
Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας

Συνέδριο για τα Δημόσια Έργα

Συγχρηματοδοτούμενα & Αυτοχρηματοδοτούμενα Έργα

Αθήνα 19 – 21 Απριλίου 2005

Εισαγωγή

Έχοντας την τύχη να απευθυνθώ αρκετές φορές κατά το παρελθόν σε αξιόλογα ακροατήρια, όπως το σημερινό, με θέμα τα συγχρηματοδοτούμενα & αυτοχρηματοδοτούμενα δημόσια έργα και προσπαθώντας να βάλω σε τάξη τις σκέψεις μου, άρχισα να αισθάνομαι ότι μετά βεβαιότητας θα αποκαλύψω την ηλικία μου μια και εύλογα θα γίνει αντιληπτό ότι περιπίπτω στο «κουσούρι» του γήρατος που συνίσταται στη συνεχή επανάληψη των ιδίωνπραγμάτων με τη φρεσκάδα της «πρώτης φοράς».

Πράγματι η θεώρηση του σημαντικού αυτού τομέα για την ενίσχυση όχι μόνο της εθνικής οικονομίας, όπως πολλοί με στενότητα πνεύματος θεωρούν, αλλά αυτής καθεαυτής της αναβάθμισης του ρόλου του πολίτη στη χώρα μας, δεν μπορεί παρά να μας αφήνει με μια αίσθηση πικρίας για ένα ακόμα ανεκπλήρωτο όνειρο: Το όνειρο του κράτους ελεγκτή και όχι παραγωγού και του πολίτη κοινωνού και όχι αντικείμενου της εκμετάλλευσης.

Με τις σκέψεις αυτές επέλεξα σήμερα, όχι να παραθέσω τις όποιες τεχνοκρατικές προσεγγίσεις πάνω στο θέμα της ενότητας αυτής αλλά κυρίως να προσπαθήσω να μεταφέρω, μέσα από την εμπειρία της ενασχόλησης με παρόμοια έργα την τελευταία δωδεκαετία, τη δική μου οπτική για τη σημασία και την ιδιαιτερότητα του αντικείμενου που προσεγγίζουμε σήμερα.

Το Παρελθόν

Για να μη σας κουράσω με αναφορές στην απώτερη και αναμφίβολα υπαρκτή Ελληνική εμπειρία σε συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, θα περιοριστώ, με σύντομες αναφορές, στην ανάλυση κρίσιμων στοιχείων παρόμοιων συμπράξεων στο τομέα των δημόσιων έργων. Αν κανείς πάρει ως παράδειγμα τις 4 μεγάλες συμβάσεις της 10ετίας του 90 (Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών, Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου, Περιφερειακός Δακτύλιος Αθηνών και Μετρό Θεσσαλονίκης), μπορεί να καταλήξει σχετικά εύκολα σε ορισμένα κρίσιμα συμπεράσματα:

1. Όλα τα παραπάνω έργα αφορούν βασική υποδομή στον τομέα των μεταφορών, με αποτέλεσμα η σχετική εμπειρία του δημόσιου αλλά και του ιδιωτικού τομέα να απαιτεί οιονεί «*συντελεστές μετατροπής*» για να εφαρμοστεί σε δράσεις διαφορετικού περιεχομένου (όπως λ.χ. αμιγώς υπηρεσίες ή μικτές συμβάσεις σε άλλους τομείς όπως η υγεία, η εκπαίδευση κλπ.).
2. Σε όλες τις παραπάνω συμβάσεις έχουν υιοθετηθεί κοινές (στη βάση τους) πρακτικές που καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα συμβατικών ρητρών, από την επίλυση διαφορών έως την ασφάλιση και τις φορολογικές διευθετήσεις. Μια προσεκτικότερη ανάγνωση αποκαλύπτει το αυτονόητο. Κάθε επόμενη σύμβαση «*πατούσε*» στην προηγούμενη για να επιβάλει ή να διεκδικήσει (το δημόσιο ή ο ιδιώτης αντίστοιχα) «*τουλάχιστον*» τα «*κεκτημένα*». Το αποτέλεσμα ήταν να δημιουργηθεί ένα βασικό «*πρότυπο*» από το οποίο, όπως θα αναλύσουμε παρακάτω, δύσκολα μπορεί κανείς να απαλλαγεί, αν το θέλει βέβαια ή ακόμα χειρότερα όταν αυτό επιβάλλεται από τις πραγματικές συνθήκες. Γιατί τα όταν τα πρότυπα, αντί να σχεδιάζονται προκύπτουν, εμπειριέχουν πάντοτε τον κίνδυνο να μην μπορούν να δώσουν αποτελεσματικές λύσεις κάτω από διαφορετικές συνθήκες.

-
-
3. Στην πλειοψηφία τους οι συμβάσεις αυτές αντιμετωπίστηκαν από τα εμπλεκόμενα μέρη (με την εξαίρεση των δανειστών) ως κατ' εξοχήν «κατασκευαστικές συμβάσεις». Και αυτό ήταν φυσικό μιας και τα κυρίως ενδιαφερόμενα μέρη από πλευράς «παραχωρησιούχων» ήταν ελληνικές και ξένες κατασκευαστικές εταιρείες και σε ένα μικρό ποσοστό εταιρείες με εμπειρία στον τομέα της διαχείρισης – εκμετάλλευσης των παρόμοιων έργων. Απουσίαζαν δηλαδή οι αμιγώς επενδυτικές συμμετοχές. Από την άλλη πλευρά και το Δημόσιο ουσιαστικά «βολεύτηκε» με τα σχήματα αυτά, μιας και η εμπειρία και εξοικείωσή του με τις κατασκευές λειτούργησε απωθητικά προς ο,τιδήποτε άλλο είχε σχέση με την πραγματική διάσταση των έργων αυτών. Είναι χαρακτηριστικό ότι η πλειονότητα των αναφορών, θετικών ή αρνητικών σε σχέση με τα έργα αυτά αφορά το κόστος κατασκευής τους ενώ παράλληλα οι όποιες αναφορές στο επίπεδο υπηρεσιών (ποιότητα, κόστος χρήστη, ασφάλεια), είναι και σπάνιες και σχετικά επιφανειακές σε ό,τι αφορά την έρευνα και ανάλυση των πραγματικών στοιχείων. Η απουσία αυτή είχε και, ενδεχομένως, εξακολουθεί να έχει επιπτώσεις στη διαμόρφωση των συμβατικών όρων αλλά και στην εξέλιξη – υλοποίηση των συμβάσεων αυτών.
 4. Τουλάχιστον ένα από τα έργα αυτά παρουσιάζει εξαιρετικά κυκλοφοριακά αποτελέσματα σε σύγκριση με τα βασικά συμβατικά σενάρια. Κατά τη γνώμη μου αυτά τα αποτελέσματα θα πρέπει να τύχουν προσεκτικής ανάλυσης και από δύο τουλάχιστον γωνίες. Η πρώτη αφορά την προστασία όλων των ενδιαφερομένων αλλά κυρίως του Δημοσίου από εύκολα συμπεράσματα του τύπου ότι απλώς αρκεί να μεταφερθούν οι τύχες ενός συγκοινωνιακού έργου στον ιδιωτικό τομέα για να εξασφαλιστεί η οικονομική βιωσιμότητά του. Η δεύτερη έχει να κάνει με την προετοιμασία για την αντιμετώπιση της διαφαινόμενης μελλοντικής φυσικής ανεπάρκειας του έργου να εξυπηρετήσει με το ίδιο επίπεδο υπηρεσιών την αυξανόμενη ζήτηση. Τα συμπεράσματα από την προσεκτική ανάλυση του σχεδιασμού των έργων αυτών σε σχέση με την υλοποίησή τους αναμφίβολα θα βοηθήσουν στην βαθύτερη κατανόηση των προβλημάτων και φυσικά στο σχεδιασμό του μέλλοντος.

Το Παρόν

Σήμερα η Ελλάδα βρίσκεται στη φάση δημοπράτησης μεγάλων συγκοινωνιακών έργων υποδομής με το σύστημα της παραχώρησης και παράλληλα της υιοθέτησης νομικού πλαισίου για την επέκταση των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα σε μια σειρά «μικρότερων» έργων. Για πρακτικούς λόγους ας τα ονομάσουμε «*έργα δεύτερης γενιάς*». Και επειδή η κάθε γενιά φροντίζει (ή πρέπει να φροντίζει) να σχεδιάζει το μέλλον της επόμενης, θα έπρεπε ίσως να ασχοληθούμε με τα βαθύτερα αίτια αυτού του έντονου ενδιαφέροντος όλων των πλευρών για τα έργα αυτά. Η σημασία της ενασχόλησης αυτής, που έχει εκ πρώτης όψεως καθαρά «*πολιτική*» χροιά, πράγμα που βεβαίως εκφεύγει τελείως του γνωστικού μου αντικείμενου αλλά κυρίως της αρμοδιότητάς μου, είναι εξαιρετικά κρίσιμη για μας τους νομικούς την ώρα της διαμόρφωσης του συμβατικού πλαισίου που θα διέπει τις συμπράξεις αυτές και μάλιστα για ένα κατά κανόνα μεγάλο χρονικό διάστημα.

Ο πρώτος και βασικός λόγος που προβάλλεται, όπως τουλάχιστον εγώ το αντιλαμβάνομαι, είναι ο οικονομικός. Οικονομικός με την έννοια ότι τα δημόσια οικονομικά δεν επαρκούν για την κάλυψη όλων των σχετικών αναγκών, είτε αυτό οφείλεται σε πραγματικούς λόγους είτε σε λόγους που απορρέουν από γενικότερες δεσμεύσεις της χώρας. Διαβάζουμε στον τύπο αναφορικά με το αναμενόμενο νέο νομοθετικό πλαίσιο για τις ΣΔΙΤ: *«ο Υπουργός φιλοδοξεί το πλαίσιο αυτό να αποτελέσει το εργαλείο για την είσοδο ιδιωτικών κεφαλαίων, αρχικά στα μεγάλα δημόσια έργα και εν συνεχεία στα περιφερειακά έργα, καθώς και να καλύψουν το κενό που αφήνει η περικοπή του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων»*. Παρά το ότι κανείς δεν αμφισβητεί τη βασιμότητα των λόγων αυτών εντούτοις θα μου επιτρέψετε να επιμείνω ότι οι λόγοι αυτοί θα έπρεπε να προβάλλονται επικουρικά και όχι κύρια. Και τούτο διότι η επιτυχία των εγχειρημάτων αυτών εξαρτάται άμεσα από τη συναίνεση και αποδοχή τους από τον πολίτη. Επομένως όταν ο πολίτης αντιλαμβάνεται ότι η προσφυγή στις συμπράξεις γίνεται για λόγους οικονομικούς και μάλιστα ενίοτε του δίδεται πρόσθετα η αίσθηση ότι οι λόγοι αυτοί είναι συγκυριακοί και όχι μόνιμοι, υπάρχει ο κίνδυνος να θεωρήσει ότι οι λύσεις αυτές είναι επιλογές ανάγκης και όχι βασικές επιλογές που στοχεύουν, μεταξύ άλλων, και στον επαναπροσδιορισμό του εύρους της κρατικής δραστηριότητας αλλά και των ορίων της ιδιωτικής επιχειρηματικότητας.

Ποιοι λοιπόν είναι οι «άλλοι» λόγοι ή καλλίτερα «στόχοι» που συνηγορούν στην υιοθέτηση παρόμοιων πρακτικών για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας; Θα διακινδυνεύσω να τους αναφέρω κατά σειρά σπουδαιότητας και για να σας προλάβω σας λρω εκ προοιμίου ότι διακρίνω μόνον ένα διφυή στόχο: Την εξασφάλιση στον πολίτη – χρήστη της βέλτιστης ποιότητας υπηρεσιών με το βέλτιστο γι' αυτόν κόστος και τη δημιουργία στον ίδιο του αισθήματος της άμεσης ανταποδοτικότητας του καταβαλλόμενου «τέλους χρήσης» σε αντίθεση με την γενικότητα και εν πολλοίς αοριστία της ανταποδοτικότητας της φορολογίας.

Επομένως ο συνδυασμός μιας αδήριτης οικονομικής πραγματικότητας, που ειρήσθω εν παρόδω δεν είναι πρόβλημα μόνο της χώρας μας, όπως αποδεικνύεται από το σοβαρό σχετικό προβληματισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τον μακροπρόθεσμο στόχο της βελτίωσης του ποιοτικού και οικονομικού επιπέδου ζωής του πολίτη, είναι δυνατόν να αποτελέσουν και αποτελούν θεμελιώδη λόγο για την προσφυγή στις διάφορες μορφές συμπράξεων του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Όμως, τα προφανή πλεονεκτήματα παρόμοιων πρακτικών δεν θα πρέπει να δημιουργούν αντιλήψεις πανάκειας. Η προηγούμενη στάθμιση του κόστους της παρεμβολής του ιδιωτικού τομέα θα πρέπει να είναι και προσεκτική αλλά και να τίθεται σε σύγκριση με το αντίστοιχο κόστος του δημόσιου τομέα. Παράλληλα το κράτος θα πρέπει να συνειδητοποιήσει την αλλαγή του ρόλου του, από εκτελεστικό σε ελεγκτικό και να δημιουργήσει έγκαιρα τις αναγκαίες δομές και μηχανισμούς ώστε να εξασφαλίζει τον άμεσο και αποτελεσματικό έλεγχο των δραστηριοτήτων που εκχωρεί. Άλλως το κόστος του εγχειρήματος δεν κινδυνεύει απλώς, αλλά είναι βέβαιο ότι θα αποβεί, κυριολεκτικά και μεταφορικά, σε βάρος του χρήστη και τελικά της ίδιας της οικονομίας.

Ο ελεγκτικός ρόλος του κράτους κατά κανόνα ρυθμίζεται σε δύο επίπεδα: Το συμβατικό επίπεδο, όπου το κράτος μεριμνά για τον έλεγχο της τήρησης των συμβατικών υποχρεώσεων του αντισυμβαλλόμενου ιδιώτη και το εξωσυμβατικό όπου το κράτος εξασφαλίζει την τήρηση της νομοθεσίας που ρυθμίζει γενικότερα τις πτυχές της εκάστοτε ασκούμενης δραστηριότητας. Κατά την άποψή μου το πρώτο επίπεδο είναι και το δυσκολότερο. Και είναι δυσκολότερο γιατί προαπαιτεί κρατική δομή και νοοτροπία ανάλογα προσαρμοσμένη. Για παράδειγμα ο έλεγχος της τήρησης εκ μέρους του παραχωρησιούχου των προδιαγραφών λειτουργίας ενός αυτοκινητόδρομου απαιτεί τελείως διαφορετική νοοτροπία εκ μέρους του ελέγχοντος από τον έλεγχο ενός αυτοκινητόδρομου που παραμένει συνολικά υπό κρατικό έλεγχο. Στη δεύτερη περίπτωση εντοπίζονται προβλήματα αλλά ενίοτε δεν θεραπεύονται λ.χ. ελλείψει πιστώσεων. Στην πρώτη περίπτωση, όπως είναι φυσικό, παρόμοια δικαιολογία δεν μπορεί να προβληθεί γιατί η θεραπεία και πολύ περισσότερο η πρόληψη είναι συμβατική υποχρέωση του παραχωρησιούχου. Συμπέρασμα: Ο τυχόν πλημμελής έλεγχος του κράτους-αντισυμβαλλόμενου επαναφέρει μέρος της ευθύνης του παραχωρησιούχου έναντι του χρήστη στο κράτος και σε κάθε περίπτωση ακυρώνει το κύριο πλεονέκτημα της σύμπραξης που συναρτάται με το επίπεδο των υπηρεσιών. Το πρόβλημα γίνεται ακόμα πιο έντονο καθώς έχει παρατηρηθεί ότι ο χρήστης ιδιωτικών υπηρεσιών είναι, προς το παρόν, περισσότερο ευαισθητοποιημένος και απαιτητικός από τον αντίστοιχο χρήστη δημόσιων υπηρεσιών. Και λωο προς το παρόν διότι οι συγκρίσεις αναπόδραστα θα συμβάλουν στη δημιουργία όλο και περισσότερο συνειδητοποιημένων και ενεργών πολιτών. Το πρόβλημα, στο βαθμό που υπάρχει, θα γίνει περισσότερο ορατό όταν θα κληθούμε να καταρτίσουμε και κυρίως να εφαρμόσουμε συμβάσεις που θα βασίζονται στο μηχανισμό των πληρωμών διαθεσιμότητας. Τότε δηλαδή που ο έλεγχος θα είναι αναπόσπαστο τμήμα της οικονομικής διάστασης του έργου με συνέπεια να εμπλακούν και οι δανειστές με την εύλογη απαίτηση να διενεργείται με τον προσήκοντα συμβατικό τρόπο.

Αν λοιπόν θελήσουμε να αξιολογήσουμε τη σημασία των διαφόρων παραμέτρων ενός έργου που περιλαμβάνει κατασκευή και λειτουργία – εκμετάλλευση, θα οδηγηθούμε πιθανότατα στις ακόλουθες γενικές παρατηρήσεις:

-
-
1. Κατασκευαστικό Αντικείμενο:
 - α. Επενδυτές – Δανειστές: Το συμφέρον του επενδυτή και των δανειστών επιβάλλει κατασκευή που να συνδυάζει χαμηλό κόστος αλλά παράλληλα μειωμένες δαπάνες συντήρησης (άρα ποιότητα) – λειτουργίας και εκμετάλλευσης (άρα καινοτόμες τεχνολογίες) και φυσικά μειωμένο κόστος ασφάλισης. Το πλαίσιο εξασφάλισης αυτών των χαρακτηριστικών διαμορφώνεται στη σύμβαση κατασκευής μεταξύ του επενδυτή και του κατασκευαστή.
 - β. Δημόσιο: Το συμφέρον του δημοσίου συμπίπτει με το συμφέρον του επενδυτή και των δανειστών για τους ίδιους λόγους αλλά και για δύο επιπλέον. Το κόστος κατασκευής – συντήρησης - λειτουργίας – εκμετάλλευσης έχει άμεση επίδραση στο κόστος του χρήστη αδιακρίτως του αν το έργο παραμένει στον ιδιώτη ή περιέρχεται στο δημόσιο. Το πλαίσιο εξασφάλισης αυτών των χαρακτηριστικών διαμορφώνεται στη σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του δημοσίου και του επενδυτή.

 2. Αντικείμενο Λειτουργίας – Εκμετάλλευσης:
 - α. Επενδυτές – Δανειστές: Το συμφέρον του επενδυτή και των δανειστών επιβάλλει δυνατότητα συνεχούς και αποδοτικής εκμετάλλευσης προκειμένου να αποπληρωθούν τα δάνεια και να αναλάβει ο επενδυτής την επένδυσή του συν την απόδοσή της. Το πλαίσιο εξασφάλισης αυτών των χαρακτηριστικών διαμορφώνεται στη σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του δημοσίου και του επενδυτή και ενδεχομένως με περαιτέρω σύμβαση λειτουργίας μεταξύ του επενδυτή και λειτουργού.
 - β. Δημόσιο: Το συμφέρον του δημοσίου επιβάλλει την εξασφάλιση στους χρήστες συνεχούς και ποιοτικά υψηλής υπηρεσίας. Το πλαίσιο εξασφάλισης αυτών των χαρακτηριστικών διαμορφώνεται στη σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του δημοσίου και του επενδυτή.

Είναι προφανές ότι τα συμφέροντα των συμβαλλομένων σε μια σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, αφήνουν τα ίδια αποτυπώματα που παρατηρούνται σε οποιαδήποτε σύμβαση, όταν κανείς την κοιτάξει επιφανειακά και χωρίς διάθεση να προχωρήσει σε βάθος. Όμως μια προσεκτικότερη ανάλυση θα δείξει ότι διαφορετικά συμφέροντα μπορούν να οδηγούν στο ίδιο αποτέλεσμα υπό την προϋπόθεση ότι επιδιώκεται και επιτυγχάνεται ο κατά το δυνατόν ορθολογικότερος καταμερισμός των κινδύνων του έργου και παράλληλα εξασφαλίζεται η αριστοποίηση της ισορροπίας των εκατέρωθεν συμβατικών δικαιωμάτων και υποχρεώσεων. Άλλωστε αυτή καθαυτή η λέξη «σύμπραξη» που αποδίδει το αγγλοσαξωνικό «*partnership*» αποτελεί τον ασφαλέστερο κανόνα για όποιον επιχειρεί να καταρτίσει παρόμοιες συμβάσεις. Ιδεωδώς πρόκειται για συνεταιρισμό δύο μερών που επιδιώκουν τον ίδιο σκοπό ο οποίος με τη σειρά του αποφέρει διαφορετικά οφέλη στο κάθε μέρος.

Η προσέγγιση παρόμοιων έργων προϋποθέτει την κατ' ελάχιστον τήρηση ορισμένων βασικών αρχών και συγκεκριμένα:

1. Εμπειριστατωμένη προσέγγιση του έργου από την αναθέτουσα αρχή σχετικά, τόσο με τα τεχνικά του χαρακτηριστικά, όσο και με το σύνολο των οικονομικών παραμέτρων που συνιστούν την επιχειρηματική του πλευρά. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα έργα με παραχώρηση είναι εξαιρετικά ευαίσθητα σε μεταβολές του αντικειμένου τους (και συνεπώς σε μεταβολές κόστους ή εσόδων) και συνεπώς κάθε αστοχία στις εκτιμήσεις ενδέχεται να έχει δυσανάλογα δυσμενείς επιπτώσεις στην χρηματοδοτησιμότητα του έργου,
2. Υπολογισμός της δαπάνης του έργου σε περίπτωση που θα εκτελείτο ως δημόσιο έργο, προκειμένου να είναι δυνατή η σύγκριση του κόστους με τις προσφορές που θα υποβληθούν, δηλαδή κατάρτιση του λεγόμενου public sector comparator (PSC). Στον υπολογισμό αυτόν, μεταξύ άλλων, θα εντοπιστούν οι κίνδυνοι που εμπεριέχει το έργο, θα εκτιμηθούν οι συνέπειες των κινδύνων αυτών και η πιθανότητα να επισυμβούν και θα υπολογισθούν οι οικονομικές συνέπειές τους,

-
-
3. Κατηγοριοποίηση των κινδύνων που προτίθεται ή προβλέπεται να αναλάβει το δημόσιο προκειμένου να προσδιοριστεί η λογιστική απεικόνιση της σχετικής σύμβασης στους εθνικούς λογαριασμούς και η επίπτωση της στο δημόσιο έλλειμμα ή περίσσειμα ή χρέος,
 4. Ακριβής χρονικός προγραμματισμός της διαδικασίας δημοπράτησης και εξασφάλιση όλων εκείνων των στοιχείων που συνθέτουν τις υποχρεώσεις του δημοσίου για την εξασφάλιση της νομικής αλλά και πραγματικής βάσης του έργου (χωροθέτηση, περιβαλλοντική αδειοδότηση, απαλλοτριώσεις κλπ.).

Ρυθμίζοντας το Μέλλον

Ρυθμίζοντας το μέλλον, είτε με πρακτικές που ακολουθούμε στο παρόν είτε πολύ περισσότερο με νομοθετικές παρεμβάσεις, θα πρέπει να αποφύγουμε την προσπάθεια αποφυγής των προβλημάτων του παρελθόντος υιοθετώντας συγκεκριμένα αντίμετρα. Πολλές φορές τα προβλήματα οφείλονται περισσότερο σε συγκεκριμένες κοινωνικοοικονομικές συγκυρίες παρά σε αντικειμενικά λάθος επιλογές. Με λίγα λόγια η ικανότητα να δημιουργείς αποτελεσματικό πλαίσιο είναι ασύγκριτα πιο πολύτιμη από την ικανότητα να επισημάνεις και να ρυθμίσεις την κάθε λεπτομέρεια με οδηγό την εμπειρία της κάθε δεδομένης στιγμής. Πολύ περισσότερο όταν, το αντικείμενο που ρυθμίζεις, από τη φύση του εμπεριέχει μακροβιότητα που ξεπερνάει συνήθως την επιστημονική μας ικανότητά για μακροπρόθεσμες λεπτομερειακές προβλέψεις.

Ένα άλλο θέμα που πρέπει να τύχει προσοχής είναι η μεταφορά της εμπειρίας άλλων χωρών στο εσωτερικό μας δίκαιο ή έστω γίνεσθαι. Αυτό που πρέπει πρωτίστως να μας απασχολεί δεν είναι τόσο το πόσο «πέτυχαν» οι άλλοι, αλλά που και γιατί απέτυχαν, όταν απέτυχαν. Η σύγκριση π.χ. των βρετανικών σιδηροδρόμων με τους γαλλικούς ή η κατάσταση του ξενοδοχειακού μέρους των «ιδιωτικών» σωφρονιστικών καταστημάτων στις ΗΠΑ θα πρέπει να μας προβληματίσει περισσότερο από τις πράγματι πολυάριθμες επιτυχίες των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Τέλος, η ήδη «προβληματική» αλλά αναγκαστική συμβίωση του ελληνικού δικαίου των συμβάσεων παραχώρησης με το αγγλοσαξονικό δίκαιο που κατά κανόνα διέπει τις δανειακές συμβάσεις που τις συνοδεύουν, θα πρέπει να μας κάνει διπλά προσεκτικούς στην υιοθέτηση αυτούσιων ρητρών που δημιουργήθηκαν μέσα σε διαφορετική νομική φάτνη.

Τελειώνοντας θα ήθελα να παραθέσω μια μικρή και φτωχική ακροτελεύτια ρήτρα που αλίευσα από μια σχετική σύμβαση του Ηνωμένου Βασιλείου. Μια ρήτρα που παρά την απλότητά της δείχνει τη μέριμνα του κράτους για την οικονομία και το περιβάλλον και τελικά το σεβασμό που οφείλει το κάθε κράτος στον πολίτη:

ΑΝΑΚΥΚΛΩΜΕΝΟ ΧΑΡΤΙ

Εκτός αν άλλως ορίζεται, όλα τα έγγραφα σχετικά με την παρούσα Σύμβαση θα παράγονται επί ανακυκλωμένου χάρτου που περιέχει τουλάχιστον 80% μετακαταναλωτικά απόβλητα και θα χρησιμοποιείται και στις δύο πλευρές όπου αρμόζει.

Ευχαριστώ.
