



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΤΟ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ
ΕΒΔΟΜΟ ΤΜΗΜΑ**

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του, στις 19 Μαΐου 2026, με την ακόλουθη σύνθεση: Μαρία Βλαχάκη, Αντιπρόεδρος, Πρόεδρος του Τμήματος, Ευαγγελία Πασπάτη (εισηγήτρια) και Ευπραξία Δημολιού Σύμβουλοι, Ελευθερία Πρασιανάκη και Ανδρέας Σώκος, Πάρεδροι, οι οποίοι μετέχουν με συμβουλευτική ψήφο.

Γενικός Επίτροπος της Επικρατείας στο Ελεγκτικό Συνέδριο: Παραστάθηκε ο Αντεπίτροπος της Επικρατείας Ιωάννης Κάρκαλης, ο οποίος αναπληρώνει νόμιμα τον Γενικό Επίτροπο της Επικρατείας που κωλύεται.

Γραμματέας: Γεωργία Τζένου, Προϊσταμένη της Γραμματείας του Τμήματος.

Για να δικάσει την από 8.5.2026 (Α.Β.Δ. ...) προσφυγή της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία», που εδρεύει ... , όπως εκπροσωπείται νόμιμα, το οποίο παραστάθηκε διά του πληρεξούσιου δικηγόρου του Ιωάννη Παραρά (ΑΜ/ ΔΣΑ 21501).

Με την υπό κρίση προσφυγή ζητείται η ανάκληση της 176/2026 Πράξης του Ε' Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Το Ελληνικό Δημόσιο, όπως εκπροσωπείται νόμιμα από τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, παραστάθηκε διά δηλώσεως του άρθρου 231 του ν. 4700/2020 της Παρέδρου του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους Γεωργίας Καλαντζή (ΑΜ ΝΣΚ 324).

Κατά τη συζήτηση που ακολούθησε το Δικαστήριο άκουσε:

Τον πληρεξούσιο δικηγόρο του προσφεύγοντος νομικού προσώπου, ο οποίος ζήτησε την παραδοχή της προσφυγής ανάκλησης, καθώς και προθεσμία για την κατάθεση υπομνήματος, η οποία και του δόθηκε μέχρι την Παρασκευή 22.5.2026.

Τον Αντεπίτροπο της Επικρατείας, ο οποίος πρότεινε την παραδοχή της προσφυγής ανάκλησης.

Μετά τη δημόσια συνεδρίαση το Δικαστήριο συνήλθε σε τηλεδιάσκεψη, που διενεργήθηκε μέσω της διαδικτυακής δημόσιας υπηρεσίας e-presence.gov.gr κατ' εφαρμογή του άρθρου 295 παρ. 2 του ν. 4700/2020.

Αφού άκουσε την εισήγηση της Συμβούλου Ευαγγελίας Πασπάτη

Σκέφθηκε σύμφωνα με τον νόμο και αποφάσισε τα ακόλουθα:

1. Για την άσκηση της υπό κρίση προσφυγής έχει καταβληθεί το νόμιμο παράβολο (βλ. το με κωδικό πληρωμής ... ηλεκτρονικό παράβολο).

2. Με την υπό κρίση προσφυγή ζητείται η ανάκληση της 176/2026 Πράξης του Ε΄ Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Με την Πράξη αυτή κρίθηκε ότι κωλύεται η υπογραφή του υποβληθέντος προς έλεγχο σχεδίου σύμβασης μεταξύ του ήδη προσφεύγοντος νομικού προσώπου, ως αναθέτοντος φορέα υπαγόμενου, κατ' αρχήν, ενόψει του αντικειμένου της σύμβασης στις διατάξεις του Βιβλίου ΙΙ του ν. 4412/2016, και της εταιρείας ... για την εκτέλεση του έργου «Κατασκευή Περίφραξης Αποτροπής Πρόσβασης στον Σιδηροδρομικό Διάδρομο σε επιλεγμένες θέσεις στις περιοχές Θηβών, Θριασίου και Ζευγολατιού» (Α.Π. ΣΕ...), προϋπολογιζόμενης δαπάνης 5.400.000,00 ευρώ [συμπεριλαμβανομένης της αξίας της προβλεπόμενης στο άρθρο 12.5.Β της από ... πρόσκλησης ρήτρας πρόσθετης καταβολής (πριμ), ύψους 26.865,67 ευρώ], πλέον Φ.Π.Α. (6.696.000,00 ευρώ, με Φ.Π.Α.), και συμβατικού τιμήματος ... ευρώ [συμπεριλαμβανομένης της αξίας της ρήτρας πρόσθετης καταβολής (πριμ), ύψους ... ευρώ], πλέον Φ.Π.Α.

3. Η ως άνω προσφυγή έχει ασκηθεί εμπροθέσμως και κατά τα λοιπά νομοτύπως. Συνεπώς, πρέπει να γίνει τυπικά δεκτή και να ερευνηθεί περαιτέρω ως προς τη βασιμότητα των προβαλλομένων λόγων.

4. Οι διατάξεις των Οδηγιών 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ, με τις οποίες ρυθμίστηκε το πλαίσιο ανάθεσης των δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών, εφαρμόζονται, κατ' αρχήν, σε συμβάσεις των οποίων η εκτιμώμενη αξία υπερβαίνει τα εκάστοτε προβλεπόμενα κατώτατα χρηματικά όρια, που όσον αφορά στα έργα ανέρχεται σε 5.404.000,00 ευρώ, χωρίς Φ.Π.Α. [βλ. άρθρο 15 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ, σε συνδυασμό με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2025/2150 της Επιτροπής της 22^{ας} Οκτωβρίου 2025, με τον οποίο τροποποιήθηκαν τα κατώτατα όρια εφαρμογής της Οδηγίας αυτής για τη διετία από 1.1.2026 έως 31.12.2027]. Πλην όμως, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ακόμη και στις συμβάσεις των οποίων η αξία υπολείπεται των εν λόγω ορίων, εξακολουθούν να τυχάνουν εφαρμογής οι θεμελιώδεις ελευθερίες και αρχές της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Σ.Λ.Ε.Ε.) και, ιδίως, οι αρχές των άρθρων 18, 49 και 56 της Συνθήκης αυτής, ήτοι η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, η αρχή της ελευθερίας της εγκατάστασης και της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, καθώς και οι απορρέουσες από αυτές γενικές αρχές της διαφάνειας, της ίσης μεταχείρισης, της αναλογικότητας και του υγιούς ανταγωνισμού, εφόσον η οικεία δημόσια σύμβαση παρουσιάζει βέβαιο διασυνοριακό ενδιαφέρον, το οποίο κατά το ΔΕΕ δεν μπορεί να συναχθεί υποθετικώς ή αφηρημένως, αλλά πρέπει να προκύπτει σαφώς από συγκεκριμένα αντικειμενικά στοιχεία

υπό το πρίσμα των συνθηκών της κάθε υπόθεσης και (βλ. αιτιολ. σκ. 3 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ και Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα της 3.7.2025 στην υπόθεση C-210/24, AESTE, σκ. 17, ΔΕΕ απόφ. της 14.7.2022, C-436/20, ASADE, σκ. 49, πρβλ. ΔΕΕ απόφ. της 13.11.2007, C-507/03, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Ιρλανδίας, σκ. 29 και 30, βλ. και Διάταξη του Δικαστηρίου της 5.7.2024, EUROCASH1, C-788/23, σκ. 23, Προτάσεις της Γενικής Εισαγγελέα της 3.2.2022 στην υπόθεση C-436/20, σκ. 93, την 2006/C 179/02 Ερμηνευτική Ανακοίνωση της Επιτροπής «σχετικά με το κοινοτικό δίκαιο που εφαρμόζεται στην ανάθεση συμβάσεων οι οποίες δεν καλύπτονται ή καλύπτονται εν μέρει από τις οδηγίες για τις "δημόσιες συμβάσεις"» και Ελ.Συν. Έβδ. Τμ. 738/2021, σκ. 2 γ). Στα αντικειμενικά κριτήρια που μπορούν να υποδηλώνουν την ύπαρξη βέβαιου διασυνοριακού ενδιαφέροντος περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η σημαντική αξία της σύμβασης, σε συνδυασμό με τον τόπο εκτέλεσης των εργασιών ή, ακόμη, τα ειδικά χαρακτηριστικά των οικείων προϊόντων ή υπηρεσιών (βλ. Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα της 3.7.2025 στην υπόθεση C-210/24, AESTE, σκ. 18, ΔΕΕ απόφ. της 20.3.2018, C-187/16, Επιτροπή κατά Αυστρίας, σκ. 106, της 6.10.2016, C-318/15, Tecnoedi Costruzioni, σκ. 20, και την εκεί μνημονευόμενη νομολογία), η ύπαρξη καταγγελιών που υπέβαλαν ξένοι επιχειρηματίες εγκατεστημένοι σε άλλα κράτη εφόσον δεν είναι πλασματικές (βλ. υπ' αυτή την έννοια, αποφάσεις της 15ης Μαΐου 2008, SECAP και Santorso, C-147/06 και C-148/06, EU:C:2008:277, σκέψη 31, καθώς και απόφαση της 16ης Απριλίου 2015, Enterprise Focused Solutions, C-278/14, EU:C:2015:228, σκέψη 20 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία), ενώ μόνο το γεγονός ότι η εκτιμώμενη αξία μιας σύμβασης είναι κάτω των ορίων δεν συνεπάγεται αναγκαία ότι αυτή δεν παρουσιάζει βέβαιο διασυνοριακό ενδιαφέρον για οικονομικούς φορείς άλλων κρατών μελών (βλ. ΔΕΕ απόφ. της 20.3.2018, C-187/16, Επιτροπή κατά Αυστρίας, σκ. 107).

5. Με τις διατάξεις του ν. 4412/2016 «Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)» (Α' 147), συντελέσθηκε η προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ και θεσπίστηκε ένα ολοκληρωμένο νομοθετικό πλαίσιο ανάθεσης των δημοσίων συμβάσεων, με κεντρικό άξονα την τήρηση των ως άνω θεμελιωδών αρχών του ενωσιακού δικαίου. Ο νόμος αυτός εφαρμόζεται, κατ' αρχήν, και στις διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων του Βιβλίου ΙΙ, «ανεξαρτήτως της εκτιμώμενης αξίας» των συμβάσεων αυτών, σύμφωνα με το άρθρο 222 παρ. 1 αυτού, και, επομένως, καταλαμβάνει, πλην των ρητώς προβλεπόμενων εξαιρέσεων, και τις δημόσιες συμβάσεις, των οποίων η αξία δεν υπερβαίνει το όριο εφαρμογής των ανωτέρω Οδηγιών (βλ. Ελ.Συν. Έβδ. Τμ. 63/2026, ΣτΕ Ολομ. 2325/2023). Ειδικότερα δε, με τις διατάξεις των άρθρων 263, 264, 265 και 267 του ν. 4412/2016 θεσπίζεται, ως γενικός κανόνας, η

προσφυγή στις ανοικτές διαγωνιστικές διαδικασίες, προς τον σκοπό διασφάλισης των θεμελιωδών αρχών της διαφάνειας, της ισότητας συμμετοχής στη διαδικασία ανάθεσης και του ανόθευτου ανταγωνισμού, ενώ με το άρθρο 269 ρυθμίζονται οι περιπτώσεις προσφυγής στην εξαιρετική διαδικασία της διαπραγμάτευσης, χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και αυτή της περ. δ', κατά την οποία, εξαιτίας απρόβλεπτων γεγονότων, δημιουργείται μία κατεπείγουσα ανάγκη, τόσο επιτακτική, ώστε να καθίσταται αδύνατη, για την αντιμετώπισή της, η επιλογή διαγωνιστικής διαδικασίας, έστω και με τις αντιστοίχως προβλεπόμενες συντετμημένες προθεσμίες για υποβολή προσφορών.

6. Εντούτοις, ανεξαρτήτως των ανωτέρω ρυθμίσεων και σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν στη σκέψη 4, ειδικά στην περίπτωση συμβάσεων, των οποίων η προϋπολογιζόμενη δαπάνη δεν υπερβαίνει τα εκάστοτε ισχύοντα κατώτατα χρηματικά όρια εφαρμογής των ενωσιακών Οδηγιών και δεν παρουσιάζουν βέβαιο διασυνοριακό ενδιαφέρον, ο εθνικός νομοθέτης δύναται, κατ'αρχάς, να θεσπίζει παρεκκλίσεις από τις ως άνω πάγιες εθνικές ρυθμίσεις περί δημοσίων συμβάσεων του ν. 4412/2016, εφόσον αυτές αφορούν σε συμβάσεις που υπηρετούν συγκεκριμένο και θεμιτό σκοπό δημοσίου συμφέροντος και υπό την επιφύλαξη της τήρησης των συνταγματικών αρχών της ισότητας των οικονομικών φορέων στην πρόσβαση στην αγορά, της διαφάνειας και της αναλογικότητας (βλ. σχετ. την 30/6.2.2026 κατευθυντήρια οδηγία της ΕΑΔΗΣΥ-ΑΔΑ: 9Χ9ΜΟΞΤΒ-Δ63). Ειδικότερα, οι σχετικές παρεκκλίνουσες ρυθμίσεις πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις (i) να είναι ειδικές και με επαρκή κανονιστική σαφήνεια ως προς το αντικείμενο που ρυθμίζουν και το πεδίο εφαρμογής τους, (ii) να συνδέονται με ιδιαίτερες ανάγκες που δικαιολογούν την απόκλιση από τις συνήθεις διαγωνιστικές διαδικασίες και να μην βαίνουν πέραν το αναγκαίου μέτρου για την επίτευξη σαφώς καθορισμένου δημόσιου σκοπού και (iii) ως εξαιρετικές πρέπει να ερμηνεύονται συσταλτικά βάσει ειδικών προϋποθέσεων για την ενεργοποίησή τους (πρβλ. υπό την έννοια αυτή απόφ. ΔΕΕ της 5ης Απριλίου 2017, C-298/2015 σκ. 51, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Στο πλαίσιο δε αυτό, ειδική νομοθετική ρύθμιση περιορισμένης χρονικής διάρκειας που επιτρέπει στον αρμόδιο αναθέτοντα φορέα, για λόγους άμεσης και επιτακτικής ανάγκης προστασίας κρίσιμων υποδομών μεταφορών και αντιμετώπισης κινδύνων για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, την προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης για συμβάσεις η εκτιμώμενη αξία των οποίων υπολείπεται των ενωσιακών ορίων δεν αντίκειται, κατ'αρχήν, στις συνταγματικές αρχές της ισότητας, της διαφάνειας και της αναλογικότητας, εφόσον περιορίζεται σε περιπτώσεις που βρίσκονται εντός του σκοπού της νομοθετικής αυτής ρύθμισης και

αιτιολογείται ειδικώς από τα πραγματικά δεδομένα της εκάστοτε εξεταζόμενης υπόθεσης.

7. Με τις διατάξεις των νόμων 3891/2010 «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα» [Α' 188, βλ., ιδίως, άρθρο 3, με το οποίο αντικαταστάθηκε το άρθρο 1 του ν. 2671/1998, Α' 289), 4408/2016 (Α' 135), περί εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, 4632/2019 (Α' 159), περί ενσωμάτωσης στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11^{ης} Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11^{ης} Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14^{ης} Δεκεμβρίου 2016, για την τροποποίηση της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής, και 4974/2022 «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών - Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις» (Α' 185, βλ. άρθρο 41, με το οποίο αντικαταστάθηκε εκ νέου το άρθρο 1 του ν. 2671/1998)] θεσπίστηκε το ρυθμιστικό πλαίσιο για τις ποιοτικές σιδηροδρομικές μεταφορές και ορίστηκε η εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» (εφεξής: «ΟΣΕ Α.Ε.») ως διαχειριστής της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, έχουσα, ιδίως, την ευθύνη κατασκευής νέας σιδηροδρομικής υποδομής, συντήρησης, ανακαίνισης και λειτουργίας της υφιστάμενης σιδηροδρομικής υποδομής και διαχείρισης των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας. Ειδικότερα, με το άρθρο 56 του ν. 4632/2019, όπως ίσχυε πριν από την τροποποίησή του με το άρθρο 16 του ν. 5220/2025 (Α' 131/21.7.2025), ήτοι κατά τον κρίσιμο χρόνο λήψης της απόφασης του Δ.Σ. για την δημοπράτηση του έργου, ορίστηκε, μεταξύ άλλων, ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνουν υπόψη στα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας τους κινδύνους που συνδέονται με τις δραστηριότητες άλλων παραγόντων και τρίτων, σε περίπτωση δε που εντοπίζουν κίνδυνο ασφάλειας, οφειλόμενο σε ελάττωμα και κατασκευαστικές παρατυπίες ή δυσλειτουργίες τεχνικού εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων των δομικών υποσυστημάτων, οφείλουν, στο πλαίσιο των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους, να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας.

8. Περαιτέρω, στο πλαίσιο της συνολικής αναδιοργάνωσης του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος, με τον ν. 5167/2024 «Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών και άλλες διατάξεις» (Α' 207/20.12.2024), σκοπός του οποίου είναι η βελτίωση της λειτουργίας του σιδηροδρομικού τομέα, η ενίσχυση της εποπτείας του και η παροχή οικονομικότερων και ποιοτικότερων υπηρεσιών στο κοινό (βλ. αιτιολογική έκθεση και άρθρο 1), προβλέφθηκε, μεταξύ άλλων, η δημιουργία ενός ενιαίου φορέα με την απορρόφηση της εταιρείας «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» από την εταιρεία «ΟΣΕ Α.Ε.», τη μετονομασία της τελευταίας σε «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» και την υποκατάσταση της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» στη θέση της απορροφώμενης, σε όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από συμβάσεις έργων, μελετών, υπηρεσιών και προμηθειών και στις διακηρύξεις, προκηρύξεις ή προσκλήσεις για την ανάθεση των ανωτέρω δημοσίων συμβάσεων (βλ. άρθρα 3, 4 και 6 του ως άνω νόμου). Επίσης, ο ίδιος νόμος ορίζει στο άρθρο 7ΙΒ, που προστέθηκε με το άρθρο 41 του ν. 5220/2025, ότι: «1. Ο Κανονισμός Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών για την ανάθεση των συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών άνω και κάτω των ορίων της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ (...) και της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ (...) προβλέπει τις διαδικασίες και τους όρους σχετικά με την ανάθεση και εκτέλεση των συμβάσεων της εταιρείας, κατά παρέκκλιση από τον ν. 4412/2016 (...), υπό την επιφύλαξη της ενωσιακής νομοθεσίας. (...) 2. Για τις διαδικασίες προγραμματισμού ανάθεσης και εκτέλεσης συμβάσεων της παρ. 1 του παρόντος εφαρμόζεται η παρ. 7 του άρθρου 222 του ν. 4412/2016, περί αντικειμένου και πεδίου εφαρμογής», στο άρθρο 10 ότι: «1. (...) 1Δ. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας "Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε." καταρτίζεται Κανονισμός Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών, ο οποίος αναρτάται στην ιστοσελίδα της εταιρείας. (...)» και, τέλος, στις μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 12, όπως αυτό διαμορφώθηκε μετά την προσθήκη παραγράφων 6, 7 και 8 με το άρθρο 44 του ν. 5220/2025, ότι: «1. (...) 8. Μέχρι την έγκριση του Κανονισμού Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών του άρθρου 7ΙΒ, και σε κάθε περίπτωση για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει την 1η.1.2026, το Διοικητικό Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει για τον τρόπο και τη διαδικασία ανάθεσης των συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών κάτω των χρηματικών ορίων των Οδηγιών 2014/24/ΕΕ (...) και 2014/25/ΕΕ (...). Ειδικώς, για τις συμβάσεις κάτω των χρηματικών ορίων των Οδηγιών 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ που σχετίζονται με τη σιδηροδρομική ασφάλεια και την εκπαίδευση του προσωπικού, η ανάθεσή τους δύναται να διενεργείται, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, λόγω κατεπείγουσας και επιτακτικής ανάγκης άμεσης αποκατάστασης και εκσυγχρονισμού των υποδομών του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, ιδίως: α) μέσω της διαδικασίας του ανταγωνιστικού διαλόγου, β) μέσω της

διαδικασίας με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης σύμβασης».

9. Σχετικά με τις ως άνω μεταβατικές διατάξεις, στην αιτιολογική έκθεση επί του άρθρου 44 του ν. 5220/2025, διαλαμβάνονται, πλην άλλων, αναφέρονται τα ακόλουθα: «Προβλέπονται οι μεταβατικές διατάξεις του παρόντος Μέρους του σχεδίου νόμου και συγκεκριμένα προβλέπονται: (...) γ) η αρμοδιότητα του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας να καθορίζει τον τρόπο και τη διαδικασία ανάθεσης των συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών κάτω των χρηματικών ορίων των Οδηγιών 2014/24/ΕΕ (...) και 2014/25/ΕΕ (...), σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ (L 94), μέχρι την έγκριση του Κανονισμού Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών».

10. Κατά την αληθή έννοια του άρθρου 12 παρ. 8 του ν. 5167/2024, όπως ισχύει, ερμηνευόμενου ενόψει του συνόλου των διατάξεων του νόμου αυτού περί αναδιάρθρωσης του σιδηροδρομικού τομέα και υπό το φως του σκοπού του νομοθέτη για την ταχεία αποκατάσταση, θωράκιση και ασφαλή λειτουργία του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, παρέχεται, κατά το μεταβατικό στάδιο λειτουργίας του νέου φορέα που δεν υπερβαίνει την 1.1.2026, η ευχέρεια στο Διοικητικό Συμβούλιο αυτού καθορισμού του τρόπου και της διαδικασίας ανάθεσης συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών, των οποίων η εκτιμώμενη αξία υπολείπεται των χρηματικών ορίων των Οδηγιών 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ. Ειδικότερα, προβλέπεται ένας ειδικός και ευέλικτος μηχανισμός ανάθεσης των ανωτέρω συμβάσεων που σχετίζονται, πλην άλλων, με τη σιδηροδρομική ασφάλεια, μέσω των διαδικασιών του ν. 4412/2016 που αντικειμενικά είναι λιγότερο χρονοβόρες, όπως είναι αυτές του ανταγωνιστικού διαλόγου ή της διαδικασίας με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης, με μόνη, όμως, προϋπόθεση την προηγούμενη διαπίστωση της ύπαρξης κατεπείγουσας και επιτακτικής ανάγκης άμεσης αποκατάστασης και εκσυγχρονισμού σιδηροδρομικής υποδομής. Αντίθετη ερμηνευτική εκδοχή, σύμφωνα με την οποία η ως άνω ειδική διάταξη αναφορικά με τη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς προηγούμενη δημοσίευση της προκήρυξης εφαρμόζεται παράλληλα και συμπληρωματικά προς τις εθνικές ρυθμίσεις της περ. δ' του άρθρου 269 του ν. 4412/2016 και τις προϋποθέσεις που τίθενται με αυτήν δεν προκύπτει ούτε από την γραμματική ερμηνεία της ανωτέρω διάταξης ούτε από την προεκτεθείσα ratio θεσπίσής της, καθώς ο αναθέτων φορέας θα μπορούσε κάλλιστα να προσφύγει στη διαδικασία διαπραγμάτευσης του άρθρου αυτού και χωρίς τη θέσπιση της εν λόγω ειδικής διάταξης. Υπό το πρίσμα δε αυτό, η ανωτέρω διάταξη ως παρέκκλιση από τις πάγιες εθνικές ρυθμίσεις περί δημοσίων συμβάσεων του ν. 4412/2016 και εφόσον ενεργοποιείται για συμβάσεις που

δεν εμφανίζουν βέβαιο διασυννοριακό ενδιαφέρον είναι, κατ' αρχάς, συμβατή με τις συνταγματικές αρχές της ισότητας, διαφάνειας και της αναλογικότητας, διότι α) επιδιώκει θεμιτό σκοπό αποβλέποντας στην άμεση αντιμετώπιση αναγκών συνδεδεμένων με την ασφάλεια, τη λειτουργικότητα και την προστασία των σιδηροδρομικών υποδομών και β) ενόψει του επιδιωκόμενου αυτού ειδικού σκοπού της σε συνδυασμό και με την περιορισμένη χρονική διάρκεια ισχύος της, η προβλεπόμενη στην ως άνω ρύθμιση δυνατότητα και όχι υποχρέωση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας για ανάθεση, μέσω αντικειμενικά ταχύτερων διαδικασιών, συμβάσεων συνδεδεμένων με την ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου και την εν γένει προστασία της ακεραιότητας των σιδηροδρομικών υποδομών είναι αντικειμενικά πρόσφορη για την επίτευξη του ως άνω σκοπού χωρίς να προκύπτει προφανής υπέρβαση των άκρων ορίων της νομοθετικής ευχέρειας. Περαιτέρω, η διάταξη αυτή περί δυνατότητας προσφυγής στην ανωτέρω προβλεπόμενη εξαιρετική διαδικασία διαπραγμάτευσης ερμηνεύεται συσταλτικά και εξαρτάται αφενός από τη διαπίστωση ότι το αντικείμενο της υπό ανάθεση σύμβασης ευρίσκεται σε ουσιαστική συνάφεια με τον ανωτέρω σκοπό και αφετέρου από την ειδική και επαρκή αιτιολόγηση εκ μέρους του αναθέτοντος φορέα της επιλογής του αυτής με την επίκληση κατεπείγουσας και επιτακτικής ανάγκης για άμεση αποκατάσταση της υποδομής, η οποία θα πρέπει να επιβεβαιώνεται από τα πραγματικά δεδομένα της κάθε υπόθεσης, προκειμένου να μην γίνεται κατάχρηση της ως άνω εξαιρετικής ρύθμισης για την κάλυψη βραχυπρόθεσμων ή, πολύ περισσότερο, μακροπρόθεσμων αναγκών του φορέα.

11. Στην υπό κρίση υπόθεση, από το σύνολο των στοιχείων του φακέλου προκύπτουν όσα εκτίθενται στις σκέψεις 12 έως 17 που ακολουθούν.

12. Αντικείμενο του υπό ανάθεση έργου, το οποίο χρηματοδοτείται από τον τακτικό προϋπολογισμό της προσφεύγουσας εταιρείας είναι, σύμφωνα με την οικεία Τεχνική Περιγραφή, η κατασκευή ειδικού τύπου περίφραξης, με σκοπό την αποτροπή μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στον σιδηροδρομικό διάδρομο, σε επιλεγμένες περιοχές του δικτύου, στις οποίες παρουσιάζεται παραβατικότητα και, συγκεκριμένα, στις περιοχές της Θήβας (θέση «Πυρί»), του Θριασίου (Ασπρόπυργος) και του Ζευγολατιού. Στις περιοχές αυτές, είτε δεν υφίσταται πλέον η αρχική περίφραξη του σιδηροδρομικού διαδρόμου, καθώς αυτή έχει βανδαλιστεί ή πλήρως αφαιρεθεί, είτε η περίφραξη είναι ανεπαρκής ως προς την αποτελεσματικότητά της για την αποτροπή της εισόδου Μη Εξουσιοδοτημένων Ατόμων (Μ.Ε.Α.) εντός του σιδηροδρομικού διαδρόμου. Στην προς κατασκευή περίφραξη θα εφαρμοστεί ειδικού σχεδιασμού μεταλλική κατασκευή, με πλέγμα που αποτελείται από ειδικά διαμορφωμένο προφίλ, το οποίο περιλαμβάνει οδοντωτές – πριονωτές

ακμές με επαναλαμβανόμενη γεωμετρία, ώστε να προκύπτει ένα ελεγχόμενο σύστημα ασφαλείας. Ειδικότερα, στο αντικείμενο του έργου περιλαμβάνονται: α) Η κατασκευή των στοιχείων της Περίφραξης Αποτροπής Πρόσβασης (Π.Α.Π.) στα προβλεπόμενα μήκη και θέσεις, τα οποία θα προκύψουν από τη μελέτη εφαρμογής του αναδόχου. Το μήκος επέμβασης στην περιοχή της Θήβας εκτιμάται σε 375 μ., στην περιοχή του Θριασίου (βόρειο και νότιο τμήμα) σε 2.900 μ. και στην περιοχή του Ζευγολατιού σε 2.200 μ.. β) Η θεμελίωση της κατασκευής με πασσάλους ανά 5,0 μ.. γ) Η κατασκευή των απαραίτητων γειώσεων – σωματώσεων των μεταλλικών στοιχείων του τοίχου προστασίας, λόγω της ηλεκτροκίνησης. δ) Η απομάκρυνση στοιχείων που εμποδίζουν την κατασκευή. ε) Οι απαιτούμενες μελέτες εφαρμογής για την κατασκευή του έργου και γεωτεχνικές έρευνες – αξιολογήσεις, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην Ε.Σ.Υ. του έργου. Και στ) Η έκδοση πιστοποιητικού συμμόρφωσης με τις αρχές διαλειτουργικότητας (NoBo) και ασφάλειας (AsBo), σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 402/2013 σχετικά με την κοινή μέθοδο ασφάλειας (ΚΜΑ) για την αξιολόγηση και την εκτίμηση της επικινδυνότητας. Προ της έναρξης κατασκευής, ο ανάδοχος θα υποβάλει προς έγκριση το πρόγραμμα εκτέλεσης των γεωτρήσεων για τον προσδιορισμό των εδαφοτεχνικών χαρακτηριστικών που απαιτούνται για τη διαστασιολόγηση των πασσάλων. Επίσης, ο ανάδοχος θα προβεί στην αναλυτική τοπογραφική αποτύπωση της περιοχής, όπου προβλέπεται να γίνει η κατασκευή της περιτοίχισης της γραμμής, η οποία θα χρησιμοποιηθεί ως υπόβαθρο για τη μελέτη εφαρμογής του τοίχου περιτοίχισης. Σε περιπτώσεις που απαιτηθεί καθαρισμός της περιοχής, ο ανάδοχος θα προβεί στις κατάλληλες ενέργειες. Επιπλέον, δεδομένου ότι το έργο θα εκτελεστεί σε λειτουργούσες γραμμές και ότι στις ευρύτερες περιοχές του έργου υπάρχει εγκατεστημένος εξοπλισμός σηματοδότησης με ETCS, Τηλεπικοινωνιών και Ηλεκτροκίνησης, ο ανάδοχος είναι υποχρεωμένος, κατά την εκτέλεση των οικείων εργασιών, να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία του υφιστάμενου εξοπλισμού.

13. Με την υπ' αριθ. .../4.12.2025 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Φορέα, εγκρίθηκε, κατ' επίκληση του άρθρου 12 παρ. 8 του ν. 5167/2024, η ανάθεση του ελεγχόμενου έργου, με τη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης, με αξιολόγηση μελέτης (άρθρα 269 και 50 του ν. 4412/2016), κατόπιν της σχετικής .../2.12.2025 εισήγησης της Διεύθυνσης Υλοποίησης Έργων της Γενικής Διεύθυνσης Μελετών, Έργων και Ανάπτυξης Δικτύου του Φορέα ... Η ως άνω απόφαση διορθώθηκε με την .../23.12.2025 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Φορέα, με απαλοιφή της χρήσης της διαδικασίας αξιολόγησης μελέτης του άρθρου 50 του ν. 4412/2016. Τούτο διότι, όπως αναφέρεται και στην .../22.12.2025 εισήγησης της Διεύθυνσης Υλοποίησης Έργων της Γενικής Διεύθυνσης Μελετών, Έργων και Ανάπτυξης Δικτύου, «(...) η Υπηρεσία,

στο πλαίσιο της προσπάθειας για την ταχύτερη ολοκλήρωση του εν θέματι έργου, λόγω των στενών χρονικών περιθωρίων, που προσδιορίζονται από την άμεση επίλυση των κρίσιμων θεμάτων ασφάλειας στην κυκλοφορία της σιδηροδρομικής γραμμής και συγκεκριμένα των επικίνδυνων συνθηκών που επικρατούν σε "ευαίσθητες περιοχές" του σιδηροδρομικού δικτύου από δράσεις ΜΕΑ αλλά και παραβατικές συμπεριφορές ορισμένων ατόμων, προέβη ήδη στην εκπόνηση της μελέτης και έτσι πλέον δεν παρίσταται ανάγκη για την χρήση της διαδικασίας της σύναψης του έργου με αξιολόγηση μελέτης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 50 του Ν. 4412/2016 (...)).

14. Στην από 2.12.2025 αρχική εισήγηση της ως άνω Διεύθυνσης σχετικά με την αναγκαιότητα του έργου αναφέρεται μεταξύ άλλων, ότι «(...) Το ζήτημα της περιτοίχισης "ευαίσθητων περιοχών" έχει απασχολήσει ιδιαίτερα την εταιρεία "Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε." (...) με προτάσεις κατασκευής διαφόρων τύπων περίφραξης. Τα αποτελέσματα όσων εκ των προτάσεων αυτών υλοποιήθηκαν ήταν πενιχρά ως προς την αποτελεσματικότητά τους, δεδομένου ότι οι περιφράξεις αυτές είτε δεν ήταν αρκετά αποτρεπτικές στην είσοδο ΜΕΑ (μη εξουσιοδοτημένα άτομα) εντός των σιδηροδρομικών γραμμών είτε δεν παρείχαν επαρκή προστασία έναντι βανδαλισμών με αποτέλεσμα μετά από σχετικά σύντομο χρονικά διάστημα αυτές να αφαιρεθούν ή να καταστούν τελείως αναποτελεσματικές.... Με βάση τα ανωτέρω συμπεράσματα αλλά και τις πραγματικές συνθήκες που επικρατούν στο πεδίο, η Γενική Διεύθυνση Μελετών, Έργων και Ανάπτυξης Δικτύου (...) προχώρησε στον πρωτογενή σχεδιασμό ενός νέου τύπου περίφραξης, αντλώντας στοιχεία από διεθνείς πρακτικές αποτροπής εισόδου ΜΕΑ εντός "ευαίσθητων περιοχών". (...) Η προτεινόμενη σύμβαση κατασκευής της συγκεκριμένης ΠΑΠ έχει πιλοτικό χαρακτήρα, θα παρακολουθηθεί δηλαδή λεπτομερώς με την καταγραφή όλων των σχετικών με την ΠΑΠ συμβάντων (διατήρηση της δομικής ακεραιότητας και ανθεκτικότητάς της, επιτυχημένη αποτροπή ΜΕΑ, αναίρεση του κινδύνου ρίψης αντικειμένων, κ.λπ.) και την τήρηση σχετικών δελτίων καταγραφής συμβάντων. Με βάση τα ανωτέρω και δεδομένων των επικίνδυνων συνθηκών που επικρατούν σε "ευαίσθητες περιοχές" του σιδηροδρομικού δικτύου από δράσεις ΜΕΑ αλλά και παραβατικές συμπεριφορές ορισμένων ατόμων, κρίνεται αναγκαία και κατεπείγουσα η κατασκευή της προτεινόμενης περιτοίχισης ΠΑΠ, η οποία αν και έχει πιλοτικό χαρακτήρα, εκτιμάται ότι θα παρέχει στο έπακρον τα αναμενόμενα αποτελέσματα στην αποτροπή εισόδου ΜΕΑ και στην προστασία της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας. (...). Οι πιλοτικές ΠΑΠ θα αξιολογηθούν σε βάθος χρόνου, ελέγχοντας την επίδοσή τους (performance evaluation).(...) ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ - ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ - ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ (...) Ο Ν. 4632/2019, με τον οποίο ενσωματώνεται η Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, επιβάλλει στον διαχειριστή υποδομής την

υποχρέωση να διαχειρίζεται όλους τους κινδύνους που επηρεάζουν την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, μέσω του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (Safety Management System – SMS). Η Οδηγία - και κατ' επέκταση ο νόμος - καλύπτουν και τα τεχνικά συστήματα κυκλοφορίας. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω και επειδή: • Το έργο αφορά άμεσα στη σιδηροδρομική ασφάλεια, • Υφίστανται τεκμηριωμένοι και άμεσοι κίνδυνοι που καθιστούν τη δημοπράτηση του έργου με ανοικτή διαδικασία μη κατάλληλη και επικίνδυνα χρονοβόρα (...) η προσφυγή στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς προηγούμενη δημοσίευση δεν είναι μόνο επιτρεπτή εκ του νόμου, αλλά και απολύτως αναγκαία για την προστασία της ασφάλειας των επιβατών. Για την υλοποίηση του έργου προτείνεται η διαδικασία της σύναψης δημόσιων έργων με αξιολόγηση μελέτης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 50 του ν. 4412/2016, όπως ισχύει σήμερα (...).

15. Με την .../30.12.2025 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Φορέα εγκρίθηκε η μελέτη του ελεγχόμενου έργου, εκτιμώμενου προϋπολογισμού μελέτης 5.400.000 ευρώ (χωρίς Φ.Π.Α.). Ακολούθως, κατόπιν της .../3.2.2026 εισήγησης της Διεύθυνσης Διαγωνισμών και Συμβάσεων Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών του Φορέα, εγκρίθηκαν, με την .../5.2.2026 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου, μεταξύ άλλων, η προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης, σύμφωνα με τα άρθρα 269 και 269Α του ν. 4412/2016, για την ανάθεση του προαναφερθέντος έργου, τα τεύχη της οικείας πρόσκλησης και το έντυπο οικονομικής προσφοράς, καθώς και η αποστολή της πρόσκλησης για συμμετοχή στη διαδικασία διαπραγμάτευσης στους οικονομικούς φορείς ... , ... και

16. Στην .../3.2.2026 εισήγηση της αρμόδιας Διεύθυνσης αναφέρονται στοιχεία για τις συνθήκες του υπό ανάθεση έργου και ειδικότερα ότι «(...). Επίσης, λόγω της έλλειψης ΠΑΠ παρατηρείται συχνά αφενός παράνομη διέλευση και κυκλοφορία ΜΕΑ εντός του σιδηροδρομικού διαδρόμου, θέτοντας σε άμεσο κίνδυνο τη ζωή των ατόμων αυτών και αφετέρου γίνεται επανειλημμένως ρίψη αντικειμένων (πέτρες, σίδερα κ.λπ.) εναντίον των διερχόμενων συρμών με άμεση επίπτωση στην ασφάλεια κυκλοφορίας. (...) Η προτεινόμενη Περίφραξη Αποτροπής Πρόσβασης (ΠΑΠ) θα συμβάλλει καθοριστικά (α) στην ασφαλή σιδηροδρομική κυκλοφορία, (β) στην άρση των φαινομένων βανδαλισμού του σιδηροδρομικού υλικού, (γ) στην αποτροπή απόθεσης μπαζών εντός του σιδηροδρομικού διαδρόμου, γεγονός που θα συμβάλει στην γενικότερη περιβαλλοντική ανακούφιση των θιγόμενων περιοχών, και (δ) στην εξάλειψη θανατηφόρων ή σοβαρών ατυχημάτων λόγω εμπλοκής σιδηροδρομικών συρμών με οχήματα και πολίτες. (...).

17. Στην οικεία πρόσκληση για συμμετοχή σε διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης, "σύμφωνα με το άρθρο 12

παρ. 8 του ν. 5167/2024, ως προστέθηκε με το άρθρο 44 του ν. 5220/2025 σε συνδυασμό με τις διατάξεις των άρθρων 269 και 269α του ν. 4412/2016", η οποία αναρτήθηκε στο Κ.Η.Μ.ΔΗ.Σ. στις 13.2.2026, ορίστηκε ως κριτήριο ανάθεσης της σύμβασης η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά μόνο βάσει τιμής (βλ. άρθρο 18), ενώ προβλέφθηκε, στο άρθρο 12.5, η χορήγηση στον ανάδοχο πρόσθετης καταβολής (πριμ) ποσοστού 0,5% επί της αρχικής συμβατικής αξίας, μη συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α., εφόσον ο χρόνος παράδοσης του έργου είναι μικρότερος κατά δέκα τοις εκατό (10%) του προβλεπόμενου στη σύμβαση. Η συνολική προθεσμία εκτέλεσης του έργου είναι είκοσι πέντε (25) ημερολογιακοί μήνες από την υπογραφή της σύμβασης, εκ των οποίων οι δέκα (10) αφορούν στην κατασκευή του έργου και οι υπόλοιποι δεκαπέντε (15) στον χρόνο υποχρεωτικής συντήρησης (εγγύησης) του έργου (βλ. άρθρο 12.4). Η εν λόγω πρόσκληση κοινοποιήθηκε στις εργοληπτικές επιχειρήσεις ... , ... και ... , οι οποίες και κατέθεσαν προσφορά κατά την ορισθείσα με την πρόσκληση καταληκτική προθεσμία (24.2.2026). Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας ως ανάδοχος του έργου ανακηρύχθηκε η ... με προσφερόμενη μέση έκπτωση ... , έναντι συμβατικού τιμήματος ... ευρώ, πλέον Φ.Π.Α., στο οποίο συμπεριλαμβάνεται και η αξία της ρήτρας πρόσθετης καταβολής (πριμ), ύψους ... ευρώ, όπως διαπίστωσε το επιληφθέν Κλιμάκιο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

18. Το επιληφθέν του προσυμβατικού ελέγχου νομιμότητας της ανωτέρω διαδικασίας ανάθεσης και του οικείου σχεδίου σύμβασης Ε΄ Κλιμάκιο, με την ήδη προσβαλλόμενη Πράξη του, αφού ερμήνευσε την προαναφερθείσα, κρίσιμη εν προκειμένω, μεταβατική διάταξη του άρθρου 12 παρ. 8 του ν. 5167/2024, (όπως το άρθρο αυτό διαμορφώθηκε με την προσθήκη παρ. 6, 7 και 8 με το άρθρο 44 του ν. 5220/2025) έκρινε, κατ' αρχάς, ότι **A)** μέσω αυτής εισάγεται τεκμήριο σχετικά με την ύπαρξη κατεπείγουσας και έκτακτης ανάγκης ανάθεσης των συμβάσεων που σχετίζονται με τη σιδηροδρομική ασφάλεια και έχουν ως αντικείμενο την αποκατάσταση και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, και **B)** η μόνη παρέκκλιση που θεσπίζεται με τη διάταξη αυτή αφορά στην ακολουθητέα από τον αναθέτοντα φορέα διαδικασία ανάθεσης, ο οποίος δύναται να προσφύγει είτε στον ανταγωνιστικό διάλογο είτε στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης, ενώ, κατά τα λοιπά, η ανάθεση των οικείων συμβάσεων γίνεται «σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις» περί δημοσίων συμβάσεων, και δη τις εφαρμοστέες, στη συγκεκριμένη περίπτωση, διατάξεις των άρθρων 267 και 269 του ν. 4412/2016. Επομένως, κατά την κρίση του Κλιμακίου, δοθέντος ότι ουδεμία άλλη ρητή παρέκκλιση θεσπίζεται από συγκεκριμένες ρυθμίσεις του ν. 4412/2016, η προαναφερθείσα διάταξη του άρθρου 12 παρ. 8 του ν. 5167/2024 έχει την έννοια ότι, για την ανάθεση

συμβάσεων που σχετίζονται με τη σιδηροδρομική ασφάλεια, δεν εφαρμόζονται οι τακτικές διαδικασίες που προβλέπονται στον ν. 4412/2016, αλλά, πλην άλλων, η εξαιρετική διαδικασία του άρθρου 269 του νόμου αυτού, εφόσον, όμως, συντρέχουν σωρευτικά, πλην της κατεπείγουσας ανάγκης, και οι λοιποί όροι και προϋποθέσεις της, εφαρμοστέας, εν προκειμένω, περ. δ' του εν λόγω άρθρου 269, οι διατάξεις του οποίου εφαρμόζονται παράλληλα και συμπληρωματικά για τον αναθέτοντα φορέα προς τις ειδικές ρυθμίσεις του άρθρου 12 παρ. 8 του ν. 5167/2024. Κατά το Κλιμάκιο, αντίθετη ερμηνεία, σύμφωνα με την οποία το άρθρο 269 του ανωτέρω νόμου εφαρμόζεται μόνο σε ό,τι αφορά την προβλεπόμενη σ' αυτό διαδικασία, χωρίς να απαιτείται η συνδρομή των οριζόμενων σε αυτό ουσιαστικών προϋποθέσεων, ουδόλως προκύπτει από το γράμμα της διάταξης του άρθρου 12 παρ. 8 του ν. 5167/2024, λαμβανομένου υπόψη ότι οι πάσης φύσης νομοθετικές πρωτοβουλίες που εισάγουν εξαίρεση από τις πάγιες εθνικές διατάξεις περί δημοσίων συμβάσεων, ακόμη και αν αφορούν σε συμβάσεις κάτω των ορίων, όπως στην εξεταζόμενη περίπτωση, πρέπει να είναι σαφείς και να αναφέρουν ρητά τις ειδικότερες ρυθμίσεις της κείμενης εθνικής νομοθεσίας, από τις οποίες εισάγουν παρέκκλιση, επιπλέον δε, δημιουργεί τον κίνδυνο κατάχρησης της δυνατότητας του αναθέτοντος φορέα να προσφεύγει στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης, για την κάλυψη βραχυπρόθεσμων ή μεσοπρόθεσμων αναγκών του, οι οποίες εμπίπτουν στον συνήθη και τακτικό προγραμματισμό του, με μόνη την επίκληση της ανάγκης ανάθεσης συμβάσεων, με αντικείμενο την αποκατάσταση και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών του σιδηροδρομικού δικτύου, η οποία (ανάγκη), συνδεδεμένη με τη σιδηροδρομική ασφάλεια, πάντα θα τεκμαίρεται ως «κατεπείγουσα». Με βάση την ανωτέρω ερμηνεία, το Κλιμάκιο στη συνέχεια εξέτασε στην κρινόμενη υπόθεση τόσο τη συνδρομή του απρόβλεπτου όσο και του κατεπείγοντος που τίθενται ως προϋποθέσεις εφαρμογής της εξαιρετικής διαδικασίας ανάθεσης του άρθρου 269 παρ. δ' του ν. 4412/2016 και κατέληξε ότι εν προκειμένω δεν συντρέχει ούτε η μία ούτε η άλλη προϋπόθεση, διότι αφενός ως προς το απρόβλεπτο το ζήτημα της εισόδου ΜΕΑ εντός των σιδηροδρομικών γραμμών ήταν γνωστό από καιρό στον αναθέτοντα φορέα και συνεπώς υπήρχε χρόνος για τήρηση ανοικτής ή κλειστής διαγωνιστικής διαδικασίας, συνεκτιμώντας μάλιστα ότι η μελέτη του έργου έγινε αρκετά γρήγορα από την ίδια την Υπηρεσία του αναθέτοντος φορέα και ότι η ανάθεση του έργου έγινε χωρίς προηγούμενη τεχνική αξιολόγηση των προσφορών, αποκλειστικά βάσει της χαμηλότερης τιμής. Ως προς το κατεπείγον δέχθηκε ότι ούτε αυτό υφίσταται, καθόσον εφόσον αυτό δεν απορρέει από απρόβλεπτες περιστάσεις, αλλά από τη μη αποτελεσματική αντιμετώπιση ενός «χρόνιου» προβλήματος, δεν μπορεί να χρησιμοποιείται ως πρόσχημα για την παράκαμψη των ανοικτών ή κλειστών διαγωνιστικών διαδικασιών, οι οποίες διασφαλίζουν σε

μεγαλύτερο βαθμό την επίτευξη των αρχών της διαφάνειας και του ελεύθερου και ανοθέτου ανταγωνισμού. Προς τούτο, συνεκτιμήθηκε ότι το έργο θα ολοκληρωθεί σε 25 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης, οπότε κατέληξε ότι η κατεπείγουσα κατάσταση γίνεται χρονίζουσα και για την αντιμετώπισή της πρέπει να τηρηθούν οι ανοικτές ή κλειστές διαγωνιστικές διαδικασίες για τη διεύρυνση του ανταγωνισμού και την επίτευξη μεγαλύτερης έκπτωσης. Επικουρικώς, με την προσβαλλόμενη Πράξη κρίθηκε ότι το έργο ενόψει α) του υψηλού προϋπολογισμού του και β) του αντικειμένου του (νέου τύπου περίφραξη για αποτροπή ΜΕΑ στο σιδηροδρομικό διάδρομο, ο σχεδιασμός της οποίας βασίστηκε σε ανάλογου τύπου περιφράξεις που έχουν εφαρμοστεί διεθνώς) φέρει χαρακτηριστικά που δικαιολογούν βέβαιο διασυνοριακό ενδιαφέρον αλλοδαπών επιχειρήσεων και, επομένως, η επιλογή μίας ανοικτής ή κλειστής διαγωνιστικής διαδικασίας, έστω και με τις συντεταγμένες προθεσμίες, θα διασφάλιζε την προσήκουσα δημοσιότητα, που καθιστά δυνατό το άνοιγμα στον ανταγωνισμό και τον έλεγχο της αδιάβλητης διεξαγωγής της διαδικασίας ανάθεσης της σύμβασης. Τέλος, το Κλιμάκιο συνεκτίμησε και το γεγονός ότι για άλλα παρεμφερή έργα με σαφώς μικρότερους προϋπολογισμούς ο αναθέτων φορέας είχε προκηρύξει ανοικτούς διαγωνισμούς. Επίσης είχε εντάξει τέτοιας φύσεως έργο σε ευρύτερο συγχρηματοδοτούμενο από ενωσιακούς πόρους έργο, συνολικού προϋπολογισμού, ομοίως, κάτω των ορίων της προαναφερόμενης Οδηγίας, στοιχείο, το οποίο θα μπορούσε να υποδηλώνει την ύπαρξη βέβαιου διασυνοριακού ενδιαφέροντος. Κατ' ακολουθίαν των ανωτέρω παραδοχών, με την προσβαλλόμενη Πράξη κρίθηκε ότι κωλύεται η υπογραφή του ελεγχόμενου σχεδίου σύμβασης, ενώ επισημάνθηκε για την πληρότητα του ελέγχου ότι μη νομίμως συμπεριλήφθηκε στο συμβατικό τίμημα η αξία της ρήτρας πρόσθετης καταβολής (πριμ), δεδομένου ότι, σύμφωνα με το άρθρο 149 του ν. 4412/2016, η εν λόγω πρόσθετη καταβολή θεωρείται συμπληρωματικό εργολαβικό αντάλλαγμα και εγκρίνεται αναλόγως ως τροποποίηση της σύμβασης, βάσει της περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 337 του ν. 4412/2016, υπό την προϋπόθεση ταχύτερης, σε σχέση με τη συμβατική προθεσμία, εκτέλεσης του έργου, σύμφωνα και με το άρθρο 12.5 της οικείας πρόσκλησης

19. Ήδη, με την υπό κρίση προσφυγή προβάλλεται ότι α) Η προσβαλλόμενη πράξη πλημμελώς ερμήνευσε τη διάταξη του άρθρου 12 παρ. 8 του ν. 5167/2024. Η διάταξη αυτή αποτελεί ένα μηχανισμό άμεσης επιχειρησιακής παρέμβασης στο σιδηροδρομικό δίκτυο περιορισμένης χρονικής διάρκειας και εφαρμόζεται αυτοτελώς ως ειδικότερη και όχι συνδυαστικά με τη διάταξη του άρθρου 269 περ. δ' του ν. 4412/2016. Εξάλλου, η διάταξη αυτή ορθά ενεργοποιήθηκε στην ελεγχόμενη διαδικασία ανάθεσης, ανεξαρτήτως συνδρομής απρόβλεπτων περιστάσεων, καθόσον αφενός η προϋπολογιζόμενη δαπάνη του έργου δεν υπερβαίνει τα

κατώτατα όρια εφαρμογής της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ, αφετέρου το αντικείμενο αυτού και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του δεν παρουσιάζουν βέβαιο διασυνοριακό ενδιαφέρον. Περαιτέρω δε, στην προκειμένη περίπτωση συντρέχει και η προϋπόθεση κατεπείγουσας ανάγκης που υπαγορεύει την ταχεία εκτέλεση του υπό ανάθεση έργου, καθόσον τούτο αποσκοπεί στην προστασία της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας- λόγω της απουσίας περιφράξης ή της ανεπάρκειας αυτής συνεπεία βανδαλισμών στα επίμαχα τρία σημεία- και στην άμεση αποτροπή της εισόδου μη εξουσιοδοτημένων ατόμων εντός της σιδηροδρομικής γραμμής με κίνδυνο πρόκλησης σοβαρού σιδηροδρομικού ατυχήματος. Τούτο άλλωστε αποδεικνύεται από την σπουδή που επέδειξε η προσφεύγουσα με την εκπόνηση της μελέτης του έργου από την αρμόδια Υπηρεσία της και την ταχεία ολοκλήρωση της διαδικασίας ανάθεσης, καθώς και την πρόβλεψη χορήγησης στον ανάδοχο πριμ 0,5% επί της αρχικής συμβατικής αξίας στην περίπτωση που ο χρόνος παράδοσης του έργου είναι μικρότερος κατά 10% από τον προβλεπόμενο στη σύμβαση. β) Η διαπιστωθείσα από το Κλιμάκιο πλημμέλεια δεν είναι ουσιώδης και γ) Η επισήμανση του Κλιμακίου αναφορικά με την περιλαμβανόμενη στο συμβατικό τίμημα που αναγράφεται στο σχέδιο σύμβασης ρήτρα πρόσθετης καταβολής στον ανάδοχο (πριμ) παρίσταται ορθή και η προσφεύγουσα συναινεί στην απαλοιφή της.

20. Με τα δεδομένα αυτά, το Δικαστήριο, κατ'αρχάς, διαπιστώνει ότι η εκτιμώμενη αξία της ελεγχόμενης σύμβασης, συμπεριλαμβανομένης και της αξίας του πριμ προς τον ανάδοχο για την τυχόν ταχύτερη ολοκλήρωση του έργου εκ ποσοστού 0,5% επί της εκτιμώμενης αξίας του (26.865,67 ευρώ), ανερχόμενη κατά τον κρίσιμο χρόνο αποστολής της πρόσκλησης στους οικονομικούς φορείς (11.2.2026, άρθρο 61 παρ. 2 ν. 4412/16) σε 5.400.000 ευρώ, υπολείπεται των κατώτατων χρηματικών ορίων εφαρμογής της οδηγίας 2014/25/ΕΕ που ισχύουν για τα δημόσια έργα (σκ. 4). Περαιτέρω, αν και η προϋπολογιζόμενη δαπάνη του ελεγχόμενου έργου (5.400.000 ευρώ, προ Φ.Π.Α.) είναι αντικειμενικώς υψηλή, εντούτοις η υπό ανάθεση σύμβαση δεν αποδεικνύεται ότι παρουσιάζει βέβαιο διασυνοριακό ενδιαφέρον ικανό να προσελκύσει οικονομικούς φορείς εγκατεστημένους σε άλλα κράτη μέλη, όπως τούτο έχει ερμηνευτεί παγίως από τη νομολογία του ΔΕΕ (βλ. ανωτέρω σκ. 4). Εξάλλου, όπως προκύπτει και από τις προσκομιζόμενες φωτογραφίες, το έργο εντοπίζεται σε τρεις διαφορετικές περιοχές της ελληνικής ενδοχώρας, στις οποίες παρουσιάζεται έντονη παραβατικότητα, χωρίς εγγύτητα προς διασυνοριακή αγορά και σε ελάχιστη απόσταση από περιοχές (βλ. ιδίως στην περιοχή της Θήβας), όπου, κατά τα κοινώς γνωστά, επικρατούν ιδιαίτερες κοινωνικές συνθήκες, ικανές να δημιουργήσουν προσκόμματα σε έναν ξένο οικονομικό φορέα, ο οποίος πιθανόν δεν είναι γνώστης αυτών, κατά τη διευθέτηση του χώρου για την οργάνωση του εργοταξίου του, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο τεύχος

της Ε.Σ.Υ και την τεχνική περιγραφή του έργου. Επιπλέον, κατά τα βασίμως προβαλλόμενα και με την κρινόμενη προσφυγή, στις προηγούμενες προκηρύξεις παρόμοιων έργων που επικαλείται η προσβαλλόμενη Πράξη, ουδείς ξένος οικονομικός φορέας με έδρα την ενωσιακή αγορά εξεδήλωσε ενδιαφέρον συμμετοχής, ενώ θα πρέπει να συνεκτιμηθεί και το γεγονός ότι αναφορικά με το εξεταζόμενο έργο δεν υφίστανται στοιχεία υπό μορφή καταγγελιών οικονομικών φορέων εγκατεστημένων σε άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφορικά με την επιλεγείσα διαδικασία δημοπράτησης του έργου ενώπιον της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ή της ΕΑΔΗΣΥ. Τέλος, το γεγονός που συνεκτίμησε το Κλιμάκιο, ότι τέτοιου τύπου περιφράξεις έχουν ήδη εφαρμοστεί με επιτυχία σε χώρες εκτός Ε.Ε. δεν αρκεί, ελλείψει ειδικότερων τεχνικών στοιχείων και περιστάσεων, για να στοιχειοθετήσει εν προκειμένω βέβαιο διασυνοριακό ενδιαφέρον για το ελεγχόμενο έργο, όπως βάσιμα διατείνεται και η προσφεύγουσα.

21. Κατόπιν των ανωτέρω διαπιστώσεων, μη αποδεικνυομένου με βάση τα κριτήρια της νομολογίας του ΔΕΕ (βλ. σκέψη 4 της παρούσας) του "βεβαίου διασυνοριακού ενδιαφέροντος", η νομιμότητα της κρινόμενης ανάθεσης δεν κρίνεται υπό το πρίσμα των γενικών αρχών και κανόνων που απορρέουν από το πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (σκ. 4), αλλά πρωτίστως βάσει της συνδρομής των προϋποθέσεων που τίθενται με την ειδική ρύθμιση του άρθρου 12 του ν. 5167/2024, όπως ισχύει, η οποία, σύμφωνα με τις νομικές σκέψεις που προηγήθηκαν παρίσταται συνταγματικώς ανεκτή (σκ. 10). Στο πλαίσιο δε αυτό, από τα στοιχεία της υπόθεσης προκύπτει, κατ'αρχάς, ότι το προς κατασκευή έργο αποσκοπεί στην αποτροπή κλοπών και φθορών σε κρίσιμες σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, στην αποφυγή πρόσβασης μη εξουσιοδοτημένων προσώπων στη ζώνη κυκλοφορίας των συρμών και στην προστασία της σωματικής τους ακεραιότητας, στην αποτροπή απόθεσης μπαζών και απορριμμάτων εντός του σιδηροδρομικού διαδρόμου και, τέλος στην προστασία των διερχόμενων αμαξοστοιχιών και των επιβατών τους από επαναλαμβανόμενα περιστατικά ρίψης αντικειμένων (πέτρες, σίδερα κ.λπ.) εναντίον τους από άτομα των παρακείμενων καταυλισμών ευάλωτων κοινωνικών ομάδων. Συνεπώς, οι ανάγκες τις οποίες εξυπηρετεί το ελεγχόμενο έργο προληπτικού και αποτρεπτικού χαρακτήρα συνδέονται άμεσα με τον σκοπό δημοσίου συμφέροντος που επιδίωξε ο νομοθέτης κατά τη θέσπιση του άρθρου 12 του ν. 5167/2024 (βλ. σκ. 10), οι δε κατασκευαζόμενες περιφράξεις αποτελούν τεχνικώς πρόσφορο τρόπο αντιμετώπισης των ως άνω κινδύνων και, ως εκ τούτου, η επιλογή του συγκεκριμένου τεχνικού μέτρου από τον αναθέτοντα φορέα δεν παρίσταται προδήλως απρόσφορη ή δυσανάλογη προς τον επιδιωκόμενο σκοπό, λαμβανομένου υπόψη και του χαρακτήρα του ως πιλοτικού περιοριζόμενου στις τρεις περιοχές, στις οποίες έχει εντοπισθεί η μεγαλύτερη παραβατική δραστηριότητα. Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι η

επιλογή της διαδικασίας διαπραγμάτευσης από την προσφεύγουσα βρίσκει, καταρχήν, νόμιμο έρεισμα στην ανωτέρω ειδική διάταξη.

22. Περαιτέρω, όπως αναφέρθηκε στις νομικές σκέψεις που προηγήθηκαν (σκ. 10), η διάταξη του άρθρου 12 του ν. 5167/2024, όπως ισχύει, περί ειδικής διαδικασίας διαπραγμάτευσης ως εξαιρετική διαδικασία ανάθεσης πρέπει να ερμηνεύεται συσταλτικά και η νομιμότητα της τήρησης της εν λόγω διαδικασίας προϋποθέτει ειδική και επαρκή αιτιολογία εκ μέρους του αναθέτοντα φορέα ως προς την ανάγκη άμεσης και επιτακτικής υλοποίησης του εκάστοτε ελεγχόμενου έργου. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, ως προς την αιτιολόγηση της κατεπείγουσας και επικρατικής ανάγκης υλοποίησης του έργου, από τις αποφάσεις του Δ.Σ. της προσφεύγουσας προκύπτει ότι τα προβλήματα να μεν ήταν γνωστά, πλην όμως ο αναθέτων φορέας δεν έμεινε άπραγος αλλά τα αντιμετώπισε με μέτρα, τα οποία στην πράξη αποδείχθηκαν απρόσφορα και αναποτελεσματικά για την προστασία των σιδηροδρομικών υποδομών καθώς και την ασφάλεια της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, των επιβατών, και των ιδίων των παραβατών, λόγω αστάθμητων παραγόντων και λοιπών ειδικών συνθηκών που επικρατούν στις περιοχές του έργου. Περαιτέρω, από τα προσκομισθέντα ενώπιον του Δικαστηρίου στοιχεία προκύπτουν συνεχείς καταγγελίες από τον κύριο πάροχο σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα, ήτοι την ... (σχετ. τα υπ' αριθμ. πρωτ. ... και ... έγγραφα) προς όλους τους αρμόδιους φορείς-μεταξύ των οποίων και προς την προσφεύγουσα ως διαχειρίστρια της σιδηροδρομικής υποδομής- περί σοβαρών περιστατικών λιθοβολισμών με υλικές βλάβες κατά τη διέλευση των αμαξοστοιχιών της εταιρείας από τις περιοχές της Νέας Ζωής Ασπροπύργου και Ζευγολατιού Κορινθίας, ο αριθμός των οποίων έχει πολλαπλασιασθεί τους τελευταίους τρεις μήνες, γεγονός που καταδεικνύει την αυξανόμενη ένταση του φαινομένου και συνιστά σοβαρή απειλή για τη σωματική ακεραιότητα των επιβατών και του προσωπικού, καθώς και για την ασφαλή κυκλοφορία των συρμών με υπαρκτό τον κίνδυνο πρόκλησης ατυχήματος. Επίσης, από έγγραφο (υπ' αριθμ. πρωτ. ...) του Διοικητή της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας ... , προκύπτει ανεξέλεγκτη εναπόθεση αντικειμένων και απορριμμάτων σε επτά περιοχές του Θριασίου που εφάπτονται ή βρίσκονται πλησίον των παρακειμένων καταυλισμών των ευάλωτων κοινωνικά ομάδων, καταυλισμών με άμεσο τον κίνδυνο, λόγω της ιδιαιτερότητας των περιοχών, πρόκλησης πυρκαγιών στις περιοχές των συρμών με αποτέλεσμα την διακινδύνευση της κυκλοφορίας τους. Από το περιεχόμενο των ανωτέρω στοιχείων, τα οποία επιβεβαιώνονται και με οπτικό υλικό, το οποίο υποβλήθηκε στο Δικαστήριο, προκύπτει μία ουσιώδης αλλαγή των συνθηκών στις περιοχές επέμβασης του υπό ανάθεση έργου με πρόσφατη όξυνση του κινδύνου πρόκλησης σιδηροδρομικού ατυχήματος πέραν του συνήθους από την πρόσβαση Μ.Ε.Α., λόγω της ελλιπούς ή παντελώς κατεστραμμένης περιφράξης στα τρία ως άνω σημεία

συνεπεία βανδαλισμού, εντός των σιδηροδρομικών γραμμών και από την εντεινόμενη παραβατικότητα με επαναλαμβανόμενες έκνομες ενέργειες, οι οποίες έχουν αυτονοήτως άμεσες αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια των σιδηροδρομικών υποδομών, στη σωματική ακεραιότητα των επιβατών και του προσωπικού και στην εν γένει απρόσκοπτη και ασφαλή κυκλοφορία των συρμών. Ο αυξημένος αυτός κίνδυνος κατέστησε το έργο της περίφραξης κατεπείγον, και δη υπό την έννοια της ανάγκης για αμελλητί δράση του αναθέτοντος φορέα προς αποτροπή πρόκλησης σιδηροδρομικού ατυχήματος, ήταν δε και υπαρκτός κατά τον κρίσιμο χρόνο λήψης της απόφασης του Δ.Σ. της προσφεύγουσας για την ανάθεση του έργου με διαπραγμάτευση. Κατόπιν τούτου, και συνεκτιμωμένου ότι ο αναθέτων φορέας μερίμνησε για την άμεση εκπόνηση της μελέτης του έργου, προέβη σε σύντομο χρόνο στη δημοπράτησή του και την κατακύρωση του αποτελέσματος της διαδικασίας, ενώ προέβλεψε με τη διακήρυξη και ειδικό πριμ επί της συμβατικής αξίας του έργου για τον ανάδοχο, στην περίπτωση που ο χρόνος παράδοσης του έργου καταστεί κατά 10% συντομότερος του προβλεπόμενου στη σύμβαση, το Δικαστήριο κρίνει ότι στην προκειμένη υπόθεση συντρέχει και η προϋπόθεση της κατεπείγουσας και επιτακτικής ανάγκης εκτέλεσης του ελεγχόμενου έργου και, συνεπώς, η προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης βάσει της ειδικής διάταξης του άρθρου 12 παρ. 8 του ν. 5167/2024 παρίσταται νόμιμη κατά τα βασίμως προβαλλόμενα με την κρινόμενη προσφυγή (πρβλ. ΕλΣυν. Εβδ. Τμ. 69/2026, σκ. 14).

23. Τέλος, ενόψει της ορθής επισήμανσης του Κλιμακίου αναφορικά με τη μη νόμιμη συμπερίληψη στο συμβατικό τίμημα που αναγράφεται στο υποβληθέν για έλεγχο σχέδιο σύμβασης (... ευρώ) της αξίας της ρήτρας πρόσθετης καταβολής (πριμ) προς τον ανάδοχο (ποσού ... ευρώ), καθόσον, σύμφωνα με το άρθρο 149 του ν. 4412/2016, η εν λόγω πρόσθετη καταβολή θεωρείται συμπληρωματικό εργολαβικό αντάλλαγμα και εγκρίνεται αναλόγως ως τροποποίηση της σύμβασης, βάσει της περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 337 του ν. 4412/2016, υπό την προϋπόθεση της πράγματι ταχύτερης, σε σχέση με τη συμβατική προθεσμία, εκτέλεσης του έργου, η προσφεύγουσα συμμορφούμενη με τα ανωτέρω προσκόμισε ήδη ενώπιον του Δικαστηρίου νέο σχέδιο σύμβασης, στο οποίο αναγράφεται το συμβατικό τίμημα (... ευρώ) χωρίς την συμπερίληψη του ανωτέρω κονδυλίου. Κατόπιν τούτου, ήρθη η σχετικώς διαπιστωθείσα πλημμέλεια.

24. Μετά από όσα έγιναν δεκτά στις προηγούμενες σκέψεις, η κρινόμενη προσφυγή ανάκλησης πρέπει να γίνει δεκτή, να ανακληθεί η προσβαλλόμενη Πράξη, να επιτραπεί η υπογραφή του ελεγχόμενου (νέου) σχεδίου σύμβασης και να διαταχθεί η απόδοση του κατατεθέντος για την άσκηση της προσφυγής παραβόλου στην προσφεύγουσα (βλ. άρθρα 310 παρ. 1 και 336 παρ. 1 του ν. 4700/2020).

Για τους λόγους αυτούς

Δέχεται την προσφυγή ανάκλησης της εταιρείας με την επωνυμία.
«Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.»

Ανακαλεί την 176/2026 Πράξη του Ε΄ Κλιμακίου του Ελεγκτικού
Συνεδρίου.

Αποφαίνεται ότι δεν κωλύεται η σύναψη του σχεδίου σύμβασης
μεταξύ του ως άνω νομικού προσώπου και της εταιρείας ... , για την
εκτέλεση του έργου, με τίτλο «Κατασκευή Περίφραξης Αποτροπής
Πρόσβασης στον Σιδηροδρομικό Διάδρομο σε επιλεγμένες θέσεις στις
περιοχές Θηβών, Θριασίου και Ζευγολατιού» (Α.Π. ΣΕ_...), συμβατικού
τιμήματος ... ευρώ, αντίγραφο του οποίου, σε ηλεκτρονική μορφή,
επισυναπτόμενο στην παρούσα απόφαση, τηρείται στη Γραμματεία του
Δικαστηρίου.

Διατάζει την απόδοση του παραβόλου που έχει κατατεθεί από την
προσφεύγουσα για την παραδεκτή άσκηση της προσφυγής της.

Κρίθηκε και αποφασίστηκε στην Αθήνα, στις 9 και 15 Ιουνίου 2026.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΜΑΡΙΑ ΒΛΑΧΑΚΗ**

**Η ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΑΣΠΑΤΗ**

**Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΑ ΤΖΕΝΟΥ**

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο ακροατήριο του
Δικαστηρίου, στις 16 Ιουνίου 2026.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΜΑΡΙΑ ΒΛΑΧΑΚΗ**

**Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΑ ΤΖΕΝΟΥ**