιδρυμάτων (ISSAIs) που εκδίδει ο Διεθνής Οργανισμός Ανώτατων Ελεγκτικών Ιδρυμάτων (INTOSAI), ο οποίος είναι ένας αυτόνομος, ανεξάρτητος, μη-πολιτικοποιημένος Οργανισμός, με ειδικό συμβουλευτικό καθεστώς προς το Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο (ECOSOC) του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ).

Τα Πρότυπα ISSAI διαχωρίζουν τους ελέγχους που διενεργούνται από τα Ανώτατα Ελεγκτικά Ιδρύματα σε τρεις κατηγορίες, τους οικονομικούς ελέγχους (“financial audit”), τους ελέγχους συμμόρφωσης (“compliance audit”) και τους διαχειριστικούς ελέγχους (“performance audit”). Για τους ελέγχους αυτούς υπάρχει αριθμός ελεγκτικών προτύπων που είναι κοινά και αριθμός ελεγκτικών προτύπων που αφορούν ειδικά στην κάθε κατηγορία ελέγχου.

Η διενέργεια του παρόντος ελέγχου διέπεται κυρίως από τις διατάξεις των πιο κάτω Προτύπων:



Το θεμελιώδες πρότυπο INTOSAI-P1 ουσιαστικά καταγράφει αυτούσια τη Διακήρυξη, η οποία υιοθετήθηκε το 1977 από το Παγκόσμιο Συνέδριο του INTOSAI στη Λίμα του Περού (“The Lima Declaration”). Όπως στο ίδιο το Πρότυπο καταγράφεται, το έγγραφο αυτό θεωρείται η “Magna Carta” στην άσκηση εξωτερικού ελέγχου των κυβερνήσεων, καθώς έθεσε τα θεμέλια του δημόσιου ελέγχου. Η Διακήρυξη θέτει τα βασικά σημεία ελέγχου και τις βασικές αρχές για τα Ανώτατα Ελεγκτικά Ιδρύματα που είναι αναγκαίες, ώστε να επιτευχθούν ανεξάρτητα και αντικειμενικά αποτελέσματα. Οι αρχές που εγκαθιδρύθηκαν στη Διακήρυξη της Λίμα αναγνωρίστηκαν από τις Αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ με αρ. 66/209 (ημερ. 22.12.2011) και 69/228 (ημερ. 19.12.2014).

Το Πρότυπο ISSAI 100 παρουσιάζει τον ορισμό του ελέγχου του δημόσιου τομέα και παρέχει τις βασικές έννοιες, στοιχεία και αρχές (τόσο τις γενικές αρχές που σχετίζονται με τον έλεγχο όσο και τις αρχές που σχετίζονται με τις διάφορες φάσεις της διαδικασίας ελέγχου) που ισχύουν για όλους τους ελέγχους του δημόσιου τομέα.

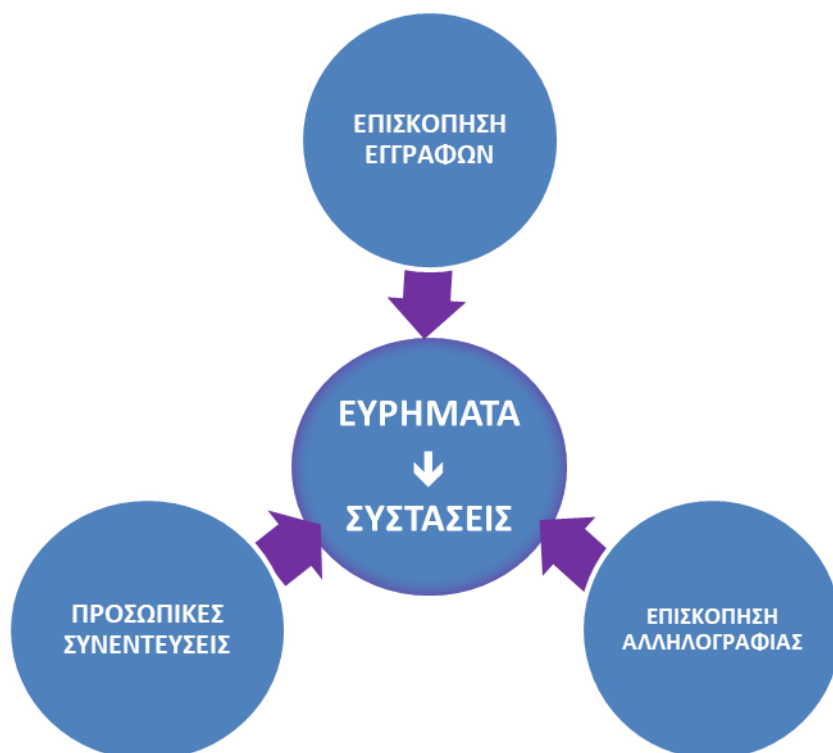
Με βάση το Πρότυπο ISSAI 200, ο οικονομικός έλεγχος στοχεύει στη συλλογή επαρκών κατάλληλων τεκμηρίων που να παρέχουν εύλογη διαβεβαίωση στους χρήστες των οικονομικών καταστάσεων, υπό τη μορφή ελεγκτικής γνώμης ή/και άλλης έκθεσης, ότι οι οικονομικές καταστάσεις παρουσιάζονται δίκαια ή/και σε συμμόρφωση με το εφαρμοστέο πλαίσιο χρηματοοικονομικής αναφοράς και το κανονιστικό πλαίσιο.

Το Πρότυπο ISSAI 400 ορίζει τον έλεγχο συμμόρφωσης ως μια ανεξάρτητη εκτίμηση του κατά πόσο ένα δεδομένο θέμα είναι σύμφωνο με τις αρχές που έχουν οριστεί ως κριτήρια ελέγχου. Οι έλεγχοι αυτοί αποσκοπούν στην αξιολόγηση του κατά πόσο οι ενέργειες του ελεγχόμενου φορέα συνάδουν με τις αρχές ή κανόνες που τον διέπουν. Οι αρχές και κανόνες αυτοί μπορεί να αφορούν στη συμμόρφωση με διατάξεις των σχετικών Νόμων, Κανονισμών ή συμφωνιών ή με τις γενικές αρχές χρηστής χρηματοοικονομικής διαχείρισης και συμπεριφοράς δημοσίων αξιωματούχων.

Επιπλέον, το πρότυπο ISSAI 5300 αναφέρει ότι ο έλεγχος Πληροφοριακών Συστημάτων (ΠΣ) ορίζεται ως η εξέταση και θεώρηση των ΠΣ και των σχετικών δικλείδων ασφαλείας, με στόχο την απόκτηση διαβεβαίωσης ή τον εντοπισμό παραβιάσεων, σε σχέση με τις αρχές της νομιμότητας, αποδοτικότητας, οικονομίας και αποτελεσματικότητας. Σύμφωνα με τη κατευθυντήρια γραμμή, οι έλεγχοι ΠΣ που διεξάγονται από τα Ανώτατα Ελεγκτικά Ιδρύματα, μπορούν να διεξαχθούν στο πλαίσιο ενός οικονομικού ελέγχου (π.χ. αξιολόγηση της ορθότητας των δεδομένων που στηρίζονται σε ΠΣ και χρησιμοποιούνται για τον καταρτισμό και έλεγχο των οικονομικών καταστάσεων), ενός ελέγχου συμμόρφωσης (π.χ. εξέταση συμμόρφωσης των ΠΣ με Νόμους/ Κανονισμούς και αξιολόγηση των εσωτερικών δικλείδων ασφάλειας) και ενός διαχειριστικού ελέγχου (π.χ. αξιολόγηση κατά πόσο τα ΠΣ ανταποκρίνονται στις ανάγκες των χρηστών τους και κατά πόσο εισάγουν αχρείαστους κινδύνους στον οργανισμό).

Σημειώνουμε ότι κατά το 2019 το ISSAI 5300 έχει αντικατασταθεί με το GUID 5100.

3.3.2 Ελεγκτική προσέγγιση



Ο παρών έλεγχος βασίστηκε σε στοιχεία που υποβλήθηκαν από το ΥΜΕΕ, σε επισκόπηση εγγράφων και αρχείων αλληλογραφίας, καθώς και στη διενέργεια προσωπικών και τηλεφωνικών συνεντεύξεων με το προσωπικό του ΥΜΕΕ.

Ο έλεγχος καλύπτει τα έτη 2019-2020, εκτός όπου ρητά αναφέρεται διαφορετικά.

Τα ευρήματα του ελέγχου διαβιβάστηκαν για σχόλια και απόψεις στον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ, τα οποία ενσωματώθηκαν, όπου ενδείκνυται, στην παρούσα Έκθεση.

Για σκοπούς δημοσίευσης της παρούσας Ειδικής Έκθεσης, έχουν απαλειφθεί όλες οι αναφορές που αφορούν σε προσωπικά δεδομένα. Κατ' αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται η συμμόρφωση με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΕ) 2016/679, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, χωρίς ωστόσο να περιορίζεται ουσιωδώς η κοινοποίηση των ευρημάτων και διαπιστώσεων της Υπηρεσίας μας, που επιβάλλουν τα εφαρμοστέα διεθνή πρότυπα.

3.4 Κριτήρια ελέγχου

Για σκοπούς του ελέγχου χρησιμοποιήθηκαν, ως αρχές και κανόνες, τα ακόλουθα:

- ♦ Ο περί της Δημοσιονομικής Ευθύνης και του Δημοσιονομικού Πλαισίου Νόμος (Ν.20(Ι)/2014) και οι δυνάμει αυτού εκδοθέντες Κανονισμοί.
- ♦ Ο περί της Λογιστικής και Δημοσιονομικής Διαχείρισης και του Χρηματοοικονομικού Ελέγχου της Δημοκρατίας Νόμος (Ν.38(Ι)/2014) και οι δυνάμει αυτού εκδοθέντες Κανονισμοί και οι σχετικές εγκύκλιοι.

- ◆ Ο περί Προϋπολογισμού του 2020 Νόμος (Ν.89(II)/2019).
- ◆ Ο περί της Ρύθμισης των Διαδικασιών Σύναψης Δημοσίων Συμβάσεων και για Συναφή Θέματα Νόμος (Ν.73(I)/2016) και οι δυνάμει αυτού εκδοθέντες Κανονισμοί και οι σχετικές εγκύκλιοι, περιλαμβανομένου του Οδηγού Βέλτιστων Πρακτικών που έχει εκδώσει η Αρμόδια Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων.
- ◆ Ο περί Ρύθμισης των Διαδικασιών Ανάθεσης Συμβάσεων Παραχώρησης και για Συναφή Θέματα Νόμος (Ν. 11(I)/2017).
- ◆ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές.
- ◆ Ο περί της Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από Ορισμένα Έργα Νόμος (Ν.127(I)/2018).
- ◆ Πρόνοιες της εκάστοτε σύμβασης, η οποία ελέγχεται.
- ◆ Ο περί Γενικών Αρχών του Διοικητικού Δικαίου Νόμος (Ν.158(I)/99).
- ◆ Ο περί Δημόσιας Υπηρεσίας Νόμος (Ν.1/1990).
- ◆ Οι περί Δημόσιας Υπηρεσίας (Γενικοί) Κανονισμοί (Κ.Δ.Π. 98/91).
- ◆ Οι περί Δημόσιας Υπηρεσίας (Χορήγηση Αδειών) Κανονισμοί (Κ.Δ.Π. 101/95).
- ◆ Οι περί Δημόσιας Υπηρεσίας (Απολαβές, Επιδόματα και άλλα οικονομικά ωφελήματα των Δημοσίων Υπαλλήλων) Κανονισμοί (Κ.Δ.Π. 175/95).
- ◆ Σχετικές αποφάσεις του Υπουργικού Συμβουλίου.
- ◆ Εγκύκλιοι που σχετίζονται με τους πιο πάνω Νόμους και Κανονισμούς.
- ◆ Ευρήματα/συστάσεις και οι αντίστοιχες απαντήσεις του ΥΜΕΕ από προηγούμενους ελέγχους της Ελεγκτικής Υπηρεσίας.

4 Σύνοψη αποτελεσμάτων του έτους 2020

Η σύνοψη περιλαμβάνει πίνακες με συνοπτικά χρηματοοικονομικά στοιχεία για το ΥΜΕΕ για το 2020. Τα στοιχεία του πίνακα της παραγράφου 4.1 εξάχθηκαν από την Υπηρεσία μας από το Ολοκληρωμένο Σύστημα Διοικητικής και Οικονομικής Πληροφόρησης του Γενικού Λογιστηρίου (FIMAS).

Τα στοιχεία των υπόλοιπων πινάκων, τα εξασφάλισε η Υπηρεσία μας από το ΥΜΕΕ και παρουσιάζονται αυτούσια, χωρίς να έχουν τύχει ελέγχου από την Υπηρεσία μας. Τα αναλυτικά στοιχεία για τη Διοίκηση και κάθε Τμήμα του Υπουργείου παρουσιάζονται στα Παραρτήματα 1-7.

4.1 Οικονομικά αποτελέσματα έτους και υλοποίηση Προϋπολογισμού

Αποτελέσματα έτους	€
Έσοδα	248.741.864
Δαπάνες	302.311.304

Κατηγορία Προϋπολογισμού	Προϋπολογισμός	Πραγματικά αποτελέσματα	Αδαπάνητα ποσά ή (Μη επίτευξη Προϋπολογισμού εσόδων)	Ποσοστό αδαπάνητων ποσών
	€	€	€	%
Εισπράξεις από άμεσους φόρους	85.300.000	80.608.053	(4.691.947)	
Εισπράξεις από έμμεσους φόρους	31.806.010	31.610.903	(195.107)	
Άλλα έσοδα - Χορηγίες ΕΕ	10.574.300	8.921.299	(1.653.001)	
Άλλα έσοδα	201.429.690	127.601.609	(73.828.081)	
ΣΥΝΟΛΟ	329.110.000	248.741.864	(80.368.136)	
Δαπάνες προσωπικού	111.574.865	102.729.847	8.845.018	7,93%
Λειτουργικές δαπάνες	59.547.279	46.314.394	13.232.885	22,22%
Μεταβιβάσεις	92.028.173	85.451.878	6.576.295	7,15%
Εξυπηρέτηση δημόσιου χρέους	2.000	454	1.546	77,31%
Αγορά ακινήτων και εξοπλισμού	8.774.642	6.903.634	1.871.008	21,32%
Έργα	54.834.570	38.711.098	16.123.472	29,40%
Αποπληρωμές και παραχώρηση δανείων	22.200.000	22.200.000	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	348.961.529	302.311.304	46.650.225	13,37%

Σημείωση: Στον πίνακα δεν περιλαμβάνονται τα ποσά του Τμήματος Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών (THE) γιατί, παρόλο που ο Προϋπολογισμός του για το έτος 2020 αποτελούσε μέρος του Προϋπολογισμού του ΥΜΕΕ, το THE από 1.3.2020 υπάγεται στο Υφυπουργείο Έρευνας Καινοτομίας και Ψηφιακής Πολιτικής.

4.2 Εισπρακτέα ποσά και υποχρεώσεις

Υπόλοιπο στις 31 Δεκεμβρίου 2020	€
Εισπρακτέα ποσά	151.040.177
Εκκρεμείς υποχρεώσεις	7.251.839

4.3 Δαπάνες προσωπικού

4.3.1 Μόνιμο προσωπικό¹

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	845
	€
Δαπάνες για μισθούς και επιδόματα (μη συμπεριλαμβανομένης υπερωριακής αμοιβής)^{2,3}	32.361.670

4.3.2 Έκτακτο προσωπικό

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	382
	€
Δαπάνες για μισθούς και επιδόματα (μη συμπεριλαμβανομένης υπερωριακής αμοιβής)²	7.716.881

4.3.3 Συγκεντρωτικός Πίνακας (Μόνιμο και Έκτακτο προσωπικό)

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	1.227
	€
Δαπάνες για μισθούς, επιδόματα και εργοδοτικές εισφορές^{2,4}	51.302.444
Εκ των οποίων αμοιβή για υπερωριακή απασχόληση¹	1.674.116
Μέσος όρος δαπάνης ανά υπάλληλο	41.811

Σημειώσεις:

1. Στο Μόνιμο Προσωπικό δεν έχει περιληφθεί το γενικό διοικητικό και γενικό γραμματειακό προσωπικό, το οποίο υπάγεται οργανικά στο Τμήμα Δημόσιας Διοίκησης και Προσωπικού αλλά είναι τοποθετημένο στη Διοίκηση και στα Τμήματα του ΥΜΕΕ.
2. Οι εργοδοτικές εισφορές και η υπερωριακή αμοιβή αφορούν τόσο στο μόνιμο όσο και στο έκτακτο προσωπικό, καθώς τα σχετικά Κονδύλια δαπανών στον Προϋπολογισμό του 2020 δεν ήταν εφικτό να διαχωριστούν κατά κατηγορία προσωπικού.
3. Οι δαπάνες για μισθούς και επιδόματα αφορούν στο μόνιμο προσωπικό αλλά και στην ομάδα άρθρων του Προϋπολογισμού 02000 Αξιωματούχοι της Δημοκρατίας, η οποία συγκαταλέγεται στο ΥΜΕΕ-Διοίκηση και συγκεκριμένα περιλαμβάνονται τα Κονδύλια που αφορούν στους Βασικούς Μισθούς (02003), Δέκατο τρίτο μισθό (02006), Πολιτικοί διορισμοί (02007), Τιμαριθμικά επιδόματα (02041) και Επιδόματα παραστάσεως (02063).
4. Οι δαπάνες για μισθούς, επιδόματα και εργοδοτικές εισφορές αφορούν στο μόνιμο και στο έκτακτο προσωπικό. Επίσης περιλαμβάνονται και όλα τα Κονδύλια για δαπάνες μισθών, επιδομάτων και εργοδοτικών εισφορών που αφορούν στην ομάδα άρθρων του Προϋπολογισμού 02000 Αξιωματούχοι της Δημοκρατίας, η οποία όπως προαναφέραμε στη σημείωση 3 συγκαταλέγεται στο ΥΜΕΕ-Διοίκηση.

4.3.4 Ωρομίσθιο κυβερνητικό προσωπικό

Αριθμός προσωπικού στις 31.12.2020	1.830
	€
Δαπάνες για μισθούς, επιδόματα και εργοδοτικές εισφορές	51.427.403
Εκ των οποίων αμοιβή για υπερωριακή απασχόληση	368.060
Μέσος όρος δαπάνης ανά υπάλληλο	28.102

4.4 Μηχανοκίνητα οχήματα

Αριθμός οχημάτων	545
Συνολικά διανυθέντα χιλιόμετρα για το έτος	5.444.659
	€
Συνολική κατανάλωση καυσίμων	598.501

5 Ευρήματα και συστάσεις Ελεγκτικής Υπηρεσίας

Στο πλαίσιο διενέργειας του ελέγχου των οικονομικών καταστάσεων της Κεντρικής Κυβέρνησης για το έτος 2020, επιλέγηκε για έλεγχο, από την Υπηρεσία μας, με βάση συγκεκριμένη μεθοδολογία, δείγμα συναλλαγών εισπράξεων και πληρωμών από το Ολοκληρωμένο Σύστημα Διοικητικής και Οικονομικής Πληροφόρησης του Γενικού Λογιστηρίου (FIMAS), σε σχέση με τη Διοίκηση του ΥΜΕΕ. Επίσης, η Ελεγκτική Υπηρεσία διενήργησε έλεγχο συμμόρφωσης για τα έτη 2019-2020.

Τα σημαντικότερα ευρήματα του ελέγχου παρατίθενται στις επόμενες παραγράφους για τη διοίκηση και για όσα Τμήματα του Υπουργείου έγιναν έλεγχοι και υπήρξαν ευρήματα.

6 Διοίκηση

6.1 Συμφωνία Παραχώρησης για την Ανάπτυξη και Διαχείριση των Αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου

6.1.1 Παρακολούθηση της Συμφωνίας

Στις 12.5.2006, τέθηκε σε ισχύ η Συμφωνία Παραχώρησης μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας και της διαχειρίστριας εταιρείας η οποία ανέλαβε την ανάπτυξη, μελέτη, κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία των Διεθνών Αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου για περίοδο 25 χρόνων. Σύμφωνα με τη Συμφωνία Παραχώρησης, η Δημοκρατία λαμβάνει από την εταιρεία σταθερό ετήσιο Τέλος Παραχώρησης ύψους €3,5εκ., μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης («Variable Concession Fee»), που αντιστοιχεί σε ποσοστό 33% επί των ακαθάριστων εσόδων («Gross Revenue») της εταιρείας, καθώς και ποσοστό επί των διαθέσιμων ταμειακών υπολοίπων της εταιρείας, σύμφωνα με τον Μηχανισμό Διαμοιρασμού Κερδών («Profit Share»).

Το ΥΣ, με Απόφασή του, ημερ. 19.12.2007, ενέκρινε, μεταξύ άλλων, τη σύσταση και τους όρους εντολής του Εκτελεστικού Συμβουλίου Έργου Παραχώρησης (Ε.Σ.Ε.Π.) και τη διαδικασία διορισμού και τους όρους εντολής του Διευθυντή Διαχείρισης Έργου Παραχώρησης (Διευθυντή Διαχείρισης Έργου) και της Ομάδας Έργου Παραχώρησης (Ομάδα Έργου). Επίσης, σύμφωνα με την εν λόγω Απόφαση, η Ομάδα Έργου βοηθιέται στο έργο της από Λογιστή, ο οποίος, σε συνεργασία με τον Διευθυντή Διαχείρισης Έργου, θα είναι υπεύθυνος για τα χρηματοοικονομικά θέματα και τους λογιστικούς λογαριασμούς που αφορούν στη Συμφωνία Παραχώρησης και την ετοιμασία χρηματοοικονομικών εκθέσεων. Όπως διαπιστώσαμε, δεν ετοιμάστηκαν χρηματοοικονομικές εκθέσεις από το 2010, ενώ από το 2019 ετοιμάστηκαν ορισμένες επιμέρους εκθέσεις.

Όσον αφορά στη νομική υποστήριξη της Διεύθυνσης Διαχείρισης Έργου Παραχώρησης, αυτή παρέχεται από τη Νομική Υπηρεσία της Δημοκρατίας. Ωστόσο, παρατηρήσαμε σημαντική καθυστέρηση στη λήψη νομικών γνωματεύσεων, γεγονός που δυσχεραίνει την αποτελεσματική διαχείριση της Συμφωνίας Παραχώρησης.

Σε προηγούμενες εκθέσεις μας, είχαμε εγείρει θέμα ορθής ερμηνείας και εφαρμογής του όρου «ακαθάριστα έσοδα», βάσει του οποίου υπολογίζεται το πληρωτέο Τέλος Παραχώρησης («Concession Fee»). Η εταιρεία εξακολουθεί να ερμηνεύει τη Συμφωνία Παραχώρησης και η Κυπριακή Δημοκρατία έχει δείξει μέχρι σήμερα να συμφωνεί και να αποδέχεται την ερμηνεία αυτή, ότι τα ακαθάριστα έσοδα καθορίζονται ως τα εισπραχθέντα εισοδήματα της εταιρείας κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης τριμηνίας (cash basis) και όχι ως το σύνολο των δεδουλευμένων εισοδημάτων της τριμηνίας (accrual basis). Παρόλα αυτά, τα ποσά που αφαιρούνται κατά τον υπολογισμό του τέλους παραχώρησης από τα εισπραχθέντα εισοδήματα, υπολογίζονται στη βάση των δεδουλευμένων εισοδημάτων (τιμολογήσεων). Επομένως, δεν υπάρχει συσχετισμός των εισπραχθέντων εισοδημάτων και των αφαιρετέων ποσών. Στις 9.9.2019, ο Διευθυντής Διαχείρισης Έργου ζήτησε με επιστολή του προς τη Νομική Υπηρεσία γνωμάτευση, η οποία εκκρεμούσε μέχρι την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας Έκθεσης.

Επίσης, με βάση τη Συμφωνία Παραχώρησης, η Δημοκρατία λαμβάνει ποσοστό επί των διαθέσιμων ταμειακών υπολοίπων της εταιρείας, σύμφωνα με τον Μηχανισμό Διαμοιρασμού Κερδών. Σημειώνουμε ότι, οι καταστάσεις υπολογισμού του ποσοστού διαμοιρασμού κερδών, για τα έτη 2019 και 2020, υποβλήθηκαν στην Ομάδα Έργου με καθυστέρηση στις 12.3.2021 και 13.7.2021, αντίστοιχα, ενώ μέχρι την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας Έκθεσης, η Ομάδα Έργου δεν διενήργησε οποιονδήποτε έλεγχο επί των καταστάσεων αυτών. Συναφώς αναφέρουμε ότι, δεν έχουν καταβληθεί από την εταιρεία οποιαδήποτε ποσά, μέσω του Μηχανισμού Διαμοιρασμού Κερδών μέχρι το έτος 2020, αφού δεν υποβλήθηκαν ούτε οι σχετικές προαναφερόμενες καταστάσεις για τα έτη πριν το 2019. Το ΥΜΕΕ δεν φαίνεται να έχει ζητήσει την υποβολή των εν λόγω καταστάσεων πριν το 2019, ενώ η υποβολή τους είναι ρητή υποχρέωση της εταιρείας προβλεπόμενη από τη Συμφωνία Παραχώρησης.

Σε σχέση με την ετοιμασία Χρηματοοικονομικών Εκθέσεων, το ΥΜΕΕ στην απαντητική του επιστολή, ημερ. 19.1.2022, μας ανέφερε ότι, στο πλαίσιο της διαχείρισης της Συμφωνίας Παραχώρησης, πραγματοποιείται σειρά ελέγχων. Ο έλεγχος και η παρακολούθηση των εσόδων και αποκοπών που πραγματοποιούνται από την εταιρεία, παρακολουθείται από την Ομάδα Έργου συστηματικά μέχρι και σήμερα και ετοιμάζονται επιμέρους εκθέσεις. Για τα έτη 2019 και 2020 ετοιμάζεται η υποβολή πλήρους αναλυτικής έκθεσης.

Σε σχέση με τον Μηχανισμό Διαμερισμού Κερδών, το ΥΜΕΕ μάς ενημέρωσε ότι η Ομάδα Έργου είχε ζητήσει από την εταιρεία να υποβάλει τις καταστάσεις υπολογισμού του ποσοστού διαμερισμού κερδών κατά τα προηγούμενα έτη. Ωστόσο, επειδή με βάση το οικονομικό μοντέλο της Συμφωνίας Παραχώρησης, δεν προβλεπόταν ενεργοποίηση του Μηχανισμού Διαμερισμού Κερδών πριν από το 2019 και επειδή οι οικονομικές εκθέσεις που ετοιμάζονται από ανεξάρτητους ελεγκτικούς οίκους παρουσίαζαν ζημιά μέχρι το 2016, η εταιρεία δεν υπέβαλε σχετικές εκθέσεις. Το 2019, ήταν η χρονιά που διακινήθηκε ο μεγαλύτερος αριθμός επιβατών από τους Αερολιμένες Λάρνακας και Πάφου και οι εκθέσεις για τις καταστάσεις υπολογισμού του διαμερισμού κερδών για τα έτη 2019 και 2020, υποβλήθηκαν από την εταιρεία εντός του 2021. Σύμφωνα με τις καταστάσεις υπολογισμού του διαμερισμού κερδών που υπέβαλε η εταιρεία για το έτος 2019, ο δείκτης Equity IRR δεν ανήλθε σε επίπεδα που να προσεγγίζει τα όρια που απαιτούνται για την εφαρμογή του Μηχανισμού Διαμερισμού Κερδών. Στο παρόν στάδιο βρίσκεται υπό αξιολόγηση από το ΥΜΕΕ, σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομικών, η ορθότητα της μεθοδολογίας που έχει ακολουθηθεί από την εταιρεία.

6.1.2 Θέματα που προέκυψαν λόγω της πανδημίας COVID-19

6.1.2.1 Επιπτώσεις στις πληρωμές προς τη Δημοκρατία

Στις 11.3.2020, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας χαρακτήρισε την έξαρση του κορωνοϊού COVID-19 ως πανδημία. Η διαχειρίστρια εταιρεία, επικαλούμενη τις πρόνοιες της Συμφωνίας Παραχώρησης, σχετικά με τα Γεγονότα Ανωτέρας Βίας («Force Majeure Event»), απέστειλε Ειδοποίηση ότι η πληρωμή του μεταβλητού τέλους παραχώρησης θα έπρεπε να αναβληθεί. Η Δημοκρατία αποδέχθηκε την Ειδοποίηση που απέστειλε η εταιρεία. Το πληρωτέο Τέλος Παραχώρησης, το οποίο αφορά στην περίοδο από 1.10.2019 μέχρι 30.9.2020, όπως

υπολογίστηκε από την εταιρεία, ανέρχεται σε €25.219.332, από τα οποία εισπράχθηκε το ποσό των €10.911.296 (€9.311.728 που αφορά στην περίοδο από 1.10.2019 μέχρι 31.12.2019 και €1.599.568 που αφορά μόνο το σταθερό Τέλος Παραχώρησης για την περίοδο από 1.1.2020 μέχρι 30.9.2020). Το αναβαλλόμενο Τέλος Παραχώρησης για την περίοδο από 1.1.2020 μέχρι 30.9.2020 ανέρχεται σε €14.308.036 (€25.219.332 μείον €10.911.296).

Το ΥΣ, με σκοπό τον μετριασμό των επιπτώσεων που έχει προκαλέσει η πανδημία, για την άμεση και αποτελεσματική στήριξη του τομέα αερομεταφορών και των αερολιμένων, καθώς και για να περιοριστούν οι κίνδυνοι στη συνέχιση παροχής υπηρεσιών, με Απόφασή του, ημερ. 15.4.2020, ενέκρινε, μεταξύ άλλων:

- ♦ Την αποπληρωμή της δόσης του Ιουνίου του 2020, σε περίπτωση όπου δεν θα καθίστατο δυνατή η αναστολή της καταβολής δόσεων των δανειακών υποχρεώσεων της διαχειρίστριας εταιρείας ή η χρηματοδότηση της εταιρείας από εγγυημένα δάνεια, με βάση το νομοσχέδιο που εκκρεμούσε στη Βουλή των Αντιπροσώπων. Σημειώνουμε ότι, παραχωρήθηκε δάνειο ύψους €22,2εκ., για τη στήριξη της εταιρείας από την Κυπριακή Δημοκρατία, αφού λήφθηκε η έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και υπογράφηκε Συμφωνία Διευκόλυνσης («Facility Agreement») ανάμεσα στην εταιρεία και την Κυπριακή Δημοκρατία.
- ♦ Την απευθείας καταβολή του μεριδίου που αναλογεί στο κράτος, με βάση την εμπορική συμφωνία εφαρμογής σχεδίου κινήτρων προς αεροπορικές εταιρείες, για την περίοδο από 1.1.2020 μέχρι 31.3.2020, το οποίο ανέρχεται στο ποσό των €4.544.373 (καταβλήθηκε στην εταιρεία στις 27.5.2020) και όχι την καταβολή του μέσω αποκοπής από το μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης (του οποίου η καταβολή αναβλήθηκε εξαιτίας της πανδημίας COVID-19).

6.1.2.2 Νέο Σχέδιο Κινήτρων προς Αεροπορικές Εταιρείες για αντιμετώπιση των συνεπειών του COVID – 19 στη συνδεσιμότητα της Κύπρου, στην ανάπτυξη των αερομεταφορών και στον τομέα του τουρισμού (Σχέδιο Κινήτρων).

α. Πρόνοιες του Σχεδίου Κινήτρων.

Η διαχειρίστρια εταιρεία, σε συνεργασία με το ΥΜΕΕ, ετοίμασε νέο Σχέδιο Κινήτρων, με σκοπό την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών για επαναφορά των αεροπορικών συνδέσεων με τον υπόλοιπο κόσμο, την ανάπτυξη του τομέα των αερομεταφορών και ευρύτερα της οικονομίας στην Κυπριακή Δημοκρατία. Η διαχειρίστρια εταιρεία ορίστηκε ως η αρμόδια αρχή για τη διαχείριση του Μέτρου.

Η εφαρμογή του νέου Σχεδίου Κινήτρων εγκρίθηκε με απόφαση του ΥΣ ημερομηνίας 10.6.2020, για την περίοδο από 10.6.2020 μέχρι 31.12.2020, ενώ στη συνέχεια έτυχε δύο διαδοχικών ανανεώσεων για τις περιόδους από 1.1.2021 μέχρι 30.6.2021 και από 1.7.2021 μέχρι 31.12.2021.

Επιπλέον, λήφθηκε σχετική έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε ότι αφορά στην ικανοποίηση των προνοιών του προσωρινού πλαισίου για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης, με σκοπό τη στήριξη της οικονομίας κατά τη διάρκεια της έξαρσης της νόσου Covid-19 (Προσωρινό Πλαίσιο). Σημειώνουμε ότι το Σχέδιο Κινήτρων έτυχε αξιολόγησης τόσο από το

Υπουργείο Οικονομικών, το οποίο έκρινε ότι βρίσκεται στην ορθή κατεύθυνση, όσο και από τον Έφορο Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων (Έφορο), σύμφωνα με τον οποίο το Σχέδιο εμπίπτει στην κατηγορία ενισχύσεων που περιγράφεται στο Τμήμα 1 «Περιορισμένα ποσά ενίσχυσης» του Μέρους 3 «Προσωρινά μέτρα κρατικής ενίσχυσης» του Προσωρινού Πλαισίου.

Ο Έφορος με επιστολή του προς τον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΜΕ, ημερ. 3.6.2020, επεσήμανε ότι το εν λόγω Μέτρο θα πρέπει να τηρεί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο πιο πάνω Τμήμα του Προσωρινού Πλαισίου, οι οποίες καθορίζονται ως ακολούθως:

- (i) Η συνολική ενίσχυση δεν θα υπερβαίνει τις €800.000 ανά επιχείρηση.
- (ii) Η ενίσχυση θα χορηγείται με βάση Σχέδιο, το οποίο έχει συγκεκριμένο Προϋπολογισμό.
- (iii) Η ενίσχυση δεν θα μπορεί να χορηγείται σε επιχείρηση που ήταν ήδη προβληματική, κατά την έννοια του Γενικού Κανονισμού Απαλλαγής κατά Κατηγορία (Κανονισμός (ΕΕ) 651/2014).
- (iv) Η ενίσχυση θα χορηγείται το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Με βάση το Σχέδιο Κινήτρων, το ποσό που θα λάμβανε η κάθε αερογραμμή για κάθε δρομολόγιο ξεχωριστά, κυμαίνεται από €7 μέχρι και €17 ανά αναχωρούντα επιβάτη κατά την περίοδο Ιουνίου – Σεπτεμβρίου και από €5 μέχρι και €15 ανά αναχωρούντα επιβάτη κατά την περίοδο Οκτωβρίου – Δεκεμβρίου και για δείκτη πληρότητας μεγαλύτερο του 40%, ως εξής:

- ◆ Για αριθμό επιβατών που εμπίπτει στην κατηγορία με δείκτη πληρότητας από 41% μέχρι και 50%, η αεροπορική εταιρεία θα λαμβάνει €17 ανά αναχωρούντα επιβάτη κατά την περίοδο Ιουνίου – Σεπτεμβρίου και €15 ανά αναχωρούντα επιβάτη κατά την περίοδο Οκτωβρίου – Δεκεμβρίου.
- ◆ Για αριθμό επιβατών που εμπίπτει στην κατηγορία με δείκτη πληρότητας από 51% μέχρι και 60%, η αεροπορική εταιρεία θα λαμβάνει €12 ανά αναχωρούντα επιβάτη κατά την περίοδο Ιουνίου – Σεπτεμβρίου και €10 ανά αναχωρούντα επιβάτη κατά την περίοδο Οκτωβρίου – Δεκεμβρίου.
- ◆ Για αριθμό επιβατών που εμπίπτει στην κατηγορία με δείκτη πληρότητας από 61% μέχρι και 70%, η αεροπορική εταιρεία θα λαμβάνει €7 ανά αναχωρούντα επιβάτη κατά την περίοδο Ιουνίου – Σεπτεμβρίου και €5 ανά αναχωρούντα επιβάτη κατά την περίοδο Οκτωβρίου – Δεκεμβρίου.

Με βάση τα στοιχεία που προσκόμισε η εταιρεία και μετά από δειγματοληπτικό έλεγχο που πραγματοποιήθηκε από τη Λογίστρια, μέλος της Ομάδας Έργου, στις 30.10.2020 και στις 23.3.2021, καταβλήθηκαν στη διαχειρίστρια εταιρεία, η οποία διαχειρίζεται το νέο Σχέδιο Κινήτρων, τα ποσά των €1.353.869 και €625.690, αντίστοιχα, που αφορούν στην περίοδο από 1.7.2020 μέχρι 31.12.2020.

Σημειώνουμε ότι το Σχέδιο Κινήτρων χρηματοδοτήθηκε εξ ολοκλήρου και αποκλειστικά από την Κυπριακή Δημοκρατία και η συνολική εγκεκριμένη δαπάνη ανέρχεται στα €6,3 εκ.

β. Εφαρμογή Σχεδίου Κινήτρων για την πρώτη φάση (Ιούνιος - Σεπτέμβριος 2020).

Στις 29.10.2020 η Λογίστρια, μέλος της Ομάδας Έργου, με επιστολή της προς τον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ, απέστειλε έκθεση στην οποία καταγράφονται τα αποτελέσματα του δειγματοληπτικού οικονομικού ελέγχου επί των στοιχείων που υπέβαλε η διαχειρίστρια εταιρεία και αφορούν στην υλοποίηση του Σχεδίου Κινήτρων για την πρώτη φάση.

Στην έκθεση αποτελεσμάτων αναφέρεται ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά, από την ημερομηνία άρσης των περιοριστικών μέτρων (Ιούλιος του 2020), εντάχθηκαν στο Σχέδιο Κινήτρων 30 αεροπορικές εταιρείες και το συνολικό ποσό που θα έπρεπε να καταβληθεί από τη διαχειρίστρια εταιρεία στις εταιρείες αυτές ανέρχεται σε €1.353.869. Επίσης, σύμφωνα με τα εν λόγω στοιχεία, ο συνολικός αριθμός επιβατών που έχει ταξιδέψει και καταβάλλει αεροπορικά ναύλα, κατά την πρώτη φάση εφαρμογής του Σχεδίου Κινήτρων, που αφορά στην περίοδο Ιουνίου – Σεπτεμβρίου του 2020, είναι 767.189 από τους οποίους δύναται να καταβληθεί κίνητρο στις αεροπορικές εταιρείες μόνο για τους αναχωρούντες επιβάτες που εμπίπτουν στα κριτήρια που έχουν τεθεί, με βάση τον δείκτη πληρότητας, δηλαδή για 96.057 επιβάτες.

Με βάση τα στοιχεία που προσκόμισε η διαχειρίστρια εταιρεία και τον δειγματοληπτικό έλεγχο που πραγματοποιήθηκε από τη Λογίστρια, διαπιστώθηκε η ορθότητα των υπολογισμών που διενήργησε η διαχειρίστρια εταιρεία για την καταβολή των ποσών που αναλογούν σε κάθε αεροπορική εταιρεία και τα οποία κυμαίνονται από €17 μέχρι €248.059. Ως εκ τούτου, με την πιο πάνω επιστολή της, εισηγήθηκε την πληρωμή προς τη διαχειρίστρια εταιρεία του ποσού των €1.353.869.

Διαπιστώσαμε ότι, μετά από έγκριση του Γενικού Διευθυντή του ΥΜΕΕ στις 30.10.2020, το ποσό των €1.353.869 καταβλήθηκε στη διαχειρίστρια εταιρεία την ίδια ημέρα, χωρίς την προσκόμιση τιμολογίου, κατά παράβαση της διαδικασίας διενέργειας πληρωμών, όπως καθορίζεται στην εγκύκλιο του Γενικού Λογιστηρίου αρ. 1730, ημερομηνίας 20.8.2014 και στη Δημοσιονομική και Λογιστική Οδηγία (ΔΛΟ) αρ. 95. Στις 11.11.2020, η εταιρεία προχώρησε στην έκδοση πιστωτικών σημειώσεων στις αεροπορικές εταιρείες, για το ποσό που αναλογούσε στην κάθε μια, αντί πληρωμής. Σημειώνουμε ότι στην πρόταση του ΥΜΕΕ, ημερομηνίας 9.6.2020, προς το ΥΣ, αναφέρεται ότι, «Παρόλο που το προτεινόμενο σχέδιο θα χρηματοδοτηθεί πλήρως από την Κυπριακή Δημοκρατία, για την αποτελεσματική του εφαρμογή, η διαχείριση του θα ανατεθεί στη διαχειρίστρια εταιρεία, η οποία διαχειρίζεται και την υφιστάμενη εμπορική συμφωνία σχεδίων κινήτρων μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας και της εταιρείας, διατηρεί επαφές με αεροπορικές εταιρείες καθώς και διαθέτει τα απαραίτητα δεδομένα και στοιχεία για την άμεση υλοποίηση του. Η διαχειρίστρια εταιρεία, θα εφαρμόσει το Σχέδιο Κινήτρων Συνδεσιμότητας και Ανάπτυξης Αερομεταφορών και Τουρισμού και θα αναλαμβάνει να **πληρώνει** τις αεροπορικές εταιρείες το ποσό που θα δικαιούνται βάσει του σχεδίου, ενώ η Κυπριακή Δημοκρατία θα καταβάλλει στην εταιρεία τα ποσά που αναλογούν στις αεροπορικές εταιρείες κάθε τρεις μήνες μετά την υποβολή τιμολογίου από την εταιρεία».

Σύσταση: Το ΥΜΕΕ να εφαρμόζει τις αποφάσεις του ΥΣ και τις πρόνοιες της εγκυκλίου του Γενικού Λογιστηρίου αρ. 1730, ημερομηνίας 20.8.2014 και της ΔΛΟ95. Επίσης, να βεβαιώνεται ότι οι αποφάσεις του ΥΣ εφαρμόζονται από όλους τους εμπλεκόμενους.

γ. Υποβολή αιτήσεων για τη χορήγηση ενίσχυσης για την πρώτη φάση εφαρμογής του Σχεδίου Κινήτρων.

Σύμφωνα με το άρθρο 6 του Κανονισμού (ΕΕ) αρ. 651, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά, κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, «θεωρείται ότι οι ενισχύσεις έχουν χαρακτήρα κινήτρου, εάν ο δικαιούχος υποβάλει γραπτή αίτηση στο οικείο κράτος μέλος πριν από την έναρξη των εργασιών για το έργο ή δραστηριότητα. Η αίτηση για τη χορήγηση ενίσχυσης περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

- ♦ την ονομασία και το μέγεθος της επιχείρησης·
- ♦ περιγραφή του έργου, συμπεριλαμβανομένων των ημερομηνιών έναρξης και λήξης·
- ♦ τον τόπο εκτέλεσης του έργου
- ♦ κατάλογο δαπανών του έργου·
- ♦ είδος ενίσχυσης (επιχορήγηση, δάνειο, εγγύηση, επιστρεπτέα προκαταβολή, εισφορά κεφαλαίου ή άλλο) και ποσό της δημόσιας χρηματοδότησης που απαιτείται για το έργο.»

Από τον έλεγχο των αιτήσεων των αεροπορικών εταιρειών για την πρώτη φάση εφαρμογής του Σχεδίου Κινήτρων (Ιούνιος – Σεπτέμβριος του 2020), προέκυψαν τα ακόλουθα:

- ♦ Οι αιτήσεις δεν περιλαμβάνουν τα ελάχιστα στοιχεία που απαιτούνται, με βάση τις πρόνοιες του πιο πάνω άρθρου (π.χ. μέγεθος της επιχείρησης, είδος ενίσχυσης).
- ♦ Η διαχειρίστρια εταιρεία απέστειλε επιστολές αποδοχής των αιτήσεων, για χορήγηση ενίσχυσης στους δικαιούχους, μέσω ηλεκτρονικού μηνύματος, χωρίς να απαιτηθεί η γραπτή αποδοχή των όρων του Σχεδίου Κινήτρου από τους δικαιούχους.
- ♦ Σε κάποιες περιπτώσεις, οι αιτήσεις υποβλήθηκαν στη διαχειρίστρια εταιρεία και έγιναν αποδεκτές, μετά τη λήξη της πρώτης φάσης εφαρμογής, ήτοι 30.9.2020. Ενδεικτικά αναφέρουμε τις ακόλουθες περιπτώσεις:

Αεροπορική Εταιρεία	Δρομολόγιο	Ημερομηνία έναρξης δρομολογίου	Ημερομηνία υποβολής αίτησης	Ημερομηνία αποδοχής αίτησης
Αεροπορική εταιρεία Α	Λάρνακα - Κάιρο	10.6.2020	21.10.2020	26.10.2020
Αεροπορική εταιρεία Β	Λάρνακα - Κοπεγχάγη	7.9.2020	20.10.2020	20.10.2020
Αεροπορική εταιρεία Γ	Λάρνακα –Κολόνια	20.6.2020	22.10.2020	22.10.2020
	Λάρνακα–Αμβούργο	5.9.2020		

Αεροπορική Εταιρεία	Δρομολόγιο	Ημερομηνία έναρξης δρομολογίου	Ημερομηνία υποβολής αίτησης	Ημερομηνία αποδοχής αίτησης
	Λάρνακα–Στουτγάρδη	1.8.2020		
Αεροπορική εταιρεία Δ	Λάρνακα – Μπέρμιγχαμ	6.9.2020	30.10.2020	30.10.2020
	Λάρνακα – Μπρίστολ	6.9.2020		
	Λάρνακα/Πάφος – Ανατολικά Μίντλαντς	6.9.2020/5.9.2020		
	Λάρνακα/Πάφος – Γκάτουικ Λονδίνο	6.9.2020/5.9.2020		
	Λάρνακα/Πάφος – Μάντσεστερ	6.9.2020/6.9.2020		
	Λάρνακα/Πάφος – Νιούκαστλ	6.9.2020/19.9.2020		
	Πάφος – Γλασκώβη	16.9.2020		
	Πάφος – Στάντστεντ Λονδίνο	9.9.2020		

- ♦ Σε μια περίπτωση, παρόλο που η αεροπορική εταιρεία υπέβαλε αίτηση για χορήγηση ενίσχυσης στις 30.7.2020, η διαχειρίστρια εταιρεία απέστειλε επιστολή αποδοχής της αίτησης, μέσω ηλεκτρονικού μηνύματος στις 5.2.2021. Σημειώνουμε ότι στην εταιρεία χορηγήθηκε ενίσχυση, συνολικού ποσού €168.986, για την πρώτη φάση εφαρμογής του Σχεδίου Κινήτρων στις 11.11.2020, σχεδόν τρεις μήνες πριν τη γραπτή αποδοχή της αίτησης.

Σύσταση: Σε ανάλογα σχέδια στο μέλλον, το ΥΜΕΕ να διασφαλίζει ότι οι δικαιούχοι υποβάλλουν γραπτή αίτηση για χορήγηση ενίσχυσης, η οποία να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ελάχιστα στοιχεία που απαιτούνται από τον Κανονισμό (ΕΕ) αρ. 651, πριν την έναρξη της δραστηριότητας. Επίσης, οι αιτήσεις να εξετάζονται εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.

δ. Βεβαίωση μη προβληματικής επιχείρησης.

Όπως αναφέρεται πιο πάνω, μια εκ των προϋποθέσεων του εν λόγω Μέτρου ήταν ότι η ενίσχυση δεν μπορεί να χορηγείται σε επιχείρηση που την 31^η Δεκεμβρίου 2019 ήταν ήδη προβληματική, κατά την έννοια του Γενικού Κανονισμού Απαλλαγής κατά Κατηγορία (Κανονισμός (ΕΕ) 651/2014).

Το ΥΜΕΕ, προτού χορηγήσει την κρατική ενίσχυση στις αεροπορικές εταιρείες, στο πλαίσιο του Σχεδίου Κινήτρων, όφειλε να βεβαιωθεί ότι δεν υπήρχε οτιδήποτε που να δεικνύει ότι οι επιχειρήσεις, που εντάχθηκαν στο Σχέδιο, ενέπυταν στην έννοια της «προβληματικής επιχείρησης» κατά την 31.12.2019, κάτι το οποίο δεν έπραξε.

Επισημαίνεται, επίσης, ότι η πιο πάνω προϋπόθεση δεν γνωστοποιήθηκε στη σχετική πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος που δημοσίευσε η διαχειρίστρια εταιρεία, παραβιάζοντας την αρχή της ίσης μεταχείρισης και την αρχή της διαφάνειας, η οποία προϋποθέτει ότι όλοι οι όροι και όλες οι λεπτομέρειες του Σχεδίου Κινήτρων πρέπει να διατυπώνονται με σαφήνεια, ακρίβεια και χωρίς αμφισημία στη σχετική πρόσκληση.

Σύσταση: Το ΥΜΕΕ οφείλει να προβαίνει σε επαρκή έρευνα πριν τη χορήγηση τέτοιων ενισχύσεων, ώστε να βεβαιώνει ότι οι επιχειρήσεις που θα ενταχθούν στο Σχέδιο δεν εμπίπτουν στην έννοια της «προβληματικής επιχείρησης».

Ο Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ στην απαντητική επιστολή του, ημερομηνίας 5.1.2022, μας ανέφερε ότι, όσον αφορά στη σύσταση για εφαρμογή από το ΥΜΕΕ των αποφάσεων του ΥΣ και των προνοιών της εγκυκλίου του Γενικού Λογιστηρίου αρ. 1730, ημερομηνίας 20.8.2014 και της ΔΛΟ 95, έγινε συνεννόηση με τη διαχειρίστρια εταιρεία, όπως εκδίδονται από αυτήν τιμολόγια για το οφειλόμενο ποσό που προκύπτει προς αυτήν από την εφαρμογή του Σχεδίου Κινήτρων, προτού γίνει οποιαδήποτε πληρωμή από την Κυπριακή Δημοκρατία, αρχής γενομένης από την περίοδο Ιανουαρίου-Ιουνίου του 2021.

Αναφορικά με τη σύσταση της Υπηρεσίας μας, σε σχέση με τα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνονται στην αίτηση για χορήγηση ενίσχυσης, η διαχειρίστρια εταιρεία έχει τη θέση ότι δεν ήταν απαραίτητο να υποβάλλονται τα στοιχεία των αεροπορικών εταιρειών που είναι δημοσιοποιημένα επίσημα και διαθέσιμα στο Κράτος μέσω της Αρμόδιας Αρχής και στο ευρύ κοινό. Επίσης, λόγω της φύσης και της ιδιαιτερότητας του Σχεδίου, το οποίο απευθυνόταν ανοιχτά σε μεγάλο αριθμό αεροπορικών εταιρειών, οι οποίες λειτουργούν σε ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο και ασταθές περιβάλλον, δεν ήταν δυνατή η εκτίμηση του ποσού της χορήγησης ή οι ημερομηνίες έναρξης και λήξης των δρομολογίων, κατά την ημερομηνία υποβολής της αίτησης, χωρίς σημαντικό βαθμό αβεβαιότητας. Συνεπώς, μπορούσε να γίνει αποδεκτό ότι ο σκοπός της αίτησης, η οποία υποβαλλόταν από τις αεροπορικές εταιρείες, ήταν η εκδήλωση ενδιαφέροντος για συμμετοχή, εφόσον ακολουθούσε στάδιο ελέγχου προκειμένου να καταστεί κάποια αεροπορική εταιρεία δικαιούχος χορήγησης μέσω των σχεδίων κινήτρων.

Όσον αφορά στη σύσταση για έγκαιρη εξέταση των αιτήσεων, στις περιπτώσεις που αναφέρονται, η διαχειρίστρια εταιρεία είχε ενημερώσει για το Σχέδιο με ηλεκτρονικό μήνυμα και τις αεροπορικές εταιρείες Γ, Δ και Ε, μεταξύ άλλων, στις 9 Ιουλίου 2020. Οι εκπρόθεσμες υποβολές αιτήσεων οφείλονταν κυρίως στη δυσκολία και αδυναμία των λειτουργών των εταιρειών να επισημοποιήσουν τα υποβληθέντα έγγραφα (με σφραγίδα της εταιρείας), αφού κυρίως λόγω περιοριστικών μέτρων για εξάπλωση της πανδημίας εργάζονταν εκτός γραφείων των εταιρειών τους (εξ αποστάσεως). Παράλληλα, σύμφωνα με τη διαχειρίστρια εταιρεία, για τις αεροπορικές εταιρείες Α και Ζ οι ετεροχρονισμένες ενέργειες που παρατηρήθηκαν στη γραπτή ενημέρωσή τους, οφείλεται κυρίως στις συχνές αλλαγές και προσθαφαιρέσεις στο πρόγραμμα πτήσεων των ιδίων των εταιρειών, από τις οποίες, ωστόσο, είχαν την προφορική δήλωση ενδιαφέροντος σχετικά με τη συμπερίληψή τους στο Σχέδιο. Κατά συνέπεια, οι πιο πάνω εταιρείες συμπεριέλαβαν στο πρόγραμμά τους πτήσεις από και προς τα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου, καθυστερώντας, ωστόσο, την εκπλήρωση του διαδικαστικού μέρους του Σχεδίου. Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι οι αεροπορικές εταιρείες πληρώθηκαν από τη διαχειρίστρια εταιρεία στις 11 Νοεμβρίου 2020, αφότου ολοκληρώθηκε το χρονοδιάγραμμα του Σχεδίου για την περίοδο Ιουνίου - Σεπτεμβρίου 2020.

Αναφορικά με τη σύσταση της Υπηρεσίας μας ότι το ΥΜΕΕ θα πρέπει να προβαίνει σε επαρκή έρευνα, πριν τη χορήγηση της ενίσχυσης, για να επιβεβαιώνει ότι οι επιχειρήσεις που θα ενταχθούν στο Σχέδιο Κινήτρων δεν εμπίπτουν στην έννοια «προβληματικής επιχείρησης», το ΥΜΕΕ εξέφρασε την άποψη ότι, σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού (ΕΕ) με αρ. 1008/2008 σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα, οι όροι

χορήγησης Άδειας Εκμετάλλευσης από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης κράτους μέλους σε επιχείρηση προϋποθέτει, εκτός των άλλων, την ύπαρξη έγκυρου Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΑΟC), καθώς και την τήρηση των οικονομικών όρων του άρθρου 5 του πιο πάνω Κανονισμού, σε σχέση με τις χρηματοοικονομικές προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης. Με βάση τα πιο πάνω, από τη στιγμή που οι αεροπορικές εταιρείες που πετούν από και προς την Κύπρο διαθέτουν Άδεια Εκμετάλλευσης και Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα, αυτό αποτελεί απόδειξη ότι είναι σε θέση οικονομικά να χρηματοδοτούν και να υποστηρίζουν τις δραστηριότητές τους. Συνεπώς, ο όρος του Κανονισμού (ΕΕ) 651/2014 της Επιτροπής, ότι οι δικαιούχες επιχειρήσεις είναι μη προβληματικές ελέγχεται διαμέσου των διαδικασιών των Αρμοδίων Αρχών της κάθε χώρας για έκδοση του εν λόγω πιστοποιητικού.

Η Υπηρεσία μας σημειώνει, ωστόσο, ότι η εξέταση για τα οικονομικά των αεροπορικών εταιρειών, από τις αρμόδιες αρχές της κάθε χώρας, δεν είναι κατ' ανάγκη συνεχής, αλλά διενεργείται πριν την έκδοση της άδειας εκμετάλλευσης και ανά δύο έτη μετά τη χορήγησή της.

6.1.2.3 Αγορά υπηρεσιών για την εκτέλεση μοριακών εξετάσεων COVID – 19 στα Αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου (Διαγωνισμός Σ.Υ. 60/20)

Οι συμφωνίες για την πιο πάνω αγορά υπηρεσιών υπογράφηκαν ανάμεσα στο ΥΜΕΕ υπό την ιδιότητα – θέση του νόμιμου εκπροσώπου της Αναθέτουσας Αρχής (Υπουργείο Υγείας) και των Αναδόχων. Ως Συντονιστής της Σύμβασης ορίστηκε Λειτουργός από το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας (ΤΠΑ). Οι Συμβάσεις αφορούσαν στις εργαστηριακές εξετάσεις επιβατών που αφικνούνταν στην Κύπρο και υποχρεούνταν, με βάση τα ισχύοντα διατάγματα σε μοριακό έλεγχο, το κόστος του οποίου καταβαλλόταν από τους ίδιους τους επιβάτες στη βάση δειγματοληψίας στον χώρο του Αεροδρομίου, με τέσσερις τουλάχιστον δειγματολήπτες και επιπλέον βοηθούς ανά πτήση, με δυνατότητα διεκπεραίωσης 500 δειγμάτων/12 ώρες, με 24ωρη έκδοση των αποτελεσμάτων. Επίσης, προβλεπόταν ότι τα τεστ που αφορούσαν στους εξεταζόμενους, στο πλαίσιο τυχαίου δειγματοληπτικού ελέγχου, θα διενεργούνταν κατόπιν υπόδειξης του αρμόδιου Υπουργείου Υγείας (ΥΥ) και το κόστος θα καταβαλλόταν από το ίδιο το Υπουργείο.

Σύμφωνα με το άρθρο 11 της Σύμβασης «Παρακολούθηση και έλεγχος εκτέλεσης της σύμβασης» προβλέπονταν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

- ◆ Η παρακολούθηση και ο έλεγχος εκτέλεσης, καθώς και η παραλαβή του αντικειμένου της Σύμβασης θα γινόταν από τον Συντονιστή της Σύμβασης. Στο πλαίσιο αυτό, οι αρμοδιότητες περιλάμβαναν την έγκαιρη παροχή κατευθύνσεων προς τον Ανάδοχο, τη συμβατική επίβλεψη, τη διατύπωση παρατηρήσεων και ενστάσεων, την παραλαβή των παραδοτέων και την πρόταση προς τα αρμόδια όργανα για την έκδοση εντολής πληρωμής προς τον Ανάδοχο.
- ◆ Ειδικότερα, για την παραλαβή των παραδοτέων του Ανάδοχου, θα εξεταζόταν το έγκαιρο ή μη της υποβολής, καθώς και η συμμόρφωση του περιεχομένου του παραδοτέου.
- ◆ Κάθε παραδοτέο θα θεωρείτο ότι παραλήφθηκε οριστικά και ανεπιφύλακτα, εφόσον εντός 10 ημερών από την παράδοσή του στην Αναθέτουσα Αρχή, δεν υποβλήθηκαν εγγράφως στον Ανάδοχο υποδείξεις αναφορικά με τις προδιαγραφές και τους όρους της Σύμβασης.

Οι πληρωμές θα γίνονταν με την προσκόμιση τιμολογίου προς τη Γενική Διευθύντρια του Υπουργείου Υγείας και εντός 60 ημερών από την ημερομηνία παραλαβής του τιμολογίου.

Παρατηρήσαμε σημαντική καθυστέρηση στην επιβεβαίωση των τιμολογίων της Σύμβασης (πέραν του προβλεπόμενου χρονικού διαστήματος των 10 ημερών). Κατόπιν, ο Συντονιστής της Σύμβασης εισηγήθηκε στη Γενική Διευθύντρια του Υπουργείου Υγείας, με τη σύμφωνη γνώμη του Γενικού Διευθυντή του ΥΜΕΕ, την καταβολή προκαταβολής ύψους 50% των τιμολογίων που αφορούσαν στην περίοδο 1.8.2020 μέχρι 30.11.2020 (αρ. τιμολογίων 10002001 έως 10002016 για τον αερολιμένα Λάρνακας και αρ. τιμολογίων 6974 έως 6977 για τον αερολιμένα Πάφου), παρόλο ότι τέτοια πρόβλεψη δεν περιλαμβανόταν στη Σύμβαση. Διαπιστώσαμε ότι, κατά το έτος 2020 καταβλήθηκε στην εταιρεία Ν συνολικό ποσό €778.022, ως προκαταβολή ύψους 50% οκτώ τιμολογίων, ενώ για την περίοδο 1.8.2020 μέχρι 1.1.2021 δημιουργήθηκαν δεσμεύσεις του κράτους συνολικού ύψους €3 εκ. περίπου.

Επισημαίνουμε ότι, σύμφωνα με τον περί Λογιστικής και Δημοσιονομικής Διαχείρισης και περί του Χρηματοοικονομικού Ελέγχου της Δημοκρατίας Νόμο (Ν.38(Ι)/2014), οι ελέγχοντες λειτουργοί και/ή εξουσιοδοτημένοι από αυτούς υπάλληλοι, μεταξύ άλλων, αναπτύσσουν και εφαρμόζουν κατάλληλες δομές, ώστε να εφαρμόζονται διαδικασίες ελέγχου που να διασφαλίζουν, μεταξύ άλλων, την ορθότητα και άμεση πληρωμή των δαπανών.

6.1.2.4 Αγορά υπηρεσιών για την εκτέλεση μοριακών εξετάσεων COVID – 19 στα Αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου (Διαγωνισμός αρ. 01/2021 του ΥΜΕΕ)

Τον Δεκέμβριο του 2020, μετά από διαγωνισμό τον οποίο προκήρυξε το Υπουργείο Υγείας, υπογράφηκε σύμβαση με ιδιωτικό εργαστήριο (Ανάδοχος) για τη διενέργεια εργαστηριακών αναλύσεων Covid-19 στους Αερολιμένες Λάρνακας και Πάφου, διάρκειας τριών μηνών για ποσό μέχρι €2.700.000+ΦΠΑ, με δικαίωμα ανανέωσης για ακόμα τρεις μήνες. Η εν λόγω σύμβαση αφορούσε στις εργαστηριακές εξετάσεις επιβατών που αφικνούνταν στην Κύπρο και υποχρεούνταν, με βάση τα ισχύοντα διατάγματα, σε μοριακό έλεγχο (Κατηγορία 1), το κόστος του οποίου κατέβαλλαν οι επιβάτες και τον τυχαίο δειγματοληπτικό έλεγχο επιβατών, όπως καθοριζόταν από τη Μονάδα Επιδημιολογικής Επιτήρησης του Υπουργείου Υγείας (Κατηγορία 2), το κόστος του οποίου κατέβαλλε η Δημοκρατία. Οι τιμές μονάδας της εν λόγω σύμβασης ανέρχονταν σε €30+ΦΠΑ για το Αεροδρόμιο Λάρνακας και €32+ΦΠΑ για το Αεροδρόμιο Πάφου, με ισχύ για την περίοδο Ιανουάριος – Απρίλιος του 2021, η οποία ανανεώθηκε – με βάση σχετικό όρο της – μέχρι τον Ιούλιο του 2021, για ποσό μέχρι ακόμα €2.700.000+ΦΠΑ.

Τον Ιούλιο του 2021, η ΚΕΑΑ ενέκρινε αίτημα του ΤΠΑ, το οποίο είχε αναλάβει τον συντονισμό της σύμβασης, για επέκταση της σύμβασης κατά 50%, δηλαδή για ακόμα τρεις μήνες και ποσό €2.700.000+ΦΠΑ, με τις ίδιες πιο πάνω τιμές μονάδας. Σύμφωνα με το πιο πάνω αίτημα, η ανάγκη εξακολουθούσε να υφίσταται και λόγω αύξησης στην επιβατική κίνηση, το πιο πάνω ποσό είχε εξαντληθεί, ενώ μέχρι τις 28.6.2021 είχε δημιουργηθεί και ένα έλλειμμα ύψους €1,6 εκατομμυρίων ευρώ, το οποίο αφορούσε σε εξετάσεις που είχαν γίνει καθ' υπέρβαση της σχετικής σύμβασης.

Κατά την εξέταση του θέματος ενώπιον της ΚΕΑΑ, εκφράσαμε την άποψη ότι η ανάγκη για την εκ των υστέρων έγκριση επέκτασης της σύμβασης και τη δημιουργία του πιο πάνω ελλείμματος, οφειλόταν στο γεγονός ότι δεν είχαν γίνει από το ΤΠΑ οι ενδεδειγμένες διαδικασίες για έγκαιρη προκήρυξη νέου ανοικτού διαγωνισμού, ενώ είχε 6 μήνες μπροστά του από την υπογραφή της αρχικής σύμβασης. Λαμβάνοντας υπόψη τα πιο πάνω, εκφράσαμε την έντονη διαφωνία μας, αφού, κατά την άποψή μας, η πιο πάνω προτεινόμενη διαδικασία δεν ήταν σύμφωνη με καμία πρόνοια της σχετικής νομοθεσίας περί δημοσίων συμβάσεων.

Ενόψει των πιο πάνω γεγονότων, το ΣΠ του ΥΜΕΕ αποφάσισε στις 9.7.2021 την ανάθεση σύμβασης στον υφιστάμενο Ανάδοχο, με τη διαδικασία διαπραγμάτευσης λόγω κατεπείγουσας ανάγκης, για την περίοδο 10.7.2021–31.8.2021, για τις τιμές των €27/δείγμα για το Αεροδρόμιο Λάρνακας και €29/δείγμα για το Αεροδρόμιο Πάφου, ποσό το οποίο θα κατέβαλλαν οι επιβάτες (Κατηγορία 1). Στην πιο πάνω νέα σύμβαση δεν περιλαμβάνονταν οι δειγματοληπτικοί έλεγχοι που αναφέρονται πιο πάνω (Κατηγορία 2), οι οποίοι θα τύγχαναν χειρισμού από το Υπουργείο Υγείας.

Εν τω μεταξύ, στις 6.7.2021, το Υπουργείο Υγείας προχώρησε στην προκήρυξη μίνι διαγωνισμού, στο πλαίσιο Συμφωνίας Πλαίσιο που είχε για τις εν λόγω υπηρεσίες και για τις δύο πιο πάνω κατηγορίες επιβατών (υποχρεωτικού και δειγματοληπτικού ελέγχου), με τον οποίο ζήτησε προσφορά από τρεις οικονομικούς φορείς που συμμετείχαν στην πιο πάνω Συμφωνία Πλαίσιο, μεταξύ των οποίων και ο υφιστάμενος Ανάδοχος, στον οποίο είχε αναθέσει το ΥΜΕΕ την πιο πάνω σύμβαση. Όσον αφορά στο διάστημα μέχρι την ανάθεση του πιο πάνω μίνι διαγωνισμού, για τους δειγματοληπτικούς ελέγχους για τους οποίους αποφασίστηκε, όπως αναφέρεται πιο πάνω, να τύχουν χειρισμού από το Υπουργείο Υγείας, ζητήθηκε μέσω της Γενικής Διευθύντριας του Υπουργείου και δόθηκε από τον Πρόεδρο του ΣΠ του Υπουργείου Υγείας έγκριση για διαδικασία διαπραγμάτευσης με τον ίδιο πιο πάνω υφιστάμενο Ανάδοχο, για σύμβαση διάρκειας 15 ημερών ή μέχρι εξαντλήσεως του ποσού των €135.000+ΦΠΑ, η οποία θα τερματιζόταν αυτόματα με την έναρξη της σύμβασης του πιο πάνω μίνι διαγωνισμού.

Τελικά, με τις πιο πάνω διαδικασίες/αποφάσεις του Υπουργείου Υγείας, ανατέθηκαν και οι δύο πιο πάνω διαγωνισμοί στον υφιστάμενο Ανάδοχο, για το ποσό των €15/δείγμα για το Αεροδρόμιο Λάρνακας και €19/δείγμα για το Αεροδρόμιο Πάφου και για τις δύο πιο πάνω κατηγορίες επιβατών.

Ενόψει των πιο πάνω, τον Ιούλιο του 2021 πληροφορήσαμε τον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ ότι, ως αποτέλεσμα των πιο πάνω ενεργειών ή/και παραλείψεων του Υπουργείου του, παρουσιάζεται το οξύμωρο φαινόμενο να αναθέτει το δημόσιο (δύο Υπουργεία του) τις ίδιες υπηρεσίες, στον ίδιο Ανάδοχο, σε τιμές οι οποίες διέφεραν μεταξύ τους κατά 80% και 53% περίπου. Πέραν των πιο πάνω, σημειώσαμε και την εκ των υστέρων έγκριση που αναγκάστηκε να δώσει η ΚΕΑΑ, για επέκταση κατά 50% της υφιστάμενης σύμβασης, για τους λόγους που αναφέρονται πιο πάνω, με βάση-όπως είχε εκ του αποτελέσματος αποδειχτεί-πολύ υψηλότερες τιμές από αυτές που είχε προσφέρει στον νέο διαγωνισμό ο υφιστάμενος/ίδιος Ανάδοχος, υπό συνθήκες όμως ανταγωνισμού και όχι μονοπωλίου.

Σημειώνουμε ότι κατά τις πιο πάνω συνεδρίες του ΣΠ του ΥΜΕΕ, οι προσκλήσεις στάλθηκαν στα Μέλη και στην Υπηρεσία μας, η οποία δικαιούται να συμμετέχει ως Παρατηρητής, με ηλεκτρονικό μήνυμα, στη μεν πρώτη συνεδρία δύο ώρες περίπου πριν και στη δεύτερη μια ώρα περίπου πριν, με αποτέλεσμα να μην καταστεί δυνατή η συμμετοχή μας και η έκφραση των απόψεών μας επί των εξεταζόμενων θεμάτων, στερώντας από την Υπηρεσία μας το εκ του Νόμου δικαίωμά της να εκφράσει έγκαιρα τις απόψεις της επί του θέματος, τις οποίες εκφράσαμε έστω και εκ των υστέρων. Θα μπορούσε, εφόσον το θέμα είχε κριθεί ως κατεπείγον, να οριστούν οι συνεδρίες τουλάχιστον μια ημέρα πριν, όπως ορίζει ο Κανονισμός 6(2) της Κ.Δ.Π. 201/2007 και η ημερήσια διάταξη να κυκλοφορήσει αμέσως πριν τις συνεδρίες, όπως έπραξε το Υπουργείο Υγείας στη δική του περίπτωση.

Τον Ιούλιο του 2021 και εκ νέου τον Ιανουάριο του 2022, ο Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ μάς πληροφόρησε, μεταξύ άλλων, με επιστολή του ότι, παρόλο ότι η ανάθεση της πιο πάνω σύμβασης έγινε με βάση τα γεγονότα, όπως καταγράφονται πιο πάνω, εντούτοις υπήρχαν και άλλα γεγονότα που δεν είχαν αναφερθεί, με βάση τα οποία θεωρούσε ότι λανθασμένα αναφέραμε ότι υπήρξαν εκ μέρους τους παραλείψεις ή/και καθυστέρηση στον χειρισμό της σύμβασης. Τα γεγονότα αυτά, όπως ανέφερε, σχετίζονταν κυρίως με το γεγονός ότι το ΤΠΑ και κατ' επέκταση το ΥΜΕΕ, δεν ήταν σε θέση να γνωρίζουν τον αριθμό των αφικνούμενων επιβατών που υποχρεούνταν να υποβληθούν σε έλεγχο, αφού ο συντονισμός που είχε αναλάβει αφορούσε μόνο τους δειγματοληπτικούς ελέγχους που γίνονταν καθ' υπόδειξη του Υπουργείου Υγείας. Επίσης, μόλις τον Ιούνιο του 2021 το Υπουργείο Υγείας τούς είχε ενημερώσει ότι στο ποσό της σύμβασης λαμβάνονταν υπόψη και οι δύο πιο πάνω κατηγορίες εξετάσεων, γεγονός που είχε φέρει το ΥΜΕΕ προ τετελεσμένων γεγονότων.

Όσον αφορά στη διαδικασία ανάθεσης της νέας σύμβασης, με τη διαδικασία της διαπραγμάτευσης με επίκληση του κατεπείγοντος, μας πληροφόρησε ότι, λόγω των στενών περιθωρίων που υπήρχαν, το ΥΜΕΕ δεν είχε άλλη επιλογή από του να εξεύρει άμεση προσωρινή λύση, ώστε να παρασχεθεί χρόνος για διενέργεια νέου διαγωνισμού από το Υπουργείο Υγείας. Τέλος, όσον αφορά στο θέμα των κατακυρωμένων τιμών, μας ανέφερε ότι, όταν το ΥΜΕΕ πληροφορήθηκε ότι το Υπουργείο Υγείας είχε εξασφαλίσει από τον ίδιο Ανάδοχο χαμηλότερες τιμές, ζήτησε και εξασφάλισε τη μείωση των τιμών της σύμβασής του, στις τιμές που είχε εξασφαλίσει το Υπουργείο Υγείας, δηλαδή από €27/δείγμα για το Αεροδρόμιο Λάρνακας και €29/δείγμα για το Αεροδρόμιο Πάφου, σε €15/ δείγμα και €19/δείγμα αντίστοιχα.

Σύσταση: Στις περιπτώσεις, όπως την παρούσα, κατά τις οποίες είναι γνωστή εκ των προτέρων η ανάγκη συνέχισης εξασφάλισης υπηρεσιών ή προμηθειών μετά τη λήξη ισχύος μιας σύμβασης, οι Αναθέτουσες Αρχές να προβαίνουν έγκαιρα στη λήψη μέτρων/ενεργειών, έτσι ώστε το δημόσιο να μην εγκλωβίζεται σε μονοπωλιακές διαδικασίες. Επίσης, όταν ένα Τμήμα αναλαμβάνει τον συντονισμό μιας σύμβασης θα πρέπει να γνωρίζει και να εφαρμόζει όλες τις πρόνοιές της. Τέλος, να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη ότι, το Άρθρο 29(2)(γ) του Νόμου Ν.73(Ι)/2016 επιτρέπει τη χρήση της διαδικασίας διαπραγμάτευσης, λόγω κατεπείγουσας ανάγκης οφειλόμενης σε γεγονότα τα οποία η Αναθέτουσα Αρχή δεν θα μπορούσε να προβλέψει και όχι όταν η ανάγκη καταστεί κατεπείγουσα λόγω των ενεργειών ή/και παραλείψεών της.

6.1.3 Σχέδιο Κινήτρων προς τις αεροπορικές εταιρείες για την περίοδο 2022-2027.

Σε μια προσπάθεια αύξησης της επιβατικής κίνησης, τέθηκε σε ισχύ στις 4.1.2012 η πρώτη Εμπορική Συμφωνία εφαρμογής σχεδίων κινήτρων προς αεροπορικές εταιρείες, με στόχο την ένταξη στα δρομολόγια τους νέων προορισμών. Ακολούθησε μια δεύτερη Εμπορική Συμφωνία για την περίοδο 2015-2017 και μια τρίτη Εμπορική Συμφωνία για την περίοδο 2018-2022. Σε συνέχεια της εφαρμογής των πιο πάνω Εμπορικών Συμφωνιών, η διαχειρίστρια εταιρεία έχει προτείνει την εισαγωγή νέου πακέτου κινήτρων προς τις αεροπορικές εταιρείες, το οποίο θα αποτελείται από σχέδιο κινήτρων για νέα δρομολόγια, σχέδιο όγκου διακινήσεων με μίγμα υφιστάμενων και νέων διαδρομών, σχέδιο έκπτωσης για τέλη προσγείωσης και χειμερινών κινήτρων και σχέδιο υποστήριξης marketing.

Σύμφωνα με την πρόταση της εταιρείας, το σχέδιο όγκου διακίνησης σε υφιστάμενα και νέα δρομολόγια και το σχέδιο υποστήριξης marketing θα καλύπτεται 100% από την ίδια, ενώ το κόστος χρηματοδότησης του σχεδίου που αφορά στα νέα δρομολόγια και πρόγραμμα για πρόσθετες συχνότητες σε υφιστάμενα δρομολόγια, θα κατανεμηθεί κατά 75% στη Δημοκρατία και 25% στην εταιρεία.

Με βάση το προτεινόμενο νέο πακέτο σχεδίων κινήτρων, εν αντιθέσει με τα προηγούμενα πακέτα, η συνεισφορά της εταιρείας στα σχέδια δεν θα συμπεριλαμβάνεται στα ακαθάριστα έσοδα και συνεπώς δεν θα αποδίδεται μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης στο ποσό που θα καταβάλλει στο Κράτος. Επίσης, ενώ η πρόταση της εταιρείας είναι τέτοια, ώστε να διατηρούνται τα ποσοστά συνεισφοράς σε 60% για την ίδια και 40% για τη Δημοκρατία, (προσεγγίζοντας τις αναλογίες των εσόδων 67% με 33% που έχουν περιληφθεί στη Συμφωνία Παραχώρησης), τα ποσοστά των καθαρών εσόδων που προκύπτουν θα κυμαίνονται περίπου μεταξύ 82,8% - 89,6% για την εταιρεία και μεταξύ 10,4% - 17,2% περίπου για τη Δημοκρατία.

Επίσης, τα συνολικά έσοδα τόσο της εταιρείας όσο και της Δημοκρατίας, αναμένεται να αυξηθούν, με αποδόσεις που κυμαίνονται μεταξύ 178%-282% για την εταιρεία και μεταξύ 15%-85% για τη Δημοκρατία. Ωστόσο, με βάση τις αρχές που ίσχυαν για τα σχέδια κινήτρων της περιόδου 2012-2019, οι μέσες αποδόσεις των μερών ανέρχονταν σε 184% για την εταιρεία και 129% για τη Δημοκρατία.

Στο σημείωμα που ετοιμάστηκε και υποβλήθηκε στο ΕΣΕΠ σε συνεδρία του, ημερ. 17.6.2022, στην οποία συζητήθηκε το συγκεκριμένο θέμα και στο οποίο καταγράφονται όλα τα πιο πάνω, επισημαίνεται ότι η δαπάνη που προκύπτει από την συνεισφορά του Κράτους για τα νέα σχέδια κινήτρων θα αποκόπτεται από το μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης που θα λαμβάνει. Επίσης, αναφέρεται ότι η μη εφαρμογή του τέλους παραχώρησης στα ποσά συνεισφοράς της εταιρείας, αποτελεί κόκκινη γραμμή για την ίδια, κάτι το οποίο, σε συνδυασμό με τα ποσοστά διαμοιρασμού κερδών και κόστους μεταξύ των δύο μερών, ως αυτά έχουν προταθεί από την εταιρεία, επηρεάζουν την απόδοση και τα έσοδα του Κράτους και ως εκ τούτου θα έπρεπε να ζητηθεί η θέση του Υπουργείου Οικονομικών, κατά πόσον η πρόταση της εταιρείας μπορεί να γίνει οικονομικά αποδεκτή.

Επιπρόσθετα, θα έπρεπε να εξεταστεί από τη Νομική Υπηρεσία η νομιμότητα και ορθότητα της μη συμπερίληψης στα ακαθάριστα έσοδα των ποσών που αντιστοιχούν στη συνεισφορά της εταιρείας στα προτεινόμενα σχέδια και ως εκ τούτου της μη εφαρμογής του τέλους παραχώρησης στα ποσά συνεισφοράς της εταιρείας. Τέλος, θα έπρεπε να ζητηθεί η θέση του Εφόρου Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων, κατά πόσον το προτεινόμενο πακέτο σχεδίων κινήτρων συνιστά ή όχι κρατική ενίσχυση, δεδομένου ότι διαφοροποιούνται οι αρχές οι οποίες είχαν εφαρμοστεί στα προηγούμενα σχέδια κινήτρων.

Μέχρι την ολοκλήρωση της παρούσας Έκθεσης, δεν είχαμε τύχει ενημέρωσης από το ΥΜΕΕ, αναφορικά με τις θέσεις του Υπουργείου Οικονομικών και της Νομικής Υπηρεσίας, ενώ όπως έχουμε πληροφορηθεί η Έφορος Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων έχει διαβιβάσει στο ΥΜΕΕ τις απόψεις της επί του συγκεκριμένου ζητήματος.

Συγκεκριμένα, με επιστολή της ημερ. 26.7.2022, η Έφορος επεσήμανε, μεταξύ άλλων, ότι, σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο, οι οικονομικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών και των αεροδρομίων, διέπονται από τους κανόνες των κρατικών ενισχύσεων, καθότι οι αερολιμένες συνιστούν «επιχειρήσεις» υπό την έννοια του δικαίου του ανταγωνισμού. Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου της ΕΕ οι αερολιμένες ασκούν οικονομική δραστηριότητα, η οποία είναι κυρίως η παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών προς τις αεροπορικές εταιρείες έναντι τελών. Πέραν αυτής, οι αερολιμένες ασκούν συνήθως και άλλες οικονομικές δραστηριότητες με τη μορφή παροχής μη αεροναυτικών υπηρεσιών σε αεροπορικές εταιρείες, επιβάτες, πρακτορεία μεταφορών, όπως π.χ. η εκμίσθωση εγκαταστάσεων σε διαχειριστές καταστημάτων και εστιατορίων, η εκμετάλλευση χώρων στάθμευσης κ.α.. Η δεδομένη επιχειρηματική ιδιότητα των αερολιμένων ουδόλως επηρεάζει το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς (κρατικό ή ιδιωτικό) ή την όποια νομική μορφή μπορούν να έχουν. Με βάση τα πιο πάνω, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εκδώσει την «Ανακοίνωση της Επιτροπής – Κατευθυντήριες Γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες». Στην εν λόγω Ανακοίνωση η Επιτροπή πραγματεύεται τα θέματα κρατικών ενισχύσεων σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες, καθορίζει τις ειδικές κατηγορίες των κρατικών ενισχύσεων, που μπορούν να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά και θέτει συγκεκριμένους όρους και προϋποθέσεις υπό τους οποίους η Επιτροπή θα εγκρίνει τις ενισχύσεις αυτές, κατόπιν κοινοποίησής τους από τα κράτη μέλη της ΕΕ.

Όπως εξήγησε η Έφορος, πράγματι στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες αναφέρεται ότι, στις περιπτώσεις που τα αεροδρόμια διαχειρίζονται κρατικούς πόρους οι μεμονωμένες συμφωνίες των αεροδρομίων με αεροπορικές εταιρείες ή τα διάφορα σχέδια κινήτρων κρίνονται ως προς την εκπλήρωση του κριτηρίου που βασίζεται στη λεγόμενη αρχή του Φορέα Οικονομίας της Αγοράς (ΦΟΑ), με πλέον σημαντικό κριτήριο την εκ των προτέρων ανάλυση αποδοτικότητας. Κατά την ανάλυση αυτή, σύμφωνα με την Ανακοίνωση, ο αερολιμένας θα πρέπει να αποδείξει ότι, σε περίπτωση σύναψης ρύθμισης με αεροπορική εταιρεία (π.χ. μεμονωμένης σύμβασης ή συνολικού καθεστώτος αερολιμενικών τελών), είναι ικανός να καλύψει το σύνολο των δαπανών που συνεπάγεται η ρύθμιση καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της, με εύλογο περιθώριο κέρδους βάσει υγιών

μεσοπρόθεσμων προοπτικών. Ωστόσο, προσθέτει η Έφορος, η πιο πάνω ανάλυση αποδοτικότητας αφορά τις υποθέσεις όπου το ίδιο το κράτος είναι άμεσα ή έμμεσα ο διαχειριστής και ιδιοκτήτης του αεροδρομίου και παρέχει απευθείας υπηρεσίες σε αεροπορικές εταιρείες. Πρόκειται δηλαδή για υποθέσεις, όπου εξετάζονται οι διμερείς συναλλαγές μεταξύ κράτους, υπό την ευρεία έννοια, και αεροπορικών εταιρειών.

Αντίθετα, αναφέρει η Έφορος, στην περίπτωση των κυπριακών αερολιμένων, το κράτος δεν είναι ο διαχειριστής του αερολιμένα αλλά έχει παραχωρήσει την διαχείρισή του σε έναν ιδιωτικό φορέα (στη διαχειρίστρια εταιρεία) λαμβάνοντας απλώς μία συγκεκριμένη αμοιβή από το παραχωρησιούχο. Ως διαχειριστής του αεροδρομίου, ο παραχωρησιούχος δεν διαχειρίζεται κρατικούς αλλά ιδιωτικούς πόρους και συνεπώς οι όποιες συμφωνίες συνάπτει με αεροπορικές εταιρείες δεν εμπίπτουν στους κανόνες των κρατικών ενισχύσεων, εφόσον ασφαλώς η διαχειρίστρια εταιρεία καταβάλλει προς το κράτος το τέλος που προβλέπεται στην Σύμβαση Παραχώρησης. Συνεπώς, όταν προτείνεται διαφοροποίηση της αρχικής Σύμβασης Παραχώρησης στο σημείο του Τέλους Παραχώρησης, η συναλλαγή που αξιολογείται με βάση το κριτήριο ΦΟΑ δεν είναι πρωτίστως αυτή μεταξύ αεροδρομίου και αεροπορικών εταιρειών, αλλά αυτή μεταξύ κράτους και διαχειρίστριας εταιρείας. Εάν η αξιολόγηση αυτή είναι αρνητική, τότε προκύπτει απλώς κρατική ενίσχυση προς τη διαχειρίστρια εταιρεία μέσω της ανακατανομής των εσόδων των αεροδρομίων μεταξύ των δύο μερών, προς όφελος της διαχειρίστριας εταιρείας και εις βάρος του κράτους. Ως αποτέλεσμα, ικανοποιείται αφενός το κριτήριο του οικονομικού πλεονεκτήματος προς τη διαχειρίστρια εταιρεία και, αφετέρου, το κριτήριο της απώλειας κρατικών πόρων. Τονίζεται ότι η ενδεχομένη απώλεια κρατικών πόρων δεν αξιολογείται συγκρίνοντας το ποσό που εισπράττει το κράτος μέσω του συγκεκριμένου μέτρου με το ποσό που θα εισέπραττε χωρίς το μέτρο. Η σύγκριση που θα πρέπει να γίνεται είναι μεταξύ του ποσού που εισπράττει το κράτος, μέσω του μέτρου, με τα εναλλακτικά ποσά που θα εισέπραττε (βάσει σεναρίων) χωρίς τη μείωση του τέλους παραχώρησης ή με μικρότερη μείωση από την προτεινόμενη.

Όπως τονίζει η Έφορος, το ερώτημα που τίθεται είναι, κατά πόσο το κράτος, δεδομένων των δικαιωμάτων εισπραξής συγκεκριμένου ποσοστού εσόδων του αεροδρομίου βάσει της Σύμβασης, θα αποδεχόταν μείωση του ποσοστού αυτού, και σε ποιο βαθμό, λαμβάνοντας υπόψη μόνο ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Όπως προαναφέρθηκε, η λήψη μιας τέτοιας απόφασης από την πλευρά ενός ιδιώτη υποθετικά ευρισκόμενου στη θέση του κράτους, προϋποθέτει την εξέταση διαφόρων σεναρίων, με ή χωρίς μείωση του τέλους παραχώρησης. Στην επιστολή του ΥΜΕΕ προς την Έφορο, γίνεται αναφορά ουσιαστικά μόνο σε δύο σεναρία, ένα με την παροχή των συγκεκριμένων κινήτρων προς τις αεροπορικές εταιρείες και ένα χωρίς κίνητρα. Θεωρείται, δηλαδή, ως δεδομένο ότι κάθε σχέδιο κινήτρων θα πρέπει οπωσδήποτε να συμπεριλαμβάνει κρατική συνεισφορά που συνίσταται σε μείωση του ποσοστού του τέλους παραχώρησης. Κατά την εκτίμηση της Εφόρου, αυτή η προσέγγιση δεν συνάδει με τη φύση της Σύμβασης Παραχώρησης κατά την οποία η διαχειρίστρια εταιρεία είναι ο διαχειριστής των αεροδρομίων, καθορίζει την τιμολογιακή πολιτική των αεροδρομίων και, όπως κάθε επιχείρηση, έχει την δυνατότητα να συνάπτει επιμέρους συμφωνίες τιμών με τις αεροπορικές εταιρείες, εάν τις κρίνει

ως συμφέρουσες για την ίδια. Το τέλος παραχώρησης που η διαχειρίστρια εταιρεία καταβάλλει προς το κράτος αποτελεί μία συμβατική υποχρέωσή της, η οποία δεν επηρεάζεται από την όποια τιμολογιακή πολιτική αποφασίσει. Ως εκ τούτου τα σενάρια παροχής κινήτρων χωρίς κρατική συνεισφορά είναι στο πνεύμα της ίδιας της Σύμβασης Παραχώρησης και των ρόλων που έχουν αποδοθεί στα δύο μέρη και λογικά δεν θα απουσίαζαν από την εξέταση που θα έκανε ένας ιδιωτικός φορέας πριν αποδεχθεί την μείωση του ποσοστού του εισπραττόμενου τέλους παραχώρησης. Στη συνέχεια το κράτος θα έπρεπε να τεκμηριώσει γιατί συναινεί με την συγκεκριμένη μείωση του τέλους παραχώρησης έναντι μιας μικρότερης. Υπενθυμίζεται ότι, με βάση τις πιο πάνω Ανακοινώσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ένας συνετός φορέας της οικονομίας της αγοράς λαμβάνει τις αποφάσεις του, αφού εξετάσει διάφορα σενάρια και αναλύσεις ευαισθησίας, οι οποίες, όπως φαίνεται, δεν έχουν καταρτιστεί μέχρι σήμερα.

Ως πλέον σημαντική, θεωρούμε την επισήμανση της Εφόρου ότι, ανεξάρτητα από τις όποιες απόψεις μπορούν να εκφραστούν ως προς την εκπλήρωση του κριτηρίου ΦΟΑ στην προκειμένη περίπτωση, βάσει του ενωσιακού δικαίου η μόνη αρχή της οποίας η Απόφαση παρέχει νομική ασφάλεια στην εφαρμογή ενός μέτρου που άπτεται των κανόνων των κρατικών ενισχύσεων για την ύπαρξη ή μη κρατικής ενίσχυσης, όπως της Εφόρου Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων της Κυπριακής Δημοκρατίας δεν έχουν νομική ισχύ στις διαδικασίες ελέγχου που προβλέπονται σε επίπεδο ΕΕ. Πέραν αυτού, εάν το εν λόγω μέτρο δεν ικανοποιεί το κριτήριο ΦΟΑ, που σημαίνει ότι αυτό αποτελεί κρατική ενίσχυση, τότε μόνο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί να αξιολογήσει την συμβατότητά της με την εσωτερική αγορά και να εκδώσει σχετική απόφαση.

Όπως μάλιστα επισημαίνει η Έφορος, η κοινοποίηση της υπόθεσης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την αξιολόγηση της ύπαρξης κρατικής ενίσχυσης καθίσταται πιο επιτακτική για τους εξής λόγους:

α. Οι υποθέσεις που αξιολογούνται με βάση το κριτήριο ΦΟΑ απαιτούν κατά την νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου εξέταση σε βάθος και «περίπλοκη οικονομική ανάλυση», με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε υπόθεσης. Εκ της φύσεως αυτών των υποθέσεων δεν μπορούν να θεσπισθούν συγκεκριμένα γενικά κριτήρια αξιολόγησης, κάτι που καθιστά τα όποια συμπεράσματα εξάγονται από τρίτα μέρη ως επισφαλής.

β. Η οικονομική σημασία της εν λόγω υπόθεσης είναι ιδιαίτερη, τουλάχιστον για τα δεδομένα της Κύπρου. Βάσει των στοιχείων που έχουν παρατεθεί από το ΥΜΕΕ, τα ποσά που ανακατανέμονται μεταξύ της διαχειρίστριας εταιρείας και του κράτους ανέρχονται σε δεκάδες εκ. Ευρώ.

γ. Ο κίνδυνος καταγγελιών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι ιδιαίτερα αυξημένος λόγω του εντονότατου ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Την τελευταία δεκαετία, έχει απασχολήσει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα Δικαστήρια της ΕΕ πλήθος υποθέσεων συμφωνιών μεταξύ αεροδρομίων και αεροπορικών εταιρειών, πολλές εκ των οποίων έχουν καταλήξει στο Γενικό Δικαστήριο και το Δικαστήριο της ΕΕ.

δ. Λόγω της έντονης αβεβαιότητας που επικρατεί στον διεθνή κλάδο των αερομεταφορών, αβεβαιότητα η οποία επιτείνεται από την παρούσα ενεργειακή κρίση που κατά τα φαινόμενα θα

παραταθεί, οι όποιες προβλέψεις για τον μελλοντικό όγκο των επιβατών και τα έσοδα των αεροδρομίων δεν μπορούν να αποτελέσουν μία στέρεα βάση για την αξιολόγηση της υπόθεσης από την πλευρά του κριτηρίου ΦΟΑ.

Τέλος, η Έφορος υπενθυμίζει ότι οι κανόνες των κρατικών ενισχύσεων και ειδικότερα το μέρος 5.2 της Ανακοίνωσης της Επιτροπής για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες περιλαμβάνουν μια ειδική κατηγορία συμβατών κρατικών ενισχύσεων με τίτλο «Ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών». Οι ενισχύσεις αυτές έχουν ως στόχο να βελτιώσουν την συνδεσιμότητα των μικρών περιφερειακών αεροδρομίων της ΕΕ δίδοντας συγκεκριμένα οικονομικά κίνητρα προς τις αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων δρομολογίων καλύπτοντας έως το 50% των αερολιμενικών τελών, που επωμίζεται μια αεροπορική εταιρεία, για μέγιστη περίοδο τριών ετών. Τα επιλέξιμα προς ενίσχυση δρομολόγια εγκρίνονται για χρηματοδότηση προς την εταιρεία από το κράτος κατόπιν αίτησης της αεροπορικής εταιρείας, που συνοδεύεται, είτε από την υποβολή επιχειρηματικού σχεδίου εκ μέρους της, το οποίο να αποδεικνύει ότι το δρομολόγιο θα είναι βιώσιμο μετά την τριετή περίοδο ενίσχυσης, είτε από δέσμευσή της ότι θα εξυπηρετεί το δρομολόγιο για τουλάχιστον ακόμη μία τριετία πέραν της αρχικής τριετίας της ενίσχυσης. Είναι σημαντικό ότι, ενώ η Ανακοίνωση θέτει ως γενικό κανόνα ότι θα είναι επιλέξιμα για αυτές τις ενισχύσεις μόνο τα αεροδρόμια της ΕΕ, με μέγιστη επιβατική κίνηση τα 3 εκ. επιβάτες ετησίως ή 5 εκ. σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, εξαιρεί από αυτό το όριο τις «απομακρυσμένες περιοχές», στις οποίες συμπεριλαμβάνεται η Κύπρος, η Μάλτα, τα νησιά της επικράτειας ενός κράτους κ.ά. (παράγραφος 25, εδάφιο 27 της Ανακοίνωσης). Αυτό, καταλήγει η Έφορος, σημαίνει ότι η Κύπρος θα μπορούσε να κοινοποιήσει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή καθεστώς ενισχύσεων με επιλέξιμο όχι μόνο το αεροδρόμιο της Πάφου αλλά και αυτό της Λάρνακας. Υπενθυμίζεται, επίσης, ότι κρατικές ενισχύσεις που δεν προβλέπονται στην πιο πάνω Ανακοίνωση, δεν εγκρίνονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Στη βάση των πιο πάνω, η Υπηρεσία μας αναμένει ότι το ΥΜΕΕ θα κοινοποιήσει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή (εκ των προτέρων, όπως οφείλει) οποιοδήποτε σχέδιο κινήτρων αποφασίσει να εφαρμόσει.

6.1.4 Συμβατικές διαφορές μεταξύ των δύο μερών

Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενες Ετήσιες Εκθέσεις της Υπηρεσίας μας, κατά την εφαρμογή συγκεκριμένων προνοιών της Συμφωνίας Παραχώρησης, προέκυψαν διάφορα θέματα, για τα οποία διεξάγεται διαβούλευση μεταξύ των δύο μερών και τα οποία ενδεχομένως να επηρεάζουν την ορθότητα των ποσών που έχουν καταβληθεί από την εταιρεία.

6.1.4.1 Αποζημίωση λόγω της λειτουργίας του παράνομου αερολιμένα της Τύμπου για την περίοδο 2015 – 2017

Στη Συμφωνία Παραχώρησης προβλέπεται ότι, εάν κατά τη διάρκεια της Συμφωνίας λειτουργήσει στην Κυπριακή Δημοκρατία άλλο διεθνές πολιτικό αεροδρόμιο, εκτός από τους Αερολιμένες

Λάρνακας και Πάφου, τότε το γεγονός αυτό θα αποτελεί λόγο για αποζημίωση στη διαχειρίστρια εταιρεία.

Επίσης, η διαχειρίστρια εταιρεία δικαιούται αποζημίωση όταν οι πραγματικοί επιβάτες του λεγόμενου «ανταγωνιστικού αεροδρομίου» σε ένα χρόνο ξεπερνούν τον αριθμό των επιβατών του, που τέθηκε ως όριο στους όρους της Συμφωνίας, όπου ως ανταγωνιστικό αεροδρόμιο καθορίζεται το παράνομο αεροδρόμιο της Τύμπου, το οποίο λειτουργεί στις κατεχόμενες από την Τουρκία περιοχές της Κυπριακής Δημοκρατίας, στις οποίες, ως γνωστό, η Κυβέρνηση δεν ασκεί αποτελεσματικό έλεγχο.

Στη Συμφωνία Παραχώρησης συμφωνήθηκε ρητά η μέθοδος υπολογισμού της αποζημίωσης, για την περίοδο από την ημερομηνία έναρξης της Συμφωνίας (12.5.2006) μέχρι τις 31.12.2007 και ακολούθως για κάθε επόμενη τριετία, αρχής γενομένης αυτής που ξεκινούσε την 1.1.2008, προβλέπεται ότι τα μέρη θα διαβουλεύονται, ώστε να επανεξετάζουν και να συμφωνούν τις μεταβλητές που θα περιλαμβάνονται στη φόρμουλα υπολογισμού της αποζημίωσης λόγω της λειτουργίας του παράνομου αεροδρομίου της Τύμπου.

Με βάση την επιβατική κίνηση, τόσο του παράνομου αεροδρομίου όσο και των αεροδρομίων Λάρνακας και Πάφου, η διαχειρίστρια εταιρεία έλαβε για την περίοδο από 12.5.2006 μέχρι 21.12.2014 αποζημίωση ύψους €45.552.276. Σε ότι αφορά στην τριετία 2015-2017, κατόπιν διετούς διαπραγμάτευσης μεταξύ της ad-hoc Επιτροπής που διορίστηκε από το ΥΜΕΕ και της διαχειρίστριας εταιρείας, επιτεύχθηκε προκαταρκτική συμφωνία για αποζημίωση συνολικού ποσού ύψους €23 εκ. Η αρχική αποζημίωση που απαιτούσε η διαχειρίστρια εταιρεία, για τη συγκεκριμένη περίοδο, ήταν περίπου της τάξης των €37-39 εκ., ενώ με βάση την πρόταση και τις αναλύσεις της Επιτροπής, το ποσό της αποζημίωσης για την τριετία ήταν της τάξης των €17-21 εκ. Το Υπουργείο Οικονομικών, με επιστολή του, ημερ. 13.11.2017, συμφώνησε με την καταληκτική πρόταση της ad-hoc Επιτροπής, για αποζημίωση της διαχειρίστριας εταιρείας με το ποσό των €23 εκ. για την περίοδο 2015-2017.

Η Υπηρεσία μας, σε σημείωμα το οποίο υπέβαλε στην ΚΕΑΑ, σε συνεδρία της η οποία πραγματοποιήθηκε στις 7.3.2018, ανέφερε, μεταξύ άλλων, ότι στον αριθμό των επιβατών του παράνομου αεροδρομίου, που λαμβάνονται υπόψη ως το μέτρο σύγκρισης (competing airport threshold), πέραν του οποίου θα δικαιολογείται αποζημίωση, θα πρέπει να λογίζονται μόνο αυτοί που θα μπορούσαν να είναι επιβάτες των αεροδρομίων Λάρνακας και Πάφου και αντί αυτού χρησιμοποιούν το παράνομο αεροδρόμιο (στο εξής καλούμενοι ως δυνητικοί επιβάτες της εταιρείας) και όχι κάθε επιβάτης του παράνομου αεροδρομίου.

Λαμβάνοντας μάλιστα υπόψη τη θεμελιώδη αρχή στη Συμφωνία Παραχώρησης, που αφορά σε κάθε απαίτηση, ότι δηλαδή η εταιρεία θα πρέπει να παραμένει σε κατάσταση που δεν θα είναι ούτε καλύτερη αλλά ούτε και χειρότερη («no better and no worse condition»), σε σχέση με αυτή που θα βρισκόταν αν δεν υπήρχε το αεροδρόμιο της Τύμπου (το οποίο ως γνωστό υπήρχε και λειτουργούσε υπό παράνομο καθεστώς, όπως και σήμερα, πολύ πριν το 2002 που υποβλήθηκαν οι προσφορές), θεωρούμε προφανές πως η αναφορά σε δυνητικούς επιβάτες της εταιρείας, για τους οποίους η εταιρεία θα πρέπει να αποζημιώνεται, περιλαμβάνονται μόνο αυτοί που θα

μπορούσε να είναι πραγματικά επιβάτες των αεροδρομίων Λάρνακας και Πάφου υπό τις δεδομένες πολιτικές συνθήκες και όχι σε μία υποθετική περίπτωση που δεν θα υπήρχε καθόλου το αεροδρόμιο της Τύμπου.

Επομένως, η όποια αποζημίωση προς την εταιρεία θα πρέπει να βασίζεται στη λογική ότι, το άνοιγμα των οδοφραγμάτων με την απόφαση του κατοχικού καθεστώτος να άρει από τις 23.4.2003 μερικούς τους περιορισμούς στη διακίνηση προσώπων από και προς τις κατεχόμενες περιοχές και όχι η ύπαρξη του παράνομου αεροδρομίου, που ούτως ή άλλως προϋπήρχε, ήταν αυτό που είχε ως αποτέλεσμα επιβάτες που θα ταξίδευαν από Λάρνακα ή Πάφο να ταξιδεύουν από Τύμπου. Τονίσαμε δε πως σε αυτό το πλαίσιο είχε κινηθεί και η θέση του ΥΜΕΕ, την οποία είχε διαβιβάσει το 2005 στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κατά την εξέταση του υπό αναφορά όρου της Συμφωνίας, ώστε να πειστεί η Επιτροπή ότι η εισαγωγή του όρου για το παράνομο αεροδρόμιο ήταν σύννομη.

Συνεπώς, κατά την άποψη της Υπηρεσίας μας, δυνητικοί επιβάτες της εταιρείας είναι μόνο:

- ♦ οι ξένοι τουρίστες που σκόπευαν να επισκεφθούν τις ελεύθερες περιοχές στην Κύπρο (π.χ. Αγία Νάπα, Πάφο κ.λπ.) και, αντί να χρησιμοποιήσουν για το ταξίδι τους τα νόμιμα αεροδρόμια, επιλέγουν το παράνομο αεροδρόμιο και μετά, μέσω των οδοφραγμάτων, έρχονται στις ελεύθερες περιοχές, καθώς επίσης και,
- ♦ οι Κύπριοι και άλλοι μόνιμοι κάτοικοι των ελεύθερων περιοχών που σκοπεύουν να ταξιδέψουν στο εξωτερικό και αντί να χρησιμοποιήσουν για το ταξίδι τους τα νόμιμα αεροδρόμια, επιλέγουν το παράνομο αεροδρόμιο μεταβαίνοντας εκεί μέσω των οδοφραγμάτων.

Η Υπηρεσία μας θεωρεί δεδομένο ότι στους δυνητικούς επιβάτες της εταιρείας δεν περιλαμβάνονται Τούρκοι υπήκοοι, μόνιμοι κάτοικοι Τουρκίας, που έρχονται στην Κύπρο μέσω του παράνομου αεροδρομίου της Τύμπου και ουδέποτε μεταβαίνουν στις ελεύθερες περιοχές, καθώς και Τουρκοκύπριοι ή έποικοι ή άλλοι μόνιμοι κάτοικοι κατεχομένων που πηγαionoέρχονται στο εξωτερικό μέσω Τουρκίας, αφού αυτοί δεν χρησιμοποιούν τα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου, όπως δεν τα χρησιμοποιούσαν πριν το άνοιγμα των οδοφραγμάτων.

Όσον αφορά στους ξένους τουρίστες που χρησιμοποιούν το παράνομο αεροδρόμιο, με σκοπό να διαμείνουν σε ξενοδοχεία στα κατεχόμενα, αυτοί θα μπορούσαν θεωρητικά να είναι δυνητικοί επιβάτες της εταιρείας, στο σενάριο που θα αποφάσιζαν να επιλέξουν ξενοδοχείο στις ελεύθερες περιοχές αντί στα κατεχόμενα. Τούτο όμως δεν επηρεάστηκε δυσμενώς όταν άνοιξαν τα οδοφράγματα. Αυτό σημαίνει ότι, όπως το 2002 η εταιρεία γνώριζε ότι θα είχε να ανταγωνιστεί γειτονικά αεροδρόμια (περιλαμβανομένου του παράνομου αεροδρομίου της Τύμπου), το ίδιο συνεχίζει να ισχύει μετά το άνοιγμα των οδοφραγμάτων.

Για να τηρηθεί δε η αρχή του «no better and no worse condition», από τον αριθμό των πιο πάνω δυνητικών επιβατών της εταιρείας θα πρέπει να αφαιρεθούν οι επιβάτες που, αν τα οδοφράγματα ήταν κλειστά, δεν θα χρησιμοποιούσαν τα αεροδρόμια της Λάρνακας και Πάφου. Αυτοί είναι Τουρκοκύπριοι που διαμένουν στα κατεχόμενα και οι οποίοι μεταβαίνουν στο εξωτερικό μέσω των αεροδρομίων Λάρνακας και Πάφου, καθώς και ξένοι τουρίστες οι οποίοι επιλέγουν να κάνουν τις

διακοπές τους στα κατεχόμενα αλλά χρησιμοποιούν για το ταξίδι τους τα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου και ακολούθως μεταβαίνουν στα κατεχόμενα μέσω των οδοφραγμάτων.

Στη βάση των πιο πάνω, η Υπηρεσία μας εισηγήθηκε την απόρριψη της εισήγησης του ΥΜΕΕ, θεωρώντας ότι το ποσό που πρότεινε το ΥΜΕΕ, ως αποζημίωση στην εταιρεία είναι αδικαιολόγητα υψηλό και μη σύμφωνο με τις πρόνοιες της Συμφωνίας Παραχώρησης και ως τέτοιο, ενδεχομένως να συνιστά παράνομη κρατική ενίσχυση.

Ο Έφορος Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων με επιστολή του, ημερ. 14.6.2018, προς την Υπηρεσία μας, σε συνέχεια της συζήτησης η οποία διεξήχθη ενώπιον της Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Παρακολούθησης Σχεδίων Αναπτύξεως και Ελέγχου Δημοσίων Δαπανών στις 19.4.2018, με θέμα τη διεκδίκηση ποσού ύψους €7,5 εκ. ετησίως από την εταιρεία, ως αποζημίωση λόγω του αεροδρομίου της Τύμπου, ζήτησε όπως ενημερωθεί για τις θέσεις μας, όσον αφορά στο ενδεχόμενο χορήγησης υπερ-αποζημιώσεων, δηλαδή αποζημιώσεων που υπερβαίνουν τις συμβατικές υποχρεώσεις του Κράτους προς την εταιρεία, όπως αυτές καθορίστηκαν στη Συμφωνία Παραχώρησης. Η Υπηρεσία μας στις 26.6.2018 απέστειλε τις πιο πάνω θέσεις της, ως είχαν κατατεθεί και στη συνεδρία της ΚΕΑΑ στις 7.3.2018 και ο Έφορος Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων σε εμπιστευτική επιστολή του, ημερ. 13.6.2019, προς την ΚΕΑΑ υπέδειξε, μεταξύ άλλων, πιθανούς τρόπους χειρισμού εκ μέρους της Αναθέτουσας Αρχής που θα μπορούσαν να διασφαλίσουν τα συμφέροντά της.

Το θέμα εκκρεμεί ενώπιον της ΚΕΑΑ από το 2017, αφού μετά από σειρά συζητήσεων και ανταλλαγής απόψεων, η ΚΕΑΑ στις 14.4.2021 ζήτησε εκ νέου να εξασφαλισθούν οι θέσεις της Νομικής Υπηρεσίας και αναμένεται η σχετική γνωμάτευση. Σημειώνουμε ότι η εταιρεία, χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του ΥΜΕΕ, έχει προχωρήσει με την αποκοπή από το μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης, των ποσών που η ίδια έχει υπολογίσει για τα έτη 2015 έως και 2019, τα οποία ανέρχονται σε €10.244.193, €10.443.851, €9.314.092, €6.300.774 και €6.845.373, αντίστοιχα.

Το ΥΜΕΕ στην επιστολή του, ημερ. 19.1.2022, επιβεβαίωσε ότι το θέμα εκκρεμεί ενώπιον της ΚΕΑΑ από τις 21.11.2017. Στις 1.6.2021 και 21.9.2021 ζητήθηκε εκ νέου η θέση της Νομικής Υπηρεσίας, προκειμένου να ολοκληρωθεί η εξέταση του θέματος από το αρμόδιο όργανο.

Το ΥΜΕΕ σημείωσε ότι η εταιρεία, παρά την έντονη διαφωνία και παραστάσεις του προς αυτήν, απέκοψε και συνεχίζει να κατακρατά ποσό ύψους περίπου €30 εκ., που υπερβαίνει το ποσό που είχε προκαταρκτικά συμφωνηθεί, καθώς η ίδια θεωρεί ότι χωρίς επικύρωση της συμφωνίας, δικαιούται να κατακρατά ποσό που σύμφωνα με τις δικές της θέσεις μπορεί να στηρίξει σε μελλοντική δικαστική διένεξη.

Τέλος, το ΥΜΕΕ μάς ενημέρωσε ότι τα ποσά που η εταιρεία έχει αποκόψει από το Τέλος Παραχώρησης για τα έτη 2018 και 2019, δεν έχουν ακόμα εξεταστεί και αξιολογηθεί, εφόσον οι βασικές αρχές πάνω στις οποίες βασίζεται ο υπολογισμός των ποσών αποζημίωσης αναμένεται να ξεκαθαρίσουν όταν ολοκληρωθεί η αξιολόγηση και λήψη απόφασης για τα ποσά που αφορούν στην τριετία 2015-2017.

Σύσταση: Το ΥΜΕΕ να ζητήσει εκ νέου από τη Νομική Υπηρεσία γνωμάτευση επί του ζητήματος της αποζημίωσης της εταιρείας, λόγω της λειτουργίας του παράνομου αεροδρομίου της Τύμπου.

6.1.4.2 Πρόνοιες της Συμφωνίας Παραχώρησης για την ανάπτυξη της δεύτερης φάσης υποδομών

Με βάση τις πρόνοιες της Συμφωνίας Παραχώρησης, προτού η επιβατική κίνηση ξεπεράσει την ικανότητα εξυπηρέτησης των αερολιμένων, η εταιρεία πρέπει να προχωρήσει στην ανάπτυξη της δεύτερης φάσης υποδομών. Με βάση τα στοιχεία που αφορούν στον ρυθμό αύξησης της επιβατικής κίνησης, διαπιστώνουμε ότι έχουν παρέλθει οι παράμετροι που προβλέπονται στη Συμφωνία Παραχώρησης για έναρξη της υλοποίησης της δεύτερης φάσης υποδομών. Για το θέμα αυτό έχει προκύψει διαφορά μεταξύ των μερών, όσον αφορά στην ερμηνεία των όρων της Συμφωνίας Παραχώρησης. Η εταιρεία ισχυρίστηκε ότι έχει δικαίωμα να αναστείλει την έναρξη της δεύτερης φάσης υποδομών και το ΥΜΕΕ παρέπεμψε το θέμα σε διαιτησία.

Στις 18.1.2021, η εταιρεία παρέπεμψε σε Διαδικασία Ταχείας Επίλυσης Διαφορών (ΔΤΕΔ) το θέμα της τροποποίησης συγκεκριμένης παραμέτρου στη φόρμουλα υπολογισμού του περιθωρίου χωρητικότητας του αερολιμένα Λάρνακας, με σκοπό την επ' αόριστον αναστολή της έναρξης των εργασιών της δεύτερης φάσης υποδομών. Το Τριμελές Σώμα Κριτών (Διαιτητών) της Ταχείας Επίλυσης Διαφορών εξέδωσε στις 17.6.2021 απόφαση ότι η εταιρεία δεν έχει δικαίωμα για αναστολή των εργασιών της δεύτερης φάσης υποδομών, δικαιώνοντας τις θέσεις του ΥΜΕΕ. Η εταιρεία, με επιστολή της, ημερ. 4.8.2021, αμφισβήτησε την απόφαση αυτή, θεωρώντας ότι μέλη του Σώματος δεν συμμορφώνονταν με τις απαιτήσεις των κριτηρίων αμεροληψίας που είχαν τεθεί στη Συμφωνία Παραχώρησης.

Το ΥΜΕΕ με την επιστολή του, ημερ. 19.1.2022, επιβεβαίωσε τα πιο πάνω και μας ενημέρωσε ότι η εταιρεία στις 14.7.2021 απέστειλε Ειδοποίηση ότι καταβάλλει εύλογες προσπάθειες για εξασφάλιση χρηματοδότησης («all reasonable endeavors to obtain funding»), ενώ στις 4.8.2021 ενημέρωσε το ΥΜΕΕ για τη μη δυνατότητα εξασφάλισης χρηματοδότησης («Phase 2 Non Funding Notice») των εργασιών για τη δεύτερη φάση υποδομών. Τέλος, το ΥΜΕΕ μάς ανέφερε ότι μετά την επιστολή εκ μέρους της Δημοκρατίας, ημερ. 26.7.2021, στις 16.9.2021 ξεκίνησε διαδικασία συζητήσεων/διαπραγματεύσεων με την εταιρεία, σχετικά με την υλοποίηση της δεύτερης φάσης υποδομών και τις δυνατότητες χρηματοδότησής της.

Στις 12.4.2022, κυκλοφόρησε δημοσίευμα το οποίο ανέφερε ότι βρίσκονταν, σε προχωρημένο στάδιο, διαπραγματεύσεις μεταξύ του ΥΜΕΕ και της εταιρείας για επέκταση/παράταση της Συμφωνίας Παραχώρησης για 5,5 χρόνια, ήτοι μέχρι τον Νοέμβριο του 2036, καθώς και ότι, ενδεχομένως, το αμέσως επόμενο διάστημα να προέκυπτε συμφωνία μεταξύ των μερών, μεταξύ άλλων, για τη δεύτερη φάση ανάπτυξης των υποδομών στα δύο αεροδρόμια. Η Υπηρεσία μας, στις 15.4.2022 ζήτησε ενημέρωση από το ΥΜΕΕ, κατά πόσο η ανάγκη για επέκταση της σύμβασης μέχρι το 2036 προέκυψε λόγω της άρνησης της εταιρείας να εκπληρώσει τη συμβατική της υποχρέωση για την υλοποίηση των έργων της δεύτερης φάσης υποδομών στα δύο αεροδρόμια, το κόστος των οποίων ξεπερνά το ποσό των €100 εκ.

Το ΥΜΕΕ σε απαντητική επιστολή του, ημερ. 5.5.2022, ανέφερε ότι τα μέρη, στο πλαίσιο της διαπραγματεύσεως σε σχέση με τη χρηματοδότηση των έργων ανάπτυξης της δεύτερης φάσης, κατέληξαν σε προκαταρκτική συμφωνία για παράταση της Συμφωνίας Παραχώρησης διάρκειας

5,5 χρόνων με συγκεκριμένες οικονομικές και τεχνικές παραδοχές και λαμβάνοντας υπόψη την παρούσα αβεβαιότητα του οικονομικού περιβάλλοντος. Όπως υποστηρίζει το ΥΜΕΕ, η υλοποίηση της δεύτερης φάσης θεωρείται τεχνικά αναγκαία, προκειμένου να ικανοποιούνται οι ανάγκες της επιβατικής κίνησης των δύο αερολιμένων και σκοπός της διαδικασίας είναι η διασφάλιση των συνθηκών εκείνων που θα συμβάλουν στην εξεύρεση χρηματοδότησης (χωρίς να αποκλείεται το ενδεχόμενο παροχής κρατικής χρηματοδότησης), καθώς και η διασφάλιση των παραμέτρων, ώστε η παράταση να μην αποτελεί κρατική ενίσχυση, αφού η εκτέλεση των έργων της δεύτερης φάσης αποτελεί συμβατική υποχρέωση της εταιρείας.

Όπως ανέφερε το ΥΜΕΕ, τα μέρη έχουν συμφωνήσει ότι η όποια συμβιβαστική συμφωνία θα περιλαμβάνει τη διευθέτηση όλων των εκκρεμοτήτων και επιμέρους διαφορών που υπάρχουν μεταξύ των μερών και θα αποτελέσουν μέρος του οικονομικού ανταλλάγματος που θα λάβει η Δημοκρατία έναντι της παράτασης των 5,5 χρόνων. Στο πλαίσιο αυτό, ανέφερε το ΥΜΕΕ, η εταιρεία συναίνεσε ότι για να λάβει την παράταση προκειμένου να εκτελέσει τις εργασίες ανάπτυξης της δεύτερης φάσης, θα παραιτηθεί από τις αξιώσεις της για διάφορες οικονομικές απαιτήσεις έναντι της Δημοκρατίας και από το δικαίωμά της να λαμβάνει αποζημίωση για τη λειτουργία του παράνομου αεροδρομίου της Τύμπου.

Το ΥΜΕΕ πρόσθεσε ότι γίνονται συζητήσεις για τροποποιήσεις στον σκοπό των εργασιών της δεύτερης φάσης, αφού οι μελέτες των εμπειρογνομόνων της Δημοκρατίας έχουν δείξει ότι υπάρχει ανάγκη για υλοποίηση εργασιών που δεν περιλαμβάνονται στις πρόνοιες της Συμφωνίας Παραχώρησης, ενώ οι υφιστάμενες υποδομές φαίνεται να καλύπτουν τουλάχιστον μέχρι το 2041 τις ανάγκες της κίνησης των αερολιμένων, χωρίς να απαιτείται η υλοποίηση μέρους των εργασιών που περιλαμβάνονται στη Συμφωνία.

Τέλος, το ΥΜΕΕ ανέφερε ότι μόλις οριστικοποιηθούν οι εργασίες, καθώς και το νομικό κείμενο συμβιβαστικής συμφωνίας ανάμεσα στα μέρη, θα γίνει ενημέρωση στα αρμόδια σώματα της Δημοκρατίας για εξασφάλιση των απαιτούμενων εγκρίσεων, προτού υποβληθεί Ειδοποίηση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με σκοπό της εξασφάλιση έγκρισης σχετικά με τη συμμόρφωση με το πλαίσιο κρατικών ενισχύσεων.

Σημειώνουμε ότι, στο πλαίσιο των εν λόγω διαπραγματεύσεων, αποφασίστηκε η σύσταση ομάδων εργασίας για την εξέταση τεχνικών, οικονομικών και νομικών θεμάτων. Το ΥΜΕΕ, επικαλούμενο την απουσία ανταγωνισμού για τεχνικούς λόγους, προχώρησε στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς προηγούμενη προκήρυξη, με τον τεχνικό οίκο ο οποίος παρείχε υπηρεσίες στη Δημοκρατία τόσο κατά τη διαδικασία διαιτησίας/ταχείας επίλυσης διαφορών, όσο και στη διάρκεια της έναρξης των διαπραγματεύσεων και ο οποίος είχε πλήρη γνώση του σχεδιασμού του Αερολιμένα Λάρνακας και των απαιτήσεων της Συμφωνίας Παραχώρησης, σε σχέση με την ανάπτυξη της δεύτερης φάσης.

Σύσταση:

Η Υπηρεσία μας, εκ πρώτης όψεως και μη έχοντας λάβει γνώση του ακριβούς περιεχομένου της προκαταρκτικής συμφωνίας του ΥΜΕΕ με τη διαχειρίστρια εταιρεία, αλλά έχοντας υπόψη ότι:

- ♦ το γεγονός ότι η τεράστια καθυστέρηση στην έναρξη των εργασιών της δεύτερης φάσης (καθυστέρηση που έχει επιβαρύνει τις δυνατότητες εξασφάλισης χρηματοδότησης) οφείλεται στην ίδια την εταιρεία (όπως επιβεβαιώθηκε από την Απόφαση των Κριτών), η οποία τώρα δεν μπορεί να επωφελείται των δικών της παραλείψεων και των εκ μέρους της παραβιάσεων συμβατικών υποχρεώσεών της,
- ♦ οι ισχυρισμοί για μη δυνατότητα εξασφάλισης χρηματοδότησης φαίνεται, σε αυτό το στάδιο, να είναι γενικοί και αόριστοι και όχι τεκμηριωμένοι με τον τρόπο που καθορίζει η Συμφωνία Παραχώρησης,
- ♦ οι διάφορες απαιτήσεις της εταιρείας, λόγω της πανδημίας, που υποτίθεται θα συμπεριληφθούν σε μία συμφωνία πακέτο, άλλες θα πρέπει να απορριφθούν και άλλες είναι ακόμη γενικές και αόριστες και ως τέτοιες δεν έχουν ακόμη αξιολογηθεί επισταμένα και αναλυτικά από το ΥΜΕΕ,
- ♦ η επέκταση μιας τέτοιας, τεράστιου οικονομικού οφέλους, Συμφωνίας Παραχώρησης, είναι σε κάθε περίπτωση προβληματική και επιτρέπεται μόνο σε εξαιρετικές και υπό αυστηρές προϋποθέσεις, πόσο μάλλον όταν πρόκειται για επέκταση κατά 5,5 χρόνια, και
- ♦ η Συμφωνία Παραχώρησης δεν προβλέπει επέκταση της διάρκειας της ως αντιστάθμισμα σε οικονομικές απαιτήσεις της εταιρείας

εκφράζει έντονες επιφυλάξεις σχετικά με τους μέχρι σήμερα χειρισμούς εκ μέρους του ΥΜΕΕ και ως προς τη διαφαινόμενη παράταση της Συμφωνίας Παραχώρησης κατά 5,5 χρόνια και συστήνει όπως το ΥΜΕΕ εφαρμόζει τις πρόνοιες της Συμφωνίας Παραχώρησης και να λειτουργεί με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον, το οποίο στην προκειμένη περίπτωση δεν φαίνεται να διασφαλίζεται.

6.1.4.3 Ισχυρισμός περί λάθους στην καταβολή του μεταβλητού Τέλους Παραχώρησης από τη διαχειρίστρια εταιρεία

Η εταιρεία με επιστολή της, ημερ. 3.4.2018, ισχυρίστηκε ότι λόγω λανθασμένης πρακτικής, που εφάρμοζε επί σειρά ετών, πραγματοποίησε υπερπληρωμές στο μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης συνολικού ύψους €15 εκ., μέσω υπερεκτιμημένων αεροναυτικών εσόδων και προχώρησε μονομερώς στην αποκοπή του ποσού αυτού κατά το 2018, γεγονός που προκάλεσε τη διαφωνία των συμβαλλόμενων μερών. Στις 2.5.2018, το ΥΜΕΕ ζήτησε σχετική γνωμάτευση από τη Νομική Υπηρεσία.

Η Νομική Υπηρεσία σε γνωμάτευσή της, ημερ. 22.3.2022, ανέφερε ότι σύμφωνα με τη Συμφωνία Παραχώρησης, η εταιρεία όφειλε να διενεργήσει συμφιλίωση μεταξύ των ποσών που πληρώθηκαν στη Δημοκρατία και των ελεγμένων κυβερνητικών καταστάσεων από ελεγκτή της εταιρείας εντός καθοριζόμενων χρονοδιαγραμμάτων. Η εταιρεία, για όλη τη διάρκεια της υπό αμφισβήτηση περιόδου, προέβαινε σε έλεγχο των λογαριασμών, ωστόσο ουδέποτε προχώρησε στη διαδικασία συμφιλίωσης, κατά παράβαση ρητής συμβατικής της υποχρέωσης.

Περαιτέρω, στη Συμφωνία Παραχώρησης προβλέπεται συγκεκριμένη περίοδος 28 ημερών, εντός της οποίας πρέπει οποιαδήποτε αμφισβήτηση επί του αποτελέσματος συμφωνίας ελεγμένων λογαριασμών να καταγραφεί, προκειμένου να παραπεμφθεί η διαφορά για επίλυση. Σύμφωνα με την εν λόγω γνωμάτευση, η παράλειψη της εταιρείας να προβεί σε συμφιλίωση λογαριασμών, ως η υποχρέωσή της, δεν μπορεί να της προσδίδει επιπρόσθετα δικαιώματα και να της επιτρέπει τη διεκδίκηση αμφισβητούμενων ποσών πέραν της προβλεπόμενης χρονικής περιόδου.

Η Νομική Υπηρεσία κατέληξε στο ότι η εταιρεία, στη βάση των πιο πάνω προνοιών της Συμφωνίας Παραχώρησης, δεν δικαιούται να διεκδικεί ποσά τα οποία θεωρεί ότι έχουν καταβληθεί λανθασμένα, μετά την παρέλευση του χρονικού διαστήματος το οποίο καθορίζεται στη Συμφωνία και ως εκ τούτου η Δημοκρατία, συμβατικά, δεν οφείλει να επιστρέψει τα ποσά που εσφαλμένα της έχουν καταβληθεί.

Σύσταση: Το ΥΜΕΕ να απαιτήσει όπως της καταβληθούν τα ποσά τα οποία έχει μονομερώς αποκόψει η διαχειρίστρια εταιρεία από το μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης λόγω των ισχυριζόμενων, εκ μέρους της, υπερπληρωμών.

6.1.4.4 Απαιτήσεις της διαχειρίστριας εταιρείας για καταβολή αποζημιώσεων εξαιτίας των μέτρων που λαμβάνονται για παρεμπόδιση της εξάπλωσης του κορωνοϊού COVID-19

Η εταιρεία, επικαλούμενη τις πρόνοιες της Συμφωνίας Παραχώρησης, σχετικά με τα Γεγονότα Ανωτέρας Βίας («Force Majeure Event») και Συμβάν Αποζημίωσης («Compensation Event»), απαίτησε την καταβολή αποζημιώσεων, λόγω διαφοροποίησης του κόστους του Έργου και συνεπώς των εξόδων ή/και εσόδων της εταιρείας, επικαλούμενη τους περιορισμούς που τέθηκαν από τα Υπουργικά Διατάγματα, τα οποία απαγόρευαν ή/και περιόριζαν την αεροπορική κίνηση από και προς τους αερολιμένες Λάρνακας και Πάφου, καθώς και τη χρήση των αερολιμένων από το επιβατικό κοινό, τους εργαζομένους, τους επισκέπτες και άλλους και τα οποία είχαν δραστικά επηρεάσει τη λειτουργία των αερολιμένων. Το ΥΜΕΕ, αφού έλαβε γνωμάτευση από τη Νομική Υπηρεσία, έθεσε το θέμα ενώπιον της ΚΕΑΑ για λήψη απόφασης. Η ΚΕΑΑ, κατά τη συνεδρία της στις 12.11.2020, απέρριψε το αίτημα της εταιρείας για αποζημιώσεις για την περίοδο από 13.3.2020 μέχρι 30.11.2020. Το ΥΜΕΕ ενημέρωσε την εταιρεία ότι το αίτημά της για αποζημιώσεις απορρίφθηκε. Η εταιρεία έθεσε τη διαφωνία της, επικαλούμενη Συμβάν Αποζημίωσης και συνεχίζει να ζητά την καταβολή αποζημιώσεων.

6.2 Αποκρατικοποίηση των εμπορικών δραστηριοτήτων του Λιμανιού Λεμεσού

6.2.1 Σύμβαση μίσθωσης του Λιμανιού Λεμεσού μεταξύ Αρχής Λιμένων Κύπρου και Κυπριακής Δημοκρατίας

Το ΥΣ, με βάση την εξουσία που του παρέχεται από το άρθρο 16Α του περί Αρχής Λιμένων Κύπρου Νόμου (Ν.38/1973), για τη σύναψη σύμβασης με την οποία να εκμισθώνει τον λιμένα Λεμεσού ή/και να αναθέτει σε οποιοδήποτε πρόσωπο την κατασκευή, διαχείριση, ανάπτυξη, επέκταση, τροποποίηση, διεύθυνση ή λειτουργία του λιμένα ή του όλου ή μέρους της περιοχής του λιμένα, ενέκρινε στις 21.4.2016 τη Σύμβαση μίσθωσης του λιμανιού Λεμεσού, μεταξύ της ΑΛΚ και της Κυπριακής Δημοκρατίας και εξουσιοδότησε τον Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, όπως την υπογράψει.

Η εν λόγω Σύμβαση μίσθωσης υπογράφηκε στις 22.4.2016 και προνοούσε, μεταξύ άλλων, ότι το ποσό του μισθώματος, το οποίο θα καταβάλλεται στην ΑΛΚ, θα είναι ίσο με (i) το σταθερό Τέλος Παραχώρησης («Fixed Concession Fee»), ως αυτό καθορίζεται στις Συμφωνίες Παραχώρησης με τους διαχειριστές του λιμανιού (ii) τυχόν επιπρόσθετο ποσό ετησίως, το οποίο θα απαιτείται για να καλύψει έλλειμμα στον ετήσιο Προϋπολογισμό της ΑΛΚ, όπως αυτό το ποσό θα υπολογίζεται με βάση το ποσό το οποίο θα προκύπτει ως έλλειμμα στον ετήσιο Προϋπολογισμό της ΑΛΚ, λαμβανομένων πάντοτε υπόψη όλων των ετήσιων αναγκών της ΑΛΚ, περιλαμβανομένων και των αναγκών της για όλες τις αναπτυξιακές και οικονομικές δραστηριότητές της και για τις οικονομικές υποχρεώσεις της στο Ταμείο Συντάξεων του προσωπικού της, και (iii) τυχόν επιπρόσθετο ποσό το οποίο θα προκύψει ως πραγματοποιηθέν ταμειακό έλλειμμα του προηγούμενου έτους, το οποίο θα είναι το ποσό, με αρνητικό πρόσημο, το οποίο προκύπτει αφαιρουμένων των πραγματικών εξόδων της ΑΛΚ από τα πραγματικά έσοδά της για το συγκεκριμένο έτος.

Η ΑΛΚ, με επιστολή της προς τον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ, ημερ. 24.5.2019, σημείωσε την πρόθεσή της να προβεί σε αναπροσαρμογή (indexation) των χρεώσεων που επιβλήθηκαν στο ΥΜΕΕ κατά τα έτη 2017 και 2018, όπως και για τις χρεώσεις του έτους 2019, ούτως ώστε να περιλαμβάνουν τη διακύμανση στον δείκτη τιμών παραγωγού, τονίζοντας ότι, αφού το σταθερό Τέλος Παραχώρησης («Fixed Concession Fee»), ως αυτό καθορίζεται στις Συμφωνίες Παραχώρησης (€9.150.000 ετησίως), τυγχάνει αναπροσαρμογής (indexation), σύμφωνα με τον δείκτη τιμών παραγωγού για την Κύπρο που εκδίδεται από την Eurostat, το ίδιο θα πρέπει να ισχύει και για το ποσό του μισθώματος, το οποίο καταβάλλεται ετησίως από το ΥΜΕΕ στην ΑΛΚ.

Το ΥΜΕΕ, με απαντητική επιστολή του προς την ΑΛΚ, ημερ. 5.6.2019, εξέφρασε τη διαφωνία του με την πιο πάνω θέση, υποστηρίζοντας ότι το μίσθωμα που καταβάλλεται στην ΑΛΚ δεν θα πρέπει να τυγχάνει αναπροσαρμογής (indexation).

Όπως παρατηρήσαμε, η ΑΛΚ στις 10.7.2019 και 27.9.2019 προχώρησε σε έκδοση τιμολογίων προς το ΥΜΕΕ, που αφορούσε σε αναδρομικές χρεώσεις για τα έτη 2017, 2018 και το πρώτο τρίμηνο του 2019, όπως και σε επιβολή αναπροσαρμοσμένων χρεώσεων για το υπόλοιπο του έτους.

Η πιο πάνω πρακτική από την ΑΛΚ συνεχίστηκε και το έτος 2020, με αποτέλεσμα, κατά την 31.12.2020, να παρουσιάζει στα βιβλία της οφειλές από το ΥΜΕΕ συνολικού ύψους €1.602.544.

Σημειώνουμε ότι το ΥΜΕΕ δεν προέβη σε ενέργειες για τη λήψη σχετικής γνωμάτευσης του θέματος από τη Νομική Υπηρεσία, αναφορικά με τη θέση της ΑΛΚ για την αναπροσαρμογή (indexation) του ετήσιου μισθώματος για την παραχώρηση του λιμανιού Λεμεσού που καταβάλλεται και συνέχισε την καταβολή των μισθωμάτων, με βάση το αρχικό ποσό των €9.150.000.

Το ΥΜΕΕ στην απαντητική επιστολή του, ημερ. 4.5.2022, μας ανέφερε ότι η πρόθεση του ΥΜΕΕ κατά την υπογραφή της Σύμβασης μίσθωσης ήταν να πληρώνει στην ΑΛΚ ποσό ενοικίου ίσο με το ποσό του σταθερού Τέλους Παραχώρησης («Fixed Concession Fee»), για την παραχώρηση του χώρου του λιμανιού. Η αναφορά στο σταθερό Τέλος Παραχώρησης («Fixed Concession Fee») στη συμφωνία μίσθωσης δεν αποσκοπούσε στην ερμηνεία που δόθηκε μετά από την ΑΛΚ, ότι δηλαδή θα γίνεται και αναπροσαρμογή του ποσού στη βάση του τι προνοείται στις Συμφωνίες Παραχώρησης. Όπως υποστήριξε το ΥΜΕΕ, ο «Δείκτης Τιμών Βιομηχανίας» που χρησιμοποιεί η Συμφωνία Παραχώρησης για αναπροσαρμογή χρησιμοποιήθηκε, σε σχέση με το πώς επηρεάζεται το κόστος λειτουργίας του λιμανιού και όχι λόγω αύξησης στην αξία της γης και υποδομών που έχουν παραχωρηθεί από την ΑΛΚ. Ως εκ τούτου, ο συγκεκριμένος δείκτης κρίθηκε ακατάλληλος από το ΥΜΕΕ για χρήση για σκοπούς ενοικίασης του λιμανιού και έγινε εισήγηση, προφορικά, στην ΑΛΚ να τροποποιηθεί η εν λόγω συμφωνία μίσθωσης και να γίνει αναφορά σε συγκεκριμένο δείκτη αναπροσαρμογής, που να αντικατοπτρίζει τους δείκτες αύξησης ενοικίων. Η εν λόγω εισήγηση δεν έγινε αποδεκτή από την ΑΛΚ.

Επίσης, στην απάντησή του το ΥΜΕΕ σημείωσε ότι, ανεξάρτητα από την αύξηση ή μη του ποσού ενοικίου που το ΥΜΕΕ πληρώνει στην ΑΛΚ, υπάρχει στην ίδια Σύμβαση δέσμευση ότι, σε περίπτωση που υπάρχουν ελλείμματα στον Προϋπολογισμό της ΑΛΚ, το ΥΜΕΕ θα καλύπτει τα εν

λόγω ελλείμματα. Ως εκ τούτου, το ΥΜΕΕ θεωρεί ότι δεν προκύπτει θέμα βιωσιμότητας της ΑΛΚ, λόγω μη εφαρμογής οποιασδήποτε αναπροσαρμογής του ενοικίου.

Σχολιάζοντας τα πιο πάνω, αναφέρουμε ότι η Υπηρεσία μας εισηγήθηκε όπως το ΥΜΕΕ προβεί σε ενέργειες για τη λήψη σχετικής γνωμάτευσης από τη Νομική Υπηρεσία, κατά πόσο το ετήσιο μίσθωμα που καταβάλλεται στην ΑΛΚ, για την παραχώρηση του λιμανιού Λεμεσού, θα πρέπει να αναπροσαρμόζεται

6.2.2 Έλεγχος των εισπρακτέων Τελών Παραχώρησης («Concession Fee») στο πλαίσιο της αποκρατικοποίησης του Λιμανιού Λεμεσού

Ο έλεγχος των εισπρακτέων Τελών Παραχώρησης («Concession Fee»), γίνεται στη βάση των όρων των Συμφωνιών Παραχώρησης και άλλων συμπληρωματικών και συναφών συμφωνιών, ανάμεσα στο ΥΜΕΕ (Αναθέτων Φορέας) και των εταιρειών Α, Β και Γ (Παραχωρησιούχοι) για τον Τερματικό Σταθμό Γενικού Εμπορίου και Τερματικού Επιβατών, για τον Τερματικό Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων και για τις θαλάσσιες υπηρεσίες.

Το ΥΜΕΕ όρισε Ομάδα Έργου, η οποία θα παρακολουθεί και θα ελέγχει από πλευράς της Κυπριακής Δημοκρατίας την εφαρμογή των όρων των Συμφωνιών Παραχώρησης.

6.2.2.1 Έλεγχος του Τέλους Παραχώρησης του Τερματικού Σταθμού Γενικού Εμπορίου και Τερματικού Επιβατών (Παραχωρησιούχος Α)

α. Τέλος Παραχώρησης. Με βάση τις πρόνοιες της Συμφωνίας Παραχώρησης, η Κυπριακή Δημοκρατία λαμβάνει από τον Παραχωρησιούχο Α, για τα δικαιώματα που του παραχωρήθηκαν, μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης («Variable Concession Fee») 52,10% επί των ακαθάριστων εσόδων του, με ελάχιστο ετήσιο Τέλος Παραχώρησης («Fixed Concession Fee») €2,0 εκ.

Κατά το 2020, το Τέλος Παραχώρησης που εισπράχθηκε, σύμφωνα με το Ολοκληρωμένο Σύστημα Διοικητικής και Οικονομικής Πληροφόρησης του Γενικού Λογιστηρίου (FIMAS), ανήλθε σε €14,59 εκ., σε σύγκριση με €17,51 εκ. το έτος 2019 (μείωση ύψους €2,92 εκ. ή ποσοστό 16,67%) και σε σύγκριση με €11,41 εκ. το έτος 2018 (αύξηση ύψους €3,18 εκ. ή ποσοστό 27,87%).

Το ΥΜΕΕ στην απαντητική επιστολή του, ημερ. 4.5.2022, μας ανέφερε τα ακόλουθα:

- ♦ Έσοδα το 2018 — Το 2018 ήταν το πρώτο ουσιαστικά ολόκληρο έτος διαχείρισης του λιμανιού Λεμεσού, οι ιδιώτες είχαν τη διαχείριση του λιμανιού για 11 μήνες το 2017, ενώ ο Παραχωρησιούχος Α κατά τον πρώτο χρόνο (2017) είχε να αντιμετωπίσει και διάφορα θέματα προσαρμογής, τόσο του ίδιου όσο και των χρηστών του λιμανιού στη νέα πραγματικότητα.
- ♦ Έσοδα το 2019 — Το 2019 αποτελούσε την «καλύτερη» από πλευράς εισοδημάτων χρονιά για το Τερματικό Γενικού Εμπορίου. Υπήρξε μεγάλη ανάπτυξη/άνθιση στο λιμάνι, τόσο από πλευράς επιβατών κρουαζιέρας, αλλά κυρίως λόγω των υποστηρικτικών δραστηριοτήτων στις εξορυκτικές/διατρητικές εργασίες για εξεύρεση και εξόρυξη υδρογονανθράκων, τόσο στη Κυπριακή ΑΟΖ όσο και στην ευρύτερη περιοχή, ενώ και η γενικότερη εικόνα της οικονομίας του τόπου, επηρέασε θετικά και τα έσοδα από το λιμάνι.

- ♦ Έσοδα το 2020 — Το 2020, λόγω της πανδημίας του COVID 19, υπήρξε κατακόρυφη μείωση στον κύκλο εργασιών του Παραχωρησιούχου Α. Τα έσοδα από επιβάτες κρουαζιέρας ήταν μηδενικά, λόγω των μέτρων που είχαν ληφθεί και απαγόρευαν τις κρουαζιέρες στη Δημοκρατία, ενώ δεν υπήρξαν καθόλου έσοδα ούτε και από τις υποστηρικτικές υπηρεσίες στις εταιρείες εξεύρεσης και εξόρυξης υδρογονανθράκων, καθώς τα προγράμματα, τόσο στην Κυπριακή ΑΟΖ όσο και στην περιοχή σταμάτησαν. Μοναδικές δραστηριότητες που παρέμειναν στο λιμάνι ήταν εισαγωγή/εξαγωγή προϊόντων για/από την τοπική αγορά, τα οποία δεν ήταν συσκευασμένα σε εμπορευματοκιβώτια, τα οποία προφανώς επηρεάστηκαν αρνητικά από τα δεδομένα της πανδημίας.

β. Μη ρυθμιζόμενες ταρίφες/χρεώσεις (non-regulated tariffs). Με βάση τη Συμφωνία Παραχώρησης, οι ταρίφες/χρεώσεις που επιβάλλονται από τον Παραχωρησιούχο Α διαχωρίζονται σε ρυθμιζόμενες και μη ρυθμιζόμενες.

Όσον αφορά στην επιβολή των μη ρυθμιζόμενων ταρίφων/χρεώσεων από τον Παραχωρησιούχο Α, η Συμφωνία Παραχώρησης του παρέχει το δικαίωμα να επιβάλει, κατά την κρίση του, οποιοσδήποτε ταρίφες/χρεώσεις, χωρίς να έχει την υποχρέωση να διαβουλευτεί ή έστω να ενημερώνει τη Δημοκρατία για οτιδήποτε σχετικά με τις εν λόγω χρεώσεις. Στη μόνη περίπτωση που παρέχεται από τη Συμφωνία Παραχώρησης η δυνατότητα στη Δημοκρατία να προβαίνει σε έλεγχο μη ρυθμιζόμενων ταρίφων/χρεώσεων που επιβάλλονται από τον Παραχωρησιούχο Α, είναι στη περίπτωση κατά την οποία οι χρεώσεις που επιβλήθηκαν ήταν υψηλότερες από το 25% των χρεώσεων που επιβάλλονται από τα συγκρίσιμα περιφερειακά λιμάνια και πέραν του ποσοστού 40%, σε σχέση με το κόστος προσφοράς της υπηρεσίας.

Όπως διαπιστώσαμε, η Ομάδα Έργου κατά τα έτη 2019 και 2020 δεν προέβη σε έλεγχο των χρεώσεων για να επιβεβαιώσει ότι εμπίπτουν στα προαναφερθέντα ποσοστά.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι, οι χρεώσεις που επιβλήθηκαν από τον Παραχωρησιούχο Α την 1.7.2019 (tariff book, version 4.1), παρουσίαζαν αύξηση στις μη ρυθμιζόμενες χρεώσεις για «oil & gas» ποσοστού ύψους 8,26%, 14,00% και 7,92%, στη φόρτωση/εκφόρτωση σωλήνων, στα μεταφορικά και στην παροχή υπηρεσιών, αντίστοιχα, σε σχέση με τις χρεώσεις που βρίσκονταν σε ισχύ στις 25.5.2018 (tariff book, version 3.1).

Ενόψει των πιο πάνω, τονίσαμε ότι το ΥΜΕΕ θα έπρεπε να προχωρήσει σε εξέταση των χρεώσεων, για να διαπιστωθεί κατά πόσο εμπίπτουν στα ποσοστά τα οποία προνοούνται από τη Συμφωνία Παραχώρησης.

Το ΥΜΕΕ, στην απαντητική επιστολή του, ημερ. 4.5.2022, μας ανέφερε ότι, λόγω της πολυπλοκότητας και της εξειδίκευσης που απαιτείται για να γίνει έλεγχος στις χρεώσεις, το ΥΜΕΕ είχε κατά το 2021 αναθέσει σε Συμβούλους τον έλεγχο των χρεώσεων στο λιμάνι, σε σχέση με άλλα λιμάνια της περιοχής. Τα αποτελέσματα της μελέτης θα χρησιμοποιηθούν για εξέταση και τροποποίηση όσων χρεώσεων κρίνεται σκόπιμο.

γ. Απαίτηση ελάχιστου Κεφαλαίου Κίνησης (Minimum Working Capital Requirement). Σύμφωνα με όρο της Συμφωνίας Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος Α θα πρέπει να διαθέτει επαρκή κεφάλαια ανά πάσα χρονική στιγμή, ανεξάρτητα εάν είναι διαθέσιμα μέσω των

αποθεματικών του ή μέσω πιστωτικών διευκολύνσεων, για να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις κεφαλαίου κίνησης, συμπεριλαμβανομένων των ποσών που απαιτούνται για την ικανοποίηση των υποχρεώσεών του, όπως των μισθών των εργαζομένων και λοιπών συναφών εξόδων και των πληρωμών των προμηθευτών και των υπερβολάβων.

Σημειώνουμε ότι το ποσό αυτό δεν πρέπει σε καμία χρονική στιγμή να είναι μικρότερο από το μέσο μηνιαίο ακαθάριστο εισόδημα των προηγούμενων τριών μηνών («κατώτατο όριο κεφαλαίου κίνησης»).

Λόγω του ότι ο Παραχωρησιούχος Α δεν διέθετε το απαιτούμενο όριο του κεφαλαίου κίνησης για τον μήνα Νοέμβριο του 2019 (έλλειμμα ύψους €40.366), ο Συντονιστής του Έργου με επιστολή του, ημερ. 22.1.2020, ζήτησε όπως ενημερωθεί για τη θέση του, όπως και για τις ενέργειες που προτίθετο να λάβει για αποφυγή παρόμοιων περιστατικών στο μέλλον.

Πέραν του ελλείμματος για τον μήνα Νοέμβριο, διαπιστώσαμε επίσης ότι το όριο του κεφαλαίου κίνησης που διέθετε ο Παραχωρησιούχος Α, για τον μήνα Ιούλιο του 2019, όπως και για τους μήνες Ιανουάριο, Απρίλιο, Μάιο, Αύγουστο, Σεπτέμβριο, Οκτώβριο και Νοέμβριο του 2020, ήταν μικρότερο από το προβλεπόμενο μέσο μηνιαίο ακαθάριστο εισόδημα των προηγούμενων τριών μηνών.

Τονίζεται ότι, σύμφωνα με τη Συμφωνία Παραχώρησης, η μη επάρκεια κεφαλαίων μέσω των αποθεματικών της εταιρείας ή μέσω πιστωτικών διευκολύνσεων για συνεχόμενη περίοδο δύο μηνών ή περίοδο τεσσάρων μηνών σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο έξι μηνών συνιστά "Event of Default".

Ο Παραχωρησιούχος Α, με απαντητική του επιστολή, ημερ. 23.1.2020, ενημέρωσε το ΥΜΕΕ για τη χορήγηση πιστωτικών διευκολύνσεων από τη μητρική του εταιρεία ύψους €18,5 εκ., αναφέροντας επίσης ότι σε περίπτωση που θα προκύψει ανάγκη για την παροχή επιπλέον πιστωτικών διευκολύνσεων, η μητρική εταιρεία θα του χορηγήσει επιπλέον ποσό ύψους €6,3 εκ.

Έχουμε επιστήσει την προσοχή του ΥΜΕΕ στην αδυναμία του Παραχωρησιούχου Α να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις κεφαλαίου κίνησης της εταιρείας του, μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα από την ανάληψη των εργασιών του Τερματικού (29.1.2017), χωρίς την παροχή πιστωτικών διευκολύνσεων από τη μητρική του εταιρεία.

Το ΥΜΕΕ στην απαντητική επιστολή του, ημερ. 4.5.2022, μας ανέφερε ότι, η αδυναμία του Παραχωρησιούχου Α να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις κεφαλαίου κίνησης της εταιρείας του ανησυχεί και το ΥΜΕΕ, με το θέμα να παρακολουθείται. Σημείωσε επίσης ότι, τα οικονομικά δεδομένα, όπως διαμορφώθηκαν τόσο σε σχέση με την πανδημία, τα οποία αναμένεται να επιβαρυνθούν, λόγω και του πολέμου στην Ουκρανία, δεν αφήνουν πολλά περιθώρια στον Παραχωρησιούχο Α για ανάπτυξη. Η παροχή πιστωτικών διευκολύνσεων από τη μητρική εταιρεία αποτελεί επιλογή, με βάση τη Συμφωνία Παραχώρησης και δεν μπορεί να αποκλειστεί, ούτε και μπορεί να θεωρηθεί ότι ο Παραχωρησιούχος Α παραβιάζει τη Συμφωνία Παραχώρησης.

6.2.2.2 Έλεγχος του Τέλους Παραχώρησης του Τερματικού Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (Παραχωρησιούχος Β)

α. Τέλος Παραχώρησης. Με βάση τις πρόνοιες της Συμφωνίας Παραχώρησης, η Κυπριακή Δημοκρατία λαμβάνει από τον Παραχωρησιούχο Β, για τα δικαιώματα που του παραχωρήθηκαν, μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης («Variable Concession Fee») 62,71% επί των ακαθάριστων εσόδων του Παραχωρησιούχου Β, με ελάχιστο ετήσιο Τέλος Παραχώρησης («Fixed Concession Fee») €7,0 εκ.

Κατά το 2020, το Τέλος Παραχώρησης που εισπράχθηκε, σύμφωνα με το Ολοκληρωμένο Σύστημα Διοικητικής και Οικονομικής Πληροφόρησης του Γενικού Λογιστηρίου (FIMAS), ανήλθε σε €36,00 εκ., σε σύγκριση με €37,57 εκ. το έτος 2019 (μείωση ύψους €1,57 εκ., ή ποσοστό 4,18%), και σε σύγκριση με €32,83 εκ. το έτος 2018 (αύξηση ύψους €3,17 εκ., ή ποσοστό 9,66%).

Το ΥΜΕΕ στην απαντητική επιστολή του, ημερ. 4.5.2022, μας ανέφερε τα ακόλουθα:

- ◆ Έσοδα το 2018 — Το 2018 ήταν το πρώτο ουσιαστικά ολόκληρο έτος διαχείρισης του λιμανιού Λεμεσού, οι ιδιώτες είχαν τη διαχείριση του λιμανιού για 11 μήνες το 2017, ενώ ο Παραχωρησιούχος Β κατά τον πρώτο χρόνο (2017) είχε να αντιμετωπίσει και διάφορα θέματα προσαρμογής τόσο του ιδίου όσο και των χρηστών του λιμανιού στη νέα πραγματικότητα.
- ◆ Έσοδα το 2019 — Το 2019 αποτελούσε την καλύτερη από πλευράς εισοδημάτων χρονιά για το Τερματικό Εμπορευματοκιβωτίων, καθώς η εισαγωγή/εξαγωγή εμπορευματοκιβωτίων επηρεάζεται άμεσα από την οικονομική ανάπτυξη του τόπου και η γενικότερη εικόνα της οικονομίας του τόπου, επηρέασε θετικά και τα έσοδα από το λιμάνι.
- ◆ Έσοδα 2020 — Το 2020, λόγω της πανδημίας του COVID, υπήρξε μείωση στον κύκλο εργασιών του Παραχωρησιούχου Β. Εισαγωγές φορτίων μειώθηκαν λόγω της γενικότερης ύφεσης στην οικονομία του τόπου. Αντίστοιχα και οι εξαγωγές επηρεάστηκαν από τα παγκόσμια οικονομικά δεδομένα. Ο επηρεασμός του Τερματικού Εμπορευματοκιβωτίων ήταν μικρότερος, σε σχέση με το τερματικό Γενικού Εμπορίου, καθώς σε αυτή την περίπτωση η λειτουργία για τα κρουαζιερόπλοια είχε σταματήσει εξολοκλήρου.

β. Καταβολή τελών στον Παραχωρησιούχο Β για χρήση χώρων από το Τμήμα Τελωνείων στο λιμάνι Λεμεσού.

(i) Το ΥΜΕΕ με επιστολή του, ημερ. 7.3.2018, προς τη Νομική Υπηρεσία, ζήτησε νομική γνώματευση κατά πόσο το Τμήμα Τελωνείων οφείλει να καταβάλει στον Παραχωρησιούχο Β, τέλη για χρήση του χώρου λειτουργίας και φύλαξης μηχανοκίνητου συστήματος ακτινοδιαγνωστικού ελέγχου εμπορευματοκιβωτίων.

Σημειώνουμε ότι, όρος της Συμφωνίας Παραχώρησης προβλέπει ότι ο Παραχωρησιούχος Β οφείλει να παρέχει τους αναγκαίους χώρους για χρήση στο Τμήμα Τελωνείων, έναντι καθορισμένου στη Συμφωνία Παραχώρησης, τέλους.

Η Νομική Υπηρεσία, με απαντητική της επιστολή, ημερ. 17.12.2019, αρχικά ανέφερε ότι, με βάση τον σχετικό όρο της Συμφωνίας Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος Β παρέχει τους αναγκαίους χώρους για χρήση στο Τμήμα Τελωνείων, έναντι καθορισμένου στη Συμφωνία Παραχώρησης τέλους, αλλά ακολούθως πρόσθεσε ότι, μετά από επεξηγήσεις που λήφθηκαν από το Τμήμα Τελωνείων ότι στον συγκεκριμένο χώρο διενεργούνται οι έλεγχοι του τελωνείου προς συμμόρφωση με την τελωνειακή νομοθεσία, συνήγαγε ότι η θέση του Τμήματος, ως προς την ύπαρξη εθνικής δευτερογενούς νομοθεσίας, η οποία προβλέπει τη μη καταβολή τελών από το Τμήμα Τελωνείων, ήταν ορθή.

Ειδικότερα, αναφέρθηκε στις παραγράφους 5(δ) και (ε) του περί Όρων και Προϋποθέσεων, για Έγκριση Αποθηκών Προσωρινής Εναπόθεσης, η Διαχείριση των Οποίων Ανατίθεται σε Φυσικά ή Νομικά Πρόσωπα Διατάγματος του 2004 (Κ.Δ.Π. 434/2004), οι οποίοι προνοούν ότι ο χώρος λειτουργίας και φύλαξης μηχανοκίνητου συστήματος Ακτινοδιαγνωστικού ελέγχου εμπορευματοκιβωτίων, πρέπει να παρέχεται από τον Παραχωρησιούχο Β στο Τμήμα Τελωνείων, ατελώς και ότι ο Παραχωρησιούχος Β δεν νομιμοποιείται να απαιτεί την καταβολή τελών για τη χρήση του υπό αναφορά χώρου.

Επιπρόσθετα, αναφέρθηκε ότι το πιο πάνω Διάταγμα αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της άδειας λειτουργίας ιδιωτικής προσωρινής αποθήκης στο λιμάνι Λεμεσού, η οποία εκδόθηκε από το Τμήμα Τελωνείων στον Παραχωρησιούχο Β στις 27.1.2017.

Ως απόρροια των πιο πάνω, οι όροι της Συμφωνίας Παραχώρησης έρχονται σε σύγκρουση με τις διατάξεις του Διατάγματος και τους όρους της Άδειας, για το οποίο η θέση της Νομικής Υπηρεσίας ήταν ως ακολούθως: «στην προκειμένη περίπτωση, ο όρος και το Schedule της Συμφωνίας Παραχώρησης, περιλήφθηκαν στη Συμφωνία Παραχώρησης, σε χρονική περίοδο κατά την οποία δεν επιτρεπόταν από τις σχετικές διατάξεις του Διατάγματος, η συμπερίληψη τους στη Συμφωνία Παραχώρησης, δηλαδή συνάφθηκαν κατά παράβαση των διατάξεων του Διατάγματος, ήτοι της δευτερογενούς νομοθεσίας. Ως εκ τούτου, εφόσον ο σκοπός των όρων αυτών της Συμφωνίας Παραχώρησης, είναι αντίθετος με νομοθετική διάταξη, τεκμαίρεται ως παράνομος, και συναφώς οι συγκεκριμένοι όροι της Συμφωνίας Παραχώρησης τεκμαίρονται ότι είναι άκυροι».

- (ii) Το ΥΜΕΕ, με επιστολή του, ημερ. 18.12.2018, προς τη Νομική Υπηρεσία, διαβίβασε ηλεκτρονικό μήνυμα του Παραχωρησιούχου Β, ημερ. 14.12.2018, με το οποίο ενημέρωνε ότι το μέχρι τότε απολεσθέν ποσό της εταιρείας από τη μη καταβολή χρεών για τη χρήση χώρων από το Τμήμα Τελωνείων διπλασιάστηκε, φτάνοντας τις €200.000 περίπου, και ως εκ τούτου, ζητούσε τη συγκατάθεση του ΥΜΕΕ για εξαίρεση από την υποχρέωσή του για καταβολή του ποσοστού των 62,71% στο ποσό αυτό προς το Κράτος, όπως προνοείται στη Σύμβαση Παραχώρησης.

Το ΥΜΕΕ, με νέα επιστολή του, ημερ. 19.12.2019, ενημέρωσε τη Νομική Υπηρεσία για την απόφαση του Παραχωρησιούχου Β να διαβιβάσει το θέμα για επίλυση στο «Fast Track Resolution Panel» και ζήτησε όπως οριστεί λειτουργός της Νομικής Υπηρεσίας για να

παρέχει συμβουλευτικές υπηρεσίες κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων για τους σκοπούς του πιο πάνω θέματος.

Σε συνάντηση που πραγματοποιήθηκε στο ΥΜΕΕ στις 10.1.2020, μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων, η εκπρόσωπος της Νομικής Υπηρεσίας εισηγήθηκε όπως η διαφορά μεταξύ των μερών επιλυθεί με φιλικό διακανονισμό και όχι μέσω διαιτησίας. Συγκεκριμένα, εισηγήθηκε όπως: (1) επιστραφούν στον Παραχωρησιούχο Β τα ποσά που κατέβαλε μέχρι τότε, ως μέρος του Τέλους Παραχώρησης («Concession Fee»), (2) ακυρωθούν τα εκδοθέντα τιμολόγια προς το Τελωνείο και (3) διαγραφεί ο σχετικός όρος από τη Συμφωνία Παραχώρησης.

Σε περίπτωση αποδοχής της πιο πάνω πρότασης από τον Παραχωρησιούχο Β, ανέφερε ότι θα έπρεπε να ετοιμαστεί γραπτή συμφωνία μεταξύ των μερών, όπου να φαίνεται η διαγραφή του σχετικού όρου.

Κατά τη διάρκεια της συνάντησης, ο Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ ανέφερε ότι η σχετική διόρθωση θα γίνει στη Συμφωνία Παραχώρησης, ζητώντας από τον Παραχωρησιούχο Β όπως επανέλθει με τη θέση του σχετικά με το θέμα, τονίζοντας ότι θα πρέπει να είναι σε τέτοια πλαίσια ώστε να μπορεί να δικαιολογηθεί νομίμως, και να εγκριθεί από τα αρμόδια όργανα.

Στις 23.7.2020, ο Παραχωρησιούχος Β με ηλεκτρονικό του μήνυμα προς τον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ, ισχυρίστηκε ότι το ποσό που οφείλεται από το Τμήμα Τελωνείων από τη χρήση χώρων λειτουργίας και φύλαξης μηχανοκινήτου συστήματος ακτινοδιαγνωστικού ελέγχου εμπορευματοκιβωτίων εντός του Τερματικού του για την περίοδο 2017 – 2019, ανέρχεται σε €306.096 (περιλαμβανομένου και του Τέλους Παραχώρησης) και εισηγήθηκε την εξόφλησή του σε 3 δόσεις, με αποκοπή από το μίσθωμα του τελευταίου τριμήνου κάθε χρόνου, το οποίο οφείλει να καταβάλλει προς το Κράτος, ίσο με το 1/3 του υπολειπόμενου ποσού. Επίσης, εξέφρασε την πρόθεσή του να προβεί σε χρονιαία αποκοπή του καθαρού ποσού του ενοικίου ύψους €104.000 για τα έτη 2020-2022, αρχίζοντας από την πληρωμή του μισθώματος του α' τριμήνου για το έτος 2021.

Το ΥΜΕΕ, με απαντητική επιστολή του, ημερ. 25.8.2020, σημείωσε τη γνωμάτευση της Νομικής Υπηρεσίας, σύμφωνα με την οποία ο όρος είναι παράνομος, αναφέροντας παράλληλα ότι, σύμφωνα με τις πρόνοιες άλλου όρου της Συμφωνίας Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος Β δεν μπορεί να αποκόπει ποσό από το Τέλος Παραχώρησης («Concession Fee»).

Όπως πληροφορηθήκαμε από τον Συντονιστή του Έργου, η εισήγηση της Νομικής Υπηρεσίας δεν έγινε αποδεκτή από τον Παραχωρησιούχο Β, ο οποίος συνεχίζει να διεκδικεί ολόκληρο το ποσό, τόσο για τα προηγούμενα έτη όσο και μελλοντικά, υποστηρίζοντας ότι, δεν ευθύνεται η εταιρεία του εάν ο σχετικός όρος στη Συμφωνία Παραχώρησης είναι παράνομος.

Το ΥΜΕΕ, στην απαντητική επιστολή του, ημερ. 4.5.2022, μας ανέφερε ότι το θέμα παραμένει ανοικτό με τις δύο πλευρές να παραμένουν στη θέση τους.

6.2.3 Τροποποιήσεις και απαιτήσεις στις συμβάσεις παραχώρησης στο πλαίσιο της αποκρατικοποίησης του Λιμανιού Λεμεσού

6.2.3.1 Σύμβαση Παραχώρησης του Τερματικού Σταθμού Γενικού Εμπορίου και Τερματικού Επιβατών (Παραχωρησιούχος Α)

α. Αύξηση στις ρυθμιζόμενες ταρίφες/χρεώσεις (regulated tariffs). Ο Παραχωρησιούχος Α, με ηλεκτρονικό του μήνυμα προς τον Συντονιστή του Έργου, ημερ. 17.11.2020, τον ενημέρωσε ότι από τις 29.1.2021 επρόκειτο να επιβάλει αύξηση ποσοστού ύψους 5% επί των χρεώσεων του 2020, με βάση το δικαίωμα που του παρέχεται από τη Συμφωνία Παραχώρησης, για επιβολή αύξησης ύψους 5% στο ανώτατο όριο των χρεώσεων κατά το 4^ο έτος διαχείρισης.

Μετά από ανταλλαγή ηλεκτρονικών μηνυμάτων, μεταξύ του Συντονιστή του Έργου και του Παραχωρησιούχου Α, ο Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ, με επιστολή του προς τον Παραχωρησιούχο Α, ημερ. 11.1.2021, επανέλαβε τη θέση του ΥΜΕΕ, ότι το ανώτατο όριο των χρεώσεων έχει ήδη αυξηθεί από το έτος 2017, μέσω της ετήσιας αναπροσαρμογής των τιμών, με βάση τον δείκτη τιμών παραγωγού, κατά ποσοστό ύψους 9,19%, το οποίο είναι πέραν του ποσοστού του 5% που προνοεί η Συμφωνία Παραχώρησης. Ως εκ τούτου, σε περίπτωση που ο Παραχωρησιούχος Α προχωρούσε σε αλλαγή των χρεώσεων θα θεωρείτο παραβίαση των όρων της Συμφωνίας Παραχώρησης και των Κανονισμών της ΑΛΚ.

Στις 24.11.2021, ο Παραχωρησιούχος Α απέστειλε στο ΥΜΕΕ επιστολή «Notice of Dispute», για συμπερίληψη του υπό αναφορά θέματος στη διαδικασία διαιτησίας που βρίσκεται σε εξέλιξη (παράγραφος (ε)), εκτός εάν το θέμα επιλύετο μέσα στο χρονικό περιθώριο των δέκα εργάσιμων ημερών, με βάση τη Συμφωνία Παραχώρησης, δηλαδή μέχρι τις 10.12.2021.

Δεδομένου των πιο πάνω, ο Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ, με επιστολή του προς τη Νομική Υπηρεσία, ημερ. 26.11.2021, ζήτησε νομική υποστήριξη και καθοδήγηση στις διαβουλεύσεις, με στόχο την προσπάθεια επίλυσης του θέματος εκτός διαιτησίας.

Το ΥΜΕΕ, στην απαντητική επιστολή του, ημερ. 4.5.2022, μας ανέφερε ότι το θέμα έχει τεθεί από τον Παραχωρησιούχο Α σε διαιτησία (Arbitration) μαζί με άλλα θέματα και δεν υπάρχει οποιαδήποτε πρόσθετη πληροφορία ή εξελίξεις να σημειωθούν στο παρόν στάδιο.

Συναφώς αναφέρουμε ότι, μέχρι την ετοιμασία της παρούσας Έκθεσης, εκκρεμούσε η απάντηση του ΥΜΕΕ σε σχετική επιστολή της Υπηρεσίας μας, ημερ. 1.3.2022, σε συνέχεια της Συμφωνίας που έγινε πρόσφατα μεταξύ ΥΜΕΕ και Διαχειριστών, η οποία επηρεάζει εν μέρει και το προαναφερόμενο ποσοστό ύψους 5%.

β. Διαφωνία μεταξύ του Παραχωρησιούχου και του ΥΜΕΕ για τη χρέωση του ανώτατου ορίου (ceiling tariff) για το σύστημα ασφάλειας (ISPS). Από την 1.8.2017, ο Παραχωρησιούχος Α επιβάλλει χρεώσεις για το σύστημα ασφάλειας ISPS (tariff book, version 1.0), για να καλύψει το κόστος του που προκύπτει από τη λήψη ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα, τα οποία απαιτούνται από τη Διεθνή Συνθήκη για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS - International Convention for the Safety of Life at Sea) και ειδικότερα, τον Διεθνή κώδικα

για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS - International Ship and Port Facility Security Code).

Σημειώνουμε ότι, στις 11.2.2019 ο Παραχωρησιούχος Α επέβαλε αυξήσεις επί των χρεώσεων, που αφορούσαν στην παραμονή του σκάφους στο λιμάνι για χρονική περίοδο 3 ημερών και για την παραμονή του σκάφους στο λιμάνι μετά την πάροδο των 3 ημερών, ποσοστού ύψους 92,5% και 90,0%, αντίστοιχα (tariff book, version 4.0), ενώ τον Φεβρουάριο του 2020 εισήγαγε μια επιπλέον χρέωση, που αφορούσε στην αλλαγή των πληρωμάτων και στα πλοία ανεφοδιασμού.

Ο Παραχωρησιούχος Α με επιστολή του, ημερ. 2.4.2019, προς το ΥΜΕΕ, εξέφρασε τη διαφωνία του με τη θέση του ΥΜΕΕ, που θεωρεί τη χρέωση του ανώτατου ορίου (ceiling tariff) για το σύστημα ασφάλειας (ISPS) ως ρυθμιζόμενη, υποστηρίζοντας ότι η εν λόγω χρέωση δεν είναι ρυθμιζόμενη.

Όπως πληροφορηθήκαμε, ο Παραχωρησιούχος Α είχε ζητήσει από το ΥΜΕΕ την επανεξέταση του θέματος της χρέωσης, ενώ η πρόθεση του ΥΜΕΕ είναι όπως το θέμα της χρέωσης για το σύστημα ασφάλειας (ISPS) επανεξεταστεί, μέσα στο πλαίσιο της αγοράς υπηρεσιών για αξιολόγηση των χρεώσεων.

Το ΥΜΕΕ, στην απαντητική επιστολή του, ημερ. 4.5.2022, μας ενημέρωσε ότι το θέμα είναι ακόμα ανοικτό και θα εξεταστεί στο πλαίσιο του διαλόγου για τις χρεώσεις, στη βάση της μελέτης που έχει γίνει από τους Συμβούλους εντός του 2021.

γ. Αίτημα για διαιτησία στο «International Chamber of Commerce» (ICC) στο Παρίσι. Στις 23.6.2021, οι νομικοί σύμβουλοι του Παραχωρησιούχου Α, κοινοποίησαν στο ΥΜΕΕ την προσφυγή τους για διαιτησία στο International Chamber of Commerce (ICC), όσον αφορά **(α)** σε διαφωνία σχετικά με χώρο παρακείμενο στο κτήριο Διοίκησης της ΑΛΚ, ο οποίος χρησιμοποιείται ως χώρος στάθμευσης για προσωπικό και επισκέπτες της ΑΛΚ και **(β)** σε διαφωνία σχετικά με το όριο στο φορτίο του λιμανιού Λάρνακας. Η εξέταση της προσφυγής εκκρεμούσε μέχρι την ημερομηνία του ελέγχου.

Η διαφωνία για τον χώρο στάθμευσης έγκειται στο γεγονός της συμπερίληψης του εν λόγω χώρου στο τελικό χωροταξικό σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης, ως μέρος του λιμενικού χώρου του Παραχωρησιούχου Α, για τον οποίο ο Παραχωρησιούχος Α απαιτεί ενοίκιο. Το ΥΜΕΕ διαφωνεί, αναφέροντας ότι καθόλη τη διάρκεια της διαδικασίας προσφοροδότησης ο εν λόγω χώρος δεν είχε συμπεριληφθεί στο πιο πάνω σχέδιο, ως λιμενικός χώρος του Παραχωρησιούχου Α και ότι δεν υπήρχε ποτέ πρόθεση για συμπερίληψη του χώρου στάθμευσης στον λιμενικό χώρο, για τον οποίο είχε υποβάλει την προσφορά του.

Όσον αφορά στη διαφωνία, σχετικά με το όριο στο φορτίο του λιμανιού Λάρνακας, αυτή προέκυψε από την ενδεχόμενη καταβολή αποζημίωσης προς τον Παραχωρησιούχο Α, λόγω παραβίασης όρου της Σύμβασης Παραχώρησης, που προνοεί ότι ο ετήσιος συνολικός όγκος των φορτίων διακίνησης και ο ετήσιος συνολικός αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι Λάρνακας δεν θα ξεπερνά τους 900.000 τόνους και 500 TEUs (μονάδα μέτρησης εμπορευματοκιβωτίων), αντίστοιχα.

Το ΥΜΕΕ, αφού έλαβε υπόψη τη θέση του Εφόρου Κρατικών Ενισχύσεων, όπως αυτή παρατέθηκε σε επιστολή του προς τη Γενική Λογίστρια, ημερ. 5.3.2018, ότι **(i)** η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για τον υπολογισμό της αποζημίωσης του Παραχωρησιούχου Α δεν αποκλείει την ενδεχόμενη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης, **(ii)** η τυχόν παραβίαση της νομοθεσίας [άρθρο 73(1) του περί Συμβάσεων Νόμου (Κεφ. 149)] είναι δυνατόν να συνεπάγεται υπερ-αποζημίωση του Αναδόχου, δηλαδή κρατική ενίσχυση και **(iii)** θα έπρεπε να κοινοποιείτο εκ των προτέρων στο Γραφείο του, το Υπουργείο ζήτησε τη γνωμοδότηση της Νομικής Υπηρεσίας ως προς τη νομιμότητα της καταβολής αποζημιώσεων στον Παραχωρησιούχο Α, με βάση την προαναφερθείσα απόφαση της ΚΕΑΑ.

Η Νομική Υπηρεσία, με απαντητική της επιστολή στο ΥΜΕΕ, ημερ. 13.8.2018, ανέφερε, μεταξύ άλλων, ότι η τροποποίηση του όρου της Σύμβασης Παραχώρησης, κατά τρόπο που να δικαιούνται όλοι οι χρήστες του λιμανιού Λάρνακας να διακινούν εμπορεύματα πέραν των 900.000 τόνων, συνιστά χορήγηση κρατικής ενίσχυσης διά της εκ προοιμίου και άνευ αποδείξεως ζημίας και καταβολής αποζημίωσης του Αναδόχου και συνέστησε στο ΥΜΕΕ ότι θα ήταν ασφαλέστερο να μην προχωρήσει στην καταβολή οιασδήποτε αποζημιώσεων στον Παραχωρησιούχο, μέχρι την εξασφάλιση τελικής γνωμοδότησης από τον Έφορο Κρατικών Ενισχύσεων, εάν όντως πρόκειται για κρατική ενίσχυση ή όχι.

Η τελική γνωμοδότηση του Εφόρου Κρατικών Ενισχύσεων, όπως παρατίθεται σε επιστολή του προς το ΥΜΕΕ, ημερ. 29.8.2018, ήταν ότι, η υπό αναφορά μεθοδολογία υπολογισμού αποζημίωσης, προς τον Παραχωρησιούχο Α, συνιστά κρατική ενίσχυση, λόγω του ότι δεν συνάδει με τις πρόνοιες του άρθρου 73(1) του Νόμου.

Ενόψει των πιο πάνω, το ΥΜΕΕ προέβη σε αγνόηση του συγκεκριμένου όρου, ενημερώνοντας παράλληλα τον Παραχωρησιούχο Α, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα την αποστολή «Notice of Dispute» στις 7.12.2020, μέσω των νομικών του συμβούλων.

Η θέση του ΥΜΕΕ, σχετικά με το «Notice of Dispute», όπως αναφέρεται σε επιστολή του προς τον Παραχωρησιούχο Α, ημερ. 23.3.2021, ήταν ότι η απαίτησή του για τη λήψη αποζημιώσεων, στη βάση παραβίασης του όρου της Συμφωνίας Παραχώρησης, δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή, λόγω του ότι ο εν λόγω όρος κρίθηκε άκυρος.

Το ΥΜΕΕ, στην απαντητική επιστολή του, ημερ. 4.5.2022, μας ενημέρωσε ότι, ο Παραχωρησιούχος Α τον Ιούλιο του 2021 προχώρησε σε αίτημα διαιτησίας (Arbitration). Επιπρόσθετα, μας ανέφερε ότι το θέμα βρίσκεται υπό εξέλιξη, σε συνεργασία με τη Νομική Υπηρεσία και ότι δεν υπάρχει οποιαδήποτε πρόσθετη πληροφορία ή εξελίξεις να σημειωθούν στο παρόν στάδιο.

δ. Σοβαρές ζημιές στο κρηπίδωμα στο τερματικό που βρίσκεται υπό τη διαχείριση του Παραχωρησιούχου Α. Όπως αναφέρεται σε επιστολή του Διευθυντή του λιμανιού Λεμεσού προς τον Παραχωρησιούχο Α, ημερ. 10.1.2020, περιήλθε στην αντίληψη της ΑΛΚ ότι τον Ιούνιο του 2019 προκλήθηκαν σοβαρές ζημιές στην υποδομή του Τερματικού που διαχειρίζεται ο Παραχωρησιούχος Α και συγκεκριμένα στον χώρο που εφάπτεται το βόρειο με το ανατολικό

κρηπίδωμα, όπως και στο δυτικό κρηπίδωμα, από βαρέου τύπου εξοπλισμό, ο οποίος μέχρι τότε βρισκόταν καθηλωμένος στο Τερματικό.

Επιπρόσθετα, όπως αναφέρθηκε, πέραν των ζημιών που προκλήθηκαν στην υποδομή, για τις οποίες η Αρχή θα έπρεπε να ενημερωνόταν ως ο ιδιοκτήτης του χώρου, ο Παραχωρησιούχος Α προχώρησε στην αποκατάσταση των ζημιών, χωρίς πρώτα να υποβάλει στην ΑΛΚ αίτημα για έγκριση της απαραίτητης τεχνικής μελέτης, όπως προνοείται στη Συμφωνία Παραχώρησης.

Επισημαίνουμε ότι, με βάση τον όρο 6.1.3 της Σύμβασης μίσθωσης του λιμανιού Λεμεσού, μεταξύ ΑΛΚ και Κυπριακής Δημοκρατίας, ο Υπουργός Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων είναι αρμόδιος να επιβλέπει την τήρηση των προνοιών της Συμφωνίας Παραχώρησης. Επιπλέον, θα πρέπει να επιτρέπει, να εγκρίνει και να διασφαλίζει ότι η ανέγερση οποιωνδήποτε υποστατικών, οικοδομών, κτηρίων, κατασκευών και διενέργεια εργασιών στον λιμένα Λεμεσού γίνεται μόνο μετά από την προηγούμενη έγγραφη συγκατάθεση της ΑΛΚ και σύμφωνα με τις ισχύουσες νομοθετικές διατάξεις.

Μετά από αυτό το γεγονός, το ΥΜΕΕ πρέπει να εξετάσει σε ποιο βαθμό παρέχεται η δυνατότητα παρακολούθησης του υπό αναφορά όρου της Σύμβασης μίσθωσης του λιμανιού Λεμεσού, μεταξύ ΑΛΚ και Κυπριακής Δημοκρατίας.

Το ΥΜΕΕ, στην απαντητική επιστολή του, ημερ. 4.5.2022, μας ανέφερε ότι το θέμα είχε συζητηθεί κατά τη συγκεκριμένη περίοδο με την ΑΛΚ και ζητήθηκε από τον Παραχωρησιούχο Α να ενημερώνει, τόσο το ΥΜΕΕ όσο και την ΑΛΚ για θέματα που προκύπτουν στις υποδομές, κάτι το οποίο εφαρμόζει έκτοτε. Επιπρόσθετα, σημείωσε ότι αποτελεί ευθύνη του Παραχωρησιούχου Α να αποκαθιστά τις οποιεσδήποτε ζημιές γίνονται ή/και οποιαδήποτε θέματα προκύπτουν στις υποδομές, πράγμα το οποίο δεν αρνήθηκε ποτέ, ούτε για το συγκεκριμένο περιστατικό, για το οποίο το κόστος της αποκατάστασης είχε αναλάβει ο Παραχωρησιούχος Α, αλλά ούτε και για άλλες εργασίες συντήρησης, αποκατάστασης, ανάπτυξης που ενδεχομένως να προκύπτουν καθημερινά στο λιμάνι.

ε. Τροποποίηση ορίων δυτικού κρηπιδώματος (West Quay Boundaries) για σκοπούς ασφάλειας. Οι Παραχωρησιούχοι των Τερματικών Εμπορευματοκιβωτίων και Γενικού Εμπορίου, με επιστολή τους προς τον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ, ημερ. 29.7.2019, υπέβαλαν από κοινού σχετικό αίτημα για έγκριση διαφοροποίησης των ορίων του δυτικού κρηπιδώματος που περιλαμβάνεται σε Παράρτημα των Συμφωνιών Παραχώρησης.

Ο Γενικός Διευθυντής, με απαντητική του επιστολή, ημερ. 26.8.2019, τους ενημέρωσε για την κατ' αρχήν έγκριση του ΥΜΕΕ και την υποβολή του θέματος στο Εκτελεστικό Συμβούλιο Έργου Παραχώρησης (Ε.Σ.Ε.Π.) και την ΚΕΑΑ για την τελική έγκριση.

Το Ε.Σ.Ε.Π., σε συνεδρίασή του, ημερ. 8.10.2019, αποφάσισε όπως: **(i)** αποδεχθεί το αίτημα των Παραχωρησιούχων Β και Α, για διαφοροποίηση των ορίων μεταξύ των δύο τερματικών και του χάρτη που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα της Συμφωνίας Παραχώρησης, **(ii)** εγκρίνει την υπογραφή τροποποιητικού συμφωνητικού με τους δύο Παραχωρησιούχους Α και Β, σε σχέση με τη διαφοροποίηση του χάρτη, νοουμένου ότι το εν λόγω συμφωνητικό θα τύχει του απαραίτητου

νομοτεχνικού ελέγχου από τη Νομική Υπηρεσία και (iii) προωθήσει το θέμα για εξέταση και εξασφάλιση έγκρισης από την ΚΕΑΑ.

Μετά την έγκριση της ΚΕΑΑ, ημερ. 23.10.2019, το ΥΜΕΕ στις 11.11.2019 απέστειλε στη Νομική Υπηρεσία τα προσχέδια των τροποποιητικών συμφωνιών για το Τερματικό Γενικού Εμπορίου (1st amendment to Contract) και το Τερματικό Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (3rd amendment to Contract) για νομοτεχνική επεξεργασία, η οποία ολοκληρώθηκε στις 17.12.2020.

Το ΥΜΕΕ, στην απαντητική επιστολή του, ημερ. 4.5.2022, μας ανέφερε ότι, το θέμα προέκυψε για λόγους ασφαλείας και ότι για την τροποποίηση που έγινε στη Συμφωνία Παραχώρησης λήφθηκαν οι σχετικές εγκρίσεις, με βάση τις νενομισμένες διαδικασίες, από Ε.Σ.Ε.Π. και ΚΕΑΑ.

στ. Παραχώρηση χώρου στο τερματικό επιβατών του Λιμανιού Λεμεσού για διεξαγωγή γαμήλιας δεξίωσης.

Η Υπηρεσία μας, μετά από δημοσίευμα στον ημερήσιο τύπο, απέστειλε στις 6.6.2019 επιστολή στο ΥΜΕΕ, ζητώντας ενημέρωση σχετικά με το εάν η παραχώρηση χώρου στο νέο τερματικό επιβατών στο λιμάνι Λεμεσού, για τη διεξαγωγή γαμήλιας δεξίωσης στις 4.5.2019, ενέπιπτε στους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης και εάν ο διαχειριστής (Παραχωρησιούχος Α), εξασφάλισε την εκ των προτέρων απαιτούμενη συγκατάθεση του ΥΜΕΕ. Επίσης, ζητήθηκε από το ΥΜΕΕ να μας πληροφορήσει πώς επρόκειτο να εισπραχθεί το προβλεπόμενο από τη σύμβαση μεταβλητό τέλος (52,1% επί των ακαθάριστων εσόδων του διαχειριστή) από την παραχώρηση του χώρου και εάν τηρήθηκαν όλοι οι προβλεπόμενοι έλεγχοι ασφαλείας, δεδομένου ότι η περιοχή του τερματικού επιβατών εμπίπτει σε αυστηρά ελεγχόμενη ζώνη ασφαλείας του λιμανιού.

Το Υπουργείο, σε απαντητική του επιστολή, ημερ. 12.6.2019, επιβεβαίωσε την ισχύ του δημοσιεύματος και ανέφερε ότι η Σύμβαση Παραχώρησης δίνει τη δυνατότητα στον διαχειριστή, χωρίς να τροποποιεί τη βασική χρήση του κτηρίου, να προτείνει και εναλλακτικές χρήσεις νοουμένου ότι λαμβάνει συγκατάθεση από το Κράτος. Στην προκειμένη περίπτωση, ο διαχειριστής δεν εξασφάλισε την εκ των προτέρων απαιτούμενη συγκατάθεση από το ΥΜΕΕ. Το ΥΜΕΕ ανέφερε ότι ο διαχειριστής οφείλει και θα αποδώσει στο Κράτος το μίσθωμα από τα έσοδα για την εκδήλωση, όπως γίνεται για όλες τις δραστηριότητες στο λιμάνι, ενώ σύμφωνα με την πληροφόρηση που είχε από τον διαχειριστή, έγιναν όλοι οι προβλεπόμενοι έλεγχοι ασφαλείας. Ωστόσο, το ΥΜΕΕ σημείωσε την παράλειψη του διαχειριστή να ενημερώσει τον Υπεύθυνο Ρύθμισης Λιμενικών Θεμάτων (Regulator) της Αρχής Λιμένων Κύπρου, ως την καθ' ύλην αρμόδια αρχή, για να προβεί σε έλεγχο των μέτρων ασφαλείας που λήφθηκαν κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης.

Το ΥΜΕΕ, με την επιστολή του, ημερ. 19.1.2022, μας πληροφόρησε ότι σε σχέση με τα έσοδα του διαχειριστή από τη διεξαγωγή της εν λόγω εκδήλωσης, το Κράτος έλαβε το σχετικό μίσθωμα, προσθέτοντας ότι το θέμα χειρίστηκε η ΑΛΚ, ως η Ρυθμιστική Αρχή με επιστολή της προς τον διαχειριστή, ημερ. 23.8.2019. Επιπρόσθετα, ο διαχειριστής υπέβαλε αίτημα για χρήση της αίθουσας επιβατών για άλλες εκδηλώσεις και το Ε.Σ.Ε.Π., αφού εξέτασε το θέμα σε συνεδρίασή του στις 4.8.2021, αποφάσισε όπως δοθεί προκαταρκτική έγκριση για χρήση της αίθουσας επιβατών και για εναλλακτικές χρήσεις, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις: (α) να γίνουν οι

αιτήσεις και να ληφθούν εγκρίσεις από Πολεοδομική Αρχή, Πυροσβεστική, Υφυπουργείο Ναυτιλίας, Τελωνείο, Υπηρεσία Αλλοδαπών, Ρυθμιστική Αρχή (ΑΛΚ) και τυχόν άλλες αρμόδιες αρχές, **(β)** με τη λήψη των εγκρίσεων ο διαχειριστής να επανέλθει για λήψη τελικής απόφασης, **(γ)** οι όποιες εκδηλώσεις γίνονται να είναι σχετικές με τις λειτουργίες του λιμανιού, τη ναυτιλία ή/και τον τουρισμό κρουαζιέρας, και **(δ)** για κάθε εκδήλωση ξεχωριστά να ενημερώνεται η ΑΛΚ, ως Ρυθμιστική Αρχή και το ΥΜΕΕ.

Σύσταση: Ο Διαχειριστής έχει το δικαίωμα να προτείνει και εναλλακτικές χρήσεις του τερματικού επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι θα ενημερώνει εγκαίρως το ΥΜΕΕ και θα λαμβάνει την εκ των προτέρων συγκατάθεσή του, στη βάση των όρων της Σύμβασης Παραχώρησης που έχει υπογραφεί. Επιπρόσθετα, οφείλει να ενημερώνει τον Υπεύθυνο Ρύθμισης Λιμενικών Θεμάτων της ΑΛΚ, ως την καθ' ύλην αρμόδια αρχή και να συμμορφώνεται προς όλες τις υποδείξεις για τήρηση των απαιτούμενων μέτρων ασφάλειας στο λιμάνι.

ζ. **Θέματα τα οποία εκκρεμούν για νομική γνωμάτευση στη Νομική Υπηρεσία.** Όσον αφορά στη νομική υποστήριξη της Ομάδας Έργου, αυτή παρέχεται από τη Νομική Υπηρεσία της Δημοκρατίας. Ωστόσο, παρατηρήσαμε σημαντική καθυστέρηση στην παροχή νομικών γνωματεύσεων, γεγονός που δυσχεραίνει την αποτελεσματική λειτουργία και διαχείριση της Συμφωνίας Παραχώρησης, αναφορικά με τις οποίες παρατίθενται τα πιο κάτω:

- ♦ **Ισχυρισμός του Παραχωρησιούχου Α για απώλεια κέρδους από τη μη δυνατότητα χρήσης όλων των χώρων της νέας αίθουσας επιβατών και κυρίως του εστιατορίου.** Ο Παραχωρησιούχος Α, με επιστολές του, ημερ. 9.5.2018, 23.1.2019, 3.3.2020 και 4.3.2020, προς το ΥΜΕΕ, τόνισε την πρόθεσή του για διεκδίκηση απαιτήσεων, λόγω απώλειας κέρδους από τη μη δυνατότητα χρήσης όλων των χώρων της αίθουσας επιβατών και κυρίως του εστιατορίου, οι οποίες βασίστηκαν σε έρευνα αγοράς ακινήτων που έγινε από εγκεκριμένο γραφείο εκτίμησης ακινήτων.

Συγκεκριμένα, ο Παραχωρησιούχος Α ισχυρίζεται ότι, παρόλο που το κτήριο του είχε παραδοθεί αμέσως μετά την ολοκλήρωση των κατασκευαστικών εργασιών το 2017, εντούτοις, λόγω της ύπαρξης διαρροών νερού, οι οποίες προκλήθηκαν μετά από βροχές, δεν ήταν εφικτή η λειτουργία του εστιατορίου.

Ο Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ, με επιστολές του, ημερ. 22.3.2019 και 12.3.2020, προς τη Νομική Υπηρεσία, ζήτησε γνωμάτευση στη βάση των όσων προνοούνται από τη Συμφωνία Παραχώρησης, κατά πόσο ο Παραχωρησιούχος Α νομιμοποιείται να έχει οποιεσδήποτε απαιτήσεις λόγω απώλειας κέρδους για τη μη δυνατότητα χρήσης όλων των χώρων της νέας αίθουσας επιβατών και κυρίως του εστιατορίου.

- ♦ **Διαφωνία μεταξύ του Παραχωρησιούχου Α και του ΥΜΕΕ, αναφορικά με το όριο των όγκων διακίνησης φορτίου.** Εκκρεμεί η γνωμάτευση της Νομικής Υπηρεσίας, στο θέμα της ορθής ερμηνείας του όρου σχετικά με το όριο διακίνησης φορτίου στο λιμάνι Λεμεσού, που ζητήθηκε από το ΥΜΕΕ με διαδοχικές του επιστολές στις 23.1.2018, 1.3.2018, 11.6.2018, 31.7.2018 και 20.3.2019. Συγκεκριμένα, το ΥΜΕΕ ερμηνεύει τη Συμφωνία Παραχώρησης ότι, στο όριο των 50.000 TEUs που δικαιούται ο Παραχωρησιούχος Α να φορτώνει/εκφορτώνει

για κάθε έτος της συμφωνίας, περιλαμβάνονται εμπορευματοκιβώτια που ανεβαίνουν ή κατεβαίνουν προς και από πλοία με κύλιση (Roll On – Roll Off), όπως και κενά εμπορευματοκιβώτια, τα οποία μπορεί να χρήζουν αποθήκευσης, ενώ ο Παραχωρησιούχος Α διαφωνεί με την εν λόγω θέση του ΥΜΕΕ.

- ◆ **Παραχώρηση δικαιώματος στους ναυτιλιακούς πράκτορες για την εκτέλεση εργασιών εξυπηρέτησης πλοίων.** Ο Παραχωρησιούχος Α, με την ανάληψη του τερματικού γενικού εμπορίου αρχικά υιοθέτησε την τότε εφαρμοζόμενη πρακτική της αποδοχής ανάληψης εργασιών, που εκτελούνταν προηγουμένως από τους ναυτιλιακούς πράκτορες, πέραν από τις «συνήθεις λειτουργίες» που εμπίπτουν στον ρόλο τους που είναι η εκπροσώπηση/ ναύλωση/ πρακτόρευση πλοίων, όπως η εξυπηρέτηση, επί πληρωμή, για απαιτήσεις που ενδεχομένως να είχαν κάποια από τα πλοία όπως π.χ. προμήθεια ναυτιλιακού εξοπλισμού.

Ακολούθως, αφού θεώρησε αρκετές από τις εργασίες αυτές ως επαγγελματικές ευκαιρίες για αύξηση των εσόδων του, ο Παραχωρησιούχος Α προχώρησε στην ανάληψή τους ο ίδιος.

Σημειώνουμε ότι, η δυνατότητα του Παραχωρησιούχου Α να συνάπτει συμφωνίες υπεργολαβίας με τρίτους φορείς ως διορισμένους υπεργολάβους, με σκοπό τη διενέργεια μέρους των λιμενικών δραστηριοτήτων, παρέχεται στους όρους της Συμφωνίας Παραχώρησης.

Επίσης, με βάση τη Συμφωνία Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος Α έχει αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης, διαχείρισης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης της περιοχής του λιμανιού, και εκτέλεση των λιμενικών δραστηριοτήτων με όλα τα σχετικά δικαιώματα, σύμφωνα με τους όρους της Συμφωνίας Παραχώρησης.

Μετά από ηλεκτρονική αλληλογραφία στις 24.5.2018, που είχε ο Συντονιστής του Έργου με συγκεκριμένο ναυτιλιακό πράκτορα, φαίνεται να αμφισβητείται το δικαίωμα του Παραχωρησιούχου Α να λειτουργεί ως ανταγωνιστής ή/και να αναθέτει σε άλλους υπεργολάβους να εκτελούν τις εν λόγω εργασίες σε πλοία που ο ίδιος πρακτορεύει.

Ο Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ, με διαδοχικές του επιστολές στις 21.6.2018, 31.7.2018 και 20.3.2019, προς τη Νομική Υπηρεσία, ζήτησε γνωμάτευση κατά πόσο οι ναυτιλιακοί πράκτορες έχουν δικαίωμα να εκτελούν εργασίες εξυπηρέτησης πλοίων, κυρίως σε ότι αφορά στα πλοία που οι ίδιοι πρακτορεύουν, χωρίς να θεωρούνται υπεργολάβοι (Revenue Subcontractors or Subcontractors) και ως εκ τούτου να λαμβάνουν εξολοκλήρου πληρωμή από το πλοίο, χωρίς να αποδίδουν σχετικό ποσοστό 10% στον Παραχωρησιούχο Α, όπως προνοείται στη Συμφωνία Παραχώρησης ή κατά πόσο θα πρέπει να παρέχεται στον Παραχωρησιούχο Α το δικαίωμα, να εκτελεί τις συγκεκριμένες εργασίες.

- ◆ **Διορισμός Προέδρου Επιτροπής Επίλυσης Διαφορών (Fast Track Dispute Resolution).** Ο Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ, με επιστολή του, ημερ. 3.7.2017, προς τον Πρόεδρο της ΚΕΑΑ, τον ενημέρωσε για το θέμα το οποίο προέκυψε μεταξύ του μέλους της Επιτροπής Επίλυσης Διαφορών, από πλευράς του Δημοσίου και του μέλους από πλευράς Παραχωρησιούχου Α και αφορούσε στον διορισμό Προέδρου και ζήτησε καθοδήγηση ως προς τον χειρισμό του.

Τονίζουμε ότι, με βάση τη Συμφωνία Παραχώρησης, τα δύο μέλη της Επιτροπής Επίλυσης Διαφορών θα έπρεπε, μέσα σε χρονικό διάστημα 30 εργάσιμων ημερών από τον διορισμό του δεύτερου μέλους της Επιτροπής, να προτείνουν Πρόεδρο της Επιτροπής.

Όπως διαπιστώσαμε, ενώ το συμβόλαιο για τον διορισμό του δεύτερου μέλους της Επιτροπής υπογράφηκε στις 30.5.2017, ο διορισμός του Προέδρου της Επιτροπής εκκρεμούσε μέχρι την ημερομηνία του ελέγχου.

Το ΥΜΕΕ, μετά από εισήγηση της ΚΕΑΑ, απέστειλε επιστολή στη Νομική Υπηρεσία στις 12.9.2017, με την οποία ενημέρωνε για την απόφαση της ΚΕΑΑ, ημερ. 19.7.2017, σχετικά με την ωριαία αμοιβή του Προέδρου, η οποία δεν θα έπρεπε να υπερβαίνει τα €400 την ώρα και ζήτησε τη διενέργεια νομοτεχνικού ελέγχου στο προσχέδιο των όρων του υποψηφίου, ο οποίος είχε προταθεί από τα δύο μέλη της Επιτροπής, όπως και καθοδήγηση ως προς τον χειρισμό των θεμάτων που αφορούσαν στον διορισμό του.

Ακολούθως, το ΥΜΕΕ απέστειλε διαδοχικά υπενθυμητικές επιστολές για το θέμα στις 18.10.2017, 14.3.2018, 16.5.2018, 11.6.2018, 13.7.2018, 31.7.2018, 6.3.2019, 19.3.2019 και 20.3.2019, χωρίς να υπάρξει κάποια εξέλιξη επί του θέματος.

6.2.3.2 Σύμβαση Παραχώρησης του Τερματικού Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (Παραχωρησιούχος Β)

α. Εφαρμογή νέας μη ρυθμιζόμενης ταρίφας.

Η Σύμβαση Παραχώρησης, για τη διαχείριση των εμπορικών δραστηριοτήτων του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι Λεμεσού, υπογράφηκε με τον διαχειριστή στις 25.4.2016 για περίοδο 25 χρόνων. Με βάση τη Σύμβαση Παραχώρησης, ο διαχειριστής (Παραχωρησιούχος Β) είναι υποχρεωμένος να παρέχει εξυπηρέτηση στους μεταφορείς σε χρόνο, με μέσο όρο ανά 100 φορτηγά, όχι μεγαλύτερο των 90 λεπτών.

Κατά τους πρώτους μήνες του 2019, ο διαχειριστής αύξησε τον μέσο όρο στον χρόνο εξυπηρέτησης των μεταφορέων από 11-20 λεπτά, που ήταν την προηγούμενη περίοδο, σε 25-35 λεπτά, με πρόθεση να αυξήσει τον χρόνο αυτό στα 30-45 λεπτά. Η αύξηση αυτή, όπως ανέφερε η Ομάδα Έργου σε σημείωμά της προς το Ε.Σ.Ε.Π., ημερ. 22.5.2019, έγινε με στόχο την εξοικονόμηση στο κόστος του διαχειριστή, λόγω των επιπλέον καυσίμων, προσωπικού και μηχανημάτων που απαιτούνταν για να επιτευχθούν χρόνοι εξυπηρέτησης μικρότεροι των 20 λεπτών.

Όπως προέκυπτε, οι χρόνοι εξυπηρέτησης που επιτυγχάνονταν, ακόμη και με την αύξηση του χρόνου αναμονής, ήταν κατά πολύ μικρότεροι από την απαίτηση της Σύμβασης Παραχώρησης. Ωστόσο, σύμφωνα με το ΥΜΕΕ, προέκυψαν έντονες αντιδράσεις από πλευράς των μεταφορέων μελών της ΠΟΒΕΚ, οι οποίοι απαιτούσαν να εξυπηρετούνται σε πολύ πιο σύντομο χρόνο (11-20 λεπτά) από τον χρόνο που ο διαχειριστής ήταν διατεθειμένος, λόγω του υψηλού κόστους, να τους εξυπηρετεί (30-45 λεπτά), αλλά και από τον προβλεπόμενο στη Σύμβαση Παραχώρησης (90 λεπτά). Τα μέλη της ΠΟΒΕΚ, στις 4.4.2019 προέβησαν σε 24ωρη προειδοποιητική στάση εργασίας

και εξέφρασαν την πρόθεσή τους για επ' αόριστον απεργία, αν δεν επιλυόταν το πρόβλημα άμεσα.

Ο διαχειριστής στις 11.4.2019, υπέβαλε γραπτώς την πρότασή του, η οποία περιλάμβανε την εισαγωγή μη ρυθμιζόμενων χρεώσεων για ταχεία εξυπηρέτηση γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων αναφέροντας ότι, για να κρατηθεί χαμηλότερα η χρέωση, το Κράτος θα έπρεπε να αποποιηθεί του δικαιώματός του, σε σχέση με το μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης (62,71% επί των ακαθάριστων εσόδων του διαχειριστή). Η εισήγηση του διαχειριστή, για εφαρμογή νέων χρεώσεων για γρήγορη εξυπηρέτηση φορτηγών, ήταν €11 και €13,5 για γεμάτα εμπορευματοκιβώτια (εισαγωγές/ εξαγωγές) 20 και 40 ποδών, αντίστοιχα. Εάν το Κράτος δεν λάμβανε τέλος, η χρέωση αυτή μειωνόταν σε €4 και €5, αντίστοιχα, με τις πιο πάνω χρεώσεις να καλύπτουν μόνο το πρόσθετο κόστος του διαχειριστή, χωρίς οποιοδήποτε κέρδος.

Σε σχέση με τον μέσο χρόνο εξυπηρέτησης των φορτηγών, το ΥΜΕΕ ζήτησε όπως αυτός να μην υπερβαίνει τα 30 λεπτά, αντί τα 90 λεπτά που προβλέπονται στη Σύμβαση, ενώ ο διαχειριστής εισηγήθηκε όπως αυτός καθοριστεί στα 60 λεπτά. Σύμφωνα με το ΥΜΕΕ, στο πλαίσιο ένδειξης καλής θέλησης και για να τους δοθεί χρόνος να μελετήσουν τη σχετική εισήγηση, ο διαχειριστής ανέφερε ότι θα προχωρούσε σε αύξηση του ρυθμού εξυπηρέτησης, μειώνοντας τους χρόνους σε αυτούς που τα μέλη της ΠΟΒΕΚ απαιτούσαν, αναλαμβάνοντας προσωρινά, μέχρι την 1.6.2019, το κόστος για την επίσπευση στην εξυπηρέτηση.

Το ΥΜΕΕ προώθησε το εν λόγω θέμα στην ΚΕΑΑ, σημειώνοντας ότι σε περίπτωση που ο διαχειριστής δεν μπορούσε να καλύψει το πρόσθετο κόστος μετά την 1.6.2019, θα επανερχόταν σε πιο αργούς ρυθμούς εξυπηρέτησης και θα επηρεάζονταν τα μέλη της ΠΟΒΕΚ με ανεπιθύμητες επιπτώσεις για την οικονομία του τόπου, σε περίπτωση επ' αόριστον απεργίας. Εισήγηση του ΥΜΕΕ ήταν όπως γινόταν εισαγωγή νέας ρυθμιζόμενης χρέωσης για γρήγορη εξυπηρέτηση φορτηγών, το μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης για τη συγκεκριμένη χρέωση να προσαρμοζόταν με μηδενικό μίσθωμα προς το Κράτος και το επίπεδο των χρεώσεων να ανερχόταν στα €4 και €5 μόνο για τα γεμάτα εμπορευματοκιβώτια 20 και 40 ποδών, αντίστοιχα .

Η Υπηρεσία μας διαφώνησε με την αλλαγή βασικών όρων της Σύμβασης Παραχώρησης, καθώς ήταν απόφαση του διαχειριστή να μειώσει αρχικά τον χρόνο εξυπηρέτησης και στη συνέχεια να τον αυξήσει, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν αντιδράσεις. Επιπρόσθετα, επισημάναμε ότι τέτοια ενέργεια ενδεχομένως να αποτελούσε κρατική ενίσχυση και ως εκ τούτου η όποια εισήγηση θα έπρεπε να εξεταστεί από τον Έφορο Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων.

Η ΚΕΑΑ, σε συνεδρία της στις 5.6.2019, εισηγήθηκε τη δημιουργία «fast track lane», η οποία θα δινόταν ως επιλογή για γρήγορη εξυπηρέτηση φορτηγών με επιπλέον χρέωση ύψους €5, που αποτελούσε το κόστος του διαχειριστή, το οποίο θα βάραινε αποκλειστικά τον οδηγό του φορτηγού και για το οποίο το Κράτος δεν θα λάμβανε οποιοδήποτε τέλος.

Το ΥΜΕΕ προχώρησε σε επικοινωνία, τόσο με τον διαχειριστή όσο και με την ΠΟΒΕΚ, για διερεύνηση του κατά πόσο η εισήγηση της ΚΕΑΑ ήταν υλοποιήσιμη. Ωστόσο, σε συνάντηση που έγινε στην παρουσία της Υπουργού την 1.7.2019, τόσο η ΠΟΒΕΚ όσο και ο διαχειριστής σημείωσαν ότι η εφαρμογή της εισήγησης θα δημιουργούσε πολλά λειτουργικά προβλήματα και

ως εκ τούτου δεν θα μπορούσε να γίνει αποδεκτή. Επίσης, οι αντιπρόσωποι της ΠΟΒΕΚ σημείωσαν ότι δεν αποδέχονταν οι ίδιοι να πληρώσουν οποιοδήποτε ποσό για ταχύτερη εξυπηρέτηση, καθώς θεωρούσαν ότι η πρόνοια της Σύμβασης Παραχώρησης, σχετικά με τον ρυθμό εξυπηρέτησης, δεν ανταποκρινόταν στην πραγματικότητα και είχε συμπεριληφθεί χωρίς να έχει γίνει διαβούλευση με τους ίδιους ως άμεσα επηρεαζόμενοι, εκφράζοντας την πρόθεσή τους για απεργία σε περίπτωση μη βελτίωσης του χρόνου εξυπηρέτησης. Το ΥΜΕΕ υπέβαλε ξανά την προηγούμενη θέση του στην ΚΕΑΑ, η οποία σε συνεδρία της στις 10.7.2019 αποφάσισε όπως εγκρίνει προκαταρκτικά την εισήγηση του ΥΜΕΕ, υπό την προϋπόθεση της προσκόμισης της γραπτής σύμφωνης γνώμης του ΚΕΒΕ επί του θέματος, σε επόμενη συνεδρία της Επιτροπής για τελική έγκριση.

Το ΚΕΒΕ, με επιστολή του ημερ. 15.7.2019, ενημέρωσε την ΚΕΑΑ ότι δεν αποδεχόταν και δεν συμφωνούσε με την εν λόγω εισήγηση, αναφέροντας ότι το θέμα συζητήθηκε επανειλημμένα και εξαντλητικά τους τελευταίους μήνες σε διάφορες συσκέψεις στην παρουσία όλων των εμπλεκόμενων και σε καμία περίπτωση δεν προέκυψε τεκμηριωμένα ότι υπήρχε όντως τόσο σοβαρό πρόβλημα, που να επιβάλλει/δικαιολογεί αυτή την αύξηση. Όπως ανέφερε το ΚΕΒΕ, στην επιστολή του, ζήτησε και έλαβε από τον διαχειριστή αναλυτικά στοιχεία που αποδεικνυαν ότι οι χρόνοι εξυπηρέτησης ενός εμπορευματοκιβωτίου από τη στιγμή εισόδου του μεταφορέα στο χώρο του λιμανιού μέχρι την έξοδο του από το λιμάνι κυμαίνονται σε 15-30 λεπτά, χρόνοι οι οποίοι θεωρούνται πολύ ικανοποιητικοί.

Ανέφερε ότι το πρόβλημα παρουσιάζεται ουσιαστικά στα σημεία αναμονής των φορτηγών πριν την είσοδό τους στο λιμάνι, όπου σε ορισμένες ώρες και μέρες της εβδομάδας, λόγω αυξημένης κίνησης (ενδεχομένως και μόνο για ορισμένες μεταφορικές εταιρείες) σημειώνεται κάποια καθυστέρηση στην καταγραφή των στοιχείων των φορτηγών πριν την είσοδό τους στον χώρο του λιμανιού. Το γεγονός αυτό, μπορούσε να δικαιολογήσει τη λειτουργία ενός «σημείου γρήγορης εξυπηρέτησης φορτηγών», σε καμιά όμως περίπτωση δεν μπορούσε να τεκμηριώσει την εισήγηση για οριζόντια επιβολή των προτεινόμενων τελών σε όλα τα γεμάτα εμπορευματοκιβώτια, καθώς κάτι τέτοιο θα ισοδυναμούσε με ένα πρόσθετο κόστος της τάξης των €400.000-€450.000 ετησίως, το οποίο θα επωμιζόταν ο τελικός καταναλωτής και θα κατέληγε στα ταμεία των μεταφορέων, χωρίς να διαφοροποιούσε με οποιοδήποτε ουσιαστικό τρόπο την ταχύτητα εξυπηρέτησης των εμπορευματοκιβωτίων.

Το ΚΕΒΕ, κατόπιν διαβουλεύσεων, σε νέα επιστολή του, ημερ. 16.9.2019, ανέφερε ότι παρά τη διαφωνία του, ως προς την πραγματική ανάγκη εισαγωγής της εν λόγω ρυθμιζόμενης ταρίφας, αποφάσισε να μην φέρει ένσταση, υπό την προϋπόθεση ότι η επιβολή της δεν θα ίσχυε για τα χαμηλής αξίας εμπορεύματα, των οποίων η ανταγωνιστικότητα είχε ήδη πληγεί ανεπανόρθωτα από το υπέρμετρο ύψος των υφιστάμενων ταριφών και ζητώντας όπως η νέα ταρίφα τίθετο σε εφαρμογή από την 1.1.2020.

Σε συνέχεια της πιο πάνω επιστολής, το ΥΜΕΕ ζήτησε τη θέση του διαχειριστή, ο οποίος στις 17.9.2019 ενημέρωσε ότι το τερματικό προσέφερε «fast track services» τους τελευταίους πέντε μήνες και ο ίδιος είχε αναλάβει το επιπρόσθετο κόστος για την εύρυθμη λειτουργία του λιμανιού. Ωστόσο, δεν θα μπορούσε να συνεχίσει την παροχή των υπηρεσιών αυτών έως το τέλος του

χρόνου και έτσι θα προχωρούσε σε εφαρμογή της νέας ταρίφας από 1.10.2019. Μετά από διαβουλεύσεις μεταξύ του ΚΕΒΕ και του διαχειριστή, συμφωνήθηκε όπως η επιπλέον χρέωση, αντί €4 για τα γεμάτα εμπορευματοκιβώτια των 20 ποδών και €5 για τα εμπορευματοκιβώτια των 40 ποδών, να είναι κοινή και να ανέρχεται σε €4 για τα γεμάτα εμπορευματοκιβώτια τόσο των 20 όσο και των 40 ποδών.

Η Υπηρεσία μας επανέλαβε για ακόμη μία φορά την κάθετη διαφωνία της με την αλλαγή βασικών όρων της Σύμβασης Παραχώρησης, σημειώνοντας ότι η κατ' αρχήν μείωση του χρόνου εξυπηρέτησης, από αυτόν που προβλεπόταν στη Σύμβαση, αποτελούσε μονομερή απόφαση του διαχειριστή. Ενδεχόμενη ικανοποίηση της απαίτησης του διαχειριστή για κάλυψη του επιπρόσθετου κόστους που προέκυπτε, προκειμένου να επανέλθει στον χρόνο εξυπηρέτησης των 11-20 λεπτών, θα αποτελούσε προηγούμενο για εφαρμογή παρόμοιων πρακτικών, εκ μέρους και των τριών Αναδόχων, σε άλλες πτυχές των Συμβάσεων Παραχώρησης, οδηγώντας την Αναθέτουσα Αρχή σε λήψη αποφάσεων οι οποίες θα ήταν ενάντια σε συμβατικούς όρους. Ως εκ τούτου, επισημάναμε ότι σε περίπτωση που η ΚΕΑΑ αποφάσιζε υπέρ της εισήγησης, θα έπρεπε να τονιζόταν η μη επανάληψη του φαινομένου επιβολής πρόσθετων χρεώσεων, χωρίς μάλιστα το λαβείν του Κράτους, από ανάγκη την οποία θα δημιουργούσε ο ίδιος ο Ανάδοχος και για την οποία δεν θα δινόταν επιλογή στους χρήστες. Θα έπρεπε δε, η Αναθέτουσα Αρχή να ελέγχει και να βεβαιώνεται ότι ο χρόνος εξυπηρέτησης δεν θα υπερέβαινε τα 11-20 λεπτά.

Η ΚΕΑΑ, σε συνεδρία της στις 25.09.2019, αποφάσισε την έγκριση της εισήγησης του ΥΜΕΕ, για εισαγωγή νέας ρυθμιζόμενης χρέωσης για γρήγορη εξυπηρέτηση φορτηγών, προσαρμογή του μεταβλητού τέλους παραχώρησης για τη συγκεκριμένη χρέωση με μηδενικό μίσθωμα προς το Κράτος και καθορισμό του επιπέδου των χρεώσεων στα €4 μόνο για τα γεμάτα εμπορευματοκιβώτια, με την επιβολή της χρέωσης αυτής να μην ισχύει για τα χαμηλής αξίας προϊόντα, επισημαίνοντας ότι σε καμία περίπτωση η εν λόγω απόφαση να αποτελέσει προηγούμενο και να δημιουργούνται προϋποθέσεις από τους Αναδόχους για διαφοροποίηση τιμών από την αρχική σύμβαση.

Το ΥΜΕΕ, στην επιστολή του, ημερ. 19.1.2022, αναφέρει ότι η ανάγκη προέκυψε μετά από διαμαρτυρία της ΠΟΒΕΚ, καθώς επίσης ότι η εφαρμογή της νέας χρέωσης χωρίς Τέλος Παραχώρησης έγινε, αφού πρώτα λήφθηκαν όλες οι νενομισμένες εγκρίσεις και μετά από διαβούλευση με τους επηρεαζόμενους χρήστες μέσω του ΚΕΒΕ. Τέλος, το ΥΜΕΕ ανέφερε ότι η μη καταβολή τέλους παραχώρησης, σε σχέση με την εν λόγω χρέωση, έγινε με στόχο να επηρεαστούν, κατά το ελάχιστο δυνατόν, οι εμπορευόμενοι.

Σύσταση: ΤΟ ΥΜΕΕ οφείλει να εφαρμόζει τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης και να μην λαμβάνει αποφάσεις, οι οποίες δεν διασφαλίζουν το δημόσιο συμφέρον. Οφείλει επίσης να θέσει ασφαλιστικές δικλίδες για τη μη επανάληψη του φαινομένου επιβολής πρόσθετων χρεώσεων, χωρίς μάλιστα το Κράτος να λαμβάνει το ανάλογο μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης που προνοείται από τη Σύμβαση Παραχώρησης, από ανάγκη την οποία θα δημιουργούν οι ίδιοι οι Ανάδοχοι και για την οποία δεν θα δίνεται άλλη επιλογή στους χρήστες. Επίσης, το ΥΜΕΕ οφείλει να ελέγχει και να βεβαιώνεται ότι ο χρόνος εξυπηρέτησης των μεταφορέων δεν θα υπερβαίνει τα 11-20 λεπτά.

β. Πρόταση του Παραχωρησιούχου Β για προσέλκυση διαμετακομιστικού εμπορίου. Ο Παραχωρησιούχος Β πρότεινε την αλλαγή της χρέωσης για τον χειρισμό των φορτίων που αφορούν σε διαμετακομιστικό εμπόριο, με την αλλαγή της χρέωσης από την κατηγορία των μη ρυθμιζόμενων χρεώσεων, στην κατηγορία των ρυθμιζόμενων χρεώσεων και μετέπειτα μείωση του μεταβλητού τέλους παραχώρησης που καταβάλλει προς το Κράτος, από 62,71% επί των ακαθάριστων εσόδων σε €2 ανά εμπορευματοκιβώτιο, το οποίο αντιστοιχεί σε ποσοστό 2,5%.

Το ΥΜΕΕ με επιστολή του, ημερ. 4.7.2019, ζήτησε τις απόψεις του Υπουργείου Οικονομικών επί του ζητήματος και στις 24.9.2019 απέστειλε επιστολή προς τη Νομική Υπηρεσία, διαβιβάζοντας την απαντητική επιστολή, ημερ. 6.9.2019, του Υπουργείου Οικονομικών με τη σύμφωνη γνώμη του για μείωση του μεταβλητού τέλους παραχώρησης που θα καταβάλλει ο Παραχωρησιούχος Β, ζητώντας γνωμάτευση, κατά πόσο οι επιλογές που παρατίθενται πιο κάτω θα ήταν νομικά επιτρεπτές, σε σχέση με τη Συμφωνία Παραχώρησης:

- ◆ Ενδεχόμενη μείωση του μεταβλητού τέλους παραχώρησης για φορτία διαμετακομιστικού εμπορίου, όπως αυτή προτάθηκε από τον Παραχωρησιούχο Β, με εφαρμογή των όρων της Συμφωνίας Παραχώρησης,
- ◆ Ενδεχόμενη εφαρμογή του όρου «Revenue Subcontracts», μέσω της δημιουργίας από τον Παραχωρησιούχο Β άλλης θυγατρικής εταιρείας του, έτσι ώστε τα έσοδα που θα έχει η θυγατρική εταιρεία από το διαμετακομιστικό εμπόριο να είναι ξεχωριστά από αυτά που θα έχει ο Διαχειριστής και το Κράτος θα λαμβάνει μέρος από την αδειοδότηση λόγω του «Revenue Subcontract», το οποίο θα είναι ανεξάρτητο του μεταβλητού τέλους παραχώρησης,
- ◆ Ενδεχόμενη τροποποίηση της Συμφωνίας μέσω δημιουργίας ξεχωριστής συμφωνίας μετά από διαπραγματεύσεις με τον Παραχωρησιούχο Β, με βάση το άρθρο 39(β) του Ν.11/2017, στην οποία το μέρος που θα λαμβάνει το Κράτος θα είναι ανεξάρτητο του μεταβλητού τέλους παραχώρησης.

Η Νομική Υπηρεσία με απαντητική της επιστολή, ημερ. 4.9.2020, ανέφερε ότι η δεύτερη επιλογή στη βάση όρου της Συμφωνίας Παραχώρησης, ο οποίος παρέχει τη δυνατότητα στον Παραχωρησιούχο Β, εφόσον έχει λάβει την προηγούμενη γραπτή έγκριση του Κράτους, όπως παραχωρήσει ορισμένα προνόμια ή δικαιώματά του, τα οποία πηγάζουν από τη Συμφωνία Παραχώρησης, σε οποιονδήποτε, υπό τη μορφή υπεργολαβίας, υπό-παραχώρησης, μίσθωσης ή συμφωνίας δικαιοπάροχου (franchise), αλλά όχι όλα τα δικαιώματα και/ή υποχρεώσεις του που πηγάζουν από τη Συμφωνία Παραχώρησης, φαίνεται να είναι νομικά επιτρεπτή.

Επιπλέον, αναφέρθηκε ότι, σύμφωνα με την τελεολογική ερμηνεία του όρου «Subcontractor», όπως αυτός περιλαμβάνεται σε Παράρτημα της Συμφωνίας Παραχώρησης, η θυγατρική εταιρεία του Παραχωρησιούχου Β, δυνατό να εμπίπτει στον ορισμό του όρου αυτού, σε περίπτωση που ο Παραχωρησιούχος Β συνάψει συμφωνία, βάσει της οποίας θα αναθέσει στη θυγατρική αυτή εταιρεία, το δικαίωμα που του παρέχεται από τη Συμφωνία Παραχώρησης για τον χειρισμό των φορτίων διαμετακομιστικού εμπορίου, η χρέωση, των οποίων όμως θα παραμείνει ως μη ρυθμιζόμενη χρέωση σύμφωνα με τη Συμφωνία Παραχώρησης.

Παράλληλα όμως τονίστηκε στο ΥΜΕΕ, ότι θα έπρεπε να λάβει υπόψη το γεγονός ότι η θυγατρική εταιρεία του Παραχωρησιούχου Β, στην ουσία, αποτελεί οντότητα που ανήκει στον ίδιο τον Παραχωρησιούχο Β και κατ' επέκταση μια τέτοια διευθέτηση, θα αποτελεί ένα εύσχημο τρόπο για παρέκκλιση από τη συμβατική του υποχρέωση για καταβολή του μεταβλητού τέλους παραχώρησης. Η Νομική Υπηρεσία ανέφερε ότι, μια τέτοια ενέργεια, συνιστά κατ' ουσία εξαίρεση του διαμετακομιστικού εμπορίου από το μίσθωμα, ενέργεια για την οποία η Ομάδα Έργου έχει εκφράσει σοβαρές επιφυλάξεις ότι ενδεχομένως αυτό θα αποτελέσει προηγούμενο και για άλλες εξαιρέσεις, με τον ίδιο ή παρόμοιο τρόπο, για εργασίες στο Λιμάνι, για να καταλήξει ότι η δυνατότητα αποφυγής ενός τέτοιου ενδεχόμενου διαφυλάσσεται ρητά στον όρο της Σύμβασης Παραχώρησης, ο οποίος επιβάλλει την προηγούμενη γραπτή συγκατάθεση του Κράτους για τη δημιουργία ενός Υπεργολάβου Εσόδων, θέτοντας ως προϋπόθεση ότι κάτι τέτοιο δεν θα επηρεάσει αρνητικά ούτε ενδέχεται να επηρεάσει καν το μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης το οποίο καταβάλλεται στο Κράτος.

Με βάση την εν λόγω νομική γνωμάτευση και τη θέση του Υπουργείου Οικονομικών, το ΥΜΕΕ προχώρησε σε προκαταρκτική διαβούλευση με τον Παραχωρησιούχο Β και κατέληξαν στα ακόλουθα, σχετικά με το μίσθωμα που θα λαμβάνει το Κράτος.

- ◆ 4% επί των ακαθάριστων εσόδων για τις πρώτες 60.000 κινήσεις,
- ◆ 3,5% επί των ακαθάριστων εσόδων για τις κινήσεις 60.001- 280.000,
- ◆ 5% επί των ακαθάριστων εσόδων για κινήσεις άνω των 280.000 και
- ◆ σε περίπτωση που ο εσωτερικός συντελεστής απόδοσης (Internal Rate of Return - IRR) των εργασιών υπερβεί το 12%, τότε θα γίνεται διαμοιρασμός του καθαρού κέρδους κατά 50%-50% σε Παραχωρησιούχο Β και Κράτος.

Το ΥΣ, με απόφασή του στις 7.7.2021, ενέκρινε τις ενέργειες για προώθηση της ανάπτυξης του διαμετακομιστικού εμπορίου για εμπορευματοκιβώτια από το λιμάνι Λεμεσού και εξουσιοδότησε τον Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων να προβεί στη λήψη των αναγκαίων εγκρίσεων από τις Αρμόδιες Αρχές, σχετικά με τον τρόπο χειρισμού του θέματος και το μίσθωμα που θα λαμβάνει το Κράτος.

Ενόψει των πιο πάνω, το ΕΣΕΠ με επιστολή του προς την ΚΕΑΑ, ημερ. 30.8.2021, ζήτησε την έγκρισή της για την ετοιμασία Συμφωνίας «Revenue Subcontract», μεταξύ της θυγατρικής εταιρείας και του Παραχωρησιούχου Β. Η ΚΕΑΑ, κατά τη συνεδρία της στις 15.9.2021, αποφάσισε όπως δοθεί προκαταρκτική έγκριση, ζητώντας παράλληλα την εκ νέου υποβολή του θέματος με συγκριτική ανάλυση του νέου επιχειρηματικού πλάνου με το υπάρχον της Σύμβασης, όπου θα φαινόταν ξεκάθαρα το όφελος που θα αποκομίσει το Κράτος από την εν λόγω συμφωνία, καθώς και τις αλλαγές που απαιτούνται. Στην εν λόγω απόφασή της, η ΚΕΑΑ σημείωσε ότι η συμφωνία θα πρέπει να περιλαμβάνει τέτοιες πρόνοιες, ώστε να μην επηρεάσει ή να ενδέχεται να επηρεάσει το μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης, το οποίο καταβάλλεται στο Κράτος, όπως επίσης ότι, για την τελική έγκριση, προϋπόθεση αποτελεί ότι θα διαφυλαχθούν τα υπάρχοντα οφέλη της Κυπριακής Δημοκρατίας, με βάση την αρχική Σύμβαση Παραχώρησης.

Η γραπτή θέση της Υπηρεσίας μας ήταν ότι, θα αναμένονταν τα στοιχεία που ζητήθηκαν (σχετικές πρόνοιες της Σύμβασης Παραχώρησης, σύγκριση επιχειρησιακού πλάνου με πραγματικά αποτελέσματα γενικά και σε σχέση με το διαμετακομιστικό εμπόριο) και το αποτέλεσμα της περαιτέρω διαπραγμάτευσης, αφού για να εκφράσουμε ολοκληρωμένη άποψη επί του ζητήματος θα έπρεπε να είχαμε στη διάθεσή μας όλα τα απαραίτητα στοιχεία στα οποία βασίστηκε η σχετική εισήγηση του ΕΣΕΠ.

Σε συνεδρία της, ημερ. 3.11.2021, η ΚΕΑΑ αποφάσισε να εγκρίνει την εφαρμογή του άρθρου της Σύμβασης Παραχώρησης για Υπεργολάβο Εσόδων (Revenue Subcontractor), ως η καθοδήγηση της Νομικής Υπηρεσίας, καθώς επίσης ότι, μέσω του Υπεργολάβου Εσόδων, τα αναμενόμενα έσοδα προς το Κράτος θα είναι αυτά που έχουν αναφερθεί πιο πάνω. Επίσης, ζήτησε να περιληφθούν σχετικές πρόνοιες στη συμφωνία, οι οποίες να καλύπτουν τόσο την πραγματοποίηση των πρόσθετων επενδύσεων από τον Ανάδοχο με την επίτευξη συγκεκριμένων κινήσεων, ώστε να διασφαλιστεί η υλοποίηση των επενδύσεων που αναφέρονται στο οικονομικό μοντέλο, όσο και τη δυνατότητα επαναδιαπραγμάτευσης της συμφωνίας με την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων.

Η Υπηρεσία μας διαφώνησε γραπτώς με τη συγκεκριμένη εισήγηση του ΕΣΕΠ, καθώς και με την απόφαση της ΚΕΑΑ, επισημαίνοντας ότι αυτό δεν συνεπάγεται διαφωνία ως προς το γεγονός πως όντως η Σύμβαση Παραχώρησης παρέχει τη δυνατότητα στον Διαχειριστή για ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου. Όπως αναφέραμε, η ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου θα πρέπει να γίνει, υπό την προϋπόθεση ότι ο Παραχωρησιούχος Β θα προχωρήσει στη διεξαγωγή διαγωνισμού για ανάθεση του διαμετακομιστικού εμπορίου σε Υπεργολάβο Εσόδων, χωρίς ο ίδιος να δικαιούται να λάβει μέρος, καθώς σε αντίθετη περίπτωση θα έχει κέρδη εις βάρος της Σύμβασης Παραχώρησης και θα αλλάξει το μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης, σε αντίθεση με την γνωμάτευση της Νομικής Υπηρεσίας.

Σε συνέχεια των πιο πάνω αποφάσεων της ΚΕΑΑ, το ΥΜΕΕ με επιστολή του, ημερ. 30.12.2021, απέστειλε στη Νομική Υπηρεσία για νομοτεχνικό έλεγχο τις συμφωνίες «Subcontractor Direct Agreement» μεταξύ Κράτους, Παραχωρησιούχου Β και Revenue Subcontractor και «Revenue Subcontract» μεταξύ Παραχωρησιούχου Β και Revenue Subcontractor.

Η Νομική Υπηρεσία με επιστολή της, ημερ. 9.6.2022, ενημέρωσε το ΥΜΕΕ για τη σύνδεση που υπάρχει στον ορισμό «Gross Revenues», που περιλαμβάνεται στη Σύμβαση Παραχώρησης με τις συνδεδεμένες εταιρείες (affiliate companies) και κατ' επέκταση και με τη θυγατρική εταιρεία «Revenue Subcontractor» και ότι για να εφαρμοστεί η συμφωνία για την ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου, όπως αυτή είχε διαμορφωθεί, θα έπρεπε να γίνει σχετική τροποποίηση σε όρους στη Σύμβαση Παραχώρησης.

Σε συνέχεια επιστολής του ΥΜΕΕ, ημερ. 20.6.2022 και απαντητικής επιστολής της Νομικής Υπηρεσίας ημερ. 24.6.2022, σε σχέση με το νομικό υπόβαθρο της προτεινόμενης τροποποίησης, η Ομάδα Έργου εισηγήθηκε προς το ΕΣΕΠ και ακολούθως το ΕΣΕΠ με επιστολή του, ημερ. 8.7.2022 στην ΚΕΑΑ, την τροποποίηση του σχετικού όρου της Σύμβασης Παραχώρησης, προκειμένου να εξαιρείται από τον ορισμό «Gross Revenues» το διαμετακομιστικό εμπόριο και η

θυγατρική εταιρεία που θα δημιουργηθεί, στη βάση του άρθρου 39(1)(ε) του Ν.11(I)/2017, υποστηρίζοντας ότι η εν λόγω τροποποίηση δεν μπορεί να θεωρηθεί ουσιώδης, σε σχέση με το τι ορίζει ως ουσιώδη τροποποίηση το άρθρο 39(4) του Ν.11(I)/2017.

Η ΚΕΑΑ συζήτησε το θέμα κατά τη συνεδρία της στις 20.7.2022 και στην απόφαση της καταγράφει πως θεωρεί ότι η τροποποίηση στον ορισμό «Gross Revenues» γίνεται στα πλαίσια της απόφασής της που λήφθηκε στη συνεδρία, ημερ. 3.11.2021 και ότι αυτή δεν διαφοροποιεί την απόφαση της Επιτροπής.

Στη θέση της Υπηρεσίας μας, ως αυτή υποβλήθηκε γραπτώς στην πιο πάνω συνεδρία της ΚΕΑΑ, καταγράφονται τα ακόλουθα:

α. Στη Σύμβαση Παραχώρησης, καταγράφεται ρητά ότι για τη δημιουργία ενός Υπεργολάβου Εσόδων, εν προκειμένω με αντικείμενο την ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου, απαιτείται η προηγούμενη γραπτή συγκατάθεση του Κράτους, θέτοντας ως προϋπόθεση ότι κάτι τέτοιο δεν θα επηρεάσει καθ' οιονδήποτε τρόπο αρνητικά, ούτε ενδέχεται να επηρεάσει καν, το μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης, το οποίο καταβάλλεται στο Κράτος. Η Νομική Υπηρεσία σε τρεις επιστολές/γνωματεύσεις της, ημερ. 4.9.2020, 21.1.2022 και 9.6.2022, επανειλημμένα έχει επισύρει την προσοχή του ΥΜΕΕ στον εν λόγω όρο της Σύμβασης Παραχώρησης, αναφέροντάς του ότι οποιοσδήποτε ενδεχόμενος επηρεασμός του μεταβλητού Τέλους Παραχώρησης συνιστά λόγο άρνησης παροχής της συναίνεσης του Κράτους. Σχετική είναι η απόφαση της ΚΕΑΑ ημερ. 15.9.2021, σε συνέχεια της απόφασής της, ημερ. 4.9.2021, για έγκριση της εφαρμογής του άρθρου της Σύμβασης Παραχώρησης για Υπεργολάβο Εσόδων, ως η καθοδήγηση της Νομικής Υπηρεσίας, στην οποία *«σημειώνεται ότι η σύμβαση (σ.σ. για Revenue Subcontractor) θα πρέπει να περιλαμβάνει τέτοιες πρόνοιες ώστε να μην επηρεάσει ή να ενδέχεται να επηρεάσει το Variable Concession Fee το οποίο καταβάλλεται στο Κράτος.»*

β. Η Νομική Υπηρεσία στην επιστολή/γνωμάτευση της, ημερ. 4.9.2020, σχολιάζοντας το ενδεχόμενο δημιουργίας θυγατρικής εταιρείας από τον Παραχωρησιούχο Β, η οποία θα αναλάμβανε το διαμετακομιστικό εμπόριο, ανέφερε ότι αυτή, *«στην ουσία, αποτελεί οντότητα που ανήκει στον ίδιο τον Διαχειριστή (σ.σ. ο Παραχωρησιούχος Β) και κατ' επέκταση μια τέτοια διευθέτηση, θα αποτελεί ένα εύσχημο τρόπο για παρέκκλιση από τη συμβατική του υποχρέωση για καταβολή του Variable Concession Fee. Μια τέτοια ενέργεια συνιστά, κατ' ουσίαν, εξαίρεση του διαμετακομιστικού εμπορίου από το μίσθωμα, ενέργεια για την οποία η Ομάδα Έργου έχει εκφράσει σοβαρές επιφυλάξεις ότι ενδεχομένως αυτό θα αποτελέσει προηγούμενο και για άλλες εξαιρέσεις με τον ίδιο ή παρόμοιο τρόπο, για εργασίες στο Λιμάνι»*. Ίδιες ανησυχίες εκφράστηκαν και από μέλος του ΕΣΕΠ, κατά τη διάρκεια της συνεδρίας ημερ. 5.7.2022, στην οποία λήφθηκε η απόφαση/εισήγηση για τροποποίηση του ορισμού «Gross Revenues», η οποία τέθηκε ενώπιον της ΚΕΑΑ για έγκριση.

γ. Το άρθρο 39(1)(ε) του Ν.11(I)/2017, στο οποίο γίνεται επίκληση για τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης και συγκεκριμένα της ερμηνείας του ορισμού «Gross Revenues», θέτει αυστηρές προϋποθέσεις προκειμένου μια τροποποίηση, ανεξαρτήτως της αξίας της, να μην θεωρείται ουσιώδης και να μπορεί να τύχει εφαρμογής. Μεταξύ αυτών των προϋποθέσεων, οι

οποίες καταγράφονται στο άρθρο 39(4), είναι ότι η τροποποίηση δεν θα πρέπει να 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, καθώς επίσης ότι η τροποποίηση δεν θα μεταβάλλει την οικονομική ισορροπία της σύμβασης παραχώρησης υπέρ του Παραχωρησιούχου, κατά τρόπο ο οποίος δεν προβλεπόταν στην αρχική σύμβαση παραχώρησης. Τα πιο πάνω έχουν επισημανθεί στο ΥΜΕΕ και από τη Νομική Υπηρεσία στην επιστολή/γνωμάτευσή της, ημερ. 24.6.2022.

(i) Σε σχέση με την πρώτη προϋπόθεση, ως αυτή καταγράφεται στο άρθρο 39(4)(α), στο σημείωμα, ημερ. 1.7.2022, που υποβλήθηκε στο ΕΣΕΠ από την Ομάδα Έργου, γίνεται μια σύντομη αναφορά στα οικονομικά μοντέλα που υποβλήθηκαν από τους τρεις από τους συνολικά έξι οικονομικούς φορείς/προσφέροντες, στο πλαίσιο της διαγωνιστικής διαδικασίας για την ανάθεση της Σύμβασης Παραχώρησης. Επισημίναμε ότι φαινόταν πως η Ομάδα Έργου είχε συγκρίνει ανόμοια ποσοστά από τα οικονομικά μοντέλα, τα οποία δεν είχαν την ίδια βάση αναφοράς.

(ii) Σε σχέση με τη δεύτερη προϋπόθεση, ως αυτή καταγράφεται στο άρθρο 39(4)(β), το Υπουργείο Οικονομικών σε επιστολή του, ημερ. 22.6.2022, ανέφερε ότι από τις προβλέψεις του οικονομικού μοντέλου τόσο της Σύμβασης Παραχώρησης όσο και του επιχειρηματικού πλάνου για την ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου, προκύπτει πως, λόγω της τροποποίησης της σύμβασης, για τα υπολειπόμενα 16 χρόνια, παραχώρησης (γίνεται αναφορά σε 16 χρόνια ενώ η Σύμβαση ολοκληρώνεται σε 19 χρόνια), θα δημιουργηθούν επιπρόσθετα κέρδη για τον Παραχωρησιούχο της τάξης του 72%, ενώ το Κράτος θα λάβει 28%. Το Υπουργείο Οικονομικών ανέφερε ότι το όφελος αυτό δεν είναι μονόπλευρο, παρότι δεν είναι αναλογικό και ως τέτοιο δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι μεταβάλλει την οικονομική ισορροπία της σύμβασης υπέρ του Παραχωρησιούχου, καθότι δημιουργείται ικανοποιητικό όφελος και για το Κράτος. Τέλος, ανέφερε ότι στην παρούσα φάση δεν είχε προχωρήσει σε ενδελεχή ανάλυση του οικονομικού μοντέλου του Παραχωρησιούχου για την ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου.

Η Υπηρεσία μας διαφώνησε με την άποψη του Υπουργείου Οικονομικών, καθώς το άρθρο 39(4)(β) ρητά αναφέρει ότι η τροποποίηση θεωρείται ουσιώδης εάν *«μεταβάλλει την οικονομική ισορροπία της Σύμβασης Παραχώρησης υπέρ του Παραχωρησιούχου κατά τρόπο ο οποίος δεν προβλεπόταν στην αρχική Σύμβαση Παραχώρησης»*. Στην προκειμένη περίπτωση, στην συναφθείσα Σύμβαση Παραχώρησης δεν προβλεπόταν οιονδήποτε μεταβλητό Τέλος Παραχώρησης διαφορετικό από αυτό του 62,71% και ως εκ τούτου οποιαδήποτε ενδεχόμενη μείωσή του, μεταβάλλει την οικονομική ισορροπία της σύμβασης παραχώρησης υπέρ του Παραχωρησιούχου και καθιστά την τροποποίηση αυτή ουσιώδη και κατ' επέκταση νομικά μη επιτρεπτή.

Στη βάση όλων των πιο πάνω, εκφράσαμε τη διαφωνία μας στην προτεινόμενη τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης, που αφορά στην ερμηνεία του όρου «Gross Revenues», καθώς

θεωρούμε ότι αυτή η τροποποίηση είναι ουσιώδης και αντίκειται στις πρόνοιες του άρθρου 39(1)(ε) του Ν.11(Ι)/2017. Επαναλάβαμε τη θέση μας, ως αυτή είχε κατατεθεί σε συνεδρία της ΚΕΑΑ, ημερ. 3.11.2021, όταν το συγκεκριμένο θέμα είχε συζητηθεί ξανά, ότι ο Παραχωρησιούχος Β θα πρέπει να διεξάγει διαγωνισμό για Υπεργολάβο Εσόδων, χωρίς ο ίδιος να δικαιούται να λάβει μέρος, καθώς σε αντίθετη περίπτωση θα έχει κέρδη εις βάρος της Σύμβασης Παραχώρησης. Η δημιουργία θυγατρικής εταιρείας αποτελεί οντότητα του Παραχωρησιούχου Β και η διευθέτηση αυτή αποτελεί, επί της ουσίας, παρέκκλιση από τη συμβατική του υποχρέωση για καταβολή του μεταβλητού τέλους παραχώρησης (62,71%).

Με δεδομένο ότι όλο αυτό το χρονικό διάστημα που συζητείτο το ζήτημα της ανάπτυξης του διαμετακομιστικού εμπορίου, ούτε το ΥΜΕΕ, ούτε το ΕΣΕΠ, ούτε η ΚΕΑΑ, έκριναν σκόπιμο να ζητηθεί η θέση της Εφόρου Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων, ως η αρμόδια αρχή να αποφανθεί κατά πόσο οι πιο πάνω αποφάσεις συνιστούν ή όχι κρατική ενίσχυση, παρά το γεγονός ότι επισημάναμε αυτό στις συνεδρίες της ΚΕΑΑ, όπου συζητήθηκε το εν λόγω θέμα, η Υπηρεσία μας με επιστολή της, ημερ. 5.8.2022, προχώρησε, ως είχε ενημερώσει την ΚΕΑΑ ότι θα πράξει, σε εκτενή ενημέρωση του Εφόρου με όλα τα πιο πάνω, ζητώντας τη τοποθέτησή του επί του ζητήματος αυτού.

Η Υπηρεσία μας, όπως ανέφερε στην επιστολή της, προτίθεται να αναζητήσει καθοδήγηση για το θέμα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ως προς την πτυχή που αφορά στο πλαίσιο δημοσίων συμβάσεων και τις επιτρεπτές αλλαγές με βάση τη σχετική Ευρωπαϊκή Οδηγία. Θεωρώντας, ωστόσο, άρρηκτα αλληλένδετη και την πτυχή που αφορά στο πλαίσιο των κρατικών ενισχύσεων, η εκ των προτέρων άποψη της Εφόρου Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων, για το συγκεκριμένο θέμα, είναι ιδιαίτερας σημαντικής.

Στην απάντησή της ημερ. 24.8.2022 προς την Υπηρεσία μας, η Έφορος καταλήγει στην άποψη ότι, με την σκοπούμενη τροποποίηση η οποία απορρέει από την εισήγηση του Παραχωρησιούχου Β, υφίσταται θέμα χορήγησης προς αυτόν οικονομικού πλεονεκτήματος με κρατικούς πόρους με βάση το Άρθρο 107(1) της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εάν η τροποποίηση του ορισμού του όρου «Gross Revenues» κρίνεται ως ουσιώδης τροποποίηση των αρχικών όρων του Διαγωνισμού και πρόσθετα συνεπάγεται απώλεια κρατικών πόρων. Όπως αναφέρει η Έφορος, η εκτίμηση της αυτή δεν θα υφίσταται εάν η Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων ή η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιβεβαιώσουν ρητώς ότι η σκοπούμενη τροποποίηση δεν συνιστά ουσιώδη τροποποίηση με βάση τη νομοθεσία δημοσίων συμβάσεων. Επακόλουθα, με μια τέτοια εκτίμηση (μη ουσιώδης τροποποίηση), η Αναθέτουσα Αρχή θα πρέπει να επιβεβαιώσει ότι, η εν λόγω τροποποίηση δεν θα μετέβαλλε τις προσφορές του αρχικού διαγωνισμού σε βαθμό που να ήταν πιθανό να οδηγήσει σε επιλογή άλλου υποψηφίου.

Για τα πιο πάνω, η Έφορος λαμβάνει πρόσθετα υπόψη την εκτίμηση του Υπουργείου Οικονομικών ότι, με τη διευθέτηση, δημιουργούνται επιπρόσθετα κέρδη τόσο για τον Παραχωρησιούχο Β όσο και για το κράτος, ήτοι αύξηση των δημοσίων εσόδων. Εάν κρινόταν, από τους αρμοδίους περί δημοσίων συμβάσεων που αναφέρονται στην αμέσως πιο πάνω παράγραφο, ιδίως από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ότι είναι δυνατή παρέκκλιση από την περί δημοσίων συμβάσεων νομοθεσία αν η διευθέτηση λόγω του κέρδους που αναμένεται να

αποφέρει για το κράτος είναι σύμφωνη με το κριτήριο του Φορέα Οικονομίας της Αγοράς, τότε η διευθέτηση αυτή κρίνεται σύμφωνη με τους κανόνες των κρατικών ενισχύσεων, ήτοι «υπό παρόμοιες περιστάσεις, ένας ιδιώτης επενδυτής συγκρίσιμου μεγέθους» (όπως το κράτος) που λειτουργεί υπό τις συνήθεις συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα είχε προβεί στην εν λόγω επένδυση».

Στη βάση των πιο πάνω, η Υπηρεσία μας θα αναμένει το ΥΜΕΕ να ενεργήσει δεόντως και, εάν διαπιστωθεί ότι το ΥΜΕΕ επιλέξει να μην απευθυνθεί για το μέτρο αυτό στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τότε, όπως αναφέρεται πιο πάνω, η Υπηρεσία μας θα ζητήσει η ίδια καθοδήγηση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

γ. Χρεώσεις για τα χαμηλής αξίας προϊόντα (Transitional Rebate Programme). Ο Γενικός Διευθυντής του Υπουργείου Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας με επιστολή του, ημερομηνίας 1.3.2019, προς το ΥΜΕΕ, διαβίβασε επιστολή ιδιωτικής εταιρείας, η οποία ζητούσε στήριξη για μείωση του κόστους φόρτωσης των εξαγωγών μπεντονίτη, μέσω της Συμφωνίας Παραχώρησης.

Σημειώνουμε ότι, με βάση τις πρόνοιες της Συμφωνίας Παραχώρησης, για τα πρώτα τρία έτη εφαρμογής των νέων χρεώσεων (μέχρι 29.1.2020), ως αυτές καθορίστηκαν στο πλαίσιο τροποποίησης του περί της Αρχής Λιμένων Κύπρου Νόμου (Ν.38/1973) και του περί της Αρχής Λιμένων Κύπρου (Πληρωτέα Δικαιώματα στα λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας) Διατάγματος (Κ.Δ.Π. 7/2016), για τα επηρεαζόμενα προϊόντα των οποίων το κόστος θα ήταν αποδεδειγμένα υψηλότερο από ότι προηγουμένως και συγκεκριμένα για την εξαγωγή μπεντονίτη, την εξαγωγή εσπεριδοειδών και την εξαγωγή ανακυκλώσιμων υλικών χαρτιού και πλαστικού, οι εμπορευόμενοι θα δικαιούνταν επιστροφή χρημάτων υπό τη μορφή αποζημίωσης από τον Παραχωρησιούχο Β (transitional rebate program). Με τη λήξη της τριετούς περιόδου δεν θα γινόταν η εν λόγω έκπτωση για τα εν λόγω χαμηλής αξίας εμπορεύματα, αλλά θα τίθεντο σε ισχύ οι ταρίφες που θα ίσχυαν για όλα τα εμπορεύματα, αυξάνοντας το κόστος για τα συγκεκριμένα προϊόντα.

Όπως πληροφορηθήκαμε από τον Συντονιστή του Έργου, ο Παραχωρησιούχος Β συνέχισε και μετά τις 29.1.2020, μέχρι και τον Σεπτέμβριο του 2020, να εφαρμόζει το καθεστώς χαμηλών χρεώσεων στα χαμηλής αξίας προϊόντα, ξεκαθαρίζοντας ταυτόχρονα την απαίτησή του για αποζημίωση για την απώλεια των εσόδων του για την περίοδο μετά τον Σεπτέμβριο του 2020.

Μετά από έγκριση του Ε.Σ.Ε.Π. στον τρόπο καταβολής αποζημιώσεων στον Παραχωρησιούχο Β, το θέμα υποβλήθηκε στην ΚΕΑΑ, το οποίο εγκρίθηκε στις 17.3.2021 ως ακολούθως:

- ◆ Εφαρμογή του άρθρου 25.2.6 της Συμφωνίας Παραχώρησης και διόρθωση του μεταβλητού Τέλους Παραχώρησης («Variable Concession Fee»), για την πραγματική απώλεια του Παραχωρησιούχου Β, κάθε χρόνο και αναλόγως των ποσοτήτων χαμηλής αξίας προϊόντων. Η διόρθωση αυτή να γίνεται κατά τις ενδιάμεσες πληρωμές του Παραχωρησιούχου Β, ανά τρίμηνο και να διορθώνεται στην ετήσια συμφιλίωση. Η διόρθωση αυτή θα είναι προσωρινή και μέχρι την αποπληρωμή του δανείου για τους λιμενεργάτες.
- ◆ Μετά την αποπληρωμή του δανείου ύψους €27,5 εκ., το οποίο παραχωρήθηκε στον Σύνδεσμο Ναυτικών Πρακτόρων την 1.9.2008 από την Τράπεζα Κύπρου και την Κεντρική

Συνεργατική Τράπεζα, διάρκειας 15 χρόνων και κατά την εφαρμογή του άρθρου της Συμφωνίας Παραχώρησης, οι χρεώσεις να μειωθούν αναλόγως, ώστε να ρυθμιστεί η χρέωση για τα χαμηλής αξίας προϊόντα και να σταματήσει το Κράτος να αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο Β.

- ◆ Να αφαιρεθεί από την επόμενη πληρωμή του Τέλους Παραχώρησης («Concession Fee»), προς το Κράτος, ποσό €142.375 που αφορά στις απώλειες εσόδων του Παραχωρησιούχου Β για την περίοδο από 29.1.2020 μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2020.

Η Υπηρεσία μας, με επιστολή της προς τον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ, ημερομηνίας 26.3.2021, τόνισε μεταξύ άλλων ότι το θέμα της συνέχισης της χαμηλής τιμής για τα προϊόντα χαμηλής αξίας και η συνεπαγόμενη απώλεια εσόδων από το Κράτος δεν δικαιολογείται, προσθέτοντας παράλληλα ότι λόγω του ότι η αποζημίωση του Παραχωρησιούχου Β ενδεχομένως να αποτελεί κρατική ενίσχυση, το ΥΜΕΕ θα πρέπει να ζητήσει τη θέση του Εφόρου Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων.

Αφού το ΥΜΕΕ έθεσε το θέμα στον Έφορο Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων, κατά πόσο η αποζημίωση του Παραχωρησιούχου Β αποτελούσε κρατική ενίσχυση, ο Έφορος, με απαντητικές του επιστολές προς το ΥΜΕΕ στις 30.6.2021 και 13.7.2021, ανέφερε, μεταξύ άλλων, ότι το ΥΜΕΕ θα πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει οποτεδήποτε τυχόν ζητηθεί, ιδίως από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ότι η απώλεια κρατικών πόρων είναι σύμφωνη με το κριτήριο του Ιδιώτη Επενδυτή σε Οικονομία Αγοράς (Market Economy Investor Principle), αρχή η οποία διέπει συναφείς συμβάσεις και αποκλείει, εφόσον πληρούνται, τον χαρακτήρα πλεονεκτήματος ως κριτηρίου για την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης.

Επιπλέον, ανέφερε ως έσχατη επιλογή που παρέχει τον υψηλό βαθμό νομικής ασφάλειας τη διαβίβαση του θέματος ως ερωτήματος στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προτού γίνουν οποιεσδήποτε ενέργειες εφαρμογής της όλης ρύθμισης. Η Υπηρεσία μας εισηγείται όπως το ΥΜΕΕ ακολουθήσει την εν λόγω επιλογή.

Το ΥΜΕΕ στην απαντητική επιστολή του, ημερομηνίας 4.5.2022, μας ανέφερε ότι έχουν ληφθεί διάφορα στοιχεία από άλλους ιδιώτες που να καταδεικνύουν την εφαρμογή του κριτηρίου του Ιδιώτη Επενδυτή, στο πλαίσιο καθοδήγησης και από την Έφορο Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων και το όλο θέμα είναι υπό εξέταση και θα ληφθούν τελικές αποφάσεις.

6.3 Ενιαία Ανάπτυξη της περιοχής του Λιμανιού και της Μαρίνας Λάρνακας

6.3.1 Δικαιώματα εμπειρογνομόνων για παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών για το Έργο της ανάπτυξης του Λιμανιού και της Μαρίνας Λάρνακας

Με βάση τον περί της Ρύθμισης Θεμάτων Αποκρατικοποίησης Νόμο Ν.28(Ι)/2014 (ως ίσχυε τότε, αφού αργότερα καταργήθηκε) και την απόφαση του ΥΣ αρ. 79.127, ημερομηνίας 14.7.2015, το ΥΜΕΕ εξουσιοδοτήθηκε να προχωρήσει, μετά από διαβούλευση με την ΑΛΚ, στην επικαιροποίηση των προηγούμενων σχεδιασμών και στην επαναπροκήρυξη του Έργου της ανάπτυξης του λιμανιού και της μαρίνας Λάρνακας για επιβατικούς/εμπορικούς σκοπούς.

Σημειώνουμε ότι, το ΥΜΕΕ όρισε Ομάδα Έργου για την αποκρατικοποίηση των εμπορικών δραστηριοτήτων του λιμένα Λεμεσού, η οποία προώθησε και την υλοποίηση του πιο πάνω Έργου.

Το ΥΜΕΕ προχώρησε στην πρόσληψη των ακόλουθων Συμβούλων:

α. Χρηματοοικονομικοί και Τεχνικοί Σύμβουλοι: Για την προετοιμασία/προεργασία, συντονισμό και προώθηση του Έργου υπογράφηκε την 1.3.2016 σύμβαση με τους Συμβούλους Κοινοπραξία ΑΑ (Ποσό σύμβασης ΜΤCW/LCA1/2015: €450.000).

β. Νομικοί Σύμβουλοι: Υπογράφηκε σχετική σύμβαση για παροχή νομικών υπηρεσιών για το Έργο στις 5.12.2016, με τους Συμβούλους Κοινοπραξία ΒΒ (Ποσό σύμβασης ΜΤCW/LCA2/2016: €610.000).

γ. Σύμβουλοι Περιβάλλοντος: Μετά από σχετική σύσταση Συμβούλων και λόγω διαφόρων αντιδράσεων τοπικών φορέων, για την ετοιμασία περιβαλλοντικής έρευνας υπογράφηκε σύμβαση με την εταιρεία Μ στις 14.10.2016 (Ποσό σύμβασης ΜΤCW/LCA3/2016: €63.985).

Σημειώνουμε ότι, όλες οι πιο πάνω αναθέσεις έγιναν μέσω διαγωνισμών, στο πλαίσιο του νομοθετικού πλαισίου για τις διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων που ίσχυε κατά τον χρόνο ανάθεσης των συμβάσεων αυτών.

6.3.1.1 Πληρωμή αμοιβής συμβούλων, χωρίς το ποσό να έχει περιληφθεί στον συμπληρωματικό Προϋπολογισμό

Σχετική πρόνοια ύψους €1,37 εκ., για την κάλυψη των δαπανών που αφορούν στην αμοιβή των πιο πάνω Συμβούλων για παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών, για το Έργο της ανάπτυξης του λιμανιού και της μαρίνας Λάρνακας, περιλήφθηκε στο Κονδύλι «Δικαιώματα Εμπειρογνομόνων για Ετοιμασία Μελετών» στον Προϋπολογισμό του ΥΜΕΕ για το 2017, όπως κατατέθηκε από το ΥΣ στη Βουλή των Αντιπροσώπων.

Η Βουλή των Αντιπροσώπων, κατά την ψήφιση του περί Προϋπολογισμού του 2017 Νόμου (Ν.47(II)/2016,) που δημοσιεύτηκε στις 27.12.2016, απέκοψε Κονδύλια που αφορούσαν στην αποκρατικοποίηση δημόσιων οργανισμών και καταψήφισε και το μέρος της δαπάνης του Κονδυλίου «Δικαιώματα Εμπειρογνομόνων για Ετοιμασία Μελετών» στον Προϋπολογισμό του ΥΜΕΕ, ύψους €1,37 εκ., που αφορούσε στην αμοιβή των πιο πάνω Συμβούλων.

Σημειώνουμε σχετικά ότι, για το έργο αυτό καθ' εαυτό της ανάπτυξης του λιμανιού και της μαρίνας Λάρνακας, δηλαδή για τη Συμφωνία Παραχώρησης σε Επενδυτή, είχε ήδη ανακοινωθεί στις 23.11.2016 ανοιχτός διαγωνισμός με πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

Ακολούθως, το θέμα που προέκυψε συζητήθηκε στην Κοινοβουλευτική Επιτροπή Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων στην παρουσία του αρμόδιου Υπουργού, όπου και αποφασίστηκε όπως, σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομικών, εξευρεθεί λύση για επαναφορά του Κονδυλίου στον υπό συζήτηση Προϋπολογισμό, ώστε να καταστεί δυνατή η καταβολή της αμοιβής των συμβούλων.

Συναφώς, το ΥΣ στις 18.1.2017 ενέκρινε εισήγηση του ΥΜΕΕ, η οποία διαμορφώθηκε σε συνεννόηση με το Υπουργείο Οικονομικών, όπως το ποσό των €892.500, συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α (το οποίο υπολογιζόταν ότι θα απαιτηθεί για καταβολή της αμοιβής των επηρεαζόμενων Συμβούλων μέχρι και την κατάθεση στη Βουλή των Αντιπροσώπων για έγκριση του συμπληρωματικού Προϋπολογισμού του κράτους για το 2017, η οποία αναμενόταν περί τα τέλη Οκτωβρίου του 2017), συμπεριληφθεί στον υπό συζήτηση Προϋπολογισμό της ΑΛΚ για το 2017, τόσο ως έσοδο όσο και ως δαπάνη, ώστε να εκπληρωθούν οι συμβατικές υποχρεώσεις του κράτους προς τους Συμβούλους του Έργου. Η απόφαση προέβλεπε ότι, το εν λόγω ποσό μαζί με το υπόλοιπο ποσό ύψους €1.137.339, περιλαμβανομένου του Φ.Π.Α, το οποίο θα έπρεπε να καταβληθεί στους Συμβούλους μέχρι το τέλος του 2017, θα περιλαμβανόταν στο συμπληρωματικό Προϋπολογισμό του κράτους. Ακολούθως, θα καταβαλλόταν στην ΑΛΚ το σύνολο του ποσού που θα είχε καταβληθεί στους Συμβούλους του Έργου, το οποίο υπολογιζόταν συνολικά να ανέλθει στα €2.029.839 (€1.705.747 πλέον Φ.Π.Α).

Στη βάση λοιπόν της πιο πάνω απόφασης, το ΥΜΕΕ με επιστολή του, ημερομηνίας 15.2.2017, απέσυρε το αρχικά κατατεθέν νομοσχέδιο του Προϋπολογισμού της ΑΛΚ για το 2017 και στη θέση του κατέθεσε στις 17.2.2017 αναθεωρημένο νομοσχέδιο, κατάλληλα διαμορφωμένο, ώστε να ενσωματώνεται σ' αυτό η πιο πάνω σχετική απόφαση του ΥΣ.

Ο Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ στις 31.10.2017, με επιστολή του προς τον Γενικό Διευθυντή του Υπουργείου Οικονομικών, με θέμα την αποδέσμευση πιστώσεων για το Έργο της ανάπτυξης του λιμανιού και της μαρίνας Λεμεσού, ζήτησε ενημέρωση κατά πόσο:

- (i) Χρειαζόταν να γίνουν οποιεσδήποτε ενέργειες, στο πλαίσιο της ετοιμασίας του Συμπληρωματικού Προϋπολογισμού για το έτος 2017, σύμφωνα και με την πιο πάνω απόφαση του ΥΣ, με δεδομένο ότι, όπως ανέφερε, ήδη υπήρχαν οι αναγκαίες πιστώσεις στον εγκεκριμένο Προϋπολογισμό για το έτος 2017.
- (ii) Μπορούσε να γίνει πληρωμή προς την ΑΛΚ, για τα ποσά που θα κατέβαλλε μέχρι το τέλος του έτους στους Συμβούλους του Έργου ή θα χρειαζόταν αποδέσμευση από τη Βουλή των Αντιπροσώπων. Σημειώνουμε ότι, στη συνεδρία της Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Οικονομικών και Προϋπολογισμού στις 2.10.2017, ο τότε Διευθυντής Προϋπολογισμού και Δημοσιονομικού Ελέγχου φαίνεται να έθεσε προφορικά το θέμα στα μέλη της Επιτροπής και η απάντησή τους να ήταν ότι δεν χρειάζεται άλλη αποδέσμευση.

Ο τότε Διευθυντής Προϋπολογισμού και Δημοσιονομικού Ελέγχου ενέκρινε στις 8.12.2017 τη διενέργεια της πληρωμής προς την ΑΛΚ, επιβεβαιώνοντας τα λεχθέντα στη Βουλή των Αντιπροσώπων, χωρίς ωστόσο να δοθεί κάτι γραπτώς στην Κοινοβουλευτική Επιτροπή Οικονομικών και Δημοσιονομικού Ελέγχου.

Στις 20.12.2017, το ΥΜΕΕ κατέβαλε στην ΑΛΚ ποσό ύψους €478.793,41, το οποίο αφορούσε στις πληρωμές των Συμβούλων του Έργου, χρεώνοντας το Κονδύλι «Δικαιώματα Εμπειρογνομόνων για Ετοιμασία Μελετών».

Από τον έλεγχό μας διαπιστώνουμε τα ακόλουθα:

- ◆ Όπως προαναφέραμε, η Βουλή των Αντιπροσώπων κατά την ψήφιση του περί Προϋπολογισμού του 2017 Νόμου (Ν.47(II)/2016) στις 27.12.2016, απέκοψε και το μέρος της δαπάνης του Κονδυλίου «Δικαιώματα Εμπειρογνομόνων για Ετοιμασία Μελετών» στον Προϋπολογισμό του ΥΜΕΕ, ύψους €1,37 εκ., που αφορούσε στην αμοιβή των Συμβούλων του Έργου.
- ◆ Στη συνέχεια, η Βουλή των Αντιπροσώπων ενημερώθηκε και αποδέχθηκε, ψηφίζοντας τον περί Προϋπολογισμού της Αρχής Λιμένων Κύπρου του 2017 Νόμο (Ν.29(II)/2017), ρύθμιση στη βάση της οποίας, το ποσό το οποίο θα καταβαλλόταν στους Συμβούλους του Έργου, θα περιλαμβανόταν σε συμπληρωματικό Προϋπολογισμό του κράτους για το 2017 και ακολούθως, θα καταβαλλόταν στην ΑΛΚ.
- ◆ Αντί τούτου, το ΥΜΕΕ, χωρίς να περιληφθεί οποιοδήποτε ποσό σε συμπληρωματικό Προϋπολογισμό, κατέβαλε στις 20.12.2017 στην ΑΛΚ ποσό ύψους €478.793,41.

Στη βάση των πιο πάνω, έχουμε την άποψη ότι η πληρωμή από το ΥΜΕΕ προς την ΑΛΚ στις 20.12.2017, του ποσού των €478.793,41, διενεργήθηκε κατά παράβαση του Νόμου του Προϋπολογισμού για το 2017 και του Νόμου Ν. 38(I)/2014.

Ο Υπουργός Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων στην επιστολή του, ημερομηνίας 28.3.2022, μας αναφέρει ότι το ΥΜΕΕ ενήργησε καλόπιστα στη βάση οδηγιών, τόσο από τη Βουλή των Αντιπροσώπων όσο και από το Υπουργείο Οικονομικών και δεν προκύπτει οποιοδήποτε θέμα θελημένης παράκαμψης της Βουλής των Αντιπροσώπων. Κατά την άποψή του, η μόνη θεραπεία για το θέμα είναι η προώθηση Τροποποιητικού Προϋπολογισμού για το 2017, ώστε να περιληφθούν κάτω από το Κεφάλαιο 21.01.00 «Υπουργείο, Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, Διοίκηση - Κεντρικά Γραφεία» οι πιστώσεις για το ποσό των €478.793,41. Θεωρεί ωστόσο ότι, λόγω της παρέλευσης μεγάλου χρονικού διαστήματος (σχεδόν 5 χρόνια), η προώθηση Τροποποιητικού Προϋπολογισμού δεν είναι ενδεδειγμένη.

6.3.1.2 Νομικές συμβουλευτικές υπηρεσίες

Στις 5.12.2016, το ΥΜΕΕ προχώρησε στη σύναψη σύμβασης για την παροχή νομικών συμβουλευτικών υπηρεσιών για την ενιαία ανάπτυξη του λιμανιού και της μαρίνας Λάρνακας, για ποσό ύψους €610.000, με ημερομηνία ολοκλήρωσης στις 5.6.2018. Η ΚΕΑΑ, σε συνεδρία της, ημερομηνίας 19.12.2018, αποφάσισε όπως εγκρίνει την εισήγηση της ΤΕΑΑ του ΥΜΕΕ για παράταση της σύμβασης για εννέα μήνες, ήτοι έως τις 5.3.2019 και σε συνεδρία της, ημερομηνίας 20.2.2019, αποφάσισε να εγκρίνει την παραχώρηση ποσού ύψους €105.750, ως οικονομική αποζημίωση για την εννεάμηνη αυτή παράταση.

Η ΤΕΑΑ του ΥΜΕΕ, σε συνεδρία της στις 7.5.2019, εξέτασε αίτημα της Αναθέτουσας Αρχής, με βάση το οποίο, παρά το ότι η αναφερόμενη σύμβαση είχε λήξει στις 5.3.2019, οι σύμβουλοι συνέχιζαν να παραδίδουν παραδοτέα στην Αναθέτουσα Αρχή, καθώς αποφασίστηκε η ακύρωση της αρχικής διαδικασίας του διαγωνισμού που προκηρύχθηκε για την ενιαία ανάπτυξη του λιμανιού και της μαρίνας Λάρνακας και προωθήθηκε η διαδικασία απευθείας διαπραγμάτευσης με τον προεπιλεγμένο οικονομικό φορέα, στο πλαίσιο της οποίας ήταν αναγκαία η παροχή των υπηρεσιών τους. Η ΤΕΑΑ εξέτασε όλα τα στοιχεία που είχε ενώπιόν της και λαμβάνοντας υπόψη

ότι συνεχίστηκε η παροχή των υπηρεσιών των συμβούλων και μετά τις 5.9.2019, εισηγήθηκε όπως εγκριθεί:

- α.** επιπρόσθετη παράταση χρόνου διάρκειας δέκα μηνών, με οικονομική αποζημίωση €847 για κάθε πλήρως ενεργή εβδομάδα (active week), περιλαμβανομένων όλων των εξόδων και €0 για κάθε νεκρή βδομάδα (nil week), με όρο το μέγιστο ποσό της αποζημίωσης να μην ξεπεράσει τις €25.000 συνολικά, και
- β.** τροποποίηση χωρίς νέα διαδικασία σύναψης σύμβασης, δυνάμει του άρθρου 72(1)(β) του Ν.73(Ι)/2016, για συμπληρωματικές υπηρεσίες που αφορούν σε νομική υποστήριξη του ΥΜΕΕ στη διαδικασία διαπραγμάτευσης, για ένα κατ' αποκοπή ποσό €45.000 συν επιπρόσθετη αμοιβή για τον εξειδικευμένο δικηγόρο/συνεργάτη από το γραφείο του Λονδίνου, στη βάση ωριαίας αμοιβής (€780/ώρα), με ανώτατη οροφή (cap) τις €60.000 πέραν του προαναφερόμενου κατ' αποκοπή ποσού.

Θέση της Υπηρεσίας μας, η οποία κατατέθηκε σε συνεδρία της ΚΕΑΑ, ημερομηνίας 15.5.2019, ήταν ότι στο στάδιο που βρισκόταν η διαδικασία προώθησης του έργου με τη μέθοδο της διαπραγμάτευσης, θα έπρεπε, κατά την άποψή μας, να ερωτηθεί εκ νέου η Νομική Υπηρεσία κατά πόσο θα προσέφερε η ίδια νομική υποστήριξη ή εάν συμφωνούσε με την προτεινόμενη ανάθεση/παράταση, δηλαδή κατά πόσο οι συμπληρωματικές υπηρεσίες νομικής υποστήριξης του ΥΜΕΕ ύψους €45.000, καθώς και οι υπηρεσίες εξειδικευμένου νομικού/συνεργάτη ύψους €60.000 ήταν απαραίτητες. Η ΚΕΑΑ υιοθέτησε τη θέση της Υπηρεσίας μας και το ΥΜΕΕ αποτάθηκε στη Νομική Υπηρεσία, η οποία στις 8.7.2019 ενημέρωσε ότι θα παρείχε η ίδια τις ζητούμενες νομικές υπηρεσίες και για τον σκοπό αυτό θα προχωρούσε σε ορισμό αρμόδιου νομικού λειτουργού.

Στη συνέχεια, οι σύμβουλοι ζήτησαν επιπρόσθετη αμοιβή ύψους €100.000. Η Ομάδα Έργου του ΥΜΕΕ εισηγήθηκε την καταβολή ποσού €61.275 (αύξηση της τάξης του 10,05% του ποσού της σύμβασης), το οποίο, όπως ανέφεραν, για σκοπούς τελικού συμβιβασμού, ήταν διατεθειμένοι να αποδεχθούν οι σύμβουλοι, επιφυλασσόμενοι ωστόσο των δικαιωμάτων τους σε περίπτωση απόρριψής του. Η ΤΕΑΑ εισηγήθηκε τη μη έγκριση της πρόσθετης αμοιβής των συμβούλων ύψους €61.275.

Η ΚΕΑΑ, κατά τη συνεδρία της στις 11.12.2019, συμφώνησε με την εισήγηση της ΤΕΑΑ, αναφέροντας ότι στους όρους της σύμβασης δεν προνοείτο ελάχιστος ή μέγιστος αριθμός συσκέψεων που θα έπρεπε οι σύμβουλοι να πραγματοποιήσουν μέχρι το τέλος της σύμβασης, ότι δεν απαιτήθηκε από την Αναθέτουσα Αρχή η υποβολή οποιουδήποτε πρόσθετου παραδοτέου και ότι η καταβολή πρόσθετου ποσού €61.275 ισοδυναμούσε με αύξηση 10% περίπου στην αμοιβή των συμβούλων, το οποίο είναι πολύ μεγάλο.

Το ΥΜΕΕ, στις 19.1.2022 μας ενημέρωσε ότι η σύμβαση των νομικών συμβούλων έληξε, χωρίς να ολοκληρωθούν όλοι οι όροι της σύμβασης, καθώς η ΚΕΑΑ δεν ενέκρινε να δοθεί πρόσθετη παράταση και πρόσθετη εργασία στους συμβούλους για υποστήριξη στη διαπραγμάτευση, σημειώνοντας ότι κατά τη διαπραγμάτευση η Νομική Υπηρεσία ανέλαβε τον ρόλο της υποστήριξης του ΥΜΕΕ και της Διαχειριστικής Επιτροπής, σε σχέση με νομικά θέματα, καθώς και

για τη συγγραφή πρόσθετων όρων στη Σύμβαση Παραχώρησης. Περαιτέρω, το ΥΜΕΕ ανέφερε ότι οι σύμβουλοι δεν έχουν απαιτήσει οποιαδήποτε πρόσθετη αμοιβή για την περίοδο ισχύος του συμβολαίου τους, πέραν των όσων είχαν συμφωνηθεί και εγκριθεί από ΤΕΑΑ και ΚΕΑΑ.

Σύσταση: Στις περιπτώσεις όπου το ΥΜΕΕ, λόγω της πολυπλοκότητας μιας σύμβασης, η οποία πρόκειται να υπογραφεί, επιθυμεί να προχωρήσει στην προκήρυξη σχετικού διαγωνισμού για την αγορά νομικών συμβουλευτικών υπηρεσιών, να απευθύνεται πρώτα στη Νομική Υπηρεσία, ως ο Νομικός Σύμβουλος του Κράτους, για διερεύνηση του κατά πόσο μπορεί η ίδια να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές.

6.3.1.3 Τεχνοοικονομικές συμβουλευτικές υπηρεσίες

Στις 1.3.2016, το ΥΜΕΕ προχώρησε σε σύναψη σύμβασης για την παροχή τεχνοοικονομικών συμβουλευτικών υπηρεσιών για την ενιαία ανάπτυξη του λιμανιού και της μαρίνας Λάρνακας, για ποσό ύψους €450.000 («fixed retainer fee») συν 0,185% επί της καθαρής παρούσας αξίας («success fee»), με ανώτατο όριο το ποσό των €1.200.000 («total fee»). Ο αρχικός χρόνος ολοκλήρωσης της σύμβασης ήταν στις 1.7.2017 και κατόπιν παραχώρησης διαδοχικών παρατάσεων, αυτός μετατέθηκε την 1.1.2020.

Η ΤΕΑΑ, σε συνεδρία της, ημερομηνίας 16.7.2019, εξέτασε αίτημα της Αναθέτουσας Αρχής, με βάση το οποίο παρά το ότι η αναφερόμενη σύμβαση είχε λήξει την 1.4.2019, οι σύμβουλοι θα έπρεπε να συνεχίσουν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους, όποτε τους ζητείτο από την Αναθέτουσα Αρχή, στο πλαίσιο της μελέτης και αξιολόγησης της πρότασης που θα υποβαλλόταν από τον προεπιλεγμένο οικονομικό φορέα, με τον οποίο η Αναθέτουσα Αρχή θα προχωρούσε σε απευθείας διαπραγμάτευση για την ενιαία ανάπτυξη του λιμανιού και της μαρίνας Λάρνακας. Η ΤΕΑΑ εξέτασε όλα τα στοιχεία που είχε ενώπιόν της και εισηγήθηκε την έγκριση:

- α.** επιπρόσθετης παράτασης χρόνου στους συμβούλους διάρκειας εννέα μηνών, με οικονομική αποζημίωση ύψους €649,30 για κάθε πλήρως ενεργή εβδομάδα (active week), περιλαμβανομένων όλων των εξόδων και €0 για κάθε νεκρή βδομάδα (nil week), με το μέγιστο ποσό της αποζημίωσης να μην ξεπερνά τις €18.000 συνολικά, και
- β.** συμπληρωματικές υπηρεσίες, δυνάμει του άρθρου 72(1)(β) του Ν.73(Ι)/2016, για τεχνοοικονομική υποστήριξη της Διαχειριστικής Επιτροπής Διαπραγμάτευσης, με ημερήσιο ποσό ύψους €2.857. Η ελάχιστη συνολική αμοιβή, ανεξαρτήτως του όγκου εργασίας και του χρόνου που θα απαιτηθεί, να ανέλθει στο κατ' αποκοπή ποσό των €20.000 και η μέγιστη πληρωμή, ανεξαρτήτως του όγκου εργασίας και του χρόνου που θα απαιτηθεί, να ανέλθει στο κατ' αποκοπή ποσό των €57.140.

Θέση της Υπηρεσίας μας, όπως κατατέθηκε σε συνεδρία της ΚΕΑΑ, ημερομηνίας 31.7.2019, ήταν ότι στο στάδιο που βρισκόταν η διαδικασία προώθησης του εν λόγω έργου με τη μέθοδο της διαπραγμάτευσης, δεν είχαμε ένσταση σε συγκεκριμένη συνέχιση των υπηρεσιών των συμβούλων, αλλά καθώς η εισήγηση δεν ήταν ξεκάθαρη και διαφαινόταν να προτείνεται διπλή πληρωμή, θα έπρεπε το ΥΜΕΕ να επανερχόταν με διευκρίνιση των υπηρεσιών που απαιτούνταν, εισήγηση για τη μέχρι τότε αποζημίωση των συμβούλων, σύμφωνα με την εργασία που τυχόν να

εκτέλεσαν και τι αναμενόταν να απαιτηθεί μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας, αφού οι υπολειπόμενες εργασίες ήταν γνωστές και μπορούσαν να κοστολογηθούν.

Η ΚΕΑΑ ενέκρινε επιπρόσθετη παράταση χρόνου στους συμβούλους διάρκειας εννέα μηνών, ζητώντας από το ΥΜΕΕ να παραθέσει πίνακα με το τι πληρώθηκε και τι θα πληρωνόταν μέχρι τέλους.

Στη βάση της αναθεωρημένης εισήγησης για την οικονομική απαίτηση των Συμβούλων, που υποβλήθηκε από το ΥΜΕΕ σε συνεδρία της ΚΕΑΑ, ημερομηνίας 7.8.2019 και τη θέση της Υπηρεσίας μας, η ΚΕΑΑ ενέκρινε ποσό ύψους €30.000 για τα δεδουλευμένα των συμβούλων, καλώντας το ΥΜΕΕ όπως υποβάλει νέο εμπεριστατωμένο αίτημα για τις συμπληρωματικές υπηρεσίες.

Το ΥΜΕΕ, στις 19.1.2022 μας ενημέρωσε ότι η σύμβαση των Τεχνοοικονομικών Συμβούλων παρατάθηκε, ενώ δόθηκε και πρόσθετη εργασία για υποστήριξη του ΥΜΕΕ και της Διαχειριστικής Επιτροπής στη διαπραγμάτευση, επισημαίνοντας ότι η όποια πρόσθετη αμοιβή, λόγω της πρόσθετης εργασίας, αλλά και η χρονική παράταση που δόθηκε στους συμβούλους, είχαν εγκριθεί από ΤΕΑΑ και ΚΕΑΑ. Τέλος, μας πληροφόρησε ότι η εν λόγω σύμβαση έχει ολοκληρωθεί και δεν υπάρχουν οποιεσδήποτε απαιτήσεις από τους συμβούλους

6.3.2 Διαγωνισμός για την παραχώρηση της ενιαίας ανάπτυξης της περιοχής του Λιμανιού και της Μαρίνας Λάρνακας (Αρ. Διαγωνισμού: ΜΤCW/LCA1/2016)

Η Υπηρεσία μας, σε σύσκεψη η οποία πραγματοποιήθηκε στο ΥΜΕΕ στις 8.4.2019, κατέθεσε τη θέση της ότι, με δεδομένη τη γνωμάτευση της Νομικής Υπηρεσίας, η ακύρωση του διαγωνισμού για την ενιαία ανάπτυξη της περιοχής του λιμανιού και μαρίνας Λάρνακας αποτελούσε μονόδρομο. Η ακύρωση επιβαλλόταν επίσης, αφού οι όροι του διαγωνισμού λανθασμένα δεν προέβλεπαν την ευχέρεια για διαπραγμάτευση της οικονομικής προσφοράς του προσφέροντα, η οποία, με βάση και την ανάλυση του Υπουργείου Οικονομικών, αποδεικνυόταν μη ικανοποιητική. Μετά την ακύρωση, το Υπουργείο ΜΕΕ θα είχε δύο επιλογές, είτε να προκηρύξει νέο εξ' υπαρχής διαγωνισμό, είτε να προσφύγει στη διαδικασία με διαπραγμάτευση, χωρίς προηγούμενη δημοσίευση. Το ΣΠ του ΥΜΕΕ σε συνεδρία του στις 11.4.2019, αποφάσισε, ομόφωνα, να υιοθετήσει την εισήγηση της Επιτροπής Αξιολόγησης να απορρίψει την πρόταση του προσφέροντα και να ακυρώσει τον διαγωνισμό για την ενιαία ανάπτυξη της περιοχής του λιμανιού και μαρίνας Λάρνακας, καθώς καμία πρόταση δεν υποβλήθηκε από προεπιλεγμένη νομική οντότητα.

Το ΥΜΕΕ, σε συνέχεια της πιο πάνω Απόφασης, σε επιστολή του, ημερομηνίας 16.4.2019, προς το ΣΠ, σημείωσε ότι η προώθηση του εν λόγω Έργου αποτελούσε διαχρονικά ύψιστη προτεραιότητα όλων των Κυβερνήσεων. Οι προσπάθειες είχαν ξεκινήσει από το 2001 με άλλους δύο διαγωνισμούς για το συγκεκριμένο έργο, οι οποίοι όμως είχαν ανεπιτυχή κατάληξη. Το Έργο επηρεάζει την ανάπτυξη της πόλης, καθώς η περιοχή είναι στρατηγικά τοποθετημένη στο κέντρο της πόλης, ενώ λόγω του περικλειστού του λιμανιού και των μακροχρόνιων ανεπιτυχών προσπαθειών, υπάρχει υποβάθμιση και περιορισμός στην ανάπτυξη, ενώ οι υποδομές, οι οποίες τα τελευταία δέκα τουλάχιστον χρόνια συντηρούνται στο ελάχιστο, παρουσιάζουν εικόνα

εγκατάλειψης. Το ΥΜΕΕ, ως η Αναθέτουσα Αρχή, στη βάση των πιο πάνω και λαμβάνοντας υπόψη την ακύρωση του διαγωνισμού, εξέτασε τρόπους προώθησης και υλοποίησης του Έργου.

Όπως αναφέρεται στην εν λόγω επιστολή, σε συνέχεια γνωμάτευσης της Νομικής Υπηρεσίας, το ΥΜΕΕ απευθύνθηκε στην Αρμόδια Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων (ΑΑΔΣ), με ερώτημα κατά πόσο μπορούσε να εφαρμοστεί το άρθρο 24(5) του περί Ρύθμισης των Διαδικασιών Ανάθεσης Συμβάσεων Παραχώρησης και για Συναφή Θέματα Νόμου (Ν.11(Ι)/2017), για ανάθεση σύμβασης χωρίς προηγούμενη δημοσίευση. Θέση της ΑΑΔΣ, όπως καταγράφηκε σε σχετικό ηλεκτρονικό μήνυμα, ημερομηνίας 15.4.2019, ήταν ότι η ανάθεση σύμβασης παραχώρησης, χωρίς νέα προκήρυξη, μπορούσε να τύχει εφαρμογής στη συγκεκριμένη περίπτωση, εφόσον ο λόγος ακύρωσης ήταν ότι δεν υποβλήθηκε καμία προσφορά, από οντότητα που ήταν προεπιλεγμένη και έχουσα ουσιαστικά δικαίωμα υποβολής προσφοράς.

Το ΥΜΕΕ, στη βάση των πιο πάνω και θεωρώντας δεδομένο ότι τυχόν νέα προκήρυξη διαγωνισμού, για το εν λόγω έργο, θα αναμενόταν να διαρκέσει περί τα δύο τουλάχιστον χρόνια, ότι δεν διασφαλιζόταν η συμμετοχή οικονομικών φορέων, αφού και στις προηγούμενες τρεις προσπάθειες το ενδιαφέρον για το έργο υπήρξε μειωμένο (στον τελευταίο διαγωνισμό, ενώ προεπιλέχθηκαν τρεις ενδιαφερόμενοι, οι δύο αποσύρθηκαν) και ότι η τεχνική πρόταση που υποβλήθηκε ικανοποιούσε τις ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις του διαγωνισμού, κάλεσε το ΣΠ να εγκρίνει την προώθηση του έργου, με διαδικασία χωρίς δημοσίευση νέας προκήρυξης Σύμβασης Παραχώρησης, με βάση το άρθρο 24(5) του Ν.11/2017 και τη διαπραγμάτευση με τον οικονομικό φορέα–κοινοπραξία, η οποία είχε προεπιλεγεί και δημιούργησε το SPV που υπέβαλε την πρόταση, σημειώνοντας ότι κατά τη διαπραγμάτευση δεν θα τροποποιούνταν ουσιωδώς οι αρχικοί όροι της Σύμβασης Παραχώρησης. Το Συμβούλιο, στις 18.4.2019 αποφάσισε ομόφωνα να εγκρίνει την πιο πάνω εισήγηση.

Η Υπηρεσία μας συμμετείχε με το καθεστώς του παρατηρητή στις συνεδρίες της Διαχειριστικής Επιτροπής που ορίστηκε για διαπραγμάτευση με την κοινοπραξία. Αποτέλεσμα της διαπραγμάτευσης, ήταν στις 20.12.2020 να υπογραφεί συμφωνία με την κοινοπραξία για την ανάπτυξη της περιοχής του λιμανιού και της μαρίνας Λάρνακας. Μετά τη μεταβατική περίοδο διάρκειας ενός έτους, την 1.4.2022 η κοινοπραξία ανέλαβε τη διαχείριση του λιμανιού και της μαρίνας Λάρνακας.

6.3.3 Παροχή υπηρεσιών ανεξάρτητου επιβλέποντα Μηχανικού για την εκ νέου ανάπτυξη του Λιμανιού και της περιοχής της Μαρίνας της Λάρνακας – Αρ. Διαγωνισμού ΜΤCW/LCA2/2022

Τον Μάιο του 2022 το ΥΜΕΕ προκήρυξε τον πιο πάνω διαγωνισμό, για την παροχή υπηρεσιών ανεξάρτητου επιβλέποντα Μηχανικού για την εκ νέου ανάπτυξη του Λιμανιού και της περιοχής της Μαρίνας της Λάρνακας, με διάρκεια 6 χρόνια και εκτιμώμενη αξία €600.000 πλέον ΦΠΑ, με δικαίωμα προαίρεσης €65.000 πλέον ΦΠΑ, σε περίπτωση επέκτασης της σύμβασης για ακόμη ένα χρόνο. Με βάση τις πρόνοιες των εγγράφων του διαγωνισμού, η σύμβαση ανατίθεται στον οικονομικό φορέα με την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, βάσει της βέλτιστης σχέσης τιμής – ποιότητας.

Τον Ιούνιο του 2022, η Υπηρεσία μας, αφού εξέτασε τα έγγραφα του διαγωνισμού, ενημέρωσε με επιστολή της τον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ για τις παρατηρήσεις της. Συγκεκριμένα, παρατηρήσαμε ότι τα πλείστα κριτήρια αξιολόγησης του διαγωνισμού, όπως αυτά καθορίστηκαν στο σχετικό έντυπο των εγγράφων του διαγωνισμού, ήταν θεωρητικά/νοητικά και η αξιολόγησή τους δεν ήταν μετρήσιμη, αφού δεν καθορίστηκαν συγκεκριμένοι μετρήσιμοι τρόποι βαθμολόγησής τους. Επιπλέον, διαπιστώσαμε ότι το υποκριτήριο της εμπειρίας που περιλήφθηκε στο κριτήριο της οργανωτικής αποδοτικότητας της Ομάδας Έργου, περιλήφθηκε ταυτόχρονα και στο κριτήριο των επιπρόσθετων ακαδημαϊκών ή επαγγελματικών προσόντων και της επαγγελματικής εμπειρίας της Ομάδας του έργου, πρακτική μη αποδεκτή. Ως εκ τούτου, εισηγηθήκαμε όπως το ΥΜΕΕ επανεξετάσει τον επανακαθορισμό των κριτηρίων αξιολόγησης, καθώς επίσης και των συντελεστών βαρύτητάς τους, έτσι ώστε αυτά να είναι αντικειμενικά και μετρήσιμα και η διαφορά στη βαθμολογία να αντικατοπτρίζει τη διαφορά στην ποιότητα μεταξύ των υποβληθέντων προσφορών.

Ο Αν. Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ, σε απαντητική επιστολή του τον Ιούλιο του 2022, μας ενημέρωσε ότι το ΥΜΕΕ έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις μας και προχώρησε σε ανακαθορισμό των κριτηρίων αξιολόγησης καθώς και των συντελεστών βαρύτητάς τους, χωρίς να υποβαθμίζεται η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Σύσταση: Ο καθορισμός των κριτηρίων αξιολόγησης των διαγωνισμών θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να εξασφαλίζει την επίτευξη του σκοπού της βέλτιστης σχέσης τιμής-ποιότητας. Τα κριτήρια θα πρέπει, χωρίς να υποβαθμίζεται η ποιότητα των απαιτούμενων υπηρεσιών, να είναι όσο το δυνατό πιο μετρήσιμα και αντικειμενικά, ώστε να διασφαλίζονται οι αρχές που διέπουν τις δημόσιες συμβάσεις και το δημόσιο συμφέρον.

6.4 Ανάπτυξη νέου βιομηχανικού λιμανιού στην περιοχή Βασιλικού

6.4.1 Διαγωνισμός για την παροχή νομικών συμβουλευτικών υπηρεσιών στην Κυπριακή Δημοκρατία

Το ΥΜΕΕ, με επιστολή του, ημερ. 17.7.2019, απέστειλε προσχέδιο των εγγράφων του πιο πάνω διαγωνισμού εκτιμώμενης αξίας €600.000-€900.000 πλέον ΦΠΑ και επιπλέον €100.000 ως δικαίωμα διαπραγμάτευσης βάσει του άρθρου 29(5) του Ν.73(Ι)/2016, και χρονικής διάρκειας 36 μηνών, ζητώντας τις απόψεις της Υπηρεσίας μας. Η Υπηρεσία μας, κατόπιν δειγματοληπτικού ελέγχου του προσχεδίου των εγγράφων, απέστειλε στις 9.8.2019 επιστολή στο ΥΜΕΕ, εκφράζοντας την άποψη ότι το κόστος του διαγωνισμού θα μπορούσε να εκτιμηθεί με μικρότερο εύρος, λαμβάνοντας υπόψη και την προηγούμενη εμπειρία του ΥΜΕΕ σε παρόμοιας φύσεως έργα, προκειμένου το άνω όριο των €900.000 να μειωνόταν προς όφελος του δημοσίου.

Σε σχέση με την πρόνοια ότι σε περίπτωση παράτασης, θα γίνεται πληρωμή με «administration fee», ίσο με 10% της εβδομαδιαίας αξίας της σύμβασης, μόνο για τις «ενεργές εβδομάδες» εργασίας του Αναδόχου (τουλάχιστον τέσσερις ημέρες εργασίας ανά εβδομάδα), η Υπηρεσία μας εισηγήθηκε όπως αυτή ενεργοποιείται μόνο στην περίπτωση που η παράταση δεν προκύπτει ως αποτέλεσμα ετοιμασίας παραδοτέων, που αντί να υποβληθούν εντός της κανονικής χρονικής

διάρκειας της σύμβασης, θα πραγματοποιηθούν μεταγενέστερα, καθώς αποτελούν συμβατική υποχρέωση του Αναδόχου και θα πληρωθούν ως τέτοια.

Το ΥΜΕΕ, σε απαντητική του επιστολή, ημερομηνίας 13.5.2020, ανέφερε ότι ο λόγος για τον οποίο τέθηκε εύρος τιμής ήταν για να μειώσει το ενδεχόμενο ανάγκης ακύρωσης του διαγωνισμού, σε περίπτωση λήψης πολύ υψηλών προσφορών. Ωστόσο, συναίνεσε σε ένα ποσό της τάξης των €750.000. Σε σχέση με την πληρωμή με «administration fee», το ΥΜΕΕ συμφώνησε και υιοθέτησε την εισήγηση της Υπηρεσίας μας.

Το ΥΜΕΕ, στην επιστολή του, ημερομηνίας 19.1.2022, μας ενημέρωσε ότι έγινε νομοτεχνικός έλεγχος στο έγγραφο, στο οποίο είχαν ενσωματωθεί τα σχόλια της Υπηρεσίας μας και ότι το νομοτεχνικά ελεγμένο έγγραφο στάλθηκε από τη Νομική Υπηρεσία στο ΥΜΕΕ στις 26.2.2021.

Η Υπηρεσία μας δεν έχει οποιαδήποτε ενημέρωση για το πότε αναμένεται να προκηρυχθεί ο εν λόγω διαγωνισμός.

6.4.2 Διαγωνισμός για την παροχή τεχνοοικονομικών συμβουλευτικών υπηρεσιών στην Κυπριακή Δημοκρατία

Το ΥΜΕΕ με επιστολή του, ημερ. 13.9.2019, απέστειλε προσχέδιο των εγγράφων του πιο πάνω διαγωνισμού, ζητώντας τις απόψεις της Υπηρεσίας μας. Η εκτιμώμενη αξία του διαγωνισμού καθορίστηκε σε μέγιστο ποσό ύψους €2.500.000, το οποίο προέκυπτε ως άθροισμα του «fixed retainer fee» ύψους €750.000 και ποσού «success fee» ως ποσοστού επί της καθαρής παρούσας αξίας (NPV) του Έργου, το οποίο θα καθόριζε ο Ανάδοχος, με επιπλέον €100.000 ως δικαίωμα διαπραγμάτευσης, βάσει του άρθρου 29(5) του Ν.73(Ι)/2016. Η χρονική διάρκεια της σύμβασης είχε καθοριστεί σε 24 μήνες. Η Υπηρεσία μας, κατόπιν δειγματοληπτικού ελέγχου του προσχεδίου των εγγράφων του διαγωνισμού, απέστειλε στις 3.10.2019 επιστολή στο ΥΜΕΕ, ζητώντας τεκμηρίωση της εκτιμώμενης αξίας της σύμβασης, στην οποία θα έπρεπε να λαμβανόταν υπόψη και η προηγούμενη εμπειρία του σε παρόμοια φύσεως έργα και εκφράζοντας την άποψη ότι αυτή ενδεχομένως να είχε υπερεκτιμηθεί. Ζητήσαμε να μας επεξηγηθεί το σκεπτικό συμπερίληψης πρόνοιας για «success fee», το οποίο είχε εκτιμηθεί να είναι της τάξης των €1.750.000 και να μας παρατεθούν οι λόγοι για τους οποίους, ενώ είχε περιληφθεί η συγκεκριμένη πρόνοια στη σύμβαση, είχε αφαιρεθεί αντιστοίχως η πρόνοια για επιβολή κυρώσεων στον Ανάδοχο, σε περίπτωση καθυστέρησης στην υποβολή των επιμέρους παραδοτέων.

Σε σχέση με την πρόνοια ότι σε περίπτωση ανάγκης για παράταση, θα γίνεται πληρωμή με «administration fee», ίσο με 10% της εβδομαδιαίας αξίας του «fixed retainer fee» για τις «ενεργές εβδομάδες» εργασίας του Αναδόχου και χωρίς οποιαδήποτε αποζημίωση για τις «μη ενεργές», εισήγηση της Υπηρεσίας μας ήταν όπως αυτή ενεργοποιείται μόνο στην περίπτωση που η παράταση δεν προκύπτει ως αποτέλεσμα ετοιμασίας παραδοτέων, τα οποία αντί να υποβληθούν εντός της κανονικής χρονικής διάρκειας της σύμβασης, θα πραγματοποιηθούν μεταγενέστερα, καθώς αποτελούν συμβατική υποχρέωση του Αναδόχου και θα πληρωθούν ως τέτοια.

Επίσης, στα έγγραφα του διαγωνισμού δεν καθοριζόταν το χρονικό διάστημα από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, εντός του οποίου η Αναθέτουσα Αρχή και ο Ανάδοχος θα συμφωνούσαν από κοινού το χρονοδιάγραμμα υποβολής των παραδοτέων. Εισηγηθήκαμε όπως οι διεργασίες για καθορισμό του υπό αναφορά χρονοδιαγράμματος ολοκληρώνονταν, το αργότερο εντός ενός ή δύο μηνών από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, αφού υπήρχε χρονικός περιορισμός για προκήρυξη της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος (expression of interest) τουλάχιστον 18 μήνες πριν τη λήξη της σύμβασης. Τέλος, ζητήσαμε να μας εξηγηθεί το σκεπτικό βάσει του οποίου η χρονική διάρκεια της σύμβασης καθορίστηκε σε 24 μήνες, ενώ η χρονική διάρκεια της αντίστοιχης σύμβασης για την παροχή νομικών υπηρεσιών είχε καθοριστεί σε 36 μήνες.

Το ΥΜΕΕ, σε απαντητική του επιστολή, ημερ. 10.10.2019, μας ανέφερε ότι ο καθορισμός της αμοιβής των συμβούλων βασίστηκε σε προηγούμενες παρόμοιες συμβάσεις για τα Λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας. Σύμφωνα με το ΥΜΕΕ, η παρούσα σύμβαση είναι διαφορετική από τις προηγούμενες, υπό την έννοια ότι περιλαμβάνει δημιουργία νέου λιμανιού, εμπλέκει θέματα ενέργειας, δεν υπάρχει υφιστάμενο πελατολόγιο για το λιμάνι, απαιτείται διενέργεια εκτίμησης κίνδυνων περιβαλλοντικών και άλλων θεμάτων, και γενικά οι απαιτήσεις είναι εκτενέστερες. Η πρακτική της χρήσης «success fee» είναι ευρέως διαδεδομένη σε τέτοιου τύπου έργα και δίνει κίνητρο συμμετοχής σε σοβαρούς οίκους, ιδιαίτερα του εξωτερικού που διαθέτουν τη σχετική ζητούμενη εμπειρία. Το ΥΜΕΕ θεωρεί ότι η εισαγωγή του «success fee» είναι προς το συμφέρον του Κράτους, αφού οι σύμβουλοι θα έχουν κίνητρο να υπάρξει επιτυχής κατάληξη της διαδικασίας. Η εμπειρία από το Λιμάνι και τη Μαρίνα Λάρνακας, απέδειξε ότι η ύπαρξη του «success fee» διατήρησε το ενδιαφέρον των συμβούλων, οι οποίοι αποδέχθηκαν διετή παράταση των υπηρεσιών τους με ελάχιστη αποζημίωση, λόγω καθυστερήσεων που δεν προέκυψαν εξ υπαιτιότητάς τους.

Σε σχέση με το «administration fee», το ΥΜΕΕ μάς ενημέρωσε ότι διέγραψε την εν λόγω πρόνοια, προς αποφυγή παρερμηνειών και παρεξηγήσεων, ενώ για το χρονοδιάγραμμα υποβολής των παραδοτέων, εντάχθηκε σχετική διευκρίνιση για συμφωνία εντός δύο μηνών από την υπογραφή της σύμβασης. Επίσης, το ΥΜΕΕ αποφάσισε να αναθεωρήσει τη χρονική διάρκεια της σύμβασης των νομικών συμβούλων σε 24 μήνες, αντί 36 ως ήταν αρχικώς, έτσι ώστε οι δύο συμβάσεις να συμβαδίζουν.

Η Νομική Υπηρεσία σε επιστολή της προς το ΥΜΕΕ, ημερ. 26.3.2021, ανέφερε ότι συμφωνεί με τα σχόλια της Υπηρεσίας μας, παρά το γεγονός ότι αυτά δεν είχαν ενσωματωθεί στα έγγραφα του διαγωνισμού που της διαβίβασε το ΥΜΕΕ για νομοτεχνικό έλεγχο. Αναφερόμενη στην πρόνοια για «success fee», η Νομική Υπηρεσία ανέφερε ότι στη διαδικασία για την αποκρατικοποίηση των εμπορικών δραστηριοτήτων του Λιμανιού Λεμεσού, η ίδια είχε αντιμετωπίσει ιδιαίτερη δυσχέρεια κατά τον νομοτεχνικό έλεγχο, καθότι οι εκεί χρηματοοικονομικοί σύμβουλοι, στην προσπάθειά τους για επίτευξη του μεγαλύτερου δυνατού «success fee», ασκούσαν πιέσεις για την περίληψη ευνοϊκότερων όρων για τους επενδυτές έναντι της Δημοκρατίας, για την οποία ενεργούσαν. Τέτοιες ενέργειες, σύμφωνα με τη Νομική Υπηρεσία, υποδήλωναν, εμμέσως πλην σαφώς, ότι τα κίνητρά τους δεν ήταν η σύναψη της καλύτερης δυνατής σύμβασης παραχώρησης

προς εξασφάλιση των συμφερόντων του Κράτους, ως όφειλαν, αλλά ενεργούσαν προς ίδιον όφελος, λόγω ακριβώς της ύπαρξης της πρόνοιας για «success fee».

Η Υπηρεσία μας δεν έχει έκτοτε οποιαδήποτε ενημέρωση από το ΥΜΕΕ, για το πότε αναμένεται να προκηρυχθεί ο εν λόγω διαγωνισμός.

6.5 Παροχή Υπηρεσιών Δημόσιων Επιβατικών Μεταφορών με Λεωφορεία για την κάλυψη όλων των περιοχών οι οποίες τελούν υπό τον αποτελεσματικό έλεγχο της Κυπριακής Δημοκρατίας

6.5.1 Συμβάσεις Δεκαετίας 2010-2020

Οι έξι συμβάσεις για την παροχή Υπηρεσιών Δημόσιων Επιβατικών Μεταφορών, με Λεωφορεία για τη δεκαετία 2010-2020, είχαν υπογραφεί στις 2.12.2009 και τέθηκαν σε ισχύ στις 5.7.2010, έχοντας ως ημερομηνία λήξης τις 4.7.2020. Οι εν λόγω συμβάσεις για τις Επαρχίες Λευκωσίας και Λάρνακας έληξαν στις 4.7.2020, ενώ η σύμβαση για την Επαρχία Αμμοχώστου, μετά από χρονική επέκταση, έληξε στις 31.10.2021. Οι συμβάσεις για τις Επαρχίες Λεμεσού και Πάφου, καθώς και η σύμβαση για τις διαστικές διαδρομές ανανεώθηκαν και συνεχίζονταν μέχρι τις 5.7.2022, και στην περίπτωση της Επαρχίας Πάφου ακόμη και μετά την ημερομηνία αυτή εξαντλώντας πλήρως την περίοδο των δύο ετών στην οποία ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός (ΕΚ) 1370/2007 επιτρέπει την κατ'εξαίρεση, ως έκτακτο μέτρο, ανάθεση συμβάσεων με διαδικασία άλλη από την ανοικτή σε όλους τους φορείς διαδικασία που θα είναι δίκαιη και θα επιτρέπει την τήρηση των αρχών της διαφάνειας και της αμεροληψίας.

Με βάση τους όρους του διαγωνισμού, ο οποίος είχε προκηρυχθεί τον Σεπτέμβριο του 2009, δινόταν θεωρητικά το δικαίωμα σε τρίτους να εκδηλώσουν ενδιαφέρον, όχι όμως ως οι Ανάδοχοι των συμβάσεων αλλά για να συμμετάσχουν στα σχήματα που θα δημιουργούνταν και στα οποία θα συμμετείχαν υποχρεωτικά οι τότε υφιστάμενοι λεωφορειούχοι. Ως αναμενόταν, ουδείς τρίτος εκδήλωσε ενδιαφέρον. Επρόκειτο ουσιαστικά για απευθείας αναθέσεις, χωρίς καμία ανταγωνιστική διαδικασία. Είναι μάλιστα αξιοσημείωτο ότι οι τότε υφιστάμενοι λεωφορειούχοι ούτε καν είχαν κληθεί σε οποιοδήποτε στάδιο να υποβάλουν οικονομική προσφορά και συνεπώς οι οικονομικοί όροι διαμορφώθηκαν στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων και ήταν ταυτόσημοι στις έξι συμβάσεις που τελικά υπογράφηκαν, ανά μία στις πέντε Επαρχίες (Λευκωσίας, Λάρνακας Αμμοχώστου, Λεμεσού, Πάφου) και μία για τις διαστικές διαδρομές.

Το μέσο Κόστος Ανά Χιλιόμετρο (ΚΑΧ), που περιλαμβάνεται στις συμβάσεις ως οροφή της παραχωρηθείσας αποζημίωσης, ήταν της τάξης των €3 ανά χιλιόμετρο. Το κόστος αυτό ζητούσαν από την πρώτη στιγμή οι Ανάδοχοι, ενώ από πλευράς Κράτους προβαλλόταν η άποψη ότι αυτή ήταν η οροφή της αποζημίωσης και όχι το ποσό που δικαιούνται οι Ανάδοχοι. Οι Ανάδοχοι συμφώνησαν στην από κοινού παραπομπή των διαφωνιών που προέκυψαν, αναφορικά με τον τρόπο υπολογισμού και το ύψος της Κυβερνητικής Συνεισφοράς (σύμφωνα με τη σύμβαση υπολογίζεται ως το Κόστος Υπηρεσίας του Αναδόχου, αφαιρώντας τις εισπράξεις του από πωλήσεις εισιτηρίων και διαφημίσεις καθώς και τα ποσά από τις ποινές που προέκυπταν από ελέγχους της Αναθέτουσας Αρχής και προσθέτοντας ένα εύλογο κέρδος), σε Επιτροπή Κρίσης

Διαφορών (ΕΚΔ). Στις 15.10.2018, η ΕΚΔ εξέδωσε την απόφασή της για όλους τους Αναδόχους, εκτός αυτού της Επαρχίας Πάφου, ο οποίος είχε αποχωρήσει από την υπό αναφορά διαδικασία. Το ΥΜΕΕ, ως η Αναθέτουσα Αρχή, ενημέρωσε τους Αναδόχους ότι, με βάση την απόφαση της ΕΚΔ, η Κυπριακή Δημοκρατία, με πλήρη επιφύλαξη των δικαιωμάτων της, αποφάσισε να εφαρμόσει το αποτέλεσμα της απόφασης της ΕΚΔ για τα έτη που αυτή αφορούσε, για σκοπούς καταβολής της Κυβερνητικής Συνεισφοράς προς τους Αναδόχους. Η Αναθέτουσα Αρχή προχώρησε σε καταβολή ποσών, ως Κυβερνητική Συνεισφορά, στη βάση προκαταρκτικών υπολογισμών και για τα επόμενα έτη, είτε γιατί δεν είχαν υποβληθεί οι ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις, είτε γιατί δεν είχαν ελεγχθεί από την ίδια. Όπως επισημάναμε σε Ετήσιες Εκθέσεις μας, παρατηρείται σημαντική καθυστέρηση στην υποβολή των ελεγμένων οικονομικών καταστάσεων των Αναδόχων, με αποτέλεσμα αφενός να μην έχει ολοκληρωθεί ο έλεγχος από την Αναθέτουσα Αρχή και αφετέρου να ελλοχεύει ο κίνδυνος απώλειας χρημάτων υπό τη μορφή ενδεχόμενων υπερπληρωμών.

Η Διεύθυνση Δημόσιων Επιβατικών Μεταφορών (ΔΔΕΜ) αποφάσισε να αναθέσει σε ελεγκτικούς οίκους να υπολογίσουν το κόστος υπηρεσίας για όλα τα επόμενα έτη, με βάση τη μεθοδολογία που ακολουθήθηκε από την ΕΚΔ για όλους τους Αναδόχους, ωστόσο μέχρι την ημερομηνία του ελέγχου υπογράφηκαν επιστολές ανάθεσης μεταξύ των ελεγκτικών οίκων και των εταιρειών για τους τέσσερις από τους έξι Αναδόχους. Μέχρι την ημερομηνία ετοιμασίας της παρούσας Έκθεσης, είχε ολοκληρωθεί ο έλεγχος των ελεγμένων οικονομικών καταστάσεων και ετοιμάστηκαν οι σχετικές εκθέσεις υπολογισμού του κόστους υπηρεσίας για τον ένα εκ των δύο Αναδόχων (Επαρχίες Λευκωσίας και Λάρνακας), των οποίων οι συμβάσεις έληξαν στις 4.7.2020, ενώ εκκρεμεί ο έλεγχος των ελεγμένων οικονομικών καταστάσεων των δύο Αναδόχων (Επαρχίες Λεμεσού και Πάφου), των οποίων οι συμβάσεις επεκτείνονται με εξαμηνιαίες παρατάσεις μέχρι την ολοκλήρωση της νέας διαγωνιστικής διαδικασίας (MTCW/PT Concession Contracts/1/2021). Διαπιστώνουμε ότι δεν αναπτύχθηκε και δεν εφαρμόστηκε κατάλληλη δομή από τον Ελέγχοντα Λειτουργό του Κονδυλίου, που είναι ο εκάστοτε Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ και δεν εφαρμόστηκαν διαδικασίες ελέγχου που να διασφαλίζουν την ορθότητα της πληρωμής των δαπανών, κατά παράβαση του άρθρου 7(ζ) του περί της Λογιστικής και Δημοσιονομικής Διαχείρισης και Χρηματοοικονομικού Ελέγχου της Δημοκρατίας Νόμου του 2014 (Ν.38(I)/2014).

Επίσης, παρατηρούμε ότι, ο εκάστοτε Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ, ως Προϊστάμενος της Αναθέτουσας Αρχής και ο Συντονιστής των συμβάσεων, δεν μερίμνησαν για την εύρυθμη και αποτελεσματική διαχείριση των συμβάσεων και για τη διασφάλιση των συμφερόντων της Αναθέτουσας Αρχής, σύμφωνα με τους όρους των συμβάσεων, με αποτέλεσμα το Κράτος να παραμείνει εκτεθειμένο σε περίπτωση που οι έλεγχοι καταδείξουν εκκρεμείς υπερπληρωμές, των οποίων η ανάκτηση ενδεχομένως να αποδειχθεί ιδιαίτερως επισφαλής, λαμβανομένου υπόψη ότι οι δύο συμβάσεις έληξαν στις 4.7.2020, η μία έληξε στις 31.10.2021 και οι υπόλοιπες τρεις έχουν λάβει επέκταση και επίκειται η λήξη τους.

Με βάση τις αρχικές απαιτήσεις των Αναδόχων, το ετήσιο κόστος της Υπηρεσίας θα ήταν Παγκύπρια της τάξης των €95 εκ. , δηλαδή στη δεκαετία το κόστος θα ήταν της τάξης του €1δισ . Με βάση τους υπολογισμούς του ΥΜΕΕ, μέχρι τον Απρίλιο του 2020 το κόστος ήταν της τάξης των

€650 εκ., ποσό καθόλου ευκαταφρόνητο, αν ληφθεί υπόψη το επίπεδο της παρεχόμενης υπηρεσίας. Από αυτό, περίπου τα €500 εκ. προήλθαν από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και τα υπόλοιπα κυρίως από εισιτήρια επιβατών.

Η διαχείριση των πιο πάνω έξι συμβάσεων, εξ αιτίας των πολύπλοκων και επισταμένων ελέγχων που απαιτούνταν, καθώς και του πολύ μεγάλου ετήσιου ποσού που αφορούσαν, αποτελούσαν περιπτώσεις που ενέχουν πολύ υψηλό κίνδυνο εμφάνισης φαινομένων διαφθοράς και διασπάθισης δημοσίου χρήματος. Ήδη, δύο διευθυντές μίας εταιρείας έχουν καταδικαστεί για τα αδικήματα της πλαστογραφίας, της ψευδούς καταχώρησης από αξιωματούχους εταιρείας και της απόπειρας εξασφάλισης χρημάτων με ψευδείς παραστάσεις. Σημειώνουμε, με κάθε σεβασμό στο τεκμήριο της αθωότητας, ότι δύο ποινικές υποθέσεις για παρόμοιας φύσης αδικήματα, η μία για οκτώ διευθυντές της ίδιας εταιρείας και η άλλη για άλλο Ανάδοχο εκκρεμούν.

Υπολογισμός Κόστους Υπηρεσίας για τα έτη 2010-2020 για την Επαρχία Λευκωσίας – Διαπραγμάτευση στο πλαίσιο Φιλικού Διακανονισμού.

Ο έλεγχος της Αναθέτουσας Αρχής επί των ελεγμένων οικονομικών καταστάσεων του Αναδόχου της Σύμβασης για την Επαρχία Λευκωσίας, κατέδειξε την ύπαρξη οφειλής προς τον Ανάδοχο. Λόγω της διαφοράς αυτή, το ΥΜΕΕ και ο Ανάδοχος ξεκίνησαν διαδικασία διαπραγμάτευσης, με στόχο την επίτευξη φιλικού διακανονισμού. Η διαφωνία μεταξύ ΥΜΕΕ και Αναδόχου επικεντρώθηκε στα ακόλουθα σημεία:

- ♦ Για το θέμα του αποδεκτού κόστους υπηρεσίας, ο Ανάδοχος απαιτούσε ποσό ύψους €6.829.693. Η απαίτησή του αυτή προέκυπτε από τη διαφορά του κόστους της υπηρεσίας, με βάση τους ελεγμένους λογαριασμούς του Αναδόχου (€228.477.583) και του αποδεκτού κόστους υπηρεσίας που υπολογίστηκε από την Ομάδα Μελέτης του ΚΑΧ, με βάση παραδοχές και ελέγχους (€221.647.890).
- ♦ Για το θέμα του εύλογου κέρδους, το οποίο, σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης, ανέρχεται σε ποσοστό 6% και υπό προϋποθέσεις μπορεί να φτάσει στο 10%. Το ΥΜΕΕ, μετά από εισήγηση της Ομάδας ΚΑΧ, υιοθέτησε την απόφαση της ΕΚΔ, η οποία, βασιζόμενη στο γεγονός ότι η σύμβαση είναι μηδενικού ρίσκου, υπολόγισε ότι το εύλογο κέρδος κυμαίνεται από 0,5% έως 2,5%. Η απαίτηση του Αναδόχου ανέρχεται σε €6.884.637.
- ♦ Για τα έσοδα από τις διαφημίσεις, για τα οποία ο Ανάδοχος δεν κάλυψε τη συμβατική του υποχρέωση, η οποία προέβλεπε συγκεκριμένα ποσά ανά έτος και ανά τύπο λεωφορείου. Συγκεκριμένα, ενώ ο στόχος του Αναδόχου υπολογίστηκε σε €3.928.667, αυτός παρουσίασε συνολικά κέρδη από διαφημίσεις ύψους €1.402.920. Ως εκ τούτου, η απαίτηση του ΥΜΕΕ ανερχόταν σε €2.525.747.

Όπως ανέφερε το ΥΜΕΕ, σε επιστολή του, ημερομηνίας 16.6.2021, προς το Υπουργείο Οικονομικών, με την οποία ζητούσε την έγκρισή του για το αποτέλεσμα του φιλικού διακανονισμού, η διαπραγμάτευση με τον Ανάδοχο επικεντρώθηκε μόνο στη διαφορά για τα έσοδα των διαφημίσεων. Το ΥΜΕΕ έκρινε ότι, αφού θεώρησε πως ο Ανάδοχος δεν είχε ρίσκο κατά την υλοποίηση της σύμβασης και προχώρησε με μείωση του ποσοστού του εύλογου

κέρδους, όφειλε να του αναγνωρίσει ρίσκο κατά την εξεύρεση διαφημίσεων και κατ' επέκταση την είσπραξη του ποσού που προνοούσε η σύμβαση.

Στη βάση των πιο πάνω, το ΥΜΕΕ κατέληξε στην αποδοχή οριζόντιας μείωσης της υποχρέωσης του Αναδόχου για έσοδα από διαφημίσεις κατά 40,7%, η οποία είχε ως αποτέλεσμα η συνολική υποχρέωση του Αναδόχου να μειωθεί από €3.928.667 σε €2.329.699 και, σε συνδυασμό με τα έσοδα από διαφημίσεις που παρουσίασε ο Ανάδοχος ύψους €1.402.920, να γίνει αποκοπή ποσού ύψους €926.780 αντί €2.525.747. Δηλαδή, θα επιστρεφόταν στον Ανάδοχο ποσό ύψους €1.598.967. Η Υπηρεσία μας, με επιστολή της, ημερομηνίας 27.7.2021, προς το ΥΜΕΕ, έθεσε τον προβληματισμό της σχετικά με το γεγονός πως δεν εφαρμόστηκε η πρόνοια της σύμβασης, βάσει της οποίας τα τεκμαρτά έσοδα των διαφημίσεων προέκυπταν ίσα με €3.928.667, με το αιτιολογικό πως κρίθηκε ως ετεροβαρής υπέρ του Κράτους, με αποτέλεσμα να επωφεληθεί ο Ανάδοχος ποσό της τάξης των €1,6 εκ., την ίδια στιγμή που δεν φαινόταν να λήφθηκε υπόψη στους υπολογισμούς, η ετεροβαρής υπέρ του Αναδόχου πρόνοια της σύμβασης, βάσει της οποίας τα 120 καινούρια λεωφορεία που είχε αγοράσει το 2010, ύψους περίπου €23 εκ., παρέμειναν στην κυριότητά του, ενώ είχαν εξοφληθεί κατά 100% από το ΥΜΕΕ.

Συγκεκριμένα, αναφέραμε ότι ακόμη και να δεχόμασταν ότι η υπολειμματική αξία (residual value) των εν λόγω λεωφορείων ήταν μόνο 10% της αρχικής τους αξίας, αυτό σήμαινε ότι ο Ανάδοχος είχε αποκομίσει κέρδος της τάξης των €2,3 εκ. Αν δε λάμβανε κανείς υπόψη τους υπολογισμούς που είχαν γίνει το 2010, ως προς την αξία των τότε μεταχειρισμένων λεωφορείων, τα οποία ο Ανάδοχος είχε εντάξει στον στόλο του, ήταν προφανές ότι η πραγματική αξία των 120 αυτών λεωφορείων ήταν πολύ μεγαλύτερη, ενδεχομένως και ίση με €4-5 εκ. Μάλιστα, στο ποσό αυτό δεν περιλήφθηκαν τα 200 περίπου λεωφορεία, που εντάχθηκαν μεταχειρισμένα το 2010 στον στόλο του Αναδόχου και τα οποία είχαν μεν αποσβεστεί σε πολύ μεγάλο βαθμό, πλην όμως η αξία τους δεν ήταν εντελώς μηδενική.

Η Υπηρεσία μας, προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσο ο χειρισμός που είχε γίνει από το ΥΜΕΕ ήταν συμβατός με τον Κανονισμό 1370/2007 ή κατά πόσο συνιστούσε μη συμβατή κρατική ενίσχυση, κοινοποίησε την επιστολή της αυτή στον Έφορο Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων.

Ο Έφορος Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων σε επιστολή του, ημερομηνίας 2.9.2021, προς το ΥΜΕΕ, ανέφερε ότι ο εν λόγω διακανονισμός διαλαμβάνει τη μη εφαρμογή συγκεκριμένης πρόνοιας της σύμβασης, αυτής του υπολογισμού των πραγματικών έναντι των τεκμαρτών εσόδων. Έθεσε, ως εκ τούτου, ζήτημα εκ των υστέρων τροποποίησης ενδεχομένως ουσιώδους όρου της σύμβασης, με τρόπο ευνοϊκό για τον Ανάδοχο, εκτιμώντας ότι η άποψη της Νομικής Υπηρεσίας θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμη επί του σημείου αυτού.

Ανέφερε επίσης ότι, με βάση το ενωσιακό δίκαιο των κρατικών ενισχύσεων, κάθε συναλλαγή ή συμφωνία του Κράτους με μια ιδιωτική επιχείρηση ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση, όταν το Κράτος δεν ενεργεί ως φορέας οικονομίας της αγοράς δηλ. σαν μία ιδιωτική επιχείρηση που λειτουργεί με βάση καθαρά οικονομικά κριτήρια και αντιθέτως χορηγεί ένα οικονομικό πλεονέκτημα στην επιχείρηση με την οποία συναλλάσσεται, εις βάρος των δικών της συμφερόντων. Όπως ανέφερε, εάν το ζήτημα της πρόνοιας περί τεκμαρτών εισόδων από τις

διαφημίσεις εξεταστεί μεμονωμένα, αποτελεί πράγματι ένα ρίσκο για τον Ανάδοχο, ωστόσο το ρίσκο αυτό, βάσει του οποίου καθορίζεται και το εύλογο κέρδος, αξιολογείται με βάση τα συνολικά χαρακτηριστικά μιας σύμβασης και όχι απομονώνοντας μια συγκεκριμένη πρόνοια. Ως εκ τούτου, το γεγονός ότι ο Ανάδοχος επωφελήθηκε με την υπολειμματική αξία των λεωφορείων, η συνολική αξία των οποίων πληρώθηκε από το Κράτος, θα έπρεπε να συνεκτιμηθεί με τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά της σύμβασης, στην αξιολόγηση του ρίσκου της και κατ' επέκταση του εύλογου κέρδους.

Στη βάση των πιο πάνω, έθεσε ζήτημα πιθανής απόκλισης από την υποθετική συμπεριφορά ενός φορέα οικονομίας της αγοράς σε παρόμοια θέση με αυτή του Κράτους, κρίνοντας ότι η άποψη της Νομικής Υπηρεσίας επί του θέματος αυτού, θα ήταν εξαιρετικά σημαντική. Σύμφωνα με τον Έφορο Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων, αν η Νομική Υπηρεσία εκτιμούσε ότι είναι προς το αυστηρά οικονομικό συμφέρον της Δημοκρατίας να συνάψει τον εν λόγω διακανονισμό, διότι οι κίνδυνοι απώλειας κρατικών πόρων θα ήταν συγκριτικά μεγαλύτεροι, σε περίπτωση προσφυγής του Αναδόχου στο Δικαστήριο, τότε αυτομάτως απομακρυνόταν το ενδεχόμενο ο διακανονισμός να αποτελούσε κρατική ενίσχυση. Εάν αντιθέτως, η Νομική Υπηρεσία εκτιμούσε ότι οι θέσεις της Δημοκρατίας σε ενδεχόμενη εκδίκαση της υπόθεσης ήταν αρκούντως ισχυρές, τότε αυτό θα συνεπαγόταν ότι ο διακανονισμός συνιστούσε κρατική ενίσχυση προς τον Ανάδοχο.

Η Νομική Υπηρεσία, σε επιστολή της προς το ΥΜΕΕ, ημερομηνίας 5.1.2022, ανέφερε ότι ο φιλικός διακανονισμός αφορά ουσιαστικά στη διευθέτηση οικονομικών διαφορών μεταξύ των αντισυμβαλλομένων, που προέκυψαν μετά το πέρας της σύμβασης, η οποία τερματίστηκε περί τον Ιανουάριο του 2020 και ως εκ τούτου δεν θεωρούσε ότι μπορεί να αξιολογηθεί υπό το πρίσμα της νομολογίας του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ) για τροποποίηση σύμβασης, καθώς οι αρχές, ως προκύπτουν από τη νομολογία αυτή, έχουν διατυπωθεί σε σχέση με συμβάσεις που βρίσκονται σε ισχύ. Ως εκ των πιο πάνω, η Νομική Υπηρεσία εξέφρασε την άποψη ότι δεν πρόκειται για τροποποίηση όρου σύμβασης και θα έπρεπε ο εν λόγω φιλικός διακανονισμός να αξιολογηθεί υπό το φως των κανόνων των κρατικών ενισχύσεων.

Η Νομική Υπηρεσία σημείωσε ότι η σύμβαση δεν αφήνει περιθώρια διαφορετικής ερμηνείας, ως προς την υποχρέωση του Αναδόχου να καταβάλει ένα «ελάχιστο αποδεκτό εισόδημα ανά όχημα» ως έσοδα από διαφημίσεις, ανεξαρτήτως των πραγματικών εσόδων του, ενώ εξέφρασε την πλήρη συμφωνία της με τον Έφορο Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων, σε σχέση με το ότι το ζήτημα του φιλικού διακανονισμού θα έπρεπε να αξιολογηθεί συνολικά υπό το φως όλων των οικονομικών εκκρεμοτήτων των μερών και όχι αποσπασματικά, λαμβανομένης υπόψη της σύμβασης ως σύνολο και υπό το φως της απόφασης της ΕΚΔ. Η Νομική Υπηρεσία, αφού ανέλυσε εκτενώς τις πιθανότητες επιτυχίας σε ενδεχόμενη προσφυγή του Αναδόχου στη δικαιοσύνη, εξέφρασε την άποψη ότι ο φιλικός διακανονισμός, στη βάση των θέσεων του Εφόρου Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων, αποκλίνει από την υποθετική συμπεριφορά ενός φορέα οικονομίας της αγοράς, σε παρόμοια θέση με αυτή του Κράτους και ως εκ τούτου συνιστά παράνομη κρατική ενίσχυση.

Σύσταση: Το ΥΜΕΕ να απαιτήσει όπως ο Ανάδοχος της Σύμβασης για την Επαρχία Λευκωσίας, για τη δεκαετία 2010-2020, καταβάλει το ποσό που αντιστοιχεί στα έσοδα από διαφημίσεις, ως

ο σχετικός όρος της σύμβασης, διασφαλίζοντας ότι δεν θα δημιουργηθεί θέμα παράνομης κρατικής ενίσχυσης και εις βάρος του Δημοσίου πληρωμή προς τον Ανάδοχο.

6.5.2 Συμβάσεις Δεκαετίας 2020-2030

6.5.2.1 Διαγωνισμός για την Παροχή Υπηρεσιών Δημόσιων Επιβατικών Μεταφορών με Λεωφορεία για την κάλυψη όλων των περιοχών οι οποίες τελούν υπό τον αποτελεσματικό έλεγχο της Κυπριακής Δημοκρατίας (αφορά σε 6 διακριτές Συμβάσεις) (MTCW/PT Concession Contracts/1/2019)

Με δεδομένο ότι οι υφιστάμενες συμβάσεις θα έληγαν στις 4.7.2020, ότι ο διαγωνισμός που θα προκηρυσσόταν θα ήταν εκ φύσεως πολύπλοκος με σοβαρούς κινδύνους καθυστερήσεων ή και αστοχίας και ότι στους νέους Αναδόχους θα έπρεπε να δοθεί επαρκής χρόνος προετοιμασίας και αγοράς στόλου λεωφορείων προτού οι ίδιοι αναλάβουν την παροχή των Υπηρεσιών, θα ήταν εύλογο ο διαγωνισμός για τη σύναψη των νέων συμβάσεων για τη δεκαετία 2020–2030 να προκηρυσσόταν γύρω στα δύο χρόνια πριν τη λήξη των συμβάσεων για τη δεκαετία 2010-2020.

Ήδη, από τον Σεπτέμβριο του 2017, η Υπηρεσία μας είχε επισημάνει στο ΥΜΕΕ ότι οι νέες συμβάσεις θα έπρεπε να είχαν συναφθεί το αργότερο μέχρι τον Ιούλιο του 2019, ώστε οι Ανάδοχοι να έχουν επαρκή χρόνο να εγκαταστήσουν και οργανώσουν τις επιχειρήσεις τους και να προμηθευτούν τον αναγκαίο αριθμό λεωφορείων και ότι ο σχεδιασμός θα έπρεπε να λάβει υπόψη κάθε πιθανό λόγο ή κίνδυνο καθυστέρησης της διαδικασίας. Ακόμη και τότε όμως, τρία χρόνια πριν τη λήξη των συμβάσεων, το ΥΜΕΕ άφηνε ανοικτό το ενδεχόμενο παράτασης των υφιστάμενων, κάκιστων, συμβάσεων. Αυτό καθιστά την ευθύνη του ΥΜΕΕ πολύ μεγαλύτερη, αφού τελικά η προκήρυξη του διαγωνισμού έγινε, με εξαιρετικά μεγάλη καθυστέρηση, τον Ιούλιο του 2019.

Στις 12.6.2019, στάλθηκε στην Υπηρεσία μας αναθεωρημένο προσχέδιο των εγγράφων του διαγωνισμού, το οποίο ήταν σημαντικά διαφοροποιημένο, σε σχέση με προηγούμενο προσχέδιο, το οποίο είχε τύχει σχολιασμού τόσο από την Υπηρεσία μας όσο και από τη Νομική Υπηρεσία. Στις 17.6.2019, η Υπηρεσία μας προέβη σε προκαταρκτικό και δειγματοληπτικό έλεγχο, καταγράφοντας αρχικά κάποιες ενδεικτικές παρατηρήσεις, επισημαίνοντας ότι το νέο προσχέδιο έχρηζε επανελέγχου από το ΥΜΕΕ, για εντοπισμό τυχόν λαθών, ασαφειών ή/και παραλείψεων. Στις 21.6.2019, μας στάλθηκαν από τον Συντονιστή αναθεωρημένα έγγραφα, επί των οποίων, για σκοπούς μη πρόκλησης καθυστέρησης, υποβάλαμε στις 26.6.2019 προσχέδιο των παρατηρήσεών μας. Ακολούθησαν συναντήσεις της Υπηρεσίας μας με τον Συντονιστή, νέες τροποποιήσεις των εγγράφων στη βάση των παρατηρήσεών μας και τελικά στις 5.7.2019 αποστάλθηκαν σε ολοκληρωμένη μορφή σχόλια, παρατηρήσεις και εισηγήσεις της Υπηρεσίας μας.

Ενδεικτικά στην επιστολή μας, πέραν του ότι επισημαίνονταν ελλείψεις σε σημαντικούς ορισμούς και λανθασμένες παραπομπές σε άρθρα, προτεινόταν, μεταξύ άλλων, αναδιατυπώσεις στη σύνταξη άρθρων για πιο σαφή και ακριβή απόδοση, διόρθωση της αναφοράς σε Μηχανισμό Επιμερισμού Κέρδους σε Μηχανισμό Επιμερισμού Εσόδων, καθώς και συμπερίληψη προνοιών για κάλυψη του Κράτους έναντι απαιτήσεων, δικαστικών αγωγών και ζημιών από τους Αναδόχους, για εμπιστευτικότητα πληροφοριών, για απαγόρευση στη συνεργασία/συμμετοχή

Αναδόχων στη δημιουργία εταιρείας μίσθωσης λεωφορείων και για διάθεση περιουσιακών στοιχείων από τους υφιστάμενους στους νέους Αναδόχους. Επιπρόσθετα, προτάθηκε ενσωμάτωση στα έγγραφα της Διαδικασίας Επίλυσης Διαφορών, στην περίπτωση μη επίτευξης φιλικού διακανονισμού, χρονική οριοθέτηση υλοποίησης των σχεδιασμών των Αναδόχων, συμπερίληψη πρόνοιας για αποκοπή από την Κρατική Συνεισφορά των ποσών που δεν θα επενδύσουν/δαπανήσουν ή καθυστερήσουν να το πράξουν οι Ανάδοχοι ως οι υποβληθείσες προτάσεις τους, πρόνοιας για εξασφάλιση της λειτουργήσιμης κατάστασης των υποδομών που θα περιέλθουν δωρεάν στην ιδιοκτησία της Αναθέτουσας Αρχής με τη λήξη των συμβάσεων και πρόνοιας για άμεση απομάκρυνση και επισκευή ή αντικατάσταση των λεωφορείων που δεν συμμορφώνονται. Τέλος, αναφέραμε τη θέση μας σε σχέση με τη χρήση ποσοτικοποιημένων κριτηρίων, αξιολόγηση άγονων διαδρομών σε απομακρυσμένα χωριά, διορισμό ελεγκτών ή/και τεχνικών εμπειρογνομόνων ή/και άλλων συμβούλων από την Αναθέτουσα Αρχή, μείωση των μέγιστων κομίστρων σε περίπτωση μείωσης του ΦΠΑ, ζητήματα αποζημιώσεων, απαιτήσεων, κυρώσεων και προειδοποιήσεων για τερματισμό, αναθεώρηση του τρόπου παρακολούθησης απόδοσης και αξιολόγησης των Αναδόχων.

Σε συνάντηση, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 8.7.2019 στο ΥΜΕΕ, παρουσία της τότε Υπουργού, η Υπηρεσία μας προχώρησε σε αναλυτική επεξήγηση των εισηγήσεών της. Εν τέλει, αρκετές από τις εισηγήσεις/παρατηρήσεις της Υπηρεσίας μας υιοθετήθηκαν, για κάποιες εξ αυτών δεν είχαν γίνει οποιεσδήποτε τροποποιήσεις, ενώ άλλες είχαν υιοθετηθεί μερικώς. Όπως τονίσαμε και σε νέα επιστολή μας, ημερομηνίας 25.7.2019, προς το ΥΜΕΕ, η ευθύνη για τον καθορισμό των όρων/προνοιών των εγγράφων του διαγωνισμού ανήκε στην Αναθέτουσα Αρχή και οι όποιες αποφάσεις της, θα κρίνονταν εκ του αποτελέσματος.

Εν τέλει, ο διαγωνισμός MTCW/PT Concession Contracts/1/2019 προκηρύχθηκε, δυνάμει του Ευρωπαϊκού Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 1370/2007 στις 23.7.2019, με προθεσμία υποβολής των προσφορών την 4.10.2019, η οποία κατόπιν δημοσίευσης τροποποιητικού εγγράφου (addendum) μετατέθηκε στις 25.10.2019. Η συνολική εκτιμώμενη αξία του διαγωνισμού για τη δεκαετία ανερχόταν σε €1,2 δις. Συγκεκριμένα, η ετήσια αξία ανά Σύμβαση Παραχώρησης, μη συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ, εκτιμήθηκε σε €36 εκ. για την Επαρχία Λευκωσίας, σε €27 εκ. για την Επαρχία Λεμεσού, σε €15 εκ. για την Επαρχία Λάρνακας, σε €15 εκ. για την Επαρχία Πάφου, σε €13,5 εκ. για την Επαρχία Αμμοχώστου και σε €13,5 εκ. για τις διαστικές διαδρομές.

Υποβλήθηκαν δύο προσφορές για την Επαρχία Λευκωσίας, δύο για την Επαρχία Λεμεσού, τέσσερις για την Επαρχία Λάρνακας, δύο για την Επαρχία Πάφου, δύο για την Επαρχία Αμμοχώστου και τρεις προσφορές για τις διαστικές διαδρομές. Στη διαγωνιστική διαδικασία συμμετείχαν συνολικά οκτώ διαφορετικές εταιρείες/κοινοπραξίες.

Η Υπηρεσία μας συμμετείχε με το καθεστώς του παρατηρητή σε αρκετές συνεδρίες της Επιτροπής Αξιολόγησης, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν μεταξύ 30.10.2019 και 19.11.2019, καθώς και στη συνεδρία του ΣΠ του ΥΜΕΕ, ημερομηνίας 28.11.2019, στην οποία καταθέσαμε γραπτώς τη θέση μας, τα κύρια σημεία της οποίας καταγράφονται στη συνέχεια.

Η Υπηρεσία μας επεσήμανε την απαράδεκτη και αντίθετη από κάθε προηγούμενη πρακτική και νομολογία, εισήγηση της Επιτροπής Αξιολόγησης, για ανάθεση της Σύμβασης Παραχώρησης για την Επαρχία Πάφου σε προσφέροντα που υπέβαλε τραπεζική εγγύηση συμμετοχής, με ημερομηνία λήξης ισχύος τις 31.12.2019 αντί τις 25.12.2020, όπως προέβλεπαν οι όροι του διαγωνισμού. Η Υπηρεσία μας, με εκτενείς και σαφείς αναφορές σε Αποφάσεις Δικαστηρίου, σχετικές με το ζήτημα των Εγγυήσεων Συμμετοχής, επεσήμανε, μεταξύ άλλων, ότι σύμφωνα με τις εμπεδωμένες αρχές της νομολογίας, οι όροι ως προς την εγγύηση θεωρούνται ουσιώδεις και προσφορά η οποία δεν πληροί και δεν ανταποκρίνεται σε ουσιώδη όρο του διαγωνισμού, είναι άκυρη και κατ' επέκταση δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο εξέτασης. Ούτε χωρεί διαφοροποίηση σε ουσιώδη ή επουσιώδη απόκλιση από ουσιώδη όρο. Η απόκλιση ή παρέκκλιση από ουσιώδη όρο αποτελεί ουσιαστική παράβαση, που κανονικά οδηγεί σε αποκλεισμό του ενδιαφερομένου. Πέραν του ότι η απόκλιση στην ισχύ της εγγυητικής κρίνεται ως ουσιώδης, ακόμη κι αν επρόκειτο περί λάθους, αυτό δεν θα ήταν δυνατό να διορθωθεί εκ των υστέρων και ιδιαίτερα μετά το άνοιγμα των προσφορών.

Επισημάναμε, επίσης, ότι σε Απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφέρεται ότι τόσο οι αρχές της ίσης μεταχείρισης και της απαγόρευσης των διακρίσεων, όσο και η υποχρέωση διαφάνειας, απαγορεύουν κάθε διαπραγμάτευση μεταξύ της Αναθέτουσας Αρχής και προσφέροντος, στο πλαίσιο διαδικασίας συνάψεως δημοσίας συμβάσεως, όπερ σημαίνει ότι, κατ' αρχήν, είναι αδύνατο να τροποποιηθεί προσφορά μετά την κατάθεσή της, κατόπιν πρωτοβουλίας είτε της Αναθέτουσας Αρχής είτε του προσφέροντος. Επομένως, η Αναθέτουσα Αρχή δεν μπορεί να ζητήσει διευκρινίσεις από προσφέροντα, του οποίου την προσφορά θεωρεί αόριστη ή ασύμβατη προς τις τεχνικές προδιαγραφές της συγγραφής υποχρεώσεων. Τυχόν διόρθωση ή συμπλήρωση των στοιχείων της προσφοράς μπορεί να γίνει μόνο ως προς επιμέρους σημεία, ιδίως όταν αυτά χρήζουν προφανώς απλής διευκρίνισης ή για να απαλειφθούν πρόδηλα εκ παραδρομής σφάλματα. Χαρακτηρίσαμε δε προκλητική και πρωτοφανή τη θέση της Επιτροπής Αξιολόγησης, ότι αποκλεισμός του προσφέροντα θα μπορούσε να γίνει μόνο αν δεν υπέβαλλε καθόλου την τραπεζική εγγύηση, λόγω του προηγούμενου που θα δημιουργούσε στους διαγωνισμούς που στο μέλλον θα εξέταζε το ΣΠ.

Ως προς τη θέση του Γενικού Διευθυντή του ΥΜΕΕ, ως Προϊστάμενου της Αναθέτουσας Αρχής, ότι η απόρριψη της προσφοράς, με την άκυρη τραπεζική εγγύηση, θα οδηγούσε σε ενδεχόμενη προσφυγή και λήψη ενδιάμεσων μέτρων εκ μέρους της, με συνέπεια την πρόκληση σοβαρού συγκοινωνιακού προβλήματος στην Επαρχία Πάφου και συνεπακόλουθο την επέκταση της υφιστάμενης σύμβασης, η οποία θα οδηγούσε το Κράτος σε μεγάλα προβλήματα, ιδιαίτερα όσο αφορά στο κόστος που θα καλείτο να καλύψει, επισημάναμε ότι επρόκειτο για μία ατεκμηρίωτη κινδυνολογία. Είναι γνωστό ότι η δυνατότητα έκδοσης προσωρινών διαταγμάτων, μέχρι την εκδίκαση και αποπεράτωση μιας προσφυγής ασκείται από τα διοικητικά δικαστήρια με φειδώ και μόνο όταν στοιχειοθετηθούν ένα από τα δυο πιο κάτω απαραίτητα στοιχεία δηλαδή: **(α)** έκδηλη παρανομία στη λήψη της προσβαλλόμενης απόφασης ή **(β)** πρόκληση ανεπανόρθωτης ζημιάς στον αιτητή από τη μη έκδοση του διατάγματος, με τη διευκρίνιση ότι η χρηματική ζημιά δεν μπορεί να στοιχειοθετήσει και να αιτιολογήσει την έκδοση προσωρινού διατάγματος,

βασιζόμενου στο στοιχείο της ανεπανόρθωτης ζημιάς. Το κυριότερο όμως είναι πως η αξιολόγηση των κινδύνων αυτών θα έπρεπε να βασιστεί σε γνωμοδότηση της Νομικής Υπηρεσίας, αφού πρόκειται για πολύ εξειδικευμένο και αμιγώς νομικό θέμα. Τέτοια γνωμοδότηση δεν ζητήθηκε και δεν δόθηκε.

Ατεκμηρίωτη κινδυνολογία αποτέλεσε, κατά την Υπηρεσία μας, και η θέση του Γενικού Διευθυντή του ΥΜΕΕ ότι δήθεν αν προκηρύσσονταν ξανά προσφορές δεν θα υπήρχε ενδιαφέρον ή αν υπήρχε θα ήταν μόνο από το συγκεκριμένο προσφέροντα και αυτή σε υψηλότερη τιμή, καθώς αποτελούσε υποχρέωση της Αναθέτουσας Αρχής να βεβαιωνόταν, διευρύνοντας τις προϋποθέσεις συμμετοχής, ότι θα επιτυγχανόταν ευρύτητα συμμετοχής στο νέο Διαγωνισμό, στον οποίο μπορούσε επίσης να τεθεί οροφή στην τιμή των υποβληθεισών προσφορών ώστε να αποκλείονταν προσφορές πάνω από την οροφή αυτή.

Εντύπωση προκάλεσε και η προφανής θετική στάση του Γενικού Διευθυντή του ΥΜΕΕ, έναντι του ενδεχομένου ανάθεσης της σύμβασης στον προσφέροντα, που ήταν ο υφιστάμενος Ανάδοχος της σύμβασης για την Επαρχία Πάφου, καθώς ο ίδιος, ενώ λίγους μήνες προηγουμένως απέστειλε στην ίδια εταιρεία προειδοποιητική επιστολή για τερματισμό της υφιστάμενης σύμβασης και δικαιολογούσε την απροθυμία του να λάβει τα δέοντα μέτρα για ανάκτηση των υπερπληρωμών, στο ότι το Κράτος ήταν όμηρος της εταιρείας αυτής, αφού τυχόν τερματισμός της σύμβασης της θα δημιουργούσε μεγάλο κενό στην παροχή των Υπηρεσιών, τώρα εισηγήθηκε να υπάρξει παραβίαση των αρχών που διέπουν την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων, αναγκάζοντας ουσιαστικά το Κράτος να παρανομήσει ξανά με το ίδιο αιτιολογικό, ότι δηλαδή αν δεν κατακυρωνόταν και η νέα σύμβαση στην εταιρεία αυτή θα επερχόταν χάος. Επρόκειτο για επιχείρημα προφανώς μη αποδεκτό και μη συνάδον με τις αρχές που διέπουν την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων. Η δε αναφορά ότι το Κράτος θα μπορούσε να παρανομήσει, επειδή ουδείς άλλος έχει έννομο συμφέρον, ώστε να μπορεί να προσφύγει στο Δικαστήριο, αποτελούσε, κατά την άποψη της Υπηρεσίας μας, κόλαφο για ένα κράτος δικαίου.

Τελικά, το ΣΠ κατέληξε στις ίδιες θέσεις, όπως και η Υπηρεσία μας και ακύρωσε την προσφορά του συγκεκριμένου προσφέροντα, λόγω της μη έγκυρης εγγύησης συμμετοχής. Η εταιρεία προσέφυγε στο Διοικητικό Δικαστήριο, το οποίο με απόφασή του, ημερομηνίας 11.5.2020, κατέληξε ότι «ορθώς το ΣΠ δεν έκανε αποδεκτή την εισήγηση της Επιτροπής Αξιολόγησης και ορθώς απέρριψε την προσφορά των αιτητών, λόγω της μη ορθής, αρχικώς υποβληθείσας, εγγύησης συμμετοχής». Σε συνέχεια της πιο πάνω απόφασης του δικαστηρίου, το ΣΠ ακύρωσε τη διαγωνιστική διαδικασία για την Επαρχία Πάφου.

Όσον αφορά στις άλλες συμβάσεις, το ΣΠ κατακύρωσε τις Συμβάσεις Παραχώρησης για τις Επαρχίες Λευκωσίας, Λάρνακας, Αμμοχώστου, καθώς και για τις διαστικές διαδρομές, ενώ ακύρωσε και τη διαγωνιστική διαδικασία για την Επαρχία Λεμεσού.

Για τις Επαρχίες Λευκωσίας και Λάρνακας, ακολούθησαν προσφυγές στο Διοικητικό Δικαστήριο οι οποίες απορρίφθηκαν, και έτσι οι σχετικές συμβάσεις υπεγράφησαν στις 23.1.2020 και στις 17.3.2020, αντίστοιχα. Για τη σύμβαση της Επαρχίας Αμμοχώστου και τις διαστικές διαδρομές, το Διοικητικό Δικαστήριο ακύρωσε την απόφαση του ΣΠ και κατά την επανεξέταση το ΣΠ αποφάσισε

την κατακύρωση του διαγωνισμού στις εταιρείες που είχαν πετύχει τις ακυρωτικές αποφάσεις. Ακολούθησαν νέες προσφυγές. Για την Επαρχία Αμμοχώστου η προσφυγή απορρίφθηκε και η σχετική σύμβαση συνήφθη τελικά στις 27.4.2021. Η σύμβαση για τις διαστικές διαδρομές, κατόπιν μίας ακυρωτικής και μίας επικυρωτικής απόφασης του δικαστηρίου, υπεγράφη εν τέλει στις 20.4.2022. Κατά την επανεξέταση των υποθέσεων μετά τις ακυρωτικές αποφάσεις των δικαστηρίων, η Υπηρεσία μας επισήμανε την ανακολουθία που επέδειξε το ΣΠ του ΥΜΕΕ το οποίο, για τον μεν ένα προσφέροντα, που ήταν και ο φθηνότερος, απαίτησε ότι το Σχέδιο Μετάβασης και Υλοποίησης θα έπρεπε να είχε συνταχθεί από έμπειρο ελεγκτικό οίκο, ο οποίος επιπρόσθετα θα έπρεπε να ήταν ανεξάρτητος από τον προσφέροντα, ενώ σε άλλη περίπτωση δεν έδειξε να ενδιαφέρεται για το γεγονός ότι το Σχέδιο υπογράφεται από πρόσωπο που δεν είναι ελεγκτής και δεύτερον δεν είναι ανεξάρτητος, αφού παρουσιάζεται ως οικονομικός σύμβουλος της εταιρείας και επιπλέον φαίνεται να είναι συγγενής στελέχους της.

Σύσταση:

Υποβληθείσες προσφορές που παραβιάζουν ουσιώδεις όρους του διαγωνισμού, όπως τους όρους που διέπουν την Εγγύηση Συμμετοχής, να απορρίπτονται στο στάδιο ελέγχου των προϋποθέσεων συμμετοχής, χωρίς περαιτέρω αξιολόγηση.

Δεδομένης της πολυπλοκότητας και των, αποδεδειγμένα πλέον, σοβαρών κινδύνων καθυστέρησης, κυρίως λόγω των προσφυγών που υποβάλλονται από τους προσφέροντες και του χρόνου που απαιτείται για την εκδίκασή τους, που εκ φύσεως συνοδεύουν τη διαγωνιστική διαδικασία για την παροχή υπηρεσιών δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, η Αναθέτουσα Αρχή να προχωρεί έγκαιρα (τουλάχιστον δύο χρόνια πριν τη λήξη των συμβάσεων) στην ετοιμασία των εγγράφων και την προκήρυξη του διαγωνισμού, προκειμένου να έχει η ίδια στη διάθεσή της τον απαιτούμενο χρόνο για αξιολόγηση, τυχόν επανεξέταση, κατακύρωση του διαγωνισμού και υπογραφή των συμβάσεων αλλά και για να δίνεται στους νέους Αναδόχους επαρκής χρόνος προετοιμασίας, οργάνωσης και αγοράς στόλου λεωφορείων, προτού οι ίδιοι αναλάβουν την παροχή των υπηρεσιών.

6.5.2.2 Διαγωνισμός για την Παροχή Υπηρεσιών Δημόσιων Επιβατικών Μεταφορών με Λεωφορεία για την κάλυψη της Γεωγραφικής Περιοχής Λεμεσού και της Γεωγραφικής Περιοχής Πάφου (PT Concession Contracts Limassol and Paphos) (MTCW/PT Concession Contracts/1/2021)

Μετά την ακύρωση των διαγωνισμών για τις Επαρχίες Λεμεσού και Πάφου και κατόπιν διαπίστωσης της Υπηρεσίας μας ότι η προδημοσίευση για τον ανοικτό διαγωνισμό, η οποία δημοσιεύτηκε στις 19.3.2020 για ενημέρωση ενδιαφερόμενων οικονομικών φορέων, ανακλήθηκε και ακυρώθηκε χωρίς έκτοτε να υπάρξει νέα εξέλιξη, απέστειλε στις 7.4.2020 επιστολή στην Αναθέτουσα Αρχή, ζητώντας ενημέρωση για τους σχεδιασμούς του ΥΜΕΕ επί του θέματος αυτού. Στην επιστολή αναφέραμε ότι, ενώ απέμεναν λιγότερο από τρεις μήνες, μέχρι την ημερομηνία λήξης των υφιστάμενων συμβάσεων, το ΥΜΕΕ παρέμενε σε αδράνεια, αφήνοντας το Κράτος έρμαιο των ορέξεων των δύο υφιστάμενων Αναδόχων, με τους οποίους ούτε καν είχε διαπραγματευτεί τους όρους της, αναγκαστικά, όπως είχαν τα πράγματα, ολιγόμηνης παράτασης

των συμβάσεών τους, επισημαίνοντας ότι η απραξία αυτή θα είχε ως συνέπεια το Κράτος να βρεθεί να διαπραγματεύεται από παντελώς ανίσχυρη θέση, αφού θα ήταν αδιανόητο να παραμείνουν οι δύο αυτές Επαρχίες χωρίς υπηρεσίες δημόσιων επιβατικών μεταφορών.

Σε νέα επιστολή της Υπηρεσίας μας, ένα μήνα αργότερα και συγκεκριμένα στις 11.5.2020, σημειώσαμε ότι το ΥΜΕΕ φαινόταν να εξακολουθούσε να παραμένει σε αδράνεια και δεδομένου ότι ακόμη δεν είχε ούτε καν προχωρήσει σε οποιαδήποτε δημοσίευση ή προδημοσίευση των νέων διαγωνισμών, φαινόταν ότι η αναγκαία προσωρινή λύση, εκ των πραγμάτων δεν θα ήταν ολιγόμηνη, αλλά μπορούσε να πρέπει να φθάσει μέχρι και το ένα έτος. Άποψη της Υπηρεσίας μας ήταν ότι η κάλυψη του κενού, που εκ των πραγμάτων φαινόταν να δημιουργείται λόγω των χειρισμών που είχαν γίνει από το ΥΜΕΕ, δεν θα ήταν ορθό να καλυφθεί με απευθείας αναθέσεις, χωρίς καμία ανταγωνιστική διαδικασία.

Είναι γεγονός ότι, με βάση την παράγραφο 5 του άρθρου 5 του σχετικού Ευρωπαϊκού Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 1370/2007, σε περίπτωση διακοπής των Υπηρεσιών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους, η Αρμόδια Αρχή μπορεί να λαμβάνει έκτακτο μέτρο (για μέγιστη διάρκεια δύο ετών), το οποίο έχει τη μορφή απευθείας ανάθεσης ή επίσημης συμφωνίας παράτασης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή επιβολής υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ωστόσο, όπως συμβαίνει και στις δημόσιες συμβάσεις, η έννοια της απευθείας ανάθεσης δεν σημαίνει εξ ανάγκης διαπραγμάτευση με ένα μόνο οικονομικό φορέα.

Ήταν συνεπώς εισηγησή μας πως, εφόσον πλέον επρόκειτο για υπηρεσία διάρκειας μέχρι ένα έτος και άρα σημαντικής αξίας, θα έπρεπε για τις Επαρχίες Λεμεσού και Πάφου, το ΥΜΕΕ να διαπραγματευόταν, μέσω μίας δομημένης διαδικασίας, ενδεχόμενη ανάθεση για περίοδο μέχρι ένα έτος, με όλους τους πιθανούς ενδιαφερόμενους οικονομικούς φορείς, που θα μπορούσε να περιλαμβάνουν όχι μόνο τον υφιστάμενο Ανάδοχο κάθε Επαρχίας, αλλά και τους υφιστάμενους Αναδόχους άλλων Επαρχιών, των οποίων η σύμβαση θα τερματιζόταν στις 5.7.2020, όπως οι Ανάδοχοι των Επαρχιών Λευκωσίας και Λάρνακας, νοουμένου ότι θα κρινόταν πως είχαν την τεχνική ικανότητα ανάληψης των σχετικών συμβάσεων και ότι θα είχαν διαθέσιμα λεωφορεία.

Το ΥΜΕΕ αγνόησε τις συστάσεις της Υπηρεσίας μας και προχώρησε σε χρονική επέκταση των συμβάσεων με τους υφιστάμενους Αναδόχους, επιδεικνύοντας μάλιστα και περαιτέρω ολιγωρία στην προκήρυξη του νέου διαγωνισμού για τις δύο Επαρχίες.

Εν τέλει, ο νέος διαγωνισμός MTCW/PT Concession Contracts/1/2021 προκηρύχθηκε, στις 25.7.2021, με προθεσμία υποβολής των προσφορών την 8.10.2021, η οποία κατόπιν δημοσίευσης τροποποιητικών εγγράφων (addendum) μετατέθηκε στις 3.12.2021. Η συνολική εκτιμώμενη αξία του διαγωνισμού για τη δεκαετία ανερχόταν σε €420εκ.. Συγκεκριμένα, η ετήσια αξία για τη Σύμβαση Παραχώρησης της Επαρχίας Λεμεσού εκτιμήθηκε σε €27 εκ. και σε €15 εκ. για την Επαρχία Πάφου, μη συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ.

Η Υπηρεσία μας, με επιστολή της, ημερομηνίας 12.5.2022, επισήμανε ότι ο νέος διαγωνισμός για τις δύο αυτές Επαρχίες προκηρύχθηκε με πολύ μεγάλη καθυστέρηση, ένα και πλέον χρόνο μετά την οριστική κατάληξη του αρχικού διαγωνισμού, ο οποίος για τις Επαρχίες αυτές είχε καταστεί άγονος. Δεδομένου ότι, κατά την ημερομηνία της επιστολής μας, εκκρεμούσαν ενώπιον του

Διοικητικού Δικαστηρίου προσφυγές εναντίον της απόφασης, ημερομηνίας 10.2.2022, του ΣΠ για κατακύρωση του διαγωνισμού και δεδομένου ότι τα δύο έτη της χορηγηθείσας παράτασης στους υφιστάμενους Αναδόχους, βάσει της σχετικής πρόνοιας του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1370/2007, έληξαν στις 4.7.2022, ζητήσαμε από το ΥΜΕΕ ενημέρωση για τους σχεδιασμούς του ως προς την παροχή των υπηρεσιών μετά την ημερομηνία αυτή. Η εν λόγω επιστολή μας παραμένει μέχρι σήμερα αναπάντητη.

Το Διοικητικό Δικαστήριο, με απόφασή του στις 19.5.2022 για τη σύμβαση της Επαρχίας Λεμεσού και με απόφασή του στις 2.6.2022 για τη σύμβαση της Επαρχίας Πάφου ακύρωσε τις σχετικές αποφάσεις του ΣΠ για κατακύρωση των δύο επίδικων συμβάσεων. Το ΣΠ σε συνεδρία του, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 9.6.2022, αποφάσισε όπως οι υποβληθείσες προσφορές τύχουν επανεξέτασης από την Επιτροπή Αξιολόγησης, στη βάση των δεδικασμένων που είχαν προκύψει από τις δύο δικαστικές αποφάσεις.

Κατά την περίοδο αυτή, υποβλήθηκαν στην Υπηρεσία μας καταγγελίες ότι οικονομικός φορέας που υπέβαλε προσφορά για την Επαρχία Λεμεσού δεσμεύθηκε στην προσφορά του ότι θα φέρει πολλά ηλεκτρικά λεωφορεία από την πρώτη μέρα της σύμβασης, ενώ η Αναθέτουσα Αρχή, κατόπιν ερώτησης ενδιαφερόμενου οικονομικού φορέα, στο τροποποιητικό έγγραφο αρ. 2 (addendum), ημερομηνίας 29.10.2021, απάντησε ότι δεν υπάρχει υποδομή φόρτισης ηλεκτρικών λεωφορείων και ότι δύνανται, μέσα από ευρωπαϊκό συγχρηματοδοτούμενο έργο, να δημιουργηθούν κατάλληλες υποδομές για σταθμούς φόρτισης στη Λεμεσό και στην Πάφο μέχρι το 2025. Επίσης, κοινοποιήθηκε στην Υπηρεσία μας επιστολή προς το ΥΜΕΕ του οικονομικού φορέα στο οποίο είχε κατακυρωθεί αρχικά ο διαγωνισμός, με κάποιους ισχυρισμούς του, οι οποίοι αφορούσαν γενικότερα στη διαδικασία αξιολόγησης των προσφορών από την Επιτροπή Αξιολόγησης αλλά και ειδικότερα προσφορά, η οποία υποβλήθηκε από συγκεκριμένο οικονομικό φορέα.

Η Υπηρεσία μας με επιστολή της, ημερομηνίας 14.6.2022, έθεσε τα πιο πάνω εις γνώση του ΣΠ και της Επιτροπής Αξιολόγησης, μαζί με τη θέση της, ότι το ενδεχόμενο καθυστέρησης όχι μόνο στην αγορά αλλά και στη δυνατότητα χρήσης/αξιοποίησης ηλεκτρικών λεωφορείων, θα επηρεάσει αφενός τη μέση ηλικία του στόλου, η οποία αποτελούσε κριτήριο συμμετοχής στον εν λόγω διαγωνισμό και υπήρξε εκ των λόγων ακύρωσης από το δικαστήριο της απόφασης για ανάθεση της σύμβασης της Επαρχίας Λεμεσού και αφετέρου την υλοποίηση των συμβατικών υποχρεώσεων οποιουδήποτε δυνητικού Αναδόχου, εάν αυτός έχει δηλώσει στην προσφορά του ότι θα χρησιμοποιεί ηλεκτρικά λεωφορεία με την έναρξη της σύμβασης, χωρίς να διευκρινίζει με ποιο τρόπο ο ίδιος θα επιλύσει το ζήτημα της μη άμεσης διαθεσιμότητας σταθμών φόρτισης, λαμβάνοντας υπόψη την απάντηση της Αναθέτουσας Αρχής στο ζήτημα αυτό.

Στη βάση των πιο πάνω, άποψη της Υπηρεσίας μας ήταν ότι ενδεχομένως θα έπρεπε κατά την επανεξέταση να ζητηθούν διευκρινίσεις όχι μόνο από τον προσφέροντα, στον οποίο αφορούσαν οι καταγγελίες, αλλά και από κάθε προσφέροντα ο οποίος ενδεχομένως να είχε δηλώσει ότι θα χρησιμοποιήσει ηλεκτρικά λεωφορεία πριν να υπάρχουν διαθέσιμοι σταθμοί φόρτισης, και σε περίπτωση που αυτό ίσχυε, να διευκρινιζόταν εάν είχαν δηλώσει στις προσφορές τους ότι θα αναλάβουν οι ίδιοι την υλοποίηση σταθμών φόρτισης.

Ωστόσο, με δεδομένη γνωμάτευση της Νομικής Υπηρεσίας, ημερομηνίας 6.6.2022, στην οποία αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι «σύμφωνα με την πάγια νομολογία, η αρχή του δεδικασμένου δεν επιτρέπει την αναθεώρηση των ζητημάτων που κρίθηκαν, υπό το πρόσχημα, νέων στοιχείων, καθότι το αποτέλεσμα θα ήταν ανατροπή της τελεσιδικίας, η διαιώνιση των διαφορών και η ανασφάλεια δικαίου», εκφράσαμε την άποψη ότι θα έπρεπε να ζητηθεί καθοδήγηση από τη Νομική Υπηρεσία κατά πόσο τα πιο πάνω θα μπορούσαν να τύχουν επανεξέτασης από την Επιτροπή Αξιολόγησης. Στη συνεδρία της Επιτροπής Αξιολόγησης, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 14.6.2022, εκπρόσωπος της Υπηρεσίας μας συμμετείχε με το καθεστώς του παρατηρητή και επεξήγησε στα μέλη της Επιτροπής τις πιο πάνω θέσεις μας.

Η Επιτροπή στην Έκθεση Αξιολόγησης της, αφού έλαβε υπόψη το περιεχόμενο της επιστολής μας και τα όσα ανέφερε ο εκπρόσωπος της Υπηρεσίας μας κατά τη διάρκεια της συνεδρίας της, παρέθεσε τις θέσεις και απόψεις της, τόσο επί του περιεχομένου της επιστολής του οικονομικού φορέα προς το ΥΜΕΕ όσο και επί του περιεχομένου της δικής μας επιστολής. Συγκεκριμένα, σε ότι αφορά στις καταγγελίες που υποβλήθηκαν στην Υπηρεσία μας, η Επιτροπή ανέφερε ότι οι συγκεκριμένες συμβάσεις είναι συμβάσεις καθαρού κόστους (Net Cost Contract) και αποτελεί ευθύνη των Αναδόχων να έχουν πλήρη και αποκλειστική ευθύνη για «όλες τις επιχειρησιακές πτυχές και τους κινδύνους, περιλαμβανομένων τόσο των κινδύνων που αφορούν στο κόστος για την παροχή της Υπηρεσίας όσο και τους κινδύνους που αφορούν στα έσοδα» (Μέρος Β - Άρθρο 2 των εγγράφων του διαγωνισμού). Ανέφερε, ως εκ τούτου, ότι η υλοποίηση των υποδομών για τη φόρτιση των ηλεκτρικών λεωφορείων αποτελεί ευθύνη του Παραχωρησιούχου, κάτι εξάλλου που διαπιστώνεται και από την απάντηση της Αναθέτουσας Αρχής στο τροποποιητικό έγγραφο αρ. 2, ότι δηλαδή δεν υπάρχουν υφιστάμενες υποδομές σήμερα και ότι σταθμοί φόρτισης δύνανται να ετοιμαστούν από το Κράτος μέχρι το 2025.

Όσον αφορά στη δυνατότητα του προσφέροντα, που αφορούν στις καταγγελίες, να έχει διαθέσιμα καινούρια ηλεκτρικά λεωφορεία την ημερομηνία έναρξης της σύμβασης, η Επιτροπή ανέφερε ότι, η αξιολόγηση των προσφορών έχει γίνει με βάση τις δεσμεύσεις που περιλαμβάνονται στις υποβληθείσες προσφορές και σε περίπτωση μη υλοποίησης των δεσμεύσεων αυτών, αυτές θα τύχουν χειρισμού από την Αναθέτουσα Αρχή, με βάση τις πρόνοιες της Σύμβασης.

Στη βάση των πιο πάνω, η Επιτροπή θεώρησε ότι δεν θα έπρεπε να ζητηθούν οποιεσδήποτε διευκρινίσεις και άρα δεν υφίστατο ανάγκη να αποταθεί στη Νομική Υπηρεσία για καθοδήγηση. Το ΣΠ του ΥΜΕΕ, σε συνεδρία του στις 16.6.2022, υιοθέτησε τις εισηγήσεις της Επιτροπής Αξιολόγησης και προχώρησε σε ανάθεση των συμβάσεων των Επαρχιών Λεμεσού και Πάφου στις εταιρείες οι οποίες είχαν πετύχει τις ακυρωτικές αποφάσεις, ως οι επόμενοι στη σειρά κατάταξης επιτυχόντες προσφέροντες. Η σύμβαση για την Επαρχία Λεμεσού υπογράφηκε στις 4.7.2022.

Το ΥΜΕΕ, σε επιστολή του, ημερομηνίας 19.1.2022, ως απάντηση σε επιστολή μας με τα ευρήματα που καταγράφονται στην παρούσα Έκθεση και αφορούν στην περίοδο μέχρι τις 29.12.2021, ανέφερε τα ακόλουθα:

- ◆ Η διαχείριση των συμβάσεων, για την περίοδο 2010-2020, έγινε κάτω από δύσκολες συνθήκες, λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική κρίση με ότι συνέπειες αυτή συνεπαγόταν (μη ανανέωση του στόλου των εταιρειών, καθώς και άλλες επενδύσεις σημαντικές για τη βελτίωση του επιπέδου της υπηρεσίας).
- ◆ Το ΥΜΕΕ, ως η Αναθέτουσα Αρχή και η Διεύθυνση Δημοσίων Επιβατικών Μεταφορών θεωρούν ότι, μέσα σε αυτές τις δύσκολες συνθήκες, ουδέποτε κακοδιαχειρίστηκαν το δημόσιο χρήμα αλλά αντιθέτως το υπερασπίστηκαν και το διαχειρίστηκαν ορθώς, κάτι που όπως υποστηρίζουν διαφαίνεται και από το γεγονός ότι, στη βάση υπολογισμών του ΥΜΕΕ, το κόστος παροχής των υπηρεσιών μέχρι τον Απρίλιο του 2020 ανήλθε σε περίπου €650εκ., ενώ με βάση τις αρχικές απαιτήσεις των Αναδόχων θα αναμενόταν κόστος της τάξης του €1δισ.
- ◆ Μέσα στη δεκαετία αυτή υπήρξε σημαντική βελτίωση του επιπέδου της παρεχόμενης υπηρεσίας αλλά αναπόφευκτα, λόγω και της οικονομικής κρίσης και των συνεπειών της, η βελτίωση του επιπέδου της υπηρεσίας δε μπορούσε να φτάσει στα επιθυμητά επίπεδα.
- ◆ Όσον αφορά στην παράταση που δόθηκε στις Συμβάσεις Παραχώρησης για τις γεωγραφικές περιοχές Λεμεσού, Αμμοχώστου, Πάφου και για τις διαστικές διαδρομές, αυτή βασίστηκε στο άρθρο 5(5) του Κανονισμού 1370/2007 και το ΥΜΕΕ σημείωσε ότι δεν αποτελεί απευθείας ανάθεση αλλά επίσημη συμφωνία παράτασης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχε με τους εν λόγω Αναδόχους.

Το ΥΜΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη τα πιο πάνω, θεωρεί ότι το έργο του στη διαχείριση των Συμβάσεων για την περίοδο 2010-2020 ήταν, υπό τις περιστάσεις, πετυχημένο.

Το ΥΜΕΕ μάς πληροφόρησε επίσης ότι, κατόπιν γνωμάτευσης της Νομικής Υπηρεσίας, δεν μπορεί να προβεί στον προαναφερθέντα φιλικό διακανονισμό με τον προηγούμενο Ανάδοχο της σύμβασης για την Επαρχία Λευκωσίας, λόγω αλλαγής ουσιώδους όρου της σύμβασης. Όσον αφορά στον προηγούμενο Ανάδοχο της σύμβασης για την Επαρχία Λάρνακας, αναμενόταν σύντομα η έκθεση του ελεγκτικού οίκου, ενώ, μετά από αίτημα της Αναθέτουσας Αρχής, είχε προχωρήσει σε ανανέωση της ισχύος της εγγυητικής του έως τις 5.5.2022, ώστε να αποφευχθεί ο κίνδυνος της απώλειας χρημάτων υπό τη μορφή ενδεχόμενων υπερπληρωμών.

Σύμφωνα με το ΥΜΕΕ, οι Ανάδοχοι έχουν υποβάλει τις ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις τους μέχρι και το έτος 2019, ως όφειλαν, ενώ όσον αφορά στον κίνδυνο απώλειας χρημάτων υπό τη μορφή ενδεχόμενων υπερπληρωμών, ζητήθηκε από τις εν λόγω εταιρείες να προβούν σε ανανέωση της ισχύος των εγγυητικών τους μέχρι τις 5.5.2022, οδηγία με την οποία όλες οι εταιρείες συμμορφώθηκαν.

Το ΥΜΕΕ ανέφερε περαιτέρω πως, το γεγονός ότι δόθηκε εξάμηνη παράταση στους Αναδόχους, του δίνει τη δυνατότητα να οριστικοποιήσει το τελικό ποσό της Κυβερνητικής Συνεισφοράς με τη μέθοδο που αναφέρεται στην έκθεση της Υπηρεσίας μας, καθώς επίσης, αφότου οριστικοποιηθεί το τελικό ποσό της Κυβερνητικής Συνεισφοράς και εφόσον υπάρχουν υπερπληρωμές προς τους Αναδόχους, να γίνουν οι απαραίτητες αποκοπές.

Καταλήγοντας, το ΥΜΕΕ μάς πληροφόρησε για την απόφασή του, σχετικά με τις παρατάσεις που δόθηκαν στους Αναδόχους των Επαρχιών Λεμεσού και Πάφου, να γίνονται αποκοπές στις μηνιαίες τους πληρωμές, μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας των ελεγκτικών οίκων και επιπρόσθετα η ίδια διαδικασία να γίνει και για την περίοδο παράτασης.

6.5.3 Η περίοδος μετά την 5η Ιουλίου 2022

Όπως εξηγείται πιο πάνω, η παράγραφος 5 του άρθρου 5 του σχετικού Ευρωπαϊκού Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 1370/2007, επιτρέπει όπως, σε περίπτωση διακοπής των Υπηρεσιών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους, η Αρμόδια Αρχή λαμβάνει έκτακτο μέτρο (για μέγιστη διάρκεια δύο ετών), το οποίο έχει τη μορφή της απευθείας ανάθεσης ή επίσημης συμφωνίας παράτασης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή επιβολής υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Η πιο πάνω διετής περίοδος έχει λήξει στις 4 Ιουλίου 2022 και συνεπώς, με βάση τον πιο πάνω Κανονισμό, από την ημερομηνία αυτή οι υπηρεσίες θα πρέπει να παρέχονται στη βάση διαδικασίας διαγωνισμού που θα είναι ανοικτή σε όλους τους φορείς, θα είναι δίκαιη και θα επιτρέπει την τήρηση των αρχών της διαφάνειας και της αμεροληψίας.

Με βάση το άρθρο 9 του Κανονισμού, η αποζημίωση δημόσιας υπηρεσίας, η οποία καταβάλλεται σύμφωνα με τον Κανονισμό, είναι συμβατή με την κοινή αγορά και απαλλάσσεται από την υποχρέωση της εκ των προτέρων κοινοποίησης του άρθρου 88 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Συνεπώς, εφόσον στην Επαρχία Πάφου ο Κανονισμός δεν θα τηρείται, η αποζημίωση αυτή είναι παράνομη.

Για το θέμα αυτό, ενημερώσαμε σχετικά στις 4.7.2022 τον Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων και την Έφορο Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων και ανάλογα με την απάντησή τους, η Υπηρεσία μας θα ενημερώσει σχετικά, ως οφείλει, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Στις 6.7.2022, ο Αν. Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ μάς ενημέρωσε ότι η σύμβαση για την Επαρχία Λεμεσού υπογράφηκε στις 4.7.2022 και τέθηκε σε ισχύ στις 5.7.2022. Όσον αφορά στην Επαρχία Πάφου, το ΥΜΕΕ επικαλέστηκε όρο (άρθρο 26.8) στις νέες συμβάσεις που είχαν στο μεταξύ υπογραφεί για τις άλλες Επαρχίες και ζήτησε από τους Ανάδοχους των άλλων Επαρχιών, να απαντήσουν αν αποδέχονται να εκτελούν από την επόμενη ημέρα τις υπηρεσίες στην Επαρχία Πάφου. Θετικά απάντησε ο Ανάδοχος της Επαρχίας Αμμοχώστου, υπό τον όρο ότι τις υπηρεσίες θα τις παρείχε μέσω υπεργολάβου, που είναι και πάλιν ο υφιστάμενος Ανάδοχος της Επαρχίας Πάφου. Με αυτό τον τρόπο, του ανατέθηκαν απευθείας οι υπηρεσίες για την Επαρχία Πάφου, αρχικά μέχρι τις 31.8.2022, στη συνέχεια μέχρι τις 31.8.2022 και προβλέπεται και νέα επέκταση.

Η Υπηρεσία μας, με επιστολή της, ημερ. 6.7.2022, επεσήμανε στον Αν. Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ ότι το άρθρο 26.8 των συμβάσεων που το ΥΜΕΕ έχει υπογράψει για τις υπόλοιπες Επαρχίες, πλην της Πάφου, επιτρέπει ανάθεση, κατόπιν διαπραγμάτευσης και βάσει χωριστής σύμβασης, της παροχής υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών σε άλλη Επαρχία, για μέγιστη περίοδο δύο ετών. Η πρόνοια αυτή προφανώς αφορά κάλυψη, ως έκτακτο μέτρο, της ανάγκης που καλύπτει, επίσης ως έκτακτο μέτρο και επίσης για περίοδο δύο ετών και η σχετική πρόνοια του Κανονισμού 1370/2007. Αν ίσχυε η ερμηνεία του ΥΜΕΕ, θα μπορούσε το Υπουργείο να μοιράσει

τις υπηρεσίες της Επαρχίας Πάφου σε πέντε διετείς περιόδου και να την αναθέσει στους υφιστάμενους αναδόχους με τη σειρά. Εκφράσαμε επίσης την άποψη πως, από την απάντηση του ΥΜΕΕ, προκύπτει ότι η ανάθεση της παροχής των υπό αναφορά υπηρεσιών της Επαρχίας Πάφου στον ανάδοχο της Επαρχίας Αμμοχώστου έγινε μάλιστα στο πλαίσιο της υφιστάμενης σύμβασης του και όχι ως ξεχωριστής σύμβασης. Υποδείξαμε επίσης πως, ακόμη και να ίσχυε ο ισχυρισμός του ΥΜΕΕ, ότι ο τρόπος που έχει ενεργήσει είναι σύμφωνος με τον απαλλακτικό Κανονισμό 1370/2007, ακόμη και σε αυτή την περίπτωση, για την υπογραφή της νέας σύμβασης θα απαιτείτο η εξασφάλιση έγκρισης από την Έφορο Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων, κάτι που δεν έχει γίνει.

Στην ίδια επιστολή μας, επισημάναμε επίσης ότι το ΥΜΕΕ έχει αναθέσει την εργασία στον ανάδοχο της Επαρχίας Αμμοχώστου, ο οποίος, με την έγκρισή του, την αναθέτει υπερβολικά στον υφιστάμενο Ανάδοχο της Επαρχίας Πάφου. Ουσιαστικά, επειδή ο Κανονισμός δεν επέτρεπε στο ΥΜΕΕ να διατηρήσει τον υφιστάμενο Ανάδοχο της Επαρχίας Πάφου μετά την 4η Ιουλίου 2022, το Υπουργείο βρήκε κάποιο μεσάζοντα για να φανεί ότι υπήρξε ανάθεση με ανοικτή διαδικασία, αλλά στην πράξη οι υπηρεσίες παρανόμως θα συνεχίσουν να παρέχονται από την ίδια εταιρεία. Λαμβάνοντας μάλιστα υπόψη ότι, κατά τους καλοκαιρινούς μήνες τα έσοδα του Αναδόχου ήταν αυξημένα και συνεπώς η κρατική χορηγία ήταν πολύ μειωμένη, ενώ τώρα θα αμειβεται (μέχρι 31.8.2022 ή και μετέπειτα) σταθερά προς €1.30/χλμ, προφανώς δημιουργείται η ανάγκη διερεύνησης και πρόσθετων πτυχών της υπόθεσης.

Μέχρι την ημερομηνία ολοκλήρωσης της παρούσας Έκθεσης, δεν είχαμε λάβει απάντηση στην πιο πάνω επιστολή μας.

6.6 Σχέδιο Στήριξης Μικρών Τηλεοπτικών Σταθμών που εκπέμπουν μέσω του Δικτύου Επίγειας Ψηφιακής Τηλεόρασης

Το ΥΣ, με την απόφασή του, ημερομηνίας 11.1.2016, ενέκρινε τη λειτουργία του Σχεδίου Στήριξης Μικρών Τηλεοπτικών Σταθμών, που εκπέμπουν μέσω του Δικτύου Επίγειας Ψηφιακής Τηλεόρασης για τα έτη 2015-2016, στο πλαίσιο Σχεδίου Ήσσονος Σημασίας (de minimis).

Στη συνέχεια, με τις αποφάσεις του, με ημερομηνίες 5.1.2017 και 27.1.2017, ενέκρινε την ανανέωση του Σχεδίου για τα έτη 2017 και 2018.

Σύμφωνα με τις εν λόγω αποφάσεις του ΥΣ, ως δικαιούχοι της ενίσχυσης καθορίστηκαν οι τηλεοπτικοί σταθμοί **(1)** Α της εταιρείας ΑΒ **(2)** Β της εταιρείας ΒΓ **(3)** Γ της εταιρείας ΓΔ **(4)** Δ της εταιρείας ΔΕ, που εξέπεμπαν κατά το 2016 μέσω του Δικτύου Επίγειας Ψηφιακής Τηλεόρασης.

Με βάση τον Κανονισμό (ΕΕ) αρ. 1407/2013, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (de minimis), το μέγιστο ποσό ενίσχυσης που μπορεί να δοθεί ανά επιχείρηση είναι €200.000 ανά κυλιόμενη τριετία.

Το Σχέδιο που αφορούσε στα έτη 2019 και 2020 ανανεώθηκε, μετά από απόφαση του ΥΣ στις 26.6.2018, για την παραχώρηση ενίσχυσης ύψους €90.000 σε έκαστο σταθμό που καλύπτεται από το εν λόγω Σχέδιο, ανά έτος και την επανεξέταση του όλου θέματος εντός του 2020, με βάση

τα διαμορφωμένα δεδομένα, ώστε να αποφασιστεί κατά πόσο θα υπάρχει ανάγκη συνέχισης του Σχεδίου τα επόμενα χρόνια.

Συναφώς αναφέρουμε ότι, στις 5.6.2020, ο Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ, με επιστολή του προς το Υφυπουργείο Έρευνας, Καινοτομίας και Ψηφιακής Πολιτικής, ενημέρωσε το Υφυπουργείο για τη μεταφορά, μεταξύ άλλων, των αρμοδιοτήτων που αφορούσαν στο εν λόγω Σχέδιο χορηγιών σε μικρά κανάλια και ότι θα έπρεπε να διερευνηθεί ενδεχόμενη ανανέωση του Σχεδίου.

Σημειώνουμε ότι, στο αναθεωρημένο έγγραφο του Σχεδίου προνοείται ότι οι τηλεοπτικοί σταθμοί, οι οποίοι δεν μεταδίδουν πλέον από το Δίκτυο Επίγειας Ψηφιακής Τηλεόρασης, παύουν να είναι δικαιούχοι της ενίσχυσης και θα πρέπει να επιστρέψουν στο ΥΜΕΕ το μέρος της ενίσχυσης που αναλογεί στο διάστημα που σταμάτησαν να εκπέμπουν μέσω του Δικτύου Επίγειας Ψηφιακής Τηλεόρασης.

Από την 1.9.2017, ο τηλεοπτικός σταθμός Δ σταμάτησε να εκπέμπει από το Δίκτυο Επίγειας Ψηφιακής Τηλεόρασης, με αποτέλεσμα να οφείλει προς το ΥΜΕΕ για ενισχύσεις που του είχαν καταβληθεί ποσό συνολικού ύψους €22.222. Μετά από συμφωνία μεταξύ του τηλεοπτικού σταθμού Δ και του ΥΜΕΕ, το εν λόγω ποσό καταβλήθηκε στο ΥΜΕΕ σε μηνιαίες δόσεις των €1.500, από τον Φεβρουάριο του 2018 μέχρι τον Απρίλιο του 2019.

Επίσης, το αναθεωρημένο έγγραφο του Σχεδίου παρέχει τη δυνατότητα και σε νέα κανάλια να ενταχθούν στο Σχέδιο, εάν μεταξύ άλλων παράγουν το δικό τους τηλεοπτικό πρόγραμμα, συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στη διατήρηση της πολυφωνίας.

Στις 5.2.2019, ο τηλεοπτικός σταθμός Ε υπέβαλε αίτηση για συμμετοχή στο Σχέδιο, όπου μετά από εξέταση της αίτησής του από το ΥΜΕΕ, αυτή απορρίφθηκε, αφού διαφάνηκε ότι δεν πληρούσε τους όρους του Σχεδίου και συγκεκριμένα την παραγωγή δικών του τηλεοπτικών προγραμμάτων.

Ακολούθως, στις 7.6.2019 οι νομικοί σύμβουλοι της εταιρείας ΕΖ υπέβαλαν για λογαριασμό των πελατών τους αποδεικτικά στοιχεία, για την παραγωγή δύο εκπομπών από τον τηλεοπτικό σταθμό Ε, οι οποίες θα προβάλλονταν από τις 4.6.2019, ζητώντας, παράλληλα, επανεξέταση της αίτησης του σταθμού για συμμετοχή στο Σχέδιο.

Το ΥΜΕΕ αποδέχθηκε το αίτημα του τηλεοπτικού σταθμού Ε, για ένταξη στο Σχέδιο και στις 20.6.2019 κατέβαλε στον τηλεοπτικό σταθμό ολόκληρο το ποσό της επιχορήγησης για το έτος 2019 ύψους €90.000.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται τα συνολικά ποσά των ενισχύσεων που καταβλήθηκαν από το ΥΜΕΕ ανά επιχείρηση, από το 2015 μέχρι το 2020.

Τηλεοπτικοί Σταθμοί	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Συνολική ενίσχυση
	€	€	€	€	€	€	€
A (Εταιρεία ΑΒ)	20.000	90.000	90.000	20.000	90.000	90.000	400.000

Β (Εταιρεία ΒΓ)	20.000	90.000	90.000	20.000	90.000	90.000	400.000
Γ (Εταιρεία ΓΔ)	20.000	90.000	90.000	20.000	90.000	90.000	400.000
Δ (Εταιρεία ΔΕ)	20.000	90.000	90.000	—	—	—	200.000
Ε (Εταιρεία ΕΖ)	—	—	—	—	90.000	90.000	180.000

Μετά από σχετική έρευνα που διεξήγαγε η Υπηρεσία μας, προέκυψε ότι ο κ. ΑΑ, που είναι διευθυντής της εταιρείας ΓΔ, καθώς και μέτοχος μέχρι τις 25.5.2018, είναι πατέρας του κ. ΒΒ που μετέχει στην εταιρεία ΕΖ ως μοναδικός μέτοχος και διευθυντής.

Σύμφωνα με τη Σύσταση 2003/361/ΕΚ, που εκδόθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 6.5.2003, σχετικά με τον ορισμό των πολύ μικρών, των μικρών και των μεσαίων επιχειρήσεων, ούτως ώστε να εκτιμηθεί καλύτερα η οικονομική πραγματικότητα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ) και να αποκλειστούν από τον ορισμό αυτό οι όμιλοι επιχειρήσεων, των οποίων η οικονομική ισχύς υπερβαίνει εκείνη μιας ΜΜΕ, θα πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ των διαφόρων τύπων επιχειρήσεων: ποιες είναι ανεξάρτητες, ποιες έχουν συμμετοχές που δεν συνεπάγονται θέση ελέγχου (συνεργαζόμενες επιχειρήσεις) ή ποιες είναι συνδεδεμένες με άλλες επιχειρήσεις.

Συγκεκριμένα, στο άρθρο 3, Παράγραφος 1 του Παραρτήματος της εν λόγω Σύστασης, ορίζεται ως «ανεξάρτητη επιχείρηση» η επιχείρηση που δεν συνδέεται με άλλη επιχείρηση, μέσω ενός φυσικού προσώπου κατά την έννοια του άρθρου 3, Παράγραφος 3 του Παραρτήματος, όπου ως «συνδεδεμένες επιχειρήσεις» ορίζονται εκείνες που αποτελούν όμιλο μέσω του άμεσου ή του έμμεσου ελέγχου της πλειοψηφίας των δικαιωμάτων ψήφου μιας επιχείρησης από μια άλλη ή μέσω της ικανότητας μιας επιχείρησης να ασκεί κυρίαρχη επιρροή σε μια άλλη επιχείρηση.

Σε περίπτωση που μια σχέση «συνδεδεμένης επιχείρησης» προκύπτει μέσω της συμμετοχής ενός ή περισσότερων ατόμων (που ενεργούν από κοινού), οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις θεωρούνται συνδεδεμένες, εφόσον δραστηριοποιούνται στην ίδια αγορά ή σε όμορες αγορές.

Επισημαίνουμε ότι, στο γλωσσάριο του οδηγού χρήσης του ορισμού των ΜΜΕ, που εκδόθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 8.9.2020, η επεξήγηση που δίδεται στον όρο «ενεργώντας από κοινού» είναι η ακόλουθη:

«Στο πλαίσιο των δεσμών μέσω φυσικών προσώπων βάσει του άρθρου 3, παράγραφος 3, του Παραρτήματος της σύστασης για τις ΜΜΕ, οι οικογενειακοί δεσμοί έχουν θεωρηθεί επαρκείς για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι φυσικά πρόσωπα ενεργούν από κοινού. Επιπλέον, φυσικά πρόσωπα που εργάζονται από κοινού για να ασκήσουν επιρροή στις εμπορικές αποφάσεις των επιχειρήσεων που αποκλείει τις εν λόγω επιχειρήσεις από το να θεωρηθούν οικονομικά ανεξάρτητες μεταξύ τους, πρέπει να θεωρούνται ότι ενεργούν από κοινού για τους σκοπούς του τέταρτου εδαφίου του άρθρου 3 του εν λόγω παραρτήματος, ανεξάρτητα από την ύπαρξη συμβατικών σχέσεων μεταξύ των εν λόγω προσώπων».

Λαμβάνοντας υπόψη τα πιο πάνω, και ειδικότερα την ερμηνεία του όρου «ενεργώντας από κοινού», διαφαίνεται ότι η συγγενική σχέση μεταξύ των κυρίων ΑΑ και ΒΒ, οδηγεί σε σχέση

«συνδεδεμένης επιχείρησης», η οποία προκύπτει μέσω της συμμετοχής τους «ενεργώντας από κοινού», σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην ίδια αγορά.

Σύσταση: Το ΥΜΕΕ να προβεί σε επανεξέταση των ενισχύσεων που καταβλήθηκαν στους δύο τηλεοπτικούς σταθμούς Γ και Ε κατά τα έτη 2019 και 2020 και να προβεί σε ανάκτηση οποιωνδήποτε ποσών υπερπληρώθηκαν, με βάση το πιο πάνω θεσμικό πλαίσιο.

Το ΥΜΕΕ, στην απαντητική επιστολή του, ημερομηνίας 4.5.2022, ανέφερε ότι για το θέμα αυτό έχει σταλθεί επιστολή στη Νομική Υπηρεσία από το Υπουργείο στις 10.2.2022 για γνωμάτευση.

7 Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΤΔΕ)

7.1 Κατασκευή Νέου Αυτοκινητόδρομου Πάφου – Πόλης Χρυσοχούς

Σύμφωνα με το Σημείωμα Έργου, που ετοιμάστηκε από το ΤΔΕ την 1.2.2017, ο προτεινόμενος δρόμος θα είναι δύο λωρίδων, με γεωμετρικά χαρακτηριστικά αυτοκινητόδρομου και τούτο ως μέρος ενός συνολικού σχεδιασμού που προβλέπει ότι στο μέλλον, χωρίς να καθορίζεται πότε, θα κατασκευαστεί το πλήρες έργο που θα περιλαμβάνει τον αυτοκινητόδρομο τεσσάρων λωρίδων κυκλοφορίας, συνολικού κόστους €260 εκ. (με τιμές 2018).

Τον Απρίλιο του 2017, η Γενική Διεύθυνση Ανάπτυξης ενημέρωσε το ΤΔΕ ότι είχε ολοκληρώσει την αξιολόγηση του Σημειώματος Έργου και την είχε διαβιβάσει στο Υπουργείο Οικονομικών για τα θέματα της δημοσιονομικής και οικονομικής βιωσιμότητας. Σύμφωνα με καταρχήν ενημέρωση από τη Γενική Διεύθυνση Ανάπτυξης, η αξιολόγηση ήταν αρνητική στα πλείστα σημεία, με έμφαση στα πιο κάτω:

- ◆ Αμφισβήτηση της αναγκαιότητας του έργου και της αναμενόμενης ζήτησης και οφέλους που θα προκύψει από την κατασκευή του και του ψηλού κόστους, σε σχέση με τον αριθμό των χρηστών. Το όφελος από την κατασκευή του έργου κρίθηκε ότι θα είναι χαμηλό, επειδή προγραμματίζεται η βελτίωση του υφιστάμενου δρόμου, που θα διευκολύνει τη διακίνηση.
- ◆ Ανεπάρκεια πληροφόρησης του έργου.
- ◆ Ανάγκη για επικαιροποιημένη μελέτη εκτίμησης επιπτώσεων στο περιβάλλον και μελέτη δέουσας εκτίμησης επιπτώσεων στο περιβάλλον.
- ◆ Παράλειψη παρουσίασης του ολοκληρωμένου έργου (τέσσερις λωρίδες και παρακαμπτήριου) και κατάτμηση για διευκόλυνση της χρηματοδότησης.

Το θέμα εξετάστηκε από το ΥΣ στις 13.9.2017. Όπως αναφέρεται στη σχετική Απόφαση, το Συμβούλιο σημείωσε ότι, σύμφωνα με το άρθρο 87 του Νόμου Πλαίσιο ο Υπουργός Οικονομικών εγκρίνει τη σύναψη σύμβασης για την υλοποίηση έργου εάν, κατά τη γνώμη του, είναι οικονομικά προσιτό και βιώσιμο και ικανοποιεί οποιαδήποτε άλλα κριτήρια που καθορίζονται από τον ίδιο. Μεταξύ των άλλων κριτηρίων που καθορίστηκαν από τον Υπουργό Οικονομικών είναι και η ανάπτυξη των απομακρυσμένων περιοχών. Επιπλέον, το Συμβούλιο ενημερώθηκε από τον Υπουργό Οικονομικών ότι, κατά τη γνώμη του, το έργο του Αυτοκινητόδρομου Πάφου-Πόλης Χρυσοχούς είναι προσιτό και οικονομικά βιώσιμο. Όπως καταγράφεται στην Απόφαση, την ίδια ενημέρωση ο Υπουργός Οικονομικών κατέθεσε στο Συμβούλιο στη Συνεδρία του, ημερομηνίας 18.5.2017, κατά την εξέταση και έγκριση του Στρατηγικού Πλαισίου Δημοσιονομικής Πολιτικής 2018-2020, παρά την αρνητική αξιολόγηση του κριτηρίου της βιωσιμότητας του έργου σε υπηρεσιακό επίπεδο.

Το Συμβούλιο, στη βάση των όσων αναφέρονται πιο πάνω και συνυπολογίζοντας, όπως αναφέρεται στην Απόφαση, το ευρύτερο αναπτυξιακό και κοινωνικό όφελος, αποφάσισε να επαναβεβαιώσει την Απόφαση με αρ. 82.551 και ημερομηνία 18.5.2017, για συμπερίληψη του έργου Πάφου-Πόλης Χρυσοχούς στον Προϋπολογισμό για το 2018.

Στις 23.5.2019, το ΤΔΕ προκήρυξε ανοικτό διαγωνισμό για το Τμήμα 1-Φάση Α του αυτοκινητόδρομου Πάφου – Πόλης Χρυσοχούς, με τη μέθοδο Μελέτη και Κατασκευή. Το έργο αφορά στη μελέτη και κατασκευή δρόμου δύο λωρίδων μήκους 15,5 χλμ (από την Αγία Μαρινούδα μέχρι το Στρομπί), με προοπτική αναβάθμισής του σε αυτοκινητόδρομο τεσσάρων λωρίδων. Ως εκτιμώμενη αξία καθορίστηκε το ποσό των €70.000.000.

Ο διαγωνισμός έληξε, μετά από παράταση της ημερομηνίας υποβολής του, στις 22.11.2019, με ημερομηνία ισχύος των προσφορών την 22.5.2020. Υποβλήθηκαν συνολικά τέσσερις προσφορές και το ΣΠ αποφάσισε την κατακύρωση της προσφοράς σε συγκεκριμένη εταιρεία για το ποσό των €72.979.000 χωρίς ΦΠΑ.

Εναντίον της απόφασης αυτής, υποβλήθηκε προσφυγή στην ΑΑΠ, η οποία εξέδωσε την απόφασή της στις 10.11.2020, ακυρώνοντας την απόφαση της Αναθέτουσας Αρχής για κατακύρωση του διαγωνισμού στον χαμηλότερο προσφοροδότη.

Στις 4.3.2021, το ΣΠ του ΥΜΕΕ, σε συνεδρία του αποφάσισε την κατακύρωση του διαγωνισμού, σύμφωνα με την εισήγηση της Επιτροπής Αξιολόγησης, στην πιο πάνω εταιρεία που ήταν ο χαμηλότερος προσφοροδότης, έναντι του ποσού των €72.979.000 χωρίς ΦΠΑ.

Στις 13.5.2021, υπογράφηκε η σύμβαση για την κατασκευή του Τμήματος 1-Φάση Α του Αυτοκινητόδρομου Πάφου – Πόλης Χρυσοχούς, με τη μέθοδο Μελέτη και Κατασκευή και διάρκεια εκτέλεσης 42 μήνες.

Επί των πιο πάνω, σημειώνουμε τα ακόλουθα:

α. Η θεσμοθέτηση της διαχείρισης των δημοσιονομικών κινδύνων από την προώθηση επενδυτικών έργων που δεν είναι βιώσιμα ή που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε δημοσιονομικό εκτροχιασμό, αποτέλεσε μία εκ των βασικών απαιτήσεων του Μνημονίου που υπέγραψε η χώρα μας με την Τρόικα το 2013. Ως τέτοια μνημονιακή υποχρέωση, η Βουλή ψήφισε στις 13.2.2014 τον περί της Δημοσιονομικής Ευθύνης και του Δημοσιονομικού Πλαισίου Νόμο [Ν.20(Ι)/2014].

β. Η Κοινοβουλευτική Επιτροπή Οικονομικών και Προϋπολογισμού είχε μελετήσει το νομοσχέδιο σε τρεις συνεδρίες της, που πραγματοποιήθηκαν στις 20.1.2014, 3.2.2014 και 10.2.2014. Ο Υπουργός Οικονομικών και οι λειτουργοί του Υπουργείου του, είχαν εξηγήσει στην Επιτροπή ότι το μέχρι τότε σύστημα παρουσίαζε σημαντικές αδυναμίες και στρεβλώσεις, αφού παρατηρείτο έλλειψη νομοθετικού πλαισίου, αλλά και συστηματικής διαδικασίας για τον σχεδιασμό και την αξιολόγηση επενδύσεων, στη βάση των βέλτιστων πρακτικών και μεθοδολογιών, όπως η ανάλυση κόστους/οφέλους και ανταποδοτικότητας (value for money). Όπως είχαν εξηγήσει, με το προτεινόμενο νομοθέτημα θα γινόταν εισαγωγή διαδικασίας αξιολόγησης και επιλογής δημόσιων αναπτυξιακών έργων και σχεδίων, σύμφωνα με τέτοιες βέλτιστες πρακτικές και μεθοδολογίες και ότι οι μεταρρυθμίσεις αυτές κρίνονταν απαραίτητες, αφού αυτές αναμενόταν να εκσυγχρονίσουν τον τρόπο κατάρτισης και υλοποίησης του Προϋπολογισμού και να καταστήσουν την κρατική μηχανή αποδοτικότερη και αποτελεσματικότερη, καθορίζοντας ένα ευρύ πλαίσιο δημοσιονομικών κανόνων για δημοσιονομική πειθαρχία και διαφάνεια στη βάση των βέλτιστων πρακτικών.

γ. Ο Ν.20(Ι)/2014 περιέχει πρόνοιες για τη διαδικασία επιλογής έργων για ένταξη στον Προϋπολογισμό, υλοποίησης και παρακολούθησής τους, μέσω της συστηματοποίησης της αξιολόγησής τους, με τη χρησιμοποίηση κοινής μεθοδολογίας και των ίδιων παραμέτρων, με στόχο την προώθηση εκείνων των έργων που θα κρίνονται βιώσιμα και επωφελή σε βάθος χρόνου.

Συγκεκριμένα, το Μέρος XI του Νόμου (άρθρα 82-88) προνοεί, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

- ◆ Προ-επιλογή έργων, στη βάση υποβολής έκθεσης από τα Υπουργεία με βασικές παραμέτρους του έργου. Η έκθεση θα περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, περιγραφή των στόχων, δραστηριοτήτων και αναμενόμενων αποτελεσμάτων του έργου, τη συνάφειά του με την κυβερνητική αναπτυξιακή στρατηγική και εκτίμηση των συνολικών δημοσίων εσόδων και δαπανών του έργου.
- ◆ Αξιολόγηση έργου, για έργα που έχουν περάσει το στάδιο της προ-επιλογής, μέσω της εκπόνησης μελέτης σκοπιμότητας και μελετών περιβαλλοντικού και κοινωνικού αντίκτυπου. Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης θα καταγράφονται στην έκθεση αξιολόγησης έργου.
- ◆ Επιλογή έργων, στη βάση των αποτελεσμάτων της αξιολόγησής, τους σε σχέση με τη βιωσιμότητα και την οικονομική προσιτότητά τους.
- ◆ Επιλογή μεθόδου χρηματοδότησης έργου. Σε περίπτωση πρότασης υλοποίησης έργου, μέσω σύμπραξης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (PPP), θα απαιτείται η αξιολόγηση πρόσθετων ποιοτικών και ποσοτικών παραμέτρων.

δ. Στη βάση του Ν.20(Ι)/2014 και των Οδηγιών που εξέδωσε ο Υπουργός Οικονομικών, το ΤΔΕ ετοίμασε το Σημείωμα Έργου, από το οποίο προκύπτει πως το έργο δεν είναι βιώσιμο. Αυτό σημαίνει ότι το κόστος του έργου είναι μεγαλύτερο από τα οφέλη του, στα οποία συνυπολογίζονται οι μειώσεις του κόστους των ατυχημάτων, οι εξοικονομήσεις σε κόστος των οχημάτων που θα χρησιμοποιούν τον δρόμο, εξοικονόμηση του χρόνου των οδηγών και επιβατών, εξοικονόμηση στον χρόνο και κόστος μεταφοράς εμπορευμάτων, εξοικονομήσεις στο κόστος συντήρησης του οδικού δικτύου, αλλά και ευρύτερα οικονομικά και κοινωνικά οφέλη, όπως η βελτίωση της πρόσβασης σε κοινωνικές υπηρεσίες και τις αγορές, η καλύτερη οικονομική ένταξη απομακρυσμένων περιοχών και περιφερειών, τα περιβαλλοντικά οφέλη από την εξοικονόμηση καυσίμων, λόγω μείωσης της συμφόρησης κ.τ.λ.

ε. Ο λόγος που το έργο δεν είναι βιώσιμο είναι γιατί επιλέγηκε η κατασκευή ενός αυτοκινητόδρομου, ενώ τούτο δεν δικαιολογείται από τα κυκλοφοριακά δεδομένα. Συγκεκριμένα, ο Ετήσιος Μέσος Ημερήσιος Όγκος Κυκλοφορίας (Annual Average Daily Traffic - AADT) κατά το 2014 ήταν 6.801 οχήματα ανά ημέρα. Επίσης, κατά τον μήνα Αύγουστο καταγράφηκαν οι μεγαλύτερες τιμές του κυκλοφοριακού φόρτου. Στις 15.8.2014, χρησιμοποίησαν τον δρόμο 10.944 οχήματα και στη χειρότερη ώρα της ημέρας αυτής χρησιμοποίησαν τον δρόμο περίπου 780 οχήματα. Στις 25.8.2014, η ώρα 6 μ.μ. παρατηρήθηκε η μεγαλύτερη ωριαία κυκλοφορία αιχμής που έφθασε τα 830 οχήματα. Η μέση τιμή κατά τον μήνα αυτό ήταν περί τις 9.000 οχήματα ανά ημέρα.

Το Πρότυπο του ΤΔΕ αναφέρει τον αριθμό 13.000 οχήματα ανά ημέρα, ως το εύρος του Ετήσιου Μέσου Ημερήσιου Όγκου Κυκλοφορίας (AADT), εντός του οποίου η κατηγορία του δρόμου [Κατηγορία Α – Class A, 2 λωρίδων κυκλοφορίας] είναι πιθανό να είναι οικονομική και να λειτουργεί ικανοποιητικά. Σημειώνουμε ότι η αντίστοιχη τιμή για αυτοκινητόδρομο [Motorway] είναι 41.000 οχήματα ανά ημέρα, τιμή η οποία προφανώς είναι πολύ μεγαλύτερη από τον κυκλοφοριακό φόρτο του υπό εξέταση δρόμου (6.801 οχήματα ανά ημέρα).

στ. Στη βάση των πιο πάνω, υποδείξαμε στον Υπουργό Οικονομικών ότι τα στοιχεία αυτά αναδεικνύουν την αναγκαιότητα μιας πλήρους μελέτης των εναλλακτικών λύσεων (option analysis), που προφανώς δεν μπορεί να βασίζεται σε μια εκ προοιμίου απόφαση για κατασκευή αυτοκινητόδρομου, προσέγγιση που φαίνεται να έχει υιοθετήσει το ΤΔΕ στο Σημείωμα Έργου.

ζ. Ο προτεινόμενος δρόμος θα είναι δύο λωρίδων, με γεωμετρικά χαρακτηριστικά αυτοκινητόδρομου και τούτο ως μέρος ενός συνολικού σχεδιασμού, που προβλέπει ότι στο μέλλον, δεν καθορίζεται πότε, θα κατασκευαστεί το πλήρες έργο, που θα περιλαμβάνει τον αυτοκινητόδρομο τεσσάρων λωρίδων κυκλοφορίας, συνολικού κόστους €260 εκ. (με σημερινές τιμές). Η απόφαση να κατασκευαστεί δρόμος δύο λωρίδων, με γεωμετρικά χαρακτηριστικά αυτοκινητόδρομου, σημαίνει ότι χρησιμοποιήθηκαν παράμετροι σχεδιασμού υψηλών απαιτήσεων (ταχύτητα μελέτης, ελάχιστες ακτίνες στην οριζοντιογραφία, ελάχιστες ακτίνες στις κατακόρυφες καμπύλες, μέγιστη κατά μήκος κλίση κ.λπ.), που αντιστοιχούν σε αυτοκινητόδρομο και όχι σε δρόμο Κατηγορίας Α, δύο λωρίδων κυκλοφορίας. Τούτο, αφενός αυξάνει σημαντικά το κόστος κατασκευής, ειδικά σε μη πεδινές περιοχές, όπως στη συγκεκριμένη περίπτωση και αφετέρου καθιστά τον δρόμο λιγότερο ασφαλή, παρά αν είχε σχεδιαστεί με γεωμετρικά χαρακτηριστικά κατάλληλα για την κατηγορία του, αφού σε ένα δρόμο, με τόσο «άνετα» γεωμετρικά χαρακτηριστικά, οι οδηγοί θα αναπτύσσουν πολύ μεγάλες ταχύτητες, αυξάνοντας έτσι σημαντικά τους κινδύνους για τροχαίες συγκρούσεις.

η. Ο Υπουργός Οικονομικών ισχυρίστηκε ότι δεν απαιτείται Έκθεση Αξιολόγησης Έργου «αφού ήδη πάρθηκε πολιτική απόφαση για υλοποίηση του έργου». Εκφράσαμε την άποψη ότι η θέση αυτή συγκρούεται κάθετα με τον Ν.20(Ι)/2014, του οποίου μάλιστα ο νομοθέτης έθεσε τον Υπουργό ως θεματοφύλακα. Επίσης, ο ισχυρισμός αυτός του Υπουργού συγκρούεται με τις Οδηγίες που ο ίδιος είχε εκδώσει και είχαν εγκριθεί από το ΥΣ.

θ. Στη βάση όλων των πιο πάνω, εκφράσαμε την άποψη ότι ο Υπουργός όφειλε, ασκώντας τις εξουσίες που του παρέχει ο Ν.20(Ι)/2014 και ενεργώντας κατά τρόπο σύννομο ως οφείλει, να απορρίψει το έργο και να ζητήσει από το ΤΔΕ την επανεξέταση του όλου θέματος, ώστε το έργο να καταστεί οικονομικά βιώσιμο, ως αναγκαία προϋπόθεση για την προώθησή του.

Τονίζουμε ότι η Υπηρεσία μας δεν ήταν ενάντια στην προώθηση της κατασκευής νέου σύγχρονου δρόμου, που θα συνδέει την Πάφο με την Πόλη Χρυσοχούς. Η παρέμβασή μας είχε εστιαστεί στα γεωμετρικά πρότυπα και στον όλο σχεδιασμό του έργου, αφού, κατά την άποψή μας, ο δρόμος όπως υλοποιείται είναι αχρείαστα δαπανηρός και οδικά ανασφαλής. Επίσης, για το συγκεκριμένο έργο, το οποίο βρίσκεται σε μία περιβαλλοντικά ευαίσθητη περιοχή, το ΤΔΕ έχει επιλέξει, κατά την άποψή μας, τη δυσμενέστερη περιβαλλοντικά λύση.

Ανεξάρτητα των πιο πάνω, η Κυβέρνηση, ασκώντας τις εκ του Συντάγματος εξουσίες της, αποφάσισε να αγνοήσει πλήρως τις συστάσεις της Υπηρεσίας μας. Αυτό αποτελεί δικαίωμά της, όμως ταυτόχρονα παραμένει και ακέραια η ευθύνη της για τις αποφάσεις που έχει λάβει. Ταυτόχρονα, σημειώνουμε ότι παραμένει ακέραια και η ευθύνη της για το γεγονός ότι, λόγω των δικών της πράξεων και παραλείψεων, χρειάστηκε περίοδος δύο χρόνων, από τη λήψη της απόφασής της για την προώθηση του έργου, μέχρι την προκήρυξη του διαγωνισμού, καθώς επίσης άλλα δύο χρόνια στη συνέχεια για την έναρξη της κατασκευής.

Σύσταση:

Τα αρμόδια Υπουργεία ΥΜΕΕ και Οικονομικών οφείλουν να ενεργούν με τρόπο, ώστε να διαφυλάττεται το δημόσιο συμφέρον, ακολουθώντας τις διαδικασίες που προβλέπονται στον περί της Δημοσιονομικής Ευθύνης και του Δημοσιονομικού Πλαισίου Νόμο Ν.20(Ι)/2014 και να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα για εξέταση όλων των προσφερόμενων επιλογών (option analysis), με στόχο τον βέλτιστο, πιο αποδοτικό και πιο οικονομικό σχεδιασμό των έργων. Θεωρούμε ως μη αποδεκτή τη βεβιασμένη προώθηση έργων, χωρίς να υπάρχει η κατάλληλη μελέτη εναλλακτικών λύσεων, η οποία τελικά ενεργεί σε βάρος των συμφερόντων του φορολογούμενου πολίτη. Οι κρατικοί αξιωματούχοι θα πρέπει, κατά την άσκηση των εξουσιών τους, να ακολουθούν τις προβλεπόμενες από τον Ν.20(Ι)/2014 διαδικασίες στην προώθηση και την υλοποίηση των έργων, λαμβάνοντας πάντοτε υπόψη το κριτήριο της οικονομικής βιωσιμότητας και των δυνατοτήτων του κράτους, καθώς επίσης των επιπτώσεων στο περιβάλλον, οι οποίες προβλέπονται στις σχετικές πρόνοιες του περί της Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον Νόμο.

Τον Ιανουάριο του 2022, ο Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ μάς πληροφόρησε, μεταξύ άλλων, ότι η μελέτη εναλλακτικών λύσεων/τεχνοοικονομική/περιβαλλοντική για τον αυτοκινητόδρομο Πάφου – Πόλης έγινε το 1997-1999 και εξετάστηκαν δύο εναλλακτικές οδεύσεις. Στη συνέχεια συμφωνήθηκε η τελική όδευση, η οποία αποτελεί συνδυασμό των δύο αρχικών και ακολούθησε νέα περιβαλλοντική μελέτη, η οποία ολοκληρώθηκε το 2003. Παρά το γεγονός ότι το έργο θεωρήθηκε ότι δεν ικανοποιούσε τα κριτήρια βιωσιμότητας, λόγω της σχετικά χαμηλής κυκλοφορίας, ως επακόλουθο της απομόνωσης και της περιορισμένης ανάπτυξης της περιοχής, η απόφαση για την κατασκευή του ήταν καθαρά πολιτική και στοχεύει στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και στην προοπτική οικονομικής και τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής. Αποτελεί επίσης μέρος του στρατηγικού σχεδίου του ΥΜΕΕ για ολοκλήρωση του δικτύου των αυτοκινητόδρομων της Κύπρου και έχει επιβεβαιωθεί ως πολιτική απόφαση από όλες τις Κυβερνήσεις, με αντίστοιχες αποφάσεις ΥΣ.

Μας ανέφερε επίσης ότι το επίπεδο οδικής ασφάλειας αποτελεί καθοριστικό κριτήριο, δεδομένου ότι στον υφιστάμενο δρόμο Πάφου – Πόλης Χρυσοχούς έχουν σημειωθεί 15 θανατηφόρα δυστυχήματα με 18 νεκρούς, κατά την περίοδο 2003-2019, καθώς και μεγάλος αριθμός σοβαρών δυστυχημάτων με πέραν των 50 σοβαρά τραυματιών για την ίδια χρονική περίοδο. Η μελέτη του δρόμου βασίζεται στα κυκλοφοριακά δεδομένα που αφορούν στη μέση ημερήσια κυκλοφορία (ΜΗΚ) για περίοδο 20 χρόνων από το έτος μελέτης. Με βάση πρόσφατα στατιστικά δεδομένα, από τα συστήματα καταγραφής της κυκλοφορίας που διαθέτει το ΤΔΕ για τον υπό αναφορά δρόμο, η ΜΗΚ υπολογίζεται με 4% ετήσια αύξηση, οπότε σε 20 χρόνια

αναμένεται ότι η κυκλοφορία θα κυμαίνεται σε περίπου 16.000 για το Τμήμα Μεσόγη - Τσάδα και 14.000 οχήματα/ημέρα για το Τμήμα Τσάδα - Στρουμπί.

Σύμφωνα με το ΥΜΕΕ, η όδευση του τμήματος Αγία Μαρινούδα – Στρουμπί διέρχεται από περιοχή με δύσκολη μορφολογία εδάφους, αλλά και περιβαλλοντικούς περιορισμούς, με αποτέλεσμα να απαιτείται η κατασκευή δύο σηράγγων στις περιοχές Τσάδας και Καλλέπειας μήκους 720 μ. και 290 μ., αντίστοιχα και πέντε κοιλαδογεφυρών συνολικού μήκους 1500 μ. Όλες οι κατασκευές στο στάδιο αυτό θα γίνουν για δύο λωρίδες μόνο. Η κατά μήκος κλίση του δρόμου κυμαίνεται από 5% ως 6% στο μεγαλύτερο μήκος, με μέγιστο επιτρεπόμενο για πρότυπα αυτοκινητόδρομου το 6%. Η κατασκευή δρόμου δύο λωρίδων, με χαμηλότερα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, δεν θα επιτρέψει τη μελλοντική αναβάθμισή του είτε σε αυτοκινητόδρομο είτε σε δρόμο κατηγορίας Α. Για να υπάρξει ουσιαστική εξοικονόμηση, με υποβάθμιση των προτύπων και της κατηγορίας του δρόμου, θα ήταν αναγκαία η εξεύρεση εναλλακτικής χάραξης για αποφυγή των σηράγγων και των γεφυρών, κάτι ιδιαίτερα δύσκολο, λόγω της μορφολογίας του εδάφους, των περιβαλλοντικών και πολεοδομικών περιορισμών και των διάσπαρτων αναπτύξεων. Επιπρόσθετα, κατά μήκος του διαδρόμου που έχει διαφυλαχθεί, γίνεται έλεγχος των αναπτύξεων από το 2003, οπότε οριστικοποιήθηκε η όδευση αυτή. Πολλά από τα τεμάχια είναι απαλλοτριωμένα από το 2006 και έχουν καταβληθεί οι σχετικές αποζημιώσεις.

Τέλος, όσον αφορά στο χρονικό διάστημα που απαιτήθηκε από τη λήψη της απόφασης για προώθηση του έργου, μέχρι την προκήρυξη του διαγωνισμού (δύο χρόνια) και μέχρι την έναρξη του έργου (άλλα δύο χρόνια), ο Γενικός Διευθυντής μάς πληροφόρησε ότι κατά την εν λόγω περίοδο έγιναν τα ακόλουθα:

- α.** Ανατέθηκε σε Συμβούλους η ετοιμασία εγγράφων προσφορών για Συμβόλαιο Μελέτη-Κατασκευή, καθώς και η προσαρμογή του σχεδιασμού της προμελέτης, ώστε να κατασκευαστεί ο δρόμος με δύο λωρίδες σε πρώτο στάδιο (με προσθήκη ανηφορικής λωρίδας) και να είναι εφικτή η αναβάθμισή του σε τέσσερις λωρίδες σε μελλοντικό στάδιο.
- β.** Έγινε η διαδικασία απαλλοτρίωσης για όσα τεμάχια είχαν ανακληθεί το 2012.
- γ.** Ανατέθηκε και ολοκληρώθηκε η επικαιροποιημένη ΜΕΕΠ και η Μελέτη Δέουσας Εκτίμησης Επιπτώσεων στο περιβάλλον, σύμφωνα με τις υποδείξεις του Τμήματος Περιβάλλοντος που τέθηκαν στο πλαίσιο αξιολόγησης του Σημειώματος Έργου (PCN). Οι μελέτες αυτές έγιναν για την τελική διατομή των τεσσάρων λωρίδων και υποβλήθηκαν στην Περιβαλλοντική Αρχή τον Ιούλιο του 2018.
- δ.** Μετά από αρνητική Γνωμάτευση της Περιβαλλοντικής Αρχής, λήφθηκε Απόφαση ΥΣ για προώθηση του έργου για λόγους δημοσίου συμφέροντος και στη βάση αυτή εκδόθηκαν οι Όροι της Περιβαλλοντικής Αρχής τον Μάιο του 2019. Αμέσως μετά, έγινε τον ίδιο μήνα η προκήρυξη προσφορών.
- ε.** Ο χρόνος προσφοροδότησης (περίπου 6 μήνες) ήταν αναγκαίος, λόγω του μεγέθους και του βαθμού πολυπλοκότητας του έργου, που αφορά τόσο στη μελέτη όσο και στην κατασκευή. Στη συνέχεια χρειάστηκε περίπου ένας χρόνος για έκδοση απόφασης από την ΑΑΠ.

Τέλος, μας πληροφόρησε ότι για την προώθηση του έργου για λόγους δημοσίου συμφέροντος, έγινε από το Τμήμα Περιβάλλοντος η αναγκαία ενημέρωση προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (11/2019) και ακολούθως στάλθηκαν όλα τα συμπληρωματικά στοιχεία που ζητήθηκαν με πλήρη τεκμηρίωση (12/2020), με τη συνεχή συνδρομή του ΤΔΕ στα τεχνικά ζητήματα.

Παρά τις πιο πάνω θέσεις, η Υπηρεσία μας διατηρεί τις απόψεις/παρατηρήσεις της.

7.2 Ανέγερση Νέου Κυπριακού Μουσείου στη Λευκωσία

Το ΥΣ, σε συνεδρία του που έγινε στις 26.8.2015, αποφάσισε (Αρ. Απόφασης 79.300) να εγκρίνει την προκήρυξη, το αργότερο μέχρι το τέλος του 2015, Διεθνούς Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού για την κατασκευή του νέου Κυπριακού Μουσείου.

Στις 16.9.2016, προκηρύχθηκε από το ΤΔΕ ο εν λόγω Διεθνής Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός, τα αποτελέσματα του οποίου ανακοινώθηκαν στις 23.5.2017. Το πρώτο βραβείο, για το οποίο καθορίστηκε αμοιβή €100.000, απονεμήθηκε σε συγκεκριμένο Αρχιτεκτονικό Οίκο (ο «Αρχιτέκτονας»).

Σύμφωνα με τους όρους του Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού, η αμοιβή του Αρχιτέκτονα καθορίστηκε σε ποσοστό 9,5% επί του κατασκευαστικού κόστους του ποσού του συμβολαίου, καλύπτοντας τις υπηρεσίες ομάδας μελετητών (Αρχιτέκτονα, Πολιτικό Μηχανικό, Μηχανολόγο Μηχανικό, Ηλεκτρολόγο Μηχανικό και Σύμβουλο Μουσειολόγο), τόσο για την ετοιμασία των Απαιτήσεων Εργοδότη και των τελικών προσχεδίων για την προκήρυξη του σχετικού διαγωνισμού με τη μέθοδο Μελέτη/Κατασκευή/Συντήρηση, όσο και για τη μελέτη και επίβλεψη του έργου μετά την υπογραφή του κατασκευαστικού συμβολαίου με τον επιτυχόντα προσφοροδότη. Στους εν λόγω όρους, καθορίστηκε επίσης ότι ο Προϋπολογισμός για τη Φάση Α δεν θα έπρεπε να υπερβεί το ποσό των €42 εκ. και ότι το κατασκευαστικό κόστος για το όλο έργο εκτιμάται σε €75 εκ. Οι όροι της σύμβασης, μεταξύ Εργοδότη και Αρχιτέκτονα, προβλεπόταν να οριστικοποιηθούν μέσω διαδικασίας Διαπραγμάτευσης, εκτός από τα θέματα που είχαν καθοριστεί ρητά στους όρους του Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού.

Μετά το πέρας του Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού τον Μάιο του 2017, φαίνεται ότι δεν έγιναν ενέργειες ως προς την υλοποίηση του έργου. Ως εκ τούτου, το ΥΣ, σε νέα συνεδρία του που έγινε στις 28.11.2018, αποφάσισε να εγκρίνει, μεταξύ άλλων, την αναθεώρηση του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης του έργου και την ανάθεση σε Υπεύθυνο Έργου της παρακολούθησης του έργου και της τήρησης των χρονοδιαγραμμάτων.

Στη σχετική Πρόταση που κατατέθηκε στο ΥΣ (Αρ. Πρότασης 2141/2018) από το ΥΜΕΕ, με βάση την οποία λήφθηκε η πιο πάνω Απόφαση του ΥΣ, αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι η Α' Φάση του έργου θα προωθηθεί με τη μέθοδο Μελέτη/Κατασκευή/Συντήρηση, με εκτίμηση δαπάνης το ποσό των €50 εκ.

Από τη μελέτη του Υπομνήματος που περιλήφθηκε στον Προϋπολογισμό του 2019, για την Ανέγερση του Νέου Αρχαιολογικού Μουσείου, παρατηρήσαμε ότι, ενώ αρχικά το έργο προωθειό με τη μέθοδο Μελέτη/Κατασκευή/Συντήρηση, όπως προέβλεπαν οι όροι του Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού, το ΥΜΕΕ/ΤΔΕ προωθούσε υλοποίηση του έργου με την παραδοσιακή μέθοδο της

ετοιμασίας πλήρους μελέτης, σχεδίων και προδιαγραφών και της προκήρυξης στη συνέχεια διαγωνισμού για την κατασκευή του.

Το ΥΣ, σε νέα συνεδρία που έγινε στις 13.2.2019, αποφάσισε, μεταξύ άλλων, την αλλαγή στη μέθοδο υλοποίησης του έργου, δηλαδή το έργο να προωθηθεί σε δύο στάδια, με τη μέθοδο της ετοιμασίας ολοκληρωμένης μελέτης και Δελτίων Ποσοτήτων και ακολούθως την προκήρυξη ανοικτού διαγωνισμού, για ανάθεσή του με βάση τις πρόνοιες του πιο πάνω Προϋπολογισμού, αντί με την ενός σταδίου μέθοδο της Μελέτης/Κατασκευής/Συντήρησης, όπως αρχικά προβλεπόταν στους όρους του Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού.

Λόγω της καθυστέρησης που δημιουργήθηκε από το αρμόδιο Τμήμα, με τη μη έγκαιρη προώθηση του έργου, της αδράνειας που επιδείχθηκε, την παραβίαση των χρονοδιαγραμμάτων που είχαν τεθεί, καθώς και της αλλαγής της μεθόδου υλοποίησής του, η εκτιμώμενη δαπάνη αυξήθηκε σημαντικά, όπως και ο χρόνος υλοποίησης του έργου.

Έχουμε την άποψη ότι η πιο πάνω απόφαση του ΥΣ, για αλλαγή της μεθόδου υλοποίησης του έργου, είναι λανθασμένη, αφού δεν διασφαλίζει τα συμφέροντα του Εργοδότη, αλλά αντίθετα δημιουργεί πρόσθετες προϋποθέσεις για καθυστερήσεις στην υλοποίηση του έργου, αυξημένο κόστος και διασπάθιση δημοσίου χρήματος.

Στον πιο κάτω Συγκριτικό Πίνακα συνοψίζονται οι διαφορές που έχουν προκύψει:

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ				
Περιγραφή	Απόφαση Υπουργικού Συμβουλίου Ημερ. 26.8.2015	Όροι Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού	Απόφαση Υπουργικού Συμβουλίου Ημερ. 28.11.2018	Απόφαση Υπουργικού Συμβουλίου Ημερ. 13.2.2019
Μέθοδος κατασκευής έργου	Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός και προκήρυξη διαγωνισμού για Μελέτη - Κατασκευή - 12ετή Συντήρηση	Σχεδιασμός και Ετοιμασία Απαιτήσεων Εργοδότη και προκήρυξη διαγωνισμού για Μελέτη - Κατασκευή - 12ετή Συντήρηση	Ετοιμασία Απαιτήσεων Εργοδότη και προκήρυξη διαγωνισμού για Μελέτη - Κατασκευή - 12ετή Συντήρηση	Ετοιμασία Ολοκληρωμένων Μελετών και Δελτίων Ποσοτήτων και προκήρυξη διαγωνισμού για την κατασκευή του με 12ετή συντήρηση
Εκτιμηθείσα δαπάνη	€42 εκ. (Α και Β Φάσης) συμπεριλαμβανόμενων και των μελετών	€42 εκ. (Α φάση) (συνολικό κόστος Α και Β Φάσης: €75εκ + αμοιβή Μελετητών)	€50 εκ.* (Α φάση) (συνολικό κόστος Α και Β Φάσης: €75εκ + αμοιβή Μελετητών)	€60 εκ.** + €23 εκ*** + κόστος 12ετούς συντήρησης ~ €10εκ + Αμοιβή Μελετητών ~ €8εκ (Α φάση) (συνολικό κόστος Α Φάσης:

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ				
				~ €101εκ)
Ποσοστό αμοιβής Αρχιτέκτονα		9,5%	9,5%	9,5%
Ολοκλήρωση Μελετών			Οκτώβριος 2019	Οκτώβριος 2020
Προκήρυξη διαγωνισμού κατασκευής έργου			Νοέμβρης 2019	Νοέμβρης 2020
Έναρξη εργασιών κατασκευής έργου			Αύγουστος 2020	Μάιος 2021
Ολοκλήρωση έργου			Δεκέμβρης 2022	Δεκέμβρης 2022** (πρώτο μέρος) Ιούνιος 2024 *** (ολόκληρο το έργο)

* Κτήριο με τις αίθουσες για τα εκθέματα, αποθηκευτικούς χώρους για τις αρχαιότητες, εργαστήρια, εστιατόριο, καφετέρια, αίθουσα εκπαιδευτικών προγραμμάτων, καταστήματα/art shop του μουσείου, υπόγειους χώρους στάθμευσης για 100 οχήματα και μέρος της τοποίτησης των εξωτερικών χώρων.

** Πρώτο μέρος του έργου που περιλαμβάνει το κέλυφος των 3 εκθεσιακών όγκων και των υπογείων συμπεριλαμβάνοντας το κόστος σύμπτυξης του χρόνου κατασκευής.

*** Ολοκλήρωση του έργου συμπεριλαμβανομένων των μουσειολογικών κατασκευών επιπρόσθετης εκτιμηθείσας δαπάνης €23 εκ.

Η υπογραφή της σύμβασης με τον Αρχιτέκτονα έγινε στις 4.3.2019, με περίοδο εκτέλεσης 69 μήνες και αμοιβή 9,5% επί του καθαρού ποσού κατασκευής του έργου, που προκαταρκτικά εκτιμήθηκε σε €83 εκ.

Τον Απρίλιο του 2019, με επιστολή μας προς τον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ, εκφράσαμε την έντονη διαφωνία της Υπηρεσίας, για τον τρόπο με τον οποίο το ΤΔΕ έχει χειριστεί την προώθηση του έργου, από τα αρχικά στάδια μέχρι και σήμερα και υποδείξαμε τους κινδύνους, ως προς την περαιτέρω διαχείριση των θεμάτων που προκύπτουν, έχοντας γνώμονα το κόστος, τον χρόνο και την ποιότητα του έργου και διασφαλίζοντας την ορθή και χωρίς υπερβολές διαχείριση του δημοσίου χρήματος. Ως εκ τούτου, εκφράσαμε την εισήγηση, όπως το όλο θέμα επανεξεταστεί με προσοχή, ώστε να ληφθούν τα δέοντα μέτρα στη βάση των πιο πάνω επισημάνσεων.

Στις 7.7.2019, ο Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ, με απαντητική επιστολή του, μας πληροφόρησε, μεταξύ άλλων, ότι η μέθοδος υλοποίησης του έργου βρισκόταν συνεχώς υπό αξιολόγηση. Εντός του 2018, έγιναν αρχικά σκέψεις για υλοποίηση του έργου, με τη μέθοδο της ετοιμασίας ολοκληρωμένης μελέτης με Δελτία Ποσοτήτων και προκήρυξη ανοικτού διαγωνισμού για

κατασκευή του έργου. Στη συνέχεια, επανήλθε η επιλογή για υλοποίηση του έργου με τη μέθοδο Μελέτη-Κατασκευή-Συντήρηση και κατέληξε στη λήψη της Απόφασης του ΥΣ στις 13.2.2019, για προώθηση του έργου σε δύο Φάσεις, με τη μέθοδο της ετοιμασίας ολοκληρωμένης μελέτης με Δελτία Ποσοτήτων και προκήρυξη ανοικτού διαγωνισμού για κατασκευή του έργου.

Το ΥΜΕΕ κατέληξε στην επιλογή της παραδοσιακής μεθόδου υλοποίησης του έργου, μετά από σοβαρό προβληματισμό και αφού αξιολόγησε όλα τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της εν λόγω μεθόδου, σε σύγκριση με τη μέθοδο Μελέτη-Κατασκευή-Συντήρηση.

Τον Αύγουστο του 2019, με νέα επιστολή μας προς τον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ, του υποδείξαμε ότι η Υπηρεσία μας δεν συμφωνούσε με τις θέσεις που είχε εκφράσει και ότι εξακολουθούσε να διατηρεί τις επιφυλάξεις της, ως προς την ορθότητα της μεθόδου υλοποίησης του έργου, η οποία τελικά επιλέγηκε, δηλαδή με τη συμβατική μέθοδο (ετοιμασία ολοκληρωμένης μελέτης με Δελτία Ποσοτήτων και προκήρυξη ανοικτού διαγωνισμού για κατασκευή του έργου), αφού αυτή δεν διασφαλίζει, κατά την άποψή μας, τα συμφέροντα του Εργοδότη αλλά αντίθετα δημιουργεί πρόσθετες προϋποθέσεις για καθυστερήσεις στην υλοποίηση του έργου.

Τον Απρίλιο του 2021, με επιστολή μας προς τον Αν. Διευθυντή του ΤΔΕ, αναφερθήκαμε στην επιστολή του προς τη Γενική Λογίστρια, ημερομηνίας 30.3.2021, με την οποία την πληροφόρησε ότι ο συγκεκριμένος διαγωνισμός αφορά σε σύμβαση οικοδομικού έργου για ένα κατ' αποκοπή ποσό με ποσότητες, με 12ετή περίοδο ευθύνης ελαττωμάτων και συντήρησης.

Με την εν λόγω επιστολή, η Υπηρεσία μας διαφώνησε με τη συμπερίληψη 12ετούς περιόδου ευθύνης ελαττωμάτων και συντήρησης σε παραδοσιακού τύπου σύμβαση οικοδομικού έργου, όπου όλα τα υλικά και η μέθοδος κατασκευής είναι καθορισμένα από τον Εργοδότη με πλήρη κατασκευαστικά σχέδια, προδιαγραφές και δελτία ποσοτήτων και υπέδειξε ότι με τη μέθοδο που αποφάσισε το Τμήμα να υλοποιήσει το έργο, ο Ανάδοχος θα είναι υπόχρεος να εφαρμόσει/ υιοθετήσει τις επιλογές του Εργοδότη και ταυτόχρονα να φέρει την ευθύνη για ελαττώματα και συντήρηση του έργου για 12 χρόνια.

Τον Οκτώβριο του 2021, ο Συντονιστής της σύμβασης μάς πληροφόρησε ότι η Μελέτη Εφαρμογής και τα έγγραφα του διαγωνισμού υποβλήθηκαν από τον Αρχιτέκτονα στο ΤΔΕ στις 24.4.2021 και αφού αυτά ελέγχθηκαν από την Ομάδα Έργου, ετοιμάστηκε έκθεση με τις παρατηρήσεις και τα σχόλια του Εργοδότη, η οποία στη συνέχεια διαβιβάστηκε στον Αρχιτέκτονα στις 4.6.2021, για τις αναγκαίες διορθώσεις. Στη συνέχεια, ο Αρχιτέκτονας υπέβαλε σταδιακά, μέχρι τις 20.9.2021, τα αναθεωρημένα σχέδια/έγγραφα για έλεγχο και έγκριση από τον Εργοδότη. Μας πληροφόρησε επίσης ότι λόγω κυρίως αυξήσεων στις τιμές των υλικών και μεταφορικών στο τελευταίο διάστημα, καθώς και πρόσθετων εργασιών που προέκυψαν, η τελική εκτίμηση δαπάνης έχει ανέλθει στο ποσό των €114,5 εκ. συν ΦΠΑ, περιλαμβανομένης και της 12ετούς συντήρησης του έργου και ότι αναμένεται να ολοκληρωθούν οι διαδικασίες για προκήρυξη του διαγωνισμού κατασκευής του έργου μέχρι το τέλος του 2021. Ωστόσο, όπως μας έχει πληροφορήσει περαιτέρω, ο χρόνος προκήρυξης του διαγωνισμού θα εξαρτηθεί και από τον χρόνο μεταστέγασης ορισμένων Υπηρεσιών Υγείας (Εξωτερικά Ιατρεία Λευκωσίας και Οδοντιατρικές

Υπηρεσίες), οι οποίες σήμερα στεγάζονται σε εγκαταστάσεις που βρίσκονται στον χώρο στον οποίο θα ανεγερθεί το νέο Μουσείο. Για το θέμα αυτό βρίσκεται στο τελικό στάδιο η διαδικασία αγοράς συγκεκριμένου κτηρίου στη Λευκωσία. Σχετικό Προσχέδιο Συμφωνίας έχει ήδη ετοιμαστεί και προωθηθεί για νομοτεχνικό έλεγχο στη Νομική Υπηρεσία. Μετά την υπογραφή της Συμφωνίας, θα ακολουθήσει η εκτέλεση στο εν λόγω κτήριο των απαραίτητων εργασιών για διαμόρφωση των χώρων του κτηρίου, ώστε αυτό να καλύπτει τις στεγαστικές ανάγκες των Υπηρεσιών που θα στεγαστούν, αφού πρώτα ο Ιδιοκτήτης εξασφαλίσει από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του κράτους σχετική τροποποιητική Πολεοδομική Άδεια και Άδεια Οικοδομής.

Τελικά, ο διαγωνισμός για το έργο προκηρύχθηκε στις 22.12.2021, αντί τον Νοέμβριο του 2020, σύμφωνα με την 3η αναθεωρημένη απόφαση του ΥΣ, με εκτιμώμενη αξία €102 εκ. συν ΦΠΑ, περιλαμβανομένου ποσού €12 εκ. για άσκηση του δικαιώματος προσφυγής στη διαδικασία διαπραγμάτευσης, για επέκταση της περιόδου Ευθύνης Ελαττωμάτων και Συντήρησης κατά 10 χρόνια (από δύο που είναι στο βασικό συμβόλαιο στα 12 χρόνια). Ο χρόνος αποπεράτωσης του έργου έχει καθοριστεί σε 42 μήνες.

Επισημαίνουμε το γεγονός ότι η άστοχη, κατά την άποψή μας, αλλαγή που έγινε για τη μέθοδο υλοποίησης του Έργου:

- ♦ Αύξησε σημαντικά τους κινδύνους σημαντικών καθυστερήσεων και υπερβάσεων κόστους. Ήδη έχουν παρατηρηθεί σημαντικές καθυστερήσεις στα τεθέντα χρονοδιαγράμματα και εκτόξευση κόστους στον Προϋπολογισμό του Έργου, παραμένουν δε τεράστιοι κίνδυνοι για καθυστερήσεις και απαιτήσεις από τον Ανάδοχο που θα επιλεγεί, αφού, με τη μέθοδο υλοποίησης που επιλέγηκε, τα όποια λάθη των πολύπλοκων μελετών που απαιτεί ένα τέτοιο έργο, αντί να αποτελούν ευθύνη του Αναδόχου (όπως συμβαίνει στη μέθοδο Μελέτη – Κατασκευή – Συντήρηση), παραμένουν στους ώμους του Κράτους.
- ♦ Προκάλεσε αλυσιδωτές επιπτώσεις, αφού το ΤΔΕ, αντί να αναθέσει τη μακρόχρονη συντήρηση του Έργου με ανοικτές και διάφανες διαδικασίες, ως μέρος της διαδικασίας ανάθεσης του όλου Έργου, να παραμείνει έρμαιο του Αναδόχου, με τον οποίο θα πρέπει να διαπραγματευτεί στο τέλος του Έργου μία τεράστια σύμβαση ύψους €12 εκ. Είναι μάλιστα αξιοσημείωτο ότι, όσο χειρότερη ποιότητα εργασιών παραδώσει ο Ανάδοχος (που απλώς θα είναι ικανοποιητική για να θεωρείται ότι πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές της σύμβασης), τόσο μεγαλύτερο θα είναι το κόστος της δεκαετούς συντήρησης, το οποίο θα κληθεί να διαπραγματευτεί και άρα τόσο μεγαλύτερη τιμή θα απαιτεί ο Ανάδοχος για να συμφωνήσει. Ενώ δηλαδή στη μέθοδο Μελέτη–Κατασκευή–Συντήρηση, ο Ανάδοχος έχει κίνητρο να παραδώσει ένα έργο πολύ υψηλής ποιότητας, αφού, χωρίς πρόσθετη αμοιβή, έχει την ευθύνη μακροχρόνιας συντήρησης του Έργου, τώρα ο Ανάδοχος δεν θα έχει κανένα τέτοιο κίνητρο. Ουσιαστικά, το ΤΔΕ προωθεί ένα δικής του επινόησης αμάλγαμα μεθόδων υλοποίησης, με αμφίβολο αποτέλεσμα και κόστος, αφού ο Εργολάβος θα τιμολογήσει προφανώς προς το δικό του όφελος το ρίσκο του.
- ♦ Ενώ η αμοιβή του Αρχιτέκτονα θα ήταν ίση με €3,5 εκ. περίπου, τώρα θα είναι της τάξης των €9 εκ., δηλαδή σχεδόν τριπλάσια.

Σύσταση:

Το ΤΔΕ να λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για την επιτυχή ολοκλήρωση των έργων παρόμοιας φύσης και μεγέθους, τα οποία θεωρούνται ζωτικής σημασίας για το δημόσιο.

Να γίνεται ορθή αξιολόγηση όλων των πιθανών μεθόδων και όλων των εναλλακτικών λύσεων για την υλοποίηση των εν λόγω έργων, επιλέγοντας την πιο εφικτή και οικονομική επιλογή, προς αποφυγή πειραματισμών, προβλημάτων, διενέργειας αχρείαστων δαπανών και πρόκλησης καθυστερήσεων.

Με τη χρήση της μεθόδου της ολοκληρωμένης μελέτης και προκήρυξης ανοικτού διαγωνισμού, για την υλοποίηση των έργων, η ευθύνη για τυχόν αστοχίες της μελέτης ή κυρίως η ανάγκη για τροποποιήσεις/αλλαγές των σχεδίων που πιθανό να χρειαστούν στο έργο, μεταφέρονται από τον Ανάδοχο στον Εργοδότη.

Αντίθετα, με τη μέθοδο Μελέτη/Κατασκευή/Συντήρηση, παρατηρούνται σημαντικά πλεονεκτήματα, αφού, μεταξύ άλλων, διασφαλίζονται και τα ακόλουθα θέματα: (α) Η μείωση του χρόνου μελέτης και κατασκευής, λόγω του ότι αρκετές εργασίες μπορούν να γίνονται ταυτόχρονα, (β) Η υψηλού επιπέδου ποιότητα των εργασιών, αφού ο Ανάδοχος αναλαμβάνει με δική του απόλυτη ευθύνη τη μακρόχρονη συντήρηση του έργου, (γ) Η μείωση του ρίσκου υπερτιμολόγησης και της περαιτέρω αύξησης του κόστους του έργου, (δ) Η μη πρόκληση καθυστερήσεων στην ολοκλήρωση των εργασιών, (ε) Η διασφάλιση της καλύτερης δυνατής σχέσης ποιότητας και τιμής, έχοντας ως δικλείδα ασφαλείας τον Αρχιτέκτονα του έργου, ο οποίος έχει ενεργό ρόλο στην όλη διαδικασία.

Τον Φεβρουάριο του 2022, ο Διευθυντής του ΤΔΕ μάς πληροφόρησε τα ακόλουθα:

α. Το ΤΔΕ είναι γνώστες των πλεονεκτημάτων της μεθόδου Μελέτη – Κατασκευή – Συντήρηση, αφού την εφαρμόζει και με αυτή έχει υλοποιήσει με επιτυχία πολλά και σημαντικά έργα.

β. Στην περίπτωση του νέου Κυπριακού Μουσείου, η δρομολόγηση της υλοποίησης του έργου προέβλεπε την ετοιμασία από τον Αρχιτέκτονα των Απαιτήσεων Εργοδότη, την προκήρυξη διαγωνισμού με τη μέθοδο Μελέτη – Κατασκευή – Συντήρηση και τη σύναψη σύμβασης μεταξύ του Αναδόχου και του Αρχιτέκτονα και την Ομάδα Μελετητών του. Στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης, ο Αρχιτέκτονας ως εργοδοτούμενος πλέον του Αναδόχου, θα ετοιμάζε τη μελέτη και θα επέβλεπε την κατασκευή του έργου από τον Ανάδοχο, ο οποίος όμως θα δεσμευόταν από το ποσό της προσφοράς του, ενώ θα είχε αναλάβει επίσης την ευθύνη για τις μελέτες, στη βάση των Απαιτήσεων Εργοδότη που θα είχε ετοιμάσει προηγουμένως ο Αρχιτέκτονας. Η μέθοδος αυτή εμπεριέκλειε τέτοιους κινδύνους, που έθεταν υπό αμφισβήτηση ακόμα και τη δυνατότητα υλοποίησης του έργου. Ως αποτέλεσμα, θα υπήρχε συνεχώς τριβή και σημαντικός κίνδυνος ρήξης, μεταξύ Αναδόχου και Αρχιτέκτονα. Ως εκ τούτου, οι κίνδυνοι σε σχέση με τις μελέτες, οι οποίοι σε μια κανονική σύμβαση με τη μέθοδο Μελέτη – Κατασκευή – Συντήρηση θα μεταφέρονταν στον Ανάδοχο, στην προκειμένη περίπτωση θα παρέμεναν στον Εργοδότη. Ενόψει των πιο πάνω δεδομένων, έγινε αλλαγή της μεθόδου υλοποίησης του έργου, θεωρώντας ότι με την επιλογή της παραδοσιακής μεθόδου, διασφαλίζονται τα συμφέροντα του Εργοδότη και η δυνατότητα επιτυχούς υλοποίησης του έργου. Τα πλεονεκτήματα της εν λόγω μεθόδου, στην

προκειμένη περίπτωση, εστιάζονται στο γεγονός ότι με την ύπαρξη ολοκληρωμένων μελετών και Δελτίου Ποσοτήτων, οι προσφέροντες θα έχουν ενώπιόν τους όλα τα δεδομένα του έργου και θα τιμολογήσουν με τους ίδιους όρους τις προσφορές τους, χωρίς αμφισβητήσεις και παρερμηνείες, σε σχέση με τις υποχρεώσεις τους.

γ. Σε ότι αφορά στις καθυστερήσεις, που προέκυψαν μετά την υπογραφή της σύμβασης με τον Αρχιτέκτονα, αυτές οφείλονται, σχεδόν στο σύνολό τους, στις επιπτώσεις από την πανδημία. Επίσης, το χρονοδιάγραμμα που είχε τεθεί ήταν ιδιαίτερα πιεστικό, με πολύ περιορισμένη δυνατότητα απορρόφησης των οποιωνδήποτε καθυστερήσεων.

δ. Για το θέμα της συντήρησης, το ΤΔΕ περιέλαβε στα έγγραφα του διαγωνισμού διετή μόνο περίοδο συντήρησης, με δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 29(5) του Ν.73(Ι)/2016 για διαδικασία διαπραγμάτευσης με τον Ανάδοχο, σε καθορισμένο στάδιο του έργου, με σκοπό την επέκταση της περιόδου συντήρησης κατά δέκα χρόνια.

Τέλος, μας πληροφόρησε ότι το ΤΔΕ καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια, ώστε να αξιοποιεί τις γνώσεις και εμπειρίες που αποκτήθηκαν, μέσα από την υλοποίηση πολύ μεγάλου αριθμού οικοδομικών έργων, προς όφελος των νέων έργων που του ανατίθενται.

Αξιολογώντας τα σχόλια του Τμήματος, η Υπηρεσία μας διατηρεί τις απόψεις/παρατηρήσεις της.

Σημειώνεται ότι στις 30.8.2022 υποβλήθηκαν για το έργο δύο μόνο προσφορές για ποσά €120,9 και €149,8εκ. που υπερβαίνουν σημαντικά την εκτιμώμενη αξία και δεικνύουν μη ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού. Για το θέμα η Υπηρεσία μας θα εκφράσει της απόψεις της ενώπιον του αρμόδιου Συμβουλίου Προσφορών όταν αυτό θα αχθεί ενώπιον του.

7.3 Ανέγερση Νέου Κτηρίου της Βουλής των Αντιπροσώπων και Αρχαιολογικού Πάρκου Λόφου Αγίου Γεωργίου

Στις 8.4.2009, υπογράφηκε νέα συμφωνία μεταξύ του Εργοδότη και του Αρχιτέκτονα για υλοποίηση του έργου με τη μέθοδο Μελέτη-Κατασκευή-Συντήρηση, με βάση την οποία ο Αρχιτέκτονας ανέλαβε την τροποποίηση και συμπλήρωση της μελέτης που είχε εκπονήσει προηγουμένως, με βάση τη συμφωνία του 1995, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη για μετακίνηση του κτηρίου σε νέα θέση, λόγω της ύπαρξης των αρχαιοτήτων, καθώς και για κάλυψη των αναθεωρημένων αναγκών της Βουλής. Τον Σεπτέμβριο του 2009, ο Αρχιτέκτονας ολοκλήρωσε και παρέδωσε στον Εργοδότη τα νέα έγγραφα διαγωνισμού, ωστόσο το έργο και πάλι δεν υλοποιήθηκε, λόγω μη ύπαρξης των απαραίτητων πιστώσεων.

Το 2018, το ΤΔΕ, σε συνεργασία με τον Αρχιτέκτονα, επαναξιολόγησε τη μελέτη που έγινε 2009 και προχώρησε σε διαβουλεύσεις με το Τμήμα Αρχαιοτήτων, αναφορικά με τη νέα χωροθέτηση του κτηρίου της Βουλής, καθώς και τη δημιουργία αρχαιολογικού πάρκου, τα οποία, σημειώνουμε, θα συνυπάρχουν στο ίδιο χώρο, ως ενιαία ανάπτυξη αλλά ταυτόχρονα θα λειτουργούν ανεξάρτητα και με τη Βουλή των Αντιπροσώπων, για κάλυψη των αναθεωρημένων κτηριολογικών αναγκών της. Με βάση τα πιο πάνω δεδομένα, το ΤΔΕ υπέγραψε στις 26.7.2018 νέα συμφωνία με τον Αρχιτέκτονα, για αναθεώρηση/τροποποίηση της μελέτης του 2009 και την

ετοιμασία των σχετικών εγγράφων διαγωνισμού για την προκήρυξη του έργου με τη μέθοδο Μελέτη- Κατασκευή- Συντήρηση.

Ο διαγωνισμός προκηρύχθηκε στις 21.3.2019 και η υποβολή των προσφορών καθορίστηκε, μετά από παράταση που δόθηκε, για τις 2.7.2019. Ως εκτιμώμενη αξία του έργου, καθορίστηκε το ποσό των €82.000.000 και διάρκεια εκτέλεσης 24 μήνες για το Τμήμα Ι και 54 μήνες για το Τμήμα ΙΙ. Η περίοδος για τη Συντήρηση του έργου καθορίστηκε στα 12 χρόνια.

Τον Ιούνιο του 2019, μετά από δειγματοληπτικό έλεγχο των εγγράφων του διαγωνισμού, με επιστολή μας προς τον Αν. Διευθυντή του ΤΔΕ, υποβάλαμε αριθμό παρατηρήσεων/συστάσεων/εισηγήσεων για βελτίωση των εγγράφων.

Ειδικά, υποδείξαμε ότι στην περίπτωση του καθορισμού των κριτηρίων συμμετοχής, αυτά θα πρέπει να τίθενται από την Αναθέτουσα Αρχή με γνώμονα, αφενός, την εξασφάλιση ευρύτητας συμμετοχής στους διαγωνισμούς και ως εκ τούτου την ανάπτυξη του υγιούς ανταγωνισμού και αφετέρου, τη διασφάλιση της ικανότητας του επιτυχόντα προσφοροδότη να υλοποιήσει με επιτυχία τη σύμβαση που θα αναλάβει.

Στις 2.7.2019, υποβλήθηκαν οι προσφορές για τον διαγωνισμό. Υποβλήθηκαν μόνο δύο προσφορές, για ποσά €119,7 εκ. και €111,5 εκ. Λόγω της μεγάλης απόκλισης των ποσών και των δύο προσφορών από την εκτιμώμενη αξία του έργου (€82,0 εκ.), το ΣΠ του ΥΜΕΕ αποφάσισε την ακύρωση του διαγωνισμού.

Στις 17.1.2020, το ΤΔΕ προχώρησε σε προκήρυξη νέου διαγωνισμού, αφού προηγουμένως τροποποιήθηκαν τα σχετικά έγγραφα.

Τον Φεβρουάριο του 2020, μετά από δειγματοληπτικό έλεγχο των εγγράφων του νέου διαγωνισμού, με επιστολή μας προς τον Διευθυντή του ΤΔΕ παρατηρήσαμε ότι, παρά τις κάποιες τροποποιήσεις οι οποίες είχαν γίνει στον προηγούμενο διαγωνισμό, με την υιοθέτηση ορισμένων εκ των εισηγήσεών μας, εξακολουθούσαν να υφίστανται και στον παρόντα διαγωνισμό πρόνοιες, οι οποίες κατά την άποψή μας ενδεχομένως να περιορίζαν τον ανταγωνισμό.

Τέλος, από τη μελέτη των εγγράφων του νέου διαγωνισμού διαπιστώσαμε ότι ενώ η περίοδος ευθύνης ελαττωμάτων και συντήρησης έχει μειωθεί από δώδεκα σε δέκα έτη, σε σχέση με τον ακυρωθέντα διαγωνισμό, γεγονός το οποίο θα αναμενόταν να επηρεάσει προς τα κάτω την εκτίμηση δαπάνης του έργου, εντούτοις η εκτίμηση δαπάνης είχε αυξηθεί από €82,0 εκ. σε €95,0 εκ. (αύξηση περίπου 16%).

Στις 26.5.2020, ο Διευθυντής του ΤΔΕ με επιστολή του προς τον Γενικό Διευθυντή της Βουλής των Αντιπροσώπων, τον πληροφόρησε ότι, λόγω της εξάπλωσης της πανδημίας της νόσου COVID 19, το κράτος, αφού επανεξέτασε και επαναπροσδιόρισε τις προτεραιότητές του, σε σχέση με τις οικονομικές δυνατότητές του, για εκτέλεση δημοσίων έργων και ειδικά έργων υψηλού κόστους, όπως το συγκεκριμένο, αποφάσισε να ακυρώσει τον πιο πάνω διαγωνισμό, με βάση τις πρόνοιες του άρθρου 24(4)(α) του Κανονισμού ΚΔΠ 201/2007.

Πάγια θέση της Υπηρεσίας μας, είναι όπως για τη διασφάλιση της ευρύτητας συμμετοχής και την ανάπτυξη συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού, οι Αναθέτουσες Αρχές θα πρέπει, τόσο κατά τον

καταρτισμό των εγγράφων διαγωνισμού, όσο και κατά την εξέλιξη της διαγωνιστικής διαδικασίας, να σταθμίζουν δεόντως όλα τα δεδομένα και να ενεργούν κατάλληλα, τηρώντας την αρχή της αναλογικότητας.

Ειδικά, όσον αφορά στην περίπτωση του καθορισμού των κριτηρίων συμμετοχής, αυτά θα πρέπει να τίθενται από την Αναθέτουσα Αρχή με γνώμονα, αφενός, την εξασφάλιση ευρύτητας συμμετοχής στους διαγωνισμούς και ως εκ τούτου την ανάπτυξη του υγιούς ανταγωνισμού και αφετέρου, τη διασφάλιση της ικανότητας του επιτυχόντα προσφοροδότη να υλοποιήσει με επιτυχία τη σύμβαση που θα αναλάβει.

Σύσταση: Οι Αναθέτουσες Αρχές, τόσο κατά τον καταρτισμό των εγγράφων διαγωνισμού και του καθορισμού των κριτηρίων συμμετοχής, όσο και κατά την εξέλιξη της διαγωνιστικής διαδικασίας, να σταθμίζουν δεόντως όλα τα δεδομένα και να ενεργούν με γνώμονα, αφενός, την εξασφάλιση ευρύτητας συμμετοχής στους διαγωνισμούς και την ανάπτυξη του υγιούς ανταγωνισμού και αφετέρου, τη διασφάλιση της ικανότητας του επιτυχόντα προσφοροδότη να υλοποιήσει με επιτυχία τη σύμβαση που θα αναλάβει.

Τον Φεβρουάριο του 2022, ο Διευθυντής του ΤΔΕ μάς πληροφόρησε τα ακόλουθα:

α. Στον διαγωνισμό με αριθμό Α/1/2029(Ε) που προκηρύχτηκε στις 3.3.2019, το ΤΔΕ και το Τμήμα ΗΜΥ, αφού έλαβαν υπόψη τα αιτήματα των οικονομικών φορέων για τις προϋποθέσεις/κριτήρια συμμετοχής, τόσο για τα οικοδομικά, όσο και τα ηλεκτρομηχανολογικά, καθώς επίσης και τις θέσεις της Υπηρεσίας μας, αποφάσισαν να τα αναθεωρήσουν με συμπληρωματικούς όρους, για σκοπούς ικανοποιητικής ευρύτητας συμμετοχής.

β. Στον διαγωνισμό με αριθμό Α/1/2020(Ε) που προκηρύχτηκε στις 17.1.2020, το ΤΔΕ και το Τμήμα ΗΜΥ, αφού έλαβαν για ακόμα μία φορά υπόψη τα αιτήματα των οικονομικών φορέων και τις θέσεις της Υπηρεσίας μας, για τις προϋποθέσεις/κριτήρια συμμετοχής, αποφάσισαν να τα αναθεωρήσουν εκ νέου για σκοπούς ικανοποιητικής ευρύτητας συμμετοχής.

Ως εκ των πιο πάνω, το ΤΔΕ στάθμισε κατά τη διάρκεια του διαγωνισμού όλα τα δεδομένα και ενήργησε με γνώμονα, αφενός, την εξασφάλιση ικανοποιητικής ευρύτητας συμμετοχής και την ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού και αφετέρου, την εξασφάλιση της ικανότητας του επιτυχόντα προσφέροντα να υλοποιήσει τη σύμβαση.

Στη βάση των πιο πάνω θέσεων, η Υπηρεσία μας διατηρεί τις απόψεις/παρατηρήσεις της.

7.4 Επέκταση του Γενικού Νοσοκομείου Λάρνακας με τη Μέθοδο Μελέτη, Κατασκευή και 12ετής Συντήρηση

Η έναρξη των εργασιών έγινε στις 14.2.2013, με χρόνο ολοκλήρωσης την 13.2.2016, έναντι ποσού συμβολαίου €20.133.000. Ο Ανάδοχος του έργου δεν ανταποκρινόταν στις υποχρεώσεις που είχε αναλάβει με τη σύμβαση, ενώ παράλληλα υπέβαλε αριθμό απαιτήσεων, με αποτέλεσμα η πρόοδος των εργασιών να παρουσιάζει σημαντική καθυστέρηση.

Στις 21.9.2016, η ΚΕΑΑ σε συνεδρία της ενέκρινε τον πρώτο φιλικό διακανονισμό, μεταξύ του Εργοδότη και του Αναδόχου, για αριθμό θεμάτων που εκκρεμούσαν και, συμφώνησε όπως του

καταβληθεί το ποσό των €530.000 για συνολική διευθέτησή τους. Συμφωνήθηκε επίσης όπως παραχωρηθεί στον Ανάδοχο παράταση χρόνου, χωρίς οικονομικές αποζημιώσεις, μέχρι τις 31.12.2017.

Τον Φεβρουάριο του 2018, με επιστολή μας προς τη Διευθύντρια του ΤΔΕ, υποδείξαμε όπως το Τμήμα της προχωρήσει σε αυστηρή προειδοποίηση προς τον Ανάδοχο για τη μη ικανοποιητική πρόοδο των εργασιών, τον μειωμένο αριθμό προσωπικού στο εργοτάξιο και τον ελλιπή συντονισμό και, όπως λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για άμεση συμμόρφωση/ανταπόκριση του Αναδόχου στις συμβατικές του υποχρεώσεις, καθιστώντας τον υπεύθυνο για την καθυστέρηση στην ολοκλήρωση του έργου.

Υποδείξαμε επίσης ότι τα μέτρα που έχει λάβει το Τμήμα για συμμόρφωση/ανταπόκριση του Αναδόχου με τις υποχρεώσεις του δεν ήταν τα κατάλληλα ή/και αποτελεσματικά, με αποτέλεσμα να παρατηρείται αυξανόμενη καθυστέρηση στην ολοκλήρωση του έργου.

Στις 2.5.2018, η ΚΕΑΑ σε νέα συνεδρία ενέκρινε εισήγηση της Τμηματικής Επιτροπής Αλλαγών και Απαιτήσεων (ΤΕΑΑ), για δεύτερο φιλικό διακανονισμό για παραχώρηση νέας δικαιολογημένης παράτασης χρόνου, χωρίς οικονομικές αποζημιώσεις μέχρι τις 31.5.2018, με τον καθορισμό από το ΤΔΕ ενδιάμεσων στόχων για ολοκλήρωση του έργου, καθώς και χρονοδιαγραμμάτων επιβολής της ρήτρας καθυστέρησης.

Τον Φεβρουάριο του 2019, με επιστολή μας προς τον Αν. Διευθυντή του ΤΔΕ, υποδείξαμε, μεταξύ άλλων, ότι όπως διαπιστώσαμε από επιτόπιο έλεγχο στο έργο, που έγινε στις 31.1.2019, το έργο δεν θα ολοκληρωνόταν μέχρι τις 30.4.2019 (υπολογιζόμενη από τον Ανάδοχο ημερομηνία ολοκλήρωσης του έργου).

Περαιτέρω, ζητήσαμε όπως το ΤΔΕ προχωρήσει, το συντομότερο, σε πλήρη αξιολόγηση της κατάστασης που είχε περιέλθει το έργο, παραθέτοντας αναλυτικά στοιχεία των θεμάτων/προβλημάτων που προκαλούσαν επιπρόσθετη καθυστέρηση στην ολοκλήρωσή του, μας ενημερώσει πώς αυτά τυγχάνουν χειρισμού και κατά πόσο και με ποιο τρόπο έχουν διασφαλιστεί τα απαιτούμενα ποσά για αποκοπή της ρήτρας καθυστέρησης και εισηγηθήκαμε όπως το ΤΔΕ ετοιμάσει ενδιάμεση έκθεση αξιολόγησης της απόδοσης του Αναδόχου.

Στις 12.6.2019, η ΚΕΑΑ σε συνεδρία της αποφάσισε να εγκρίνει τρίτο φιλικό διακανονισμό που επιτεύχθηκε μεταξύ του Εργοδότη και του Αναδόχου, μετά τη διαβεβαίωση που έλαβε από τους εκπροσώπους του ΤΔΕ, ότι έχουν εξευρεθεί και συμφωνηθεί όλες οι τεχνικές λύσεις στα προβλήματα του έργου, το οποίο θα μπορούσε να ολοκληρωθεί μέχρι τις 15.11.2019.

Στις 13.6.2019, η Αντιπρόσωπος Εργοδότη με επιστολή της ενημέρωσε τον Ανάδοχο για την πιο πάνω απόφαση της ΚΕΑΑ, τονίζοντας ιδιαίτερα ότι η 15.11.2019, αποτελεί οριστική ημερομηνία ολοκλήρωσης του έργου, υποδεικνύοντας ταυτόχρονα ότι σε περίπτωση μη τήρησης των συμφωνηθέντων ο Εργοδότης θα προχωρήσει σε εφαρμογή των όρων της σύμβασης για λύση της σύμβασης.

Τον Δεκέμβριο του 2019, με επιστολή μας προς το Διευθυντή του ΤΔΕ εκφράσαμε την άποψη ότι, δεν μπορούσε πλέον να γίνει ανεκτή περαιτέρω καθυστέρηση στην αποπεράτωση του έργου

αφού ο Ανάδοχος είχε αποδεδειγμένα αποτύχει να εκπληρώσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις, λαμβάνοντας υπόψη και το γεγονός ότι δεν τήρησε τα συμφωνηθέντα, όπως αυτά προέκυψαν μετά από τρεις φιλικούς διακανονισμούς μεταξύ του Εργοδότη και του Αναδόχου για ολοκλήρωση του έργου, ενώ το ΤΔΕ απέτυχε να διαχειριστεί την όλη κατάσταση και να εκτιμήσει ορθά τις υποσχέσεις του Αναδόχου αναφορικά με την ολοκλήρωση του έργου.

Ως εκ τούτου, υποδείξαμε στον Διευθυντή του Τμήματος ότι ήταν ασφαλέστερο όπως γίνει από το ΤΔΕ σχετική προειδοποίηση προς τον Ανάδοχο, με βάση τις πρόνοιες της σύμβασης και να ενεργοποιηθεί η διαδικασία για άμεσο τερματισμό της, αφού στην περίπτωση που το Τμήμα εξακολουθούσε να αποδέχεται τη συνεχιζόμενη και αυξανόμενη καθυστέρηση του Αναδόχου στην ολοκλήρωση του έργου, το αποτέλεσμα πιθανό να ήταν καταστροφικό για το δημόσιο και το έργο να οδηγείτο σε νέες περαιτέρω καθυστερήσεις, με απρόβλεπτες συνέπειες.

Τονίσαμε επίσης ότι, σε κάθε περίπτωση είναι συμβατική υποχρέωση του ΤΔΕ, η αποκοπή της ρήτρας καθυστέρησης, καθώς και ότι θα πρέπει να προχωρήσει άμεσα στην ετοιμασία σχετικής έκθεσης ενδιάμεσης ή τελικής αξιολόγησης της απόδοσης του Αναδόχου.

Τελικά, το έργο ολοκληρώθηκε και παραλήφθηκε στις 26.2.2020, με αδικαιολόγητη καθυστέρηση 508 ημερολογιακών ημερών. Τον Νοέμβριο του 2020, το ΤΔΕ ετοίμασε Έκθεση Αξιολόγησης Απόδοσης του Αναδόχου, σύμφωνα με την οποία επιβλήθηκε στον Ανάδοχο ρήτρα καθυστέρησης ποσού ύψους €1.371.000, ενώ η απόδοσή του κρίθηκε ως μη ικανοποιητική.

Τα μέτρα που έλαβε το ΤΔΕ, για συμμόρφωση/ανταπόκριση του Αναδόχου με τις συμβατικές υποχρεώσεις του, δεν ήταν τα κατάλληλα ή/και δεν είχαν ληφθεί έγκαιρα, με αποτέλεσμα να παρατηρείται συνεχής και αυξανόμενη καθυστέρηση στην ολοκλήρωση του έργου. Επίσης, εκτελέστηκαν εργασίες από τον Ανάδοχο, χωρίς την προηγούμενη συναίνεση του Εργοδότη, κατά παράβαση των προνοιών της σύμβασης.

Σύσταση: Το ΤΔΕ να παρακολουθεί με τη δέουσα επιμέλεια την πρόοδο των εργασιών για αποφυγή καθυστερήσεων στη υλοποίηση των έργων. Το Τμήμα, στο πλαίσιο της ορθής παρακολούθησης της διαχείρισης/εξέλιξης των έργων, να θέτει ενδιάμεσους στόχους για την υλοποίησή τους και, στη συνέχεια να ενημερώνει, όπου επιβάλλεται, σε τακτά χρονικά διαστήματα, την ΚΕΑΑ, ώστε να εξετάζονται άμεσα τυχόν απαιτήσεις των Αναδόχων ή άλλα θέματα/προβλήματα που πιθανό να προκύπτουν και να επηρεάζουν την ομαλή εκτέλεση των εργασιών, οδηγώντας τα έργα σε αδιέξοδα ή καθυστερήσεις.

Το ΤΔΕ έγκαιρα να ετοιμάζει ενδιάμεσες εκθέσεις αξιολόγησης της απόδοσης των Αναδόχων και να προχωρεί σε αυστηρές προειδοποιήσεις στις περιπτώσεις μη ικανοποιητικής προόδου των εργασιών. Σε εκείνες τις περιπτώσεις, που παρατηρείται μη άμεση ανταπόκριση των Αναδόχων, το Τμήμα να ενεργοποιεί τη διαδικασία για τερματισμό των σχετικών συμβάσεων.

Η επιτυχής ολοκλήρωση έργων παρόμοιας φύσης, τα οποία θεωρούνται ζωτικής σημασίας για το δημόσιο, να αποτελεί πρώτη σημασία για το ΤΔΕ, το οποίο να προβληματιστεί για την αποτυχία του συγκεκριμένου έργου, προς αποφυγή παρόμοιων περιπτώσεων στο μέλλον.

Τον Φεβρουάριο του 2022, ο Διευθυντής του ΤΔΕ μάς πληροφόρησε τα ακόλουθα:

- α.** Το ΤΔΕ, από την αρχή του έργου είχε διαπιστώσει ότι με τις επικρατούσες συνθήκες, λόγω της οικονομικής κρίσης και τους περιορισμούς που είχαν επιβάλει οι τράπεζες, καθώς και τα προβλήματα ρευστότητας του Αναδόχου, θα αντιμετώπιζε δυσκολίες με τον Ανάδοχο, στη διαχείριση της σύμβασης. Ως εκ τούτου, κατέβαλλε συνεχώς κάθε δυνατή προσπάθεια για ολοκλήρωση του έργου με στενή παρακολούθηση των εργασιών.
- β.** Για την πρόοδο των εργασιών και τα προβλήματα στο έργο, ενημερωνόταν η ΚΕΑΑ από την Ομάδα του έργου και τη Διεύθυνση του ΤΔΕ. Η ΚΕΑΑ, μετά από εισηγήσεις της Αναθέτουσας Αρχής και, με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον, προχώρησε σε τρεις κατά σειρά φιλικούς διακανονισμούς με τον Ανάδοχο.
- γ.** Για όλη την περίοδο υλοποίησης του έργου, ο Εργοδότης ήταν διαρκώς εξασφαλισμένος έναντι των οφειλών του Αναδόχου σε σχέση με τις καθυστερήσεις, αποκόπτοντας από τις πληρωμές του τη ρήτρα καθυστέρησης. Το συνολικό ποσό της ρήτρας ανήλθε στο ποσό των €1.371.000.
- δ.** Το ΤΔΕ εξέταζε ενδελεχώς όλες τις επιλογές, στο πλαίσιο της διαχείρισης του έργου σύμφωνα με το συμβόλαιο. Η λύση του συμβολαίου του Αναδόχου, θα οδηγούσε σε πιθανές προσφυγές του Αναδόχου στο δικαστήριο και αναπόφευκτα σε ακόμα μεγαλύτερη καθυστέρηση στην ολοκλήρωση του έργου αλλά και σε σημαντική αύξηση της δαπάνης. Θα ήταν επίσης ιδιαίτερα δύσκολο να εφαρμοστεί με άλλον Εργολάβο, η πρόνοια για τη δωδεκαετή συντήρηση του έργου.

Το ΤΔΕ εξέφρασε την άποψη ότι το έργο εκτελέστηκε και ολοκληρώθηκε κάτω από ιδιαίτερα δύσκολες συνθήκες, με χαμηλό κόστος και υψηλή ποιότητα κατασκευής και, ως εκ τούτου, προς όφελος του δημοσίου.

Παρά τα πιο πάνω σχόλια του Τμήματος, η Υπηρεσία μας διατηρεί τις απόψεις/παρατηρήσεις της, σε σχέση με την κακή διαχείριση της υπό αναφορά σύμβασης.

7.5 Αποκατάσταση της Διατηρητέας Οικοδομής του Οικογενειακού Δικαστηρίου και Δικαστηρίου Εργατικών Διαφορών με τη Μέθοδο Μελέτη, Κατασκευή και 12ετής Συντήρηση

Τον Ιανουάριο του 2018, με επιστολή μας προς τον Διευθυντή του ΤΔΕ υποδείξαμε, μεταξύ άλλων, ότι η μέθοδος που επέλεξε το ΤΔΕ για προσφοροδότηση του έργου, δηλαδή του συνδυασμού της παραδοσιακής μεθόδου εκτέλεσης μέρους του έργου (της πλήρους μελέτης της στατικής και αντισεισμικής αναβάθμισης από τον Εργοδότη) και της μεθόδου Μελέτη, Κατασκευή, Συντήρηση (για το υπόλοιπο έργο), θα δημιουργούσε σοβαρά προβλήματα στην εκτέλεση/διαχείριση της σύμβασης, καθώς και τον διαχωρισμό των ευθυνών μεταξύ των δύο μερών (Εργοδότης και Ανάδοχος).

Στις 8.5.2018, υπογράφηκε η σύμβαση για την κατασκευή του, έργου έναντι ποσού €4.127.000. Η έναρξη των εργασιών έγινε στις 22.5.2018, με συμβατική ημερομηνία ολοκλήρωσης την 20.1.2020.

Από επιτόπου έλεγχο στο έργο, που έγινε στις 23.1.2020, παρατηρήσαμε τα ακόλουθα:

Ο Ανάδοχος, με αριθμό επιστολών του προς το ΤΔΕ, αφού αναφέρθηκε στα διάφορα προβλήματα που παρουσιάζονταν στο έργο, εξέφρασε την πρόθεσή του για υποβολή απαίτησης παράτασης χρόνου με οικονομικές αποζημιώσεις.

Στις 20.9.2019, η ΤΕΑΑ μετά την εξέταση εισηγητικής έκθεσης της Αντιπροσώπου Εργοδότη, σε σχέση με απαίτηση του Αναδόχου για παράταση χρόνου, ενέκρινε την παραχώρηση συνολικής παράτασης χρόνου 32 εργάσιμων ημερών, χωρίς οικονομικές αποζημιώσεις.

Με βάση την πιο πάνω παράταση χρόνου, ως νέα ημερομηνία αποπεράτωσης του έργου καθορίστηκε η 6.3.2020.

Τον Φεβρουάριο του 2020, η Υπηρεσία μας με επιστολή της προς τον Διευθυντή του ΤΔΕ, ζήτησε όπως ενημερωθεί σε ποιο στάδιο ευρίσκεται η πρόοδος του έργου, ποια προβλήματα και ποιες καθυστερήσεις υπάρχουν, ποιοι ευθύνονται σε κάθε περίπτωση, πώς το Τμήμα έχει ή προτίθεται να επιλύσει τα προβλήματα που παρατηρούνται για μείωση των καθυστερήσεων και πώς προτίθεται να αντιμετωπίσει τις ήδη παρατηρούμενες σημαντικές καθυστερήσεις και τις τυχόν συνεπαγόμενες οικονομικές απαιτήσεις του Αναδόχου, εξασφαλίζοντας τα συμφέροντα του δημοσίου.

Πέραν των πιο πάνω, η Υπηρεσία μας παρατήρησε ότι δεν είχαν τύχει έγκαιρου χειρισμού από το Τμήμα τα θέματα των καθυστερήσεων. Ενώ ο Ανάδοχος δεν είχε υποβάλει αναθεωρημένο Πρόγραμμα Εργασίας, με αποτέλεσμα να μην είναι γνωστή η αναμενόμενη ημερομηνία ολοκλήρωσης του έργου, ούτε να είναι δυνατός ο προγραμματισμός των εργασιών, το Τμήμα παρέλειψε να αποστείλει προς τον Ανάδοχο όλες τις απαραίτητες προειδοποιήσεις, με τις οποίες να του υποδεικνύει τον αργό ρυθμό με τον οποίο εκτελούσε την εργασία, με αποτέλεσμα την παρατηρούμενη σημαντική καθυστέρηση στην πρόοδο του έργου.

Εκφράσαμε επίσης την άποψη ότι, με βάση τα συγκεκριμένα δεδομένα του έργου, θα έπρεπε το ΤΔΕ να προχωρήσει, το συντομότερο, στην ετοιμασία ενδιάμεσης έκθεσης αξιολόγησης του Αναδόχου, να καθοριστούν αυστηρά χρονικά ορόσημα για την παρακολούθηση της προόδου της εκτελεσθείσας εργασίας και να εξεταστεί εναλλακτική λύση για ολοκλήρωση του έργου, εάν τελικά διαφαινόταν ότι δεν καθίστατο εφικτή η έγκαιρη ολοκλήρωσή του, από τον υφιστάμενο Ανάδοχο.

Τέλος, εισηγηθήκαμε όπως στην περίπτωση μη επίτευξης οποιουδήποτε χρονικού οροσήμου, το Τμήμα θα έπρεπε να τερματίσει τη σύμβαση και να εφαρμόσει αμέσως την εναλλακτική λύση που θα αποφασίσει.

Στις 2.4.2020, η ΚΕΑΑ σε συνεδρία της αποφάσισε να εγκρίνει ενδιάμεση παράταση χρόνου 30 ημερών, με αναθεωρημένη ημερομηνία αποπεράτωσης τις 21.5.2020, ενώ με έγκριση του Διευθυντή του Τμήματος παραχωρήθηκε, λόγω των μέτρων διαχείρισης της πανδημίας covid 19, περαιτέρω παράταση χρόνου 60 ημερών, με νέα ημερομηνία αποπεράτωσης τις 20.7.2020.

Τελικά, το έργο ολοκληρώθηκε με σημαντική καθυστέρηση στις 8.6.2021, δηλαδή 17,5 μήνες από τη συμβατική ημερομηνία ολοκλήρωσης (20.1.2020). Το Τμήμα έχει αποκόψει από τις πληρωμές του Αναδόχου ποσό €177.100 (από 21.7.2020 μέχρι 8.6.2021) ως ρήτρα καθυστέρησης. Όπως

έχουμε πληροφορηθεί από τη Συντονίστρια του έργου, ο Ανάδοχος έχει υποβάλει νέες απαιτήσεις για παράταση χρόνου 13 μηνών και οικονομικές αποζημιώσεις ποσού €734.326, οι οποίες εξετάζονται από το ΤΔΕ.

Διαπιστώνουμε πως δεν έτυχαν έγκαιρου χειρισμού από το ΤΔΕ, τα θέματα των καθυστερήσεων. Ενώ ο Ανάδοχος δεν υπέβαλε αναθεωρημένο Πρόγραμμα Εργασίας, με αποτέλεσμα να μην είναι γνωστή η αναμενόμενη ημερομηνία ολοκλήρωσης του έργου, ούτε να είναι δυνατός ο σωστός προγραμματισμός των εργασιών, το Τμήμα παρέλειψε να αποστείλει προς τον Ανάδοχο όλες τις απαραίτητες προειδοποιήσεις, με τις οποίες να του υποδεικνύει τον αργό ρυθμό με τον οποίο εκτελούσε το έργο.

Σύσταση: Όπου απαιτείται, με βάση τα δεδομένα του έργου, το ΤΔΕ να προχωρεί στην ετοιμασία ενδιάμεσης έκθεσης αξιολόγησης του Αναδόχου, να καθορίζει αυστηρά χρονικά ορόσημα για την παρακολούθηση της υλοποίησης του έργου και να εξετάζει εναλλακτικές λύσεις για ολοκλήρωσή του, εάν διαφαίνεται ότι δεν είναι εφικτή η έγκαιρη ολοκλήρωσή του, από τον υφιστάμενο Ανάδοχο. Στην περίπτωση μη επίτευξης οποιουδήποτε χρονικού οροσήμου, το ΤΔΕ να εξετάζει και το ενδεχόμενο να τερματίζεται η σύμβαση και να εφαρμόζεται, το συντομότερο, εναλλακτική λύση που θα είχε αποφασίσει.

Τον Φεβρουάριο του 2022, ο Διευθυντής του ΤΔΕ μάς πληροφόρησε τα ακόλουθα:

- α.** Κατά τη διάρκεια εκτέλεσης του έργου προέκυψαν απρόβλεπτα προβλήματα, λόγω της φύσης του έργου, που αφορούσε σε επέμβαση σε υφιστάμενη διατηρητέα οικοδομή και τα οποία οδήγησαν στη λήψη διαφόρων μέτρων και τροποποιήσεων των εργασιών για την αντιμετώπιση και επίλυσή τους. Επίσης, παρατηρήθηκαν προβλήματα όσον αφορά στη ρευστότητα του Αναδόχου.
- β.** Οι δυσκολίες και τα προβλήματα που προέκυψαν στο έργο κατέστησαν την αξιολόγηση των απαιτήσεων του Αναδόχου δύσκολη και περίπλοκη.
- γ.** Κρίθηκε ότι τυχόν διακοπή της σύμβασης του Αναδόχου και ανάθεση της ολοκλήρωσης του έργου σε άλλον Εργολάβο, δεν θα ήταν συμφέρουσα για το δημόσιο, αφού θα είχε ως αποτέλεσμα ακόμα μεγαλύτερη καθυστέρηση στην ολοκλήρωσή του και σημαντική αύξηση του κόστους του έργου.

Παρά τα πιο πάνω, σχόλια/εξηγήσεις, η Υπηρεσία μας διατηρεί τις απόψεις/παρατηρήσεις της.

7.6 Βελτίωση της Λεωφόρου Περνέρα στο Παραλίμνι

Η έναρξη των εργασιών έγινε στις 22.3.2016, με συμβατική ημερομηνία λήξης τις 19.9.2017, έναντι ποσού €5.695.708.

Στις 18.1.2017, η ΚΕΑΑ σε συνεδρία της εξέτασε Σημείωμα της ΤΕΑΑ, με εισηγήσεις αναφορικά με διάφορες απαιτήσεις που είχε υποβάλει ο Ανάδοχος για παράταση χρόνου και αποφάσισε, μετά από φιλικό διακανονισμό με τον Ανάδοχο, την παραχώρηση στον Ανάδοχο συνολικής παράτασης χρόνου 70 εργάσιμων ημερών, με αναθεωρημένη ημερομηνία ολοκλήρωσης του έργου τις

28.12.2017, εκ των οποίων οι 30 εργάσιμες ημέρες με οικονομικές αποζημιώσεις, έναντι ποσού €165.856.

Στις 20.12.2017, η ΚΕΑΑ εξέτασε επιπρόσθετες απαιτήσεις του Αναδόχου και αφού έλαβε υπόψη σχετικές εισηγήσεις της ΤΕΑΑ αποφάσισε, μεταξύ άλλων, την παραχώρηση στον Ανάδοχο περαιτέρω παράτασης χρόνου 64 εργάσιμων ημερών, χωρίς οικονομικές αποζημιώσεις, καθορίζοντας ως νέα αναθεωρημένη ημερομηνία ολοκλήρωσης του έργου τις 30.3.2018. Ενέκρινε επίσης τον καθορισμό συγκεκριμένων χρονικών οροσήμων, τα οποία είχαν τεθεί ως ενδιάμεσοι στόχοι, με σκοπό την παρακολούθηση της υλοποίησης του έργου.

Στις 14.2.2018, η ΚΕΑΑ ενέκρινε εισήγηση του ΤΔΕ για διαφοροποίηση των ενδιάμεσων χρονικών οροσήμων που τέθηκαν για ολοκλήρωση των εργασιών σε διάφορα τμήματα του έργου, μέχρι την πλήρη παράδοσή του στις 30.3.2018, όπως αυτά καθορίστηκαν από τον Μηχανικό του έργου, κατόπιν συνεννόησης με τον Ανάδοχο.

Τέλος, η ΚΕΑΑ εξέφρασε την ανησυχία της από τις συνεχείς αναβολές στην ολοκλήρωση του έργου και έθεσε ως τελικό χρονικό ορόσημο για οριστική ολοκλήρωση του έργου τις 20.7.2018.

Τον Ιούλιο του 2018, με επιστολή μας προς τη Διευθύντρια του ΤΔΕ, παρατηρήσαμε ότι το έργο δεν είχε ακόμα ολοκληρωθεί, σύμφωνα με την πιο πάνω εγκριθείσα από την ΚΕΑΑ παράταση χρόνου. Τον Σεπτέμβριο του 2018, από επιτόπου έλεγχο της Υπηρεσίας μας στο έργο, διαπιστώσαμε ότι εξακολουθούσαν να εκτελούνται εργασίες. Υποδείξαμε τη μεγάλη καθυστέρηση που προέκυψε στην ολοκλήρωση, ενός τόσο σημαντικού για την τουριστική περιοχή Παραλιμνίου έργου, πέραν των 10 μηνών σε συμβόλαιο χρονικής διάρκειας 18 μηνών, η οποία παρά τις υποσχέσεις του Αναδόχου αλλά και του Τμήματος, καθώς και τις αλληπάλληλες εγκρίσεις των εισηγήσεων της ΤΕΑΑ από την ΚΕΑΑ, τελικά δεν κατέστη δυνατό να αποφευχθεί, με αποτέλεσμα την καταβολή οικονομικών αποζημιώσεων στον Ανάδοχο ποσού €165.856, καθώς και την πρόκληση σοβαρών κυκλοφοριακών προβλημάτων στην περιοχή του έργου.

Στις 12.11.2018, ο Ανάδοχος υπέβαλε πρόταση προς τη Διευθύντρια του ΤΔΕ για φιλική διευθέτηση όλων των διαφορών που προέκυψαν κατά την εκτέλεση του έργου με τον Εργοδότη. Ως εκ τούτου, η Διευθύντρια του ΤΔΕ όρισε Ad Hoc Επιτροπή για εξέταση του θέματος και υποβολής σχετικής έκθεσης στην ΚΕΑΑ.

Η ΚΕΑΑ, σε συνεδρία της που έγινε στις 21.11.2018, αφού εξέτασε και έλαβε υπόψη την έκθεση και τις εισηγήσεις της Ad Hoc Επιτροπής αποφάσισε, μεταξύ άλλων, όπως προταθεί στον Ανάδοχο, για σκοπούς φιλικής διευθέτησης όλων των θεμάτων, να συμπληρώσει τις υπολειπόμενες εργασίες (εκτιμώμενου κόστους €112.000) και να παραδώσει ολόκληρο το έργο, στη βάση των προνοιών της σύμβασης το αργότερο μέχρι τις 31.1.2019.

Τελικά, το έργο ολοκληρώθηκε με σημαντική καθυστέρηση στις 25.1.2019, δηλαδή 16 μήνες μετά τη συμβατική ημερομηνία ολοκλήρωσης (19.9.2017). Το Τμήμα έχει αποκόψει από τις πληρωμές του Αναδόχου ποσό €391.300 ως ρήτρα καθυστέρησης.

Τον Οκτώβριο του 2019, το ΤΔΕ ετοίμασε Έκθεση Αξιολόγησης Απόδοσης του Αναδόχου, σύμφωνα με την οποία η απόδοση του κρίθηκε ως μη ικανοποιητική.

Δεν έτυχαν έγκαιρου χειρισμού από το ΤΔΕ τα θέματα των καθυστερήσεων, καθώς και των άλλων προβλημάτων που παρουσιάστηκαν κατά τη διάρκεια εκτέλεσης του έργου. Παρά τις φανερές ελλείψεις/αδυναμίες του Αναδόχου, το ΤΔΕ παρέλειψε να προχωρήσει στην ετοιμασία ενδιάμεσης έκθεσης αξιολόγησης του Αναδόχου.

Σύσταση: Να γίνεται ορθή αξιολόγηση, κατά το στάδιο εκτέλεσης των εργασιών πιθανών προβλημάτων, για την αποφυγή πρόκλησης καθυστερήσεων σε έργα τα οποία παρουσιάζουν ιδιαίτερες δυσκολίες, λόγω της φύσης και του χώρου εκτέλεσής τους.

Τον Φεβρουάριο του 2022, ο Διευθυντής του ΤΔΕ μάς πληροφόρησε τα ακόλουθα:

- α.** Για τη συνολική καθυστέρηση, που παρατηρήθηκε στο έργο των 301 ημερολογιακών ημερών (30.3.2018-25.1.2019), αποκόπηκε από τις πληρωμές του Αναδόχου ποσό ύψους €391.300, ως ρήτρα καθυστέρησης.
- β.** Όσον αφορά στην καταβολή αποζημιώσεων προς τον Ανάδοχο με το ποσό των €165.856, αυτό αφορούσε στην οικονομική αποζημίωση 30 εργάσιμων ημερών, λόγω έκδοσης από το Επαρχιακό Κτηματολόγιο Αμμοχώστου προσωρινού απαγορευτικού διατάγματος εκτέλεσης των εργασιών.
- γ.** Οι καθυστερήσεις οφείλονταν στην έλλειψη ρευστότητας και γενικά στα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπιζε ο Ανάδοχος.

Παρά τα πιο πάνω σχόλια του Τμήματος, η Υπηρεσία μας διατηρεί τις απόψεις/παρατηρήσεις της.

7.7 Κατασκευή της Λεωφόρου Αγλαντζιάς και Μέρους των Λεωφόρων Λάρνακας και Αμμοχώστου στην Αγλαντζιά

Στις 23.12.2015, υπογράφηκε η σύμβαση για εκτέλεση του έργου, έναντι ποσού €11.868.000. Η έναρξη των εργασιών έγινε στις 25.1.2016, με συμβατική ημερομηνία ολοκλήρωσης του έργου την 29.10.2017.

Στις 25.5.2016, η ΚΕΑΑ αποφάσισε να εγκρίνει αλλαγή στην κυκλοφοριακή διαχείριση του έργου, καθώς και της σειράς εκτέλεσής του, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που τέθηκαν από την ΤΕΑΑ.

Τον Οκτώβριο του 2017, μετά και από επιτόπου έλεγχο στο έργο που έγινε στις 4.10.2017, με επιστολή μας προς τη Διευθύντρια του ΤΔΕ, παρατηρήσαμε ότι η συνολική μέχρι τότε καθυστέρηση στην ολοκλήρωση του έργου ανερχόταν σε 10 μήνες.

Με επιστολή μας προς τη Διευθύντρια υποδείξαμε ότι, ενόψει της μεγάλης σημασίας του έργου, καθώς και της σημαντικής καθυστέρησης που παρουσίαζε στην ολοκλήρωσή του, θα έπρεπε το ΤΔΕ να ερευνήσει τους λόγους των μεγάλων καθυστερήσεων.

Στις 12.1.2018, η Διευθύντρια του ΤΔΕ, με επιστολή της μας πληροφόρησε, μεταξύ άλλων, ότι μέχρι τις 12.1.2018 είχε εγκριθεί από τις Επιτροπές (ΤΕΑΑ και ΚΕΑΑ) παραχώρηση στον Ανάδοχο παράτασης χρόνου 128 εργάσιμων ημερών, με αναθεωρημένη ημερομηνία ολοκλήρωσης του έργου την 9.5.2018, καθώς και οικονομική αποζημίωση €124.180 και ότι το Τμήμα

πραγματοποιούσε συχνά συνεδριάσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη για εξέταση της προόδου των εργασιών.

Τον Ιούνιο του 2018, με νέα επιστολή μας προς τη Διευθύντρια του ΤΔΕ, υποδείξαμε τη μεγάλη σημασία του έργου, καθώς και τη σημαντική καθυστέρηση που παρατηρείτο στην ολοκλήρωσή του.

Στις 25.7.2018, η ΚΕΑΑ σε συνεδρία της, αφού εξέτασε σχετική εισήγηση της ΤΕΑΑ, ενέκρινε την παραχώρηση στον Ανάδοχο περαιτέρω παράτασης χρόνου 34 εργάσιμων ημερών, λόγω εξαιρετικά δυσμενών καιρικών συνθηκών, χωρίς οικονομικές αποζημιώσεις. Παράλληλα, εξέφρασε τον προβληματισμό και την ανησυχία της για την καθυστέρηση που παρουσίαζε το έργο. Η Υπηρεσία μας εξέφρασε τη διαφωνία της για την απόφαση της Επιτροπής για παραχώρηση νέας παράτασης χρόνου, καθότι, αφενός, δεν αιτιολογήθηκε ότι ο Ανάδοχος δεν είχε ευθύνη για δικές του καθυστερήσεις και αφετέρου, δεν λήφθηκαν μέτρα για έγκαιρη ολοκλήρωση του έργου.

Στις 19.9.2018, η Διευθύντρια του ΤΔΕ με επιστολή της μας πληροφόρησε, μεταξύ άλλων, ότι το έργο ολοκληρώθηκε στις 10.8.2018, ημερομηνία κατά την οποία έγινε η προσωρινή παραλαβή, ενώ το ΤΔΕ δεν έχει επιβάλει στον Ανάδοχο ρήτρα καθυστέρησης, αφού το έργο ολοκληρώθηκε με βάση την εγκριθείσα από την ΚΕΑΑ παράταση χρόνου.

Σύσταση: Να γίνεται συνεχής και ικανοποιητικός έλεγχος της προόδου και της ποιότητας των έργων, για τη σύντομη επίλυση τυχόν προβλημάτων που παρουσιάζονται, ώστε να επιτυγχάνεται η έγκαιρη και ικανοποιητική συμπλήρωσή τους.

Τον Φεβρουάριο του 2022, ο Διευθυντής του ΤΔΕ μάς πληροφόρησε τα ακόλουθα:

- α.** Κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου γίνονταν έλεγχοι της προόδου των εργασιών, με τη διεξαγωγή συναντήσεων εργοταξίου. Στις εν λόγω συναντήσεις καταγράφονταν τα προβλήματα που παρατηρούνταν στο έργο, καθώς και τα μέτρα που λαμβάνονταν για επίλυσή τους.
- β.** Όσον αφορά στον έλεγχο ποιότητας, αυτός γινόταν επί καθημερινής βάσης, τόσο από το εργαστήριο του Μηχανικού του έργου στο εργοτάξιο, όσο και με περιοδικούς ελέγχους από το Κεντρικό Εργαστήριο του ΤΔΕ.

Αξιολογώντας τις πιο πάνω απόψεις του Τμήματος, η Υπηρεσία μας διατηρεί τις απόψεις/ παρατηρήσεις της.

7.8 Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων Κάτω Πάφου

Το έργο αφορά στην ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων δυτικά και ανατολικά της Λεωφόρου Αποστόλου Παύλου στην Κάτω Πάφο. Η υπογραφή της σύμβασης έγινε στις 19.9.2016 και η έναρξη των εργασιών στις 26.9.2016, με χρόνο ολοκλήρωσης την 26.6.2017, έναντι ποσού συμβολαίου €2.678.707.

Στις 27.3.2017, λόγω ανεύρεσης αρχαιοτήτων σε συγκεκριμένη περιοχή του έργου, οι εργασίες σταμάτησαν μέχρι την αποκάλυψή τους από το Τμήμα Αρχαιοτήτων. Ο Ανάδοχος επανάρχισε τις εργασίες στον εν λόγω χώρο στις 15.9.2017.

Στις 13.12.2017, η ΚΕΑΑ σε συνεδρία της αποφάσισε να εγκρίνει, σύμφωνα με την εισήγηση της ΤΕΑΑ, την παραχώρηση στον Ανάδοχο παράτασης χρόνου 171 ημερολογιακών ημερών, λόγω των προβλημάτων που παρουσιάστηκαν στο έργο, με αναθεωρημένη ημερομηνία ολοκλήρωσης των εργασιών την 14.12.2017, χωρίς οποιοσδήποτε οικονομικές αποζημιώσεις. Η Υπηρεσία μας διαφώνησε με τη συγκεκριμένη απόφαση της ΚΕΑΑ, επειδή δεν λήφθηκαν υπόψη οι καθυστερήσεις στο έργο που οφείλονταν αποκλειστικά στον Ανάδοχο.

Στις 3.8.2018, η Διευθύντρια του ΤΔΕ με επιστολή της προς τον Ανάδοχο τον πληροφόρησε ότι το Τμήμα της θα προχωρούσε σε λύση της σύμβασης.

Τον Σεπτέμβριο του 2018, με επιστολή μας προς τη Διευθύντρια του ΤΔΕ αναφερθήκαμε, μεταξύ άλλων, στα πιο πάνω, καθώς και στη μη ανανέωση της Εγγύησης Πιστής Εκτέλεσης της σύμβασης από τον Ανάδοχο.

Λαμβάνοντας υπόψη τη σοβαρότητα του θέματος, ζητήσαμε από τη Διευθύντρια όπως, αφού προχωρήσει σε ενδελεχή διερεύνηση του θέματος της μη ανανέωσης της Εγγύησης Πιστής Εκτέλεσης της σύμβασης, γεγονός που άφηνε το Τμήμα της εκτεθειμένο ως προς τις αποζημιώσεις που πιθανό να οφείλει ο Ανάδοχος προς το δημόσιο, μας πληροφορήσει για τα αποτελέσματα της έρευνάς της, υποβάλλοντας όλα τα σχετικά με το θέμα έγγραφα. Σημειώσαμε, επίσης, ότι ανάλογα με την απάντηση που θα λαμβάναμε επί του συγκεκριμένου θέματος, η Υπηρεσία μας θα εξέταζε την περίπτωση να εισηγηθεί την πειθαρχική διερεύνησή του.

Στις 18.10.2018, με επιστολή μας ενημερώσαμε την Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων σχετικά με την πιο πάνω επιστολή μας προς τη Διευθύντρια του ΤΔΕ, ημερομηνίας 18.9.2018 και ειδικά για το θέμα της μη ανανέωσης της Εγγύησης Πιστής Εκτέλεσης της σύμβασης. Με την εν λόγω επιστολή μας, εκφράσαμε την άποψη ότι ο χειρισμός του θέματος, όπως αυτός έγινε από τη Συντονίστρια του έργου, ενδεχομένως να ήταν πλημμελής, αφού η διατήρηση σε ισχύ της Εγγύησης Πιστής Εκτέλεσης, είναι κεφαλαιώδους σημασίας για τη διασφάλιση των συμφερόντων του δημοσίου, καθώς επίσης πλημμελής ενδεχομένως να ήταν και η όλη διαχείριση του έργου από τη Συντονίστρια. Ως εκ τούτου, ζητήσαμε όπως μεριμνήσει, το συντομότερο, στη διεξαγωγή πειθαρχικής έρευνας.

Στις 21.11.2018, η ΚΕΑΑ σε συνεδρία της αποφάσισε όπως προταθεί στον Ανάδοχο φιλική διευθέτηση των διαφορών του με το ΤΔΕ, στην οποία προβλεπόταν, μεταξύ άλλων, η λύση της σύμβασης στις 3.8.2018, σύμφωνα με το άρθρο 63.1 των όρων.

Στις 10.9.2019, ο Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ διόρισε Ερευνώντα Λειτουργό, για διεξαγωγή έρευνας για πιθανή διάπραξη πειθαρχικού παραπτώματος από τη Συντονίστρια του Έργου, σε σχέση με το θέμα της μη ανανέωσης της Εγγύησης Πιστής Εκτέλεσης της σύμβασης.

Στις 25.2.2020, ο Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ, με επιστολή του, διαβίβασε στον Γενικό Εισαγγελέα αντίγραφο της Έκθεσης του Ερευνώντα Λειτουργού, ο οποίος διεξήγαγε την

πειθαρχική έρευνα για το πιο πάνω θέμα. Με την επιστολή του, την οποία κοινοποίησε στην Υπηρεσία μας, τον πληροφόρησε ότι η Αρμόδια Αρχή συμφωνεί με το πόρισμα στο οποίο κατέληξε ο Ερευνών Λειτουργός, ότι δηλαδή δεν προκύπτουν πειθαρχικά αδικήματα εναντίον της Συντονίστριας του Έργου.

Τον Φεβρουάριο του 2020, λόγω των συνεχιζόμενων καθυστερήσεων στην εκτέλεση των εργασιών, το ΥΜΕΕ αποφάσισε τον τερματισμό της συνέχισης και εκτέλεσης του έργου, μέσω του Επαρχιακού Μηχανικού ΤΔΕ Πάφου, με τη συνεργασία των υπεργολάβων του Αναδόχου. Το ΥΜΕΕ αποφάσισε όπως εκχωρήσει το έργο στον Δήμο Πάφου, ο οποίος θα αναλάμβανε την ανάθεση σε Εργολάβο των υπολειπόμενων εργασιών για ολοκλήρωσή του, μέσω προκήρυξης ανοικτού διαγωνισμού.

Τον Δεκέμβριο του 2020, το Δημοτικό Συμβούλιο Πάφου κατακύρωσε τον συγκεκριμένο διαγωνισμό, έναντι του ποσού των €2.022.000.

Στις 11.12.2020, υποβλήθηκε από την Επιτροπή Αξιολόγησης του ΤΔΕ Έκθεση Αξιολόγησης Απόδοσης του Αναδόχου του έργου, με την οποία κρίθηκε η απόδοσή του ως μη ικανοποιητική.

Είναι ως εκ τούτου θέση μας, ότι παρά τις φανερές ελλείψεις/αδυναμίες του Αναδόχου, το ΤΔΕ παρέλειψε να προχωρήσει έγκαιρα στην ετοιμασία ενδιάμεσης έκθεσης αξιολόγησης του Αναδόχου και να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα.

Σύσταση: Να γίνεται συνεχής και ικανοποιητικός έλεγχος της προόδου και της ποιότητας των έργων, για την επίλυση τυχόν προβλημάτων που παρουσιάζονται, το συντομότερο, ώστε να επιτυγχάνεται η έγκαιρη και ικανοποιητική συμπλήρωσή τους.

Ο χειρισμός των θεμάτων ενός έργου είναι κεφαλαιώδους σημασίας και για τη διασφάλιση των συμφερόντων του δημοσίου, να γίνεται από τους Συντονιστές με κάθε επιμέλεια και προσοχή.

Να γίνεται ορθή, συνεχής και έγκαιρη αξιολόγηση στο στάδιο εκτέλεσης των εργασιών, των πιθανών προβλημάτων του, με γνώμονα την αποφυγή πρόκλησης καθυστερήσεων σε έργα τα οποία παρουσιάζουν ιδιαίτερες δυσκολίες, λόγω της φύσης και του χώρου εκτέλεσής τους.

Το ΤΔΕ να ετοιμάζει έγκαιρα ενδιάμεσες εκθέσεις αξιολόγησης της απόδοσης των Αναδόχων και να προχωρεί σε αυστηρές προειδοποιήσεις στις περιπτώσεις μη ικανοποιητικής προόδου των εργασιών. Σε εκείνες τις περιπτώσεις που παρατηρείται μη άμεση ανταπόκριση των Αναδόχων, το Τμήμα να ενεργοποιεί τη διαδικασία για τερματισμό των σχετικών συμβάσεων.

Η επιτυχής ολοκλήρωση έργων παρόμοιας φύσης, τα οποία θεωρούνται ζωτικής σημασίας για το δημόσιο, να αποτελεί πρώτη σημασία για το ΤΔΕ, το οποίο να προβληματιστεί για την αποτυχία του συγκεκριμένου έργου, προς αποφυγή παρόμοιων περιπτώσεων στο μέλλον.

Τον Φεβρουάριο του 2022, ο Διευθυντής του ΤΔΕ μάς πληροφόρησε τα ακόλουθα:

- α.** Το έργο σχεδιάστηκε από ιδιώτες μελετητές, με διαδικασίες που προώθησε ο Δήμος Πάφου, ενώ στη συνέχεια ανατέθηκε στο ΤΔΕ η υλοποίηση της σύμβασης κατασκευής. Το ΤΔΕ θεωρεί ότι τέτοιου είδους έργα είναι προτιμότερο να υλοποιούνται από τους φορείς

που τα σχεδίασαν, με μεγαλύτερη εμπλοκή των μελετητών στο στάδιο της κατασκευής/ διαχείρισης της σύμβασης.

- β.** Τα μεγαλύτερα προβλήματα/καθυστερήσεις προκλήθηκαν λόγω της κακής οικονομικής κατάστασης του Αναδόχου, ο οποίος δεν μπόρεσε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του συμβολαίου. Το ΤΔΕ προώθησε τις διαδικασίες λύσης της σύμβασης, καθότι δεν διαφαινόταν δυνατότητα ολοκλήρωσης του έργου από τον αρχικό Ανάδοχο. Στη συνέχεια, μέρος του έργου ολοκληρώθηκε από το ΤΔΕ, ενώ το υπόλοιπο ανέλαβε να ολοκληρώσει ο Δήμος Πάφου με την προκήρυξη διαγωνισμού.

Αξιολογώντας τις πιο πάνω απόψεις του Τμήματος, η Υπηρεσία μας διατηρεί τις απόψεις/ παρατηρήσεις της.

7.9 Μετατροπή Κτηρίου «ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ» σε Δικαστήριο

Στις 19.9.2019, μετά την κατακύρωση του διαγωνισμού από το ΣΠ του ΥΜΕΕ, υπογράφηκε η σύμβαση μεταξύ του ΤΔΕ και του Αναδόχου, για τη μετατροπή του κτηρίου «ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ» σε δικαστήριο, έναντι ποσού € 1.690.000 και περίοδο εκτέλεσης 18 εβδομάδων.

Στις 22.11.2019, η Συντονίστρια του έργου με επιστολή προς τον Διευθυντή του ΤΔΕ τον πληροφόρησε, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

Στο πλαίσιο της σύμβασης μετατροπής του κτηρίου «ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ» σε δικαστήριο, οι Μελετητές του Αναδόχου ετοίμασαν, σύμφωνα με τις Απαιτήσεις Εργοδότη, έκθεση σχετικά με τη στατική επάρκεια του κτηρίου και πιο συγκεκριμένα εκτίμηση της διαθέσιμης φέρουσας ικανότητάς του, καθώς και της υφιστάμενης κατάστασης του κτηρίου. Η εν λόγω έκθεση κατέδειξε την ανάγκη για μερική ενίσχυση του φέροντα οργανισμού του κτηρίου. Σύμφωνα με την έκθεση, η περίοδος λειτουργίας του κτηρίου δεν θα πρέπει να ξεπεράσει τα πέντε χρόνια ενώ, μετά την περίοδο αυτή θα πρέπει να γίνει επανέλεγχος της στατικής και αντισεισμικής επάρκειας του κτηρίου. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του επανελέγχου, θα κριθεί κατά πόσο είναι συμφέρον να αναβαθμιστεί το κτήριο αντισεισμικά ή να κατεδαφιστεί.

Όπως τον πληροφόρησε περαιτέρω, οι Μελετητές του Αναδόχου εισηγήθηκαν να γίνουν κάποιες εξειδικευμένες εργασίες ενίσχυσης της στατικής επάρκειας του κτηρίου, έναντι προκαταρκτικής εκτίμησης κόστους που ετοιμάστηκε από τον Ανάδοχο συνολικού ποσού €365.805. Τέλος, τον πληροφόρησε ότι η Ομάδα Παρακολούθησης του έργου, αφού αξιολόγησε την έκθεση, συμφώνησε με τη θέση των Μελετητών για εκτέλεση βασικών εργασιών μερικής στατικής ενίσχυσης του κτηρίου για το ποσό που αιτήθηκε ο Ανάδοχος. Επίσης, η Ομάδα Έργου εισηγήθηκε την παραχώρηση στον Ανάδοχο παράτασης χρόνου 51 ημερών.

Στις 8.1.2020, η ΚΕΑΑ σε συνεδρία της, λαμβάνοντας υπόψη τις περιστάσεις της υπόθεσης και της δέσμευσης που έχει δοθεί για τη λειτουργία του δικαστηρίου, αποφάσισε όπως εγκρίνει την κατ' αρχήν εισήγηση του ΤΔΕ για μερική στατική ενίσχυση του κτηρίου. Περαιτέρω, η ΚΕΑΑ ενέκρινε την καταβολή στον Ανάδοχο ποσού €284.000 για την εκτέλεση των εργασιών ενίσχυσης της στατικής επάρκειας του κτηρίου, καθώς και την παραχώρηση χρονικής παράτασης 64 εργάσιμων ημερών χωρίς οικονομική αποζημίωση. Τέλος, η ΚΕΑΑ επισήμανε ότι είναι ιδιαίτερα

επιφυλακτική, σε σχέση με τη στατικότητα του κτηρίου και υπέδειξε ότι το θέμα αυτό αφορά στο ΤΔΕ.

Η Υπηρεσία μας διαφώνησε με την εν λόγω απόφαση της Επιτροπής και διατύπωσε τη θέση ότι αυτή θα αυξήσει σημαντικά το προϋπολογιζόμενο κόστος του έργου. Υπέδειξε επίσης ότι αποτελεί απαράδεκτη διασπάθιση δημοσίου χρήματος, η όλη διαδικασία που ακολουθήθηκε για μετατροπή του συγκεκριμένου προβληματικού από στατική άποψη κτηρίου, το οποίο, σημειώνουμε, δεν είναι αντισεισμικό και ούτε παρέχει τη δυνατότητα να φέρει τα στατικά φορτία της χρήσης για την οποία προορίζεται. Περαιτέρω, διατυπώσαμε τη θέση ότι με την πιο πάνω απόφαση της Επιτροπής θα δαπανηθεί σημαντικό ποσό για περίοδο πέντε μόνο χρόνων, χωρίς να εξασφαλίζεται απόλυτα η ασφάλεια των εργαζομένων και του κοινού. Τονίσαμε επίσης ότι, στη συγκεκριμένη περίπτωση, το ΤΔΕ ενήργησε με απαράδεκτο τρόπο, πρώτο γιατί προώθησε ένα τέτοιο έργο, χωρίς να λάβει υπόψη την κακή κατάσταση του κτηρίου, η οποία ήταν γνωστή τουλάχιστον από το 2008 και, δεύτερο γιατί δεν περιέλαβε στις υποχρεώσεις του Αναδόχου τις εργασίες για ενίσχυση του στατικού φορέα, σε ένα έργο το οποίο προωθήθηκε για υλοποίηση με τη μέθοδο Μελέτη, Κατασκευή και Συντήρηση. Τέλος, η Υπηρεσία μας εξέφρασε την άποψη ότι το έργο θα έπρεπε να είχε εγκαταλειφθεί, η σύμβαση να τερματιστεί και να αναζητηθούν ευθύνες από τους υπαίτιους.

Σύσταση: Η διαχείριση των έργων, τόσο στο στάδιο της μελέτης όσο και κατά το στάδιο της εκτέλεσής τους, να γίνεται από τα αρμόδια Υπουργεία/Τμήματα με τη δέουσα επιμέλεια και προσοχή.

Να γίνεται ορθή αξιολόγηση όλων των πιθανών προβλημάτων στην υλοποίηση των έργων, για την αποφυγή διενέργειας αχρείαστων δαπανών και πρόκλησης καθυστερήσεων, να εξετάζονται όλες οι ενδεχόμενες εναλλακτικές λύσεις και να επιλέγεται η πιο εφικτή και οικονομική επιλογή.

Τον Φεβρουάριο του 2022, ο Διευθυντής του ΤΔΕ μάς πληροφόρησε τα ακόλουθα:

- α.** Το 2018, το ΥΣ αποφάσισε (Αρ. Απόφασης 86.148) να παραχωρήσει το κτήριο «ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ» στη Δικαστική Υπηρεσία, με στόχο την κάλυψη των στεγαστικών αναγκών του Δευτεροβάθμιου Δικαστηρίου (Εφετείο) και του Εμπορικού Δικαστηρίου.
- β.** Το ΤΔΕ προχώρησε στην προκήρυξη διαγωνισμού για μετατροπή του κτηρίου «ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ» σε δικαστήριο, σύμφωνα με την πιο πάνω απόφαση του ΥΣ με τη μέθοδο Μελέτη και Κατασκευή.
- γ.** Από τη μελέτη της στατικής επάρκειας του κτηρίου, καθώς επίσης τους δειγματοληπτικούς ελέγχους, προέκυψε ανάγκη για στατική ενίσχυση του κτηρίου.
- δ.** Με βάση τα πιο πάνω και σύμφωνα με τις Απαιτήσεις Εργοδότη, όπως αυτές καθορίζονται στο συμβόλαιο, ο Ανάδοχος υπέβαλε δυο εναλλακτικές εισηγήσεις, με προκαταρκτικό κόστος και απαιτήσεις για την περίπτωση μερικής ή ολικής στατικής ενίσχυσης του κτηρίου.

Το ΤΔΕ, αφού αξιολόγησε τις δύο εναλλακτικές εισηγήσεις αποφάσισε όπως προχωρήσει με την πιο οικονομική και εφικτή λύση, για μερική στατική ενίσχυση του κτηρίου, η οποία καλύπτει τις

ανάγκες της Δικαστικής Υπηρεσίας για το χρονικό διάστημα που είχε αποφασιστεί για κάλυψη των στεγαστικών αναγκών των πιο πάνω δικαστηρίων. Για το θέμα αυτό, η ΚΕΑΑ αποφάσισε στις 8.1.2020, όπως εγκρίνει την εκτέλεση των εργασιών μερικής στατικής ενίσχυσης για το συνολικό ποσό των €284.000 και να παραχωρήσει παράταση χρόνου 64 εργάσιμων ημερών, χωρίς οικονομικές αποζημιώσεις.

Λαμβάνοντας υπόψη τα πιο πάνω σχόλια, η Υπηρεσία μας διατηρεί τις απόψεις/παρατηρήσεις της.

7.10 Αγορά Κτηρίου για Μεταστέγαση του Κρατικού Λαχείου στη Λευκωσία. Στατική/Αντισεισμική Επάρκεια του Κτηρίου. Ανέγερση Πρόσθετων Ορόφων

Τον Απρίλιο του 2014, το Κρατικό Λαχείο μεταστεγάστηκε σε κτήριο στην Έγκωμη, το οποίο είχε αγοραστεί τον Μάρτιο του 2011, μετά από σχετικές Αποφάσεις του ΥΣ που λήφθηκαν στις 10.1.2011 και 29.3.2011, έναντι του ποσού των €3.000.000.

Η επιλογή του συγκεκριμένου ακινήτου έγινε με τη διαδικασία της απευθείας διαπραγμάτευσης, χωρίς προηγουμένως να προκηρυχθεί Πρόσκληση Δήλωσης Ενδιαφέροντος.

Μετά την αγορά του εν λόγω ακινήτου, δαπανήθηκε επιπρόσθετο ποσό ύψους περίπου €1.100.000 για την εκτέλεση εργασιών ανακαίνισης του κτηρίου.

Από τη μελέτη του θέματος από την Υπηρεσία μας, διαπιστώσαμε ότι διενεργήθηκαν λανθασμένοι χειρισμοί, τόσο ως προς τη διαδικασία που ακολουθήθηκε για επιλογή και αγορά του συγκεκριμένου κτηρίου, όσο και ως προς την έρευνα που διεξήχθη για διαπίστωση/εξακρίβωση της καταλληλότητάς του, σε σχέση με τη στατική/αντισεισμική επάρκειά του για αξιοποίηση του ανεξάντλητου συντελεστή δόμησης για ανέγερση στο μέλλον τριών επιπρόσθετων ορόφων. Η συγκεκριμένη προϋπόθεση λήφθηκε υπόψη στην εκτίμηση της αξίας του ακινήτου από το Τμήμα Κτηματολογίου και Χωρομετρίας (ΤΚΧ), καθώς και στην απόφαση αγοράς του, που λήφθηκε από το ΥΣ.

Μετά από επιτόπου έλεγχο στο κτήριο από εμπειρογνώμονα του ΤΔΕ, ο οποίος έγινε στις 5.6.2012, κατά το στάδιο εκτέλεσης των εργασιών ανακαίνισης/ αναδιαρρύθμισης του κτηρίου, διαπιστώθηκε ότι το εν λόγω κτήριο παρουσιάζει προβλήματα στατικής/αντισεισμικής επάρκειας.

Από τη μελέτη της σχετικής με το εν λόγω θέμα αλληλογραφίας καθώς και ενδοτμηματικών Σημειωμάτων Λειτουργιών του ΤΔΕ, προκύπτει ότι, στην περίπτωση που μελλοντικά το Κράτος αποφασίσει την ανάπτυξη του ακινήτου, με την προσθήκη των τριών νέων ορόφων στο υφιστάμενο κτήριο, θα είναι απαραίτητη – πριν την προσθήκη των ορόφων – η διενέργεια νέας αντισεισμικής μελέτης και η εκτέλεση εκτεταμένων εργασιών αντισεισμικής αναβάθμισης/ ενίσχυσης του φέροντα οργανισμού του κτηρίου, έναντι σημαντικής δαπάνης.

Τον Φεβρουάριο του 2020, με επιστολή μας προς τον Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, τον ενημερώσαμε σχετικά με το εν λόγω θέμα, καθώς και την ανάγκη για ετοιμασία από το ΤΔΕ έκθεσης γεγονότων, προς τον Γενικό Εισαγγελέα, για να γνωματεύσει επί του συγκεκριμένου θέματος.

Τον Μάρτιο του 2020, ο Διευθυντής του ΤΔΕ απέστειλε στον Γενικό Εισαγγελέα την εν λόγω έκθεση και ζήτησε όπως αυτός ενεργήσει ανάλογα. Τον Απρίλιο του 2020, η Νομική Υπηρεσία με επιστολή της ζήτησε από τον Διευθυντή του ΤΔΕ διευκρινίσεις επί της έκθεσης, καθώς και την υποβολή των σχετικών εγγράφων/αλληλογραφίας. Στις 10.11.2021, ο Διευθυντής του ΤΔΕ, με επιστολή του προς τον Γενικό Εισαγγελέα, υπέβαλε διευκρινίσεις επί της εν λόγω έκθεσης, καθώς και σχετικά έγγραφα.

Διενεργήθηκαν λανθασμένοι χειρισμοί από το ΤΔΕ, αναφορικά με τη διαδικασία που ακολουθήθηκε για αγορά του κτηρίου, αφού η επιλογή του έγινε με απευθείας διαπραγμάτευση, χωρίς να προκηρυχθεί Πρόσκληση Δήλωσης Ενδιαφέροντος.

Σύσταση: Τα θέματα αγορών ή ενοικιάσεων κτηρίων, για κάλυψη των στεγαστικών αναγκών των κρατικών Υπηρεσιών, να τυγχάνουν προσεκτικής μελέτης, τόσο για την καταλληλότητα των κτηρίων, όσο και για τη λογικότητα του ποσού της αγοράς ή του ύψους του μηνιαίου ενοικίου, έχοντας πάντοτε ως γνώμονα το δημόσιο συμφέρον.

Τον Φεβρουάριο του 2022, ο Διευθυντής του ΤΔΕ μάς πληροφόρησε τα ακόλουθα:

- α.** Ο έλεγχος έγινε από τον Επιβλέποντα Μηχανικό του ΤΔΕ, κατά το στάδιο εκτέλεσης των εργασιών ανακαίνισης/αναδιαρρύθμισης του κτηρίου. Με οπτικό έλεγχο βρέθηκε στατικός κόμβος με κατασκευαστικές παραλείψεις, οι οποίες δεν απειλούν τη στατικότητα του κτηρίου, αλλά ενδεχομένως την αντισεισμική επάρκεια, με βάση τα δεδομένα της μελέτης που έγινε την εποχή της κατασκευής του έργου.
- β.** Η διενέργεια νέας αντισεισμικής μελέτης και οι εργασίες αναβάθμισης του φέροντα οργανισμού του κτηρίου, απαιτούνται στην περίπτωση που θα κατασκευαστούν πρόσθετοι όροφοι. Η εν λόγω απαίτηση προκύπτει για όλα τα υφιστάμενα κτήρια, λόγω θέσπισης από το κράτος νέων Κανονισμών με αναβαθμισμένες απαιτήσεις.

Στη βάση των πιο πάνω θέσεων, η Υπηρεσία μας διατηρεί τις απόψεις/παρατηρήσεις της.

7.11 Αυτοκινητόδρομος Λεμεσού – Σαϊττά, Φάση Α1

Τον Ιούνιο του 2020, με επιστολή μας προς τον Διευθυντή του ΤΔΕ παρατηρήσαμε ότι το Συμβούλιο Αποχετεύσεων Λεμεσού-Αμαθούντας (ΣΑΛΑ) είχε ενημερώσει, με επιστολή του ημερομηνίας 19.5.2020, το ΤΔΕ ότι το έργο, το οποίο είχε ήδη κατακυρωθεί, ενέπιπτε στα όρια του Συμβουλίου, οπότε και θα έπρεπε να τοποθετηθεί δίκτυο λυμάτων, το οποίο είναι αναγκαίο για τη μελλοντική σύνδεση της Κοινότητας της Παλώδειας.

Ως εκ τούτου, ζητήσαμε όπως μας εξηγηθεί η θέση του Τμήματος ότι δεν γνώριζε πως η περιοχή Παλώδειας εμπίπτει στη δικαιοδοσία του ΣΑΛΑ και για τον λόγο αυτό δεν ζητήθηκαν οι απόψεις του Συμβουλίου για το εν λόγω θέμα, στο στάδιο ετοιμασίας της μελέτης.

Περαιτέρω, σημειώσαμε ότι το κόστος του έργου αναμένεται να αυξηθεί κατ' αρχήν με ένα ποσό της τάξης περίπου των €400.000 πλέον ΦΠΑ, για την εκτέλεση των εν λόγω εργασιών του αποχετευτικού δικτύου, με ενδεχόμενες χρονικές και οικονομικές απαιτήσεις εκ μέρους του Ανάδοχου της σύμβασης, λόγω του επηρεασμού του συμβατικού όγκου εργασιών. Τέλος,

παρατηρήσαμε ότι η εν λόγω εργασία, εφόσον δεν αποτέλεσε προϊόν ανταγωνισμού μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων οικονομικών φορέων που έλαβαν μέρος στον διαγωνισμό, ενδέχεται να κοστίζει περισσότερο σε σχέση με το εάν συμπεριλαμβανόταν εξ αρχής στο Δελτίο Ποσοτήτων των εγγράφων διαγωνισμού. Εισηγηθήκαμε όπως το ΤΔΕ εξετάσει θέμα αναζήτησης ενδεχόμενων ευθυνών, πειθαρχικών από μέρους υπαλλήλων του Τμήματος και αστικών/συμβατικών από μέρους των ιδιωτών μελετητών του έργου.

Στις 14.9.2021, ο Διευθυντής του ΤΔΕ με επιστολή του μας πληροφόρησε, μεταξύ άλλων, ότι το Τμήμα του, στο στάδιο ετοιμασίας της μελέτης, δεν είχε οποιαδήποτε ενημέρωση για τις αποχετεύσεις λυμάτων στο έργο, ούτε για τη δικαιοδοσία του ΣΑΛΑ στην περιοχή του έργου. Περαιτέρω, μας πληροφόρησε ότι, σύμφωνα με πρόσφατη ενημέρωση που είχε από το ΣΑΛΑ, το αποχετευτικό έργο της Κοινότητας της Παλώδειας αποτελούσε έργο υπό την ευθύνη του Τμήματος Αναπτύξεως Υδάτων (ΤΑΥ), ενώ μετά από απόφαση του ΥΣ που λήφθηκε το 2016, η υλοποίηση ανατέθηκε στο ΣΑΛΑ. Ωστόσο, λόγω της οικονομικής κρίσης, η έγκριση για υλοποίηση του έργου δεν είχε εκδοθεί πριν το 2019. Ως εκ τούτου, το ΣΑΛΑ δεν προχώρησε στη μελέτη του έργου, ώστε να προέβαινε σε οποιαδήποτε ενημέρωση. Με βάση τα πιο πάνω, ο Διευθυντής του ΤΔΕ θεωρεί ότι δεν τίθεται θέμα αναζήτησης οποιωνδήποτε ευθυνών.

Σύσταση: Για την ομαλή υλοποίηση των έργων, να υπάρχει συνεχής ενημέρωση και επικοινωνία μεταξύ όλων των αρμόδιων Τμημάτων/Υπηρεσιών, ώστε να αποφεύγονται πιθανά προβλήματα, τα οποία να επιφέρουν αχρείαστες δαπάνες και καθυστερήσεις στην έγκαιρη ολοκλήρωση των έργων.

Τον Φεβρουάριο του 2022, ο Διευθυντής του ΤΔΕ μάς πληροφόρησε ότι για τα δίκτυα αποχέτευσης λυμάτων δεν δόθηκε οποιαδήποτε ενημέρωση από το ΤΑΥ, παρόλο που το αποχετευτικό έργο της Κοινότητας Παλώδειας αποτελεί έργο που εμπίπτει στην ευθύνη του ΤΑΥ, ενώ η απόφαση του ΥΣ, για ανάθεση της υλοποίησής του στο ΣΑΛΑ, εκδόθηκε το 2016. Λόγω της οικονομικής κρίσης, η έγκριση για υλοποίηση του έργου δεν είχε εκδοθεί πριν το 2019. Ως εκ τούτου, το ΣΑΛΑ δεν είχε προχωρήσει στον σχεδιασμό του έργου, ώστε να προέβαινε σε οποιαδήποτε ενημέρωση προς το ΤΔΕ. Ενόψει των πιο πάνω, το ΣΑΛΑ ετοίμασε κατά προτεραιότητα τα σχέδια του προτεινόμενου δικτύου, για το τμήμα που εμπίπτει στα όρια του αυτοκινητόδρομου και αφού ακολουθήθηκαν όλες οι ενδεδειγμένες διαδικασίες εξασφαλίστηκε η έγκριση της ΚΕΑΑ για ενσωμάτωση των σχετικών εργασιών στο συμβόλαιο.

Στη βάση των πιο πάνω θέσεων, η Υπηρεσία μας διατηρεί τις απόψεις/παρατηρήσεις της.

7.12 Ανέγερση των Κεντρικών Γραφείων του Τμήματος Κτηματολογίου και Χωρομετρίας

Ο διαγωνισμός του έργου προκηρύχθηκε στις 28.7.2020, με τη μέθοδο Μελέτη- Κατασκευή και με 12ετή Συντήρηση. Ως εκτιμώμενη αξία καθορίστηκε το ποσό των €18.500.000, με διάρκεια εκτέλεσης της σύμβασης 36 μήνες (Μελέτη και Κατασκευή). Το έργο θα ανεγερθεί σε πέντε κρατικά τεμάχια εντός των ορίων του Δήμου Αγλαντζιάς.

Τον Οκτώβριο του 2020, με επιστολή μας προς τον Διευθυντή του Τμήματος Δημοσίων Έργων υποδείξαμε, μεταξύ άλλων, ότι η μέθοδος που επιλέγηκε από το Τμήμα, για επιλογή του επιτυχόντα προσφοροδότη, πιθανόν να μην ικανοποιούσε την αρχή της χρηστής χρηματοοικονομικής διαχείρισης, η οποία περιλαμβάνει την αρχή της οικονομίας, αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τη βέλτιστη σχέση τιμής-ποιότητας. Τα κριτήρια που καθορίστηκαν για αξιολόγηση των τεχνικών προσφορών ήταν, κατά την άποψη της Υπηρεσίας μας, ασαφή και μη αντικειμενικά.

Ενόψει των πιο πάνω, αναφέραμε ότι ως αποτέλεσμα της μεθόδου που το Τμήμα αποφάσισε να ακολουθήσει για αξιολόγηση του διαγωνισμού, ενδεχομένως να μην επιλεγόταν τελικά η πλέον οικονομικά συμφέρουσα προσφορά αλλά αντίθετα να υπάρξει σοβαρή διασπάθιση δημοσίου χρήματος, ενώ επιπλέον υπήρχε και ο κίνδυνος ενδιαφερόμενοι προσφοροδότες να προσφύγουν στην ΑΑΠ, αμφισβητώντας την αντικειμενικότητα της αξιολόγησης, δημιουργώντας καθυστερήσεις στην υλοποίηση του έργου και αχρείαστο διοικητικό κόστος.

Πέραν των πιο πάνω, από τον δειγματοληπτικό έλεγχο των εγγράφων του διαγωνισμού παρατηρήσαμε ότι στα τεμάχια στα οποία θα ανεγερθεί το έργο υπάρχουν κτήρια και άλλες κατασκευές, τα οποία θα κατεδαφιστούν από τον Ανάδοχο. Σύμφωνα με τα έγγραφα, η εκτέλεση των εργασιών θα αρχίσει σε δύο από τα πέντε τεμάχια, ενώ στα υπόλοιπα τρία τεμάχια οι εργασίες θα αρχίσουν σε 24 μήνες από την ημερομηνία έναρξης του έργου.

Ζητήσαμε όπως πληροφορηθούμε, για το ποια είναι η χρήση των πιο πάνω εγκαταστάσεων και το πότε αυτές θα κατεδαφιστούν, καθώς επίσης και για τις ενέργειες που έγιναν/θα γίνονταν από το Τμήμα για την έγκαιρη παραχώρηση στον Ανάδοχο των εν λόγω τεμαχίων στον προκαθορισμένο χρόνο, ώστε να μην προκληθούν καθυστερήσεις στην εκτέλεση των εργασιών, με πιθανό αποτέλεσμα την καταβολή αποζημιώσεων προς τον Ανάδοχο.

Ζητήσαμε, επίσης, όπως πληροφορηθούμε τη διαδικασία που ακολουθήθηκε για επιλογή του συγκεκριμένου χώρου, με σκοπό την ανέγερση του εν λόγω κτηρίου.

Από τη μελέτη των απαιτήσεων των εγγράφων του διαγωνισμού, οι οποίες αφορούσαν στις Τεχνικές και Επαγγελματικές Ικανότητες των ενδιαφερόμενων οικονομικών φορέων, σχετικά με τις απαιτήσεις για τη στελέχωση των Υπεργολάβων Μηχανολογικών και Ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων, καθώς και των αντίστοιχων Μελετητών, παρατηρήσαμε ότι αυτές είναι περιοριστικές και ενδεχομένως να μην διασφάλιζαν την ευρύτητα συμμετοχής και την ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού.

Στις 23.11.2020, ο Διευθυντής του ΤΔΕ με επιστολή του μας πληροφόρησε, μεταξύ άλλων, ότι η επιλογή του τρόπου διεξαγωγής του διαγωνισμού έγινε κατόπιν διαβούλευσης με τον χρήστη, δηλαδή το ΤΚΧ, οποίος έθεσε ως κύρια προϋπόθεση να δοθεί ιδιαίτερη σημασία στην αρχιτεκτονική του κτηρίου. Η επιλογή του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού κρίθηκε ως πολύ χρονοβόρα. Τα κριτήρια που καθορίστηκαν για αξιολόγηση των τεχνικών προσφορών τέθηκαν ακολουθώντας τις πρόνοιες της σχετικής νομοθεσίας. Τα τεμάχια στα οποία θα ανεγερθεί το έργο υποδείχτηκαν από τον χρήστη και το ΤΔΕ συναίνεσε στην προκήρυξη του διαγωνισμού, μετά από διαβεβαίωση του χρήστη ότι οι υφιστάμενες εντός των πιο πάνω τεμαχίων εγκαταστάσεις θα

μεταφέρονταν σε άλλους χώρους. Τέλος, μας πληροφόρησε ότι οι απαιτήσεις των εγγράφων του διαγωνισμού, σχετικά με τους ηλεκτρομηχανολόγους, τέθηκαν σε συνεννόηση με το ΗΜΥ.

Στις 15.12.2020, ο Διευθυντής του ΤΔΕ με επιστολή του προς τον Διευθυντή του ΤΚΧ τον ενημέρωσε ότι ο εν λόγω διαγωνισμός ακυρώθηκε, λόγω κυρίως των προβλημάτων με την ύπαρξη των υφιστάμενων εγκαταστάσεων σε μέρος του χώρου ανέγερσης του κτηρίου.

Στις 5.8.2021, προκηρύχθηκε νέος διαγωνισμός για την ανέγερση του κτηρίου του ΤΚΧ.

Τον Σεπτέμβριο του 2021, με επιστολή μας προς τον Διευθυντή του ΤΔΕ παρατηρήσαμε, μεταξύ άλλων, ότι η εκτιμώμενη αξία του νέου διαγωνισμού είχε παραμείνει αμετάβλητη, δηλαδή €18.500.000, παρά το γεγονός ότι τροποποιήθηκαν μερικώς οι κατασκευαστικές εργασίες, σε σύγκριση με τον προηγούμενο ακυρωθέντα διαγωνισμό.

Όσον αφορούσε στις απαιτήσεις των εγγράφων του διαγωνισμού, για τις Τεχνικές και Επαγγελματικές Ικανότητες των ενδιαφερομένων οικονομικών φορέων, για τη στελέχωση των Υπεργολάβων Μηχανολογικών και Ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων, καθώς και των αντίστοιχων Μελετητών, αυτές παρέμειναν το ίδιο υψηλές και στον υπό αναφορά νέο διαγωνισμό.

Τέλος, με την επιστολή μας διευκρινίσαμε ότι σε κάθε περίπτωση, η ευθύνη για καθορισμό των όρων και προνοιών των εγγράφων του διαγωνισμού ανήκει αποκλειστικά στο ΤΔΕ, ως η Αναθέτουσα Αρχή του διαγωνισμού.

Σύσταση: Να γίνεται ορθή αξιολόγηση όλων των πιθανών μεθόδων και εναλλακτικών λύσεων για υλοποίηση των έργων, επιλέγοντας την πιο εφικτή και οικονομική, προς αποφυγή προβλημάτων, διενέργειας αχρείαστων δαπανών και πρόκλησης καθυστερήσεων. Οι απαιτήσεις των εγγράφων του διαγωνισμού, καθώς και τα κριτήρια συμμετοχής, δεν πρέπει να είναι περιοριστικά, ώστε να διασφαλίζουν, αφενός, την ευρύτητα συμμετοχής και την ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού και αφετέρου, την ικανότητα του επιτυχόντα προσφοροδότη να υλοποιήσει με επιτυχία τη σύμβαση που θα αναλάβει.

Τον Φεβρουάριο του 2022, ο Διευθυντής του ΤΔΕ μάς πληροφόρησε ότι το ΤΔΕ έχει προβεί σε αναθεώρηση της εκτίμησης δαπάνης του νέου διαγωνισμού Α/6/2021(Ε) και έχουν προωθηθεί οι απαραίτητες διαδικασίες για έγκριση των επιπρόσθετων πιστώσεων. Η διορθωτική προκήρυξη έγινε στις 19.11.2021, με ποσό εκτίμησης €21.700.000 συν ΦΠΑ.

Στη βάση των πιο πάνω θέσεων, η Υπηρεσία μας διατηρεί τις απόψεις/παρατηρήσεις της.

Σημειώνουμε ότι στις 18.2.2022, με τη λήξη του εν λόγω διαγωνισμού, υποβλήθηκαν επτά προσφορές.

Στις 5.5.2022, το ΣΠ του ΥΜΕΕ, σε συνεδρία του, εξέτασε την έκθεση αξιολόγησης που υπέβαλε η Επιτροπή Αξιολόγησης του ΤΔΕ και αποφάσισε όπως ζητήσει από το Τμήμα να ερευνήσει, αφενός, κατά πόσο εκκρεμεί στην Επιτροπή Αποκλεισμού οποιαδήποτε υπόθεση εναντίον του χαμηλότερου προσφοροδότη και αφετέρου, σε συνάρτηση με τις θέσεις/επιφυλάξεις που κατατέθηκαν στην εν λόγω συνεδρία της Επιτροπής από την Υπηρεσία μας, σχετικά με την ικανότητα του συγκεκριμένου προσφοροδότη να εκτελέσει τη σύμβαση, λαμβάνοντας υπόψη τα σοβαρά προβλήματα που παρουσιάστηκαν σε προηγούμενες συμβάσεις που του είχαν ανατεθεί

να εκτελέσει. Τέλος, ζήτησε όπως η Αναθέτουσα Αρχή υποβάλει στη συνέχεια Συμπληρωματική Έκθεση Αξιολόγησης.

Η Υπηρεσία μας αξιολόγησε τη Συμπληρωματική Έκθεση Αξιολόγησης που συζητήθηκε στο ΣΠ στις 2.6.2022, και διατηρεί τις θέσεις/επιφυλάξεις της όπως αυτές είχαν κατατεθεί στην πιο πάνω συνεδρία του Συμβουλίου στις 5.5.2022.

7.13 Προμήθεια, εγκατάσταση, λειτουργική υποστήριξη και πενταετής συντήρηση πολυδύναμου οχήματος για επιθεώρηση οδοστρώματος

Τον Μάιο του 2019, το ΤΔΕ προκήρυξε ανοικτό διαγωνισμό για την προμήθεια του εν λόγω οχήματος, με εκτίμηση δαπάνης €960.000+ΦΠΑ. Τον Ιούνιο του 2019, κατόπιν ελέγχου των εγγράφων του διαγωνισμού, ζητήσαμε από τον Διευθυντή του Τμήματος να μας πληροφορήσει κατά πόσο είχε γίνει έρευνα αγοράς πριν την προκήρυξη του διαγωνισμού και να μας αποστείλει τα ονόματα τουλάχιστον τριών κατασκευαστών/μοντέλων που ικανοποιούσαν τους όρους/τεχνικές προδιαγραφές του.

Τον ίδιο μήνα, ο Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε, μεταξύ άλλων, ότι της προκήρυξης του διαγωνισμού είχε προηγηθεί προκήρυξη πρόθεσης στο Ηλεκτρονικό Σύστημα Σύναψης Συμβάσεων του Γενικού Λογιστηρίου της Δημοκρατίας. Επιπλέον, είχε σταλθεί ηλεκτρονικό μήνυμα σε αρκετούς κατασκευαστές τέτοιων συστημάτων, με το οποίο ζήτησαν πληροφορίες, αφού δεν είχαν στο παρελθόν ασχοληθεί με παρόμοια συστήματα. Με βάση τις πληροφορίες που πήραν και, αφού συζητήθηκε το θέμα με το ΗΜΥ, ετοιμάσαν προδιαγραφές που να ήταν όσο το δυνατόν πιο ανοικτές στον ανταγωνισμό αλλά με συγκεκριμένο επίπεδο, χρησιμοποιώντας και εγχειρίδιο που είχε ετοιμαστεί από τον Ευρωπαϊκό Σύνδεσμο Διευθύνσεων Αυτοκινητοδρόμων. Παράθεσε τέλος τις εκτιμήσεις κόστους πέντε εταιρειών, σημειώνοντας ότι, λόγω του ότι οι προδιαγραφές είχαν οριστικοποιηθεί μετά την παραλαβή των εκτιμήσεων, τα δεδομένα κόστους είχαν διαφοροποιηθεί.

Τον Οκτώβριο του 2019, από τη μελέτη της έκθεσης αξιολόγησης του διαγωνισμού, η οποία είχε υποβληθεί στο ΣΠ του ΥΜΕΕ για εξέταση, παρατηρήσαμε, μεταξύ άλλων, ότι είχε υποβληθεί μόνο μία προσφορά, η τιμή της οποίας ανερχόταν σε €1.126.992, δηλαδή κατά 17,4% ψηλότερη από την εκτίμηση κόστους, στην οποία η Επιτροπή Αξιολόγησης σύστηνε κατακύρωση του διαγωνισμού. Σημειώνουμε ότι η Επιτροπή Αξιολόγησης, στην αιτιολόγηση της υπέρβασης της τιμής της μοναδικής προσφοράς από την εκτίμηση κόστους, ανέφερε, μεταξύ άλλων, ότι δεν υπήρχε μέτρο σύγκρισης, αφού δεν είχε αγοραστεί παρόμοιο σύστημα στο παρελθόν, ενώ δεν μπορούσε να υπολογιστεί με ακρίβεια η εκτίμηση κόστους των επιμέρους εξαρτημάτων και της εγγύησης για 5 χρόνια. Παρατηρήσαμε επίσης ότι προσφορά είχε υποβάλει εκπρόθεσμα και δεύτερη ενδιαφερόμενη εταιρεία, ενώ υπήρχε και τρίτη ενδιαφερόμενη εταιρεία, η οποία, ωστόσο, όπως δήλωσε, δεν έλαβε μέρος στον διαγωνισμό, αφού η προσφορά της θα υπερέβαινε την εκτίμηση κόστους.

Ενόψει των πιο πάνω, η Υπηρεσία μας εξέφρασε την άποψη ότι οι πιο πάνω λόγοι, της μη ακριβούς εκτίμησης κόστους, σε συνδυασμό με την περιορισμένη συμμετοχή και τη μη ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού, ήταν λόγοι για τους οποίους θα έπρεπε να εξεταστεί από το ΣΠ το

ενδεχόμενο ακύρωσης του διαγωνισμού και όχι η αποδοχή της πιο πάνω υπέρβασης της εκτίμησης κόστους. Στην περίπτωση κατά την οποία η Αναθέτουσα Αρχή έκρινε ότι για τους πιο πάνω λόγους η εκτίμηση κόστους δεν ήταν ορθή/αντικειμενική, η κατακύρωση του διαγωνισμού σε προσφοροδότη του οποίου η προσφορά υπερέβαινε την εκτίμηση, και στη προκειμένη περίπτωση κατά 17,4% ή €166.992, ποσό καθόλου ευκαταφρόνητο, ενδεχόμενα να προσέκρουε στις αρχές της ίσης μεταχείρισης των προσφοροδοτών, αφού με αντικειμενική/ορθή εκτίμηση κόστους ενδεχομένως να λάμβαναν μέρος και άλλοι οικονομικοί φορείς στον διαγωνισμό.

Τελικά, το ΣΠ αποφάσισε την ακύρωση του διαγωνισμού, εφόσον έκρινε ότι η τιμή της μοναδικής προσφοράς που είχε υποβληθεί ήταν εξωπραγματική, σε σχέση με την εκτίμηση κόστους.

Τον Δεκέμβριο του 2020, το Τμήμα προκήρυξε νέο διαγωνισμό για την προμήθεια του υπό αναφορά οχήματος, με αναθεωρημένη/αυξημένη εκτίμηση κόστους, η οποία ανερχόταν σε €1.200.000+ΦΠΑ. Για τον νέο διαγωνισμό υποβλήθηκαν τέσσερις προσφορές, εκ των οποίων οι τρεις είχαν κριθεί έγκυρες, με τις τιμές τους να κυμαίνονται από €1.029.619 μέχρι €1.077.800+ΦΠΑ. Ο νέος διαγωνισμός κατακυρώθηκε τελικά από το ΣΠ του ΥΜΕΕ τον Σεπτέμβριο του 2021 στη χαμηλότερη έγκυρη προσφορά, για το ποσό των €1.029.619+ΦΠΑ, ποσό το οποίο είναι χαμηλότερο κατά €97.373+ΦΠΑ από το ποσό της μοναδικής προσφοράς που είχε υποβληθεί στον προηγούμενο ακυρωθέντα διαγωνισμό, επιβεβαιώνοντας τις απόψεις/θέσεις μας για τον εν λόγω διαγωνισμό.

Σημειώνουμε ότι ο επιτυχόντας προσφοροδότης, στον οποίο ανατέθηκε ο διαγωνισμός, είναι ο ίδιος με τον μοναδικό προσφοροδότη του ακυρωθέντα διαγωνισμού.

Σύσταση: Η έρευνα αγοράς που προηγείται της προκήρυξης σύμβασης να είναι, όσο το δυνατόν, πιο επαρκής και τεκμηριωμένη, ώστε να διασφαλίζει την ευρύτητα συμμετοχής και να εξασφαλίζει την ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού, προς όφελος του δημοσίου. Επίσης, κατά την αξιολόγηση των προσφορών να εφαρμόζονται οι όροι του διαγωνισμού, ώστε να τηρούνται οι αρχές της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης των προσφοροδοτών, τόσο αυτών που συμμετέχουν στον διαγωνισμό, όσο και αυτών που είχαν τη δυνατότητα να συμμετέχουν αλλά δεν ανταποκρίνονταν σε κάποιο/ους όρο/ους του διαγωνισμού.

Τον Φεβρουάριο του 2022, ο Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι, μετά που είχε ακυρωθεί ο πρώτος διαγωνισμός είχαν διεξαχθεί συναντήσεις του Τμήματος του με λειτουργούς της Υπηρεσίας μας που είχαν χειριστεί το θέμα, ενώ στον νέο διαγωνισμό είχαν ληφθεί υπόψη τα σχόλια των προσφοροδοτών και αναδιαμορφώθηκαν κάποιοι όροι του διαγωνισμού, σε σχέση με τον αρχικό, γεγονός που οδήγησε στη μείωση του ποσού της νέας προσφοράς. Επίσης, κατά τον ακυρωθέντα διαγωνισμό ο επιτυχών προσφοροδότης είχε χώρα εγκατάστασης εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), ενώ κατά τον δεύτερο διαγωνισμό υπέβαλε προσφορά με θυγατρική εταιρεία που είχε στο μεταξύ εγγραφεί σε χώρα εντός Ε.Ε., ώστε να μειωθεί το κόστος του σε δασμούς, φόρους κ.λπ.

7.14 Απόφαση ΥΣ αρ. 90.080, ημερ. 15.9.2020, για τη μετακίνηση Υπηρεσιών του Υπουργείου Υγείας από το Παλαιό Νοσοκομείο Λάρνακας στον 2ο όροφο της νέας πτέρυγας του Γενικού Νοσοκομείου Λάρνακας. Αίτημα

Έγκρισης για χρησιμοποίηση της Διαδικασίας Διαπραγμάτευσης με ένα οικονομικό φορέα, χωρίς δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού

Το ΥΣ σε συνεδρία του που έγινε στις 15.9.2020, αποφάσισε (Αρ. Απόφασης 90.080), μεταξύ άλλων, να εγκρίνει τη μετακίνηση των Υγειονομικών Υπηρεσιών Λάρνακας, οι οποίες στεγάζονται στα κτήρια του Παλαιού Νοσοκομείου Λάρνακας, στον 2ο όροφο της νέας πτέρυγας του Γενικού Νοσοκομείου Λάρνακας. Στις 22.4.2021, το ΥΣ σε νέα συνεδρία του (Αρ. Απόφασης 91.178), αποφάσισε να επιβεβαιώσει την πιο πάνω Απόφασή του και να εξουσιοδοτήσει τον Υπουργό Οικονομικών να εξεύρει και να διαθέσει τις απαιτούμενες πιστώσεις, τόσο για το κόστος της μετακίνησης, όσο και για τη διαμόρφωση του 2ο ορόφου της νέας πτέρυγας του Γενικού Νοσοκομείου Λάρνακας για να καταστεί κατάλληλος να στεγάσει τις υπό αναφορά Υπηρεσίες.

Τον Σεπτέμβριο του 2021, με επιστολή μας προς τον Διευθυντή του ΤΔΕ, αναφερθήκαμε στην επιστολή του, ημερ. 2.8.2021, προς τη Διευθύντρια Ιατρικών Υπηρεσιών και Υπηρεσιών Δημόσιας Υγείας, σχετικά με το πιο πάνω θέμα και παρατηρήσαμε τα ακόλουθα:

Με την εν λόγω επιστολή του, ο Διευθυντής του ΤΔΕ αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, στην πιο πάνω Απόφαση του ΥΣ και υπέδειξε στη Διευθύντρια Ιατρικών Υπηρεσιών ότι, λαμβάνοντας υπόψη την αυτονόμηση των Νοσοκομείων, τη στελέχωση του ΟΚΥΠΥ με ομάδα Μηχανικών Κτηρίων και Υποδομών, καθώς και τις συνεχείς απαιτήσεις από τον ΟΚΥΠΥ για αλλαγές/τροποποιήσεις στις υφιστάμενες κτηριακές υποδομές της νέας πτέρυγας του Γενικού Νοσοκομείου Λάρνακας, το Τμήμα του θεωρεί ότι τόσο η υφιστάμενη σύμβαση της νέας πτέρυγας, η οποία περιλαμβάνει και 12ετή συντήρηση την οποία διαχειρίζεται το ΤΔΕ, όσο και οποιαδήποτε νέα συμπληρωματική σύμβαση τυχόν απαιτηθεί με τον υφιστάμενο Ανάδοχο, θα πρέπει να αναληφθούν από τον ΟΚΥΠΥ.

Με βάση τα πιο πάνω, η Υπηρεσία μας εξέφρασε τη διαφωνία της με την εισήγηση του ΤΔΕ όπως μεταφερθεί η σύμβαση της νέας πτέρυγας του Γενικού Νοσοκομείου Λάρνακας, καθώς και όποιες άλλες νέες συμβάσεις προκύψουν μελλοντικά, στον ΟΚΥΠΥ. Με την εν λόγω επιστολή μας υποδείξαμε ότι η επίκληση των πιο πάνω λόγων (αυτονόμηση των νοσοκομείων, στελέχωση του ΟΚΥΠΥ με ομάδα Μηχανικών Κτηρίων και Υποδομών, απαιτήσεις για αλλαγές/τροποποιήσεις από τον ΟΚΥΠΥ) δεν δικαιολογεί τη θέση του ΤΔΕ, αφού τυχόν υιοθέτησή της θα προκαλέσει προβλήματα στη διαδικασία προκήρυξης διαγωνισμών και εκτέλεσης των έργων του ΟΚΥΠΥ, λόγω έλλειψης της απαιτούμενης εμπειρίας και εμπειρογνωμοσύνης από τον Οργανισμό ή/και το Υπουργείο Υγείας. Υπενθυμίσαμε ότι το ΤΔΕ αποτελεί το αρμόδιο Κυβερνητικό Τμήμα για την υλοποίηση έργων του κράτους, το οποίο κατέχει την απαραίτητη τεχνογνωσία και, ως τέτοιο, μέχρι σήμερα προωθούσε την εκτέλεση έργων του Υπουργείου Υγείας.

Μετά από σχετική γνωμάτευση που έλαβε το ΤΔΕ για το εν λόγω θέμα από τη Νομική Υπηρεσία τον Μάρτιο του 2022, αποφάσισε να προχωρήσει με την εκτέλεση του έργου.

Τον Ιούνιο του 2022, ο Πρόεδρος του ΣΠ του ΥΜΕΕ, με επιστολή του προς την Αν. Διευθύντρια του ΤΔΕ, την πληροφόρησε ότι το Συμβούλιο, κατά τη συνεδρία του που έγινε στις 3.6.2022, αφού μελέτησε όλα τα στοιχεία που είχε ενώπιόν του, αποφάσισε ομόφωνα, με βάση το άρθρο 29(2)(β)(ii) του Ν.73(Ι)/2016 και του Κανονισμού 27(1)(γ) του Κ.Δ.Π 201/2007, να εγκρίνει την

εισήγηση του ΤΔΕ για τη χρήση της διαδικασίας με διαπραγμάτευση, χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης του διαγωνισμού, για τη μετακίνηση των εν λόγω Υπηρεσιών του Υπουργείου Υγείας από το Παλιό Νοσοκομείο Λάρνακας στον 2ο όροφο της νέας πτέρυγας του Γενικού Νοσοκομείου Λάρνακας (μετά την προτεινόμενη διαμόρφωση και ολοκλήρωσή του) με συγκεκριμένο Εργολάβο, έναντι εκτιμώμενου ποσού €7.000.000 συν Φ.Π.Α., νοουμένου ότι πριν και κατά τη διαδικασία διαπραγμάτευσης, θα διασφαλιστούν τέσσερις προϋποθέσεις, όπως αυτές καθορίστηκαν από το ΣΠ.

Ενόψει της πιο πάνω απόφασης του ΣΠ, η Υπηρεσία μας, στο πλαίσιο άσκησης των εξουσιών και αρμοδιοτήτων της, αφού διενήργησε εκ των υστέρων έλεγχο στο σκεπτικό και τις παραμέτρους της εν λόγω απόφασης του ΣΠ, στη βάση των σχετικών ελεγκτικών προτύπων, με επιστολή της, ημερ. 21.7.2022, προς την Αν. Διευθύντρια του ΤΔΕ και τον Πρόεδρο του ΣΠ του ΥΜΕΕ, εξέφρασε τη διαφωνία της στη ληφθείσα απόφαση, εκφράζοντας την άποψη ότι για την υλοποίηση του έργου θα έπρεπε να προκηρυχθεί ανοικτός διαγωνισμός. Περαιτέρω υποδείξαμε τα σοβαρά προβλήματα που παρουσιάστηκαν στο έργο επέκτασης του Γενικού Νοσοκομείου Λάρνακας από τον συγκεκριμένο Εργολάβο, ο οποίος αποδεδειγμένα απέτυχε να εκπληρώσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις, ενώ δεν τήρησε τα συμφωνηθέντα όπως αυτά προέκυψαν μετά από τρεις φιλικούς διακανονισμούς του Εργοδότη με τον Εργολάβο για ολοκλήρωση του έργου. Σημειώνουμε ότι το έργο ολοκληρώθηκε με αδικαιολόγητη καθυστέρηση 508 ημερολογιακών ημερών, σύμφωνα με την οποία του επιβλήθηκε ρήτρα καθυστέρησης ύψους €1.371.000, ενώ η απόδοσή του κρίθηκε ως μη ικανοποιητική.

Σύσταση: Το ΤΔΕ οφείλει να ενεργεί με τρόπο ώστε να διασφαλίζεται το δημόσιο συμφέρον, τηρώντας ταυτόχρονα τις αρχές που πρέπει να διέπουν τις δημόσιες συμβάσεις. Θα πρέπει επίσης να λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για την επιτυχή υλοποίηση των έργων, αξιολογώντας, αφενός, τα πιθανά προβλήματα και αφετέρου, την ικανότητα του Εργολάβου να ολοκληρώσει το έργο με επιτυχία, σύμφωνα με τις συμβατικές του υποχρεώσεις.

Τον Ιούλιο του 2022, η Αν. Διευθύντρια του ΤΔΕ μάς πληροφόρησε ότι το έργο θα πρέπει να υλοποιηθεί, μέσω της πιο πάνω διαδικασίας για τους ακόλουθους λόγους:

α. Η διαμόρφωση του 2ου ορόφου προϋποθέτει την εκτέλεση εργασιών, οι οποίες αναμένεται να επηρεάσουν σημαντικά το κτήριο και ειδικά τις ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, οι οποίες αποτελούν και το μεγαλύτερο μέρος των εργασιών που θα εκτελεστούν. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών, με βάση τη σύμβαση του υφιστάμενου έργου, έχουν γίνει διάφορες πρόνοιες για να καλύπτονται οι ανάγκες του 2ου ορόφου για όλα τα συστήματα που αφορούν στις ηλεκτρομηχανολογικές εργασίες, ενώ στις πλείστες περιπτώσεις είναι σχεδόν αδύνατο να εγκατασταθούν χωριστά συστήματα.

β. Η πλέον ενδεδειγμένη τεχνική λύση είναι η διασύνδεση των συστημάτων του 2ου ορόφου με τα υφιστάμενα συστήματα και λόγω της συμβατικής δέσμευσης του υφιστάμενου Εργολάβου για 12ετή συντήρηση, καθίσταται αναγκαίο όπως οι ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, καθώς και οι μελέτες για τον 2ο όροφο, ανατεθούν στον συγκεκριμένο Εργολάβο που κατασκεύασε το έργο και έχει την μακροχρόνια σύμβαση συντήρησης. Σε αντίθετη περίπτωση, με

την εμπλοκή άλλου Εργολάβου, υπάρχει ο κίνδυνος επηρεασμού της ευθύνης ή/και εμπλοκής των υποχρεώσεων των Εργολάβων και τυχόν μελλοντικές δυσλειτουργίες και προβλήματα στις εγκαταστάσεις θα αποδίδονται από τον ένα Εργολάβο στον άλλο.

Τον Αύγουστο του 2022, ο Πρόεδρος του Συμβουλίου Προσφορών του ΥΜΕΕ μάς πληροφόρησε ότι το Συμβούλιο προχώρησε στην έγκριση για χρήση διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση, αφού έλαβε υπόψη τα ενώπιον του στοιχεία και δεδομένα και ιδιαίτερα τις απόψεις/θέσεις της Αναθέτουσας Αρχής αναφορικά με τις επιπλοκές που αναμένεται στην περίπτωση που αναλάβει άλλος Εργολάβος τις ηλεκτρομηχανολογικές εργασίες. Επίσης μας πληροφόρησε ότι επεσήμανε τα σημεία που θα πρέπει να προσεχθούν ιδιαίτερα κατά τη διαδικασία διαπραγμάτευσης, ώστε να διασφαλιστεί το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα, σημειώνοντας ότι η αντιμετώπιση τέτοιων θεμάτων προκύπτει λόγω των μακροχρόνιων συμβολαίων, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις όπου υπάρχουν πρόνοιες στον σχεδιασμό του έργου για μελλοντική επέκταση/αναβάθμιση.

Παρά τις πιο πάνω θέσεις του ΤΔΕ και του Συμβουλίου Προσφορών, η Υπηρεσία μας διατηρεί τις απόψεις/παρατηρήσεις της και θεωρεί ότι για το έργο θα έπρεπε να τηρηθούν οι αρχές που διέπουν τις δημόσιες συμβάσεις, προκηρύσσοντας ανοικτό διαγωνισμό.

7.15 Κατασκευή του Βόρειου Παρακαμπτήριου Γεροσκήπου, Φάση Α - Κυκλικός κόμβος στην οδό Κινύρα (Θέμα Α), και Κατασκευή του Αυτοκινητόδρομου Λεμεσού - Σαϊττά, Φάση Α1 - Αποκατάσταση προσβάσεων και κατασκευή υπηρεσιακών δρόμων (Θέμα Β)

Τον Ιούλιο του 2022, με επιστολή μας προς την Αν. Διευθύντρια του ΤΔΕ, αναφερθήκαμε στα δύο πιο πάνω θέματα (Α και Β), τα οποία εξετάστηκαν στη συνεδρία του ΣΠ του ΥΜΕΕ που έγινε στις 9.6.2022 και, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων μας, παρατηρήσαμε τα ακόλουθα:

Θέμα Α: Κατασκευή του Βόρειου Παρακαμπτήριου Γεροσκήπου, Φάση Α – Κυκλικός Κόμβος στην Οδό Κινύρα.

Αναφορικά με το Θέμα Α, τον Μάιο του 2022, η Αν. Διευθύντρια του ΤΔΕ με επιστολή της πληροφόρησε τον Πρόεδρο του ΣΠ του ΥΜΕΕ, ότι εκ παραδρομής στην επιστολή αποδοχής, που στάλθηκε από το ΤΔΕ στον Ανάδοχο για το εν λόγω έργο, δεν συμπεριλήφθηκε ο όρος για τροποποίηση της τιμολόγησης/αναπροσαρμογής των τιμών, σύμφωνα με το άρθρο 9.4 του Τόμου Α των εγγράφων, σε σχέση με υψηλές ή χαμηλές τιμολογήσεις, που είχε θέσει το ΣΠ σαν προϋπόθεση για την ανάθεση της σύμβασης, με αποτέλεσμα την υπογραφή της, χωρίς την αναπροσαρμογή τιμών που θεωρήθηκαν υψηλές.

Περαιτέρω, πληροφόρησε τον Πρόεδρο του ΣΠ ότι ο Ανάδοχος αρνήθηκε στη συνέχεια να αποδεχτεί την πιο πάνω τροποποίηση και, ως εκ τούτου, η Αν. Διευθύντρια εισηγήθηκε στο Συμβούλιο να προχωρήσει η υλοποίηση του έργου, εφαρμόζοντας τη συναφθείσα σύμβαση χωρίς τροποποίηση/αναπροσαρμογή τιμών. Τέλος, τον πληροφόρησε ότι η ΤΕΑΑ, αφού εξέτασε το θέμα, αποφάσισε ότι αυτό δεν εμπίπτει στη δικαιοδοσία της.

Το ΣΠ με επιστολή του, ημερ. 9.6.2022, πληροφόρησε την Αν. Διευθύντρια ότι, αφού μελέτησε όλα τα στοιχεία που είχαν τεθεί ενώπιόν του, αποφάσισε ομόφωνα ότι η εξέταση του εν λόγω θέματος δεν εμπίπτει στις αρμοδιότητές του, καθότι η σύμβαση είχε υπογραφεί.

Ενόψει των πιο πάνω, με την πιο πάνω επιστολή μας ζητήσαμε όπως πληροφορηθούμε τους λόγους για τους οποίους η ΤΕΑΑ αρνήθηκε να θεωρήσει το εν λόγω θέμα ως αλλαγή και να το εξετάσει και πώς προτίθεται το ΤΔΕ να χειριστεί την περίπτωση που θα προκύψουν τυχόν αλλαγές στις εργασίες, οι οποίες θα πρέπει να τιμολογηθούν στη βάση των υψηλών τιμών μονάδας που τελικά δεν τροποποιήθηκαν/αναπροσαρμόστηκαν, διαφυλάσσοντας σε κάθε περίπτωση το δημόσιο συμφέρον, καθώς και τα μέτρα που θα ληφθούν, ώστε να μην επαναληφθούν παρόμοια προβλήματα στο μέλλον.

Σε σχέση με το Θέμα Β, τον Μάιο του 2022, η Αν. Διευθύντρια του ΤΔΕ με επιστολή της πληροφόρησε τον Πρόεδρο του ΣΠ του ΥΜΜΕ, ότι στην εν λόγω σύμβαση περιλαμβάνονταν δύο άρθρα, το άρθρο 2.9 στο Δελτίο αρ. 2, που αφορούσε σε χωματουργικές εργασίες και το άρθρο 5.12 στο Δελτίο αρ. 5, που αφορούσε σε εργασίες οδοστρώματος (θεμέλιο και υποθεμέλιο), έναντι καθορισμένων στη σύμβαση ποσών προνοίας, €150.000 και €100.000, αντίστοιχα και ζήτησε την έγκριση του ΣΠ για χρήση των ποσών αυτών για την εκτέλεση των απαιτούμενων εργασιών αποκατάστασης των προσβάσεων.

Το ΣΠ, με επιστολή του, ημερ. 9.6.2022, πληροφόρησε την Αν. Διευθύντρια ότι, αφού μελέτησε όλα τα στοιχεία που είχαν τεθεί ενώπιόν του, αποφάσισε ομόφωνα ότι η εξέταση του εν λόγω θέματος δεν εμπίπτει στις αρμοδιότητές του, καθότι τα ποσά προνοίας περιλαμβάνονται στη σύμβαση και θα έπρεπε να τύχουν χειρισμού μέσω της σύμβασης, με βάση το σχετικό άρθρο των όρων του συμβολαίου.

Ενόψει των πιο πάνω, με την πιο πάνω επιστολή μας, ζητήσαμε όπως πληροφορηθούμε, αφενός, πώς έχει τελικά χειριστεί το ΤΔΕ το θέμα που αφορά στην αξιολόγηση των τιμών που είχε υποβάλει ο Ανάδοχος για τις εν λόγω εργασίες, σε σχέση με τα συγκεκριμένα ποσά προνοίας, υποβάλλοντας στην Υπηρεσία μας όλα τα απαραίτητα/τεκμηριωμένα στοιχεία και αφετέρου, πώς το ΤΔΕ προτίθετο να χειριστεί το θέμα της χρονικής διάρκειας εκτέλεσης των εν λόγω εργασιών.

Σύσταση: Η εφαρμογή των όρων κατακύρωσης των προσφορών, καθώς και των προνοιών των συμβάσεων, να γίνεται από το ΤΔΕ με τη δέουσα προσοχή για αποφυγή προβλημάτων στο στάδιο εκτέλεσης των συμβάσεων και τη διαφύλαξη του δημόσιου συμφέροντος.

Τον Ιούλιο του 2022, η Αν. Διευθύντρια του ΤΔΕ μάς πληροφόρησε, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα για το θέμα Α:

α. Σύμφωνα με τον Κανονισμό 4(1) της ΚΔΠ 138/2016, η ΤΕΑΑ είναι αρμόδιο όργανο για χειρισμό προτεινόμενων αλλαγών και απαιτήσεων με συγκεκριμένες εξουσίες. Η ΤΕΑΑ θεωρεί ότι η υπογραφή της σύμβασης, χωρίς τις τροποποιήσεις στην τιμολόγηση (αναπροσαρμογή των τιμών) του Εργολάβου, δεν εμπίπτει στις εξουσίες που καθορίζονται από τον πιο πάνω Κανονισμό και, ως εκ τούτου, η εξέταση του εν λόγω θέματος δεν εμπίπτει στη δικαιοδοσία της.

β. Στην περίπτωση που θα προκύψουν αλλαγές στις εργασίες, οι οποίες θα πρέπει να τιμολογηθούν στη βάση των υψηλών τιμών μονάδας που τελικά δεν τροποποιήθηκαν/αναπροσαρμόστηκαν, ο Μηχανικός του έργου θα πρέπει να ενεργήσει σύμφωνα με τα άρθρα 51 και 52 των όρων του συμβολαίου (Τροποποιήσεις, Προσθήκες, Παραλήψεις), λαμβάνοντας υπόψη τις τιμές μονάδας που θεωρήθηκαν εύλογες και εγκρίθηκαν από το ΣΠ.

γ. Για αποφυγή παρόμοιων περιπτώσεων στο μέλλον, το ΤΔΕ υιοθέτησε σχετική πρόνοια στην τυπική μορφή της Επιστολής Αποδοχής και ενημέρωσε σχετικά με το θέμα τους αρμόδιους Λειτουργούς του ΤΔΕ, οι οποίοι στην περίπτωση νέων διαγωνισμών θα πρέπει να επισυνάπτουν την επιστολή του Αρμόδιου Οργάνου κατακύρωσης των διαγωνισμών στην Επιστολή Αποδοχής για έλεγχο, πριν την υπογραφή από τον Προϊστάμενο της Αναθέτουσας Αρχής.

δ. Έχοντας υπόψη ότι τυχόν διακοπή του συμβολαίου θα επιφέρει αποζημιώσεις προς τον Ανάδοχο και ότι σε περίπτωση επαναπροκήρυξης του διαγωνισμού θα ληφθούν υψηλότερες τιμές, λόγω της αστάθειας που επικρατεί στην αγορά, το ΤΔΕ θεωρεί ότι είναι προς το συμφέρον του δημοσίου η συνέχιση της υλοποίησης του έργου, εφαρμόζοντας τη συναφθείσα σύμβαση.

Σε σχέση με το Θέμα Β, η Αν. Διευθύντρια του ΤΔΕ μάς πληροφόρησε ότι:

α. Όσον αφορά στο θέμα της αξιολόγησης των τιμών που είχε υποβάλει ο Ανάδοχος για τις εν λόγω εργασίες, σε σχέση με τα συγκεκριμένα ποσά προνοίας, αυτό έχει υποβληθεί για έγκριση από τις αρμόδιες Επιτροπές ΤΕΑΑ/ΚΕΑΑ.

β. Η χρονική διάρκεια εκτέλεσης εργασιών, οι οποίες αφορούν στα ποσά προνοίας, περιλαμβάνεται στον συμβατικό χρόνο εκτέλεσης του έργου και, ως εκ τούτου, σε περίπτωση που δεν προκύψει οποιαδήποτε δικαιολογημένη καθυστέρηση, δεν θα επηρεαστεί ο χρόνος ολοκλήρωσης του έργου.

7.16 Διαγωνισμός για την κατασκευή του Αυτοκινητόδρομου Αστρομερίτη – Ευρύχου

Κατά τον δειγματοληπτικό έλεγχο των εγγράφων του πιο πάνω διαγωνισμού, προέκυψαν οι ακόλουθες παρατηρήσεις, τις οποίες η Υπηρεσία μας υπέβαλε με επιστολή της προς τον Διευθυντή του ΤΔΕ τον Μάιο του 2022:

α. Στα Πρότυπα Έγγραφα Διαγωνισμού αναφέρεται ότι το ποσό Εγγύησης Συμμετοχής δύναται να υπολογίζεται μεταξύ του 2 – 5% της εκτιμώμενης αξίας της σύμβασης. Στον συγκεκριμένο διαγωνισμό, το ποσό που καθορίστηκε ως Εγγύηση Συμμετοχής (€740.000) αντιστοιχεί περίπου στο 1% της εκτιμώμενης δαπάνης (€75.096.433). Ως εκ τούτου, ζητήσαμε όπως πληροφορηθούμε τους λόγους για τους οποίους δεν καθορίστηκε υψηλότερο ποσό για την Εγγύηση Συμμετοχής, ώστε να διασφαλιστεί καλύτερα το δημόσιο συμφέρον.

β. Λαμβάνοντας υπόψη την εκτιμώμενη αξία της σύμβασης, η χρονική διάρκεια εκτέλεσης της σύμβασης (36 μήνες) που καθορίστηκε για την υλοποίηση του έργου, φαίνεται να μην ήταν ρεαλιστική/εφικτή, καθότι αναλογικά συνεπάγεται την εκτέλεση εργασίας περίπου €2.100.000

ανά μήνα ή €25.000.000 ανά έτος, προϋπόθεση για την οποία εκφράσαμε σοβαρές επιφυλάξεις κατά πόσο μπορεί να εξασφαλιστεί. Ως εκ τούτου, εισηγηθήκαμε όπως επανεξεταστεί το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου, για σκοπούς αποφυγής προβλημάτων που ενδεχομένως να προκύψουν κατά την εκτέλεση του έργου, με την υποβολή από τον Ανάδοχο χρονικών ή/και οικονομικών απαιτήσεων για τυχόν καθυστερήσεις στην έγκαιρη ολοκλήρωσή του.

Επιπλέον, υποδείξαμε ότι υπήρχε πιθανότητα να προκύψει μειωμένο ενδιαφέρον από σοβαρούς/ έμπειρους Εργολήπτες, οι οποίοι ενδεχομένως να θεωρούσαν ότι δεν μπορούσαν να ολοκληρώσουν έγκαιρα το έργο, εντός της περιόδου των 36 μηνών, με αποτέλεσμα τη μη ικανοποιητική συμμετοχή.

γ. Στα έγγραφα του διαγωνισμού συμπεριλήφθηκε ρήτρα για καθυστέρηση στην ολοκλήρωση του έργου, ύψους €6.000 ανά ημέρα καθυστέρησης. Σύμφωνα με τα Πρότυπα Έγγραφα Διαγωνισμών της Αρμόδιας Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων (ΑΑΔΣ), το ποσό της αποζημίωσης για καθυστερήσεις δύναται να καθοριστεί σε αναλογία 10% επί του ποσού συμβολαίου διά του χρόνου αποπεράτωσης σε ημερολογιακές ημέρες. Με βάση τα πιο πάνω, στη συγκεκριμένη περίπτωση το ποσό αποζημίωσης υπολογίζεται σε €6.830. Σύμφωνα με τον Οδηγό Βέλτιστων Πρακτικών της ΑΑΔΣ, η ποινική ρήτρα ανά ημερολογιακή ημέρα δύναται να κυμαίνεται μεταξύ των ορίων που αντιστοιχούν σε ποσοστό 8% και 20% της μέσης ημερήσιας αξίας του έργου. Στην περίπτωση έργων, στα οποία η έγκαιρη συμπλήρωση έχει μεγάλη σημασία για την Αναθέτουσα Αρχή, ως ποινική ρήτρα μπορεί να ορίζεται, μετά από έγκριση του Προϊσταμένου της Αναθέτουσας Αρχής, ποσό που αντιστοιχεί σε ποσοστό μέχρι και 30% της μέσης ημερήσιας αξίας του έργου. Ως εκ τούτου, εκφράσαμε την άποψη ότι το ΤΔΕ θα μπορούσε να εξετάσει το ενδεχόμενο αύξησης της ποινικής ρήτρας, ώστε αυτή να ανταποκρίνεται ορθά στη σημαντικότητα του έργου.

δ. Σε διευκρινιστικό έγγραφο που εκδόθηκε από το ΤΔΕ γίνονταν, μεταξύ άλλων, αναφορές σε τμηματική εκτέλεση του έργου, χωρίς να είναι σαφές κατά πόσο αυτό αποτελεί ρητή υποχρέωση του Εργολάβου. Για το θέμα ζητήθηκαν σχετικές διευκρινήσεις από το ΤΔΕ.

Σύσταση: Κατά τον καταρτισμό των εγγράφων των διαγωνισμών, η Αναθέτουσα Αρχή να σταθμίζει δεόντως όλα τα δεδομένα, αφενός, για την εξασφάλιση ικανοποιητικής ευρύτητας συμμετοχής και την ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού, και αφετέρου, για τη διασφάλιση της ικανότητας του επιτυχόντα προσφοροδότη να υλοποιήσει με επιτυχία τη σύμβαση που θα αναλάβει.

Τον Ιούνιο του 2022, η Αν. Διευθύντρια του ΤΔΕ μάς πληροφόρησε, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

α. Έχοντας στόχο να μην προκληθεί δυσανάλογο βάρος στους οικονομικούς φορείς, προκειμένου να συμμετάσχουν και να ετοιμάσουν κατάλληλες προσφορές, το ΤΔΕ καθόρισε το ποσό των €740.000 ως Εγγύηση Συμμετοχής, κρίνοντας ότι είναι ένα αρκετά σημαντικό ποσό, διασφαλίζοντας την ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος.

β. Όσον αφορά στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου, δεν υπήρξε οποιαδήποτε διαμαρτυρία ή/και σχόλιο από τους ενδιαφερόμενους οικονομικούς φορείς, ενώ η συμμετοχή στον διαγωνισμό κρίνεται ικανοποιητική.

γ. Όσον αφορά στο ποσό που καθορίστηκε ως ποινική ρήτρα αδικαιολόγητης καθυστέρησης, το ΤΔΕ έκρινε ότι λόγω των περιστάσεων/συνθηκών που επικρατούν στον κατασκευαστικό τομέα, ο καθορισμός ποσοστού 30% της μέσης ημερήσιας αξίας του έργου, για σκοπούς εφαρμογής ρήτρας λόγω αδικαιολόγητης καθυστέρησης, που προτείνεται στον Οδηγό Βέλτιστων Πρακτικών στην περίπτωση έργων στα οποία η έγκαιρη συμπλήρωση έχει μεγάλη σημασία, θα επιδρούσε αρνητικά στην επίδειξη ενδιαφέροντος από οικονομικούς φορείς για συμμετοχή στον διαγωνισμό.

δ. Δεν προβλέπεται τμηματική εκτέλεση του έργου.

Παρά τις πιο πάνω θέσεις του ΤΔΕ, η Υπηρεσία μας διατηρεί τις απόψεις/παρατηρήσεις της, οι οποίες διασφαλίζουν με επάρκεια το δημόσιο συμφέρον.

7.17 Ενεργειακή Αναβάθμιση του κτηρίου της Ελεγκτικής Υπηρεσίας της Δημοκρατίας

Το υφιστάμενο κτήριο της Ελεγκτικής Υπηρεσίας ανεγέρθηκε το 2004-2006, με τη μέθοδο της μελέτης, κατασκευής, συντήρησης και χρηματοδότησης, με κόστος περίπου €10.000.000 και με 15ετη συντήρηση, η οποία έληξε τον Ιούλιο του 2021.

Τον Ιανουάριο του 2019, δηλαδή εδώ και τρία χρόνια περίπου, θέσαμε με επιστολή μας στο ΤΔΕ το θέμα της ενεργειακής αναβάθμισης του κτηρίου της Υπηρεσίας μας, ζητώντας την ένταξή του σε υφιστάμενα – τότε – ή μελλοντικά Προγράμματα Ενεργειακής Αναβάθμισης, μεταξύ των οποίων ήταν και τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά Προγράμματα/Ταμεία της περιόδου 2014 - 2020. Λαμβάνοντας δε υπόψη ότι το συμβόλαιο συντήρησης του κτηρίου της Υπηρεσίας μας έληγε τον Ιούλιο του 2021, τονίσαμε με νέα μας επιστολή τον Αύγουστο του 2019 στο ΤΔΕ την ανάγκη όπως, για να είναι εφικτή η ανάθεση νέας σύμβασης, που να περιλαμβάνει τόσο την ενεργειακή αναβάθμιση του κτηρίου με τη μέθοδο Μελέτη – Κατασκευή - Συντήρηση (ΜΚΣ), μέσα στα πλαίσια των σχετικών Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών Προγραμμάτων, όσο και τη μετέπειτα συντήρησή του, ο σχετικός διαγωνισμός θα έπρεπε να προκηρυσσόταν το συντομότερο και όχι αργότερα από το τέλος του 2020, ώστε να γινόταν η ανάθεση της σύμβασης στον νέο Ανάδοχο, αμέσως μετά τη λήξη της υφιστάμενης σύμβασης ΜΚΣ, που έχει προαναφερθεί.

Τον Δεκέμβριο του 2019, ένα χρόνο σχεδόν μετά την πρώτη επιστολή μας, το ΤΔΕ μάς πληροφόρησε ότι η ενεργειακή αναβάθμιση του κτηρίου της Υπηρεσίας μας θα περιλαμβανόταν στο πλαίσιο των Διαρθρωτικών Ταμείων της Προγραμματικής Περιόδου 2020 - 2030.

Έκτοτε, παρόλο ότι παρήλθαν σχεδόν τρία χρόνια με αρκετή αλληλογραφία και μεταξύ μας συναντήσεις, καθώς και ενέργειες των αρμοδίων Τμημάτων και της Υπηρεσίας μας για διάφορα θέματα, που αφορούσαν στο εν λόγω έργο και ενώ θεωρούσαμε ότι, παρόλη τη μεγάλη

καθυστέρηση που είχε παρατηρηθεί, οι διαδικασίες είχαν ολοκληρωθεί και το ΤΔΕ θα προχωρούσε με την προκήρυξη του σχετικού διαγωνισμού, αντί αυτού, πληροφορηθήκαμε τον Νοέμβριο του 2021, με επιστολή από το ΤΔΕ, για το θέμα που είχε προκύψει σχετικά με τη χρηματοδότηση εργασιών που είχαν κριθεί από το ΤΔΕ ότι ενδεχομένως να είναι εκτός του σκοπού της ενεργειακής αναβάθμισης, ζητώντας μας να τους πληροφορήσουμε ποιες από αυτές ήταν αναγκαίες, ώστε να προβούν στις απαραίτητες ενέργειες για δέσμευση του ανάλογου ποσού από το Γενικό Λογιστήριο της Δημοκρατίας. Σημειώνουμε ότι οι εργασίες αυτές ήταν όλες από πολύ πριν γνωστές στο ΤΔΕ, με εξαίρεση συγκεκριμένες ηλεκτρολογικές εργασίες/εγκαταστάσεις για τη διαμόρφωση/ μετακίνηση του δωματίου εξυπηρετητών (Server Room), οι οποίες είναι πολύ χαμηλού κόστους, σε σχέση με το συνολικό κόστος του έργου.

Αφού λάβαμε τη γραπτή πληροφόρηση, μέσω κοινοποίησης στην Υπηρεσία μας των σχετικών επιστολών, τον Δεκέμβριο του 2021 πληροφορήσαμε με επιστολή μας τον Γενικό Διευθυντή Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων, Συντονισμού και Ανάπτυξης, προς τον οποίο είχε απευθυνθεί το ΤΔΕ για το εν λόγω θέμα, ότι εάν αυτές δεν εξασφαλιζόνταν με άλλο τρόπο, το έργο δεν θα μπορούσε να προχωρήσει, με όλες τις συνεπακόλουθες από αυτό συνέπειες, ζητώντας του να προχωρήσει με τις δικές του προς τούτο αναγκαίες ενέργειες.

Την πιο πάνω επιστολή μας κοινοποιήσαμε και στον Διευθυντή του ΤΔΕ, για τα σχόλια/απόψεις του σχετικά με τα πιο πάνω, αλλά και σαν απάντηση της Υπηρεσίας μας σε σχετική με το θέμα πιο πάνω επιστολή του, η οποία μας στάλθηκε τον Νοέμβριο του 2021, ενημερώνοντάς τον παράλληλα ότι όλες οι εν λόγω εργασίες θεωρούνται απαραίτητες τόσο για τη λειτουργία της Υπηρεσίας μας, όσο και για τη λειτουργικότητα του κτηρίου του ίδιου.

Τον Ιανουάριο του 2022, με επιστολή μας προς τον Διευθυντή του ΤΔΕ, ζητήσαμε όπως μας πληροφορήσει κατά πόσο ολοκληρώθηκαν οι διαδικασίες για προκήρυξη του διαγωνισμού για εκτέλεση των εργασιών ενεργειακής αναβάθμισης του κτηρίου της Υπηρεσίας μας και εάν είχαν εξασφαλιστεί οι αναγκαίες πιστώσεις.

Τον Φεβρουάριο του 2022, ο Διευθυντής του ΤΔΕ με επιστολή του προς την Υπηρεσία μας ισχυρίστηκε, μεταξύ άλλων, ότι η καθυστέρηση στην προκήρυξη του διαγωνισμού προέκυψε, κατά κύριο λόγο, στην αναγκαιότητα για συμπερίληψη στα έγγραφα νέων απαιτήσεων των εμπλεκόμενων Τμημάτων, καθώς και των άλλων αναγκών της Υπηρεσίας μας. Περαιτέρω, μας πληροφόρησε ότι το Τμήμα του θα προχωρήσει άμεσα με το αίτημα για έγκριση δέσμευσης των αναγκών πιστώσεων από τη ΓΔ ΕΠΣΑ και το Υπουργείο Οικονομικών για την υλοποίηση του έργου, ενώ τα έγγραφα του διαγωνισμού θα αποσταλούν στη Διεύθυνση Ελέγχου και την ΑΑΔΣ για εξασφάλιση των Πιστοποιητικών Ελέγχου και Συμβατότητας, αντίστοιχα.

Τον Μάρτιο του 2022, με νέα επιστολή μας προς τον Διευθυντή του ΤΔΕ αναφερθήκαμε, μεταξύ άλλων, στην αναθεώρηση της αρχικής εκτίμηση δαπάνης του έργου από €5.000.000 στο ποσό των €6.400.000, καθώς και στις πιο πάνω αιτιάσεις του ΤΔΕ για την καθυστέρηση στην προκήρυξη του διαγωνισμού, υποδεικνύοντας ότι διαφωνούμε με τη θέση του, αφού οι εν λόγω απαιτήσεις ήταν αναμενόμενο να υποβληθούν και θα έπρεπε το ΤΔΕ να φρόντιζε για την έγκαιρη

λήψη των απόψεων των πιο πάνω Υπηρεσιών/Τμημάτων ως είθισται σε τέτοια έργα, ενώ οι ανάγκες της Υπηρεσίας μας ήταν γνωστές στο ΤΔΕ.

Τον Ιούνιο και Ιούλιο του 2022, η Υπηρεσία μας, μετά από δειγματοληπτικό έλεγχο των προκαταρκτικών τελικών εγγράφων του διαγωνισμού, απέστειλε με αντίστοιχες επιστολές της απόψεις/παρατηρήσεις επί των εν λόγω εγγράφων, ζητώντας ταυτόχρονα και το τελικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου, χωρίς όμως, μέχρι την ολοκλήρωση της Έκθεσης, να έχουμε οποιαδήποτε απάντηση.

Σύσταση: Το Τμήμα Δημοσίων Έργων να λαμβάνει έγκαιρα όλα τα αναγκαία μέτρα και να προβαίνει σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες, για την επιτυχή και εντός λογικών χρονοδιαγραμμάτων προώθηση και ολοκλήρωση διαγωνισμών για τα έργα τα οποία διαχειρίζεται, κυρίως όταν αυτά αφορούν σε συγχρηματοδοτούμενα έργα, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η έγκαιρη ολοκλήρωσή τους και η εξασφάλιση των χρηματοδοτήσεων, προς όφελος του δημοσίου. Χρονοδιαγράμματα της τάξης των 3 ετών για την προκήρυξη ενός έργου, με τη μέθοδο μάλιστα της ΜΚΣ, είναι κατά την άποψη της Υπηρεσίας μας ανεπίτρεπτα.

8 Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών (ΗΜΥ)

8.1 Προμήθεια, εγκατάσταση και συντήρηση συστήματος απενεργοποίησης κινητών τηλεφώνων για το Τμήμα Φυλακών

Τον Ιανουάριο του 2017, το Τμήμα ΗΜΥ προκήρυξε τον πιο πάνω ανοικτό διαγωνισμό, με εκτιμώμενη αξία €1.240.000+ΦΠΑ και τον Ιούνιο του 2018 υπογράφηκε η σύμβαση με τον Ανάδοχο, για το συνολικό ποσό των €1.202.714+ΦΠΑ και διάρκεια εκτέλεσης 16 εβδομάδων, δηλαδή μέχρι τα μέσα Οκτωβρίου του 2018.

Μετά και από δημοσιεύματα στον ημερήσιο τύπο, ότι είχαν παρουσιαστεί προβλήματα παρεμβολών στην κινητή τηλεφωνία στην περιοχή των Φυλακών, λόγω των δοκιμών του συστήματος, καθώς και για τη μεγάλη καθυστέρηση που παρατηρείτο στην ολοκλήρωση του έργου, το Τμήμα, απαντώντας σε σχετικά ερωτήματα της Υπηρεσίας μας τον Δεκέμβριο του 2019, πέραν του ενός δηλαδή χρόνου μετά την συμβατική ημερομηνία ολοκλήρωσης της σύμβασης, μας πληροφόρησε ότι, λαμβάνοντας υπόψη τη μεγάλη σημασία και την πολυπλοκότητα του έργου, είχε αποφασίσει να δώσει μια τελευταία ευκαιρία στον Ανάδοχο και τους κατασκευαστές του συστήματος να το ολοκληρώσουν. Σημειώνουμε ότι η μεγάλη καθυστέρηση στην ολοκλήρωση του έργου, οφειλόταν στην αποτυχία του Αναδόχου να εγκαταστήσει ένα σύστημα, το οποίο να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της σύμβασης, κυρίως όσον αφορά στις τεχνικές προδιαγραφές που θα έπρεπε να ικανοποιούσε. Όσον αφορά στις παρεμβολές στην κινητή τηλεφωνία της περιοχής γύρω από τον χώρο των φυλακών, που είχαν παρουσιαστεί κατά τη δοκιμαστική λειτουργία του συστήματος, το Τμήμα ισχυρίστηκε ότι αυτές οφείλονταν σε τεχνική αστοχία του συστήματος.

Τον Ιανουάριο του 2020, μετά από σύσκεψη στα γραφεία του Τμήματος ΗΜΥ, σχετικά με τα προβλήματα που είχαν παρατηρηθεί στην εκτέλεση/διαχείριση της σύμβασης, στείλαμε στο Τμήμα επιστολή με παρατηρήσεις, σχετικά με τη διαχείριση του έργου και τη διασφάλιση των συμφερόντων του δημοσίου και εισηγηθήκαμε την ετοιμασία και υποβολή από το Τμήμα λεπτομερούς/αναλυτικής έκθεσης γεγονότων, η οποία να σταλεί στα αρμόδια όργανα για έγκριση.

Μετά από τη διενέργεια επιτόπιων ελέγχων από την αρμόδια Επιτροπή Παραλαβής και αφού είχαν γίνει από το Τμήμα ενέργειες διασφάλισης των συμφερόντων του δημοσίου, λαμβάνοντας υπόψη και τις παρατηρήσεις μας αναφορικά με την ανανέωση της εγγυητικής πιστής εκτέλεσης, τον υπολογισμό των ρητρών καθυστέρησης κ.λπ., η Επιτροπή Παραλαβής, ενόψει του γεγονότος ότι το σύστημα εξακολουθούσε να παρουσιάζει ουσιώδεις αποκλίσεις από τις τεχνικές προδιαγραφές, εξέδωσε τον Φεβρουάριο του 2020 Πιστοποιητικό Απόρριψης, με εισήγηση να μην παραληφθεί το έργο.

Τον Απρίλιο του 2020, μετά από αίτημα το οποίο είχε υποβάλει ο Ανάδοχος, η ΤΕΑΑ εισηγήθηκε στην ΚΕΑΑ παράταση στην ημερομηνία παραλαβής του έργου. Η ΚΕΑΑ υπέδειξε ότι δεν παραχωρείτο παράταση χρόνου, χωρίς αποζημίωση και, εφόσον δεν τερματιζόταν η σύμβαση, θα έπρεπε, κατά την πληρωμή του Αναδόχου, να αφαιρεθούν οι μέγιστες ποινικές ρήτρες που προβλέπονταν και να διασφαλιστεί η ύπαρξη εγγύησης πιστής εκτέλεσης της σύμβασης μέχρι την ολοκλήρωσή της.

Τελικά, το σύστημα παραλήφθηκε τον Ιούλιο του 2020, με καθυστέρηση πέραν των 21 μηνών και τον Οκτώβριο του 2020 εγκρίθηκε από την ΚΕΑΑ η αποκοπή συνολικής ρήτρας καθυστέρησης ύψους €130.000, κράτηση μέχρι την ολοκλήρωση ελλείψεων/αδυναμιών του συστήματος ποσού €100.000 (η οποία επιστράφηκε στον Ανάδοχο τον Δεκέμβριο του 2020, αφού είχε εκτελέσει τις εργασίες που εκκρεμούσαν) και πληρωμή €30.000 στον Ανάδοχο για επιπρόσθετες εργασίες. Η Υπηρεσία μας διαφώνησε με την πιο πάνω απόφαση της ΚΕΑΑ, υποβάλλοντας τεκμηριωμένα και αναλυτικά τους λόγους της διαφωνίας της. Εκφράσαμε δε τη θέση ότι, πριν την έγκριση του αιτήματος, θα έπρεπε το Τμήμα να υποβάλει στην ΚΕΑΑ αναλυτική κατάσταση των αλλαγών που έγιναν στο σύστημα και των ελέγχων που είχαν διεξαχθεί, καθώς και τεκμηρίωση για τους λόγους που το Τμήμα εισηγείτο έγκριση αλλαγών σε μία σύμβαση τύπου μελέτη-κατασκευή, έτσι ώστε να επιβεβαιωθεί ότι το εγκατεστημένο τελικά σύστημα ικανοποιούσε πλήρως όλες τις απαιτήσεις της σύμβασης. Η πιο πάνω θέση/εισήγησή μας δεν εισακούστηκε τελικά από την ΚΕΑΑ, με αποτέλεσμα ένα σύστημα, του οποίου η εγκατάσταση είχε κριθεί σημαντική και επείγουσα, να παραληφθεί τελικά αντί σε τέσσερις μήνες σε 25 μήνες και, το Κράτος να καταβάλει και επιπρόσθετο ποσό €30.000 στον Ανάδοχο για επιπρόσθετες εργασίες.

Τον Σεπτέμβριο του 2021, μετά από σχετικά δημοσιεύματα στον ημερήσιο τύπο για την ανάγκη αναβάθμισης του υπό αναφορά συστήματος, ζητήσαμε από τον Αν. Διευθυντή του Τμήματος να μας πληροφορήσει κατά πόσο αυτές ενδεχομένως να περιλαμβάνονταν στις υποχρεώσεις του Αναδόχου που εγκατάστησε το σύστημα.

Τον Νοέμβριο του 2021, ο Αν. Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι η εν λόγω αναβάθμιση δεν περιλαμβανόταν στις υποχρεώσεις του Αναδόχου, όπως και οποιαδήποτε άλλη μελλοντική αναβάθμιση, ενώ ο Ανάδοχος υπέβαλε με την προσφορά του τιμές μονάδας υποσυστημάτων για μελλοντικές αναβαθμίσεις, οι οποίες θα παραμείνουν σταθερές για όλη τη διάρκεια της σύμβασης.

Τον ίδιο μήνα, το Τμήμα υπέβαλε αίτημα στο ΣΠ του ΥΜΕΕ για αναβάθμιση του συστήματος με τη διαδικασία διαπραγματεύσεως με τον υφιστάμενο Ανάδοχο, εκτιμώμενης αξίας €635.000+ΦΠΑ.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η αρχική αξία του συστήματος ανέρχεται σε €1.202.714+ΦΠΑ, δηλαδή η αξία της εν λόγω αναβάθμισης είναι πέραν του 50% της συνολικής αξίας του και το γεγονός ότι, εξ' όσων φαίνεται οι απαιτήσεις σε αναβαθμίσεις θα συνεχίζονται και μελλοντικά με την πρόοδο της τεχνολογίας στις τηλεπικοινωνίες, εκφράσαμε την άποψη ότι θα έπρεπε στο εν λόγω αίτημα να υπάρχει αναλυτική τεκμηρίωση, αναφορικά με τις πιθανές υποχρεώσεις του Αναδόχου της υφιστάμενης σύμβασης, σχετικά με μελλοντικές αναβαθμίσεις του συστήματος. Επίσης, στο εν λόγω αίτημα δεν είχε περιληφθεί αναλυτική τεκμηρίωση της εκτιμώμενης αξίας της υπό αναφορά αναβάθμισης.

Τελικά, αφού υποβλήθηκε συμπληρωματική επιστολή του Τμήματος, με αναλυτική εκτίμηση του κόστους αναβάθμισης του συστήματος και εγκρίθηκε το πιο πάνω αίτημα, τον Ιανουάριο του 2022 ανατέθηκε από το ΣΠ του ΥΜΕΕ στον Ανάδοχο η σύμβαση για την αναβάθμιση, για το συνολικό ποσό των €741.596+ΦΠΑ (€617.050+ΦΠΑ για την εκτέλεση του έργου και €124.546+ΦΠΑ για τη συντήρησή του μέχρι τον Ιούλιο του 2028). Σημειώνουμε ότι η σύμβαση

υπογράφηκε στις 15.2.2022, με διάρκεια εκτέλεσης 20 εβδομάδες, δηλαδή μέχρι τις 20 Ιουνίου 2022.

Αφού, περί το τέλος Απριλίου του 2022 το Τμήμα απέστειλε επιστολή στον Ανάδοχο, επισημαίνοντάς του ότι δεν είχε ακόμη τότε υποβάλει το πρόγραμμα εργασιών του έργου, στις 5 Μαΐου 2022, ο Ανάδοχος υπέβαλε στο Τμήμα αίτημα παράτασης 4 μηνών (μέχρι 20.10.2022), για την ολοκλήρωση του έργου, επικαλούμενος λόγους ανώτερης βίας (ειδικές συνθήκες και την κρίση που αντιμετωπίζει η παγκόσμια βιομηχανία από την έλλειψη πρώτων υλών, λόγω της πανδημίας και πρόσφατα του πολέμου στην Ουκρανία που επηρεάζει τις μεταφορές), επισυνάπτοντας νέο χρονοδιάγραμμα – πλάνο εργασιών, βάσει της ζητούμενης παράτασης.

Στις 27.5.2022, το Τμήμα ζήτησε από τον Ανάδοχο αποδεικτικά στοιχεία για να μπορέσουν τα αρμόδια όργανα (ΤΕΑΑ και ΚΕΑΑ) να εξετάσουν την αιτούμενη παράταση στην ολοκλήρωση του έργου, τα οποία λήφθηκαν στις 14.6.2022.

Μέχρι την ετοιμασία της παρούσας Έκθεσης, το πιο πάνω θέμα δεν είχε υποβληθεί για εξέταση στα πιο πάνω αρμόδια όργανα.

Σύσταση:

Το Τμήμα, με τις ενέργειές του και για την πιστή εφαρμογή των προνοιών της σύμβασης, να διασφαλίσει τα συμφέροντα του δημοσίου, κυρίως σε περίπτωση τερματισμού συμβάσεων, κατά την οποία να λαμβάνονται όλα τα μέτρα, ώστε το δημόσιο να μην μένει εκτεθειμένο. Επίσης, μέσα από την ορθή/κατάλληλη διαχείριση των συμβάσεων, το Τμήμα να δίδει το μήνυμα στους Αναδόχους ότι αυτές θα πρέπει να ολοκληρώνονται έγκαιρα και στο απαιτούμενο επίπεδο ποιότητας και σε αντίθετη περίπτωση να γίνεται έγκαιρα σαφές ότι θα υπόκεινται στις προβλεπόμενες από τη σύμβαση κυρώσεις.

Επίσης, σε συμβάσεις, όπως η παρούσα, στις οποίες ο Ανάδοχος έχει την ευθύνη για τον σχεδιασμό, εκτέλεση και συντήρηση των εργασιών, να γίνεται αυστηρός/ενδεδειγμένος έλεγχος των απαιτήσεων του Αναδόχου και επιβεβαίωση ότι δεν εμπίπτουν στις συμβατικές υποχρεώσεις του, πριν την έγκριση πληρωμής οποιωνδήποτε επιπρόσθετων εργασιών.

Τέλος, όσον αφορά στην εκτέλεση σημαντικών πρόσθετων εργασιών/αναγκών που προκύπτουν, σημαντικού κόστους και τα οποία επηρεάζουν άμεσα την αποτελεσματικότητα των προς προμήθεια συστημάτων και άπτονται σημαντικών θεμάτων ασφάλειας, το Τμήμα να δίνει τη δέουσα σημασία και να προβαίνει σε όλες τις απαιτούμενες ενέργειες για την έγκαιρη ολοκλήρωσή τους.

Τον Ιανουάριο του 2022, ο Αν. Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι οι επιπρόσθετες εργασίες απαιτήθηκαν, λόγω αλλαγής στη σύνδεση μεταξύ των πυλώνων και του ηλεκτρονικού υπολογιστή στο κέντρο ελέγχου, η οποία μετατράπηκε από ασύρματη σε ενσύρματη. Ως εκ τούτου, η σύμβαση ήταν μεν τύπου μελέτης κατασκευής, όμως η εν λόγω αλλαγή πρόσθεσε εργασίες που δεν περιλαμβάνονταν στις συμβατικές υποχρεώσεις του Αναδόχου.

Παρά τα σχόλια της Αναθέτουσας Αρχής, η Υπηρεσία μας διατηρεί τις απόψεις/παρατηρήσεις της.

8.2 Μελέτη, εγκατάσταση, συντήρηση και λειτουργία Συστήματος Φωτοεπισήμανσης

Στις Ετήσιες Εκθέσεις μας, από το 2005 μέχρι και το 2012, γίνεται εκτενής αναφορά στους διάφορους διαγωνισμούς που προκήρυξε το Τμήμα για την εγκατάσταση του εν λόγω συστήματος και που δεν τελεσφόρησαν για διάφορους λόγους. Εκτενής αναφορά γίνεται επίσης στις Ετήσιες Εκθέσεις μας για τα έτη 2005 και 2006 για μία σύμβαση, η οποία υπεγράφη το 2005 αλλά τερματίστηκε από το κράτος τον Σεπτέμβριο του 2007, εφόσον είχε κριθεί ότι ο Ανάδοχος δεν ανταποκρινόταν στις συμβατικές του υποχρεώσεις.

Μετά τον τερματισμό της πιο πάνω σύμβασης, το Τμήμα προκήρυξε ακόμα δύο διαγωνισμούς τον Ιούνιο του 2008 και τον Δεκέμβριο του 2010, οι οποίοι ακυρώθηκαν ο μιν πρώτος τον Απρίλιο του 2009, λόγω ουσιαστικών τροποποιήσεων που έρχιζαν τα έγγρατά του, ο δε δεύτερος τον Ιανουάριο του 2012, εφόσον είχε κριθεί ότι καμία από τις πέντε υποβληθείσες προσφορές δεν πληρούσε τους όρους του διαγωνισμού.

Τον Αύγουστο του 2018, μετά από σχετική επιστολή της Υπηρεσίας μας προς τους αρμόδιους Υπουργούς Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων (ΥΜΕΕ) και Δικαιοσύνης και Δημοσίας Τάξεως (ΥΔΔΤ), η τότε Υπουργός ΜΕΕ μάς πληροφόρησε ότι το ΗΜΥ ετοιμάζε έγγραφα νέου διαγωνισμού, η προκήρυξη του οποίου προγραμματιζόταν τον Σεπτέμβριο του 2018, η υπογραφή της σύμβασης τον Μάρτιο του 2019, ενώ η εγκατάσταση των πρώτων πιλοτικών συσκευών φωτοεπισήμανσης αναμενόταν να ξεκινήσει εντός του 2019.

Τελικά, τον Ιούλιο του 2019, 7½ χρόνια μετά την ακύρωση του τελευταίου διαγωνισμού, τα οποία αναλώθηκαν σε συζητήσεις μεταξύ των δύο εμπλεκόμενων Υπουργείων και των Τμημάτων/Υπηρεσιών τους, δηλαδή του ΥΜΕΕ/ΗΜΥ και ΥΔΔΤ/Αστυνομίας, κυρίως για θέματα αρμοδιότητας και ευθύνης λειτουργίας του συστήματος, τα οποία απαιτούσαν τροποποίηση των σχετικών νομοθεσιών, του τρόπου λειτουργίας του συστήματος, καθώς και του τρόπου χρηματοδότησης του έργου, προκηρύχθηκε νέος διαγωνισμός για τη μελέτη, εγκατάσταση, συντήρηση και λειτουργία Συστήματος Φωτοεπισήμανσης για 7 χρόνια, με εκτίμηση δαπάνης €47.800.0000.

Μετά από τη μελέτη των εγγράφων του διαγωνισμού, εκφράσαμε τις επιφυλάξεις μας για την ορθότητα/καταλληλότητα πρόνοιας των εγγράφων, με βάση την οποία περιλαμβανόταν στις υποχρεώσεις του Αναδόχου και η προσωπική επίδοση των κλήσεων. Οι επιφυλάξεις μας βασίζονταν στο γεγονός ότι, πέραν του ότι η εν λόγω υπηρεσία, η οποία ήταν άσχετη με το κύριο αντικείμενο του διαγωνισμού, αναμενόταν λόγω του ψηλού κόστους της να επηρεάσει τη σειρά κατάταξης των προσφοροδοτών και κατ' επέκταση την ανάθεση του διαγωνισμού, δεν καλυπτόταν μέχρι τότε από τις πρόνοιες της σχετικής νομοθεσίας. Σημειώνουμε ότι τα σχετικά τροποποιητικά νομοσχέδια στάλθηκαν από το ΥΔΔΤ στις εμπλεκόμενες Υπηρεσίες/Τμήματα τον Οκτώβριο του 2019 για απόψεις, με στόχο, όπως αναφερόταν, να εγκριθούν από τη Βουλή των Αντιπροσώπων πριν το τέλος του 2019, που θα έληγε η προθεσμία υποβολής του υπό αναφορά διαγωνισμού.

Ενόψει των πιο πάνω, εισηγηθήκαμε όπως το Τμήμα μελετήσει το ενδεχόμενο να αφαιρεθεί η εν λόγω υπηρεσία από το αντικείμενο του διαγωνισμού και τις υποχρεώσεις του Αναδόχου, όπως

είχε γίνει και με την ταχυδρόμηση των κλήσεων και αυτή να τύχει ξεχωριστού χειρισμού από το Κράτος, μέσω των νενομισμένων διαδικασιών, χωρίς να επηρεάζεται η εκτέλεση της παρούσας σύμβασης από εξωγενείς παράγοντες, όπως ήταν, κατά την άποψή μας, η εν λόγω πρόνοια.

Ενόψει του γεγονότος ότι ο Αν. Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι η πιο πάνω πρόνοια αφορούσε σε επιχειρησιακή απαίτηση του ΥΔΔΤ και, σε περίπτωση που αυτή θα άλλαζε δεν θα είχε κανένα ενδοιασμό να την αφαιρέσει, ζητήσαμε τον Νοέμβριο του 2019 τις απόψεις του Γενικού Διευθυντή του ΥΔΔΤ, σχετικά με το πιο πάνω θέμα. Τον Οκτώβριο του 2021 και αφού δεν είχαμε έως τότε λάβει απάντηση από το ΥΔΔΤ, στο πλαίσιο διερεύνησης παραπόνου που υποβλήθηκε από δικηγорικό γραφείο, σχετικά με την εκτέλεση της σύμβασης, το ΥΔΔΤ μάς πληροφόρησε ότι, η ανάθεση στον Ανάδοχο της αποστολής των ειδοποιήσεων/εξωδίκων αποτελούσε, μεταξύ άλλων, πάγια θέση της Αστυνομίας, η οποία επικαλείτο προς τούτο θέματα έλλειψης προσωπικού, θέση η οποία προφανώς είχε κριθεί αιτιολογημένη εξ ου και υιοθετήθηκε και προωθήθηκε από το ΥΔΔΤ.

Τελικά, τον Μάιο του 2020 υποβλήθηκαν πέντε προσφορές, οι τιμές των οποίων κυμαίνονταν από €27 εκ. έως €36,3 εκ. περίπου και τον Οκτώβριο του 2020 κατακυρώθηκε από το ΣΠ του ΥΜΕΕ ο διαγωνισμός στον χαμηλότερο έγκυρο προσφοροδότη, για το συνολικό ποσό των €34.076.970+ΦΠΑ, για τη μελέτη, εγκατάσταση, συντήρηση και λειτουργία του συστήματος για πέντε χρόνια, με δικαίωμα επέκτασης της σύμβασης για ακόμη δύο χρόνια με τις ίδιες τιμές μονάδας.

Σημειώνουμε ότι τα πιο πάνω τροποποιητικά νομοσχέδια, σχετικά με την επίδοση των κλήσεων από τον Ανάδοχο ψηφίστηκαν από τη Βουλή των Αντιπροσώπων τον Οκτώβριο του 2021, παρόλο ότι το εν λόγω θέμα είχε τεθεί από την Αστυνομία από το 2014, με τροποποίησή τους, όσον αφορά στην επίδοση κλήσεων των οδηγών οχημάτων ενοικίασης.

Σύσταση: Στις περιπτώσεις που Αναθέτουσα Αρχή διαγωνισμού για την προμήθεια συστημάτων/εξοπλισμού είναι άλλη από τον χρήστη, να υπάρχει καλύτερος συντονισμός μεταξύ των μερών, ώστε να προχωρούν τα έργα μέσα σε αποδεκτά χρονικά πλαίσια, χωρίς να απαιτείται μεγάλο χρονικό διάστημα προκήρυξης και ολοκλήρωσης σχετικού διαγωνισμού. Επίσης, μέσα από την έγκαιρη προετοιμασία να υποβάλλονται προς ψήφιση, οι όποιες νομοθετικές ρυθμίσεις απαιτούνται για την ορθή και αποτελεσματική εκτέλεση του αντικειμένου της σύμβασης, έτσι ώστε να αποφεύγεται η αναστάτωση και η καθυστέρηση στην υλοποίησή της, με όλες τις συνεπακόλουθες συνέπειες.

Τον Ιανουάριο του 2022, ο Αν. Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι η προσπάθεια για τον καλύτερο συντονισμό με άλλες υπηρεσίες πρέπει να θεωρείται δεδομένη, ωστόσο, η υπό αναφορά σύμβαση αφορά σε ένα πολυσύνθετο έργο, με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, στην πορεία του οποίου ανεφύησαν θέματα που δεν ενέπιπταν στην αρμοδιότητα του Τμήματός του.

Όπως προκύπτει από το ιστορικό του διαγωνισμού, το μεγαλύτερο μέρος του χρονικού διαστήματος, που μεσολάβησε από την αρχική λήψη της απόφασης για την υλοποίηση του έργου τον Νοέμβριο του 2013, μέχρι την προκήρυξη του αρχές Ιουλίου του 2019, αναλώθηκε στην επίλυση των πολύπλοκων νομικών θεμάτων που προέκυπταν από την ανάθεση της επεξεργασίας

των παραβάσεων σε ιδιώτη Ανάδοχο και στην εξεύρεση χρηματοδότησης για την υλοποίηση του έργου και, κατά συνέπεια, την επιλογή της μεθόδου υλοποίησης (είτε με συμβατική μέθοδο, είτε μέσω Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα). Σε κάθε περίπτωση, όπως μας ανέφερε, το Τμήμα ανταποκρίθηκε άμεσα και αποτελεσματικά και εντός πολύ στενών χρονοδιαγραμμάτων σε ότι του είχε ζητηθεί, είτε αυτό αφορούσε σε ετοιμασία εγγράφων διαγωνισμού είτε ετοιμασία σημειωμάτων και εισηγήσεων που αφορούσαν στην υλοποίηση του έργου.

Τέλος, σε σχέση με την ψήφιση των νομοθεσιών που αφορούν στην επίδοση των ειδοποιήσεων/εξωδίκων που προκύπτουν από τη λειτουργία του συστήματος, μας πληροφόρησε ότι το Τμήμα δεν ήταν αρμόδιο για την προώθηση των υπό αναφορά νομοθεσιών, αλλά έχει διασφαλίσει, με τη βοήθεια της Νομικής Υπηρεσίας και μέσω κατάλληλων προνοιών στα έγγραφα διαγωνισμού, τη λειτουργία του συστήματος ακόμη και σε περίπτωση που τα νομοσχέδια δεν θα είχαν ψηφιστεί από τη Βουλή.

Σχολιάζοντας τα πιο πάνω, αναφέρουμε ότι δεν διαφωνούμε με τη θέση του Τμήματος, ότι την ευθύνη έγκαιρης ολοκλήρωσης των απαιτούμενων ρυθμίσεων λειτουργίας του συστήματος φέρει ο ιδιοκτήτης του, που είναι η Αστυνομία. Ωστόσο, μέρος της ευθύνης για την καθυστέρηση υλοποίησης του υπό αναφορά έργου στην ολότητά του φέρει και το Τμήμα, περισσότερο διαχρονικά ως Αναθέτουσα Αρχή των προκηρυχθέντων σχετικών διαγωνισμών, παρά για τους χειρισμούς της στον υπό αναφορά διαγωνισμό.

8.3 Προμήθεια και πενταετής συντήρηση δύο ηλεκτρικών αυτοκινήτων τύπου σαλούν

Ο διαγωνισμός προκηρύχθηκε τον Ιούνιο του 2015, με ανοικτή διαδικασία, με εκτιμώμενη αξία €48.000+ΦΠΑ και κατακυρώθηκε δύο μήνες αργότερα στον μοναδικό προσφοροδότη που υπέβαλε προσφορά, για το συνολικό ποσό των €44.660+ΦΠΑ, εκ των οποίων €1.460+ΦΠΑ για την πενταετή συντήρηση των δύο ηλεκτρικών αυτοκινήτων, τα οποία παραλήφθηκαν στα μέσα Οκτωβρίου του 2015.

Τον Ιανουάριο του 2019, κατόπιν αιτήματος της Υπηρεσίας μας, ο Αν. Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι τα υπό αναφορά ηλεκτρικά αυτοκίνητα αγοράστηκαν μετά από σχετικές οδηγίες που είχαν δοθεί προφορικά στο Τμήμα από το ΥΜΕΕ και ότι κατά τους 40 μήνες (από τον Οκτώβριο του 2015 μέχρι τον Ιανουάριο του 2019) που είχαν περάσει μέχρι τότε από την αγορά τους, το ένα όχημα βρισκόταν στο ΥΜΕΕ για χρήση από τον Υπουργό και τους κλητήρες και είχε διανύσει 5.750 χιλιόμετρα, ενώ το άλλο βρισκόταν στο Τμήμα για χρήση από ανώτερα στελέχη και είχε διανύσει 3.750 χιλιόμετρα. Σημειώνουμε ότι μέχρι τότε, ενώ είχε παρέλθει το 67% περίπου του χρόνου συντήρησης, τα υπό αναφορά οχήματα είχαν διανύσει κάτω από το 6% της υπολογιζόμενης απόστασης των 100.000 χιλιομέτρων, τα οποία καθόρισε στα έγγραφα του διαγωνισμού το Τμήμα για τη συντήρηση, με βάση τα οποία υπολογίστηκαν και τα σχετικά κόστη του Αναδόχου.

Τον Φεβρουάριο του 2019, ζητήσαμε όπως διερευνηθεί κατά πόσο προέκυπταν τυχόν ευθύνες από το γεγονός ότι μία επένδυση που έγινε από το κράτος, δεν είχε αξιοποιηθεί όπως θα έπρεπε ή όπως τουλάχιστον είχε σκοπό να γίνει και εισηγηθήκαμε όπως δοθούν γραπτές οδηγίες, ώστε

και τα δύο ηλεκτρικά οχήματα να χρησιμοποιούνταν για τον σκοπό για τον οποίο είχαν αγοραστεί, με στόχο να διανύσουν, όσο το δυνατόν, περισσότερα χιλιόμετρα. Αυτό, θα επέτρεπε την, όσο το δυνατόν, ασφαλέστερη εξαγωγή συμπερασμάτων για το θέμα της φόρτισης και αυτονομίας των ηλεκτρικών οχημάτων, παράγοντες σημαντικούς σε ότι αφορά στη χρήση τους, καθώς και την ευαισθητοποίηση των πολιτών στη χρήση τέτοιων οχημάτων χαμηλής/μηδενικής περιβαλλοντικής επιβάρυνσης.

Τον Απρίλιο του 2019, ο Αν. Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι η αγορά των δύο ηλεκτρικών αυτοκινήτων αποτελούσε άμεσο μέτρο και δράση για την προώθηση του ηλεκτρικού οχήματος και ως ένδειξη των κυβερνητικών προθέσεων για πρακτική συμβολή στην ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών στην Κύπρο και δεν αναμενόταν η οικονομική απόσβεση της επένδυσης αλλά η ενίσχυσή της από το Κράτος. Το Τμήμα ανέφερε επίσης ότι, τα εν λόγω οχήματα είχαν δοθεί για χρήση σε πρόσωπα που με το κύρος και τη θέση που κατείχαν θα επηρέαζαν την κοινή γνώμη σε μεγαλύτερο βαθμό.

Μετά την παρέμβαση της Υπηρεσίας μας, το Τμήμα είχε θέσει με σχετική εγκύκλιο το ηλεκτρικό όχημα στη διάθεση όλων των λειτουργών των κεντρικών γραφείων για χρήση και θεωρούσε ότι τα οχήματα είχαν αξιοποιηθεί και θα συνέχιζαν να αξιοποιούνται, σύμφωνα με τους στόχους της αγοράς και, ως εκ τούτου, δεν προέκυπταν ευθύνες για τις αποφάσεις που είχαν παρθεί.

Σημειώνουμε ότι μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2021, τα εν λόγω δύο ηλεκτρικά οχήματα που αγοράστηκαν τον Οκτώβριο του 2015, είχαν διανύσει μόλις 8.300 και 8.400 χιλιόμετρα, αντίστοιχα.

Η Υπηρεσία μας διαφωνεί με τις πιο πάνω απόψεις/θέσεις του Αν. Διευθυντή του Τμήματος, αφού τα κριτήρια επιλογής των προσώπων που χρησιμοποιούσαν/αξιοποιούσαν τα οχήματα και ο σκοπός ο οποίος, σύμφωνα με το Τμήμα ΗΜΥ, επιδιωκόταν από την επιλογή αυτή, τέθηκαν εκ των υστέρων. Αντίθετα, εκείνο που διαπιστώνεται ξεκάθαρα από τον χειρισμό του όλου θέματος, τόσο από το Τμήμα όσο και από το ΥΜΕΕ, είναι ότι η χρήση των εν λόγω οχημάτων δεν έγινε με βάση τους υπολογισμούς του ιδίου του Τμήματος και τον καθορισμό των αντίστοιχων χιλιομέτρων στη σύμβαση συντήρησης, που πόρρω απέχει από τα πραγματικά χιλιόμετρα που είχαν διανυθεί μέχρι την ημερομηνία του ελέγχου που διεξήχθη από την Υπηρεσία μας. Επομένως, πέραν των πιο πάνω παρατηρήσεών μας, διαπιστώνουμε επιπλέον ότι το κόστος δεν ανταποκρίνεται στο όφελος που έλαβε τελικά το Κράτος από την εν λόγω Σύμβαση.

Σύσταση: Εισηγούμαστε όπως η φόρτιση των δύο ηλεκτρικών αυτοκινήτων να γίνεται κατά τις απογευματινές/βραδινές ώρες, μετά το πέρας των εργασιμών ωρών της Δημόσιας Υπηρεσίας, σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή, ώστε προσωπικό του ΗΜΥ και του ΥΜΕΕ να τα αξιοποιούν στον μέγιστο δυνατό βαθμό κατά τις εργασίμες ώρες. Η φόρτιση, η συντήρηση και η χρήση τους να παρακολουθείται από Λειτουργό του Τμήματος ΗΜΥ, ο οποίος να υποβάλλει τριμηνιαίες εκθέσεις στον Διευθυντή, στις οποίες θα καταγράφονται στοιχεία και παρατηρήσεις σχετικά με τη χρήση και τη συντήρησή τους, ώστε μεταγενέστερα να χρησιμοποιηθούν για την εξαγωγή ασφαλέστερων συμπερασμάτων για τη χρήση και συντήρηση ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην Κύπρο.

Τον Ιανουάριο του 2022, ο Αν. Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι η τεχνολογία των ηλεκτρικών οχημάτων που αγοράστηκαν το 2015 δεν παρέχει τη δυνατότητα μεγάλης εμβέλειας, οπότε η χρήση τους καλύπτει υποχρεωτικά μικρές και μεσαίες αποστάσεις. Η φόρτισή τους γίνεται καθ' όλο το εικοσιτετράωρο, όποτε αυτά δεν βρίσκονται εκτός της βάσης τους και η συντήρησή τους γίνεται μία φορά τον χρόνο, ανεξαρτήτως των διανυθέντων χιλιομέτρων.

8.4 Προμήθεια, εγκατάσταση και συντήρηση δύο κλιβάνων αποτέφρωσης στους Αερολιμένες Λάρνακας και Πάφου

Τον Ιανουάριο του 2020, υποβλήθηκε στην Υπηρεσία μας καταγγελία, η οποία αφορούσε στη διερεύνηση ενδεχόμενης διάπραξης παραλείψεων, αμελειών και ατασθαλιών από λειτουργούς του δημοσίου, σχετικά με τις αγορές αποτεφρωτήρων για το δημόσιο, στην οποία περιλαμβάνονταν και οι αποτεφρωτήρες των αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου, οι οποίοι τελικά κατέστησαν άχρηστοι για τον σκοπό για τον οποίο είχαν αγοραστεί, έναντι μάλιστα σημαντικού κόστους.

Για το ιστορικό και τους λόγους για τους οποίους δεν κατέστη τελικά δυνατή η λειτουργία των πιο πάνω αποτεφρωτήρων, καθώς και για τις διαχρονικές θέσεις της Υπηρεσίας μας επί του θέματος, γίνεται εκτενής αναφορά στις Ετήσιες Εκθέσεις μας από το 2004 και εντεύθεν για τον κάθε αποτεφρωτήρα ξεχωριστά, και ενόψει και του μεγάλου χρονικού διαστήματος που έχει έκτοτε μεσολαβήσει, η αναλυτική επανάληψη των εν λόγω γεγονότων δεν κρίνεται σκόπιμη στην παρούσα Έκθεση.

Σύμφωνα με τα στοιχεία τα οποία περιέχονται σε προηγούμενες Εκθέσεις της Υπηρεσίας μας, καθώς και σχετική πληροφόρηση από τον Αναπληρωτή Διευθυντή του Τμήματος ΗΜΥ, από τον οποίο ζητήσαμε στοιχεία για διερεύνηση της πιο πάνω καταγγελίας, τον Φεβρουάριο του 2004 υπογράφηκε το συμβόλαιο προμήθειας και εγκατάστασης του εξοπλισμού ύψους €1.616.303, ενώ τον Ιούλιο του 2004 ανατέθηκαν στον ίδιο εργολάβο οι απαιτούμενες οικοδομικές εργασίες έναντι €332.323. Πέραν των πιο πάνω, καταβλήθηκαν με έγκριση της ΚΕΑΑ στον εργολάβο επιπλέον €224.170, λόγω της καθυστέρησης στην πρόοδο των εργασιών εκ μέρους του εργοδότη και €126.477, ως αποζημίωση για τον τερματισμό των συμβάσεων, ανεβάζοντας το συνολικό κόστος σε €2.299.273.

Σημειώνουμε ότι, όπως καταγράφουμε και στις προηγούμενες Εκθέσεις μας για το θέμα, τον Οκτώβριο του 2003 και ενώ οι προσφορές δεν είχαν ακόμη υποβληθεί, ζητήσαμε να ενημερωθούμε από τον Διευθυντή του ΤΠΑ, το οποίο θα διαχειριζόταν τα συστήματα αποτέφρωσης, κατά πόσο είχαν γίνει από μέρους του οι απαραίτητες ενέργειες και είχαν εξασφαλιστεί από την αρμόδια Αρχή οι αναγκαίες άδειες και οι όροι λειτουργίας των μονάδων, σύμφωνα με τις πρόνοιες των περί Ελέγχου της Ρύπανσης της Ατμόσφαιρας Νόμων, καθώς και των σχετικών Ευρωπαϊκών Οδηγιών για την αποτέφρωση αποβλήτων. Παράλληλα, εισηγηθήκαμε όπως οι εν λόγω άδειες/εγκρίσεις εξασφαλιστούν πριν από την υπογραφή του συμβολαίου αγοράς/ εγκατάστασης των κλιβάνων, ώστε να αποφευχθούν προβλήματα και ενδεχόμενες απαιτήσεις του εργολάβου, τα οποία θα συνεπάγονταν επιπλέον κόστος για το δημόσιο.

Ο Διευθυντής του ΤΠΑ μάς πληροφόρησε τον Μάιο του 2004, ότι το Τμήμα του είχε προχωρήσει από τον προηγούμενο μήνα στην υποβολή της αίτησης για την εξασφάλιση της άδειας εκπομπής αερίων αποβλήτων των δύο μονάδων αποτέφρωσης και ότι θα επιλαμβανόταν αμέσως του θέματος της εξασφάλισης – από την αρμόδια Αρχή – της σχετικής πολεοδομικής άδειας, απαραίτητης προϋπόθεσης για την εξέταση της αίτησής του. Τελικά, εξαιτίας της μη έγκαιρης εξασφάλισης από το ΤΠΑ των αναγκαίων αδειών/εγκρίσεων από τις αρμόδιες Αρχές, το Τμήμα ΗΜΥ προχώρησε σε αναστολή των εργασιών, παρά το γεγονός ότι ο αποτεφρωτήρας του αεροδρομίου Πάφου ήταν έτοιμος για λειτουργικό έλεγχο και παραλαβή. Επιπρόσθετα της πιο πάνω καθυστέρησης ήταν, τον Σεπτέμβριο του 2008 ο Διευθυντής του ΤΠΑ να πληροφορήσει το Τμήμα ΗΜΥ ότι η διαχείριση των σκουβάλων των αεροδρομίων και ειδικότερα η λειτουργία των κλιβάνων αποτέφρωσής τους δεν ενέπιπτε στις αρμοδιότητες του ΤΠΑ, αλλά ήταν ευθύνη του διαχειριστή των αεροδρομίων, ο οποίος, ωστόσο, τους πληροφόρησε ότι δεν χρειάζεται τους εν λόγω αποτεφρωτήρες, αφού χρησιμοποιεί άλλη μέθοδο/διαδικασία για τη διαχείριση των απορριμμάτων των αεροσκαφών.

Το Φεβρουάριο του 2009, ο Γενικός Διευθυντής του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων πληροφόρησε τον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ ότι η αποτέφρωση αποβλήτων, με τη χρήση πολλών και μικρών αποτεφρωτήρων, οι οποίοι δεν λειτουργούν σε συνεχή βάση, ως μέθοδος για διάθεση στερεών αποβλήτων, δεν αποτελούσε βιώσιμη πρακτική στην Ευρωπαϊκή Ένωση, για οικονομικούς, τεχνικούς και περιβαλλοντικούς λόγους. Ως εκ τούτου και ενόψει του γεγονότος ότι στο υπό σχεδιασμό Κέντρο Διαχείρισης Ειδικών Αποβλήτων, που αναμενόταν να γίνει στη Βαθιά Γωνιά στη Λευκωσία, περιλαμβανόταν και η κατασκευή κεντρικού αποτεφρωτήρα, εισηγήθηκε όπως αυτός σχεδιαστεί κατάλληλα για αποτέφρωση διαφόρων ειδών αποβλήτων και οι αποτεφρωτήρες που αγοράστήκαν για τα αεροδρόμια να διατεθούν για πώληση στο εξωτερικό.

Τον Δεκέμβριο του 2009, το ΗΜΥ ζήτησε έγκριση από τον Γενικό Διευθυντή του Υπουργείου Οικονομικών για πώληση των εν λόγω αποτεφρωτήρων και των εγκαταστάσεών τους στην κατάσταση που βρίσκονταν στους δύο αερολιμένες, μέσω πλειοδοτικού διαγωνισμού του ΤΠΑ, ως ιδιοκτήτη των εν λόγω αποτεφρωτήρων. Στο πλαίσιο διερεύνησης της πιο πάνω καταγγελίας από την Υπηρεσία μας, ζητήσαμε τον Σεπτέμβριο του 2021 από τον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ να μας πληροφορήσει κατά πόσο είχε προχωρήσει η πιο πάνω διαδικασία, αποστέλλοντας στην Υπηρεσία μας αντίγραφο της σχετικής αλληλογραφίας. Σε αντίθετη περίπτωση, ζητήσαμε όπως μας πληροφορήσει τους λόγους για τους οποίους δεν υλοποιήθηκε η πιο πάνω απόφαση και να μας ενημερώσει για τυχόν εξελίξεις σχετικά με το θέμα.

Τον Ιανουάριο του 2022, ο Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ μάς πληροφόρησε ότι το ΤΠΑ, ως ιδιοκτήτης του εξοπλισμού, έχει στείλει στο Τμήμα ΗΜΥ τα σχετικά για σκοπούς εκποίησης των αποτεφρωτήρων και των στεγαστρων τους, το οποίο τα έχει προωθήσει στον Πρόεδρο του Ειδικού Συμβουλίου Επιθεώρησης για ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό για τα περαιτέρω και, ακολούθως θα σταλούν στη Διευθύντρια Υπηρεσιών Κρατικών Αγορών και Προμηθειών για τις δικές της ενέργειες.

Σχολιάζοντας τα πιο πάνω, δεν μπορούμε να μην σημειώσουμε το υπερβολικά μεγάλο και αδικαιολόγητο, κατά την άποψή μας, χρονικό διάστημα των 13 ετών που έχει παρέλθει από της αποφάσεως για την πώληση του υπό αναφορά εξοπλισμού, μέχρι την ετοιμασία της παρούσας Έκθεσης, χωρίς να έχει μάλιστα ολοκληρωθεί η διαδικασία. Το γεγονός αυτό επηρεάζει την αξία του εξοπλισμού, η οποία θα έχει μειωθεί σημαντικά μετά την πάροδο τόσο μεγάλου χρονικού διαστήματος από την αγορά του και την απόφαση εκποίησής του, με αποτέλεσμα, για δεύτερη φορά μετά την αποτυχία λειτουργίας του, να μην διασφαλίζονται τα συμφέροντα του δημοσίου από τις ενέργειες των αρμοδίων Τμημάτων του ΥΜΕΕ.

Σύσταση: Πριν την αγορά οποιουδήποτε εξειδικευμένου εξοπλισμού τέτοιας μεγάλης αξίας, με ενδεχόμενες περιβαλλοντικές επιπτώσεις κατά τη λειτουργία του, θα πρέπει προηγουμένως να λαμβάνονται από τις Αναθέτουσες Αρχές όλα τα απαραίτητα μέτρα/εγκρίσεις/αδειοδοτήσεις, τα οποία να διασφαλίζουν την εγκατάσταση και λειτουργία του για τον σκοπό για τον οποίο αγοράζεται.

Τον Ιανουάριο του 2022, ο Αν. Διευθυντής του Τμήματος ΗΜΥ μάς πληροφόρησε ότι, αν και το Τμήμα του ενήργησε ως Αναθέτουσα Αρχή, η εξασφάλιση των αναγκαίων αδειών, όπως και η εκποίηση των κλιβάνων, αποτελούν ευθύνη του ιδιοκτήτη.

8.5 Προμήθεια, εγκατάσταση και συντήρηση Μονάδων Αδιάλειπτης Παροχής Ενέργειας (ΜΑΠΕ) στο Γενικό Νοσοκομείο Λεμεσού

Τον Ιούνιο του 2017, μετά τη διακοπή παροχής ηλεκτρισμού στο Τμήμα Επεμβατικής Καρδιολογίας του Γενικού Νοσοκομείου Λεμεσού από βλάβη διακόπτη, με κίνδυνο απώλειας ζωής, η Διεύθυνση του νοσοκομείου ζήτησε εκτίμηση κόστους από τα Τμήματα ΗΜΥ και Δημοσίων Έργων (ΤΔΕ), για την αγορά ΜΑΠΕ και για τις οικοδομικές εργασίες κατασκευής δωματίου, αντίστοιχα.

Τον Ιούλιο του 2018, ένα χρόνο αργότερα, το Τμήμα ΗΜΥ αφού ζήτησε από το ΤΔΕ όπως οι πιο πάνω οικοδομικές εργασίες ολοκληρωθούν μέχρι το τέλος Νοεμβρίου του 2018, προκήρυξε διαγωνισμό για την προμήθεια και εγκατάσταση ΜΑΠΕ με ανοικτή διαδικασία και με εκτίμηση €188.000+ΦΠΑ. Ο διαγωνισμός κατακυρώθηκε τον Οκτώβριο του ίδιου έτους για το συνολικό ποσό των €149.160+ΦΠΑ, με διάρκεια εκτέλεσης της σύμβασης οκτώ εβδομάδες.

Το ΤΔΕ, ωστόσο, αφού είχε ενημερώσει τον Ιούλιο του 2018 το Τμήμα ΗΜΥ ότι, για να προχωρήσουν οι σχετικές οικοδομικές εργασίες θα έπρεπε να ζητηθεί, μεταξύ άλλων, η στατική άποψη του Πολιτικού Μηχανικού μελετητή του νοσοκομείου, ετοίμασε τον Φεβρουάριο του 2019 και υπέβαλε στη Διεύθυνση του νοσοκομείου προκαταρκτική εκτίμηση για τις υπό αναφορά οικοδομικές εργασίες, η οποία ανερχόταν σε €68.000+ΦΠΑ και της ζητήθηκε όπως το πιο πάνω ποσό διαβιβαστεί στο Λογιστήριο του ΤΔΕ, για προγραμματισμό και εκτέλεση των οικοδομικών εργασιών εντός του 2019.

Τον Μάρτιο του 2019, λόγω της πιο πάνω καθυστέρησης στην ολοκλήρωση των οικοδομικών εργασιών, η ΚΕΑΑ ενέκρινε παράταση της υπό αναφορά σύμβασης του Τμήματος ΗΜΥ κατά 6 μήνες (μέχρι 30.6.2019) και την πληρωμή προκαταβολής 100% του ποσού της προμήθειας

(δηλαδή €103.320+ΦΠΑ) των ΜΑΠΕ. Επίσης, λόγω της πιο πάνω μεγάλης καθυστέρησης που παρατηρήθηκε στην κατασκευή του δωματίου για τις ΜΑΠΕ, ο Ανάδοχος ενημέρωσε τον Οκτώβριο του 2019 το Τμήμα ΗΜΥ για την ύπαρξη σοβαρού προβλήματος με τις μπαταρίες που είχαν αγοραστεί και ζήτησε όπως αυτές εγκατασταθούν σε κατάλληλα κλιματιζόμενο δωμάτιο στο νοσοκομείο, όπου να φορτίζονται από τα αντίστοιχα ΜΑΠΕ, για να εξασφαλιστεί ότι οι μπαταρίες θα έχουν την αναμενόμενη διάρκεια ζωής.

Ενόψει των πιο πάνω, η ΚΕΑΑ, αφού εξέφρασε τη δυσαρέσκεια της για τον μη κατάλληλο συντονισμό μεταξύ των εμπλεκόμενων υπηρεσιών, αποφάσισε, μεταξύ άλλων, τον Νοέμβριο του 2019 όπως εγκρίνει πληρωμή €1.700+ΦΠΑ, για εργασίες προσωρινής εγκατάστασης του εξοπλισμού.

Σημειώνουμε ότι η Υπηρεσία μας εισηγήθηκε τη διεξαγωγή έρευνας και ετοιμασία σχετικής έκθεσης από τη Διεύθυνση Ελέγχου του ΥΜΕΕ, η οποία υποβλήθηκε τον Φεβρουάριο του 2020. Σύμφωνα με την πιο πάνω έκθεση, η καθυστέρηση στην κατασκευή του δωματίου οφειλόταν στην καθυστέρηση στη διαδικασία ετοιμασίας στατικής μελέτης και εκτίμησης κόστους από μέρους του ΤΔΕ, ειδικά στα αρχικά στάδια. Επίσης, καθυστέρηση διαπιστώθηκε και στην εξασφάλιση και διάθεση των απαιτούμενων Κονδυλίων από τη Διεύθυνση του νοσοκομείου προς το ΤΔΕ, για σκοπούς προκήρυξης διαγωνισμού για κατασκευή κατάλληλου δωματίου για την εγκατάσταση των ΜΑΠΕ. Παρά τις πιο πάνω διαπιστώσεις, στην έκθεση της Διεύθυνσης Ελέγχου του ΥΜΕΕ δεν επιρρίφθηκαν ευθύνες σε συγκεκριμένα πρόσωπα για τις σοβαρές παραλείψεις που διαπιστώθηκαν κατά τον χειρισμό του όλου θέματος.

Σύσταση: Για την αποφυγή προβλημάτων συντονισμού στην προκήρυξη διαγωνισμών ηλεκτρομηχανολογικών και οικοδομικών εργασιών για το ίδιο έργο, να εξετάζεται - ανάλογα με την περίπτωση - και το ενδεχόμενο οι εν λόγω εργασίες να περιλαμβάνονται σε ένα διαγωνισμό, με τις κατάλληλες προϋποθέσεις συμμετοχής ανά ειδικότητα, έτσι ώστε να αποφεύγονται μεγάλες καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των έργων. Σημειώνουμε όπως η πιο πάνω διαδικασία εξετάζεται κυρίως σε ζωτικής σημασίας έργα, όπως την παρούσα περίπτωση, όπου η έλλειψη συντονισμού ενδεχομένως να επιφέρει σοβαρές συνέπειες, όπως ο κίνδυνος απώλειας ζωών, πέραν φυσικά των αχρείαστων επιπρόσθετων οικονομικών επιβαρύνσεων.

Τον Ιανουάριο του 2022, ο Αν. Διευθυντής μάς πληροφόρησε ότι το Τμήμα του αναγνωρίζει ότι, στην προκειμένη περίπτωση φαίνεται να δόθηκε μεγαλύτερη έμφαση στην εκπλήρωση των δικών του υποχρεώσεων και να μην υπήρξε πλήρης συντονισμός των εμπλεκόμενων Τμημάτων.

8.6 Προμήθεια, εγκατάσταση, λειτουργία και 10ετή συντήρηση μονάδων παραγωγής οξυγόνου ιατρικής χρήσης σε κρατικά νοσοκομεία

Ο πιο πάνω διαγωνισμός προκηρύχθηκε τον Ιούνιο του 2019 με ανοικτή διαδικασία, με εκτιμώμενη δαπάνη €1.300.000+ΦΠΑ, και με προθεσμία υποβολής προσφορών τον Ιούλιο του 2019. Πριν την τελευταία ημερομηνία υποβολής των προσφορών, οικονομικός φορέας υπέβαλε εισηγήσεις, σε σχέση με όρους των εγγράφων του διαγωνισμού, οι οποίες απορρίφθηκαν από το Τμήμα ως Αναθέτουσα Αρχή. Ενόψει της απόρριψης των εισηγήσεών του, ο εν λόγω οικονομικός φορέας καταχώρησε ιεραρχική προσφυγή στην ΑΑΠ.

Τον Ιούλιο του 2019 υποβλήθηκε μία μόνο προσφορά από άλλο οικονομικό φορέα από αυτόν που είχε καταχωρήσει προσφυγή στην ΑΑΠ, η οποία και αποσφραγίστηκε την ίδια μέρα από την αρμόδια Επιτροπή, σύμφωνα με τις ισχύουσες διαδικασίες, εφόσον η ειδοποίηση καταχώρησης της πιο πάνω προσφυγής καθυστέρησε να δοθεί στον αρμόδιο λειτουργό της Αναθέτουσας Αρχής.

Το Τμήμα, ενημέρωσε την ΑΑΠ για τα πιο πάνω, πληροφορώντας την ότι, ως Αναθέτουσα Αρχή, δεν είχε ένσταση στη λήψη προσωρινού μέτρου για αναστολή της διαδικασίας ανάθεσης ή της εκτέλεσης πράξης ή της υπογραφής σύμβασης του εν λόγω διαγωνισμού.

Τον Ιούλιο του 2020, το ΣΠ αποφάσισε να υιοθετήσει την εισήγηση της Επιτροπής Αξιολόγησης για την απόρριψη της προσφοράς του μοναδικού προσφοροδότη, η οποία ήταν κατά 81,7% ψηλότερη της εκτίμησης δαπάνης, αφού δεν είχε ανανεώσει την εγγυητική επιστολή συμμετοχής του και ακύρωσε τον διαγωνισμό.

Σημειώνουμε ότι ο εν λόγω διαγωνισμός δεν επαναπροκηρύχθηκε μετά την ακύρωσή του και ο ΟΚΥΠΥ ανέθεσε τον Αύγουστο του 2021, με τη διαδικασία διαπραγμάτευσης, με επίκληση του κατεπείγοντος, σύμβαση ύψους €580.000+ΦΠΑ, για την προμήθεια κινητής μονάδας παραγωγής οξυγόνου για κάλυψη αναγκών των ασθενών με COVID-19 (ειδική αναφορά περιλαμβάνεται στην Έκθεση της Υπηρεσίας μας για τον ΟΚΥΠΥ αρ. ΟΚΥΠΥ/01/2022 και ημερ. 9.6.2022).

Σύσταση: Το Τμήμα, να επανεξετάσει τις εσωτερικές του διαδικασίες και να λαμβάνει έγκαιρα μέτρα, προς αποφυγή παρόμοιων περιστατικών ανοίγματος προσφορών διαγωνισμού, για τον οποίο έχει κατατεθεί προσφυγή στην ΑΑΠ, με όλες τις συνεπακόλουθες από αυτό συνέπειες.

Τον Ιανουάριο του 2022, ο Αν. Διευθυντής μάς πληροφόρησε ότι το Τμήμα του έχει αξιολογήσει τις εσωτερικές του διαδικασίες και έχει λάβει μέτρα για την αποφυγή παρόμοιων περιστατικών.

8.7 Παροχή υπηρεσιών συντήρησης ανελκυστήρων εγκατεστημένων σε διάφορα δημόσια κτίρια και κυβερνητικούς οικισμούς

Τον Ιούνιο του 2020, το ΗΜΥ προκήρυξε διαγωνισμό με ανοικτή διαδικασία και με εκτιμώμενη δαπάνη €350.000+ΦΠΑ, για την εξαετή συντήρηση 58 ανελκυστήρων. Σύμφωνα με τα έγγραφα του διαγωνισμού, η διάρκεια ισχύος των προσφορών καθορίστηκε στους έξι μήνες, μέχρι τις 24.1.2021 και απαιτείτο η υποβολή εντύπου δέσμευσης μη απόσυρσης της προσφοράς.

Τον Οκτώβριο του 2020, το ΣΠ αποφάσισε να υιοθετήσει την εισήγηση της Επιτροπής Αξιολόγησης για την απόρριψη δύο προσφορών και την κατακύρωση του διαγωνισμού στον μοναδικό έγκυρο προσφοροδότη, για το συνολικό ποσό €233.200+ΦΠΑ. Το Τμήμα, απέστειλε επιστολή αποδοχής στον εν λόγω προσφοροδότη στις 14.12.2020, ενάμιση μήνα μετά την ανάθεση της σύμβασης από το ΣΠ, με βάση την οποία ο επιτυχών προσφοροδότης ήταν υπόχρεος να περιβληθεί με τη νομική μορφή της κοινοπραξίας με άλλους δύο οικονομικούς φορείς που δήλωσε στην προσφορά του και να προσέλθει στο Τμήμα το αργότερο εντός 20 ημερών, μέχρι τις 4.1.2021, για την υπογραφή της σύμβασης. Το Τμήμα, παραχώρησε δύο παρατάσεις στην ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, με την τελευταία να έχει καταληκτική ημερομηνία τις 12.2.2021, λόγω του ότι ο εν λόγω προσφοροδότης αδυνατούσε να εκδώσει τα απαιτούμενα πιστοποιητικά από τις Υπηρεσίες Κοινωνικών Ασφαλίσεων

και το Τμήμα Φορολογίας, ενώ σε επιστολή του ημερομηνίας 11.2.2021 επικαλέστηκε λόγους ανωτέρας βίας, χωρίς να τους τεκμηριώσει.

Ενόψει των πιο πάνω, στις 15.2.2021, ο Αν. Διευθυντής του Τμήματος ενέκρινε εισήγηση του Συντονιστή του διαγωνισμού για την εκ νέου παραπομπή του θέματος στην Επιτροπή Αξιολόγησης. Η τελευταία, με συμπληρωματική έκθεση αξιολόγησης εισηγήθηκε την ακύρωση του διαγωνισμού, λόγω της λήξης της ισχύος των προσφορών, ενώ όφειλε να εισηγηθεί έγκαιρα προς το Τμήμα, ως την Αναθέτουσα Αρχή του διαγωνισμού, την παράταση ισχύος των προσφορών, σύμφωνα με τον Οδηγό Βέλτιστων Πρακτικών της Αρμόδιας Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων. Ως αποτέλεσμα της πιο πάνω παράλειψης, το ΣΠ αποφάσισε τον Μάρτιο του 2021 ομόφωνα να υιοθετήσει την εισήγηση της Επιτροπής Αξιολόγησης για ακύρωση του διαγωνισμού.

Τον ίδιο μήνα, το Τμήμα ενημέρωσε γραπτώς τον επιτυχόντα προσφοροδότη για την ακύρωση του διαγωνισμού, εφιστώντας την προσοχή του στο γεγονός ότι ήταν η τρίτη φορά που είχε αποτύχει να προσέλθει για υπογραφή σύμβασης, κατόπιν ανοικτού διαγωνισμού που προκήρυξε το Τμήμα. Τονίστηκε δε ότι, στην περίπτωση που στο μέλλον παραλείψει να προσέλθει στο Τμήμα για την υπογραφή σύμβασης που θα του ανατεθεί, ενδεχομένως να του επιβληθούν όλες οι κυρώσεις που προβλέπονται από τον Νόμο και τους Κανονισμούς που διέπουν τις δημόσιες συμβάσεις, αλλά και τις πρόνοιες των εγγράφων των διαγωνισμών.

Σημειώνουμε ότι μετά την ακύρωση του υπό αναφορά διαγωνισμού, το Τμήμα προκήρυξε νέο διαγωνισμό για την πενταετή συντήρηση 78 ανελκυστήρων με εκτίμηση €305.000+ΦΠΑ, ο οποίος ανατέθηκε με ένα χρόνο περίπου καθυστέρηση σε σχέση με τον ακυρωθέντα, τον Σεπτέμβριο του 2021, για το ποσό των €209.778+ΦΠΑ.

Σύσταση: Το Τμήμα, να επανεξετάσει τις εσωτερικές του διαδικασίες και να λαμβάνει έγκαιρα μέτρα παράτασης ισχύος των προσφορών, προς αποφυγή παρόμοιων περιστατικών λήξης της ισχύος τους, ενώ εκκρεμεί η υπογραφή σύμβασης, με όλες τις συνεπακόλουθες από αυτό συνέπειες. Επίσης, στις περιπτώσεις αυτές να εφαρμόζονται οι πρόνοιες της νομοθεσίας και των εγγράφων του διαγωνισμού, όσον αφορά σε κυρώσεις, κυρίως σε περιπτώσεις όπως την παρούσα, όπου οι καθυστερήσεις του οικονομικού φορέα ήταν πολλαπλές.

Τον Μάρτιο του 2022, ο Αν. Διευθυντής μάς πληροφόρησε ότι το Τμήμα του δεν έχει σχόλια επί του περιεχομένου της πιο πάνω παραγράφου της Υπηρεσίας μας. Όσον αφορά στη σύσταση μας, μας πληροφόρησε ότι παρά το γεγονός ότι το εν λόγω περιστατικό ήταν μεμονωμένο και αποτέλεσμα αριθμού συγκυριών, το Τμήμα έχει αξιολογήσει τις εσωτερικές του διαδικασίες και λαμβάνει πρόσθετα μέτρα για αποφυγή παρόμοιων περιστατικών.

8.8 Συντήρηση του συστήματος ηλεκτρονικών σειρήνων της Πολιτικής Άμυνας

Το υφιστάμενο σύστημα ηλεκτρονικών σειρήνων της Πολιτικής Άμυνας αγοράστηκε και εγκαταστάθηκε το 2002 κατόπιν προκήρυξης ανοικτού διαγωνισμού, για το συνολικό ποσό των €2.324.000+ΦΠΑ, εκ των οποίων €217.300 αφορούσαν την πενταετή συντήρηση του, η οποία είχε λήξει τον Ιανουάριο 2008. Ακολούθησε σύμβαση συντήρησης ύψους €183.540, πενταετούς

διάρκειας (08/2008 μέχρι 8/2013) με τον ίδιο ανάδοχο, η οποία ανατέθηκε κατόπιν ανοικτού διαγωνισμού.

Σε έλεγχο που διενέργησε η Υπηρεσία μας στις τελευταίες δύο συμβάσεις συντήρησης του πιο πάνω συστήματος, παρατηρήσαμε τα ακόλουθα:

- Η σύμβαση συντήρησης για την περίοδο 11/2014 μέχρι 11/2019, αξίας €400.888+ΦΠΑ, συνάφθηκε, κατόπιν ανοικτού διαγωνισμού, με τον αρχικό προμηθευτή του εν λόγω συστήματος.
- Η σύμβαση για την περίοδο 8/2020 μέχρι 8/2025, αξίας €444.000+ΦΠΑ, ανατέθηκε κατόπιν διαγωνισμού με τη διαδικασία της διαπραγμάτευσης με τον αρχικό προμηθευτή του εν λόγω συστήματος.

Λόγω των πιο πάνω, τον Ιούλιο του 2020 ζητήσαμε από τον Αν. Διευθυντή του Τμήματος να μας πληροφορήσει τους λόγους για τους οποίους είχε καθυστερήσει η ανάθεση της νέας σύμβασης συντήρησης, πώς συντηρείτο το σύστημα και με τι όρους/κόστος για το διάστημα μεταξύ 11/2019 και 7/2020 που δεν υπήρχε – με βάση τα πιο πάνω στοιχεία – σε ισχύ σύμβαση συντήρησης, και κατά πόσο το κενό αυτό διάστημα ενδεχομένως να συνδεόταν με τα προβλήματα που είχαν παρουσιαστεί με την ήχηση των σειρήνων στις 15 και 20 Ιουλίου 2020.

Από την ενημέρωση του Αν. Διευθυντή του Τμήματος διαπιστώσαμε τα ακόλουθα:

α. Χρειάστηκαν τρεις μήνες από την ημερομηνία βεβαίωσης των πιστώσεων εκ μέρους της Πολιτικής Άμυνας μέχρι την προκήρυξη του διαγωνισμού, έξι μήνες διαπραγματεύσεων και 11 μήνες μέχρι την ανάθεσή του, διάστημα που κατά την άποψή μας είναι υπερβολικά μεγάλο για μια σύμβαση που ανατέθηκε με τη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς προκήρυξη διαγωνισμού και ειδικά όταν πρόκειται για ένα σύστημα το οποίο αφορά στην άμυνα και την ασφάλεια του πληθυσμού.

β. Με βάση τα στοιχεία που μας υπέβαλε το Τμήμα, για την περίοδο Νοεμβρίου του 2019 – Ιουλίου του 2020 (8 μήνες περίπου) ο αριθμός των κλήσεων ήταν μικρός και το συνολικό κόστος τους, συμπεριλαμβανομένου της αντικατάστασης μπαταριών και αποκατάστασης βλαβών λόγω πτώσης κεραυνού σε σειρήνες στην Επαρχία Λάρνακας, ήταν €20.655. Το γεγονός αυτό θα έπρεπε να προβληματίσει το Τμήμα ΗΜΥ κατά πόσο το κόστος των δύο τελευταίων συμβάσεων που υπέγραψε για το εν λόγω σύστημα, το οποίο ανέρχεται σε €80.000 – €89.000 ανά έτος αντίστοιχα, είναι λογικό και ανταποκρίνεται στην πραγματική εργασία που εκτελεί ο Ανάδοχος.

Σημειώνουμε ότι τον Νοέμβριο του 2021, η ΚΕΑΑ απέρριψε εισήγηση του Τμήματος ΗΜΥ για αλλαγή/μείωση στη ρήτρα καθυστέρησης στην ανταπόκριση του Αναδόχου για τη συντήρηση του συστήματος. Η Υπηρεσία μας, κατά την εξέταση του θέματος εξέφρασε την άποψη ότι η ρήτρα καθυστέρησης ήταν εις γνώση του Αναδόχου και την έχει συνυπολογίσει στις τιμές που χρεώνει. Ως εκ τούτου, εφόσον κριθεί ότι χρειάζεται να τροποποιηθεί η ρήτρα, το όριο που θα τεθεί θα πρέπει να είναι αποτρεπτικό για τον Ανάδοχο, έτσι ώστε να ανταποκρίνεται έγκαιρα στις υποχρεώσεις του σε ένα τόσο σημαντικό σύστημα, ενώ θα πρέπει να γίνει και ανάλογη μείωση στις τιμές χρέωσης του Αναδόχου.

Σύσταση: Το Τμήμα, κατά την ετοιμασία των όρων των διαγωνισμών συμβολαίων συντήρησης καθώς και της εκτίμησης κόστους, ιδίως με τη διαδικασία διαπραγμάτευσης όπου δεν υφίσταται ανταγωνισμός, να βασίζεται στα πραγματικά δεδομένα/στοιχεία συντήρησης της προηγούμενης σύμβασης, τα οποία υποβάλλουν οι Ανάδοχοι, ώστε αυτά να είναι αντικειμενικά και να διασφαλίζουν τα συμφέροντα του δημοσίου. Επίσης, να επανεξετάσει τις εσωτερικές του διαδικασίες προς αποφυγή παρόμοιων περιστατικών καθυστέρησης προκήρυξης διαγωνισμών, κυρίως για σημαντικά συστήματα τα οποία αφορούν στην υγεία και στην ασφάλεια του πληθυσμού. Τέλος, πριν τη λήξη της σύμβασης συντήρησης του υφιστάμενου συστήματος, το Τμήμα να προβεί σε έρευνα αγοράς και ετοιμασία τεχνοοικονομικής μελέτης, η οποία θα καταγράφει με στοιχεία/δεδομένα κατά πόσον είναι πιο οικονομικά συμφέρουσα η αγορά νέου συστήματος, από τη συνέχιση της συντήρησης του υφιστάμενου πεπαλαιωμένου συστήματος, το οποίο εγκαταστάθηκε πριν από 19 περίπου χρόνια.

Τον Ιανουάριο του 2022, ο Αν. Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι η Επιτροπή Αξιολόγησης, όχι μόνο είχε λάβει υπόψη τα πραγματικά δεδομένα της προηγούμενης σύμβασης, αλλά είχε υπερβάλει εαυτόν για να καταστεί δυνατή, μετά από επανειλημμένες διαπραγματεύσεις, η σύναψη της σύμβασης στην καλύτερη τιμή, διασφαλίζοντας τα συμφέροντα του δημοσίου. Το αρχικό ποσό της προσφοράς για την προληπτική και διορθωτική συντήρηση του εν λόγω συστήματος ήταν €718.945, και μετά από επανειλημμένες διαπραγματεύσεις των μελών της επιτροπής αξιολόγησης με τον προσφοροδότη μειώθηκε σε €439.000 για πενταετή σύμβαση (€130.000 για προληπτική και διορθωτική συντήρηση, και €309.000 ως προαιρετικές εργασίες), με τις τιμές μονάδας τους να είναι 16.8% χαμηλότερες από τις αντίστοιχες τιμές της προηγούμενης σύμβασης, Η όποια δε καθυστέρηση στη σύναψη της σύμβασης ήταν θέμα συγκυριών και ειδικών συνθηκών. Τέλος, μας πληροφόρησε ότι η αντικατάσταση του συστήματος είναι θέμα που δεν εξαρτάται από το Τμήμα του, αφού αυτό αφορά τη Διοίκηση Πολιτικής Άμυνας, η οποία γνωρίζει ότι το υφιστάμενο σύστημα είναι πεπαλαιωμένο.

Σχολιάζοντας τα πιο πάνω, αναφέρουμε ότι, το γεγονός ότι επιτεύχθηκε μέσω διαπραγμάτευσης μεγάλη μείωση του αρχικού υπερβολικά ψηλού ποσού που ζητούσε ο Ανάδοχος, δεν αναιρεί το γεγονός ότι, ακόμα και οι μειωμένες τιμές συντήρησης φαίνονται να είναι πολύ ψηλότερες από αυτές που είχαν καταβληθεί στον Ανάδοχο κατά το διάστημα που δεν υπήρχε σε ισχύ συμβόλαιο συντήρησης και οι αντίστοιχες εργασίες γίνονταν στη βάση των πραγματικών εξόδων του Αναδόχου.

8.9 Αντικατάσταση του συστήματος κλήσης νοσοκόμων (nurse call system) και κονσόλων νοσηλείας (bed head units) στο Γενικό Νοσοκομείο Πάφου

Η υλοποίηση του πιο πάνω έργου στο Γενικό Νοσοκομείο Πάφου (ΓΝΠ) κρίθηκε άμεση και απαραίτητη γιατί προέκυπταν σοβαρά θέματα για την ασφάλεια των ασθενών, αλλά και για την αποτελεσματική εργασία του ιατρικού και παραϊατρικού προσωπικού, αφού το υφιστάμενο

σύστημα κλήσης νοσοκόμων και οι κονσόλες νοσηλείας αγοράστηκαν το 1990, είχαν φτάσει στο τέλος της ωφέλιμης ζωής τους και βρίσκονταν εκτός λειτουργίας.

Μετά από προσπάθειες πέραν των δέκα ετών, εγκρίθηκε Κονδύλι €550.000 για προώθηση των αναπτυξιακών έργων του ΓΝΠ στον προϋπολογισμό για το έτος 2019, και είχε αποφασιστεί όπως όλο το ποσό διατεθεί για την προώθηση και υλοποίηση του υπό αναφορά έργου, καθότι επρόκειτο για έργο ύψιστης προτεραιότητας για το ΓΝΠ. Ως εκ τούτου, τον Ιανουάριο του 2019 η Διεύθυνση του ΓΝΠ πληροφόρησε το Τμήμα ΗΜΥ ότι οι απαιτούμενες πιστώσεις ήταν διαθέσιμες.

Ωστόσο, τον Ιούλιο του 2019 το Τμήμα, παρά το γεγονός ότι τον Μάρτιο του 2019 είχε διορίσει ιδιώτη μελετητή για την ετοιμασία σχεδίων/μελετών για το έργο, ενημέρωσε την Διεύθυνση του ΓΝΠ ότι αδυνατούσε να υλοποιήσει το εν λόγω έργο μέχρι το τέλος του 2019, λόγω της υποστελέχωσης του. Ενόψει των πιο πάνω, ζήτησε από τη Διεύθυνση του ΓΝΠ διαβεβαίωση για τη διαθεσιμότητα της απαιτούμενης δαπάνης εντός του πρώτου τετραμήνου του 2020, ώστε το Τμήμα να εντάξει το έργο στους προγραμματισμούς του για το έτος 2020.

Αφού τον Φεβρουάριο του 2020, η Διεύθυνση του ΓΝΠ πληροφόρησε τον Αν. Διευθυντή του Τμήματος ότι υπήρχαν οι διαθέσιμες πιστώσεις στον Προϋπολογισμό του 2020 και αφού επικαιροποιήθηκαν από τον ΟΚΥΠΥ Λεμεσού - Πάφου τα σχέδια που αφορούσαν στα υπό αναφορά συστήματα, τον Οκτώβριο του 2020, προκηρύχθηκε ο σχετικός διαγωνισμός με ανοικτή διαδικασία και εκτιμώμενη αξία €648.000+ΦΠΑ.

Σύμφωνα με την έκθεση αξιολόγησης, υποβλήθηκαν 4 προσφορές, εκ των οποίων οι δύο απορρίφθηκαν. Ο προσφοροδότης της μίας εκ των δύο έγκυρων προσφορών καταχώρησε προσφυγή στην ΑΑΠ, η οποία απορρίφθηκε τον Ιούνιο του 2021.

Τελικά, τον Ιούλιο του 2021, 30 χρόνια μετά την εγκατάσταση των υφιστάμενων συστημάτων, υπογράφηκε η σύμβαση με τον χαμηλότερο έγκυρο προσφοροδότη για το ποσό των €525.462+ΦΠΑ, για την προμήθεια, εγκατάσταση και παροχή δεκαετούς συντήρησης των υπό αναφορά νέων συστημάτων στο ΓΝΠ.

Σύσταση:

Για έργα, τα οποία αφορούν σε ιατρικό και ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό νοσοκομείων, τα οποία κρίνονται ως υψίστης προτεραιότητας και ο οποίος βρίσκεται προς το τέλος της ωφέλιμης ζωής του, να γίνεται έγκαιρα ο απαιτούμενος προγραμματισμός για την όσο το δυνατό ταχύτερη υλοποίησή τους και κυρίως πριν να τίθεται εκτός λειτουργίας ο αρχικός εξοπλισμός.

Επίσης, το Τμήμα ΗΜΥ να επανεξετάσει τις εσωτερικές του διαδικασίες, έτσι ώστε σε συνεννόηση με τους Επαρχιακούς Μηχανικούς του να μπορεί να γίνεται αλληλοκάλυψη των αναγκών που προκύπτουν, να τίθενται προτεραιότητες και να λαμβάνονται έγκαιρα μέτρα προς αποφυγή παρόμοιων περιστατικών καθυστέρησης προκήρυξης διαγωνισμών τέτοιας φύσεως έργων, με όλες τις συνεπακόλουθες από αυτό συνέπειες.

Τον Ιανουάριο του 2022, ο Αν. Διευθυντής του Τμήματος μάς πληροφόρησε ότι, αρμόδιος για τον προγραμματισμό της εκτέλεσης έργων και της αντικατάστασης εξοπλισμού είναι ο εκάστοτε ιδιοκτήτης, που στην προκειμένη περίπτωση ήταν το Υπουργείο Υγείας. Ως εκ τούτου, θεωρούν άδικο η όποια αναφορά σε τυχόν ευθύνη του Τμήματος, να διασυνδέεται με οποιοδήποτε τρόπο με τον χρόνο εγκατάστασης του παλαιού συστήματος.

Μας πληροφόρησε επίσης ότι, το Τμήμα αναθεωρεί σε τακτά χρονικά διαστήματα τον προγραμματισμό και τις προτεραιότητες του, χωρίς αυτό όμως να μπορεί να αναιρέσει τις επιπτώσεις της υποστελέχωσης αλλά και των ανατροπών, λόγω νέων έργων και νέων εξωτερικά επιβαλλόμενων προτεραιοτήτων.

Σχολιάζοντας τα πιο πάνω, αναφέρουμε ότι εκείνο το οποίο η Υπηρεσία μας παρατηρεί στην παρούσα Έκθεση είναι την καθυστέρηση εκ μέρους του Τμήματος στην προκήρυξη διαγωνισμού μετά την ενημέρωσή του για τη διαθεσιμότητα των ανάλογων πιστώσεων και όχι την καθυστέρηση στην αντικατάσταση του συστήματος, το οποίο αποτελεί ευθύνη του αρμόδιου Υπουργείου Υγείας.

9 Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΤΟΜ)

9.1 Έλεγχοι σχετικά με το Πληροφοριακό σύστημα TOMIS του Τμήματος Οδικών Μεταφορών

9.1.1 Αλλαγή/τροποποίηση υφιστάμενων υποσυστημάτων, ανάπτυξη νέων υποσυστημάτων και εγγύηση/συντήρηση/υποστήριξη του συστήματος

Κατά το 2019, η Υπηρεσία μας διεξήγαγε έλεγχο της διαδικασίας του διαγωνισμού για την αλλαγή/τροποποίηση των υφιστάμενων υποσυστημάτων, την ανάπτυξη νέων υποσυστημάτων και την εγγύηση/συντήρηση/υποστήριξη για περίοδο 5 χρόνων του συστήματος TOMIS του ΤΟΜ, με σκοπό να εντοπιστούν τυχόν αδυναμίες και προβλήματα στη διαδικασία ετοιμασίας των εγγράφων.

Κατά τον έλεγχο εντοπίσαμε αδυναμίες στην αναγνώριση και καταγραφή των αναγκών και την ετοιμασία των σχετικών εγγράφων διαγωνισμού καθώς οι περισσότερες ανάγκες για αλλαγές και τροποποιήσεις εκκρεμούσαν για αρκετό χρονικό διάστημα, και ήταν εν γνώσει του προσωπικού του ΤΥΠ και του ΤΟΜ.

Σύσταση: Το ΤΟΜ να εξετάσει το ενδεχόμενο σύστασης Επιτροπής Διακυβέρνησης Πληροφορικής, η οποία να αποτελείται από τη Διεύθυνση και Λειτουργούς από όλες τις σχετικές βαθμίδες του Τμήματος, καθώς και από εκπροσώπους του ΤΥΠ. Ο ρόλος της Επιτροπής να είναι η συζήτηση των θεμάτων μηχανογράφησης, ο συντονισμός και προγραμματισμός τους, καθώς και η ενημέρωση όλων των εμπλεκόμενων για τυχόν εξελίξεις.

Κατόπιν εισήγησης της Υπηρεσίας μας, έγινε αναθεώρηση της κατηγοριοποίησης και προτεραιοποίηση ορισμένων αναγκών, οι οποίες άλλαξαν από υποχρεωτικές σε προαιρετικές.

Σύσταση: Η προτεραιοποίηση, καθώς και η αναθεώρηση των αναγκών να γίνεται από Επιτροπή (την Επιτροπή Διακυβέρνησης Πληροφορικής), ώστε να υπάρχει η ευκαιρία για τους

εκπροσώπους των τελικών χρηστών να λαμβάνουν γνώση εκ των προτέρων και να εκφράζουν τυχόν απόψεις. Η τελική κατάταξη να υποβάλλεται ως εισήγηση προς τον Διευθυντή του Τμήματος για έγκριση.

Σε ορισμένες περιπτώσεις δεν έγινε έγκαιρα και με επίσημο τρόπο η ενημέρωση των υπεύθυνων λειτουργιών για τις αλλαγές/προσθήκες που θα χρειαζόταν να γίνουν στο σύστημα, με αποτέλεσμα το χρονικό περιθώριο που υπήρχε για την υλοποίηση τους να είναι περιορισμένο.

Σύσταση: Η ενημέρωση των λειτουργιών και ο προγραμματισμός των εργασιών που σχετίζονται με τέτοιου είδους θέματα να αναληφθεί από την Επιτροπή Μηχανογράφησης.

Όσον αφορά στις αλλαγές που προγραμματίζονται να γίνουν, δεν έχουν αναφερθεί μετρήσιμα στοιχεία όπως για παράδειγμα ο μέγιστος χρόνος απόκρισης ανά ταυτόχρονους συνδεδεμένους χρήστες, ο χρόνος ολοκλήρωσης της εργασίας από τον χρήστη, ο χρόνος εκτύπωσης αναφορών κτλ.

Αναφορικά με το πιο πάνω, διαπιστώθηκε ότι η προσθήκη διαφόρων υποσυστημάτων και λειτουργιών διαχρονικά έχει επηρεάσει τη σταθερότητα του συστήματος. Το γεγονός αυτό επισημάνθηκε και σε προηγούμενες εκθέσεις της Υπηρεσίας μας.

Σύσταση: Το Τμήμα να διερευνήσει τρόπους έτσι ώστε, όπου είναι δυνατό, να λαμβάνονται μετρήσιμα στοιχεία, και στη συνέχεια τα στοιχεία αυτά να αξιοποιούνται με τη συμπερίληψη τους στα σχετικά έγγραφα.

9.1.2 Διαδικασία καταχώρησης οχήματος στο σύστημα του TOMIS

Κατά το 2019, η Υπηρεσία μας διεξήγαγε έλεγχο της διαδικασίας καταχώρησης των οχημάτων με σκοπό να αξιολογηθούν οι αδυναμίες, τα προβλήματα και οι δικλίδες ασφαλείας και στόχο να διασφαλιστεί ότι ικανοποιούν τις ανάγκες του Τμήματος, χωρίς να διακυβεύεται η ασφάλεια, η εμπιστευτικότητα, το κόστος και άλλες κρίσιμες παράμετροι της λειτουργίας του.

Διαπιστώσαμε ότι η διαδικασία καταχώρησης οχήματος κατηγορίας M1 στο σύστημα, δεν έχει καταγραφεί. Η διαδικασία καταγράφηκε από την Υπηρεσία μας, κατόπιν συνεντεύξεων με αρμόδιους λειτουργούς και στάλθηκε για επιβεβαίωση στο Τμήμα. Παρόλο που το Τμήμα σε ορισμένα σημεία διαφώνησε με την τελική καταγραφή, εντούτοις δεν υπέβαλε σχετικές διευκρινίσεις.

Σύσταση: Η διαδικασία να καταγραφεί, ώστε το Τμήμα να αναγνωρίσει τυχόν αδυναμίες και να προχωρήσει σε βελτιώσεις.

Σε ότι αφορά στην εγγραφή καινούριου οχήματος (Κατηγορίας M1), βάσει πιστοποιητικού συμμόρφωσης - Certificate of conformity (CoC), δεν υπάρχουν αυτόματες ειδοποιήσεις ενημέρωσης σχετικά με την πορεία της διαδικασίας προς τον χρήστη. Οι ενημερώσεις γίνονται είτε τηλεφωνικώς είτε κυρίως μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Άποψη της Υπηρεσίας μας είναι ότι, αυτό δημιουργεί επιπλέον διοικητικό κόστος για το Τμήμα.

Σύσταση: Το Τμήμα να εξετάσει το ενδεχόμενο αυτόματων ηλεκτρονικών ειδοποιήσεων του χρήστη για την πορεία που βρίσκεται η διαδικασία έγκρισης.

Στις περιπτώσεις όπου η διαδικασία εκτελείται από συγκεκριμένο λειτουργό του Τμήματος, ο ίδιος λειτουργός που καταχωρεί τα δεδομένα, τα πιστοποιεί και τα εγκρίνει. Δεν γίνεται επανέλεγχος των στοιχείων που καταχωρούνται, από άλλο λειτουργό, με αποτέλεσμα τυχόν ύπαρξη λάθους να μην εντοπιστεί.

Σύσταση: Λόγω της κρισιμότητας των δεδομένων να υπάρχει διαχωρισμός καθηκόντων. Η διαδικασία έγκρισης των CoC, να συμπεριλαμβάνει τουλάχιστον δύο στάδια ελέγχου, στάδιο καταχώρησης και στάδιο έγκρισης, που να εκτελούνται από διαφορετικούς λειτουργούς.

Στις περιπτώσεις εγγραφής μεταχειρισμένων οχημάτων από χώρα της Ε.Ε. (Κατ. M1) βάσει πιστοποιητικού συμμόρφωσης – Certificate of Conformity (CoC), δεν γίνεται οποιαδήποτε σύνδεση του οχήματος με το CoC.

Σύσταση: Να διασφαλίζεται ότι τα στοιχεία που καταχωρούνται από το CoC σε όλες τις περιπτώσεις είναι ορθά συμπληρωμένα.

Διαπιστώσαμε ότι με την ολοκλήρωση της διαδικασίας καταχώρησης εισαγόμενου μεταχειρισμένου οχήματος από χώρα εκτός Ε.Ε. (Κατ. M1), βάσει πιστοποιητικού συμμόρφωσης Single Vehicle Approval (SVA), όλα τα έντυπα που υποβάλλονται μεταφέρονται ημερήσια στα Κεντρικά Γραφεία του Τμήματος και αρχειοθετούνται, χωρίς να διασφαλίζεται ότι είναι ορθά συμπληρωμένα.

Σύσταση: Το Τμήμα να διεξάγει ελέγχους πληρότητας (όλα τα στοιχεία να είναι συμπληρωμένα), συνοχής (τα στοιχεία να συνάδουν μεταξύ τους), ακρίβειας (τα στοιχεία να καταγράφονται ακριβώς όπως υποβλήθηκαν), εγκυρότητας (τα στοιχεία είναι στη σωστή μορφή), επικαιρότητας (τα στοιχεία είναι επίκαιρα) και μοναδικότητας (δεν υπάρχουν διπλές εγγραφές) των δεδομένων που καταχωρήθηκαν σε δειγματοληπτική βάση.

Από ανάλυση στις καταχωρήσεις εγγραφών οχημάτων για την περίοδο ελέγχου διαπιστώθηκε ότι περίπου 67% των καταχωρήσεων οχήματος δεν είχαν συμπληρωμένο το πεδίο που αναφέρεται σε πιστοποιητικό SVA ή CoC. Επίσης από αντιπαραβολή των στοιχείων με τις καταχωρήσεις για την περίοδο ελέγχου με τους αντίστοιχους καταχωρημένους κωδικούς SVA και CoC, διαπιστώθηκε ότι περίπου 10% των κωδικών δεν υπήρχε. Ως εκ τούτου, διαπιστώσαμε ότι τα δεδομένα που διατηρούνται στο σύστημα στερούνται συνέπειας και συνοχής.

Σύσταση: Το Τμήμα να εφαρμόσει μηχανισμούς τέτοιους, ώστε τα δεδομένα που καταχωρούνται στο σύστημα να είναι πλήρη, να έχουν συνοχή και ακεραιότητα.

10 Τμήμα Ταχυδρομικών Υπηρεσιών (ΤΤΥ)

10.1 Έλεγχος πληροφοριακών συστημάτων του Τμήματος Ταχυδρομικών Υπηρεσιών

Η Υπηρεσία μας, κατά τους οικονομικούς και κανονιστικούς ελέγχους που διεξήγαγε την περίοδο 2016 - 2017, διαπίστωσε τη λειτουργία από το ΤΤΥ, πληροφοριακών συστημάτων, τα οποία αναπτύχθηκαν ή αγοράστηκαν ενδεχομένως χωρίς την εμπλοκή του ΤΥΠ και στα οποία παρουσιάστηκαν αδυναμίες.

Με βάση τα πιο πάνω ευρήματα, η Υπηρεσία μας αποφάσισε να διεξάγει έλεγχο των πληροφοριακών συστημάτων που χρησιμοποιούνται, βάσει της σημαντικότητας τους στο ΤΤΥ. Ο έλεγχος διενεργήθηκε κατά την περίοδο Ιουνίου 2018 – Δεκεμβρίου 2018.

Ο έλεγχος μας επικεντρώθηκε στα ακόλουθα 9 πληροφοριακά συστήματα:

- α.** Σύστημα ΖΗΝΩΝ. Χρησιμοποιείται από το Τμήμα για λογιστικούς σκοπούς, κοστολόγηση, τήρηση αποθεμάτων κλπ. Το σύστημα χρησιμοποιείται επίσης για την ετοιμασία τελικών λογαριασμών.
- β.** Σύστημα POS (Point of Sales- Σημεία Πώλησης). Σκοπός του συστήματος είναι η παροχή της δυνατότητας στους χρήστες (ταμίες) στα ταχυδρομικά γραφεία, να μπορούν να εκδίδουν ετικέτες με ραβδωτό κωδικό με ένδειξη του ανάλογου ταχυδρομικού τέλους που έχει πληρωθεί για συγκεκριμένες ταχυδρομικές υπηρεσίες.
- γ.** Σύστημα IPS (International Postal System). Το IPS παρέχει τη δυνατότητα στα ταχυδρομικά τμήματα να έχουν μια ακριβή και ολοκληρωμένη εικόνα της διακίνησης ταχυδρομείου μεταξύ του σημείου προέλευσης και του τελικού προορισμού, συμπεριλαμβανομένων των γραφείων μεταφοράς, διεθνών μεταφορών και Τελωνείων.
- δ.** Σύστημα έκδοσης ειδοποιητηρίων. Το σύστημα αναπτύχθηκε από το Τμήμα για την ηλεκτρονική συμπλήρωση των εντύπων ειδοποίησης ΓΛ.251/252, αλλά και για τον υπολογισμό δασμών που αφορούν την παραλαβή δεμάτων από το εξωτερικό.
- ε.** Σύστημα μεταφοράς χρημάτων – Moneygram (Power Transact). Αποτελεί διαδικτυακή εφαρμογή της εταιρείας Moneygram η οποία χρησιμοποιείται για αποστολή χρημάτων από και προς πελάτες της εταιρείας. Η υπηρεσία μεταφοράς χρημάτων δίνει τη δυνατότητα σε φυσικά πρόσωπα να αποστείλουν ή να παραλάβουν χρήματα, χρησιμοποιώντας το εκτεταμένο δίκτυο των Κυπριακών Ταχυδρομείων και των αντιπροσώπων τους.
- στ.** Counter Automation System (CAS). Μετά την εγκατάσταση του συστήματος ΖΗΝΩΝ (SAP), το 2007, με την οποία επιτεύχθηκε η μηχανογράφηση του λογιστηρίου και των αποθεμάτων, το Τμήμα αναγνώρισε την ανάγκη μηχανογράφησης των σημείων εξυπηρέτησης των πελατών του, τα οποία δεν είχαν μηχανογραφηθεί πλήρως προκαλώντας καθυστερήσεις στην εξυπηρέτηση πελατών. Όπως πληροφορηθήκαμε το έργο λόγω της οικονομικής περισυλλογής του 2013, δεν προχώρησε. Στις 6 Απριλίου 2016 υποβλήθηκε πρόταση στο Συμβούλιο Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης (ΣΗΔ) από το ΤΥΠ, για την εισαγωγή

του CAS στα παραρτήματα του ΤΤΥ η οποία και εγκρίθηκε. Η δαπάνη του έργου υπολογίστηκε περίπου στα €2.192.000.

- ζ. Parcel24. Το σύστημα υποστηρίζει την υπηρεσία ηλεκτρονικών θυρίδων Parcel24. Η υπηρεσία Parcel24 δίνει τη δυνατότητα στον παραλήπτη ενός ταχυδρομικού αντικειμένου, να το παραλάβει ανεξάρτητα από το ωράριο λειτουργίας του ταχυδρομικού γραφείου, σε χρόνο που εκείνος θα επιλέξει, μέσα σε 72 ώρες από την ειδοποίηση άφιξης που θα λάβει στο κινητό του.
- η. Kronos Express. Το σύστημα είναι διαδικτυακή εφαρμογή της εταιρείας Kronos μέσω της οποίας το Τμήμα παρέχει την υπηρεσία PostExpress που αφορά την ταχυμεταφορά αντικειμένων.
- θ. Intraship. Το σύστημα είναι διαδικτυακή εφαρμογή της εταιρείας DHL μέσω της οποίας το Τμήμα παρέχει την υπηρεσία QuickPost, για την ταχυμεταφορά αλληλογραφίας σε συγκεκριμένο χρόνο. Η υπηρεσία QuickPost προσφέρει αναβαθμισμένα προϊόντα ταχυμεταφορών εξωτερικού, καθορισμένου χρόνου παράδοσης. Ο σκοπός του ελέγχου ήταν να αξιολογηθεί το περιβάλλον ελέγχου τεχνολογιών πληροφορικής του Τμήματος, καθώς και οι δικλίδες ασφαλείας συστημάτων, ώστε να εντοπιστούν τυχόν αδυναμίες ή προβλήματα στο σχεδιασμό και την εφαρμογή τους.

Τα κριτήρια ελέγχου που χρησιμοποιήθηκαν για τον έλεγχο, μεταξύ άλλων, ήταν τα ακόλουθα:

- ♦ Κατά πόσον το Τμήμα διαθέτει και εφαρμόζει κατάλληλους μηχανισμούς ελέγχου που να διασφαλίζουν ότι η αγορά, ανάπτυξη και συντήρηση λύσεων πληροφορικής γίνεται σε πλαίσια που συνάδουν με τις βέλτιστες πρακτικές σε συμμόρφωση με τη σχετική νομοθεσία.
- ♦ Το Τμήμα διαθέτει και εφαρμόζει κατάλληλες δικλίδες ασφαλείας σε σχέση με τις διαδικασίες και τα συστήματα πληροφορικής που χρησιμοποιεί, περιλαμβανομένων των διαδικασιών ασφάλειας και εμπιστευτικότητας πληροφοριών, διαδικασιών ελέγχου πρόσβασης στα συστήματα του, ασφάλειας δικτύων, διασφάλισης επιχειρησιακής συνέχειας και αντιγράφων ασφαλείας, διαδικασιών διαχείρισης χρηστών, διαχείρισης αλλαγών, διαχείρισης προβλημάτων κ.α.
- ♦ Το Τμήμα λαμβάνει κατάλληλα μέτρα για την αντιμετώπιση κενών και αδυναμιών του συστήματος POS από τα οποία ενδεχομένως να προκύπτουν ταμειακά ελλείμματα.
- ♦ Το Τμήμα διαθέτει και εφαρμόζει κατάλληλους συμπληρωματικούς μηχανισμούς ελέγχου για τη διαδικασία καταχώρησης στο σύστημα ΖΗΝΩΝ και στο Ολοκληρωμένο Σύστημα Διοικητικής και Οικονομικής Πληροφόρησης του Γενικού Λογιστηρίου (FIMAS) των εισπράξεων του ΤΤΥ που γίνονται μέσω του Συστήματος POS.
- ♦ Το Τμήμα διαθέτει και λαμβάνει κατάλληλα μέτρα ασφάλειας, ώστε να μην επηρεάζεται και να μην εκτίθεται σε κίνδυνους από ενδεχόμενες αδυναμίες συστημάτων άλλων φορέων, τα οποία είναι εγκατεστημένα στους χώρους του.

Ευρήματα

Τα αποτελέσματα της εργασίας μας καταδεικνύουν την ύπαρξη αδυναμιών στο περιβάλλον ελέγχου τεχνολογιών πληροφορικής του Τμήματος. Συγκεκριμένα, διαπιστώσαμε αδυναμίες σε θέματα οργάνωσης και διαχείρισης των τεχνολογιών πληροφορικής, της διαδικασίας αλλαγών και διαχείρισης προβλημάτων, καθώς και των δικλίδων ασφαλείας που υπήρχαν και εφαρμόζονταν στους τομείς της φυσικής ασφάλειας, της διαχείρισης προσβάσεων, της ασφάλειας δικτύου και επιχειρησιακής συνέχειας.

Για το Σύστημα POS διαπιστώσαμε ότι οι διαδικασίες που ακολουθήθηκαν για ανάπτυξη, εγκατάσταση και συντήρηση του συστήματος ήταν ανεπαρκείς και απέτυχαν να διασφαλίσουν σε ικανοποιητικό βαθμό ότι το σύστημα ήταν έτοιμο για να τεθεί σε λειτουργία. Ως αποτέλεσμα, το σύστημα παρουσίασε αδυναμίες, οι οποίες ενδεχομένως να μπορούσαν να εντοπιστούν κατά την πιλοτική χρήση, με αποτέλεσμα το Τμήμα να αναγκαστεί να προχωρήσει σε σύναψη σύμβασης για επίλυση τους. Σημειώνουμε ότι ορισμένα προβλήματα που αναγνωρίστηκαν κατά τον έλεγχο ενδέχεται να οδηγήσουν στη δημιουργία ταμειακών ελλειμμάτων. Επιπρόσθετα, κατά τον έλεγχο διαπιστώσαμε αδυναμίες στις συμπληρωματικές δικλίδες ασφαλείας που υπάρχουν και εφαρμόζονται για την καταχώρηση των εισπράξεων μέσω ταμειακών από το σύστημα POS στο λογιστικό σύστημα ΖΗΝΩΝ.

Αδυναμίες διαπιστώσαμε και στο Σύστημα IPS, όσον αφορά στη διαχείριση της διαδικασίας αναβαθμίσεων, την υποστήριξη του συστήματος καθώς και θέματα ελλιπούς αξιοποίησης των δυνατοτήτων του συστήματος. Παράλληλα, εντοπίσαμε ορισμένες αδυναμίες του Συστήματος Έκδοσης Ειδοποιητηρίων αναφορικά με την ανάπτυξη, διαχείριση και σχεδιασμό του συστήματος.

Όσον αφορά στο διαδικτυακό Σύστημα Moneygram, κατά τον έλεγχο εντοπίσαμε ελλείψεις και αδυναμίες σε θέματα αρχιτεκτονικής και διαδικασίας διαχείρισης

Σύσταση:

Το Τμήμα να διαθέτει και να εφαρμόζει κατάλληλους μηχανισμούς ελέγχου που να διασφαλίζουν ότι η αγορά, ανάπτυξη και συντήρηση λύσεων πληροφορικής γίνεται σε πλαίσια που συνάδουν με τις βέλτιστες πρακτικές σε συμμόρφωση με τη σχετική νομοθεσία.

Επίσης, να διαθέτει και να εφαρμόζει κατάλληλες δικλίδες ασφαλείας σε σχέση με τις διαδικασίες και τα συστήματα πληροφορικής που χρησιμοποιεί, περιλαμβανομένων των διαδικασιών ασφαλείας και εμπιστευτικότητας πληροφοριών, διαδικασιών ελέγχου πρόσβασης στα συστήματα του, ασφαλείας δικτύων, διασφάλισης επιχειρησιακής συνέχειας και αντιγράφων ασφαλείας, διαδικασιών διαχείρισης χρηστών, διαχείρισης αλλαγών, διαχείρισης προβλημάτων.

10.2 Συμφιλίωση εσόδων

Το ΤΤΥ, κατά τα έτη 2018 και 2019, συνέχισε να τηρεί παράλληλα με το λογιστικό σύστημα FIMAS, που λειτουργεί με τη μέθοδο της ταμειακής βάσης (cash basis), το μηχανογραφικό σύστημα «ΖΗΝΩΝ – SAP» που λειτουργεί με τη μέθοδο των δεδουλευμένων εσόδων και εξόδων (accrual basis), τα οικονομικά δεδομένα του οποίου καταχωρίζονται στο μηχανογραφημένο σύστημα FIMAS μέσω διορθωτικών δελτίων. Διαπιστώσαμε ότι, δεν γίνεται συμφιλίωση σε τακτική βάση των υπολοίπων των εσόδων που καταχωρίζονται στα δύο συστήματα, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να επιβεβαιωθεί η πληρότητα και η ορθότητα των καταχωρίσεων των δύο συστημάτων. Η συμφιλίωση των αντίστοιχων αποτελεσμάτων των δύο συστημάτων είναι αναγκαία λόγω της διαφορετικής τους βάσης.

Το ΤΤΥ στην απαντητική επιστολή του, ημερομηνίας 8.3.2022, μας ανέφερε ότι θα λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα, σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής Διαχείρισης του ΥΜΕΕ, ούτως ώστε να διενεργεί συμφιλιώσεις εσόδων σε μηνιαία βάση για να διασφαλίζεται η πληρότητα και η ορθότητά τους, όπως αυτά παρουσιάζονται στις οικονομικές καταστάσεις της Δημοκρατίας.

10.3 Χρεώστες

α. Ετοιμασία Έκθεσης Καθυστερημένων Εσόδων. Σύμφωνα με την Έκθεση Καθυστερημένων Εσόδων, η οποία υποβλήθηκε στις 10.2.2022 στη Γενική Λογίστρια, με κοινοποίηση στην Υπηρεσία μας, τα καθυστερημένα έσοδα στις 31.12.2019 ανήλθαν στα €2.904.918.

Διαπιστώσαμε αδυναμίες στην ετοιμασία της έκθεσης στις 31.12.2019, η οποία αφορά κυρίως λάθη στον τρόπο συμπλήρωσης της, ειδικά στις στήλες «Εισπράξεις μέσα στην περίοδο που καλύπτει η Έκθεση» και «Καθυστερήσεις περιόδου που υποβάλλεται η Έκθεση», καθώς και στην πληρότητα της έκθεσης αφού εντοπίσαμε χρεωστικά υπόλοιπα τα οποία εμφανίζονταν στο σύστημα «ΖΗΝΩΝ – SAP» χωρίς ωστόσο να είχαν περιληφθεί στην Έκθεση Καθυστερημένων Εσόδων.

Το ΤΤΥ στην απαντητική επιστολή του, ημερομηνίας 8.3.2022, ισχυρίστηκε ότι το υφιστάμενο σύστημα «ΖΗΝΩΝ – SAP» «δεν παρέχει την συγκεκριμένη πληροφόρηση, η εν λόγω κατάσταση έχει συμπληρωθεί με το συγκεκριμένο τρόπο με την κατεύθυνση της ομάδας έργου για την μετάβαση στη λογιστική βάση των δεδουλευμένων του Γενικού Λογιστηρίου».

Η Υπηρεσία μας επισημαίνει, ως θέμα αρχής, ότι το ΤΤΥ δεν θα έπρεπε να παραβιάσει τις οδηγίες ετοιμασίας της Έκθεσης Καθυστερημένων Εσόδων που υποδεικνύονται στην εγκύκλιο του Γενικού Λογιστηρίου με αρ. 1733, ημερομηνίας 4.12.2014.

β. Εκκρεμή χρεωστικά υπόλοιπα. Κατά την επισκόπηση των εμπορικών και άλλων χρεωστικών υπολοίπων που παρουσιάζονται στο ισοζύγιο του συστήματος «ΖΗΝΩΝ – SAP» στις 31.12.2019, διαπιστώσαμε ότι, αρκετά από αυτά αφορούν σε υπόλοιπα που εκκρεμούν από το 2010, σε υπόλοιπα που προέκυψαν από ημερολογιακές εγγραφές από τον έλεγχο του ΤΤΥ για το έτος 2014

που διενεργήθηκε από ιδιώτες ελεγκτές¹ και σε προκαταβολές ενοικίων. Η Υπηρεσία μας, εισηγήθηκε όπως το ΤΤΥ προβεί σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για είσπραξη ή/και τακτοποίηση των εν λόγω υπολοίπων.

Το ΤΤΥ σε απαντητική του επιστολή, ημερομηνίας 8.3.2022, μας ανέφερε ότι το θέμα έχει τεθεί ενώπιον των ιδιωτών ελεγκτών για καθοδήγηση αναφορικά με το λογιστικό χειρισμό των υπολοίπων.

γ. Ενέργειες είσπραξης καθυστερημένων εσόδων. Η Υπηρεσία μας επεσήμανε στο ΤΤΥ ότι χρειάζεται να εντατικοποιηθούν οι προσπάθειες και να επισπευσθούν όλες οι δυνατές διαδικασίες, για είσπραξη των καθυστερημένων εσόδων, οι οποίες να τυγχάνουν εποπτείας σε τακτά χρονικά διαστήματα σε ανώτατο επίπεδο από το ΥΜΕΕ για παρακολούθηση προς αποφυγή καθυστερήσεων και για τη λήψη αποτελεσματικών μέτρων και παρακολούθηση ώστε να διαφυλάσσονται πλήρως τα συμφέροντα της Δημοκρατίας. Τονίσθηκε επίσης ότι η πάροδος του χρόνου έχει αρνητικές συνέπειες ως προς την ανάκτηση των οφειλών και για τον λόγο αυτό χρειάζεται να λαμβάνονται αυστηρότερα μέτρα/ενέργειες, το συντομότερο δυνατόν, ώστε να επιτυγχάνεται ο στόχος της είσπραξης των καθυστερημένων εσόδων από τη Δημοκρατία.

10.4 Συμφιλιώσεις τραπεζικών υπολοίπων

α. Διενέργεια συμφιλιώσεων τραπεζικών υπολοίπων μετά από τη λήξη της περιόδου στην οποία αντιστοιχούν. Κατά την επισκόπηση των συμφιλιώσεων τραπεζικών υπολοίπων, για την περίοδο από την 1.1.2019 μέχρι 31.7.2020, παρατηρήσαμε ότι αυτές έγιναν με μεγάλη καθυστέρηση η οποία ανέρχεται μέχρι και 255 ημέρες μετά από την λήξη της περιόδου στην οποία αντιστοιχούν. Η Υπηρεσία μας επεσήμανε στο ΤΤΥ ότι οι συμφιλιώσεις των τραπεζικών υπολοίπων θα πρέπει να διεκπεραιώνονται εντός εύλογου διαστήματος από την λήξη της ημερομηνίας αναφοράς τους, για αποφυγή κινδύνων μη έγκαιρου εντοπισμού λαθών ή διαφορών.

Το ΤΤΥ σε απαντητική του επιστολή, ημερομηνίας 8.3.2022, μας ανέφερε ότι έχει λάβει υπόψη τη σύσταση της Υπηρεσίας μας και ότι θα προβεί στις απαραίτητες ενέργειες ούτως ώστε οι συμφιλιώσεις να γίνονται εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.

β. Κατάσταση συμφιλίωσης των τραπεζικών υπολοίπων. Από την επισκόπηση της κατάστασης συμφιλίωσης των τραπεζικών υπολοίπων διαπιστώσαμε ότι για τα υπόλοιπα που παρουσιάζονται στην εν λόγω κατάσταση για την Τράπεζα Κύπρου και την JCC Payment Systems Ltd δεν γίνεται οποιαδήποτε συμφιλίωση με αποτέλεσμα η κατάσταση αυτή να ομοιάζει με κατάσταση παρουσίας τραπεζικών υπολοίπων παρά με κατάσταση συμφιλίωσης. Επομένως, η εν λόγω κατάσταση δεν περιλαμβάνει τις τυχόν διαφορές που προκύπτουν μεταξύ των

¹ Οι ιδιώτες ελεγκτές έχουν την ευθύνη να αποκτήσουν λελογισμένη διασφάλιση για το κατά πόσον οι οικονομικές καταστάσεις στο σύνολο τους είναι απαλλαγμένες από ουσιώδες σφάλμα, οφειλόμενου είτε σε απάτη είτε σε λάθος και η έκδοση έκθεσης ελεγκτή η οποία να περιλαμβάνει τη γνώμη τους. Σύμφωνα με τον περί Ρυθμίσεως Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών και Ταχυδρομικών Υπηρεσιών Νόμο (Ν.112(Ι)/2004), το ΤΤΥ αποτελεί φορέα παροχής καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας στην Κυπριακή Δημοκρατία και ως εκ τούτου υποχρεούται να υποβάλλει ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις στο ΓΕΡΗΕΤ, που είναι το αρμόδιο όργανο για τον έλεγχο της λειτουργίας των ταχυδρομικών υπηρεσιών στην Κύπρο.

υπολοίπων που παρουσιάζονται στο σύστημα «ΖΗΝΩΝ - SAP» και των υπολοίπων που τηρούνται στην Τράπεζα Κύπρου και στην JCC Payment Systems Ltd κατά την ημερομηνία αναφοράς.

10.5 Βελτίωση της ποιότητας της παραχθείσας εργασίας από το Λογιστήριο του ΤΤΥ - Καθοδήγηση από την Διεύθυνση Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής Διαχείρισης του ΥΜΕΕ

Σύμφωνα με το άρθρο 4 του Νόμου αρ. Ν. 38(Ι)/2014, η Γενική Λογίστρια έχει, μεταξύ άλλων, την ευθύνη να επιβλέπει τη λογιστική εργασία και να προωθεί τη χρηστή χρηματοοικονομική διαχείριση των οικονομικών φορέων (Υπουργείων, Ανεξάρτητων Υπηρεσιών και Τμημάτων του Κράτους), που περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, των προγραμματισμό, την οργάνωση, την καθοδήγηση και τον έλεγχο των οικονομικών δραστηριοτήτων και πόρων τους, καθώς και να διενεργεί τις πληρωμές τους. Σχετική είναι και η εγκύκλιος του Γενικού Λογιστηρίου αρ. 1786, ημερ. 7.2.2020, με θέμα τη «Χρηματοοικονομική Διαχείριση στον Δημόσιο Τομέα».

Επίσης, σημειώνουμε ότι, με βάση το άρθρο 130 (2α) του Περί Ρυθμίσεως Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών και Ταχυδρομικών Υπηρεσιών Νόμου (Ν.112(Ι)/2004), το ΤΤΥ υποχρεούται να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς και να εφαρμόζει λογιστικό διαχωρισμό, ώστε να γίνεται σαφής διάκριση για τις υπηρεσίες και τα προϊόντα που είναι μέρος της ειδικής άδειας, γεγονός που ενισχύει την αναγκαιότητα βελτίωσης της παραχθείσας εργασίας από το Λογιστήριο του ΤΤΥ.

Λαμβάνοντας υπόψη τα λάθη και αδυναμίες που εντοπίστηκαν κατά τον έλεγχο του ΤΤΥ από την Υπηρεσία μας, εισηγηθήκαμε ότι, θα πρέπει να ληφθούν κατάλληλα μέτρα προς αποφυγή των λαθών και εξάλειψη των αδυναμιών. Μεταξύ άλλων έγινε η εισήγηση όπως η Διεύθυνση Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής Διαχείρισης του ΥΜΕΕ καθοδηγήσει, υποστηρίξει και εποπτεύσει τις εργασίες που διαπεραιώνονται από το προσωπικό του Λογιστηρίου του ΤΤΥ, το οποίο παρεμπιπτόντως στελεχώνεται με Ταχυδρομικούς Λειτουργούς οι οποίοι ως επί το πλείστον δεν έχουν λογιστικό υπόβαθρο, προκειμένου να διασφαλισθεί η συμμόρφωση με τις σχετικές νομοθεσίες, κανονισμούς και εγκυκλίους.

Το ΤΤΥ σε απαντητική του επιστολή, ημερομηνίας 8.3.2022, μας ανέφερε ότι η Διεύθυνση Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής Διαχείρισης του ΥΜΕΕ ήδη προσφέρει σημαντική υποστήριξη στη διεκπεραίωση της λογιστικής εργασίας του ΤΤΥ και σε συνεργασία με τη Διεύθυνση του ΤΤΥ γίνονται προσπάθειες για εξάλειψη των λαθών και αδυναμιών.

11 Γενικά συμπεράσματα

Με βάση τα επιμέρους ευρήματα του οικονομικού ελέγχου, καθώς και του ελέγχου συμμόρφωσης καταλήγουμε στα πιο κάτω γενικά συμπεράσματα:

- α.** Εντοπίσαμε αδυναμίες στην υλοποίηση και εφαρμογή συγκεκριμένων προνοιών των Συμφωνιών Παραχώρησης, καθώς και στον καθορισμό και εφαρμογή διαδικασιών, για σκοπούς διασφάλισης των δημόσιων εσόδων και ελέγχου των δαπανών.
- β.** Διαπιστώσαμε αδυναμίες ως προς την εφαρμογή συγκεκριμένων προνοιών του θεσμικού πλαισίου που διέπει το Σχέδιο Ήσσονος Σημασίας (de minimis), όπως επίσης αποφάσεων του ΥΣ και εγκυκλίων του Γενικού Λογιστηρίου που διέπουν τη διενέργεια πληρωμών.
- γ.** Παρατηρήσαμε αδυναμίες στα συστήματα εσωτερικού ελέγχου του Υπουργείου, που αφορούν, στη μη διασφάλιση της υποβολής των ελάχιστων στοιχείων που απαιτούνται από τον Κανονισμό (ΕΕ) αρ. 651, καθώς και μη επαρκή έρευνα πριν τη χορήγηση ενίσχυσης.
- δ.** Διαπιστώσαμε μη συμμόρφωση με τις πρόνοιες των σχετικών Νόμων και Κανονισμών, που διέπουν την υλοποίηση του Προϋπολογισμού, όπως επίσης με τις πρόνοιες της περί δημοσίων συμβάσεων νομοθεσίας.
- ε.** Οι μέχρι σήμερα λανθασμένοι χειρισμοί του ΥΜΕΕ και οι επανειλημμένες καθυστερήσεις, παρά τις συνεχείς υποδείξεις της Υπηρεσίας μας, στην προκήρυξη των σχετικών διαγωνισμών για τις νέες συμβάσεις δημόσιων μεταφορών, οδήγησαν στην ανάγκη επέκτασης των τεσσάρων εκ των έξι προβληματικών συμβάσεων της δεκαετίας 2010-2020. Η υπογραφή της σύμβασης για την Επαρχία Πάφου παραμένει σε εκκρεμότητα, παρά το γεγονός ότι η επέκταση της υφιστάμενης σύμβασης, η οποία επεκτάθηκε κατά δύο χρόνια, έληξε στις 4.7.2022.
- στ.** Η Υπηρεσία μας θεωρεί ότι η ευκαιρία που είχε το ΥΜΕΕ για μια νέα σελίδα στον εξόχως προβληματικό τομέα των δημόσιων επιβατικών μεταφορών, υποσκάφθηκε και αναζητήθηκαν εμβλαωματικές λύσεις προς μετριασμό των αρνητικών συνεπειών της καθυστέρησης που επιδείχθηκε. Φαίνεται ότι το Κράτος αφέθηκε και αυτή τη φορά έρμαιο στις ορέξεις ιδιωτικών συμφερόντων και υποχρεώθηκε να συρθεί σε επέκταση των προβληματικών συμβάσεων για μεγάλες περιόδους, ευρισκόμενο σε δυσμενή θέση να διαπραγματευτεί τους όρους και προϋποθέσεις.
- ζ.** Συγκεκριμένες αποφάσεις τις οποίες έχει λάβει το ΥΜΕΕ, ως η Αναθέτουσα Αρχή της Συμφωνίας Παραχώρησης για την Ανάπτυξη και Διαχείριση των Αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου και των Συμβάσεων Παραχώρησης για την Αποκρατικοποίηση των Εμπορικών Δραστηριοτήτων του λιμανιού Λεμεσού, αντίκεινται σε συμβατικούς όρους και στερούν στη Δημοκρατία σημαντικά έσοδα από τα μεταβλητά τέλη παραχώρησης, μη διασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό το δημόσιο συμφέρον.
- η.** Διαπιστώσαμε αδυναμίες, ως προς την πλήρη συμμόρφωση με τις πρόνοιες των Νόμων, Κανονισμών και Εγκυκλίων, σε σχέση με τις δημόσιες συμβάσεις και παρατηρήσαμε ότι:

- ◆ δεν υπήρξε συνεχής παρακολούθηση της διαχείρισης των έργων.
- ◆ δεν έτυχαν έγκαιρου χειρισμού, από την Αναθέτουσα Αρχή, τα θέματα των καθυστερήσεων στην υλοποίηση των έργων.
- ◆ δεν ετοιμάστηκαν ενδιάμεσες εκθέσεις αξιολόγησης της απόδοσης των Αναδόχων, ούτε αποστάλθηκαν προς τους Αναδόχους οι απαραίτητες προειδοποιήσεις για τις καθυστερήσεις στην πρόοδο των εργασιών.

12 Γενικές συστάσεις

- ♦ Το ΥΜΕΕ να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια, ώστε να ενεργεί πάντοτε σε συμμόρφωση με το νομικό πλαίσιο και τις ορθές πρακτικές και διαδικασίες για χρηστή χρηματοοικονομική διαχείριση και διασφάλιση των συμφερόντων του Κράτους. Για το σκοπό, θα πρέπει να θεσπιστεί ένα αξιόπιστο σύστημα εσωτερικού ελέγχου, το οποίο να διασφαλίζει την τήρηση των προνοιών των σχετικών Νόμων και Κανονισμών. Επίσης, να εφαρμόζονται αυστηρά οι πρόνοιες της περί δημοσίων συμβάσεων νομοθεσίας, καθώς και οι πρόνοιες των όρων των σχετικών Συμβάσεων.
- ♦ Το ΥΜΕΕ ως Αναθέτουσα Αρχή να προχωρήσει έγκαιρα (τουλάχιστον δύο χρόνια πριν τη λήξη των συμβάσεων) στην ετοιμασία των εγγράφων και την προκήρυξη του επόμενου διαγωνισμού για την παροχή υπηρεσιών δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία. Αυτό για δύο λόγους. Ο πρώτος λόγος αφορά την πολυπλοκότητα των προνοιών που περιέχουν τα έγγραφα των διαγωνισμών και τη μεγάλη χρονική περίοδο που διαρκεί η διαγωνιστική διαδικασία λόγω της αξιολόγησης και κατακύρωσης του διαγωνισμού, της χρονοβόρας εκδίκασης των προσφυγών που υποβάλλονται από προσφέροντες, καθώς και του χρόνου που απαιτείται για επανεξέταση σε περίπτωση ακυρωτικής απόφασης δικαστηρίου. Ο δεύτερος λόγος αφορά στο ότι πρέπει να προσφέρεται στους νέους Αναδόχους επαρκής χρόνος για να προετοιμαστούν, να οργανωθούν και να αγοράσουν τον απαιτούμενο στόλο λεωφορείων προτού οι ίδιοι αναλάβουν την παροχή των υπηρεσιών.
- ♦ Το ΥΜΕΕ να εφαρμόζει τους όρους των Συμφωνιών Παραχώρησης για την Ανάπτυξη και Διαχείριση των Αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου και των Συμβάσεων Παραχώρησης για την Αποκρατικοποίηση των Εμπορικών Δραστηριοτήτων του λιμανιού Λεμεσού. Στις περιπτώσεις όπου οι Ανάδοχοι των Συμβάσεων έχουν προχωρήσει μονομερώς σε αποκοπές από τα μεταβλητά τέλη παραχώρησης και υπάρχουν σχετικές αποφάσεις/γνωματεύσεις οι οποίες υποδεικνύουν ότι οι Ανάδοχοι θα πρέπει να προχωρήσουν στην άμεση καταβολή των ποσών αυτών, το ΥΜΕΕ να διασφαλίσει την άμεση είσπραξή τους.
- ♦ Το ΥΜΕΕ ως Αναθέτουσα Αρχή να προβαίνει στις απαραίτητες συστάσεις στις Επιτροπές Αξιολόγησης, τις οποίες συστήνουν για την αξιολόγηση διαγωνισμών, προκειμένου να καταστεί σαφές ότι οι όροι οι οποίοι διέπουν τις Εγγυήσεις Συμμετοχής είναι ουσιώδεις και οποιαδήποτε παράβασή τους οδηγεί στην αυτόματη απόρριψη τέτοιας προσφοράς, χωρίς περαιτέρω αξιολόγηση.
- ♦ Στις περιπτώσεις διαγωνισμών, όπου προκύπτει ανάγκη για παροχή εξειδικευμένων νομικών συμβουλευτικών υπηρεσιών, το Υπουργείο να απευθύνεται πρώτα στη Νομική Υπηρεσία, ως ο Νομικός Σύμβουλος του Κράτους, για διερεύνηση του κατά πόσο μπορεί η ίδια να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα 1- Διοίκηση

Οικονομικά αποτελέσματα έτους και υλοποίηση Προϋπολογισμού

Αποτελέσματα έτους	€
Έσοδα	55.215.117
Δαπάνες	105.790.769

Κατηγορία Προϋπολογισμού	Τελικός Προϋπολογισμός	Πραγματικά αποτελέσματα	Αδαπάνητα ποσά ή Υπερβάσεις/(Μη επίτευξη Προϋπολογισμού εσόδων)	Ποσοστό αδαπάνητων ποσών
	€	€	€	%
Άλλα έσοδα - Χορηγίες ΕΕ	3.000	960.912	957.912	
Άλλα έσοδα	60.017.640	54.254.205	(5.763.435)	
ΣΥΝΟΛΟ	60.020.640	55.215.117	(4.805.523)	
Δαπάνες προσωπικού	1.593.930	1.472.786	121.144	7,60%
Λειτουργικές δαπάνες	4.053.542	1.505.642	2.547.900	62,86%
Μεταβιβάσεις	84.565.382	79.482.317	5.083.065	6,01%
Αγορά ακινήτων και εξοπλισμού	286.350	28.675	257.675	89,99%
Έργα	1.103.220	1.101.349	1.871	0,17%
Αποπληρωμές και παραχώρηση δανείων	22.200.000	22.200.000	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	113.802.424	105.790.769	8.011.655	7,04%

Εισπρακτέα ποσά και υποχρεώσεις

Υπόλοιπο στις 31 Δεκεμβρίου 2020	€
Εισπρακτέα ποσά	9.869.354
Εκκρεμείς υποχρεώσεις	4.739.264

Δαπάνες προσωπικού

Μόνιμο προσωπικό¹

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	8
	€
Δαπάνες για μισθούς και επιδόματα (μη συμπεριλαμβανομένης υπερωριακής αμοιβής)^{2,3}	538.713

Έκτακτο προσωπικό

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	17
	€
Δαπάνες για μισθούς και επιδόματα (μη συμπεριλαμβανομένης υπερωριακής αμοιβής)²	472.387

Συγκεντρωτικός Πίνακας (Μόνιμο και Έκτακτο προσωπικό)

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	25
	€
Δαπάνες για μισθούς, επιδόματα και εργοδοτικές εισφορές^{2,4}	1.220.858
Εκ των οποίων αμοιβή για υπερωριακή απασχόληση²	68.105
Μέσος όρος δαπάνης ανά υπάλληλο	48.834

Σημειώσεις:

1. Στο Μόνιμο Προσωπικό δεν έχει περιληφθεί το γενικό διοικητικό και γενικό γραμματειακό προσωπικό, το οποίο υπάγεται οργανικά στο Τμήμα Δημόσιας Διοίκησης και Προσωπικού αλλά είναι τοποθετημένο στη Διοίκηση του ΥΜΕΕ.
2. Οι εργοδοτικές εισφορές και η υπερωριακή αμοιβή αφορούν τόσο στο μόνιμο όσο και στο έκτακτο προσωπικό, καθώς τα σχετικά Κονδύλια δαπανών στον Προϋπολογισμό του 2020 είναι τα ίδια και για τις δύο κατηγορίες προσωπικού, επομένως δεν ήταν εφικτό να διαχωριστούν κατά κατηγορία προσωπικού.
3. Οι δαπάνες για μισθούς και επιδόματα αφορούν στο μόνιμο προσωπικό αλλά και στην ομάδα άρθρων του Προϋπολογισμού 02000 Αξιωματούχοι της Δημοκρατίας, η οποία συγκαταλέγεται στο ΥΜΕΕ-Διοίκηση, και συγκεκριμένα περιλαμβάνονται τα Κονδύλια που αφορούν στους Βασικούς Μισθούς (02003), Δέκατο τρίτο μισθό (02006), Πολιτικοί διορισμοί (02007), Τιμαριθμικά επιδόματα (02041) και Επιδόματα παραστάσεως (02063).
4. Οι δαπάνες για μισθούς, επιδόματα και εργοδοτικές εισφορές αφορούν στο μόνιμο και στο έκτακτο προσωπικό καθώς επίσης περιλαμβάνονται και όλα τα Κονδύλια για δαπάνες μισθών, επιδομάτων και εργοδοτικών εισφορών που αφορούν στην ομάδα άρθρων του Προϋπολογισμού 02000 Αξιωματούχοι της Δημοκρατίας, η οποία όπως προαναφέραμε στη σημείωση 3 συγκαταλέγεται στο ΥΜΕΕ-Διοίκηση.

Ωρομίσθιο κυβερνητικό προσωπικό

Αριθμός προσωπικού στις 31.12.2020	11
	€
Δαπάνες για μισθούς, επιδόματα και εργοδοτικές εισφορές	251.928
Εκ των οποίων αμοιβή για υπερωριακή απασχόληση	1.669
Μέσος όρος δαπάνης ανά υπάλληλο	22.903

Μηχανοκίνητα οχήματα

Αριθμός οχημάτων	19
Συνολικά διανυθέντα χιλιόμετρα για το έτος	100.499
	€
Συνολική κατανάλωση καυσίμων	29.201

Ενοικιαζόμενα υποστατικά και άλλοι χώροι

Υποστατικό	Εμβαδόν	Ετήσιο ενοίκιο	Ημερ. πρώτης ενοικίασης	Ημερ. τελευταίας ανανέωσης σύμβασης	Ημερ. λήξης σύμβασης
	τ.μ.	€			
Υποστατικό Διοίκησης - Διεύθυνσης Ελέγχου - Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών	2.558	200.000	1.1.1999	31.1.2018	31.12.2021
Χώρος στάθμευσης ΥΜΕΕ	32 χώροι στάθμευσης (μέχρι 29/2/2020). Έγιναν 38 οι χώροι στάθμευσης από (1/03/2020)	6.775	1.6.2016	14.2.2020	31.5.2021
Υποστατικό Λογιστηρίου	211	22.800	1.3.2018	Ισχύει η ανανέωση βάσει συμβολαίου	28.2.2023
Υποστατικό ΚΣΕΔ - 11ος όροφος	548	30.000+1.350 (κόστος 24ωρης)	20.5.2011	16.11.2017	30.6.2018

Υποστατικό	Εμβαδόν	Ετήσιο ενοίκιο	Ημερ. πρώτης ενοικίασης	Ημερ. τελευταίας ανανέωσης σύμβασης	Ημερ. λήξης σύμβασης
	τ.μ.	€			
		ετοιμότητας)			
Υποστατικό ΚΣΕΔ - 12ος όροφος	570,7	14.788	1.1.2016	16.11.2017	30.6.2018
Υποστατικό Διεύθυνσης Δημόσιων Μεταφορών - Αρχής Αδειών - Αναθεωρητικής Αρχής Αδειών	197	21.276	1.4.2018	Ισχύει η ανανέωση βάσει συμβολαίου	31.3.2023
Υποστατικό Διεύθυνσης Δημόσιων Μεταφορών στην Πόλη Χρυσοχούς	30	4.800	1.11.2020	Ισχύει η ανανέωση βάσει συμβολαίου	31.10.2042
Σταθμός λεωφορείων Καραβέλλα στην Πάφο	13.626	1.000	1.7.2018	1.1.2020	Ανανεώνεται ετησίως, βάσει της σύμβασης
Σταθμός λεωφορείων Τάφοι Βασιλέων στην Πάφο	8.483	6.000	1.3.2017	1.1.2020	Ανανεώνεται ετησίως, βάσει της σύμβασης
Υποστατικό ΕΔΝΑΣ	17% από τα 785	13.088	Δεν υπάρχουν στοιχεία	4.12.2017	30.6.2018

Παράρτημα 2- Τμήμα Δημοσίων Έργων

Οικονομικά αποτελέσματα έτους και υλοποίηση Προϋπολογισμού

Αποτελέσματα έτους	€
Έσοδα	17.403.159
Δαπάνες	93.717.352

Κατηγορία Προϋπολογισμού	Τελικός Προϋπολογισμός	Πραγματικά αποτελέσματα	Αδαπάνητα ποσά ή Υπερβάσεις/(Μη επίτευξη Προϋπολογισμού εσόδων)	Ποσοστό αδαπάνητων ποσών
	€	€	€	%
Άλλα έσοδα - Χορηγίες ΕΕ	10.045.800	7.614.402	(2.431.398)	
Άλλα έσοδα	5.803.110	9.788.757	3.985.647	
ΣΥΝΟΛΟ	15.848.910	17.403.159	1.554.249	
Δαπάνες προσωπικού	43.723.494	39.249.505	4.473.989	10,23%
Λειτουργικές δαπάνες	24.934.487	18.567.470	6.367.017	25,53%
Μεταβιβάσεις	562.830	288.069	274.761	48,82%
Αγορά ακινήτων και εξοπλισμού	636.670	356.935	279.735	43,94%
Έργα	50.164.240	35.255.373	14.908.867	29,72%
ΣΥΝΟΛΟ	120.021.721	93.717.352	26.304.369	21,92%

Εισπρακτέα ποσά και υποχρεώσεις

Υπόλοιπο στις 31 Δεκεμβρίου 2020	€
Εισπρακτέα ποσά	4.808.749
Εκκρεμείς υποχρεώσεις	1.464.005

Δαπάνες προσωπικού

Μόνιμο προσωπικό¹

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	177
	€
Δαπάνες για μισθούς και επιδόματα (μη συμπεριλαμβανομένης υπερωριακής αμοιβής)²	8.293.900

Έκτακτο προσωπικό

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	67
	€
Δαπάνες για μισθούς και επιδόματα (μη συμπεριλαμβανομένης υπερωριακής αμοιβής)²	1.595.252

Συγκεντρωτικός Πίνακας (Μόνιμο και Έκτακτο προσωπικό)

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	244
	€
Δαπάνες για μισθούς, επιδόματα και εργοδοτικές εισφορές²	11.517.359
Εκ των οποίων αμοιβή για υπερωριακή απασχόληση²	72.582
Μέσος όρος δαπάνης ανά υπάλληλο	47.202

Σημείωση:

1. Στο Μόνιμο Προσωπικό δεν έχει περιληφθεί το γενικό διοικητικό και γενικό γραμματειακό προσωπικό, το οποίο υπάγεται οργανικά στο Τμήμα Δημόσιας Διοίκησης και Προσωπικού αλλά είναι τοποθετημένο στο Τμήμα Δημοσίων Έργων.
2. Οι εργοδοτικές εισφορές και η υπερωριακή αμοιβή αφορούν τόσο στο μόνιμο όσο και στο έκτακτο προσωπικό, καθώς τα σχετικά Κονδύλια δαπανών στον Προϋπολογισμό του 2020 είναι τα ίδια και για τις δύο κατηγορίες προσωπικού, επομένως δεν ήταν εφικτό να διαχωριστούν κατά κατηγορία προσωπικού.

Ωρομίσθιο κυβερνητικό προσωπικό

Αριθμός προσωπικού στις 31.12.2020	1.004
	€
Δαπάνες για μισθούς και εργοδοτικές εισφορές	27.732.145
Εκ των οποίων αμοιβή για υπερωριακή απασχόληση	140.800
Μέσος όρος δαπάνης ανά υπάλληλο	27.622

Μηχανοκίνητα οχήματα

Αριθμός οχημάτων	263
Συνολικά διανυθέντα χιλιόμετρα για το έτος	3.003.147
	€
Συνολική κατανάλωση καυσίμων	367.170

Ενοικιαζόμενα υποστατικά και άλλοι χώροι

Υποστατικό	Εμβαδόν	Ετήσιο ενοίκιο	Ημερ. πρώτης ενοικίασης	Ημερ. τελευταίας ανανέωσης σύμβασης	Ημερ. λήξης σύμβασης
	τ.μ.	€			
Επαρχιακό Λευκωσίας-Αποθήκη στον Κάτω Πύργο	100	899	1.1.2009	1.11.2015	31.10.2017 (έχουν επιλυθεί νομοτεχνικά θέματα και θα ανανεωθεί η σύμβαση)
Επαρχιακό Λευκωσίας-Ανοικτός χώρος με αποθήκες στη Λακατάμεια	1.000	658	1.1.2002	1.1.2020	Ανανεώνεται ετησίως βάσει της σύμβασης
Επαρχιακό Αμμοχώστου-Γραφείο	522	34.452	7.1.2009	5.3.2021	22.7.2023
Γραφεία Επαρχιακού Μηχανικού Δημοσίων Έργων Λάρνακας	744	67.008	15.11.2016	15.11.2021	Δικαίωμα παράτασης 2 περιόδους των 2 ετών
Επαρχιακό Λάρνακας - Ξυλουργείο/Εργαστήριο Δομικών Υλικών	1.185	31.164	15.12.2015	15.12.2020	Δικαίωμα παράτασης 2 περιόδους των 2 ετών
Επαρχιακό Λεμεσού-Γραφεία	Δεν αναφέρονται στο συμβόλαιο	135.473	1.12.2004	1.12.2016	30.11.2018
Επαρχιακό Λεμεσού-Τ/Κ τεμάχιο για χώρο στάθμευσης	186	13	22.4.2010	22.4.2020	Ανανεώνεται ετησίως βάσει της σύμβασης
Επαρχιακό Πάφου-Υπαίθριος Αποθηκευτικός Χώρος	3.147	1.708	1.1.2017	1.1.2020	Ανανεώνεται ετησίως βάσει της σύμβασης

Παράρτημα 3- Τμήμα Αρχαιοτήτων

Οικονομικά αποτελέσματα έτους και υλοποίηση Προϋπολογισμού

Αποτελέσματα έτους	€
Έσοδα	1.062.873
Δαπάνες	14.986.239

Κατηγορία Προϋπολογισμού	Τελικός Προϋπολογισμός	Πραγματικά αποτελέσματα	Αδαπάνητα ποσά ή (Μη επίτευξη Προϋπολογισμού εσόδων)	Ποσοστό αδαπάνητων ποσών
	€	€	€	%
Άλλα έσοδα - Χορηγίες ΕΕ	482.670	90.426	(392.244)	
Άλλα έσοδα	3.371.810	972.447	(2.399.363)	
ΣΥΝΟΛΟ	3.854.480	1.062.873	(2.791.607)	
Δαπάνες προσωπικού	11.984.197	11.351.106	633.091	5,28%
Λειτουργικές δαπάνες	1.981.881	1.481.226	500.655	25,26%
Μεταβιβάσεις	144.520	21.979	122.541	84,79%
Αγορά ακινήτων και εξοπλισμού	283.520	42.979	240.541	84,84%
Έργα	3.167.060	2.088.949	1.078.111	34,04%
ΣΥΝΟΛΟ	17.561.178	14.986.239	2.574.939	14,66%

Εισπρακτέα ποσά και υποχρεώσεις

Υπόλοιπο στις 31 Δεκεμβρίου 2020	€
Εισπρακτέα ποσά	42.719
Εκκρεμείς υποχρεώσεις	44.338

Δαπάνες προσωπικού

Μόνιμο προσωπικό¹

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	39
	€
Δαπάνες για μισθούς και επιδόματα (μη συμπεριλαμβανομένης υπερωριακής αμοιβής) ²	1.634.473

Έκτακτο προσωπικό

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	10
	€
Δαπάνες για μισθούς και επιδόματα (μη συμπεριλαμβανομένης υπερωριακής αμοιβής) ²	289.813

Συγκεντρωτικός Πίνακας (Μόνιμο και Έκτακτο προσωπικό)

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	49
	€
Δαπάνες για μισθούς, επιδόματα και εργοδοτικές εισφορές ²	2.256.053
Εκ των οποίων αμοιβή για υπερωριακή απασχόληση ²	7.915
Μέσος όρος δαπάνης ανά υπάλληλο	46.042

Σημείωση:

1. Στο Μόνιμο Προσωπικό δεν έχει περιληφθεί το γενικό διοικητικό και γενικό γραμματειακό προσωπικό, το οποίο υπάγεται οργανικά στο Τμήμα Δημόσιας Διοίκησης και Προσωπικού αλλά είναι τοποθετημένο στο Τμήμα Αρχαιοτήτων.
2. Οι εργοδοτικές εισφορές και η υπερωριακή αμοιβή αφορούν τόσο στο μόνιμο όσο και στο έκτακτο προσωπικό, καθώς τα σχετικά Κονδύλια δαπανών στον Προϋπολογισμό του 2020 είναι τα ίδια και για τις δύο κατηγορίες προσωπικού, επομένως δεν ήταν εφικτό να διαχωριστούν κατά κατηγορία προσωπικού.

Ωρομίσθιο κυβερνητικό προσωπικό

Αριθμός προσωπικού στις 31.12.2020	366
	€
Δαπάνες για μισθούς, επιδόματα και εργοδοτικές εισφορές	9.095.053
Εκ των οποίων αμοιβή για υπερωριακή απασχόληση	64.193
Μέσος όρος δαπάνης ανά υπάλληλο	24.850

Μηχανοκίνητα οχήματα

Αριθμός οχημάτων	37
Συνολικά διανυθέντα χιλιόμετρα για το έτος	904.890
	€
Συνολική κατανάλωση καυσίμων	58.644

Ενοικιαζόμενα υποστατικά και άλλοι χώροι

Υποστατικό	Εμβαδόν	Ετήσιο ενοίκιο	Ημερ. πρώτης ενοικίασης	Ημερ. τελευταίας ανανέωσης σύμβασης	Ημερ. λήξης σύμβασης
	τ.μ.	€			
Γραφεία Τμήματος Λευκωσίας	958	170,90	01.10.2007	1.1.2020	Ανανεώνεται ετήσια, βάσει της σύμβασης
Γραφεία Τμήματος Λευκωσίας	Δεν δόθηκαν στοιχεία από το Τμήμα Αρχαιοτήτων	8.918,88	1.9.1982 (1ος όροφος) και 1.4.1984 (2ος όροφος)	1.1.2020	Ανανεώνεται ετήσια, βάσει της σύμβασης
Επαρχιακό Γραφείο Λεμεσού	257	26,07	01.02.2013	1.1.2020	Ανανεώνεται ετήσια, βάσει της σύμβασης
Αποθηκευτικός χώρος στην Πάφο	459	422,40	1.03.2002	1.1.2020	Ανανεώνεται ετήσια, βάσει της σύμβασης
Ανοικτός χώρος στην Πάφο - Αρχαιολογικοί σκοποί/ανασκαφές	8.362	50,00	01.10.2017	1.1.2020	Ανανεώνεται ετήσια, βάσει της σύμβασης
Ανοικτός χώρος στην Πάφο - Αρχαιολογικοί σκοποί	32.510	25,00	01.08.2013	1.1.2020	Ανανεώνεται ετήσια, βάσει της σύμβασης
Αποθηκευτικός χώρος στην Πάφο	Δεν δόθηκαν στοιχεία από το Τμήμα Αρχαιοτήτων	717,60	01.04.1986	1.1.2020	Ανανεώνεται ετήσια, βάσει της σύμβασης
Κατοικία για κοινωφελείς σκοπούς στην Πάφο	667	41,04	01.03.1987	1.1.2020	Ανανεώνεται ετήσια, βάσει της σύμβασης
Ανοικτός χώρος στην Πάφο – Αρχαιολογικοί σκοποί /Αρχαίο Μνημείο	1.500	30,00	01.04.2019	1.1.2020	Ανανεώνεται ετήσια, βάσει της σύμβασης
Τέμενος /Κοιμητήρια στην Πάφο – Θρησκευτικός σκοπός	179	40,00	01.05.2016	1.1.2020	Ανανεώνεται ετήσια, βάσει της σύμβασης

Υποστατικό	Εμβαδόν	Ετήσιο ενοίκιο	Ημερ. πρώτης ενοικίασης	Ημερ. τελευταίας ανανέωσης σύμβασης	Ημερ. λήξης σύμβασης
	τ.μ.	€			
Εθνογραφικό Μουσείο στη Λευκωσία	Δεν δόθηκαν στοιχεία από το Τμήμα Αρχαιοτήτων	€1.708,60 μέχρι 2016 (το ποσό αυτό δεν καταβλήθηκε κατόπιν συνεννόησης ΤΑ με Αρχιεπίσκοπο)	01.7. 1983 (με παράταση έως την 30.6.2016- νέα συμφωνία 16.2.2021 με αναδρομική ισχύ από 1.7.2016 έως 31.12.2023 και με ετήσιο ενοίκιο €100).	1.7.2016	31.12.2023

Παράρτημα 4 - Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας

Οικονομικά αποτελέσματα έτους και υλοποίηση Προϋπολογισμού

Αποτελέσματα έτους	€
Έσοδα	27.309.158
Δαπάνες	35.064.124

Κατηγορία Προϋπολογισμού	Τελικός Προϋπολογισμός	Πραγματικά αποτελέσματα	Αδαπάνητα ποσά ή (Μη επίτευξη Προϋπολογισμού εσόδων)	Ποσοστό αδαπάνητων
	€	€	€	%
Εισπράξεις από έμμεσους φόρους	106.010	31.556	(74.454)	
Άλλα έσοδα - Χορηγίες ΕΕ	6.510	1.536	(4.974)	
Άλλα έσοδα	95.442.050	27.276.066	(68.165.984)	
ΣΥΝΟΛΟ	95.554.570	27.309.158	(68.245.412)	
Δαπάνες προσωπικού	18.120.778	16.728.013	1.392.765	7,69%
Λειτουργικές δαπάνες	13.627.064	12.171.085	1.455.979	10,68%
Μεταβιβάσεις	2.579.110	2.270.853	308.257	11,95%
Αγορά ακινήτων και εξοπλισμού	4.014.230	3.894.173	120.057	2,99%
Έργα	20	-	20	100,00%
ΣΥΝΟΛΟ	38.341.202	35.064.124	3.277.078	8,55%

Εισπρακτέα ποσά και υποχρεώσεις

Υπόλοιπο στις 31 Δεκεμβρίου 2020	€
Εισπρακτέα ποσά	69.093.680
Εκκρεμείς υποχρεώσεις	284.951

Δαπάνες προσωπικού

Μόνιμο προσωπικό¹

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	242
	€
Δαπάνες για μισθούς και επιδόματα (μη συμπεριλαμβανομένης υπερωριακής αμοιβής) ²	10.314.784

Έκτακτο προσωπικό

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	21
	€
Δαπάνες για μισθούς και επιδόματα (μη συμπεριλαμβανομένης υπερωριακής αμοιβής) ²	361.781

Συγκεντρωτικός Πίνακας (Μόνιμο και Έκτακτο προσωπικό)

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	263
	€
Δαπάνες για μισθούς, επιδόματα και εργοδοτικές εισφορές ²	16.543.886
Εκ των οποίων αμοιβή για υπερωριακή απασχόληση ²	1.075.567
Μέσος όρος δαπάνης ανά υπάλληλο	62.905

Σημείωση:

1. Στο Μόνιμο Προσωπικό δεν έχει περιληφθεί το γενικό διοικητικό και γενικό γραμματειακό προσωπικό, το οποίο υπάγεται οργανικά στο Τμήμα Δημόσιας Διοίκησης και Προσωπικού αλλά είναι τοποθετημένο στο Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας.
2. Οι εργοδοτικές εισφορές, τα Κίνητρα για αύξηση της αποδοτικότητας (02237), το Επίδομα Βάρδιας (02263), το Επίδομα Κυριακής & αργίες (02264) και η υπερωριακή αμοιβή αφορούν τόσο στο μόνιμο όσο και στο έκτακτο προσωπικό, καθώς τα σχετικά Κονδύλια δαπανών στον Προϋπολογισμό του 2020 είναι τα ίδια και για τις δύο κατηγορίες προσωπικού, επομένως δεν ήταν εφικτό να διαχωριστούν κατά κατηγορία προσωπικού.

Ωρομίσθιο κυβερνητικό προσωπικό

Αριθμός προσωπικού στις 31.12.2020	9
	€
Δαπάνες για μισθούς και εργοδοτικές εισφορές	184.127
Εκ των οποίων αμοιβή για υπερωριακή απασχόληση	2.155
Μέσος όρος δαπάνης ανά υπάλληλο	20.459

Μηχανοκίνητα οχήματα

Αριθμός οχημάτων	7
Συνολικά διανυθέντα χιλιόμετρα για το έτος	11.044
	€
Συνολική κατανάλωση καυσίμων	2.573

Ενοικιαζόμενα υποστατικά και άλλοι χώροι

Υποστατικό	Εμβαδόν	Ετήσιο ενοίκιο	Ημερ. πρώτης ενοικίασης	Ημερ. τελευταίας ανανέωσης σύμβασης	Ημερ. λήξης σύμβασης
	τ.μ.	€			
Κεντρικά Γραφεία και υπόγειος χώρος στάθμευσης Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας	1.745	204.679,08	5.6.2007	31.12.2019	31.12.2023

Παράρτημα 5 - Τμήμα Ταχυδρομικών Υπηρεσιών

Οικονομικά αποτελέσματα έτους και υλοποίηση Προϋπολογισμού

Αποτελέσματα έτους	€
Έσοδα	26.421.490
Δαπάνες	26.463.981

Κατηγορία Προϋπολογισμού	Τελικός Προϋπολογισμός	Πραγματικά αποτελέσματα	Αδαπάνητα ποσά ή (Μη επίτευξη Προϋπολογισμού εσόδων)	Ποσοστό αδαπάνητων ποσών
	€	€	€	%
Εισπράξεις από έμμεσους φόρους	900.000	675.535	(224.465)	
Άλλα έσοδα	26.045.840	25.745.955	(299.885)	
ΣΥΝΟΛΟ	26.945.840	26.421.490	(524.350)	
Δαπάνες προσωπικού	16.751.121	16.013.656	737.465	4,40%
Λειτουργικές δαπάνες	9.078.424	8.959.226	119.198	1,31%
Μεταβιβάσεις	521.010	389.333	131.677	25,27%
Εξυπηρέτηση δημόσιου χρέους	2.000	454	1.546	77,31%
Αγορά ακινήτων και εξοπλισμού	1.157.040	1.021.701	135.339	11,70%
Έργα	150.000	79.611	70.389	46,93%
ΣΥΝΟΛΟ	27.659.595	26.463.981	1.195.614	4,32%

Εισπρακτέα ποσά και υποχρεώσεις

Υπόλοιπο στις 31 Δεκεμβρίου 2020	€
Εισπρακτέα ποσά	4.079.082
Εκκρεμείς υποχρεώσεις	498.358

Δαπάνες προσωπικού

Μόνιμο προσωπικό¹

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	252
	€
Δαπάνες για μισθούς και επιδόματα (μη συμπεριλαμβανομένης υπερωριακής αμοιβής) ²	6.888.893

Έκτακτο προσωπικό

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	241
	€
Δαπάνες για μισθούς και επιδόματα (μη συμπεριλαμβανομένης υπερωριακής αμοιβής)²	4.257.499

Συγκεντρωτικός Πίνακας (Μόνιμο και Έκτακτο προσωπικό)

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	493
	€
Δαπάνες για μισθούς, επιδόματα και εργοδοτικές εισφορές²	13.327.725
Εκ των οποίων αμοιβή για υπερωριακή απασχόληση²	360.071
Μέσος όρος δαπάνης ανά υπάλληλο	27.034

Σημείωση:

1. Στο Μόνιμο Προσωπικό δεν έχει περιληφθεί το γενικό διοικητικό και γενικό γραμματειακό προσωπικό, το οποίο υπάγεται οργανικά στο Τμήμα Δημόσιας Διοίκησης και Προσωπικού αλλά είναι τοποθετημένο στο Τμήμα Ταχυδρομικών Υπηρεσιών.
2. Οι εργοδοτικές εισφορές και η υπερωριακή αμοιβή αφορούν τόσο στο μόνιμο όσο και στο έκτακτο προσωπικό, καθώς τα σχετικά Κονδύλια δαπανών στον Προϋπολογισμό του 2020 είναι τα ίδια και για τις δύο κατηγορίες προσωπικού, επομένως δεν ήταν εφικτό να διαχωριστούν κατά κατηγορία προσωπικού.

Ωρομίσθιο κυβερνητικό προσωπικό

Αριθμός προσωπικού στις 31.12.2020	115
	€
Δαπάνες για μισθούς και εργοδοτικές εισφορές	2.685.931
Εκ των οποίων αμοιβή για υπερωριακή απασχόληση	105.795
Μέσος όρος δαπάνης ανά υπάλληλο	23.356

Μηχανοκίνητα οχήματα

Αριθμός οχημάτων	85
Συνολικά διανυθέντα χιλιόμετρα για το έτος	528.318
	€
Συνολική κατανάλωση καυσίμων	65.245

Ενοικιαζόμενα υποστατικά και άλλοι χώροι

Υποστατικό	Εμβαδόν	Ετήσιο ενοίκιο	Ημερ. πρώτης ενοικίασης	Ημερ. τελευταίας ανανέωσης σύμβασης	Ημερ. λήξης σύμβασης
Ταχυδρομικό Γραφείο Παλ.Καϊμακλίου	134	11.640	17.5.2006	1.7.2020	30.6.2022
Ταχυδρομικό Γραφείο Ακρόπολης	250 (Ισόγειο) 150 (Μεσοπάτωμα)	30.000	9.1.2012	1.11.2020	31.10.2022
Ταχυδρομικό Γραφείο Λυκαβητός/Χιλτον	230 (Ισόγειο) 130 (Μεσοπάτωμα)	27.000	19.12.2014	1.3.2020	28.2.2022
Ταχυδρομικό Γραφείο Έγκωμης	114 (Ισόγειο) 50 (Μεσοπάτωμα)	7.859	9.1.1994	1.12.2021	30.11.2023
Μονάδα Διαν. Αγλαντζιάς	60	1.980	4.8.2010	2.5.2015	30.4.2020 (1)
Ταχυδρομικό Γραφείο Αγλαντζιάς	45	3.240	10.1.1995	1.1.2017	31.12.2018 (1)
Ταχυδρομικό Γραφείο Αγλαντζιάς	41	3.240	10.1.1995	1.1.2017	31.12.2018 (1)
Ταχυδρομικό Γραφείο Τσερίου	150	8.400	12.9.2000	1.7.2020	30.6.2022
Ταχυδρομικό Γραφείο Λατσιών	142	10.260	16.6.1995	30.6.2020	1.7.2022
Ταχυδρομικό Γραφείο Λακατάμιας	220	18.732	13.6.2003	1.8.2016	31.7.2018 (1)
Ταχυδρομικό Γραφείο Δαλιού	76 (Ισόγειο) 36 (Μεσοπάτωμα)	5.100	22.8.1985	31.12.2019	31.12.2021
Ταχυδρομικό Γραφείο Κακοπετριάς/ΚΕΠΟ	122	6.096 (Δεν θα καταβάλλεται μέχρι 2037)	1.1.2019	1.1.2019	31.3.2037
Ταχυδρομικό Γραφείο Κοκκινότριμιθιάς	84 (Ισόγειο) 60 (Μεσοπάτωμα)	12.900	12.7.2010	1.9.2020	31.8.2023
Ταχυδρομικό Γραφείο Αγ. Λαζάρου	73	9.360	4.6.1992	1.3.2019	28.2.2021
Ταχυδρομικό Γραφείο Δροσιάς	26 (Ισόγειο) 14 (Μεσοπάτωμα)	2.160	8.1.2017	1.8.2019	31.7.2021 (1)
Ταχυδρομικό Γραφείο Δροσιάς	79 (Ισόγειο) 40 (Μεσοπάτωμα)	7.872	1.7.1993	1.4.2012	31.3.2014 (1)

Υποστατικό	Εμβαδόν	Ετήσιο ενοίκιο	Ημερ. πρώτης ενοικίασης	Ημερ. τελευταίας ανανέωσης σύμβασης	Ημερ. λήξης σύμβασης
Ταχυδρομικό Γραφείο Αραδίππου	85	6.000	5.10.1996	1.6.2021	31.5.2023
Ταχυδρομικό Γραφείο Αθηαίνου	72	2.880	2.1.2000	1.2.2019	31.1.2021
Ταχυδρομικό Γραφείο Λευκάρων/ΚΕΠΟ	125	7.500 (Δεν θα καταβάλλεται μέχρι 2030)	10.1.2019	10.1.2019	31.8.2030
Ταχυδρομικό Γραφείο Ορμήςδειας	35	2.376	2.1.1999	1.2.2017	31.1.2019 (1)
Ταχυδρομικό Γραφείο Κιτίου	60	132	14.6.2010	30.6.2012	30.6.2012 (1)
Ταχυδρομικό Γραφείο Λιοπετρίου	56	4.027	24.6.1991	15.7.2011	14.7.2013 (1)
Ταχυδρομικό Γραφείο Ξυλοφάγου	52	5.316	1.3.2002	1.12.2019	30.12.2021 (1)
Ταχυδρομικό Γραφείο Ξυλοτύμπου	24	2.140	11.1.1983	1.12.2019	30.11.2023
Ταχυδρομικό Γραφείο Αυγόρου	75	2.758	30.4.1996	16.5.2019	15.5.2019
Ταχυδρομικό Γραφείο Δερύνειας	80	5.460	5.1.2002	1.10.2020	30.9.2022
Ταχυδρομικό Γραφείο Παραλιμνίου	300	27.360	11.1.2011	1.3.2017	28.2.2019 (1)
Ταχυδρομικό Γραφείο Άγιος Ιωάννου Λεμεσού	63	4.200	31.3.2003	9.4.2013	8.4.2015 (1)
Ταχυδρομικό Γραφείο Αγίου Νικολάου Λεμεσού	190 (Ισόγειο) 100 (Μεσοπάτωμα)	22.012	30.1.1991	1.1.2014	31.12.15 (1)
Ταχυδρομικό Γραφείο Καψάλου	112 (Ισόγειο) 51 (Μεσοπάτωμα)	16187	11.9.2007	3.1.2020	28.2.2023
Ταχυδρομικό Γραφείο Μέσα Γειτονιάς	65	5.148	10.1.2001	1.7.2020	30.6.2022
Ταχυδρομικό Γραφείο Γερμασόγειας	158 (Ισόγειο) 70 (Μεσοπάτωμα)	18.564	5.1.2013	1.5.2013	30.4.2018 (1)

Υποστατικό	Εμβαδόν	Ετήσιο ενοίκιο	Ημερ. πρώτης ενοικίασης	Ημερ. τελευταίας ανανέωσης σύμβασης	Ημερ. λήξης σύμβασης
Ταχυδρομικό Γραφείο Αμαθούνας	31 (Ισόγειο) 15 (Μεσοπάτωμα)	4.392	25.6.1987	1.6.2013	31.5.2015 (1)
Ταχυδρομικό Γραφείο Πολεμιδιών	84 (Ισόγειο) 42 (Μεσοπάτωμα)	4.560	30.4.2001	1.5.2013	30.4.2015 (1)
Ταχυδρομικό Γραφείο Κέντρου Λεμεσού	218 (Ισόγειο) 184 (Μεσοπάτωμα)	28.000	20.6.2006	1.12.2017	30.11.2019 (1)
Ταχυδρομικό Γραφείο Αγρού-ΚΕΠΟ	112	3.360 (Δεν θα καταβάλλεται μέχρι το 2026)	1.1.2018	1.1.2018	28.2.2026
Μονάδα Βόρειας Περιοχής Λεμεσού	400	33.876	23.6.2006	1.8.2014	31.7.2016 (1)
Ταχυδρομικό Γραφείο Ύψωνα	86	7.740	1.6.2013	31.5.2018	30.5.2018 (1)
Επαρχιακό Ταχυδρομικό Γραφείο Πάφου	570 (Ισόγειο) 355 (Μεσοπάτωμα) 95 (Υπόγειο)	98.700	10.1.2008	30.9.2018	17.3.2021 (1)
Ταχυδρομικό Γραφείο Κάτω Πάφου	117 (Ισόγειο) 100 (Μεσοπάτωμα)	11.400	12.1.2003	1.12.2012	30.11.2014 (1)
Ταχυδρομικό Γραφείο Πέγειας	98	10.200	10.5.2009	1.1.2020	31.12.2021 (1)
Ταχυδρομικό Γραφείο Γεροσκήπου	66 (Ισόγειο) 34 (Μεσοπάτωμα)	6.000	16.00.1988	1.7.2019	30.6.2019
Ταχυδρομικό Γραφείο Πόλης Χρυσοχού	110	3.324	11.5.1991	1.10.2018	30.9.2019 (1)
Ταχυδρομικό Μουσείο Λευκωσία	232	9.600	25.5.1998	1.6.2020	31.5.2022
Χώροι στάθμευσης-Ταχυδρομικό Γραφείο Κέντρου Λεμεσού	2 Χώρους στάθμευσης	504	20.6.2006	10.10.2020	31.12.2020

Σημείωση:

1. Οι συμβάσεις για τα υποστατικά ανανεώνονται από μήνα σε μήνα και βρίσκονται σε διαδικασία ανανέωσης.

Παράρτημα 6 - Τμήμα Οδικών Μεταφορών

Οικονομικά αποτελέσματα έτους και υλοποίηση Προϋπολογισμού

Αποτελέσματα έτους	€
Έσοδα	118.190.545
Δαπάνες	6.798.616

Κατηγορία Προϋπολογισμού	Τελικός Προϋπολογισμός	Πραγματικά αποτελέσματα	Αδαπάνητα ποσά ή Υπερβάσεις/(Μη επίτευξη Προϋπολογισμού εσόδων)	Ποσοστό αδαπάνητων ποσών
	€	€	€	%
Εισπράξεις από άμεσους φόρους	85.300.000	80.608.053	(4.691.947)	
Εισπράξεις από έμμεσους φόρους	30.800.000	30.903.812	103.812	
Άλλα έσοδα - Χορηγίες ΕΕ	1.000	-	(1.000)	
Άλλα έσοδα	6.490.000	6.678.680	188.680	
ΣΥΝΟΛΟ	122.591.000	118.190.545	(4.400.455)	
Δαπάνες προσωπικού	6.281.666	5.573.966	707.700	11,27%
Λειτουργικές δαπάνες	1.407.608	1.150.231	257.377	18,28%
Μεταβιβάσεις	304.040	61.474	242.566	79,78%
Αγορά ακινήτων και εξοπλισμού	71.580	12.945	58.635	81,92%
Έργα	20	-	20	100,00%
ΣΥΝΟΛΟ	8.064.914	6.798.616	1.266.298	15,70%

Εισπρακτέα ποσά και υποχρεώσεις

Υπόλοιπο στις 31 Δεκεμβρίου 2020	€
Εισπρακτέα ποσά	63.131.461
Εκκρεμείς υποχρεώσεις	44.538

Δαπάνες προσωπικού

Μόνιμο προσωπικό¹

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	71
	€
Δαπάνες για μισθούς και επιδόματα (μη συμπεριλαμβανομένης υπερωριακής αμοιβής) ²	2.228.188

Έκτακτο προσωπικό

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	4
	€
Δαπάνες για μισθούς και επιδόματα (μη συμπεριλαμβανομένης υπερωριακής αμοιβής) ²	102.105

Συγκεντρωτικός Πίνακας (Μόνιμο και Έκτακτο προσωπικό)

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	75
	€
Δαπάνες για μισθούς, επιδόματα και εργοδοτικές εισφορές ²	2.825.393
Εκ των οποίων αμοιβή για υπερωριακή απασχόληση ²	79.089
Μέσος όρος δαπάνης ανά υπάλληλο	37.672

Σημείωση:

1. Στο Μόνιμο Προσωπικό δεν έχει περιληφθεί το γενικό διοικητικό και γενικό γραμματειακό προσωπικό, το οποίο υπάγεται οργανικά στο Τμήμα Δημόσιας Διοίκησης και Προσωπικού αλλά είναι τοποθετημένο στο Τμήμα Οδικών Μεταφορών.
2. Οι εργοδοτικές εισφορές και η υπερωριακή αμοιβή αφορούν τόσο στο μόνιμο όσο και στο έκτακτο προσωπικό, καθώς τα σχετικά Κονδύλια δαπανών στον Προϋπολογισμό του 2020 είναι τα ίδια και για τις δύο κατηγορίες προσωπικού, επομένως δεν ήταν εφικτό να διαχωριστούν κατά κατηγορία προσωπικού.

Ωρομίσθιο κυβερνητικό προσωπικό

Αριθμός προσωπικού στις 31.12.2020	76
	€
Δαπάνες για μισθούς, επιδόματα και εργοδοτικές εισφορές	2.748.574
Εκ των οποίων αμοιβή για υπερωριακή απασχόληση	26.096
Μέσος όρος δαπάνης ανά υπάλληλο	36.165

Μηχανοκίνητα οχήματα

Αριθμός οχημάτων	29
Συνολικά διανυθέντα χιλιόμετρα για το έτος	291.350
	€
Συνολική κατανάλωση καυσίμων	8.110

Ενοικιαζόμενα υποστατικά και άλλοι χώροι

Υποστατικό	Εμβαδόν	Ετήσιο ενοίκιο	Ημερ. πρώτης ενοικίασης	Ημερ. τελευταίας ανανέωσης σύμβασης	Ημερ. λήξης σύμβασης
	τ.μ.	€			
Κεντρικά Γραφεία και χώροι στάθμευσης στη Λευκωσία	2.355,5	153.000	11.9.1995	27.6.2016	31.12.2018
Επαρχιακό Γραφείο στη Λάρνακα	2.287	153.600	1.8.2006	9.2.2017	31.3.2017
Επαρχιακό Γραφείο στην Αμμόχωστο	1.255	16.505	1.3.2005	1.3.2011	30.6.2016

Παράρτημα 7- Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών

Οικονομικά αποτελέσματα έτους και υλοποίηση Προϋπολογισμού

Αποτελέσματα έτους	€
Έσοδα	3.139.522
Δαπάνες	19.490.223

Κατηγορία Προϋπολογισμού	Τελικός Προϋπολογισμός	Πραγματικά αποτελέσματα	Αδαπάνητα ποσά ή Υπερβάσεις/(Μη επίτευξη Προϋπολογισμού εσόδων)	Ποσοστό αδαπάνητων ποσών
	€	€	€	%
Άλλα έσοδα - Χορηγίες ΕΕ	35.320	254.023	218.703	
Άλλα έσοδα	4.259.240	2.885.498	(1.373.742)	
ΣΥΝΟΛΟ	4.294.560	3.139.522	(1.155.038)	
Δαπάνες προσωπικού	13.119.679	12.340.815	778.864	5,94%
Λειτουργικές δαπάνες	4.464.273	2.479.513	1.984.760	44,46%
Μεταβιβάσεις	3.351.281	2.937.854	413.427	12,34%
Αγορά ακινήτων και εξοπλισμού	2.325.252	1.546.225	779.027	33,50%
Έργα	250.010	185.816	64.194	25,68%
ΣΥΝΟΛΟ	23.510.495	19.490.223	4.020.272	17,10%

Εισπρακτέα ποσά και υποχρεώσεις

Υπόλοιπο στις 31 Δεκεμβρίου 2020	€
Εισπρακτέα ποσά	15.132
Εκκρεμείς υποχρεώσεις	176.385

Δαπάνες προσωπικού

Μόνιμο προσωπικό¹

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	56
	€
Δαπάνες για μισθούς και επιδόματα (μη συμπεριλαμβανομένης υπερωριακής αμοιβής) ²	2.462.719

Έκτακτο προσωπικό

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	22
	€
Δαπάνες για μισθούς και επιδόματα (μη συμπεριλαμβανομένης υπερωριακής αμοιβής)²	638.044

Συγκεντρωτικός Πίνακας (Μόνιμο και Έκτακτο προσωπικό)

Αριθμός υπαλλήλων στις 31.12.2020	78
	€
Δαπάνες για μισθούς, επιδόματα και εργοδοτικές εισφορές²	3.611.170
Εκ των οποίων αμοιβή για υπερωριακή απασχόληση²	10.787
Μέσος όρος δαπάνης ανά υπάλληλο	46.297

Σημείωση:

1. Στο Μόνιμο Προσωπικό δεν έχει περιληφθεί το γενικό διοικητικό και γενικό γραμματειακό προσωπικό, το οποίο υπάγεται οργανικά στο Τμήμα Δημόσιας Διοίκησης και Προσωπικού αλλά είναι τοποθετημένο στο Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών.
2. Οι εργοδοτικές εισφορές και η υπερωριακή αμοιβή αφορούν τόσο στο μόνιμο όσο και στο έκτακτο προσωπικό, καθώς τα σχετικά Κονδύλια δαπανών στον Προϋπολογισμό του 2020 είναι τα ίδια και για τις δύο κατηγορίες προσωπικού, επομένως δεν ήταν εφικτό να διαχωριστούν κατά κατηγορία προσωπικού.

Ωρομίσθιο κυβερνητικό προσωπικό

Αριθμός προσωπικού στις 31.12.2020	249
	€
Δαπάνες για μισθούς, επιδόματα και εργοδοτικές εισφορές	8.729.645
Εκ των οποίων αμοιβή για υπερωριακή απασχόληση	27.352
Μέσος όρος δαπάνης ανά υπάλληλο	35.059

Μηχανοκίνητα οχήματα

Αριθμός οχημάτων	105
Συνολικά διανυθέντα χιλιόμετρα για το έτος	605.411
	€
Συνολική κατανάλωση καυσίμων	67.558

Ενοικιαζόμενα υποστατικά και άλλοι χώροι

Υποστατικό	Εμβαδόν	Ετήσιο ενοίκιο	Ημερ. πρώτης ενοικίασης	Ημερ. τελευταίας ανανέωσης σύμβασης	Ημερ. λήξης σύμβασης
	τ.μ.	€			
Επαρχιακό Γραφείο στη Λάρνακα	620	58.000	1.5.2005	1.11.2020	31.10.2025
Εργαστήρια/Αποθήκες στη Λάρνακα	1.700	Δεν δόθηκαν στοιχεία από το Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών			
Επαρχιακό Γραφείο στη Λεμεσό	850	52.349	1.12.2004	1.12.2016	30.11.2018
Εργαστήρια στη Λεμεσό	1.822	43.000	21.12.2004	1.3.2014	28.2.2016 (1)
Ανοικτοί χώροι στη Πάφο	4.014	342	1.1.2017-31.12.2017	Ανανεώνεται αυτόματα από χρόνο σε χρόνο	Δεν δόθηκαν στοιχεία από το Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών

Σημείωση:

1. Το Συμβόλαιο αυτό έχει ακυρωθεί από τον Οκτώβριο 2021.