ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

**ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ**

**ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ**

# ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ
# «Κύρωση σύμβασης παραχώρησης του δικαιώματος διοίκησης, διαχείρισης, λειτουργίας, ανάπτυξης, επέκτασης, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Διεθνούς Αερολιμένα Καλαμάτας «Καπετάν Βασ. Κωνσταντακόπουλος»»

**Ι. Γενικές παρατηρήσεις**

Το υπό συζήτηση και ψήφιση νομοσχέδιο, που αφορά σε κύρωση σύμβασης παραχώρησης, όπως το επεξεργάσθηκε η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων, διαρθρώνεται σε δύο (2) Κεφάλαια (Α΄ έως Β΄), και αποτελείται από δέκα οκτώ (18) άρθρα, συμπεριλαμβανομένου του ακροτελεύτιου άρθρου που ορίζει την έναρξη ισχύος του νόμου.

Με το Κεφάλαιο Α΄ (άρθρο πρώτο), υπό τον τίτλο «Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης του δικαιώματος διοίκησης, διαχείρισης, λειτουργίας, ανάπτυξης, επέκτασης, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Διεθνούς Αερολιμένα Καλαμάτας «Καπετάν Βασ. Κωνσταντακόπουλος»», φέρεται προς κύρωση η από 22.6.2026 Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ, αφενός, του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε» (Παραχωρητής), και, αφετέρου, της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (Παραχωρησιούχος), και των αρχικών μετόχων αυτής, ήτοι της γερμανικής ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE», της ελληνικής ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «DELTA AIRPORT INVESTMENTS ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ», και της ελληνικής ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΠΗΛΕΑΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ».

Η Σύμβαση αποτελείται από Προοίμιο, πενήντα (50) άρθρα και είκοσι οκτώ (28) Παραρτήματα. Της υπογραφής της προηγήθηκε η υπ' αρ. 227/2025 πράξη του Ζ΄ Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου και η υπ' αρ. 12/26.5.2026 πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου (Α΄ 86), με την οποία αποφασίσθηκε η συνυπογραφή από το Ελληνικό Δημόσιο της Σύμβασης και παρασχέθηκε σχετική εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Εθνικής Άμυνας και Υποδομών και Μεταφορών (Προοίμιο Σύμβασης, σελ. 6).

Σύμφωνα με την Αιτιολογική Έκθεση επί του νομοσχεδίου, «ο Διεθνής Αερολιμένας Καλαμάτας «Καπετάν Βασ. Κωνσταντακόπουλος» αποτελεί βασική πύλη αεροπορικής πρόσβασης στη νότια Πελοπόννησο και διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην τουριστική και οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής (…). Η παραχώρηση της διοίκησης, διαχείρισης, λειτουργίας, ανάπτυξης, επέκτασης, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Αεροδρομίου από την Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε. (εφεξής: «Ε.Ε.ΣΥ.Π. Α.Ε.»), σύμφωνα με το άρθρο 198 του ν. 4389/2016 (Α΄ 94), αποτελεί προϋπόθεση για την περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής». (Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης, σελ. 1466).

Η περίοδος παραχώρησης ορίζεται σε σαράντα (40) έτη μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης (άρθρο 6.5 της Σύμβασης). Ως προς το πλαίσιο χρηματοδότησης του Έργου, προβλέπεται «Δεσμευτική Επένδυση» των αρχικών μετόχων, ύψους τριάντα τριών εκατομμυρίων εννιακοσίων τριάντα οκτώ χιλιάδων πεντακοσίων εξήντα επτά (33.938.567) ευρώ, «Χρηματοδοτική Συμβολή» της Ε.Ε.ΣΥ.Π. Α.Ε., ύψους οκτώ εκατομμυρίων (8.000.000) ευρώ, και χρηματοδότηση μέσω δανειακών συμβάσεων του Παραχωρησιούχου (άρθρο 9 της Σύμβασης). Επίσης, θεσπίζεται υποχρέωση των αρχικών μετόχων μεταβίβασης στον Παραχωρητή μετοχών αξίας 10% επί του μετοχικού κεφαλαίου και των δικαιωμάτων ψήφου του Παραχωρησιούχου (άρθρο 11.3 της Σύμβασης). Ως προς την «Αμοιβή Παραχώρησης», ορίζεται πλαίσιο πληρωμών, βάσει του οποίου ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να καταβάλει στον Παραχωρητή εφάπαξ «Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης», ύψους σαράντα πέντε εκατομμυρίων (45.000.000) ευρώ, ετήσια «Σταθερή Αμοιβή Παραχώρησης» για τα πρώτα τρία έτη, ύψους τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ, αναπροσαρμοζόμενη, και ετήσια «Μεταβλητή Αμοιβή Παραχώρησης», από το τέταρτο έτος και μετά, η οποία ορίζεται σε ποσοστό 0,10% των εσόδων του Παραχωρησιούχου και δεν μπορεί να είναι κατώτερη του καθοριζόμενου «Ελάχιστου Ετήσιου Εγγυημένου Ανταλλάγματος» (άρθρο 29 της

Σύμβασης). Περαιτέρω, προβλέπεται η καταβολή από τον Παραχωρησιούχο στο Ελληνικό Δημόσιο του τριάντα πέντε τοις εκατό (35%) των «Τελών Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων», ως «Εισφορά» για τη χρηματοδότηση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.), της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), και των διαδρομών που παρέχονται στο πλαίσιο της «Υποχρέωσης Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας» (Υ.Π.Δ.Υ.) (άρθρο 3 και 28.9 της Σύμβασης).

Ειδικότερα, με την υπό κύρωση Σύμβαση ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν, μεταξύ άλλων, τα συμβαλλόμενα μέρη (άρθρο 1), τη νομιμότητα και την ακρίβεια των «Υποβληθέντων Εγγράφων» (άρθρο 2), τους αναγκαίους ορισμούς και την ερμηνεία της Σύμβασης (άρθρο 3), το αντικείμενό της (άρθρο 4), τις σχετικές «Δηλώσεις» και «Εγγυήσεις» (άρθρο 5), την κύρωσή της διά νόμου (άρθρο 6), τη «Συνεργασία» μεταξύ των μερών και τον ορισμό «Εκπροσώπων» (άρθρο 7), την ανάληψη κινδύνου (άρθρο 8), τη χρηματοδότηση του Έργου (άρθρο 9), την εκχώρηση, ανανέωση και μεταβίβαση δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που απορρέουν από τη Σύμβαση (άρθρο 10), το μετοχικό κεφάλαιο (άρθρο 11), τις «Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης» (άρθρο 12), την προστασία του περιβάλλοντος (άρθρο 13), την «Περιοχή Παραχώρησης» (άρθρο 14), τυχόν αρχαιολογικά ευρήματα (άρθρο 15), τη «Σύμβαση Μελέτης - Κατασκευής» (άρθρο 16), την έκδοση των σχετικών αδειών (άρθρο 17), τα επικείμενα και μελλοντικά έργα (άρθρο 18), την εκτέλεση και την παράδοση των έργων που αναλαμβάνει το Δημόσιο (άρθρο 19), την κατάρτιση «Ρυθμιστικού Σχεδίου» (Business Plan) (άρθρο 20), τον Ανεξάρτητο Μηχανικό (άρθρο 21), τις υπεργολαβίες του Παραχωρησιούχου (άρθρο 22), τις επιτρεπόμενες παρεμβάσεις του Δημοσίου (άρθρο 23), την ασφάλιση (άρθρο 24), την ανωτέρα βία (άρθρο 25), και τις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου ως προς τη διαρκή διασφάλιση της λειτουργίας, της συντήρησης και της ασφάλειας του Αεροδρομίου (άρθρο 26). Περαιτέρω, ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν, μεταξύ άλλων, το σύστημα «Μέτρησης Ποιότητας Υπηρεσιών» (άρθρο 27), τα «Αερολιμενικά Τέλη» (άρθρο 28), το πλαίσιο πληρωμών (άρθρο 29), τις αποζημιώσεις (άρθρο 30), το «Οικονομικό Μοντέλο» (άρθρο 31), την παράδοση μετά το πέρας της περιόδου παραχώρησης (άρθρο 32), την καταγγελία (άρθρα 33-34), την αποζημίωση λόγω παρατεταμένης ανωτέρας βίας (άρθρο 35), τη «Συνεχιζόμενη Εκτέλεση» (άρθρο 36), τα δικαιώματα των δανειστών (άρθρο 37), τα δικαιώματα πνευματικής και βιομηχανικής ιδιοκτησίας (άρθρο 38), την επίλυση των διαφορών (άρθρο 39), την επικοινωνία και τις γνωστοποιήσεις (άρθρο 40), το εφαρμο-

στέο δίκαιο (άρθρο 41), τυχόν μεταβολές στο αντικείμενο των έργων (άρθρο 42), φορολογικά θέματα (άρθρο 43), θέματα συμψηφισμού (άρθρο 44), τυχόν δυσμενή συμβάντα (άρθρο 45), την εχεμύθεια (άρθρο 46), την αναχρηματοδότηση (άρθρο 47), την «Αποκλειστική Αποκατάσταση» (άρθρο 48), τα προσωπικά δεδομένα (άρθρο 49), και την τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης (άρθρο 50).

Με το Κεφάλαιο Β΄ (άρθρα δεύτερο έως δέκατο όγδοο), υπό τον τίτλο «Ρυθμίσεις για την ολοκλήρωση της Παραχώρησης», ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν, μεταξύ άλλων, την είσπραξη των τελών εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης στο Αεροδρόμιο Καλαμάτας (άρθρο δεύτερο), τη μη επιβολή τελών και φόρων για υπηρεσίες κοινής ωφέλειας (άρθρο τρίτο), τις δέουσες ενέργειες για τη βελτίωση της πυρασφάλειας (άρθρο τέταρτο), τα δικαιώματα του Παραχωρησιούχου σε περίπτωση μη καταβολής αεροναυτικών τελών από αεροπορικές εταιρείες (άρθρο πέμπτο), τις υπηρεσίες πυρόσβεσης (άρθρο έκτο), τη δυνατότητα εφαρμογής της διαδικασίας του άρθρου 7Α του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων (άρθρο έβδομο), τη συμμετοχή εκπροσώπου του Παραχωρησιούχου στην επιτροπή που αφορά τα καταστήματα πώλησης αφορολόγητων και αδασμολόγητων ειδών (άρθρο όγδοο), την πρώτη έγκριση του «Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων» για τη «Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη» (άρθρο ένατο), τη διαδικασία αύξησης του «Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων» (άρθρο δέκατο), την αυτοδίκαιη υπεισέλευση του Παραχωρησιούχου στα συμβατικά δικαιώματα και στις υποχρεώσεις του Δημοσίου που απορρέουν από τις «Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου» (άρθρο ενδέκατο), την περίοδο υπολογισμού της «Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη» (άρθρο δωδέκατο), την επίλυση των διαφορών που αναφύονται μεταξύ του παραχωρησιούχου και κρατικών χρηστών (άρθρο δέκατο τρίτο), την αρμοδιότητα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ως προς θέματα ακίνητης περιουσίας, απαλλοτριώσεων, κ.λπ. (άρθρο δέκατο τέταρτο), την εξουσιοδότηση για την υπογραφή του πρωτοκόλλου παράδοσης – παραλαβής του Αεροδρομίου Καλαμάτας (άρθρο δέκατο πέμπτο), και το ψηφιακό τέλος συναλλαγής (άρθρο δέκατο έκτο). Τέλος, ορίζονται οι τελικές διατάξεις (άρθρο δέκατο έβδομο), και η έναρξη ισχύος του νόμου.

**ΙΙ. Παρατήρηση επί του τίτλου και επί των περιεχομένων του νομοσχεδίου**

**Α.** Με το νομοσχέδιο, πλην του άρθρου πρώτου με το οποίο κυρώνεται η από 22.6.2026 Σύμβαση Παραχώρησης, εισάγονται και ρυθμίσεις σχετικές

με την οικεία Σύμβαση ή προς εφαρμογή της (άρθρα δεύτερο έως δέκατο έβδομο).

Τούτων δοθέντων, θα μπορούσε, ενδεχομένως, στον τίτλο του νομοσχεδίου να προστεθεί η φράση «και άλλες διατάξεις».

**Β**. Παρατηρείται ότι, σύμφωνα με τα Περιεχόμενα του νομοσχεδίου, αυτό διαρθρώνεται σε τρία κεφάλαια (Α΄ έως Γ΄), ενώ στο κείμενό του υπάρχουν μόνο δύο Κεφάλαια (Α΄ και Β΄).

**ΙΙΙ. Παρατηρήσεις επί των άρθρων**

**1. Επί του άρθρου πρώτου**

Με το άρθρο πρώτο κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η ανωτέρω Σύμβαση. Σχετικώς σημειώνεται ότι η διοικητική δράση του κράτους εκδηλώνεται συχνά με τη μορφή διοικητικής σύμβασης ή δημόσιας σύμβασης, κατά την ορολογία του ενωσιακού δικαίου (βλ. Σπηλιωτόπουλο – Β. Κονδύλη, Εγχειρίδιο Διοικητικού Δικαίου, τ. 1, 2023, σελ. 241 επ.). Η κύρωση της σύμβασης με νόμο είναι συνήθης πρακτική όταν η σύμβαση καταρτίσθηκε με διαδικασία διαφορετική από εκείνη που προβλέπουν οι γενικές ή ειδικές διατάξεις, ή περιέχει όρους που δεσμεύουν τρίτους (μη συμβαλλόμενους), ή περιέχει όρους που αντίκεινται στην ισχύουσα νομοθεσία, ή ρυθμίσεις για την επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν από την εκτέλεση της σύμβασης με διαιτησία. Στις περιπτώσεις αυτές η σύμβαση καταρτίζεται με ιδιωτικό έγγραφο, η ισχύς της όμως εξαρτάται από την κύρωσή της με νομοθετική πράξη, δυνάμει της οποίας και μόνο παράγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που ιδρύει (βλ. Ε. Σπηλιωτόπουλο – Β. Κονδύλη, όπ. παρ., σελ. 271 επ. Βλ., επίσης, Α. Γέροντα - Π. Παυλόπουλο - Γ. Σιούτη - Σπ. Φλογαΐτη, Διοικητικό Δίκαιο, 2022, σελ. 459 επ., καθώς και ΣτΕ 880/2016, 21/2019. Βλ., επίσης, Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης, σελ. 1467, όπου αναφέρεται ότι «[η] κύρωση της σύμβασης παραχώρησης, η οποία αποτελεί και προαπαιτούμενο για την επίτευξη της ολοκλήρωσης της παραχώρησης, κρίνεται απαραίτητη καθώς με τη σύμβαση ρυθμίζονται ζητήματα, όπως επιβολή αερολιμενικών τελών και μεταβίβαση συμβάσεων, που παράγουν έννομα αποτελέσματα και έναντι τρίτων που δεν συμβάλλονται στη σύμβαση παραχώρησης και συνεπώς, χωρίς κύρωση με τυπικό νόμο, δεν δεσμεύονται από αυτή»).

Αυτονόητο είναι ότι η νομοθετική κύρωση δεν δύναται, καταρχήν, να θεραπεύσει ελαττώματα που ανάγονται σε τυχόν παράβαση συνταγματικών κανόνων ή κανόνων του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά τη σύναψη

τόσο της αρχικής σύμβασης όσο και των τυχόν τροποποιήσεών της.

Εξ άλλου, όπως γίνεται δεκτό και έχει επισημανθεί σε παλαιότερες εκθέσεις της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής, όταν κυρούται σύμβαση με νομοθετική πράξη, οι σχετικοί με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων όροι της εξακολουθούν να έχουν συμβατικό χαρακτήρα. Αντιθέτως, οι όροι της που αποκλίνουν από τις ισχύουσες διατάξεις ή θέτουν απρόσωπους κανόνες που δεσμεύουν τρίτους, έχουν ισχύ τυπικού νόμου και, ως εκ τούτου, οι διοικητικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτών είναι δυνατόν να προσβάλλονται ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας (βλ., ενδεικτικά, Έκθεση επί του νομοσχεδίου «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού», ήδη ν. 5141/2024, και Έκθεση επί του νομοσχεδίου «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο», ήδη ν. 5204/2025, κ.λπ.).

**2. Επί των άρθρων τέταρτο και έκτο**

Στο άρθρο τέταρτο ορίζεται ότι «[έ]ως την Ημερομηνία Λήξης των Επικείμενων Έργων, ο παραχωρησιούχος προβαίνει στις δέουσες ενέργειες για τη βελτίωση της υπάρχουσας κατάστασης πυρασφάλειας του αεροσταθμού».

Στο άρθρο έκτο ορίζεται ότι, «[κ]ατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης νόμου (…), ο παραχωρησιούχος δύναται να παρέχει, με δικά του μέσα, εξοπλισμό και προσωπικό, υπηρεσίες πυρόσβεσης και διάσωσης στους χώρους του Αεροδρομίου Καλαμάτας (…)». Περαιτέρω, προβλέπεται η έκδοση Ειδικού Κανονισμού Πυρασφάλειας, ο οποίος υποβάλλεται από τον Παραχωρησιούχο στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας προς έγκριση, μετά από γνώμη των υπηρεσιών του Πυροσβεστικού Σώματος, γνώμη η οποία παρέχεται εντός αποκλειστικής προθεσμίας εξήντα (60) ημερών. «Με την άπρακτη παρέλευση της προθεσμίας, ο Κανονισμός θεωρείται εγκεκριμένος, όπως υποβλήθηκε από τον Παραχωρησιούχο» (άρθρο έκτο παρ. 1 και 2).

Οι ανωτέρω ρυθμίσεις - παρεκκλίσεις ακολουθούν τη γενική ρύθμιση του άρθρου 221 του ν. 4389/2016, ως προς τις υπηρεσίες πυρόσβεσης στα παραχωρούμενα περιφερειακά αεροδρόμια.

Επισημαίνεται, καταρχάς, ότι τα άρθρα τέταρτο και έκτο θα μπορούσαν να αποτελούν ενιαία ρύθμιση, δοθέντος ότι, αμφότερα, ρυθμίζουν ζητήματα πυρασφάλειας του Αεροδρομίου Καλαμάτας.

Ως προς το άρθρο τέταρτο, η φράση «ο παραχωρησιούχος προβαίνει στις δέουσες ενέργειες για τη βελτίωση της υπάρχουσας κατάστασης πυρασφάλειας του αεροσταθμού» δεν έχει σαφές ρυθμιστικό περιεχόμενο, αφού δεν ορίζει, έστω κατά παραπομπή, το κανονιστικό πλαίσιο και τις προδιαγραφές πυρασφάλειας που πρέπει να πληρούνται (βλ., επί παραδείγματι, την υπ' αρ. Δ3/Γ/35526/8161 απόφαση του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας «Έγκριση Κανονισμού Πυρασφάλειας για αεροδρόμια ελικοδρόμια και πεδία προσγειώσεων αεροσκαφών, ΦΕΚ Β΄ 1810/9.9.2008).

**3. Επί του άρθρου έβδομου**

Με το άρθρο έβδομο ορίζεται ότι «[γ]ια την υλοποίηση των απαλλοτριώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 14.1.6 της Σύμβασης Παραχώρησης, δύναται να εφαρμόζεται η διαδικασία του άρθρου 7Α του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (ν. 2882/2001, Α΄ 17)».

Η ανωτέρω διαδικασία αφορά «έργα γενικότερης σημασίας για την οικονομία της χώρας» για τα οποία «είναι δυνατόν με ειδική απόφαση του Εφετείου (…) να επιτρέπεται η πραγματοποίηση εργασιών και πριν από τον προσδιορισμό και την καταβολή της αποζημίωσης (…). Οι απαλλοτριώσεις του προηγούμενου εδαφίου κηρύσσονται με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, με την οποία προβλέπεται ρητά η δυνατότητα αυτή» (άρθρο 7Α του ν. 2882/2001 παρ. 1). «Το δικαστήριο, παρέχοντας την άδεια, υποχρεώνει τον βαρυνόμενο με τη δαπάνη της απαλλοτρίωσης να καταθέσει στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, πριν από την κατάληψη του ακινήτου, εύλογο τμήμα της αποζημίωσης, που δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το 70% της κατά το οικείο σύστημα προσδιοριζόμενης αντικειμενικής αξίας του ακινήτου, άλλως της εκτιμώμενης αποζημίωσης που έχει το ακίνητο κατά την ημέρα κατάθεσης της αίτησης» (άρθρο 7Α του ν. 2882/2001 παρ. 3).

Η ρύθμιση του άρθρου 7Α του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων θεσπίσθηκε σε εφαρμογή των νέων εδαφίων της παραγράφου 4 του άρθρου 17 του Συντάγματος, που προστέθηκαν με το από 6 Απριλίου 2001 Ψήφισμα της Ζ΄ Αναθεωρητικής Βουλής των Ελλήνων, και σύμφωνα με τα οποία «[π]ροκειμένου να εκτελεστούν έργα γενικότερης σημασίας για την οικονομία της Χώρας είναι δυνατόν, με ειδική απόφαση του δικαστηρίου που είναι αρμόδιο για τον οριστικό ή προσωρινό προσδιορισμό της αποζημίωσης, να επιτρέπεται η πραγματοποίηση εργασιών και πριν από τον προσδιορισμό και την καταβολή της αποζημίωσης, υπό τον όρο της καταβολής εύλογου τμήματος της αποζημίωσης και της παροχής πλήρους εγγύησης υπέρ του δικαιούχου της αποζημίωσης, όπως νόμος ορίζει» (άρθρο 17 παρ. 4 εδ. στ΄ του Συντάγματος).

Ὁπως έχει κριθεί με την υπ' αρ. 146/2022 απόφαση του Στ΄ Τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας, «[σ]ύμφωνα με την εισαχθείσα νέα ρύθμιση, για τη διευκόλυνση της ταχύτερης εκτέλεσης ιδιαιτέρως σημαντικών για την ανάπτυξη της οικονομίας έργων με ευρύτερη σε εθνικό επίπεδο σπουδαιότητα και για την επιτάχυνση της έναρξης εκτέλεσης των σχετικών εργασιών, παρεσχέθη στο αρμόδιο για τον οριστικό ή προσωρινό προσδιορισμό της αποζημιώσεως δικαστήριο η εξουσία να επιτρέπει την πραγματοποίηση εργασιών επί του υπό απαλλοτρίωση ακινήτου και πριν από τη συντέλεση, με την καταβολή πλήρους αποζημιώσεως στον ιδιοκτήτη, της απαλλοτριώσεως, υπό τον όρο ότι εύλογο μέρος της αποζημιώσεως καταβάλλεται πριν από την κατάληψη του απαλλοτριουμένου και παρέχεται πλήρης εγγύηση για την καταβολή του υπολοίπου, κατά τα οριζόμενα με τη σχετική απόφαση του ως άνω δικαστηρίου. Ὁπως δε προκύπτει από τις σχετικές συζητήσεις ενώπιον της Ζ΄ Αναθεωρητικής Βουλής (βλ. Πρακτικά Συνεδρ. Ολομέλειας της Βουλής Στ΄ 24.1.2001, σελ. 4069 και 4096, και Πρακτικά Συνεδρ. Ζ΄/24.1.2001, σελ. 4121 και 4126), ο αναθεωρητικός νομοθέτης απέβλεψε στη θέσπιση, προκειμένου για έργα γενικότερης σημασίας για την οικονομία της χώρας, μιας διαδικασίας που θα επιτρέπει μεν την ταχύτερη πρόοδο των εν λόγω έργων, επιβαλλομένη ως εκ της φύσεως των ως άνω έργων, με περισσότερα, όμως, εχέγγυα προστασίας της ατομικής ιδιοκτησίας, προς αποφυγή της συνήθους προσφυγής στο εξαιρετικό μέτρο της επίταξης για την εκτέλεση σημαντικών οδικών, σιδηροδρομικών και άλλων έργων» (ΣτΕ 146/2022, σκέψη 5).

Περαιτέρω, ως προς τη διαδικασία που θεσπίσθηκε με το άρθρο 7Α του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων, κρίθηκε ότι «[ε]ξ άλλου, η συνδρομή της ως άνω νομίμου προϋποθέσεως για την υπαγωγή συγκεκριμένης απαλλοτριώσεως στις ανωτέρω ρυθμίσεις πρέπει να διαπιστώνεται αιτιολογημένα από το Υπουργικό Συμβούλιο, να παρατίθεται δε πλήρης αιτιολογία ή να προκύπτει αυτή από συγκεκριμένα στοιχεία του φακέλου ως προς τη σπουδαιότητα και ευρύτερη σημασία του έργου. Σύμφωνα με την ειδικότερη γνώμη (…), κατά την έννοια των ανωτέρω διατάξεων, τόσο της αναθεωρηθείσας παραγράφου 4 του άρθ. 17 του Συντάγματος, όσο και του άρθρου 7Α που προστέθηκε στον Κ.Α.Α.Α. με τον εκτελεστικό ν. 2985/2002, η εξαιρετική διαδικασία που προβλέφθηκε για τα έργα γενικότερης σημασίας για την οικονομία της Χώρας εφαρμόζεται όταν, ήδη κατά την υπαγωγή απαλλοτριώσεως στη διαδικασία αυτή, συντρέχει, κατ' αρχήν, και όχι απαραιτήτως με την αμεσότητα που απαιτείται, κατ' άρθ. 5 παρ. 2 του αν. ν.

1838/1951 (Α΄ 170), για την επιβολή επιτάξεως ("χώρων ή πραγμάτων αμέσως αναγκαιούντων εις την εκτέλεσιν των έργων"), και το στοιχείο του επείγοντος· το στοιχείο αυτό, σύμφυτο συχνά με την ιδιαίτερη σημασία και ευρύτερη εμβέλεια των υπαγομένων στο άρθ. 7Α έργων άμεσης προτεραιότητας, μπορεί να προκύπτει και από την ένταξη των έργων σε χρηματοδοτικά προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης περιορισμένου χρόνου (πρβλ. ΣτΕ 3454, 3456/1998 Ολομ., 2640/2000 7μ, 361/2018). Ως εκ τούτου, κατά τη γνώμη αυτή, η παρατιθέμενη στην ειδική πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου ή προκύπτουσα από τα στοιχεία του φακέλου ειδική αιτιολογία πρέπει, πέραν της γενικότερης σημασίας του έργου, να αναφέρεται και στον κατ' αρχήν επείγοντα χαρακτήρα του, που καθιστά αναγκαία την παροχή, επικουρικώς, υπό την έννοια που ανωτέρω έγινε δεκτή, της δυνατότητας να επισπευσθεί η κατάληψη των απαλλοτριούμενων ακινήτων» (ΣτΕ 146/2022).

Υπό το φως των ανωτέρω, οίκοθεν νοείται ότι η εφαρμογή της διαδικασίας του άρθρου 7Α του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων «[γ]ια την υλοποίηση των απαλλοτριώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 14.1.6 της Σύμβασης Παραχώρησης», σύμφωνα με το άρθρο έβδομο του νομοσχεδίου, δεν προκύπτει άνευ ετέρου, αλλά τελεί υπό τις ανωτέρω περιγραφόμενες προϋποθέσεις, ήτοι της συνδρομής πλήρους αιτιολογίας ως προς τη σπουδαιότητα και ευρύτερη σημασία του έργου, αλλά και ως προς τον επείγοντα χαρακτήρα του.

**4. Επί του άρθρου δέκατου όγδοου**

Στο άρθρο δέκατο όγδοο ορίζεται ότι «[η] ισχύς του παρόντος, της Σύμβασης και των Παραρτημάτων 1 έως 28 αυτής αρχίζει δέκα (10) ημέρες από τη δημοσίευσή τους στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά στις επιμέρους ρυθμίσεις τους».

Επισημαίνεται ότι, παρόμοια ρύθμιση υπάρχει και στα άρθρα 6.1.1 και 6.1.2 της Σύμβασης, όπου ορίζεται ότι «[ο] κυρωτικός νόμος, αφού ψηφιστεί από το Ελληνικό Κοινοβούλιο, θα τεθεί σε ισχύ δέκα (10) ημέρες μετά τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος Κυρωτικού Νόμου) υπό τον όρο ότι αυτός ο Κυρωτικός Νόμος δεν θα επηρεάσει τους Νόμους περί Καταστημάτων Αφορολόγητων Ειδών πλην του δικαιώματος του Παραχωρησιούχου επί των εισπρακτέων απαιτήσεων από την εν λόγω σύμβαση σύμφωνα με το Άρθρο 4.3.4» (άρθρο 6.1.2 της Σύμβασης).

Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 6.2 της Σύμβασης, η «Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης» τελεί υπό τον όρο της πλήρωσης σειράς αιρέσεων, μεταξύ των οποίων η κύρωση της Σύμβασης από τη Βουλή των Ελλήνων.

Δεδομένης της εξαντλητικής, κατά τα ανωτέρω, ρύθμισης του ζητήματος της θέσεως σε ισχύ τόσο της Σύμβασης όσο και της Παραχώρησης στο ίδιο το κείμενο της Σύμβασης, θα μπορούσε, ενδεχομένως, το ρυθμιστικό περιεχόμενο του άρθρου δέκατου όγδοου του νομοσχεδίου να αφορά μόνο την έναρξη ισχύος του νόμου.

Αθήνα, 21 Ιουλίου 2026

Ο εισηγητής
Νέστωρ Πολίτης
Ειδικός επιστημονικός συνεργάτης

Ο Προϊστάμενος του Α Τμήματος
Νομοτεχνικής Επεξεργασίας
Ξενοφών Παπαρρηγόπουλος
Ομότιμος Καθηγητής
του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου

Ο Προϊστάμενος της Α΄ Διεύθυνσης
Επιστημονικών Μελετών
Αντώνης Παντελής
Ομότιμος Καθηγητής της Νομικής Σχολής
του Πανεπιστημίου Αθηνών

Ο Πρόεδρος του Επιστημονικού Συμβουλίου
Κώστας Μαυριάς
Ομότιμος Καθηγητής της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών