



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΤΟ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ

ΔΕΚΑΤΟ ΤΜΗΜΑ

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του, στις ... 2025, με την ακόλουθη σύνθεση: Ευαγγελία – Ελισάβετ Κουλουμπίνη, Αντιπρόεδρος, Πρόεδρος του Τμήματος, Νικόλαος Βόγκας και Ευθύμιος Καρβέλης, Σύμβουλοι, Ιωάννης Βάγιας και Σωτήριος Μπακέας, Πάρεδροι, οι οποίοι μετέχουν με συμβουλευτική ψήφο.

Γενικός Επίτροπος της Επικρατείας: Παραστάθηκε η Αντεπίτροπος της Επικρατείας, Ευαγγελία Σεραφή, ως νόμιμη αναπληρώτρια του Γενικού Επιτρόπου της Επικρατείας, ο οποίος είχε κώλυμα.

Γραμματέας: Μαρία Φορτσερά, υπάλληλος του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Για να δικάσει την από 31.5.2021 (με ΑΒΔ .../1.6.2021) έφεση της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «... Α.Ε.» και ήδη «... Α.Ε.», που εδρεύει στην Αθήνα επί της Λεωφόρου Μεσογείων ... και εκπροσωπείται νόμιμα, η οποία παραστάθηκε διά του πληρεξουσίου δικηγόρου της Αναστάσιου – Ευγένιου Χριστοφιλόπουλου (Α.Μ/Δ.Σ.Α.: ...).

Κατά: του Ελληνικού Δημοσίου, που εκπροσωπεί νόμιμα ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, ο οποίος παραστάθηκε διά δηλώσεως του άρθρου 231 παρ. 1 του ν. 4700/2020 της Παρέδρου του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους Αικατερίνης Δημνιώτου.

Με την έφεση αυτή ζητείται η ακύρωση της ... ΕΞ 2021/1.4.2021 απόφασης δημοσιονομικής διόρθωσης και ανάκτησης της Προέδρου της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου (Ε.Δ.ΕΛ.), καθώς και κάθε άλλης συναφούς πράξης ή παράλειψης.

Κατά τη συζήτηση που ακολούθησε το Δικαστήριο άκουσε:

Τον πληρεξούσιο δικηγόρο της εκκαλούσας, ο οποίος αφού αναφέρθηκε στο δικόγραφο της έφεσης, το περιεχόμενο του οποίου ανέπτυξε και προφορικά στο ακροατήριο, ζήτησε την παραδοχή της, καθώς και προθεσμία να καταθέσει υπόμνημα, η οποία του δόθηκε, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 62 παρ. 1 του ν. 4700/2020, μέχρι την Τρίτη 28 Ιανουαρίου 2025.

Την Αντεπίτροπο της Επικρατείας στο Ελεγκτικό Συνέδριο, η οποία πρότεινε την απόρριψη της έφεσης.

Μετά τη δημόσια συνεδρίαση, το Δικαστήριο συνήλθε σε διάσκεψη μέσω της δημόσιας διαδικτυακής υπηρεσίας e-presence.gov.gr, σύμφωνα με το άρθρο 295 παρ. 2 του ν. 4700/2020, με τη συμμετοχή όλων των ανωτέρω μελών του.

Άκουσε τον εισηγητή της υπόθεσης Πάρεδρο Ιωάννη Βάγια.

Αφού μελέτησε τη δικογραφία

Σκέφθηκε κατά τον νόμο και

Αποφάσισε τα ακόλουθα:

1. Με την ένδικη έφεση, για την άσκηση της οποίας καταβλήθηκε το νόμιμο αναλογικό παράβολο ύψους 1.027,85 ευρώ (βλ. το δεσμευμένο ηλεκτρονικό παράβολο και το άρθρο 309 παρ. 1β' και 2 του ν. 4700/2020, Α' 127), ζητείται η ακύρωση της ... ΕΞ 2021/1.4.2021 απόφασης δημοσιονομικής διόρθωσης και ανάκτησης της Προέδρου της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου (Ε.Δ.ΕΛ.), με την οποία επιβλήθηκε σε βάρος της εκκαλούσας δημοσιονομική διόρθωση με ανάκτηση, ύψους 102.784,63 ευρώ, ποσό το οποίο αντιστοιχεί σε φερόμενες ως μη επιλέξιμες δαπάνες που διενεργήθηκαν κατά την εκτέλεση του Υποέργου 1 «Επέκταση της Γραμμής 3, τμήμα Αγία Μαρίνα - Πειραιάς» της Πράξης «Επέκταση του Μετρό Αθήνας, τμήμα Χαϊδάρη – Πειραιάς & Συρμοί του ΜΕΤΡΟ Αθήνας – Ολοκλήρωση κατασκευής και θέση σε λειτουργία – Φάση Β'». Η εν λόγω Πράξη είχε ενταχθεί στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014-2020» (ΕΠ/ΥΜΕΠΕΡΑΑ), με κωδικό ΟΠΣ .../..., και συγχρηματοδοτήθηκε από το Ταμείο Συνοχής και από εθνικούς πόρους. Η εν λόγω έφεση, όπως οι λόγοι αυτής αναπτύσσονται με το από 28.1.2025 νομίμως κατατεθέν υπόμνημα, έχει ασκηθεί νομοτύπως και εμπροθέσμως. Επομένως, είναι τυπικά δεκτή και πρέπει να

εξετασθεί περαιτέρω ως προς τη νομική και ουσιαστική βασιμότητα των προβαλλόμενων με αυτή λόγων κατ' αντιμωλία των διαδίκων.

2. Με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1303/2013 του Συμβουλίου της 17^{ης} Δεκεμβρίου 2013 θεσπίστηκε, μεταξύ άλλων, ένα αποκεντρωμένο σύστημα εφαρμογής και ελέγχου των χρηματοδοτικών παρεμβάσεων των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων, στα οποία περιλαμβάνεται και το ΕΤΠΑ. Σύμφωνα με την υιοθετούμενη από τον ανωτέρω Κανονισμό αρχή της επιμερισμένης διαχείρισης, όπως προκύπτει και από τις αιτιολογικές του σκέψεις 66-67 και τα άρθρα 73-74 αυτού σε συνδυασμό με το άρθρο 59 του Κανονισμού 966/2012 σχετικά με τους δημοσιονομικούς κανόνες που εφαρμόζονται στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης, η πρωταρχική ευθύνη για την υλοποίηση, τη διαχείριση και τον έλεγχο των συγχρηματοδοτούμενων από ευρωπαϊκούς πόρους πράξεων, που εντάσσονται στο πλαίσιο εφαρμογής εγκεκριμένων επιχειρησιακών προγραμμάτων, ανήκει στα κράτη μέλη. Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να προλαμβάνουν, διαπιστώνουν και διορθώνουν τις παρατυπίες και να προβαίνουν στις απαραίτητες δημοσιονομικές διορθώσεις, οι οποίες συνίστανται στην ακύρωση του συνόλου ή μέρους της δημόσιας συνεισφοράς σε μια πράξη ή επιχειρησιακό πρόγραμμα, ανακτώντας τυχόν καταβεβλημένα ποσά (βλ. ιδίως άρθρα 74, 122 και 143 του Κανονισμού και πρβλ. ενδεικτικά Αποφάσεις ΔΕΕ της 20^{ης}.6.2013, C-568/2011, Agroferm, ECLI:EU:C:2013:407, σκ. 50 και της 21^{ης}.12.2011, C-465/2010, Chambre de commerce et d' industrie de l' Indre, ECLI:EU:C:2011:867, σκ. 34-35).

3. Στην ελληνική έννομη τάξη τα ζητήματα της διαχείρισης και του ελέγχου των δαπανών, στο πλαίσιο εφαρμογής των ενωσιακών πολιτικών για την προγραμματική περίοδο 2014-2020, ρυθμίστηκαν με το ν. 4314/2014 (Α' 265), εφαρμοζομένων παράλληλα και των διατάξεων του ν. 4270/2014 «Αρχές δημοσιονομικής διαχείρισης και εποπτείας (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2011/85/ΕΕ) - δημόσιο λογιστικό και άλλες διατάξεις» (Α' 143). Σύμφωνα με τα άρθρα 2 περίπτ. 36 του Κανονισμού 1303/2013 και 3 παρ. 19 του ν. 4314/2014 ως παρατυπία ορίζεται κάθε παράβαση διάταξης του ενωσιακού δικαίου ή του σχετικού με την εφαρμογή του εθνικού δικαίου, η οποία προκύπτει από πράξη ή παράλειψη

οικονομικού φορέα και η οποία ζημιώνει ή ενδέχεται να ζημιώσει τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης με τον καταλογισμό σε αυτόν αδικαιολόγητης δαπάνης. Κατά την έννοια των διατάξεων αυτών η ύπαρξη παρατυπίας προϋποθέτει τη σωρευτική συνδρομή τριών (3) προϋποθέσεων, ήτοι την ύπαρξη παραβίασης του δικαίου της Ένωσης, η οποία να οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη ενός οικονομικού φορέα, καθώς και την ύπαρξη πραγματικής ή δυνητικής ζημίας του προϋπολογισμού της Ένωσης. Η πρώτη προϋπόθεση δεν αφορά μόνον τις παραβάσεις διατάξεων του ενωσιακού δικαίου, αλλά και τις παραβάσεις των συναφών διατάξεων του εθνικού δικαίου, ήτοι αυτών που έχουν εφαρμογή στις υποστηριζόμενες από τα διαρθρωτικά Ταμεία της Ένωσης πράξεις και συμβάλλουν, κατ' αυτόν τον τρόπο, στην εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης σχετικά με τη διαχείριση των έργων που χρηματοδοτούνται από τα εν λόγω Ταμεία (πρβλ. ΔΕΕ Αποφάσεις της 26^{ης}.5.2016, C-260/14 και C-261/14, *Județul Neamț*, ECLI:EU:C:2016:360, σκ. 37 και 43, της 6^{ης}.12.2017, C-408/16, *Compania Nadolională de Administrare a Infrastructurii Rutiere*, ECLI:EU:C:2017:940, σκ. 55, ΕλΣυν Αποφάσεις Ολομ. 18/2020, σκ. V.A, Έβδομο Τμ. 529/2024 σκ. 3, Τμ I 1450/2018, σκ. IV.5). Περαιτέρω, η τρίτη προϋπόθεση απαιτεί η παραβίαση του εφαρμοστέου δικαίου από οικονομικό φορέα να ζημιώνει ή [να] ενδέχεται να ζημιώσει τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης. Συνεπώς, καίτοι η διαπίστωση παρατυπίας δεν επιβάλλει την απόδειξη της ύπαρξης συγκεκριμένης δημοσιονομικής επίπτωσης στον προϋπολογισμό της Ένωσης, εντούτοις παράβαση των εφαρμοστέων κανόνων συνιστά «παρατυπία» εφόσον δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο να έχει η παράβαση αυτή επιπτώσεις στον προϋπολογισμό του οικείου Ταμείου (βλ. ΔΕΕ Αποφάσεις της 4^{ης}.10.2024, C-175/23, *Obshtina Svishtov*, EU:C:2024:853, σκ. 23-26, της 6^{ης}.12.2017, C-408/16, *Compania Nalaborională de Administrare a Infrastructurii Rutiere*, EU:C:2017:940, σκ. 60 και 61, πρβλ. Αποφάσεις της 1^{ης}.10.2020, C-743/18, *Elme Messer Metalurgs*, EU:C:2020:767, σκ. 50-52 και της 8^{ης}.10.2023, C-545/21, *ANAS*, EU:C:2023:451, σκ. 27-30 και 38). Ως εκ τούτου, οι ως άνω διατάξεις δεν επιτρέπουν να θεωρείται ότι κάθε παραβίαση του δικαίου της Ένωσης ή του εθνικού δικαίου που έχει εφαρμογή στις υποστηριζόμενες από τα διαρθρωτικά

Ταμεία της Ένωσης πράξεις ζημιώνει αυτομάτως τον προϋπολογισμό της Ένωσης ή είναι πάντοτε ικανή να τον ζημιώσει, ανεξαρτήτως των συνεπειών της επ' αυτού (βλ. ΔΕΕ Απόφαση Obshtina Svishtov, ο.π., σκ. 27).

4. Περαιτέρω, σύμφωνα με την παρ. 8 του άρθρου 12 του ν. 4314/2014, όπως η περ. α' αυτής ισχύει μετά την αντικατάστασή της με το άρθρο 41 παρ. 8 του ν. 4569/2018 (Α' 179), η Ε.Δ.ΕΛ., που συνιστά την Εθνική Αρχή Ελέγχου της παρ. 4 του άρθρου 123 του Κανονισμού 1303/2013 για όλα τα Επιχειρησιακά Προγράμματα (Ε.Π.) του Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) 2014-2020, μετά τη διενέργεια και την ολοκλήρωση του ελέγχου, συντάσσει έκθεση προσωρινών αποτελεσμάτων ελέγχου, στην οποία περιλαμβάνονται και τυχόν συστάσεις για τη λήψη των αναγκαίων δημοσιονομικών διορθώσεων. Η έκθεση αυτή κοινοποιείται στον ελεγχόμενο, ο οποίος έχει δικαίωμα υποβολής αντιρρήσεων εντός αποκλειστικής προθεσμίας δεκαπέντε (15) ημερών από την επίδοσή της σε αυτόν. Μετά την παρέλευση της ως άνω προθεσμίας, η εν λόγω έκθεση, μαζί με τις τυχόν αντιρρήσεις ή παρατηρήσεις, εξετάζονται από την Ε.Δ.ΕΛ., η οποία εγκρίνει και οριστικοποιεί το αποτέλεσμα του ελέγχου. Σημειώνεται ότι ο διενεργούμενος από την Ε.Δ.ΕΛ. έλεγχος αφορά τόσο στην επιλεξιμότητα των δαπανών όσο και στους όρους επιλεξιμότητας της Πράξης, η δε παραβίαση του ενωσιακού και του εφαρμοστέου εν προκειμένω εθνικού δικαίου δεν εξαντλείται μόνο στον λογιστικό έλεγχο των δαπανών, αλλά εκτείνεται και στην εκπλήρωση όλων των όρων βάσει των οποίων η Πράξη επελέγη για χρηματοδότηση και τις οποίες ο δικαιούχος αποδέχθηκε, προκειμένου να λάβει τη χρηματοδοτική συνδρομή (πρβλ. Αποφάσεις ΔΕΕ Elme Messer Metalurgs, ο.π., σκ 56-57, ΕλΣυν Δέκατο Τμ. 857/2025 σκ. 2, in fine).

Σε περίπτωση διαπίστωσης παρατυπίας επιβάλλεται δημοσιονομική διόρθωση κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 22 του ίδιου νόμου και στα άρθρα 4 και 5 της υ.α. 286/20.1.2017 (Β' 466), με αναλυτικά αιτιολογημένη απόφαση, η οποία πρέπει να αναφέρει ειδικά τις διατάξεις που παραβιάστηκαν, καθώς και τον τρόπο παραβίασής τους. Σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις οι δημοσιονομικές διορθώσεις διακρίνονται σε α) αναλογικές διορθώσεις που επιβάλλονται στην περίπτωση μεμονωμένων παράτυπων δαπανών και β) σε κατ' αποκοπή διορθώσεις

με εφαρμογή συντελεστή στο σύνολο των δαπανών του επηρεαζόμενου από την παρατυπία πληθυσμού που επιβάλλονται στις περιπτώσεις μεμονωμένων ή συστημικών παρατυπιών η δημοσιονομική επίπτωση των οποίων δεν είναι άμεσα μετρήσιμη, επειδή εξαρτάται από πολύ μεγάλο πλήθος μεταβλητών, των οποίων οι επιπτώσεις είναι διάσπαρτες και η ζημία του προϋπολογισμού είναι υπαρκτή, αλλά θα ήταν δυσανάλογη η εξ ολοκλήρου ακύρωση της παράτυπης δαπάνης, ή όταν δεν είναι ικανοποιητικό από άποψη σχέσης κόστους ελέγχων - αποτελέσματος να προσδιοριστεί με ακρίβεια η παράτυπη δαπάνη για κάθε μεμονωμένη πράξη.

Συνεπώς, η δημοσιονομική διόρθωση συνίσταται στην ακύρωση μέρους ή του συνόλου της χρηματοδότησης της Πράξης, αφού ληφθούν υπόψη, σύμφωνα με τα άρθρα 143 παρ. 2 του Κανονισμού 1303/2013 και 22 παρ. 2 του ν. 4314/2014, συγκεκριμένα κριτήρια, όπως η φύση και η σοβαρότητα της παρατυπίας και η οικονομική απώλεια του χρηματοδοτούντος Ταμείου. Η στάθμιση του ύψους της επιβαλλόμενης διόρθωσης με βάση τα κριτήρια αυτά, ιδίως στην περίπτωση των κατ' αποκοπή διορθώσεων, αποτελεί έκφραση της αρχής της αναλογικότητας, η οποία συγκαταλέγεται στις γενικές αρχές του δικαίου της Ένωσης και των κρατών μελών και επιβάλλει στα κράτη μέλη, προκειμένου να προσδιορίσουν την εφαρμοστέα δημοσιονομική διόρθωση, να προβαίνουν σε κατά περίπτωση εκτίμηση των πραγματικών και νομικών δεδομένων της υπόθεσης λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια αυτά. Τέλος, αν η επιβληθείσα από τα αρμόδια όργανα δημοσιονομική διόρθωση είναι καταφανώς δυσανάλογη, σύμφωνα με τα ανωτέρω κριτήρια, είναι δυνατή η εν όλω ή εν μέρει ακύρωσή της από το Δικαστήριο που κρίνει τη σχετική διαφορά (βλ. Αποφάσεις ΔΕΕ Obshtina Svishtov, ο.π., σκ. 29επ., ΕλΣυν Αποφάσεις Ολ. 509/2024 σκ. 38, 1008/2024 σκ. 30, 1009/2022 σκ. 34).

5. Στην ένδικη υπόθεση από το σύνολο των στοιχείων του φακέλου προκύπτει ότι με τις ...(α)/18.11.2008, ...(γ)/17.12.2008, ...(α)/26.1.2011, ...(γ)/11.3.2011 αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου (Δ.Σ.) της εκκαλούσας εγκρίθηκε η δημοπράτηση με κλειστή διαδικασία (άρθρο 1 παρ. 9 περ. β της Οδηγίας 2004/17/ΕΚ) του έργου «Επέκταση της Γραμμής 3, Χαϊδάρι Πειραιάς», καθώς και τα τεύχη δημοπράτησης. Με την ...(α)/10.1.2012 απόφαση του ίδιου οργάνου κατακυρώθηκε το αποτέλεσμα του κλειστού διαγωνισμού στην

κοινοπραξία με την επωνυμία «.» (Κ/Ξ ...) και την 1^η.3.2012 υπεγράφη μεταξύ των μερών η οικεία σύμβαση ποσού 343.960.000 ευρώ (πλέον ΦΠΑ). Προηγουμένως, με την .../24.12.2009 απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Έργων, το συνολικό έργο της επέκτασης της Γραμμής 3 του Μετρό είχε ενταχθεί στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» της προγραμματικής περιόδου 2007-2013, κατά την οποία υλοποιήθηκε η Α΄ φάση αυτού (προπαρασκευαστικές εργασίες και αρχικές εργασίες κατασκευής της επέκτασης, προμήθεια των συρμών, προμήθεια και εγκατάσταση της σηματοδότησης των συρμών και εργασίες του συστήματος αυτόματης επιτήρησης αυτών, απαλλοτριώσεις και δαπάνες ΟΚΩ).

Ακολούθως, με την οικ. .../16.12.2016 απόφαση της Ειδικής Γραμματέα Διαχείρισης Τομεακών ΕΠ ΕΤΠΑ και ΤΣ, η οποία τροποποιήθηκε με τις .../5.12.2017 και .../7.3.2018 αποφάσεις του ίδιου οργάνου, η Πράξη «Επέκταση του Μετρό Αθήνας, τμήμα Χαϊδάρι Πειραιάς & Συρμοί του Μετρό Αθήνας-Ολοκλήρωση κατασκευής και θέση σε λειτουργία-Φάση Β΄» εντάχθηκε στο ΕΠ/ΥΜΕΠΕΡΑΑ του ΕΣΠΑ 2014-2020 με κωδικό ΟΠΣ ... και δικαιούχο την εκκαλούσα. Σύμφωνα με την απόφαση ένταξης και τις τροποποιήσεις της το φυσικό αντικείμενο της Πράξης, συνολικής δημόσιας δαπάνης 537.713.371,22 ευρώ, περιελάμβανε την εκτέλεση των εργασιών της Β΄ Φάσης του έργου και προέβλεπε ως τελικό παραδοτέο την επέκταση της Γραμμής 3 του Μετρό της Αθήνας προς Πειραιά από τον Σταθμό Αγία Μαρίνα έως τον σταθμό του Δημοτικού Θεάτρου Πειραιά (μήκους 7,6 χλμ.) με έξι νέους σταθμούς (Αγία Βαρβάρα, Κορυδαλλός, Νίκαια, Μανιάτικα, Πειραιάς, Δημοτικό Θέατρο), καθώς και την προμήθεια συρμών για τις ανάγκες των Γραμμών 2 και 3 του Μετρό της Αθήνας.

6. Κατά τη χρονική περίοδο από τις 3.4.2019 έως τις 5.4.2019 διενεργήθηκε από την Ε.Δ.ΕΛ. έλεγχος στο επίμαχο υποέργο 1 «Επέκταση της Γραμμής 3, Τμήμα Αγία Μαρίνα – Πειραιάς» της ως άνω Πράξης. Όπως δε προκύπτει από την με ημερομηνία 24.6.2019 έκθεση προσωρινών αποτελεσμάτων ελέγχου κατά τον ανωτέρω έλεγχο διαπιστώθηκε, μεταξύ άλλων, ότι κατά παράβαση του άρθρου 7 του Κανονισμού 1303/2013 η ανάδοχος του έργου είχε προμηθευθεί και

τοποθετήσει σε ορισμένους σταθμούς πλάκες για την όδευση των τυφλών, των οποίων τα χαρακτηριστικά δεν ήταν σύμφωνα με τις προδιαγραφές της 52907/28.12.2009 απόφασης της Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Β' 2621). Συνεπεία της παρατυπίας αυτής, οι δηλωθείσες δαπάνες για την κατασκευή του οδηγού όδευσης των τυφλών θεωρήθηκαν μη επιλέξιμες και για τον λόγο αυτό διατυπώθηκαν οι ακόλουθες συστάσεις: α) προς την εκκαλούσα - δικαιούχο της χρηματοδότησης i) να μεριμνήσει, ώστε σε όλους τους σταθμούς να εφαρμοσθούν οι προδιαγραφές της υ.α. 52907/28.12.2009 και ii) σε περίπτωση που μέχρι την παράδοση σε εμπορική λειτουργία των τριών(3) πρώτων σταθμών της επέκτασης της Γραμμής 3 (τμήμα Χαϊδάρη – Πειραιάς) δεν έχουν αντικατασταθεί οι μη πληρούσες τις προδιαγραφές πλάκες όδευσης τυφλών, να προσδιορίσει την αξία της προμήθειας και τοποθέτησης αυτών επιμερίζοντας το κόστος τους ανά εγκεκριμένο λογαριασμό με αναλυτικό πίνακα, β) προς την Διαχειριστική Αρχή ΕΥΔ ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ να επιβεβαιώσει τον ορθό υπολογισμό του κόστους για την προμήθεια και τοποθέτηση των πλακών όδευσης τυφλών που δεν πληρούσαν τις προδιαγραφές, επιμερίζοντας το ποσό ανά λογιστική χρήση και γ) προς την ΕΔΕΛ, σε περίπτωση που δεν αντικατασταθούν οι πλάκες μέχρι την παράδοση σε εμπορική χρήση των τριών πρώτων σταθμών, να επιβάλει δημοσιονομική διόρθωση και ανάκτηση του ποσού που θα προκύψει μετά τον προσδιορισμό του κόστους αυτών.

7. Κατά των ευρημάτων της ως άνω έκθεσης προσωρινών αποτελεσμάτων η εκκαλούσα υπέβαλε αντιρρήσεις, προβάλλοντας, αναφορικά με το ως άνω εύρημα, ότι: α) στους κατασκευασθέντες με την επίμαχη σύμβαση σταθμούς Μετρό χρησιμοποιήθηκαν πλάκες γρανίτη, οι τύποι και η διάταξη των οποίων, καθώς και οι θέσεις τοποθέτησής τους για τη δημιουργία των οδεύσεων των τυφλών, είναι απολύτως οικείες στους επιβάτες του Μετρό από την ήδη πολυετή εμπειρία χρήσης τους στο υπάρχον τμήμα του Μετρό της Αθήνας, β) η χρησιμοποίηση στα υπό εκτέλεση έργα του Μετρό πλακών για τη δημιουργία όδευσης τυφλών, σύμφωνα με τις προδιαγραφές της υ.α. 52907/2009, θα οδηγούσε σε ασυμβατότητα με το υφιστάμενο σύστημα και θα προκαλούσε ανεπιθύμητη σύγχυση στους χρήστες και γ) η εκκαλούσα έχει ζητήσει από το αρμόδιο

Υπουργείο τη ρύθμιση του ζητήματος με ενιαίο τρόπο στα έργα του Μετρό Αθήνας και Θεσσαλονίκης, λαμβανομένης υπόψη της ήδη διαμορφωμένης κατάστασης στα περαιωμένα τμήματα αυτών (βλ. το ...-.../25.6.2019 έγγραφο του Αντιπροέδρου του ΔΣ και Διευθύνοντος Συμβούλου της ... προς τη Διεύθυνση Εφαρμογής Σχεδιασμού και Ελέγχου Δομημένου Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας).

8. Η ΕΔΕΛ, με τα Πρακτικά της ...ης Συν./29.11.2019, αφού έλαβε υπόψη της τις ως άνω αντιρρήσεις της εκκαλούσας, ενέμεινε στις κρίσεις που είχαν διατυπωθεί στην έκθεση προσωρινών αποτελεσμάτων ελέγχου και διατύπωσε τις ίδιες συστάσεις. Ακολούθως η οικεία έκθεση οριστικών αποτελεσμάτων επιδόθηκε στην εκκαλούσα με το ... ΕΞ 2020 ΕΜΠ ΥΠΟΙΚ/13.1.2020 έγγραφο της Προϊσταμένης του Αυτοτελούς Τμήματος Διοικητικής Υποστήριξης της Γενικής Διεύθυνσης Ελέγχων Συγχρηματοδοτούμενων Πράξεων του Υπουργείου Οικονομικών. Περαιτέρω, με το ...-.../5.2.2020 έγγραφο του Διευθύνοντος Συμβούλου και Αντιπροέδρου του Δ.Σ. της εκκαλούσας προσδιορίστηκε το συνολικό κόστος των πλακών που χρησιμοποιήθηκαν κατά την κατασκευή, οι οποίες, κατά τους ισχυρισμούς της, παρέχουν ισοδύναμη προστασία στους τυφλούς χρήστες, στο συνολικό ποσό των 93.629,48 ευρώ (επιμεριζόμενο σε 33.231,07 ευρώ για τον σταθμό της Αγίας Βαρβάρας, 29.947,04 ευρώ για τον σταθμό του Κορυδαλλού και 30.451,38 ευρώ για τον σταθμό της Νίκαιας) με την επισήμανση ότι τα Γενικά Έξοδα (Γ.Ε.) και το Εργολαβικό Όφελος (Ε.Ο.) περιλαμβάνονται στο κατ' αποκοπή τίμημα. Στη συνέχεια με το ΕΥΔ/ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ .../6.2.2020 έγγραφο της Προϊσταμένης της Διαχειριστικής Αρχής επιβεβαιώθηκε ότι το συνολικό επιλέξιμο κόστος που είχε καταχωρηθεί στο ΟΠΣ για την προμήθεια και των τοποθέτηση των πλακών όδευσης τυφλών στους ως άνω σταθμούς ανερχόταν στο ποσό των 93.629,48 ευρώ και με το ΕΥΔ/ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ .../4.2.2021 έγγραφο του ίδιου οργάνου επιμερίστηκε το ως άνω ποσό ανά δελτίο δήλωσης δαπανών (ΔΔΔ) και προσδιορίστηκε το συνολικό προς ανάκτηση ποσό σε 102.784,64 ευρώ (με Γ.Ε., Ε.Ο. και αναθεώρηση).

9. Κατόπιν τούτων, εκδόθηκε η ήδη προσβαλλόμενη ... ΕΞ 2021/1.4.2021 απόφαση της Προέδρου της Ε.Δ.ΕΛ., με την οποία επιβλήθηκε σε βάρος της

εκκαλούσας δημοσιονομική διόρθωση με ανάκτηση συνολικού ποσού 102.784,32 ευρώ και ορίστηκε ότι «[τ]ο ποσό της δημοσιονομικής διόρθωσης μειώνει αντίστοιχα το συγχρηματοδοτούμενο ποσό που έχει καταχωρηθεί στο ΟΠΣ, καθώς και τον επιλέξιμο προϋπολογισμό της οικείας πράξης».

10. Το εδάφιο β' του άρθρου 7 του εφαρμοστέου Κανονισμού 1303/2013 ορίζει ότι: «Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να αποτρέψουν κάθε διάκριση εξαιτίας του φύλου, της φυλής ή της εθνοτικής καταγωγής, της θρησκείας ή των πεποιθήσεων, αναπηρίας, της ηλικίας ή του γενετήσιου προσανατολισμού κατά την εκπόνηση και υλοποίηση των προγραμμάτων. Ειδικότερα, η προσβασιμότητα για τα άτομα με αναπηρίες λαμβάνεται υπόψη σε όλα τα στάδια της προετοιμασίας και της εφαρμογής των προγραμμάτων». Στο πλαίσιο αυτό, στο Τεχνικό Δελτίο της Πράξης «Επέκταση του Μετρό Αθήνας, τμήμα Χαϊδάρι Πειραιάς & Συρμοί του Μετρό Αθήνας-Ολοκλήρωση κατασκευής και θέση σε λειτουργία - Φάση Β'», το οποίο επισυνάφθηκε στη δεύτερη τροποποίηση της απόφασης ένταξης και στο τμήμα αυτού που αφορούσε στην ενσωμάτωση οριζόντιων πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προβλεπόταν ως προϋπόθεση της χρηματοδότησης η «[δ]ιασφάλιση της προσβασιμότητας ατόμων με αναπηρία: Λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις προσβασιμότητας και οι κανόνες ασφάλειας των ΑμεΑ σύμφωνα με την επισυναπτόμενη Τεχνική Έκθεση "Προβλέψεις για Άτομα με Αναπηρία (ΑμεΑ) στο Δίκτυο ΜΕΤΡΟ"».

Περαιτέρω, το άρθρο 9 της Σύμβασης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 4074/2012 (Α' 88), ορίζει ότι «1. Προκειμένου να είναι σε θέση τα άτομα με αναπηρίες να ζουν ανεξάρτητα και να συμμετέχουν πλήρως σε όλες τις πτυχές της ζωής, τα Συμβαλλόμενα Κράτη λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλίζουν στα άτομα με αναπηρίες την πρόσβαση, σε ίση βάση με τους άλλους, στο φυσικό περιβάλλον, τα μέσα μεταφοράς [...] και σε άλλες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που είναι ανοικτές ή παρέχονται στο κοινό, τόσο στις αστικές όσο και στις αγροτικές περιοχές. Τα μέτρα αυτά, που θα συμπεριλαμβάνουν τον προσδιορισμό και την εξάλειψη των εμποδίων και κωλυμάτων προσβασιμότητας, θα ισχύουν, μεταξύ άλλων, για: α. τα

κτίρια, τους δρόμους, τις μεταφορές και λοιπές εσωτερικές και υπαίθριες εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων και των σχολείων, των κατοικιών, των ιατρικών εγκαταστάσεων και των εργασιακών χώρων...».

11. Το άρθρο 28 του ν. 2831/2000 «Τροποποίηση των διατάξεων του ν. 1577/1985 «Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός» και άλλες πολεοδομικές διατάξεις» (Α' 140), ο οποίος ίσχυε κατά τον χρόνο σύναψης της ανωτέρω από 1.3.2012 σύμβασης μεταξύ της εκκαλούσας και της αναδόχου, όριζε ότι: «[...] 8. Κατά τη διαμόρφωση ή ανακατασκευή των κοινόχρηστων χώρων των οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, όπως των πλατειών, των πεζοδρόμων, των πεζοδρομίων, εφόσον το επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους, επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η δυνατότητα πρόσβασης ατόμων με ειδικές ανάγκες με οδεύσεις πεζών, οδεύσεις τυφλών, [...] σύμφωνα με τις προδιαγραφές που εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων...». Κατ' εξουσιοδότηση της ανωτέρω διάταξης εκδόθηκε αρχικώς η οικ. 52478/15.1.2002 απόφαση της Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΑμΕΑ σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών» (Β' 18) και μεταγενέστερα η 52907/31.12.2009 απόφαση της Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών» (Β' 2621), από τη δημοσίευση της οποίας αντικαταστάθηκε η προηγούμενη υπουργική απόφαση. Στο άρθρο 3 της νεότερης αυτής απόφασης ορίζεται: «Για την ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης επιβάλλεται η κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών που αποβλέπει στην καθοδήγησή τους σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών. Ο οδηγός όδευσης τυφλών κατασκευάζεται με πλάτος 0,30μ έως 0,60μ εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και στις ειδικές θέσεις που αναφέρονται κατωτέρω, συνίσταται δε από λωρίδες επίστρωσης, διαφορετικής υφής και χρώματος από το υπόλοιπο δάπεδο της ζώνης. Για την κατασκευή του οδηγού όδευσης τυφλών χρησιμοποιούνται τετράγωνες πλάκες αντιολισθηρές, πλευράς 0,30μ. ή 0,40μ.

όπως παρακάτω, και σύμφωνα με τα σχεδιαγράμματα που συνοδεύουν την απόφαση αυτή: α) Ριγέ με πλατιές και αραιές ρίγες, τύπου Α: «ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ» - (όπως φαίνεται στα σχέδια 1 και 2 τα οποία συνοδεύουν την παρούσα), οι οποίες τοποθετούνται με τις ρίγες παράλληλα με τον άξονα της κίνησης για να κατευθύνουν τα άτομα με προβλήματα όρασης στην πορεία τους. [...] β) Φολιδωτές με έντονες φολίδες τοποθετημένες σε τετράγωνο κάναβο με διάταξη διαγώνια προς την κίνηση των πεζών, χρώματος κίτρινο[υ] και πλάτους 0,30μ., τύπου Β: «ΚΙΝΔΥΝΟΣ» (όπως φαίνεται στα σχέδια 3 και 4 τα οποία συνοδεύουν την παρούσα), οι οποίες τοποθετούνται για να προειδοποιήσουν τα άτομα με προβλήματα στην όραση για ενδεχόμενο κίνδυνο. Αυτές οι πλάκες τοποθετούνται υποχρεωτικά: -στην αρχή και στο τέλος κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών) και κλιμάκων, καθ' όλο το πλάτος αυτών και σε απόσταση 0,30μ. από τη συμβολή της ράμπας με τα οριζόντια επίπεδα ή την ακμή της πρώτης και της τελευταίας βαθμίδας. [...] -καθ' όλο το πλάτος του ανοίγματος θυρών ανελκυστήρων, σε όλες τις στάθμες, σε απόσταση τουλάχιστον 0,30μ. από το άνοιγμα της θύρας. -κατά μήκος όλων των αποβάθρων σταθμών λεωφορείων [...] τρένων, μετρό, τραμ [...] σε απόσταση 0,50μ. από την ακμή των αποβάθρων. γ) Φολιδωτές με πυκνότερες και λιγότερο έντονες φολίδες τοποθετημένες σε τετράγωνο κάναβο με διάταξη παράλληλα προς την κίνηση, τύπου Γ: «ΑΛΛΑΓΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ» (όπως φαίνεται στα σχέδια 5 και 6 τα οποία συνοδεύουν την παρούσα) οι οποίες τοποθετούνται στα σημεία αλλαγής κατεύθυνσης των πλακών τύπου Α. δ) Ριγέ με στενές και πυκνές ρίγες τύπου Δ: «ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ» (όπως φαίνονται στα σχέδια 7 και 8 τα οποία συνοδεύουν την παρούσα), οι οποίες τοποθετούνται για να οδηγήσουν τα άτομα με προβλήματα όρασης σε σημεία εξυπηρέτησεων (στάσεις μέσω μαζικής μεταφοράς, τηλεφωνικοί θάλαμοι, ειδικές οπτικές σημάνσεις για άτομα με προβλήματα όρασης κ.λπ.) ή και σε εισόδους υπηρεσιών του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα. [...] Με πλάκες τύπου Δ, με τις ρίγες κάθετα στον άξονα της κίνησης, επιστρώνονται και τα κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες, σκάφες) όπου αυτά κατασκευάζονται. [...] Γενικά για τον οδηγό τυφλών ισχύουν τα παρακάτω: «Οι πλάκες μπορούν να κατασκευασθούν από διάφορα υλικά, ανάλογα με την πραγματοποιούμενη διαμόρφωση, είναι όμως υποχρεωτική η

διαστασιολόγησή τους και το ανάγλυφο της τελικής επιφάνειάς τους σύμφωνα με τα συνημμένα σχέδια, καθώς και η χρήση του κίτρινου χρώματος για τις πλάκες κινδύνου...».

12. Ακολούθως, εκδόθηκε ο ν. 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (Α' 79) το άρθρο 26 του οποίου ορίζει: «[...] 6. Κατά τη διαμόρφωση ή ανακατασκευή των κοινόχρηστων χώρων των οικισμών (όπως ιδίως χώρων που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, όπως των πλατειών/πεζοδρόμων/πεζοδρομίων [...] στάσεων/αποβαθρών κ.λπ.), εφόσον το επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους, επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η δυνατότητα πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών [...] σύμφωνα με τις Οδηγίες, πρότυπα και κανονισμούς που αναφέρονται στην παρ. 1. [...] 8. Οι ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων που προβλέπονται στο παρόν άρθρο, εφαρμόζονται στη σύνταξη, παρουσίαση της μελέτης προσβασιμότητας. Η μελέτη προσβασιμότητας περιλαμβάνει την επίλυση των λειτουργικών, τεχνικών και μορφολογικών αντικειμένων ενός έργου, ώστε να διασφαλίζεται η οριζόντια και κατακόρυφη, ανεμπόδιστη, αυτόνομη και ασφαλής κίνηση ατόμων με αναπηρικό αμαξίδιο, ατόμων με αναπηρία και εμποδιζόμενων ατόμων. Η Μελέτη Προσβασιμότητας αποτελεί μέρος της Αρχιτεκτονικής Μελέτης για κάθε νέο έργο και νέα μελέτη για κάθε υφιστάμενο κτίριο [...] το οποίο προσαρμόζεται ώστε να καταστεί προσβάσιμο...».

Τέλος, κατ' εξουσιοδότηση, μεταξύ άλλων, του άρθρου 28 παρ. 8 του ν. 2831/2000 και του άρθρου 26 παρ. 6 του ν. 4067/2012, από την έναρξη ισχύος του οποίου καταργήθηκε κάθε διάταξη που ήταν αντίθετη στις ρυθμίσεις του (άρθρο 35), εκδόθηκε η ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/7.12.2022 απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Β' 6213), με την οποία διατηρήθηκε η υποχρέωση κατασκευής οδηγού όδευσης τυφλών σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών, συμπεριλαμβανομένων των αποβάθρων μετρό, με χρήση διαφορετικών πλακών και τήρησης των προϋποθέσεων ως προς τις διαστάσεις, το ανάγλυφο, το χρώμα και το τρόπο τοποθέτησής τους (βλ. άρθρο 7). Επίσης, στο άρθρο 4 της ως άνω απόφασης ορίσθηκε το πρώτον ότι «[σ]ε ειδικές

περιπτώσεις όπου για άλλους λόγους έχουν χρησιμοποιηθεί ιδιαίτερα υλικά (π.χ. σε παραδοσιακούς οικισμούς, αρχαιολογικούς χώρους κ.λπ.) στα οποία δεν είναι δυνατή η χρήση του κίτρινου χρώματος, επιτρέπεται παραλλαγή αυτού με την προϋπόθεση της τήρησης της υφής των πλακών ΚΙΝΔΥΝΟΣ με τις παρακείμενες επιφάνειες και μετά από τη σύμφωνη γνώμη της Κεντρικής Επιτροπής Προσβασιμότητας του άρθρου 19 του ν. 4495/2017 (Α' 167), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 118 του ν. 4759/2020 (Α' 245)».

13. Με την ένδικη έφεση προβάλλεται ότι η υ.α. 52907/2009 κείται εκτός των ορίων της κατ' άρθρο 43 παρ. 2 του Συντάγματος παρασχεθείσας με το άρθρο 28 παρ. 8 του ν. 2831/2000 νομοθετικής εξουσιοδότησης. Ειδικότερα, η εκκαλούσα ισχυρίζεται ότι ο νομοθέτης έδωσε στον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. την εξουσιοδότηση να προβεί στην έκδοση απόφασης καθορισμού των προδιαγραφών διαμόρφωσης των κοινόχρηστων χώρων των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, όπως των πλατειών, των πεζοδρόμων και των πεζοδρομίων, κατά την κατασκευή των οποίων επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η δυνατότητα πρόσβασης ατόμων με προβλήματα όρασης μέσω των οδεύσεων τυφλών. Με την επίμαχη υπουργική απόφαση, όμως, διευρύνεται παράνομα το ρυθμιστικό αντικείμενο του νόμου, καθώς με αυτή καθορίζονται προδιαγραφές κατασκευής οδεύσεων τυφλών για άλλους κοινόχρηστους χώρους, που δεν προβλέπονται ρητά από το νόμο, όπως άλση και εν γένει στάσεις και αποβάθρες μέσω μεταφοράς. Συναφώς προβάλλεται ότι η απαρίθμηση του νόμου ως προς τους κοινόχρηστους χώρους, στους οποίους είναι απαραίτητη η ύπαρξη οδεύσεων τυφλών, είναι αποκλειστική, παρά το γεγονός ότι ο νομοθέτης χρησιμοποιεί τη διατύπωση «όπως», καθώς και ότι ήταν συνειδητή η επιλογή του να εξαιρέσει τα άλση και τις στάσεις των μέσω μεταφοράς από τους λοιπούς κοινόχρηστους χώρους, δοθέντος ότι αφενός μεν τα άλση τελούν υπό ειδικό καθεστώς συνταγματικής προστασίας όπως τα δάση και οι δασικές εκτάσεις και αφετέρου οι στάσεις και αποβάθρες των μέσω μαζικής μεταφοράς διαφέρουν ουσιαστικά από τα πεζοδρόμια, τους πεζοδρόμους και τις πλατείες.

Ειδικότερα, οι στάσεις και αποβάθρες είναι διαμορφωμένοι υπέργειοι ή υπόγειοι χώροι μέσα σε κατοικημένες ή μη περιοχές πλησίον του οδικού δικτύου κατά την κατασκευή των οποίων πρέπει να υπηρετείται ο διττός στόχος της

εξυπηρέτησης των επιβατών και της μεγιστοποίησης της ασφάλειάς τους. Πέραν τούτου, υπάρχει μία ουσιώδης διαφοροποίηση μεταξύ των στάσεων και των αποβάθρων των υπέργειων και των υπόγειων μέσων μεταφοράς, όπως το μετρό, το οποίο συνιστά έναν προκαθορισμένο, κλειστό και υπόγειο χώρο όπου ο χρήστης εισέρχεται αλλάζοντας επίπεδο, ώστε να μετακινηθεί σε μία από τις δύο διαθέσιμες κατευθύνσεις. Ως εκ τούτου, στην κατασκευή των αποβάθρων του μετρό δεν υπάρχουν οι περιορισμοί και απαγορεύσεις που προβλέπονται για τις αποβάθρες και τις στάσεις των υπέργειων μέσων μεταφοράς (π.χ. να είναι ορατοί τη νύχτα, να μην τοποθετούνται ακριβώς απέναντι από την αντίστοιχη στάση αντίθετης κατεύθυνσης, να μην τοποθετούνται στην αρχή μίας ανωφέρειας), γεγονός που διαφοροποιεί τις απαιτήσεις κατασκευής των οδηγών οδύσεων τυφλών. Επίσης, οι στάσεις και αποβάθρες των υπέργειων μέσων μεταφοράς απαιτούν προσαρμογή σε συγκεκριμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά (τοποθέτηση παρά το κράσπεδο, σε εσοχή, σε επέκταση πεζοδρομίου), είναι εκτεθειμένες στις καιρικές συνθήκες και εντάσσονται στον αστικό ιστό (εμπόδια λόγω κάδων απορριμμάτων, προστατευτικά κιγκλιδώματα κ.α.), γεγονός που επιβάλλει αυξημένες απαιτήσεις για την κατασκευή των οδύσεων τυφλών σε αντίθεση με την περίπτωση του μετρό, λόγω του υπόγειου χαρακτήρα αυτού και της προκαθορισμένης θέσης των αποβάθρων. Επομένως, οι αποβάθρες του μετρό δεν μπορούν να εξομοιωθούν ούτε με τους λοιπούς κοινόχρηστους χώρους ούτε με τις στάσεις και τις αποβάθρες των υπέργειων μέσων μαζικής μεταφοράς . Ως εκ τούτου αυτές δεν μπορούν να υπάγονται σε ένα ενιαίο ρυθμιστικό πλαίσιο, όπως αυτό που καθορίζεται με το άρθρο 28 παρ. 8 ν. 2831/2000, άλλωστε ο νομοθέτης κάνει χρήση λέξεων που παραπέμπουν σε υπέργειους κοινόχρηστους χώρους (π.χ. «μορφολογία εδάφους», «κεκλιμένα επίπεδα», «στέγαστρα», «χώροι στάθμευσης»). Τέλος, προβάλλεται ότι η ως άνω ερμηνεία περί του ότι η χρήση όδευσης τυφλών σε εσωτερικούς χώρους δεν επιβάλλεται από καμία νομοθετική διάταξη προκύπτει από τη σχετική διατύπωση του Κεφαλαίου Γ, άρθρο 1 παρ. 2 εδ. γ' της ΥΠΕΝ/ΔΕΣΕΔΠ/65826/699/2020 υ.α. (ΑΔΑ: 693Η4653Π8-ΜΝΙ), όπου αναφέρεται ότι «[...] η χρήση οδηγών τυφλών σε εσωτερικούς χώρους δεν επιβάλλεται νομοθετικά, η δε τοποθέτησή τους -εφόσον επιλεγθεί ως λύση σε

σύνθετους κυρίως χώρους (π.χ. νοσοκομεία, αεροδρόμια κ.λπ.) - θα πρέπει να γίνεται με πολλή προσοχή ώστε να μην δημιουργούνται πολύπλοκα δίκτυα, τα οποία τελικά οδηγούν σε αποπροσανατολισμό των χρηστών».

14. Επί των ανωτέρω λόγων και ισχυρισμών το Δικαστήριο κρίνει ότι η νομοθετική εξουσιοδότηση, που παρέχεται με τη διάταξη του άρθρου 28 παρ. 8 του ν. 2831/2000 στην κανονιστικώς δρώσα Διοίκηση (Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων), αφορά στην έγκριση των προδιαγραφών για τη «διαμόρφωση [...] των κοινόχρηστων χώρων των οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών», ήτοι όλων εν γένει των κοινόχρηστων χώρων, στους οποίους συγκαταλέγονται όχι μόνον οι ενδεικτικώς αναφερόμενες στην ως άνω διάταξη περιπτώσεις των πλατειών, πεζοδρόμων και πεζοδρομίων, αλλά και οι στάσεις και αποβάθρες των μέσων μαζικής μεταφοράς, οι οποίες βρίσκονται εντός των οικισμών (είτε είναι υπέργειες είτε υπόγειες) και συνιστούν κοινόχρηστους χώρους προοριζόμενους για τη διέλευση και την κυκλοφορία των πεζών. Τούτο ειδικότερα σημαίνει ότι οι προδιαγραφές που έπρεπε να καθορισθούν με υπουργική απόφαση όφειλαν να διασφαλίζουν την ανεμπόδιστη και ασφαλή πρόσβαση και κυκλοφορία όλων των προσώπων σε όλους ανεξαιρέτως τους κοινόχρηστους χώρους, λαμβάνοντας ειδική μέριμνα για τα άτομα με προβλήματα όρασης με την κατασκευή οδηγών όδευσης τυφλών. Αντίθετη ερμηνευτική εκδοχή θα οδηγούσε στο άτοπο συμπέρασμα να μην υφίστανται προδιαγραφές για τις υπόγειες αποβάθρες και τους κοινόχρηστους χώρους του Μετρό και να διακυβεύεται, ειδικά στους χώρους αυτούς, η ασφαλής και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών, συμπεριλαμβανομένων και των προσώπων με προβλήματα όρασης, κατά παράβαση των άρθρων 5 και 20 της Σύμβασης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 4074/2012, αλλά και του άρθρου 7 εδ. β' του Κανονισμού 1303/2013 στο μέτρο που η κατασκευή των αποβάθρων γίνεται με ενωσιακή χρηματοδότηση. Συνεπώς, αβασίμως προβάλλεται ότι με την υπουργική απόφαση διευρύνεται παράνομα το ρυθμιστικό αντικείμενο του νόμου, δοθέντος ότι η μη ρύθμιση της προσβασιμότητας των προσώπων με προβλήματα όρασης στις στάσεις και αποβάθρες των μέσων μαζικής μεταφοράς θα συνιστούσε παραβίαση τόσο της ως

άνω εξουσιοδοτικής διάταξης όσο και των διεθνών και ενωσιακών δεσμεύσεων της Χώρας. Τούτο δε, ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι, σε κάθε περίπτωση, η απαρίθμηση των κοινόχρηστων χώρων που περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής της εξουσιοδοτικής διάταξης είναι, κατά το ρητό της γράμματος, ενδεικτική.

Εξάλλου, το γεγονός ότι οι σταθμοί και οι αποβάθρες του μετρό είναι υπόγειοι χώροι με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά δεν καθιστά άνευ ετέρου μη εφαρμόσιμες τις διατάξεις της υ.α. 52907/31.12.2009 ως προς τη μορφολογία και τη διάταξη των πλακών που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή των οδηγών οδούσης τυφλών. Τέλος, ο προβαλλόμενος ισχυρισμός κατά τον οποίο από την ΥΠΕΝ/ΔΕΣΣΕΔΠ/65826/699/2020 υ.α. επιβεβαιώνεται ότι η χρήση οδούσεων τυφλών δεν προβλέπεται νομοθετικά για εσωτερικούς χώρους είναι απορριπτός ως αβάσιμος. Τούτο, διότι σύμφωνα με το Κεφάλαιο Α άρθρο 3 της εν λόγω υπουργικής απόφασης στο πεδίο εφαρμογής της υπάγονται υφιστάμενα πριν από την ισχύ του ν. 4067/2012 κτίρια όπου στεγάζονται υπηρεσίες του Δημοσίου, νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου του ευρύτερου δημόσιου τομέα, κοινωφελείς οργανισμοί, οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας ή έχουν χρήσεις συνάθροισης κοινού, καθώς και κτίρια, κτιριακές υποδομές και εγκαταστάσεις που χαρακτηρίζονται ως ειδικά κτίρια δημόσιου ενδιαφέροντος σύμφωνα με το άρθρο 27 του ως άνω νόμου. Αντιθέτως, η ως άνω επικαλούμενη απόφαση δεν αναφέρεται σε κοινόχρηστους χώρους του άρθρου 26 παρ. 6 ν. 4067/2012, στους οποίους περιλαμβάνονται οι στάσεις και αποβάθρες των μέσων μαζικής μεταφοράς.

15. Περαιτέρω, με την κρινόμενη έφεση προβάλλεται ότι, σε κάθε περίπτωση, οι πλάκες που έχουν τοποθετηθεί στους σταθμούς του Μετρό δεν διαφέρουν ουσιωδώς από τις προβλεπόμενες στην υ.α. 52907/2009 και εξυπηρετούν πλήρως τον επιδιωκόμενο σκοπό της ανεμπόδιστης χρήσης των εγκαταστάσεων από τα άτομα με προβλήματα όρασης. Ειδικότερα, προβάλλεται ότι από τα πρώτα στάδια της κατασκευής του Μετρό της Αθήνας, πριν από την έκδοση της υ.α. 52907/2009 και κατόπιν εκπόνησης σχετικών μελετών, είχε επιλεγεί ως κύριο υλικό επίστρωσης των δαπέδων και των κλιμάκων των σταθμών ο γρανίτης, ο οποίος είχε χρησιμοποιηθεί σε σταθμούς μετρό ανά τον κόσμο. Είχε,

επίσης, καθορισθεί ο τύπος των πλακών που θα χρησιμοποιηθούν (χρώμα, επιφανειακή διαμόρφωση, διαστάσεις κ.λπ.) με τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η χωρίς προβλήματα μετακίνηση των επιβατών με ειδικές ανάγκες. Το σύνολο των σχετικών προδιαγραφών ενσωματώθηκε στα συμβατικά τεύχη όλων των προς δημοπράτηση έργων, περιλαμβανομένης και της επέκτασης της Γραμμής 3. Ειδικότερα, στο Τεύχος Προδιαγραφές Υλικών και Εργασιών Έργων Πολιτικού Μηχανικού παρατίθεται ο αναλυτικός πίνακας με τις διαστάσεις, το χρώμα και το είδος τελειώματος για κάθε είδος γρανίτη και αναφέρεται ότι το σύνολο του δαπέδου έχει επιστρωθεί με πλάκες γκρι γρανίτη, ενώ προβλέπονται τέσσερις τύποι πλακών γρανίτη (Α, Β, Γ και Δ) για τον οδηγό όδευσης τυφλών, ως εξής: i) Πλάκες «Τύπου Α – Κατεύθυνση»: χρησιμοποιήθηκαν πλάκες γρανίτη κόκκινου χρώματος, διαφορετικού με το υπόλοιπο δάπεδο (γκρι πλάκες) με εισέχουσες ρίγες παράλληλα προς τον άξονα κίνησης (και όχι εξέχουσες ρίγες), γεγονός το οποίο, καίτοι συνιστά διαφοροποίηση με τα οριζόμενα στην επίμαχη υ.α. επιτελεί πλήρως το σκοπούμενο αποτέλεσμα (αίσθηση κατεύθυνσης). ii) Πλάκες «Τύπου Β – Κίνδυνος»: χρησιμοποιήθηκαν πλάκες γρανίτη κόκκινου χρώματος με αδρή επιφάνεια επεξεργασμένης με φλόγιστρο, οι οποίες τοποθετήθηκαν στα σημεία που ορίζει η υ.α. (αρχή και τέλος κλιμάκων, προ των ανελκυστήρων, στην άκρη αποβάθρων). Η χρησιμοποίηση πλακών κόκκινου χρώματος αδρής επιφάνειας αντί πλακών κίτρινου χρώματος με φολίδες εξυπηρετεί πλήρως τον επιδιωκόμενο σκοπό της προειδοποίησης κινδύνου στα άτομα με προβλήματα όρασης, λόγω της έντονης χρωματικής αντίθεσης του χρώματός τους (ερυθρό) και της υφής της επιφάνειας (αδρής) σε σχέση με το υπόλοιπο δάπεδο (γκρι και λείο). Εξάλλου, στην αγορά δεν διατίθεται γρανίτης σε κίτρινο χρώμα και αν υπήρχε, η φύση του γρανίτη δεν επιτρέπει τη διαμόρφωση φολίδων στην επιφάνειά του. iii) «Πλάκες Τύπου Γ - Αλλαγή Κατεύθυνσης»: Επιλέχθηκαν πλάκες ερυθρού γρανίτη, σε χρώμα διαφορετικό από το υπόλοιπο γκρι δάπεδο με εισέχουσες ρίγες τετραγωνικού κάναβου παράλληλα προς τον άξονα κίνησης, οι οποίες έχουν το ίδιο αποτέλεσμα με τις πλάκες που ορίζονται στην υ.α. και iv) «Πλάκες τύπου Δ» - Στοπ, οι οποίες είναι πλάκες ερυθρού γρανίτη με εισέχουσες ρίγες κάθετες προς τον άξονα της κίνησης τοποθετημένες πριν από τις πλάκες Τύπου Β και Γ μπροστά και πίσω από

τις πύλες και τις απολήξεις των οδεύσεων για την παροχή πρόσθετης ασφάλειας στα άτομα που στερούνται όρασης. Προβάλλεται επίσης ότι στους χώρους του Μετρό δεν υπάρχουν σημεία εξυπηρέτησης (τηλεφωνικοί θάλαμοι κ.λπ.) και, συνεπώς, δεν απαιτείται η τοποθέτηση πλακών «Τύπου Δ – Εξυπηρέτηση». Περαιτέρω, κατά τους ισχυρισμούς της εκκαλούσας η τοποθέτηση στους σταθμούς της επέκτασης της Γραμμής 3 των πλακών που προβλέπονται στην υ.α. 52907/2009 θα οδηγούσε σε ασυμβατότητα με το υφιστάμενο εν λειτουργία σύστημα του Μετρό Αθήνας, γεγονός που θα συνεπαγόταν σύγχυση για τους χρήστες αυτού. Τέλος, όπως ειδικότερα ισχυρίζεται η εκκαλούσα η γενικευμένη ανακατασκευή όλων των σταθμών του Μετρό είναι δύσκολη, λόγω της ανάγκης συντονισμού της εν λειτουργία εκτέλεσης εκτεταμένων εργασιών αποξήλωσης και αντικατάστασης πλακών στους υφιστάμενους 37 σταθμούς, ενώ είναι δυνατόν να προκαλέσει βλάβες στα γεινιάζοντα υλικά, όπως στη μεμβράνη ηλεκτρικής μόνωσης (απαραίτητη για την ασφαλή λειτουργία των τρένων).

16. Επί του ανωτέρω λόγου και των συναφώς προβαλλόμενων ειδικών ισχυρισμών της εκκαλούσας, το Δικαστήριο κρίνει ότι οι καθορισθείσες με την ισχύουσα εν προκειμένω υ.α. 52907/31.12.2009 προδιαγραφές είναι υποχρεωτικές. Αυτές σχεδιάστηκαν ώστε εφαρμοζόμενες με ενιαίο τρόπο να διευκολύνουν την κίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους και έπρεπε να είχαν εφαρμοσθεί, χωρίς παρεκκλίσεις στους σταθμούς του Μετρό της Γραμμής 3. Αντιθέτως, εν προκειμένω η εκκαλούσα συνομολογεί ότι υιοθετήθηκαν διαφορετικές προδιαγραφές ως ακολούθως: α) για τις πλάκες τύπου Α-Κατεύθυνση χρησιμοποιήθηκαν πλάκες με εισέχουσες ρίγες (αντί εξέχουσες με πλατιές και αραιές ρίγες) κόκκινου χρώματος (αντί κίτρινου), β) για τις πλάκες τύπου Β- Κίνδυνος χρησιμοποιήθηκαν πλάκες με αδρή επιφάνεια επεξεργασμένη με φλόγιστρο, αντί φολιδωτές με έντονες φολίδες τοποθετημένες σε τετράγωνο κάναβο, γ) για τις πλάκες τύπου Γ- Αλλαγή Κατεύθυνσης χρησιμοποιήθηκαν πλάκες με εισέχουσες ρίγες, αντί φολιδωτές με πυκνότερες και λιγότερο έντονες φολίδες τοποθετημένες σε τετράγωνο κάναβο, ενώ δεν έχουν τοποθετηθεί πλάκες τύπου Δ-Εξυπηρέτηση, παρότι στο Μετρό, κατά τα κοινώς γνωστά και αντιθέτως

με τα αβασίμως προβαλλόμενα από την εκκαλούσα, υπάρχουν σημεία εξυπηρέτησης, όπως τα εκδοτήρια ή τα αυτόματα μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι στην κατασκευή των σταθμών του Μετρό χρησιμοποιήθηκαν πλάκες για την κατασκευή των οδηγών όδευσης τυφλών με ουσιωδώς διαφορετικές προδιαγραφές σε σχέση με τα προβλεπόμενα στην υ.α. 52907/31.12.2009, χωρίς να αποδεικνύεται ότι με τον τρόπο αυτό παρέχεται ισοδύναμο αποτέλεσμα για την προσβασιμότητα των ατόμων με προβλήματα όρασης στους χώρους του μετρό. Ειδικότερα, η μη τήρηση των κανονιστικού χαρακτήρα προδιαγραφών και η εν προκειμένω ουσιώδης απόκλιση από αυτές δεν μπορεί να γίνει δεκτή με την επίκληση αόριστων ισχυρισμών περί εκπλήρωσης του σκοπού της εξυπηρέτησης των ατόμων με προβλήματα όρασης, οι οποίοι δεν επαληθεύονται από κάποιον αρμόδιο φορέα, όπως η Επιτροπή Προσβασιμότητας του άρθρου 28 παρ. 9 του ν. 2831/2000 και ήδη από την Κεντρική Επιτροπή Προσβασιμότητας του άρθρου 19 του ν. 4495/2017. Επισημαίνεται, επίσης, ότι η χρήση του κίτρινου χρώματος στις πινακίδες τύπου Β-Κίνδυνος ήταν υποχρεωτική ήδη από το έτος 2002, καθώς με την υ.α. 52478/15.1.2002 είχε ορισθεί ότι οι πλάκες πρέπει να φέρουν «χρώμα πάντοτε κίτρινο» και να έχουν έντονες φολίδες. Επίσης ότι μετά την ισχύ της υ.α. 124964/1561/7.12.2022, με την οποία διατηρήθηκαν οι ίδιες προδιαγραφές πλακών, προβλέφθηκε ότι σε χώρους όπου έχουν χρησιμοποιηθεί ιδιαίτερα υλικά (παραδοσιακοί οικισμοί, αρχαιολογικοί χώροι κ.λπ.), στους οποίους δεν είναι δυνατή η χρήση του κίτρινου χρώματος, μπορεί να επιτραπεί η χρησιμοποίηση παραλλαγής αυτού του χρώματος υπό τον όρο της τήρησης της υφής των πλακών (φολιδωτές) μετά από σύμφωνη γνώμη της Κεντρικής Επιτροπής Προσβασιμότητας του άρθρου 19 του ν. 4495/2017.

Περαιτέρω, ο προβαλλόμενος από την εκκαλούσα ισχυρισμός ότι δεν υφίστανται πλάκες γρανίτη (υλικού που λόγω της αντοχής του είχε επιλεγεί για την επένδυση των σταθμών του Μετρό) κίτρινου χρώματος, καθώς και ότι ακόμη και αν υφίσταντο δεν θα μπορούσαν οι πλάκες να ήταν φολιδωτές, και αληθής υποτιθέμενος, προβάλλεται αλυσιτελώς, διότι δεν αποδεικνύεται ότι για την κατασκευή των οδηγών όδευσης τυφλών στους κοινόχρηστους χώρους του Μετρό δεν μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν κατ' εξαίρεση πλάκες που να πληρούν τις

υφιστάμενες προδιαγραφές. Εξάλλου, τα τυχόν διορθωτικά μέτρα που προβάλλεται ότι πρόκειται να ληφθούν για την αποκατάσταση των πλακών του οδηγού όδευσης των τυφλών στη γραμμή 3 του Μετρό ή/και στο υφιστάμενο εν λειτουργία σύστημα του Μετρό της Αθήνας, τα οποία αφορούν στον γενικότερο (ανα)σχεδιασμό του έργου και στην ανάγκη συμμόρφωσης με τις επιταγές του οικείου κανονιστικού πλαισίου περί οδεύσεων τυφλών, δεν αναιρούν τη διαπιστωθείσα παρατυπία, ήτοι την απόκλιση από τις ρητές προδιαγραφές κατά την κατασκευή των οδηγών όδευσης των τυφλών στους σταθμούς Αγίας Βαρβάρας, Κορυδαλλού και Νίκαιας της Γραμμής 3 του Μετρό.

17. Με την ένδικη έφεση προβάλλεται ότι η απόφαση δημοσιονομικής διόρθωσης και ανάκτησης εκδόθηκε κατά παράβαση της αρχής της αναλογικότητας, διότι η επιβολή δημοσιονομικής διόρθωσης και το ύψος αυτής συναρτώνται άμεσα με το εάν και σε ποιο βαθμό υλοποιήθηκε ποιοτικά και ποσοτικά το φυσικό αντικείμενο της Πράξης, καθώς και με την εκπλήρωση των λειτουργικών στόχων που είχαν τεθεί με την απόφαση χρηματοδότησης. Μόνο δε συστημικής φύσης παρατυπίες και παραβάσεις του εθνικού και ενωσιακού δικαίου δικαιολογούν τη λήψη του μέτρου της δημοσιονομικής διόρθωσης. Στο πλαίσιο αυτό, η εκκαλούσα προβάλλει ότι, εν προκειμένω, η ΕΔΕΛ συνομολογεί ότι το φυσικό αντικείμενο του έργου υλοποιήθηκε πλήρως, ότι αυτό είναι στο σύνολό του λειτουργικό, καθώς και ότι εκπληρώνει τους στόχους για τους οποίους χρηματοδοτήθηκε.

18. Ως προς τον λόγο αυτό το Δικαστήριο επισημαίνει ότι, κατά τα γενόμενα δεκτά στη σκέψη 4 της παρούσας, οι δημοσιονομικές διορθώσεις επιβάλλονται όχι μόνο λόγω συστημικών, αλλά και μεμονωμένων παρατυπιών, μπορούν να είναι αναλογικές ή κατ' αποκοπή, ενώ το ύψος αυτών καθορίζεται με βάση την επίπτωση της διαπιστωθείσας παρατυπίας στον προϋπολογισμό, τηρουμένης της αρχής της αναλογικότητας. Εν προκειμένω, η διαπιστωθείσα παρατυπία συνίσταται στη μη τήρηση των προδιαγραφών κατασκευής των οδηγών όδευσης τυφλών στους σταθμούς του Μετρό, γεγονός που, σε αντίθεση με τα προβαλλόμενα με την ένδικη έφεση, συνεπάγεται τη μειωμένη λειτουργικότητα του έργου και τη μη εκπλήρωση όλων των στόχων της χρηματοδότησης, λόγω του γεγονότος ότι οι προδιαγραφές

κατασκευής των οδών οδευσης τυφλών που τηρήθηκαν, εν προκειμένω, δεν διασφαλίζουν την απρόσκοπτη χρήση του Μετρό από άτομα με προβλήματα όρασης. Περαιτέρω, η δημοσιονομική επίπτωση της ως άνω παρατυπίας στον προϋπολογισμό του χρηματοδοτούντος Ταμείου είναι άμεσα μετρήσιμη και ισοδυναμεί με το κόστος προμήθειας και τοποθέτησης των πλακών των οδών οδευσης τυφλών που δεν πληρούσαν τις προδιαγραφές της υ.α. 52907/2009 στους ήδη παραδοθέντες σταθμούς της γραμμής 3 του Μετρό (Αγίας Βαρβάρας, Κορυδαλλού και Νίκαιας), με βάση το οποίο υπολογίστηκε το ποσό της, εν προκειμένω αναλογικής και όχι κατ' αποκοπή, δημοσιονομικής διόρθωσης. Ως εκ τούτου, η επιβληθείσα σε βάρος της εκκαλούσας διόρθωση, δεν παραβιάζει την αρχή της αναλογικότητας, όπως τα κριτήρια αυτής καθορίζονται στο άρθρο 143 παρ. 2 του Κανονισμού 1303/2013, καθώς είναι απόλυτα συμβατή με τη φύση και τη σοβαρότητα της παρατυπίας και ισοδυναμεί με τη βλάβη του προϋπολογισμού του χρηματοδοτούντος Ταμείου.

19. Για την ανάκτηση των ποσών των επιβαλλόμενων δημοσιονομικών διορθώσεων ο ν. 4314/2014 ορίζει, στο άρθρο 33, ότι: «1. [...] 2. Οι ακόλουθες κατηγορίες μη επιλέξιμων δαπανών δύναται να βαρύνουν το εθνικό σκέλος του ΠΔΕ του οικείου φορέα χρηματοδότησης, ή, κατά περίπτωση, να αυξάνουν την εθνική συμμετοχή: [...] 3. Σε κάθε άλλη περίπτωση πέραν των αναφερόμενων την παράγραφο 2 οι μη επιλέξιμες δαπάνες βαρύνουν τους πόρους του δικαιούχου και ειδικότερα: α. [...] β. Νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου εποπτευόμενα από το Δημόσιο ή τα Ν.Π.Δ.Δ.. β1. Νομικά πρόσωπα τα οποία έχουν μικτά έσοδα από επιχορηγήσεις και από άλλες δραστηριότητες. Εκδίδεται απόφαση δημοσιονομικής διόρθωσης και ανάκτησης του συνόλου του μη επιλέξιμου ποσού που έχει καταβληθεί. [...] β2. Νομικά πρόσωπα τα οποία έχουν αμιγώς έσοδα από επιχορηγήσεις. Εκδίδεται απόφαση δημοσιονομικής διόρθωσης και μείωση του ορίου πληρωμών του επόμενου οικονομικού έτους του Εθνικού σκέλους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου το οποίο εποπτεύει το υπόχρεο Νομικό Πρόσωπο. Στην απόφαση αναφέρεται ρητά ότι η δημοσιονομική διόρθωση αφορά έργο νομικού προσώπου που ανήκει στη συγκεκριμένη κατηγορία και κοινοποιείται στο

εποπτεύον Υπουργείο και στη Διεύθυνση Δημοσίων Επενδύσεων...». Στο ίδιο πλαίσιο το άρθρο 6 παρ. 3 της ν.α. 286/20.1.2017 (Β' 466) «Σύστημα επιβαλλόμενων από την Επιτροπή Δημοσιονομικού Ελέγχου (Ε.Δ.ΕΛ.) δημοσιονομικών διορθώσεων και διαδικασίες ανάκτησης αχρεωστήτως ή παρανόμως καταβληθέντων ποσών από πόρους του κρατικού προϋπολογισμού ή/ και του προϋπολογισμού της Ένωσης...» ορίζει ότι «Οι δημοσιονομικές διορθώσεις που εκδίδονται για τις μη επιλέξιμες δαπάνες της παρ. 3 του άρθρου 33 του ν. 4314/2014, είτε συνιστούν ανάκτηση των αχρεωστήτως ή παρανόμως καταβληθέντων ποσών σε βάρος των πόρων των δικαιούχων με επιστροφή των μη επιλέξιμων ποσών στη ΔΟΥ και στα έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού, είτε μειώνουν το όριο πληρωμών του επόμενου οικονομικού έτους του εθνικού σκέλους του ΠΔΕ του Υπουργείου ή της οικείας Περιφέρειας που εποπτεύει τον ελεγχόμενο φορέα σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις που διέπουν το ΠΔΕ...».

20. Από τις ανωτέρω διατάξεις προκύπτει ότι, εφόσον η δημοσιονομική διόρθωση εκδίδεται σε βάρος νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου που έχουν αμιγώς έσοδα από επιχορηγήσεις, δεν επιβάλλεται ανάκτηση, αλλά ισόποση μείωση του ορίου πληρωμών του επόμενου οικονομικού έτους του εθνικού σκέλους του ΠΔΕ του Υπουργείου, το οποίο εποπτεύει το υπόχρεο νομικό πρόσωπο. Η εξαιρετική αυτή ρύθμιση, που συνιστά απόκλιση από τα παγίως ισχύοντα και, για το λόγο αυτό, είναι στενά ερμηνευτέα, δεν τυγχάνει εφαρμογής σε περίπτωση κατά την οποία από το καταστατικό του νομικού προσώπου προκύπτει ότι δύναται να έχει, πλην των επιχορηγήσεων, και άλλες πηγές εσόδων, καθώς και σε περίπτωση κατά την οποία από τις δημοσιευμένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις αυτού προκύπτει ότι δεν έχει έσοδα μόνο από επιχορηγήσεις (βλ. ΕλΣυν Αποφάσεις Έβδομο Τμ. 1299/2021, Ι Τμ. 705/2020).

21. Το άρθρο όγδοο του ν. 1955/1911 (Α' 112) «Ίδρυση εταιρείας με την επωνυμία “ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Ανώνυμος Εταιρεία” και ρύθμιση συναφών θεμάτων» ορίζει ότι: «1. Για τη χρηματοδότηση του έργου και γενικά των σκοπών της εταιρείας η εταιρεία δύναται να συνάπτει δάνεια από ημεδαπές ή αλλοδαπές τράπεζες ή από οποιονδήποτε τρίτο, καθώς και να εκδίδει ομολογιακά δάνεια, των οποίων η διάρκεια, το επιτόκιο και οι όροι θα έχουν προηγουμένως εγκριθεί

σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Ο Υπουργός των Οικονομικών εξουσιοδοτείται να παρέχει την εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου υπέρ της Εταιρείας όταν κρίνεται αναγκαίο. 2. Όλα τα έξοδα για την κατασκευή και θέση σε λειτουργία του έργου θα καλύπτονται από την Εταιρεία. Μετά την έναρξη λειτουργίας του Έργου, τα έσοδα από την εκμετάλλευσή του και τη λοιπή επιχειρηματική δραστηριότητα της Εταιρείας (εισιτήρια, μισθώματα από μίσθωση ή παραχώρηση χρήσης καταστημάτων ή εκμεταλλεύσεως χώρων εντός των σταθμών του σιδηροδρόμου κλπ.) θα περιέχονται στην εταιρεία». Επίσης, με το άρθρο 145 του ν. 4070/2012 προστέθηκε στους περιλαμβανόμενους στην παρ. 2 του άρθρου 2 του καταστατικού της εταιρείας (άρθρο δεύτερο του ως άνω ν. 1955/1991) σκοπούς η δυνατότητα «να εκπονεί για λογαριασμό τρίτων, στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, αντί αμοιβής, μελέτες μεταφορών, μελέτες συγκοινωνιακών έργων, οποιουδήποτε τύπου και σταδίου, μελέτες οργάνωσης και διαχείρισης, επίβλεψη, ερευνητικά προγράμματα, καθώς και να παρέχει υπηρεσίες υποστήριξης και διαχείρισης αντίστοιχων έργων σε τρίτους».

22. Με την ένδικη έφεση προβάλλεται ότι κατά παράβαση των άρθρων 33 παρ. 3 του ν. 4314/2014 και 6 παρ. 3 της 286/17.2.2017 απόφασης του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών επιβλήθηκε σε βάρος της ... ανάκτηση του ποσού της δημοσιονομικής διόρθωσης, διότι η εκκαλούσα συγκαταλέγεται μεταξύ των νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου, που αν και λειτουργούν με αυτή τη νομική μορφή, ανήκουν στον Δημόσιο Τομέα, όπως αυτός προσδιορίζεται από τους ν. 1256/1982, 1892/1990 και 3871/2010 και χρηματοδοτούνται από το Δημόσιο, διότι στερούνται ίδιων εσόδων από την άσκηση κερδοσκοπικής δραστηριότητας. Προβάλλεται, επίσης, ότι η εκκαλούσα δεν έχει έσοδα από τη διαχείριση των γραμμών και των εγκαταστάσεων του δικτύου, καθώς μετά την έναρξη ισχύος του ν. 2669/1998, με τον οποίο συστάθηκε η εταιρεία «...Α.Ε. (...）」, και του ν. 3920/2011, με τον οποίο η «...» μετονομάστηκε σε «...», η λειτουργία και εκμετάλλευση των γραμμών του μετρό και κάθε επέκτασης αυτών ανήκει πλέον στη ... Συνεπώς, η «...» έχει ως μοναδική δραστηριότητα την κατασκευή του δικτύου και ως μοναδική πηγή χρηματοδότησης για την εκτέλεση των έργων τις επιχορηγήσεις που λαμβάνει από εθνικούς και ενωσιακούς πόρους μέσω του ΠΔΕ.

Λόγω, όμως, του γεγονότος ότι οι καταβολές των χρηματοδοτήσεων αυτών παρουσιάζουν διαχρονικά χρονική υστέρηση, η εκκαλούσα αναγκάζεται να λαμβάνει δάνεια από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) με εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου, προκειμένου να καλύπτει τις οικονομικές της υποχρεώσεις. Συνεπώς, η εκκαλούσα δεν διατηρεί άλλη πραγματική πηγή εσόδων πλην των επιχορηγήσεων που λαμβάνει μέσω του ΠΔΕ και, ως εκ τούτου, μη νομίμως επιβλήθηκε δημοσιονομική διόρθωση με ανάκτηση, αλλά έπρεπε το ποσό της διόρθωσης να μειώσει ισόποσα το όριο πληρωμών του επόμενου οικονομικού έτους του εθνικού σκέλους του ΠΔΕ του εποπτεύοντος Υπουργείου.

23. Επί του ανωτέρω λόγου το Δικαστήριο κρίνει ότι, όπως σαφώς προκύπτει από τον ιδρυτικό νόμο και το καταστατικό της εκκαλούσας, η τελευταία δύναται να έχει περισσότερες πηγές εσόδων, όπως δάνεια και έσοδα από την εν γένει εμπορική και επιχειρηματική της δραστηριότητα, οι πηγές των οποίων αναφέρονται στο νόμο ενδεικτικώς, περιλαμβάνουν δε και την έναντι αμοιβής εκπόνηση μελετών ή επίβλεψη έργων. Πέραν δε τούτου, από το προσκομισθέν από την εκκαλούσα αντίγραφο αποσπάσματος των χρηματοοικονομικών καταστάσεων της χρήσης που έληξε την 31^η.12.2019, καθώς και από τα προβαλλόμενα στην ένδικη έφεση, προκύπτει ότι η εκκαλούσα λαμβάνει σε τακτική βάση δάνεια από την ΕΤΕπ για την κάλυψη των υποχρεώσεών της. Τούτων δοθέντων και σύμφωνα με όσα έγιναν δεκτά στη σκέψη 20 της παρούσας, η εκκαλούσα δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της εξαιρετικής διάταξης του άρθρου 33 παρ. 3 περ. β' του ν. 4314/2014, η οποία τυγχάνει εφαρμοστέα μόνο στα νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, τα οποία δεν δύνανται εκ του ιδρυτικού τους νόμου ή του καταστατικού τους να έχουν άλλες, πλην των επιχορηγήσεων, πηγές εσόδων. Σημειώνεται, τέλος, ότι λόγω της σαφούς κατά τα ανωτέρω έννοιας της κρίσιμης διάταξης ο προβαλλόμενος με την έφεση λόγος ότι η λήψη των δανείων καθίσταται αναγκαία για την εκκαλούσα λόγω καθυστερήσεων στην καταβολή των επιχορηγήσεων προβάλλεται αλυσιτελώς. Ως εκ τούτου η παρούσα δημοσιονομική διόρθωση με ανάκτηση της κριθείσας μη επιλέξιμης δαπάνης που αντιστοιχεί στο κόστος προμήθειας και τοποθέτησης των πλακών των οδηγών όδευσης τυφλών που δεν

πληρούσαν τις προδιαγραφές της υ.α. 52907/2009 στους παραδοθέντες σταθμούς της γραμμής 3 του Μετρό επιβλήθηκε νομίμως.

24. Κατ' ακολουθίαν των ανωτέρω, η κρινόμενη έφεση πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό της και να διαταχθεί η κατάπτωση του κατατεθέντος υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου παραβόλου έφεσης. Περαιτέρω, το Δικαστήριο, εκτιμώντας τις περιστάσεις, απαλλάσσει την εκκαλούσα από τη δικαστική δαπάνη του Ελληνικού Δημοσίου, την κατανήφιση της οποίας αυτό ζητεί με το από 22.1.2025 υπόμνημά του (άρθρο 314 παρ. 3 εδ. β' ν. 4700/2020).

Για τους λόγους αυτούς

Απορρίπτει την από 31.5.2021 (με ΑΒΔ .../1.6.2021) έφεση.

Διατάσσει την κατάπτωση του καταβληθέντος παραβόλου υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου.

Απαλλάσσει την εκκαλούσα από τα δικαστικά έξοδα του Ελληνικού Δημοσίου.

Κρίθηκε και αποφασίσθηκε μέσω της δημόσιας διαδικτυακής υπηρεσίας e-presence.gov.gr, στις 13.1.2026.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΕΛΙΣΑΒΕΤ ΚΟΥΛΟΥΜΠΙΝΗ

Ο ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ ΠΑΡΕΔΡΟΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΓΙΑΣ

Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΤΣΕΡΑ

Δημοσιεύθηκε, σε δημόσια συνεδρίαση, στο ακροατήριο του Δικαστηρίου στις 5 Φεβρουαρίου 2026.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΕΛΙΣΑΒΕΤ ΚΟΥΛΟΥΜΠΙΝΗ

Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΤΣΕΡΑ