

Προανακριτική για τυχόν ποινικές ευθύνες πρώην υπουργών για τη Σύμβαση 717 ζητά το ΠΑΣΟΚ

2023/11/13 16:15 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Αίτημα για σύσταση ειδικής κοινοβουλευτικής επιτροπής για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης κατέθεσε το ΠΑΣΟΚ – Κίνημα Αλλαγής, προκειμένου να διερευνηθούν τυχόν ποινικές ευθύνες των πρώην υπουργών Υποδομών & Μεταφορών Χρ. Σπίρτζη και Κ. Καραμανλή, που σχετίζονται με πράξεις και παραλείψεις για την εκτέλεση της Σύμβασης 717/2014.

Το πλήρες κείμενο του αιτήματος της Κ.Ο.

ΠΡΟΣ: Τον Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων, κ. Κωνσταντίνο Τασούλα

ΠΡΟΤΑΣΗ

Σύστασης Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης κατά το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος, τα άρθρα 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής και το άρθρο 5 του Ν. 3126/2003 περί της «Ποινικής Ευθύνης Υπουργών».

Α. Οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι **κοινωνικό αγαθό** και παράλληλα έχουν σημαντικό αναπτυξιακό ρόλο, γι' αυτό και επιβάλλεται διαχρονικά **η από το Κράτος διασφάλιση και εγγύηση της ασφαλούς παροχής τους**, ανεξάρτητα από την οικονομική τους οντότητα, το καθεστώς διαχείρισής τους ή τη βιωσιμότητά τους.

Η παρατεταμένη οικονομική κρίση των τελευταίων ετών έχει διευρύνει σημαντικά τον αριθμό των πολιτών, που η μετακίνηση με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και ειδικά με το σιδηρόδρομο αποτελεί τη μοναδική τους διέξοδο – αν και όχι πάντα επιλογή τους, εξαιτίας του χαμηλού κόστους και της ευρείας προσβασιμότητας που προσφέρουν οι συγκεκριμένες υπηρεσίες.

Περαιτέρω, η κατανόηση της σημαντικότητας των μεταφορικών μέσων, καθώς και πρωτίστως, η πορεία, η δομή και η θέση του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα, ο οποίος αναντίρρητα αποτελεί το πιο οικονομικό και μη ρυπογόνο μέσο στις χερσαίες μεταφορές που συνδέονται μάλιστα καθοριστικά με τον κλάδο του τουρισμού από τη γέννησή του μέχρι σήμερα, είναι ζήτημα ύψιστης πολιτικής σημασίας.

Συνεπώς, στα αυτονόητα καθήκοντα ενός σύγχρονου κράτους ανήκει **η λήψη κάθε αναγκαίου προληπτικού μέσου προς αποτροπή κάθε ενδεχόμενου πραγματικού κινδύνου και συνακόλουθα κάθε πιθανότητας απώλειας του αισθήματος εμπιστοσύνης των πολιτών έναντι του οργανωμένου κράτους ως συλλογικού εγγυητή της ασφάλειας και της ζωής τους**. Όταν μάλιστα η οργάνωση της παροχής των υπηρεσιών πραγματοποιείται στην χρονική περίοδο, που κορυφώνεται **η ψηφιακή επανάσταση**, φαντάζει αδιανόητο να μην διασφαλίζεται απόλυτα η ύπαρξη όλων των απαραίτητων ασφαλιστικών δικλίδων στη διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, καθώς και η λεπτομερής και ουσιαστική ρύθμιση πάσης φύσεως ζωτικών θεμάτων ασφαλείας.

Παράλληλα, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση τα τελευταία χρόνια προάγεται συστηματικά η συζήτηση για την αναβάθμιση του σιδηροδρόμου και την ενοποίηση των σιδηροδρομικών δικτύων. Τα ολοκληρωμένα διευρωπαϊκά δίκτυα και η **ενοποίηση κανόνων διαλειτουργικότητας και ασφάλειας** έχουν στόχο τη βελτίωση της διασύνδεσης των Εθνικών Σιδηροδρομικών Δικτύων και Μεταφορών εντός Ευρώπης και με τρίτες χώρες, με προφανείς θετικές επιπτώσεις για κάθε χώρα στη στήριξη του εμπορίου, στην παραγωγή και τις εξαγωγές, την εφοδιαστική αλυσίδα, στην ενέργεια και άλλους τομείς. Η ανακήρυξη του έτους 2021 σαν Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων και η προώθηση ενός αντίστοιχου Σχεδίου Δράσης, αφορούσε ακριβώς σε αυτή την προτεραιότητα των Σιδηροδρόμων για την Ευρώπη.

Ακριβώς τότε, ο υπουργός κ. Καραμανλής, με σχετικές δηλώσεις του τόνιζε: «.. Η κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη έχει ήδη λάβει την πολιτική απόφαση, το 2021 να είναι στην πράξη το Ελληνικό Έτος Σιδηροδρόμων. Το συμβολικό 2021, εκπονούμε το πλέον φιλόδοξο έργο της τελευταίας 15ετίας... Μέσα σε αυτό το πρόγραμμα έργων, κεντρική και ιδιαίτερα κρίσιμη θέση έχουν τα σιδηροδρομικά έργα. Έχουμε βάλει μπρος το μεγαλύτερο πρόγραμμα σιδηροδρομικών έργων που έχει γίνει ποτέ στη χώρα. Ύψους 3,3 δισ. Ευρώ... τα σιδηροδρομικά έργα, είναι τα έργα της εποχής μας, **γιατί σημαίνουν μετακινήσεις με ασφάλεια, ταχύτητα, σεβασμό στο περιβάλλον. Σημαίνουν πρόοδο, ανάπτυξη και ποιότητα ζωής**».

Όλα τα παραπάνω, που επικοινωνούσε η Κυβέρνηση, όχι μόνο αποδείχθηκαν πομφόλυγες, αλλά αναδείχθηκε δυστυχώς η παντελής απουσία λειτουργικών συστημάτων στο μεγαλύτερο τμήμα του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου με τον

πλέον τραγικό και οδυνηρό τρόπο μετά το πολύνεκρο σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών την 28η Φεβρουαρίου 2023. Και τούτο παρά το γεγονός ότι η σχετική σύμβαση του συναφούς τεχνικού έργου στο επίμαχο τμήμα του δικτύου **έχει υπογραφεί ήδη από το 2014, ενώ η υλοποίησή της παραμένει ακόμη και ως σήμερα εκκρεμής, μετά από πολλαπλές παρατάσεις.**

Όμως, τα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης αποτελούν, κατά κοινή παραδοχή, **αναπόσπαστα τεχνικά χαρακτηριστικά και αναγκαίες εφαρμογές ασφαλείας κάθε σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου**, ιδίως με δεδομένη την τεχνολογική πρόοδο και τη διαθέσιμη πλέον τεχνογνωσία στο σχετικό πεδίο.

Ειδικότερα:

A1. Τον **Σεπτέμβριο 2014 υπογράφηκε η υπ' αριθ. 717/26.09.2014 σύμβαση** με τίτλο *«Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης και Αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς Σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας (Α.Δ. 717/2014)»*, με συνολικό προϋπολογισμό μελέτης/υπηρεσίας 52.753.400 ευρώ, με αναθέτουσα αρχή την εταιρεία «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.» (ΕΡΓΟΣΕ) και ανάδοχο την κοινοπραξία των εταιρειών «TOMH A.B.E.T.E. - «ALSTOM TRANSPORT S.A.».

Αντικείμενο της σύμβασης ήταν, μεταξύ άλλων, η **αποκατάσταση των συστημάτων τηλεδιοίκησης στο δίκτυο ώστε αυτά να τεθούν σε λειτουργική κατάσταση**, καθώς και η αναβάθμιση αυτών με την προσθήκη νέων λειτουργιών και η εγκατάσταση καλωδίου οπτικών ινών κατά μήκος του έργου.

Με τη σύμβαση οριζόταν **ως προθεσμία εκτέλεσης διάστημα είκοσι τεσσάρων (24) μηνών από την ημέρα υπογραφής της σύμβασης (ήτοι 26.09.2016)**, ενώ τάσσονταν **αποκλειστικές προθεσμίες** για παράδοση προς χρήση τμημάτων του έργου.

Επισημαίνεται ότι εξ αρχής το έργο της εν λόγω σύμβασης συγχρηματοδοτείται από το Ταμείο Συνοχής του Ε.Π. «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» περιόδου 2007-2013 (ΕΣΠΑ) και το Ελληνικό Δημόσιο.

Ακολούθως, ωστόσο, η υλοποίηση του έργου δεν υπήρξε ομαλή, καθώς δεν τηρήθηκαν αποκλειστικές προθεσμίες για την παράδοση τμημάτων προς χρήση, **χωρίς ο ανάδοχος να έχει ολοκληρώσει εγκεκριμένες μελέτες, γεγονός για το οποίο έπρεπε να έχει κηρυχθεί έκπτωτος.**

Η μη εκπόνηση και έγκριση των μελετών από τη δανειοπάροχο εταιρεία, με χρήση του εξειδικευμένου προσωπικού της και της εμπειρίας της σε έργα σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης, καθώς και η μη παροχή της εξειδικευμένης εμπειρίας και τεχνογνωσίας κατά τη διάρκεια των εργασιών από την ανάδοχο κοινοπραξία,

σύμφωνα με τις συμβατικές υποχρεώσεις, **κρίθηκε ότι συνιστά μη εκπλήρωση συμβατικού όρου σχετικά με την παροχή τεχνογνωσίας ειδικού έργου και, εντεύθεν, ότι αποτελεί παραβίαση των όρων της διακήρυξης και των συμβατικών δεσμεύσεων της αναδόχου κοινοπραξίας.**

Συνεπεία τούτου, επιβλήθηκε τον Ιούνιο του 2019 δημοσιονομική διόρθωση ύψους 2.423.816,72 ευρώ, ποσού προερχόμενου από το Ταμείο Συνοχής και από εθνικούς πόρους, το οποίο διατάχθηκε να επιστραφεί, δυνάμει της υπ' αριθ. Α.Π. 69776 ΕΞ 2019/24.06.2019 απόφασης δημοσιονομικής διόρθωσης του Υπουργείου Οικονομικών.

Εν συνεχεία, το 2020, η ΕΡΓΟΣΕ μετέβαλε το φυσικό αντικείμενο της σύμβασης προκειμένου να υπογραφεί η 1^η Συμπληρωματική Σύμβαση του έργου, ύψους 13.320.240 ευρώ, με αποτέλεσμα να εκτελείται πλέον άλλο έργο από εκείνο που είχε αρχικώς περιγραφεί στη σύμβαση και είχε εγκριθεί από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Επιπλέον, δε, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισηγήσεως της ΕΡΓΟΣΕ, **καταβλήθηκε στον ανάδοχο αποζημίωση 3.500.000 ευρώ έναντι θετικών ζημιών.**

Εν συνεχεία, τον Μάιο 2021, υπογράφηκε η υπ' αριθ. 717/1/19.05.2021 συμπληρωματική σύμβαση, με τίτλο με θέμα «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης και Αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς Σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας (Α.Σ. 717-1)», με συμβατικό αντικείμενο 13.320.240 ευρώ.

Συνεπεία όλων των παραπάνω, από το έτος 2016 το ως άνω έργο έμεινε ουσιαστικά στάσιμο. Υπήρξαν υπερβάσεις αποκλειστικών προθεσμιών, χωρίς εγκεκριμένες μελέτες, ενώ εν τέλει, μεταβλήθηκε το συμβατικό αντικείμενο για να υπογραφεί το 2021 η συμπληρωματική σύμβαση. Μετά δε από αλλεπάλληλες παρατάσεις στον χρόνο ολοκλήρωσης και παράδοσης του έργου, **η προθεσμία για την ολοκλήρωση των Συμβάσεων αυτών ήταν ο Σεπτέμβριος του 2023.** Είναι δε χαρακτηριστικό ότι, ενώ το έργο έπρεπε να έχει περατωθεί και παραδοθεί ολοσχερώς από τον Σεπτέμβριο 2016, σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα της ΕΡΓΟΣΕ, **τον Νοέμβριο 2022, οι ως άνω συμβάσεις (αρχική και συμπληρωματική) έχουν υλοποιηθεί στο 78,7% και στο 16,9%, αντίστοιχα.**

Επίσης συνέπεια των ανωτέρω ήταν να προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσιονομική διόρθωση ύψους 14.463.599,42 ευρώ λόγω της σημαντικής καθυστέρησης στην υλοποίηση του έργου, με την υπ' αριθ. 5296/21/29.06.2021 επιστολή περί διορθώσεως, με σαφή και ευκρινώς διαφαινόμενη ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της ΕΕ, και με ορατό τον κίνδυνο απένταξης του έργου από τη χρηματοδότηση μέσω ευρωπαϊκών κονδυλίων, γεγονός που θα επιφέρει ακόμα μεγαλύτερη ζημία στο Δημόσιο, το οποίο

σε μια τέτοια περίπτωση θα πρέπει να καλύψει το συνολικό κόστος της σύμβασης.

Σύμφωνα δε με τα διαλαμβανόμενα στο σχετικό έγγραφο του Γραφείου του Ευρωπαϊκού Εισαγγελέα που περιέχεται στην κατωτέρω δικογραφία, εξαιτίας των ανωτέρω καθυστερήσεων στην υλοποίηση του έργου και λόγω της φερόμενης κακοδιαχείρισης στην υλοποίηση της ως άνω σύμβασης, οι **αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έχουν κρίνει ήδη ως μη επιλέξιμο το έργο και ως επιστρεπτέο το ποσό των 14.463.599,42 ευρώ, με διαφαινόμενη βλάβη των οικονομικών συμφερόντων της ΕΕ, με δεδομένο ότι πρόκειται για συγχρηματοδοτούμενο έργο από ευρωπαϊκά κονδύλια (ΕΣΠΑ) και εθνικούς πόρους.**

Τα ως άνω γεγονότα αναδεικνύουν σοβαρές ενδείξεις κακοδιαχείρισης κατά τη θητεία των **Κυβερνήσεων ΣΥΡΙΖΑ/ΑΝΕΛ (2015-2019) και ΝΔ (2019-2023)** σε σχέση με την υλοποίηση της σύμβασης 717/2014, δημιουργούν δε την **ανάγκη εξέτασης της συνδρομής ενδεχόμενων ποινικών ευθυνών μελών της Ελληνικής Κυβέρνησης, σύμφωνα με τα ευρήματα και τα δεδομένα της σχετικής εισαγγελικής έρευνας,** ως κατωτέρω.

A.2. Ως αποτέλεσμα των ως άνω καθυστερήσεων και αναβολών υλοποίησης και παράδοσης του έργου, στο συγκεκριμένο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου δεν λειτουργούν ως σήμερα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης. Απουσιάζουν δε άλλα λειτουργικά συστήματα τοπικής διοίκησης, καθώς και λοιπές δικλίδες ασφαλείας του δικτύου, μετά και την αναστολή λειτουργίας του Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας στα τέλη του 2020, με συνέπεια την πλήρη έλλειψη εγγυήσεων ασφάλειας της κυκλοφορίας των σιδηροδρομικών συρμών.

Είναι αποκαλυπτικά τα στοιχεία που προκύπτουν από το υπ' αριθ. πρωτ:

οικ.4087/27/27.04.2022 Έγγραφο του τότε προέδρου ETCS Σ.10005 προς την ΕΡΓΟΣΕ, με το οποίο υπέβαλε την παραίτησή του, αναφέροντας εκτενώς τους λόγους και οι οποίοι αφορούν αποκλειστικά στην ολιγωρία και τις τεράστιες καθυστερήσεις. Στο έγγραφο έκανε λόγο επίσης για μη τήρηση των προβλεπόμενων του φυσικού αντικείμενου της Σύμβασης 717/2014, γεγονός που δημιουργεί κενό ασφαλείας στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Ένα έγγραφο, του οποίου προφανώς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είχε λάβει γνώση.

Επιπλέον, έχει καταστεί γνωστό ότι το ζήτημα των **καθυστερήσεων και της μη ομαλής εξέλιξης της σύμβασης 717/2014 έχει προκαλέσει και την εμπλοκή της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας, η οποία, αφού διενήργησε έλεγχο, υπέβαλε, στις 4 Οκτωβρίου 2021, στο αρμόδιο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το από 30.09.2021 εμπιστευτικό έγγραφό της, με το οποίο όχι μόνο εντόπιζε καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση της σύμβασης αλλά και αναγνώριζε την ύπαρξη συγκεκριμένων ευθυνών.**

Επισημαίνεται ότι, από τη σχετική κοινοβουλευτική συζήτηση, προέκυψε ότι το αρμόδιο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών όχι μόνο δεν ακολούθησε τις συστάσεις της Αρχής (πειθαρχικός έλεγχος κ.α.) αλλά **ο τότε υπουργός κ. Κ. Καραμανλής δήλωσε ότι αγνοεί και την ύπαρξη του πορίσματος παρά το ότι αυτό είχε λάβει εμπιστευτικό πρωτόκολλο από το ίδιο το γραφείο του.**

Εξ άλλου, στις 15 Φεβρουαρίου 2023, μόλις λίγες μέρες πριν το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να παραπέμψει την **χώρα μας** στο Δικαστήριο της ΕΕ (INFR (2017)2241) επειδή δεν έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που υπέχει δυνάμει της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ (βάσει της οποίας τα κράτη μέλη έπρεπε να εξασφαλίσουν τη σύναψη συμβατικής συμφωνίας μεταξύ της εθνικής αρμόδιας αρχής και του διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής αναφορικά με ζητήματα διαχείρισης του σιδηροδρομικού δικτύου το αργότερο έως τις 16 Ιουνίου 2015 και τη δημοσίευσή της εντός ενός μηνός).

Επίσης είναι γνωστή η επιβολή προστίμου στην Hellenic Train ύψους 300.000 ευρώ από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μετά από συνεχή σιδηροδρομικά ατυχήματα (Χαμοστέρνας, Άδενδρο Θεσσαλονίκης, Πλατύ Ημαθίας).

Σύμφωνα δε με τις **δύο τελευταίες διετείς εκθέσεις (2022, 2020) για την Ασφάλεια και τη Διαλειτουργικότητα Σιδηροδρόμων στην ΕΕ του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA)**, ήταν σταθερά πρώτη στον δείκτη θνησιμότητας ανά σιδηροδρομικά χιλιόμετρα. Άλλωστε, και σε πρόσφατο άρθρο του πρακτορείου Bloomberg σημειώνεται ότι το δίκτυο λειτουργεί με το υψηλότερο επίπεδο κινδύνου για τους επιβάτες στην Ευρώπη εδώ και αρκετό καιρό. Σύμφωνα δε με έκθεση που δημοσιεύθηκε στις 23 Φεβρουαρίου 2023 από το Βρετανικό Γραφείο Οδικού Δικτύου και Σιδηροδρόμων, οι σιδηρόδρομοι της Ελλάδας καταγράφουν μακράν τον υψηλότερο κίνδυνο για τους επιβάτες μεταξύ 2017 και 2021, που είναι τα πιο πρόσφατα έτη για τα οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία.

Επισημαίνεται δε ότι τα ως άνω κρίσιμα πραγματικά περιστατικά αναφέρονται λεπτομερώς **στην υπ' αριθ. 3/14.03.2023 επίκαιρη επερώτηση που κατέθεσε η Κοινοβουλευτική μας Ομάδα** προς τον Υπουργό Επικρατείας, αρμόδιο τότε για τη διοίκηση του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία, ωστόσο, **δεν συζητήθηκε ποτέ.**

Όλα τα ανωτέρω συνθέτουν ένα πλαίσιο εγκληματικής διαχείρισης κρίσιμων ζητημάτων, ήτοι υπαίτιων πράξεων και παραλείψεων, , καθυστερήσεων και παρατάσεων στην εκτέλεση των έργων, διενέξεων μεταξύ αναδόχων και δικαστικών προσφυγών, υποστελέχωσης, ελλιπούς εκπαίδευσης του προσωπικού και έλλειψης τεχνογνωσίας, που έχει καταστήσει το σιδηροδρομικό δίκτυο ολέθρια επικίνδυνο.

Και παρ' όλα αυτά, έως και λίγες μόνον εβδομάδες πριν το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη, **ο τότε αρμόδιος υπουργός Υποδομών και Μεταφορών διαβεβαίωσε για τη «διασφάλιση της ασφάλειας στα τρένα» για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων** επιτιθέμενος στην αντιπολίτευση που ήγειρε σοβαρά ερωτήματα, ενώ και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, αρκείτο σε επικοινωνιακές φιέστες, με τα παρ' ολίγον «εγκαίνια», στη Θεσσαλονίκη, ενός ανύπαρκτου Συστήματος Τηλεδιοίκησης, την ώρα που τα ως άνω κρίσιμα τεχνικά έργα, παρέμεναν και παραμένουν ως σήμερα ανολοκλήρωτα.

B. Το άρθρο 86 του Συντάγματος ρυθμίζει, από κοινού με τον εκτελεστικό του νόμο 3126/2003 «περί ποινικής ευθύνης Υπουργών», όπως ισχύει, και τα άρθρα 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής, το θεσμό της ποινικής ευθύνης των υπουργών, καθιστώντας τη Βουλή αποκλειστικά αρμόδια για την άσκηση δίωξης κατά όσων διατελούν ή διετέλεσαν μέλη της Κυβέρνησης ή υφυπουργοί για ποινικά αδικήματα που τέλεσαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Σύμφωνα με το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος, «[Π]ρόταση άσκησης δίωξης υποβάλλεται από τριάντα τουλάχιστον βουλευτές. Η Βουλή, με απόφασή της που λαμβάνεται με την απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των βουλευτών συγκροτεί ειδική κοινοβουλευτική επιτροπή για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης, διαφορετικά η πρόταση απορρίπτεται ως προδήλως αβάσιμη. Το πόρισμα της επιτροπής του προηγούμενου εδαφίου εισάγεται στην Ολομέλεια της Βουλής, η οποία αποφασίζει για την άσκηση ή μη δίωξης. Η σχετική απόφαση λαμβάνεται με την απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των βουλευτών. Με τη διαδικασία και την πλειοψηφία του πρώτου εδαφίου της παραγράφου αυτής η Βουλή μπορεί οποτεδήποτε να ανακαλεί την απόφασή της ή να αναστέλλει τη δίωξη, την προδικασία ή την κύρια διαδικασία».

B1. Σύμφωνα με το υπ' αριθμ 4889/29-06-2023 έγγραφο του Αντεισαγγελέα του Αρείου Πάγου, υποβληθέν δια του Υπουργού Δικαιοσύνης, διαβιβάστηκε στη Βουλή, χωρίς αξιολόγηση βάσει των διατάξεων του άρθρου 86 παρ. 1 και 2 του Συντάγματος και των άρθρων 1 και 4 του Ν. 3126/2003 και άρθρου 153 παρ. 2 του Κανονισμού της Βουλής η υπ' αριθμ. Ι.000551/2023 και ΑΒΜ ΕΕΕ 11/2023 ποινική δικογραφία και 13 συνοδευτικά έγγραφα, όπως αυτά υποβλήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Εντεταλμένη Εισαγγελέα κατά του πρώην υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Χρίστου Σπίρτζη και του πρώην υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Κωνσταντίνου Καραμανλή.

B2. Σύμφωνα με το άρθρο 259 ΠΚ: «Υπάλληλος που με πρόθεση παραβαίνει τα καθήκοντα της υπηρεσίας του με σκοπό να προσπορίσει στον εαυτό του ή σε άλλον παράνομο όφελος ή να βλάψει το κράτος ή κάποιον άλλο τιμωρείται με φυλάκιση έως δύο έτη ή χρηματική ποινή, αν η πράξη αυτή δεν τιμωρείται με άλλη ποινική διάταξη.»

Από τη διάταξη αυτή, που σκοπό έχει την προστασία του γενικότερου συμφέροντος

της ομαλής και απρόσκοπτης διεξαγωγής της υπηρεσίας, προκύπτει ότι, για τη στοιχειοθέτηση του εγκλήματος της παράβασης καθήκοντος, ενεργητικό υποκείμενο του οποίου μπορεί να είναι μόνον υπάλληλος, κατά την έννοια του άρθρου 13 στοιχ. α' του ίδιου Κώδικα, απαιτούνται: α) παράβαση όχι απλού υπαλληλικού καθήκοντος, αλλά καθήκοντος της υπηρεσίας του υπαλλήλου, το οποίο καθορίζεται και επιβάλλεται στον υπάλληλο από το νόμο ή από διοικητική πράξη ή απορρέει από τις ιδιαίτερες οδηγίες της προϊστάμενης αρχής ή ενυπάρχει στην ίδια τη φύση της υπηρεσίας και αναφέρεται στην έκφραση από αυτόν της θέλησης της πολιτείας, μέσα στον κύκλο των δημόσιων υποθέσεων και ενεργειών στις σχέσεις της απέναντι στους τρίτους, β) δόλος του δράστη, που περιέχει τη γνώση και τη θέληση της παράβασης του υπηρεσιακού καθήκοντος και γ) σκοπός του δράστη, ως πρόσθετο στοιχείο της υποκειμενικής υπόστασης του εγκλήματος αυτού, συνιστάμενος στην επιδίωξη του δράστη να προσπορίσει στον εαυτό του ή σ' άλλον παράνομο όφελος ή να βλάψει το κράτος ή κάποιον άλλο, χωρίς να είναι αναγκαίο να επιτευχθεί η επιδιωχθείσα ωφέλεια ή βλάβη, η οποία μπορεί να είναι είτε υλική είτε ηθική. Μεταξύ δε της αξιόποινης πράξης της παράβασης καθήκοντος και του σκοπού οφέλους ή βλάβης πρέπει να υπάρχει αιτιώδης σχέση, ώστε η πράξη της παράβασης καθήκοντος, αν δεν είναι ο αποκλειστικός τρόπος, πάντως πρέπει να είναι ο πρόσφορος τρόπος περιποιήσεως του σκοπού οφέλους ή βλάβης. Τέτοια προσφορότητα υπάρχει όταν η ωφέλεια ή η βλάβη που επιδιώκει ο δράστης μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο με την παράβαση του συγκεκριμένου καθήκοντος ή και με την παράβαση αυτού. Η ιδιότητα του υπαλλήλου ενσωματώνει ειδικά καθήκοντα και υποχρεώσεις, δεδομένου ότι δι' αυτού εκφράζεται η βούληση της κρατικής εξουσίας ή του νομίμως συνεστημένου νομικού προσώπου δημόσιου δικαίου, από την ορθή δε άσκηση της εξουσίας εξαρτάται η απρόσκοπτη και εποικοδομητική λειτουργία των κρατικών οργάνων, των οποίων οι αποφάσεις επιλύουν ανακύπτοντα προβλήματα και διευθετούν ιδιωτικές διαφορές. Ως πηγή του καθήκοντος θεωρείται διάταξη νόμου, διατάγματος ή ιδιαίτερες οδηγίες εντός των πλαισίων των νόμων. Ενίοτε το καθήκον ενυπάρχει στη φύση της υπηρεσίας και εμμέσως προσδιορίζεται κατά περιεχόμενο, το οποίο δεσμεύει τον υπάλληλο με συναφή υποχρέωση ενέργειας, εντός των προδιαγεγραμμένων ορίων, ή παράλειψης, όταν απαγορεύεται κάθε περαιτέρω ενέργεια, η υλοποίηση της οποίας αντιστρατεύεται τα σαφώς προσδιορισμένα καθήκοντα. Ως καθήκον, η παράβαση του οποίου καθιστά αξιόποινη τη συμπεριφορά του υπαλλήλου, δεν νοείται οποιοδήποτε υπαλληλικό καθήκον, αλλά μόνο το καθήκον εκείνο, που συνδέεται με την άσκηση συγκεκριμένης υπηρεσιακής δραστηριότητας στο πλαίσιο της καθ' ύλην και κατά τόπον αρμοδιότητας του υπαλλήλου, εκείνο δηλαδή που ανάγεται στην εκτέλεση του ανατεθειμένου σ' αυτόν υπηρεσιακού έργου. Ως εκ τούτου, αξιόποινο χαρακτήρα, κατά το άρθρο 259 του ΠΚ, ενέχουν μόνον οι παραβάσεις συγκεκριμένων υπηρεσιακών καθηκόντων κατά την άσκηση υπηρεσιακής δραστηριότητας. Έτσι, αξιόποινη είναι η ελεγχόμενη πράξη (ενέργεια ή παράλειψη) του υπαλλήλου μόνον αν συνιστά (θετικά ή αποθετικά) έκφραση πολιτειακής

βούλησης και άσκηση κρατικής εξουσίας μέσα στον κύκλο των δημόσιων υποθέσεων. Αν κατά την άσκηση των καθηκόντων του υπαλλήλου υπάρχει πεδίο διακριτικής ευχέρειας αυτού, η παράβαση μπορεί να συντελεστεί και με κακή χρήση της διακριτικής εξουσίας, την υπέρβαση, δηλαδή, των ακραίων ορίων της διακριτικής εξουσίας, τα οποία επιβάλλουν οι αρχές της υπεροχής του δημόσιου συμφέροντος, της χρηστής διοίκησης, της καλής πίστωσης, της αμεροληψίας της διοίκησης, της ισότητας και της εξυπηρέτησης του σκοπού του νόμου ή με την κατάχρηση εξουσίας, η οποία υπάρχει στην περίπτωση που, αν και δεν παραβιάζεται κάποια διάταξη νόμου, η πράξη ασκείται για την εξυπηρέτηση σκοπού καταδήλως ξένου προς το σκοπό, στον οποίο απέβλεπε ο νόμος, όταν, δηλαδή, είναι απόρροια ελατηρίων και κινήτρων που καταδήλως αποβλέπουν στην εξυπηρέτηση σκοπού άλλου από εκείνον του νόμου. Τα ακραία όρια της διακριτικής εξουσίας του υπαλλήλου δεν προκαθορίζονται γενικώς, αλλά κρίνονται σε κάθε περίπτωση από το δικαστήριο ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες της συγκεκριμένης πράξης του υπαλλήλου. Από τα ανωτέρω συνάγεται, ότι για την ορθή εφαρμογή της ως άνω ποινικής διάταξης πρέπει να καθορίζεται στην απόφαση, εκτός των άλλων, και ποιο είναι και από πού προκύπτει το καθήκον του υπαλλήλου, το οποίο αυτός από πρόθεση παραβίασε (ΑΠ 445/2019, ΑΠ 122/2022, ΑΠ 1575/2013).

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, όπως ανωτέρω αναλυτικά εκθέσαμε, με την υπογραφή της υπ' αριθ. 717/2014 σύμβασης ορίσθηκε ως προθεσμία εκτέλεσης χρονικό διάστημα είκοσι τεσσάρων μηνών από την ημέρα υπογραφής της σύμβασης, ήτοι 26.09.2016), ενώ τάσσονταν αποκλειστικές προθεσμίες για παράδοση προς χρήση τμημάτων του έργου. Η ανάδοχος, όμως δεν εκπλήρωσε τις συμβατικές της υποχρεώσεις καθώς δεν τήρησε τις αποκλειστικές προθεσμίες για την παράδοση τμημάτων προς χρήση, δεν ολοκλήρωσε εγκεκριμένες μελέτες και δεν παρείχε την εξειδικευμένη εμπειρία και τεχνογνωσία κατά τη διάρκεια των εργασιών, γεγονός για το οποίο θα έπρεπε να έχει κηρυχθεί έκπτωτη.

Τα ανωτέρω αναφέρονται αναλυτικά και στο υπ' αρ. 277/23.6.2022 έγγραφο της Ευρωπαϊκής Εντεταλμένης Εισαγγελέως το οποίο έχει ήδη διαβιβαστεί στη Βουλή και συγκεκριμένα αναφέρεται ότι: «Με βάση τα καταγγελλόμενα, έλαβαν χώρα παρατυπίες κατά την εκτέλεση της ως άνω σύμβασης, **με συνέπεια να επέλθει σημαντικού ύψους περιουσιακή ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου**. Πιο συγκεκριμένα καταγγέλλεται ότι:

(i) Παρότι έληξαν όλες οι αποκλειστικές προθεσμίες για την παράδοση του έργου προς χρήση ο ανάδοχος δεν είχε εγκεκριμένες μελέτες και έπρεπε ως εκ τούτου να κηρυχθεί έκπτωτος.

(ii) Η ανάταξη εξοπλισμού Bombardier γινόταν αποκλειστικά από την εταιρεία ΤΟΜΗ

(ΑΚΤΩΡ) με την ανοχή της επίβλεψης της ΕΡΓΟΣΕ, παρότι η τελευταία δεν διέθετε τη σχετική εμπειρία.

(iii) Η μη προσκόμιση και έγκριση των μελετών από την δανειοπάρχο εταιρεία με χρήση του εξειδικευμένου προσωπικού της και της εμπειρίας που διαθέτει σε έργα σηματοδότησης τηλεδιοίκησης καθώς και η μη παροχή της εξειδικευμένης εμπειρίας και τεχνογνωσίας κατά την διάρκεια εκτέλεσης των εργασιών από την ανάδοχο κοινοπραξία, σύμφωνα με τις συμβατικές υποχρεώσεις κρίθηκε ότι συνιστά μη εκπλήρωση συμβατικού όρου σχετικά με την παροχή τεχνογνωσίας ειδικού έργου στο τμήμα ΣΚΕ-Πλατύ και, εντεύθεν, ότι αποτελεί παραβίαση των όρων της Διακήρυξης και των συμβατικών δεσμεύσεων της αναδόχου κοινοπραξίας...»

Κατά συνέπεια, από τα έγγραφα της υπ' αριθμ. Ι.000551/2023 και ΑΒΜ ΕΕΕ 11/2023 ποινικής δικογραφίας, που διαβιβάστηκε στη Βουλή, καθώς και από τις ανωτέρω αναφορές και παραδοχές της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, προκύπτουν σοβαρές ενδείξεις τέλεσης της αξιόποινης πράξης της παράβασης καθήκοντος εκ μέρους του αρμόδιου υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστου Σπίρτζη, συνιστάμενης στο ότι, παρά τη μη τήρηση της συμβατικής διάρκειας του έργου, την κατ' επανάληψη υπέρβαση των αποκλειστικών προθεσμιών για την τμηματική παράδοση αυτού και την παράλειψη εκπόνησης και έγκρισης των σχετικών μελετών της αναδόχου, η τελευταία δεν κηρύχθηκε έκπτωτη, ούτε της επιβλήθηκε κάποια άλλη κύρωση από τον ανωτέρω, ο οποίος είχε, κατά τον κρίσιμο χρόνο, τη σχετική αρμοδιότητα.

Επιπρόσθετα, η παράλειψη κήρυξης ως έκπτωτης της αναδόχου και η διαρκής ανοχή της εκ μέρους της υπέρβασης των συμβατικών προθεσμιών και παράλειψης εκπόνησης των αναγκαίων μελετών, αποτέλεσαν την αφετηρία της μη ομαλής εξέλιξης της σύμβασης, η οποία προκάλεσε οικονομική βλάβη σε βάρος της ΕΕ και του Ελληνικού Δημοσίου.

Β3. Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου **390 ΠΚ**, όπως ισχύει:

“1. Όποιος κατά παράβαση των κανόνων επιμελούς διαχείρισης προκαλεί εν γνώσει βέβαιη ζημία στην περιουσία άλλου, της οποίας βάσει του νόμου ή δικαιοπραξίας έχει την επιμέλεια ή διαχείριση (ολική ή μερική ή μόνο για ορισμένη πράξη), τιμωρείται με φυλάκιση και αν η ζημία που προξενήθηκε είναι ιδιαίτερα μεγάλη, με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών και χρηματική ποινή. Αν η ζημία που προκλήθηκε υπερβαίνει συνολικά το ποσό των 120.000 ευρώ επιβάλλεται κάθειρξη έως δέκα έτη και χρηματική ποινή. 2. Αν η απιστία στρέφεται άμεσα κατά του νομικού προσώπου του ελληνικού δημοσίου, των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου ή των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης και η ζημία που προκλήθηκε υπερβαίνει συνολικά των ποσών των εκατόν είκοσι χιλιάδων (120.000) ευρώ επιβάλλεται κάθειρξη τουλάχιστον δέκα (10) ετών και χρηματική ποινή έως χίλιες (1.000) ημερήσιες μονάδες. Η πράξη αυτή παραγράφεται μετά είκοσι (20) έτη”.

Από τη διάταξη αυτή προκύπτει, ότι για τη στοιχειοθέτηση του εγκλήματος της απιστίας, απαιτείται αντικειμενικώς α) πρόσωπο που έχει την επιμέλεια ή διαχείριση της περιουσίας άλλου. Η τελευταία ιδιότητα μπορεί να πηγάζει από δικαιοπραξία (λ.χ. σύμβαση εντολής, πληρεξουσιότητας, εργασίας) ή εκ του νόμου (όπως στην περίπτωση διαχειριστή νομικού προσώπου) και πρέπει να υπάρχει στο δράστη κατά το χρόνο τέλεσης της πράξης, ενώ η επιμέλεια ή διαχείριση μπορεί να αφορά σε όλη την περιουσία ή σε μέρος της ή και σε μία μόνο πράξη, β) πράξη ή παράλειψη προκαλούσα ζημία στην περιουσία άλλου. Η πράξη πρέπει να εμφανίζεται ως εξωτερική και δικαιοπρακτική και, κατά κανόνα, τέτοιο χαρακτήρα έχουν οι δικαιοπραξίες (λ.χ. πώληση, δωρεά, μίσθωση κ.τλ.), οι οιονεί δικαιοπραξίες (λ.χ. όχληση, καταγγελία κ.τλ.), οι διαδικαστικές πράξεις (λ.χ. ομολογία αγωγής, παραίτηση από δικόγραφο κ.τλ.), οι δικαιοπρακτικές παραλείψεις (λ.χ. σιωπηρή ανανέωση σύμβασης διαρκείας κ.τλ.), χωρίς να αρκεί η ενέργεια υλικών πράξεων, αλλά πρέπει να υπάρχει δυνατότητα πρωτοβουλίας και λήψης αποφάσεων με κίνδυνο και ευθύνη του διαχειριστή και η πράξη ή η παράλειψη να επιφέρει ζημία στην ξένη περιουσία, χωρίς όμως σκοπό ιδιοποίησης. Έτσι, αν η ζημία γίνει με εσωτερική ενέργεια, η οποία δεν εμφανίζεται εξωτερικά ως διαχειριστική πράξη, όπως με ιδιοποίηση ή καταστροφή ξένου πράγματος λαμβάνει τον χαρακτήρα της υπεξαίρεσης ή της φθοράς. Ως περιουσία νοείται η κινητή ή ακίνητη, την οποία ο δράστης διαχειρίζεται ή έχει την επιμέλειά της, γι` αυτό και, όταν πρόκειται περί περιουσίας νομικού προσώπου η περιουσία είναι ξένη για τον διαχειριστή, η δε ζημία μπορεί να είναι θετική ή αποθετική. Συνιστά ζημία και η διακινδύνευση, η οποία πρέπει να προκαλείται με την κατάχρηση της παραπάνω εξουσίας του δράστη και δεν αίρεται η ζημία εκ του ότι ο ζημιωθείς έχει αξίωση αποζημίωσης (βλ. σχετικά με την διακινδύνευση, ακόμα και μετά την τροποποίηση του άρθρου με τον νέο ΠΚ, την ΑΠ 1253/2022). Υποκειμενικώς απαιτείται δόλος, που πρέπει να είναι άμεσος, καθόσον η διατύπωση του παραπάνω άρθρου, είναι “με γνώση”, ήτοι πρόκειται για έγκλημα υπερχειλούς υποκειμενικής υπόστασης, η οποία περιλαμβάνει τη γνώση και τη θέληση επαγωγής της ζημίας,

δηλαδή της βλάβης της περιουσίας, αρκούσης και πιθανότητας ως προς την επέλευση του κινδύνου, ενώ τα κίνητρα και ο περαιτέρω σκοπός είναι αδιάφορα και δεν απαιτείται σκοπός οφέλους, όπως νοσφισμού. Τέλος, η ζημία πρέπει να οφείλεται στην παραβίαση των κανόνων της επιμελούς διαχείρισης (ΑΠ 593/2019).

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, ο πρώην υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής εξέδωσε την υπ' αρ. Δ14/α/οικ.711/Φ-ΕΡΓΟΣΕ/**6.3.2020** απόφαση (ΑΔΑ:Ψ4ΜΣ465ΧΘΞ-ΑΒ2), με την οποία, κατ' αποδοχή ένστασης της αναδόχου Κοινοπραξίας, χορηγήθηκε σε αυτήν παράταση 14 μηνών για την ολοκλήρωση του έργου μέχρι τις 26.1.2021 και ειδικότερα παράταση της 7^{ης} αποκλειστικής προθεσμίας και της συνολικής προθεσμίας ολοκλήρωσης του έργου. Όπως περιγράφεται στην Υπουργική Απόφαση: « ...Λάβαμε υπόψη 1-13....και επειδή 1...2.-9. Οι λόγοι αδυναμίας ολοκλήρωσης....κρίνονται ως βάσιμοι ...με συνέπεια να μην συντρέχουν λόγοι αποκλειστικής υπαιτιότητας της.. Αποφασίζουμε... Αποδεχόμαστε την με αρ. πρωτ. ΟΔΟ-717/1820/21-02-2020 (αρ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ 1804/20/21-02-2020) ένσταση, κατ' άρθρο 174 του ν. 4412/2016, της αναδόχου κοινοπραξίας κατά της σιωπηρής (τεκμαιρόμενης) απόρριψης του με αρ. πρωτ. ΟΔΟ717/1748/21-10-2019 (αρ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ 10392/19/21-10-2019) αιτήματος της αναδόχου κοινοπραξίας για χορήγηση παράτασης της αποκλειστικής προθεσμίας και της συνολικής προθεσμίας κατά 14 μήνες, ήτοι ως 26-01-2021, με αναθεώρηση τιμών, στο πλαίσιο του έργου... ».

Περαιτέρω, ο πρώην υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής εξέδωσε την υπ' αρ. Δ14/α/ 6351/Φ- ΕΡΓΟΣΕ /**12.1.2021** (ΑΔΑ 9ΧΡ0465ΧΘΞ-ΑΗ3) απόφαση κατά το άρθρο 174 του ν.4412/2016 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 20 ν.4491/2017 (Α'152) επί επτά (7) ενστάσεων (22-04-2019, 24-04-2019, 10-09-2019, 24-01-2020, 31-03-2020, 03-06-2020, 03-08-2020) της αναδόχου Κοινοπραξίας που αφορούσαν σε αιτήματα θετικών ζημιών λόγω σταλιών -αναμονή και δέσμευση- προσωπικού και μηχανημάτων για τα διαστήματα από 01-08-2018 έως 31- 03-2020, κατά τους ισχυρισμούς της. Με την απόφαση αυτή, έγιναν δεκτές οι πέντε (5) ενστάσεις, ενώ ο πρώην υπουργός κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής απείχε της εξέτασης δύο (2) ενστάσεων, λόγω παρόδου της απώτατης προθεσμίας διατύπωσης γνώμης εκ μέρους του αρμόδιου Τεχνικού Συμβουλίου. Την απόφαση αυτή ο κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής εξέδωσε ως αποφαινόμενο όργανο επί των ενστάσεων στο πλαίσιο της εκτέλεσης της υπ' αριθμ. 717/2014 σύμβασης.

Ειδικότερα, με τη επίμαχη απόφαση του πρώην Υπουργού Υποδομών Μεταφορών έγιναν δεκτά τα εξής:

Α) Έγινε εν μέρει αποδοχή των με ημερομηνία 10-09-2019, 24-01-2020, 31-03-2020, 11- 06-2020 και 03-08-2020, ενστάσεων της Κοινοπραξίας με την επωνυμία «ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε. - ALSTOM TRANSPORT S.A.», αναδόχου κατασκευής του έργου της υπ'

αριθμόν 717/2014 συμβάσεως, που στρέφονται κατά της απόρριψης των υποβληθέντων αιτημάτων της ενιστάμενης για τις χρονικές περιόδους από 01-02-2019 έως 30-04-2019 και από 01-05-2019 έως 30-06-2019 (η από 10-09-2019 ένσταση), από 01-07-2019 έως 31-08-2019 (η από 24-01-2020 ένσταση), από 01-09-2019 έως 31-10-2019 (η από 31-03-2020 ένσταση), από 01-11-2019 έως 31-12-2019 (η από 11-06-2020 ένσταση) και από 01-01-2020 έως 31-03-2020 (η από 03-08-2020 ένσταση), ως προς το ύψος της αποζημίωσης, που αφορά σε αιτήματα θετικών ζημιών, η οποία, ανά εξεταζόμενη ένσταση και ανά χρονική περίοδο, ορίστηκε σε:

- ποσό 384.197,20 ευρώ, για την από 10-09-2019 ένσταση, λόγω θετικών ζημιών περιόδου από 01-02-2019 έως 30-04-2019 και σε ποσό 246.710,39 ευρώ, λόγω θετικών ζημιών περιόδου από 01-05-2019 έως 30-06-2019 (ως προς το συγκεκριμένο κονδύλιο η απόφαση εκδόθηκε την τελευταία ημέρα της απώτερης προθεσμίας απόφασης εκ μέρους του αποφαινόμενου οργάνου, εδώ του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών),

- ποσό 272.456,42 ευρώ, για την από 24-01-2020 ένσταση, λόγω θετικών ζημιών περιόδου από 01-07-2019 έως 31-08-2019,

- ποσό 299.125,90 ευρώ, για την από 31-03-2020 ένσταση, λόγω θετικών ζημιών περιόδου από 01-09-2019 έως 31-10-2019,

- ποσό 369.835,72 ευρώ, για την από 11-06-2020 ένσταση, λόγω θετικών ζημιών περιόδου από 01-11-2019 έως 31-12-2019,

- ποσό 449.907,95 ευρώ, για την από 03-08-2020 ένσταση, λόγω θετικών ζημιών περιόδου από 01-01-2020 έως 31-03-2020,

και με τον συνυπολογισμό των γενικών εξόδων της ενιστάμενης αναδόχου κοινοπραξίας για το σύνολο των ως άνω εξεταζόμενων χρονικών περιόδων από 01-02-2019 έως 31-03-2020, **το συνολικό ποσό της αποζημίωσης ανέρχεται σε 2.767.782,93 ευρώ.**

Στην απόφαση γίνεται παραπομπή σε ομόφωνη θετική γνώμη του Τεχνικού Συμβουλίου, ωστόσο, καίτοι ο πρώην Υπουργός ενεργεί ως αποφαινόμενο όργανο, ήτοι ασκεί αποφασιστική αρμοδιότητα επί των ενστάσεων και όχι απλώς γνωμοδοτική, στην απόφαση δεν αιτιολογούνται ειδικότερα: α) η υπερημερία του κυρίου του έργου, β) τα επιμέρους κονδύλια στο πλαίσιο κάθε αναγνωριζόμενης αξίωσης, που αναγνωρίζονται ως θετικές ζημίες, γ) η αξιολόγηση των στοιχείων που υποβλήθηκαν εκ μέρους του αναδόχου, δ) η ειδική όχληση, που υποβλήθηκε εκ μέρους του αναδόχου και αποτελεί προϋπόθεση για τη θεμελίωση αιτήματος αποζημίωσης για θετικές ζημίες.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, οι ενστάσεις του αναδόχου - τόσο αυτές, πέντε στον αριθμό που εξετάστηκαν, που έγιναν δεκτές, όσο και εκείνες, δύο στον αριθμό, που δεν εξετάστηκαν, είχαν ήδη απορριφθεί σιωπηρά από

τον πρώην Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών λόγω παρόδου της τρίμηνης προθεσμίας απόφασης του άρθρου 174 Ν. 4412/2016, όπως ίσχυε κατά το χρόνο έκδοσης της απόφασης του πρώην υπουργού (12.1.2021). Όπως προκύπτει από το Πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων, που συγκροτήθηκε για το ατύχημα στα Τέμπη (σελ. 144-145), η ανάδοχος είχε ασκήσει προσφυγές/αγωγές ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών κατά του Δημοσίου εκπροσωπούμενου από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και κατά της ΕΡΓΟΣΕ με διάφορα αιτήματα για καταβολή αποζημιώσεων και **η Δ/ση Έργων της ΕΡΓΟΣΕ στο έγγραφό της 4405-2022/06-05-2022 αντικρούει τους ισχυρισμούς της αναδόχου για τις σταλίες ως αναπόδεικτους**. Δηλαδή, η αρμόδια Διεύθυνση του ΕΡΓΟΣΕ φαίνεται - μετά την έκδοση της απόφασης του Υπουργού και παρ' ότι είχε προφανώς υπόψη την απόφαση αυτή - να δέχεται ότι **οι παραδοχές του Υπουργού κατά την αποδοχή των ενστάσεων δεν είχαν αποδεικτικό έρεισμα**.

Συναφώς, στο υπ' αρ. 277/23.6.2022 έγγραφο της Ευρωπαϊκής Εντεταλμένης Εισαγγελέως για την ανάσυρση της σχετικής δικογραφίας, έγγραφο που ήδη διαβιβάστηκε στη Βουλή, αναφέρονται τα εξής: "Με βάση τα καταγγελλόμενα, έλαβαν χώρα παρατυπίες κατά την εκτέλεση της ως άνω σύμβασης, με συνέπεια να επέλθει σημαντικού ύψους περιουσιακή ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου. Πιο συγκεκριμένα καταγγέλλεται ότι:

(i) Παρότι έληξαν όλες οι αποκλειστικές προθεσμίες για την παράδοση του έργου προς χρήση ο ανάδοχος δεν είχε εγκεκριμένες μελέτες και έπρεπε ως εκ τούτου να κηρυχθεί έκπτωτος.

(ii) Η ανάταξη εξοπλισμού Bombardier γινόταν αποκλειστικά από την εταιρεία ΤΟΜΗ (ΑΚΤΩΡ) με την ανοχή της επίβλεψης της ΕΡΓΟΣΕ, παρότι η τελευταία δεν διέθετε τη σχετική εμπειρία.

(iii) Η μη προσκόμιση και έγκριση των μελετών από την δανειοπάρχο εταιρεία με χρήση του εξειδικευμένου προσωπικού της και της εμπειρίας που διαθέτει σε έργα σηματοδότησης τηλεδιοίκησης καθώς και η μη παροχή της μη εξειδικευμένης εμπειρίας και τεχνογνωσίας κατά την διάρκεια εκτέλεσης των εργασιών από την ανάδοχο κοινοπραξία, σύμφωνα με τις συμβατικές υποχρεώσεις κρίθηκε ότι συνιστά μη εκπλήρωση συμβατικού όρου σχετικά με την παροχή τεχνογνωσίας ειδικού έργου στο τμήμα ΣΚΕ-Πλατύ και, εντεύθεν, ότι αποτελεί παραβίαση των όρων της Διακήρυξης και των συμβατικών δεσμεύσεων της αναδόχου κοινοπραξίας. Συνεπεία τούτου υπήρξε η επιβολή δημοσιονομικής διόρθωσης ύψους 2.423.816,72 ευρώ, ποσού προερχόμενου από το Ταμείο Συνοχής και από εθνικούς πόρους, το οποίο διατάχθηκε να επιστραφεί, δυνάμει της υπ' αριθμ. Α.Π. 69776 ΕΞ 2019/24-06-2019 απόφασης δημοσιονομικής διόρθωσης του Υπουργείου Οικονομικών.

(iv) Η ΕΡΓΟΣΕ, στη συνέχεια, άλλαξε παράτυπα- με βάση τα καταγγελλόμενα-, το φυσικό αντικείμενο της σύμβασης με τις με αριθμ. Πρωτ. Οικ. 1842/20/24-02-2020 και Οικ. 2752/20/26-03-2020 εισηγήσεις των αρμοδίων υπαλλήλων της στο Τεχνικό Συμβούλιο και στο Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. αντίστοιχα, προκειμένου να επιτύχει τεχνηέντως την υπογραφή της 1^{ης} Συμπληρωματικής Σύμβασης του επίμαχου έργου, αξίας 13.320,24 ευρώ, με απευθείας ανάθεση στην εταιρεία ALSTOM, δοθέντος ότι άλλο έργο τεχνικά περιγράφει με σαφήνεια η Σύμβαση 717, άλλο ενέκρινε το Ελεγκτικό Συνέδριο και άλλο εκτελεί σήμερα η ΕΡΓΟΣΕ, ενώ, παράλληλα, με απόφαση του αρμοδίου Υπουργού, κατόπιν εισηγήσεως της ΕΡΓΟΣΕ, δόθηκε αδικαιολόγητα κατά τον καταγγέλλοντα, αποζημίωση στον ανάδοχο 3.500.000 για θετικές ζημιές.

(v) Στο τμήμα Οινόη-Τιθορέα αποξηλώθηκε εξοπλισμός που έχει πληρωθεί με ευρωπαϊκά κονδύλια κατά παράβαση των οριζόμενων στην Σύμβαση, καταργήθηκε όλος ο εξοπλισμός μεταξύ δύο σταθμών στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, ενώ έπρεπε να αναταχθεί, με ποσότητες προβλεπόμενες στον προϋπολογισμό του έργου, ενώ στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, η ΕΡΓΟΣΕ αποξήλωσε όλα τα κυκλώματα γραμμής, που έπρεπε να ανατάξει βάσει αρχικής σύμβασης με προβλεπόμενες ποσότητες στον προϋπολογισμό του έργου και αντικατέστησε μέρος αυτών, υποβαθμίζοντας ουσιαστικά το έργο, με μετρητές αξόνων, οι οποίοι, ωστόσο, δεν ανιχνεύουν θραύση σιδηροτροχιάς, κατά παράβαση της Σύμβασης.

Συνέπεια των ως άνω καταγγελλόμενων παραβάσεων της Σύμβασης-η οποία σημειωτέον είναι σε εξέλιξη και τα σχετικά έργα δεν έχουν ολοκληρωθεί- είναι να προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσιονομική διόρθωση ύψους 14.463.599,42 ευρώ, ένεκα της σημαντικής καθυστέρησης στην υλοποίηση του έργου, με την υπ' αριθμ. 5296/21/29-06-2021 Επιστολή προ διορθώσεως, με σαφή και διαφαινόμενη ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της ΕΕ., ενώ είναι ορατός ο κίνδυνος απένταξης της χρηματοδότησης από τα σχετικά ευρωπαϊκά κονδύλια

Ενόψει και των ανωτέρω αναφορών και παραδοχών της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, προκύπτουν σοβαρές ενδείξεις ότι: (α) η χορήγηση παράτασης (6.3.2020) κατ' αποδοχή ένστασης του αναδόχου της 7^{ης} Τμηματικής Προθεσμίας και της συνολικής προθεσμίας της Σύμβασης 717 και ότι (β) η χορήγηση αποζημίωσης (12.1.2021) στον ανάδοχο, κατ' αποδοχή σχετικών ενστάσεων αυτού, δεν παρίστανται ουσιαστικά και νομικά αιτιολογημένες καθώς και ότι έλαβαν χώρα παρατυπίες κατά την εκτέλεση της ως άνω σύμβασης, με συνέπεια να επέλθει σημαντικού ύψους περιουσιακή ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου.

Έτι περαιτέρω, στις 4/10/2021 εισήλθε (εμπιστευτικό πρωτόκολλο 328-4/10/2021) στο γραφείο του υπουργού Υποδομών & Μεταφορών το από 30-9-2021 έγγραφο της Μονάδας Επιθεωρήσεων και Ελέγχων, Τομέα Δημοσίων Έργων και Μεταφορών, Υποτομέα AFCOS της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας, που αναφέρεται στην από 27-9-2021 έκθεση ελέγχου δύο Επιθεωρητών-Ελεγκτών της Μονάδας Επιθεωρήσεων και Ελέγχων, των κ.κ. Σπηλιωτόπουλου Χρήστου και Τραπεζιώτη Δημητρίου, οι οποίοι με βάση εντολή που τους έχει δοθεί, διενεργούν έλεγχο για το Έργο «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης και Αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς Σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας» (Σύμβαση 717). Το έγγραφο της Ε.Α.Δ. (σελ.152 επ.) περιλαμβάνει το ιστορικό της έρευνας, καταλογίζονται πειθαρχικές ευθύνες σε συγκεκριμένες υπηρεσίες και πρόσωπα και καταλήγει σε συστάσεις και προτάσεις. Το πόρισμα της επιτροπής κοινοποιείται (εκτός από την ΕΡΓΟΣΕ και τον αρμόδιο Υπουργό) και στην Εισαγγελία Πρωτοδικών Αθηνών, με αίτημα να προχωρήσει η Εισαγγελία Πρωτοδικών Αθηνών σε ενέργειες προκειμένου να ασκηθούν ποινικές δίωξεις.

Σύμφωνα με το άρθρο 99 παρ. 2 ν. 4622/2019 (Επιτελικό Κράτος: οργάνωση, λειτουργία και διαφάνεια της Κυβέρνησης, των κυβερνητικών οργάνων και της κεντρικής δημόσιας διοίκησης.): «2. Η διαπίστωση, ύστερα από διενέργεια επιθεώρησης ή ελέγχου, από τους Επιθεωρητές-Ελεγκτές της Αρχής πειθαρχικών παραπτωμάτων υπαλλήλων, λειτουργών ή οργάνων των φορέων της προαναφερόμενης διάταξης δεσμεύει τα αρμόδια όργανα των φορέων αυτών για την άσκηση πειθαρχικής δίωξης. Ο Διοικητής της Αρχής παρακολουθεί την πορεία της πειθαρχικής δίωξης από το αρμόδιο κατά περίπτωση πειθαρχικό όργανο και δύναται να παραγγέλλει τη λήψη άλλων μέτρων».

Σύμφωνα με το άρθρο 100 παρ. 5. ν. 4622/2019 (Επιτελικό Κράτος: οργάνωση, λειτουργία και διαφάνεια της Κυβέρνησης, των κυβερνητικών οργάνων και της κεντρικής δημόσιας διοίκησης.): «Η εφαρμογή και η υλοποίηση των συστάσεων - προτάσεων που περιλαμβάνονται στις εκθέσεις επιθεώρησης και ελέγχου είναι υποχρεωτική για τους ελεγχόμενους φορείς. Οι φορείς, αρχές και υπηρεσίες της

παραγράφου 1 του άρθρου 83 οφείλουν εντός διμήνου από τη γνωστοποίηση της σχετικής έκθεσης επιθεώρησης-ελέγχου, να ενημερώνουν την Αρχή για τις ενέργειες στις οποίες προέβησαν για την υλοποίηση των προτάσεων της έκθεσης. Σημειώνεται ότι η διαπίστωση ύστερα από διενέργεια επιθεώρησης ή ελέγχου πειθαρχικών παραπτωμάτων, δεσμεύει τα αρμόδια πειθαρχικά όργανα για την άσκηση της πειθαρχικής δίωξης.»

Σύμφωνα με το Άρθρο 259 ΠΚ (Παράβαση καθήκοντος): «Υπάλληλος που με πρόθεση παραβαίνει τα καθήκοντα της υπηρεσίας του με σκοπό να προσπορίσει στον εαυτό του ή σε άλλον παράνομο όφελος ή να βλάψει το κράτος ή κάποιον άλλο τιμωρείται με φυλάκιση έως δύο έτη ή χρηματική ποινή, αν η πράξη αυτή δεν τιμωρείται με άλλη ποινική διάταξη.»

Στην προκειμένη περίπτωση ο πρώην υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής δεν προέβη σε ουδεμία πράξη για την άσκηση πειθαρχικής δίωξης και τον καταλογισμό των πειθαρχικών ευθυνών στους υπευθύνους εντός των προβλεπόμενων προθεσμιών.

Επειδή κατόπιν των ανωτέρω προκύπτουν επαρκείς ενδείξεις ότι διαπράχθηκαν αξιόποινες πράξεις από πρώην μέλη της Ελληνικής Κυβέρνησης και συγκεκριμένα:

1) Ο πρώην υπουργός κ. Χρίστος **ΣΠΙΡΤΖΗΣ** φέρεται να τέλεσε το αδίκημα της παράβασης καθήκοντος (α. 259 ΠΚ) κατά το χρονικό διάστημα από την 6-11-2016 μέχρι και την 9-7-2019 και **2)** Ο πρώην υπουργός κ. Κωνσταντίνος **ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ** φέρεται να τέλεσε το αδίκημα της απιστίας σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου, εκ της οποίας η ζημία που προκλήθηκε υπερβαίνει συνολικά το ποσό των εκατόν είκοσι χιλιάδων (120.000) ευρώ (α. 390 παρ 2-1 ΠΚ), την 6-3-2020 και την 12-1-2021, στο πλαίσιο υλοποίησης (α) της σύμβασης 717/2014 και (β) της 1^{ης} Συμπληρωματικής Σύμβασης για την εκτέλεση εργασιών του έργου αυτού με τίτλο: «Ανάταξη και αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης και αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας (Α.Σ. 717-1)», καθώς και το αδίκημα της παράβασης καθήκοντος (α. 259 ΠΚ).

Επειδή, περαιτέρω, από τα προεκτεθέντα προκύπτουν επιπλέον άξιες προκαταρκτικής διερεύνησης ενδείξεις ότι κατά την εποπτεία, παρακολούθηση και εκτέλεση της 717/2014 Σύμβασης, με υπαίτιες πράξεις και παραλείψεις, κατά παράβαση των κανόνων της επιμελούς διαχείρισης προκλήθηκαν παρατυπίες και καθυστερήσεις, με συνέπεια να επέλθει σημαντικού ύψους περιουσιακή ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου, γεγονός που αποτυπώνεται α) στην προεκτεθείσα απόφαση επιβολής τον Ιούνιο του 2019 δημοσιονομικής διόρθωσης ύψους 2.423.816,72 ευρώ, β) στην πρόταση από της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να επιβληθεί δημοσιονομική διόρθωση ύψους 14.463.599,42

ευρώ λόγω της σημαντικής καθυστέρησης στην υλοποίηση του έργου, με την υπ' αριθ. 5296/21/29.06.2021 επιστολή περί διορθώσεως, με σαφή και ευκρινώς διαφαινόμενη ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της ΕΕ, γ) στην διαφαινόμενη συνολικής απένταξης του έργου από τη χρηματοδότηση μέσω ευρωπαϊκών κονδυλίων με συνακόλουθη ανάληψη από το Δημόσιο του συνόλου της σχετικής δαπάνης.

Για τους λόγους αυτούς

ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΜΕ

Όπως, σύμφωνα με το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος, τα άρθρα 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής και το άρθρο 5 του Ν. 3126/2003 περί της «Ποινικής Ευθύνης Υπουργών», ως ισχύουν, συσταθεί Ειδική Κοινοβουλευτική Επιτροπή για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης κατά των πρώην Υπουργών κ. Χρίστου Σπίρτζη και κ. Κωνσταντίνου Καραμανλή **για τη διερεύνηση τυχόν αδικημάτων που έχουν τελεστεί κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.**