

ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

Αίτηση Ακυρώσεως,

Της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων , εδρεύουσας στην Κέρκυρα, νομίμως εκπροσωπούμενης.

ΚΑΤΑ

1. Του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής (ΚΥΣΟΠ), εδρεύοντος στην Αθήνα, νομίμως εκπροσωπούμενου.
2. Του κ. Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, εδρεύοντος στην Αθήνα, νομίμως εκπροσωπούμενου.
3. Του κ. Υπουργού Οικονομίας, Υποδομών , Ναυτιλίας και Τουρισμού, εδρεύοντος στην Αθήνα, νομίμως εκπροσωπούμενου.
4. Του κ. Υπουργού Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, εδρεύοντος στην Αθήνα, νομίμως εκπροσωπούμενου.
5. Του κ. Υπουργού Οικονομικών, εδρεύοντος στην Αθήνα, νομίμως εκπροσωπούμενου.

ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΑΚΥΡΩΣΕΩΣ

1. Της απόφασης αρ. 240 του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής (ΚΥΣΟΠ) της 30-7-2015 (ΦΕΚ 93^{Α'}/14-8 2015) , με την οποία εγκρίνεται το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του ΤΑΙΠΕΔ (Asset Development Plan), που ενέκρινε το ΤΑΙΠΕΔ με την από 30-7-2015 απόφασή του, και η υλοποίησή του σύμφωνα με τις διατάξεις περί ΤΑΙΠΕΔ, κατά το μέρος αυτής που αφορά τα περιφερειακά αεροδρόμια της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων.
 2. Της απόφασης αρ. 240B του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής (ΚΥΣΟΠ) της 13-8-2015 (ΦΕΚ 98^{Α'}/ 17-8-2015), με την οποία εγκρίνεται η υπογραφή από το ΤΑΙΠΕΔ η Σύμβαση Παραχώρησης, Αναβάθμισης, Συντήρησης, Διαχείρισης, και Λειτουργίας Περιφερειακών Αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας, και Ιονίου (Ομάδα Α') και Αιγαίου (Ομάδα Β'), κατά το μέρος αυτής που αφορά τα περιφερειακά αεροδρόμια της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων.
 3. Κάθε συναφούς και συνεφελκομένης προς τις παραπάνω πράξεις πράξης ή παράλειψης των καθ'ών η αίτηση και γενικότερα των οργάνων του Ελληνικού Δημοσίου και του ΤΑΙΠΕΔ.
-

Προσφεύγουμε ενώπιον του Δικαστηρίου Σας και ζητούμε δικαστική προστασία προβάλλοντας τους ακόλουθους παραδεκτούς, ορισμένους λυσιτελείς και νόμιμους ακυρωτικούς λόγους, των οποίων η περίληψη κατά το άρθρο 48 ν. 4055/2012 έχει ως ακολούθως :

1. Η δεύτερη προσβαλλόμενη πράξη έχει εκδοθεί από κατά τον νόμο αναρμόδιο όργανο και βάσει μη ορισμένης και ουσιαστικά ανύπαρκτης εξουσιοδότησης του ν. 4336/2015 και είναι άκυρη και κατ' ουσίαν ανυπόστατη. Συνεπώς, τίθεται ζήτημα παραδεκτού της εκδόσεως , αναρμοδιότητος του οργάνου, ακύρου και ανυποστάτου της πράξεως αυτής.
2. Με τον δεύτερο λόγο προβάλλονται διαστάσεις προσβολής του δημοσίου συμφέροντος από τις προσβαλλόμενες πράξεις, όπως αυτό προστατεύεται από το Σύνταγμα, το ευρωενωσιακό δίκαιο και το διεθνές δίκαιο.

2.A.. Η παραχώρηση της διαχείρισης και εκμετάλλευσης των π.α για 42 χρόνια στην παραχωρησιούχο κοινοπραξία 'Fraport A.G.-Slentel Ltd' παραβιάζει την συνταγματική προστασία των δημοσίων ιδιοχρήστων πραγμάτων, τα οποία βρίσκονται εντός των αερολιμένων, επί των οποίων η μεταβίβαση κυριότητας αλλά και η μακροχρόνια παραχώρηση δικαιωμάτων διαχείρισης και εκμετάλλευσης είναι ανεπίτρεπτη. Συνεπώς, οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του ν. 3986/2011 (άρθρο 2 παρ. 4 και άρθρο 5 παρ. 1 και 2) ως προς αυτά τα πράγματα αντίκεινται στο Σύνταγμα και στο εντός του σύστημα προστασίας της δημόσιας περιουσίας.

2.B.. Τα αυτά ισχύουν και για τους αερολιμένες συνολικώς ως συστήματα δημοσίων ιδιοχρήστων πραγμάτων.

2.Γ. Η για 42 έτη παραχώρηση στον επενδυτή (και μάλιστα σε μια μόνο κοινοπραξία) της διαχείρισης και εκμετάλλευσης των π.α. συνιστά υποβάθμιση, αλλοίωση και άρση του δημοσίου σκοπού και της δημόσιας περιουσίας της αερομεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών, έναντι του καθαρά κερδοσκοπικού χαρακτήρα που θα αποκτήσει η αερομεταφορά, η οποία, πέραν των άλλων, αποτελεί και ζωτικό αγαθό για την ανάπτυξη της προσωπικότητας, την οικονομική δράση αλλά και την υγεία των πολιτών και κατοίκων των τοπικών κοινωνιών, την διαχείριση και παροχή του οποίου θα έπρεπε να έχει μονοπωλιακά το Δημόσιο. Επιπλέον, οι συμβάσεις παραχώρησης, καθόσον γνωρίζουμε, δεν περιέχουν αναγκαίους όρους ελέγχου από το Δημόσιο επί του επενδυτή για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας.

3. Με τον τρίτο ακυρωτικό λόγο προβάλλονται παραβιάσεις του ενωσιακού δικαίου του ανταγωνισμού. Ειδικότερα :

3.A. Η συμπερίληψη της εταιρείας "Lufthansa" στο μετοχικό κεφάλαιο της επιλεγθείσας κοινοπραξίας "Fraport A.G.-Slentel Ltd" είναι ασύμβατη, σύμφωνα με τους ευρωενωσιακούς και διεθνείς κανόνες περί διαφάνειας, αμεροληψίας και ελεύθερου ανταγωνισμού, με την λειτουργία της εταιρείας "Lufthansa" ως

επενδυτικού συμβούλου του ελληνικού Δημοσίου στην υπόθεση της ιδιωτικοποίησης των π.α.

3.Β. Οι προσβαλλόμενες πράξεις παραβιάζουν γενικότερα το δίκαιο του ανταγωνισμού , όπως αυτό τίθεται από την Σ.Λ.Ε.Ε., το ενωσιακό δίκαιο και την νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Δ.Ε.Ε.). Τέλος, με την παρούσα αίτηση ακυρώσεως τίθεται ζήτημα ενδεχόμενης παραπομπής της παρούσας υπόθεσης στο Δ.Ε.Ε.

Τίθεται όσον αφορά την παραβίαση των αρχών του ανταγωνισμού και γενικότερα την μη τήρηση του ενωσιακού δικαίου προσικαστικό ζήτημα προς το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

1. Ιστορικό, πραγματικό και νομικό, της αιτήσεως ακυρώσεως

Στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων υπάρχουν και λειτουργούν τρία περιφερειακά αεροδρόμια, τα αεροδρόμια **Ζακύνθου, Κεφαλληνίας και Κέρκυρας**.

Τα τρία αυτά αεροδρόμια είναι κρατικά αεροδρόμια και πρόκειται για αεροδρόμια, των οποίων η οργάνωση και λειτουργία ανήκει, κατά τα οριζόμενα στον ν. 3913/2011 στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.).

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα αεροδρόμια αυτά, λειτουργούντα στα πλαίσια που καθορίζει η Υ.Π.Α. και υπό δημόσια διοίκηση, διαχείριση και λειτουργία παρουσιάζουν σημαντική κίνηση επιβατών καθώς και σημαντικά έσοδα . Ειδικότερα, μόνο το αεροδρόμιο της **Κεφαλληνίας** (Κρατικός Αερολιμένας Κεφαλληνίας) , σύμφωνα με επίσημα στοιχεία, παρουσίασε το έτος 2014 συνολικά έσοδα 3.310.000 ευρώ, έξοδα περί τις 650.000 ευρώ και καθαρά έσοδα περί τα 2.660.000 ευρώ. Τα έσοδα αυτά προκύπτουν κυρίως από το Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων (ΤΕΑΑ), το οποίο ανέρχεται σε 12 ευρώ για κάθε επιβάτη άνω των πέντε ετών, που αναχωρεί για προορισμό εντός της Ε.Ε. και σε 22 ευρώ για κάθε επιβάτη άνω των πέντε ετών που αναχωρεί για προορισμό εκτός της Ε.Ε, αλλά και από τα Τέλη Χρήσης Αερολιμένων (ΤΧΑ) καθώς και από τα μισθώματα των εμπορικών χώρων που είναι εγκατεστημένοι εντός των αερολιμένων.

Επίσης, ως προς το αεροδρόμιο **Ζακύνθου** , προκύπτει από επίσημα στοιχεία ότι αυτό είχε το 2014 αφίξεις 1.187.547 επιβατών και εξυπηρέτηση 4663 αεροσκαφών και αύξηση 18% μεταξύ του 2013 και του 2014. Η δε κίνηση επιβατών εσωτερικού αυξήθηκε μεταξύ 2013 και 2014 κατά 35 %. Παρά τα αναφερόμενα στην πρόσκληση ενδιαφέροντος του ΤΑΙΠΕΔ, η κίνηση του αεροδρομίου της Ζακύνθου είναι σταθερά ανοδική από το 2013 μέχρι και σήμερα.

1.1.Με τον ν. 3985/2011 («Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Πολιτικής 2011-2015»), που συνιστά το Α' Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο στα πλαίσια της εφαρμογής των μνημονιακών πολιτικών, προβλέφθηκε στο Κεφάλαιο Β' ΙΙ η αποκρατικοποίηση το 2012 των περιφερειακών αεροδρομίων 1 και το 2013 των

περιφερειακών αεροδρομίων 2. Στον νόμο αυτόν αποτυπώνεται το προβλεπόμενο από το άρθρο 6^Α του ν. 2362/1995 περί Μεσοπροθέσμου Πλαισίου πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων περιόδου 2011-2015, όπως το άρθρο αυτό προστέθηκε με το άρθρο 9 του ν. 3871/2010 (τροποποίηση της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων σε Διυπουργική Επιτροπή Αποκρατικοποιήσεων και Αναδιαρθρώσεων κ.α.). .

1.2. Ήδη και προ του ν. 3985/2011, υφίστατο νομικό πλαίσιο μερικής αποκρατικοποίησης των κρατικών αεροδρομίων, των οποίων η οργάνωση και λειτουργία ανήκει στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.). Ειδικότερα, βάσει του άρθρου 22 παρ. 8 του ν. 3913/2011 προβλέφθηκε μεταξύ άλλων (γ) η παραχώρηση με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων του άρθρου 3 ν. 3049/2002 σε Ανώνυμες Εταιρείες Διαχείρισης Αεροδρομίων (ΑΕΔΑ) όπου μετέχουν τρίτοι επενδυτές ή (απευθείας) σε τρίτους επενδυτές μέσω συμβάσεων παραχώρησης των δικαιωμάτων διοίκησης, διαχείρισης, λειτουργίας, εκμετάλλευσης κρατικών αεροδρομίων, των οποίων η οργάνωση και λειτουργία ανήκει στην Υ.Π.Α. καθώς και των περιγραφόμενων στην απόφαση της ΔΕΑ εμπορικών ή άλλων χρήσεων που βρίσκονται εντός ή κοντά στα αεροδρόμια αυτά. Στην απόφαση αυτήν πρέπει να ορίζονται το ποσοστό συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο και οι όροι συμμετοχής του επενδυτή στην ΑΕΔΑ, οι βασικοί όροι και προϋποθέσεις συμφωνίας μεταξύ του Δημοσίου και του επενδυτή, οι υποχρεώσεις της ΑΕΔΑ ή των επενδυτών για την διοίκηση, διαχείριση και λειτουργία των αεροδρομίων. Επίσης, για κάθε παραχώρηση σχετικών δικαιωμάτων πρέπει να διενεργείται διαγωνισμός και η σύμβαση παραχώρησης πρέπει να κυρώνεται από την Βουλή με νόμο (άρθρο 22 παρ. 8 , υποπαρ. β' εδ. β' και γ'). Τροποποιήσεις του άρθρου 22 παρ. 8 και 8^Α (όπως προσετέθη μεταγενέστερα) βάσει του αρ. 68 παρ. 3 και 4 του ν. 4146/2013 και άρθρου 57 ν. 4313/2004 όρισαν ότι στις ως άνω συμβάσεις παραχώρησης δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του π.δ. 158/2002 (ρυθμίσεις για αδειούχους ίδρυσης-κατασκευής λειτουργίας-εκμετάλλευσης αεροδρομίων) καθώς και οι διατάξεις του ν. 1815/1988 (Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου).

1.3. Στην συνέχεια και βάσει των διατάξεων του Α' Μεσοπροθέσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Προσαρμογής (ν. 3985/2011) συνεστήθη βάσει του θεσμικού του νόμου το ΤΑΠΠΕΔ (Ταμείο για την Αξιοποίηση της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου) ως ειδικό θεσμικό όχημα των αποκρατικοποιήσεων για την πληρωμή του δημοσίου χρέους της χώρας κατά τις ισχύουσες δανειακές συμβάσεις και Μνημόνια Συνεννόησης μεταξύ της χώρας και των δανειστών της. Κατά το άρθρο 2 παρ. 4 περ. β) (ως έχει τροποποιηθεί με τις διατάξεις ν. 4038/ 2012 και 4172/2013) στο Ταμείο περιέρχονται άνευ ανταλλάγματος και περιουσιακής φύσεως δικαιώματα, εμπράγματα δικαιώματα, δικαιώματα διαχείρισης και εκμετάλλευσης, αποκλειστικής ή μη, κεκτημένα οικονομικά συμφέροντα, άυλα δικαιώματα, δικαιώματα λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης υποδομών, που περιλαμβάνονται στο Πρόγραμμα Αποκρατικοποιήσεων του Μεσοπρόθεσμου

Πλαισίου Δημοσιονομικής Πολιτικής 2012-2015 του άρθρου 6^Α του ν. 2362/1995 καθώς και κάθε επόμενου ΜΠΔΣ που εκδίδεται βάσει αυτού του άρθρου. Κατά το άρθρο 5 παρ. 2 ν. 3986/2011, όπως αυτός έχει τροποποιηθεί βάσει των διατάξεων άρθρου 7 παρ. 5γ και 5δ του ν. 4038/2012 και στον οποίο έχει επίσης προστεθεί παρ. 2 γ) με την διάταξη του άρθρου 95 ν. 4316/2014 και αναδιατυπωθεί η παρ. 2 β) με την διάταξη άρθρου 46 παρ.3 ν. 4238/2014, ισχύουν τα ακόλουθα:

« α) Το Ταμείο μπορεί για την διευκόλυνση της αξιοποίησης των περιουσιακών του στοιχείων , ακόμη και πριν από την απόκτησή τους, να συνάπτει κάθε μορφής συμβάσεις, όπως ενδεικτικά συμβάσεις δανείου, ανάθεσης έργου, αναδοχής κινητών αξιών, συμβάσεις μετόχων και συμβάσεις παροχής ή λήψης δικαιωμάτων προαίρεσης πώλησης ή αγοράς περιουσιακών στοιχείων, ανταλλαγής μετοχών ή περιουσιακών στοιχείων, καθώς και να υπεισέρχεται σε κοινές διαδικασίες πώλησης με άλλους πωλητές , ή να αποκτά δικαιώματα ή άλλα περιουσιακά στοιχεία με σκοπό την επαύξηση της αξίας των προς αξιοποίηση περιουσιακών στοιχείων.

Οι παραπάνω συμβάσεις ή συμφωνίες που συνάπτει το Ταμείο, συνομολογούνται με όρους ανοικτής αγοράς, οποιοδήποτε δε κόστος από αυτές αποτελεί λειτουργικό κόστος του ταμείου και βαρύνει το τίμημα που αυτό εισπράττει από την αξιοποίηση περιουσιακών στοιχείων.

Το Ταμείο δεν επιτρέπεται να συνομολογεί συμβάσεις από τις οποίες προκύπτουν δαπάνες για επενδύσεις ή για την αναδιάρθρωση των περιουσιακών του στοιχείων ούτε να καταβάλλει επιχορηγήσεις ή να προβαίνει σε αξιοποίηση υποχρεώσεων που αφορούν τα περιουσιακά του στοιχεία. Οι δαπάνες αυτές θα διεκπεραιώνονται μέσω του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Το Ελληνικό Δημόσιο ευθύνεται αλληλεγγύως και εις ολόκληρον για τις ευθύνες που αναλαμβάνει κατά την κατάρτιση, τροποποίηση ή λύση συμβάσεων του παρόντος άρθρου..

β) Μετά από εισήγηση του Δ.Σ. του ΤΑΙΠΕΔ, το Ελληνικό Δημόσιο δύναται, με πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου να αποφασίζει τη συνυπογραφή ως εκ τρίτου συμβαλλόμενου συμβάσεων αξιοποίησης των περιουσιακών στοιχείων μόνο ως προς τους όρους αυτών με τους οποίους το ίδιο αναλαμβάνει ευθύνη προς αποζημίωση για πράξεις ή παραλείψεις των οργάνων του, όπως ορίζονται στην εκάστοτε οικεία σύμβαση. Με την ίδια πράξη ορίζονται και εξουσιοδοτούνται τα αρμόδια όργανα για τη συνυπογραφή των ως άνω συμβάσεων ως προς τους συγκεκριμένους όρους μετά την ολοκλήρωση του προβλεπόμενου στην παρ. 4 του άρθρου 9 του παρόντος προσυμβατικού ελέγχου του Ελεγκτικού Συνεδρίου.»
- ΑΝΑΡΙΘΜΗΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΠΑΡ. 2 ΣΕ ΠΕΡ. Α ΤΗΣ ΙΔΙΑΣ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΗΚΗ ΠΕΡ. Β ΣΤΗΝ ΠΑΡ. 2 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 5 ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 3 ΤΟΥ ΑΡΘ. 46 ΤΟΥ Ν. 4238/14, ΦΕΚ-38 Α/17-2-14 .

.....

γ) Το Ελληνικό Δημόσιο δύναται να συνυπογράφει μαζί με το ΤΑΙΠΕΔ συμβάσεις παραχώρησης δικαιωμάτων λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης υποδομών ως

προς τα δικαιώματα και υποχρεώσεις που αναλαμβάνει το ίδιο σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην οικεία σύμβαση. Στην περίπτωση αυτήν ακολουθείται η διαδικασία που προβλέπεται στην προηγούμενη περίπτωση β'.

Επίσης, ισχύουν τα προβλεπόμενα κατά το άρθρο 2 παρ. 4 β) ν. 3986/2011 για την παραχώρηση περιουσιακών δικαιωμάτων στο ΤΑΙΠΕΔ και για την αξιοποίηση των στοιχείων του βάσει του άρθρου 5 παρ. 1 γ) (μεταβίβαση εμπραγμάτων και ενοχικών δικαιωμάτων πάσης φύσεως επί αυτών και ε) (παραχώρηση της χρήσης ή εκμετάλλευσης των περιουσιακών στοιχείων).

1.4. Βάσει των παραπάνω διατάξεων του ν. 3913/2013 (22 παρ. 8) και του ν. 3986/2011 (άρθρα 1, 2, 3, 5 κ.α.) εξεδόθη η απόφαση **195/ 37-10-2011** (Β' 2501) της Διυπουργικής Απόφασης Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων με θέμα την μεταφορά στο ΤΑΙΠΕΔ περιουσιακών στοιχείων του Δημοσίου κατά τις ως άνω διατάξεις. Σύμφωνα με αυτήν :

«Μεταβιβάζονται και περιέρχονται χωρίς αντάλλαγμα στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου» (ΤΑΙΠΕΔ) (Ταμείο) .

Β. Τα ακόλουθα περιουσιακής φύσης δικαιώματα διαχείρισης και εκμετάλλευσης, κεκτημένα οικονομικά συμφέροντα, άυλα δικαιώματα και δικαιώματα λειτουργίας συντήρησης και εκμετάλλευσης υποδομών.

1. **Κρατικά Αεροδρόμια.** Το προβλεπόμενο στην περίπτωση γ' της παραγράφου 8 του άρθρου 22 ν. 3913/2011 δικαίωμα παραχώρησης σε τρίτους μέσω συμβάσεων παραχώρησης των δικαιωμάτων που αφορούν στη διοίκηση, διαχείριση, λειτουργία, ανάπτυξη, επέκταση, συντήρηση και εκμετάλλευση όλων των κρατικών αεροδρομίων, των οποίων η οργάνωση, λειτουργία και διοίκηση ανήκει στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) , συμπεριλαμβανομένων και των δικαιωμάτων διοίκησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης των κινητών και ακινήτων που σχετίζονται με τη λειτουργία τους καθώς και των χώρων εμπορικής ή άλλης χρήσης που βρίσκονται μέσα ή κοντά στα κρατικά αυτά αεροδρόμια και υπό τους όρους που προβλέπει η ανωτέρω διάταξη». Συνεπώς, με την ως άνω απόφαση της ΔΕΕΑ παραχωρήθηκε στο ΤΑΙΠΕΔ το δικαίωμα παραχώρησης της διοίκησης, διαχείρισης, εκμετάλλευσης, συντήρησης και λειτουργίας υποδομών όλων των κρατικών αεροδρομίων που υπάγονται στην διοίκηση της ΥΠΑ, περιλαμβανομένων και των στην οικεία περίπτωση τριών περιφερειακών αεροδρομίων της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων.

1.5. Στην συνέχεια, σύμφωνα με το Παράρτημα IV «Πρόγραμμα Αποκρατικοποιήσεων του Μνημονίου Οικονομικής και Χρηματοπιστωτικής Πολιτικής του Μνημονίου Συνεννόησης μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Τράπεζας της Ελλάδος, το οποίο κυρώθηκε με το

άρθρο 1 παρ.2 του ν. 4046/2012 «Έγκριση των Σχεδίων Συμβάσεων Χρηματοδοτικής Διευκόλυνσης μεταξύ του Ευρωπαϊκού Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας (Ε.Τ.Χ.Σ.) , της Ελληνικής Δημοκρατίας και της τράπεζας της Ελλάδος, του Σχεδίου του Μνημονίου Συνεννόησης μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας , της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Τράπεζας της Ελλάδος και άλλες επείγουσες διατάξεις για τη μείωση του δημοσίου χρέους και τη διάσωση της εθνικής οικονομίας» (Α' 28). Στο σχετικό μνημόνιο που περιλαμβάνεται στον ν. 4046/2012 και στο παράρτημα IV αυτού γίνεται σαφής αναφορά στην ταξινόμηση των περιφερειακών αεροδρομίων σε ομάδες ώστε αυτά να παραχωρηθούν κατά εκμετάλλευση και διαχείριση σε επενδυτές (Q2/2012 και Q4/2012 του δευτέρου μνημονίου).

1.6. Στην συνέχεια ψηφίσθηκε ο ν. 4093/2012 «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Προσαρμογής 2013-2016» (ΦΕΚ Α' 222) . Στο Παράρτημα αυτού και ειδικά στο Τμήμα II του Κεφαλαίου «Αποκρατικοποιήσεις» αναφέρεται η αποκρατικοποίηση περιφερειακών αεροδρομίων για το 2013, η παραχώρηση των π.α. το 2014, 2015 και 2016.

Στην συνέχεια, το ΤΑΙΠΕΔ ταξινόμησε τα περιφερειακά αεροδρόμια σε δύο ομάδες, την Α' , περιλαμβάνουσα τα περιφερειακά αεροδρόμια Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου, και την Β' περιλαμβάνουσα τα π.α. Αιγαίου.

1.7. **Διαδικασία μεταβίβασης από ΤΑΙΠΕΔ σε επενδυτή ως σήμερα.** Με την από **27-3-2013** απόφαση του Δ.Σ. του ΤΑΙΠΕΔ αποφασίσθηκε η έναρξη των διαδικασιών «αξιοποίησης» των περιφερειακών αεροδρομίων και η διαίρεσή τους σε Α' Ομάδα και σε Β' Ομάδα.

Με την από **1-4-2013** απόφαση του ΔΣ του ΤΑΙΠΕΔ υποβλήθηκαν προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος εκ μέρους του ΤΑΙΠΕΔ προς τους υποψήφιους επενδυτές για τις ομάδες Α και Β. Όπως προκύπτει από την Πράξη 17/2015 του Ζ' Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου (σελ. 8-9) αλλά και από το κείμενο της πρόσκλησης, α) από την παράγραφο 5.1. της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος επιτράπη η μεταβολή της δομής της συμμετέχουσας κοινοπραξίας β) από τις παραγράφους 5.2 γ) και δ) της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος προκύπτει σαφώς ότι κατ' αρχήν μεν **εξωχώριες εταιρείες (offshore)** ή εταιρείες ή ενώσεις προσώπων που κατοικούν ή έχουν την έδρα τους πραγματική ή καταστατική σε **Μη Συνεργάσιμα Κράτη** που καθορίζονται στο άρθρο 51^Α του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος (ν. 2238/1994, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει) και απαριθμούνται στην σχετική απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, η οποία εκδίδεται σύμφωνα με την ως άνω διάταξη, δεν μπορούν να λάβουν μέρος στον σχετικό διαγωνισμό για την αξιοποίηση των αεροδρομίων, πλην όμως, ο περιορισμός αυτός δεν ισχύει για τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις ενδιαφερομένων, ακόμη και αν οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να στηριχτούν στην τεχνική ή/και την χρηματοοικονομική συνδρομή των συνδεδεμένων εταιρειών (όπως ο όρος αυτός τροποποιήθηκε με την από 16-5-2015 απόφαση του Δ.Σ του Ταμείου)γ) επίσης, όπως διαπιστώνεται και

στην ως άνω Πράξη του ΕΣ (σελ. 10, σημείο 8) αναφέρεται στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ότι ο ενδιαφερόμενος (εταιρεία ή κοινοπραξία) οφείλει να αποδείξει ότι ο ίδιος ή σε περίπτωση κοινοπραξίας ο επικεφαλής πρέπει να έχει λειτουργήσει ένα αεροδρόμιο τα τελευταία δύο (2) χρόνια και στο διάστημα αυτό να έχει εξυπηρετήσει τουλάχιστον έξι εκατομμύρια (6.000.000) επιβάτες, ότι το αεροδρόμιο/α που λειτούργησαν ο ενδιαφερόμενος ή σε περίπτωση κοινοπραξίας τα μέλη της κοινοπραξίας πρέπει να έχουν εξυπηρετήσει τα τελευταία τρία χρόνια τουλάχιστον δέκα οκτώ εκατομμύρια (18.000.000) επιβάτες και ότι η εμπειρία λειτουργίας αεροδρομίων οποιουδήποτε ενδιαφερόμενου αποδεικνύεται σε περίπτωση που είναι ο ίδιος φορέας διαχείρισης αεροδρομίου ή συμμετέχει στο μετοχικό κεφάλαιο φορέα διαχείρισης αεροδρομίου κατά το 33,34% (5. 2. της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος) δ) επίσης, ως προς την χρηματοοικονομική ικανότητα του ενδιαφερομένου, ορίζεται στην πρόσκληση ότι ο ενδιαφερόμενος πρέπει να αποδείξει, εφόσον είναι εταιρία, ότι ο μέσος όρος των ενοποιημένων ιδίων κεφαλαίων (λογιστική αξία), που υπολογίζονται ως το σύνολο των ενοποιημένων στοιχείων του ενεργητικού μείον το σύνολο των ενοποιημένων στοιχείων του παθητικού, των τελευταίων τριών χρήσεων, υπερβαίνει τα 150.000.000 ευρώ ή, εφόσον είναι επενδυτικό σχήμα, ότι το ποσό των διαθέσιμων και μη επενδεδυμένων κεφαλαίων υπερβαίνει τα 150.000.000 ευρώ, σε περίπτωση δε κοινοπραξίας, το ανωτέρω κριτήριο πληρούται αν το σταθμισμένο σύνολο, το οποίο υπολογίζεται ως το άθροισμα του μέσου όρου των ενοποιημένων ιδίων κεφαλαίων όλων των μελών της κοινοπραξίας (ή εφόσον το μέλος κοινοπραξίας είναι επενδυτικό σχήμα, των διαθέσιμων και μη επενδεδυμένων κεφαλαίων), σταθμισμένο για κάθε μέλος της κοινοπραξίας κατ' αναλογία με τη συμμετοχή του στην κοινοπραξία (εκφραζόμενη ως δεκαδικός αριθμός) υπερβαίνει τα 150.000.000 ευρώ (παρ. 5.2). Τέλος, ο ενδιαφερόμενος μπορεί να βασιστεί στη χρηματοοικονομική ικανότητα συνδεδεμένων με αυτόν επιχειρήσεων, σε αυτή δε την περίπτωση, ο ενδιαφερόμενος θα πρέπει να αποδείξει ότι έχει στη διάθεσή του τους απαραίτητους χρηματοοικονομικούς πόρους για την εφαρμογή της σύμβασης παραχώρησης υποβάλλοντας υπεύθυνη δήλωση, υπογεγραμμένη από την συνδεδεμένη επιχείρηση, στην οποία θα δηλώνεται ότι δεσμεύεται να θέσει όλους τους αναγκαίους χρηματοοικονομικούς πόρους στη διάθεση του ενδιαφερόμενου και ότι θα υπέχει ευθύνη έναντι του Ταμείου και του Ελληνικού Δημοσίου σε περίπτωση που οι όροι που περιγράφονται στην παρούσα παράγραφο δεν πληρούνται (παρ. 5.2).

Στην συνέχεια, υπέβαλαν ενδιαφέρον έντεκα (11) ενδιαφερόμενοι ως την 31-5-2013. Από αυτές αποκλείστηκε αρχικά η εταιρεία “ENGELINVEST ISRAEL LTD”, επειδή υπέβαλε ελλιπή φάκελλο εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Στην συνέχεια, αποκλείστηκαν οι εταιρείες AND, TAV HAVALIMANLARI HOLDING A.S. και FMG-GPH από την δεύτερη φάση του διαγωνισμού, καθώς ετέθη από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας ζήτημα πιθανής σύγκρουσης συμφερόντων τους με την επιταγή εθνικής ασφάλειας. Στην συνέχεια με την από 12-12-2013 απόφαση του Δ.Σ. του ΤΑΙΠΕΔ εγκρίθηκε η πρόσκληση υποβολής προσφορών και το σχέδιο της σύμβασης παραχώρησης και εκδόθηκαν οι από 4-2-2014 προσκλήσεις υποβολής προσφορών,

όπου τέθηκαν σημαντικοί όροι που αφορούν την σύνθεση των κοινοπραξιών. Οι όροι αυτοί αφορούσαν την α' φάση, όπου θα έπρεπε να εξετασθεί η σύνθεση των κοινοπραξιών και στην συνέχεια, αφού κρίνονταν σε αυτό το επίπεδο οι υποψήφιοι ενδιαφερόμενοι, θα ακολουθούσε β' φάση όπου θα υποβαλλόταν φάκελλος Α' με την σχετική εγγυητική επιστολή και όλα τα σχετικά εταιρικά έγγραφα και εγκρίσεις των οργάνων της εταιρείας ή κοινοπραξίας και φάκελλος Β' που θα περιείχε το προσφερόμενο οικονομικό αντάλλαγμα. Μετά την αποδοχή του φακέλλου Α' θα αποσφραγιζόταν ο φάκελλος Β'. Επίσης, από τους προεπιλεγέντες επενδυτές θα έπρεπε να προταθεί ένα πλήρως λειτουργικό και αξιοποιήσιμο οικονομικό μοντέλο καθώς και οι πηγές χρηματοδότησης του έργου.

Με την από 2-7-2014 απόφαση του Δ.Σ. του ΤΑΙΠΕΔ εγκρίθηκαν τα σχέδια συμβάσεων παραχώρησης για τις ομάδες αεροδρομίων Α και Β, μετά από παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων επενδυτών. Την 29-7-2014 υπήρξε τελική έγκριση των σχεδίων συμβάσεων παραχώρησης μετά από την υποβολή παρατηρήσεων από φορείς του Ελληνικού Δημοσίου.

Την 10/10/2014 υπέβαλαν δεσμευτική προσφορά η κοινοπραξία 'VINCI AIRRPORTS SAS- ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.', η κοινοπραξία "FRAPORT A.G.-SLENTEL LTD" και η κοινοπραξία "CASA METKA". Με την από 24-11-2014 απόφαση του Δ.Σ. του ΤΑΙΠΕΔ έγινε αποδοχή του φακέλλου Α' των παραπάνω τριών κοινοπραξιών και αποσφραγίσθηκε ο φάκελλος Β'. Με την από **25-11-2014** απόφαση του Δ.Σ. του ΤΑΙΠΕΔ αποφασίσθηκε, μετά από κοινή γνωμοδότηση των νομικών του ΤΑΙΠΕΔ, ως προσφορότερη η προσφορά της κοινοπραξίας "FRAPORT A.G.-SLENTEL LTD" και κρίθηκε αυτή η κοινοπραξία ως **ο προτιμητέος και επιλεγείς υποψήφιος επενδυτής**. Με την πρόταση αυτήν, προσφέρθηκε ως εφάπαξ αντάλλαγμα το ποσό των 609 εκατομμυρίων ευρώ για την ομάδα Α' και 625 εκατομμυρίων ευρώ για την ομάδα Β', ενώ ως ετήσιο μίσθωμα, αναπροσαρμοζόμενο κατά τον πληθωρισμό, ορίσθηκε το ποσό των 11,3 εκατομμυρίων ευρώ για την ομάδα Α' και 11, 6 εκατομμυρίων ευρώ για την ομάδα Β'.

Από την όλη κοινοπραξία, η εταιρεία Fraport AG ανήκει κατά το 31, 35 % του μετοχικού της κεφαλαίου στο κρατίδιο της Έσσης (Hessen) της ΟΔ Γερμανίας, κατά το 20, 2 % του μετοχικού της κεφαλαίου στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Έσσης, κατά το 8,45 % στην Deutsche Lufthansa AG και κατά το λοιπό μετοχικό κεφάλαιο στην αυστραλιανή επενδυτική εταιρεία "Rare Infrastructure Limited".

Η παραχώρηση κατά τα σχέδια συμβάσεων παραχώρησης **(τα οποία δεν έχουμε εις χείρας μας και των οποίων το περιεχόμενο γνωρίζουμε μόνο από την Πράξη 17/2015 του Ζ' Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου, καθώς αναφέρεται σε αυτά-επίσης, δεν έχουμε εις χείρας μας όλη την σχετική αλληλογραφία, τις αποφάσεις του Δ.Σ. του ΤΑΙΠΕΔ, την πρόσκληση υποβολής προσφορών, την τελική εγκριτική απόφαση του ΤΑΙΠΕΔ ως προς τον προτιμητέο επενδυτή κ.α.)** θα διαρκέσει κατά το άρθρο 6 των σχεδίων συμβάσεων για 40 έτη από την ημερομηνία έναρξης παραχώρησης ως την αντίστοιχη

ημερομηνία μετά από 40 έτη και καθόσον στη διάρκεια της σύμβασης περιλαμβάνεται και η διετής περίοδος εγγύησης παραχώρησης που αρχίζει, σύμφωνα με τους ορισμούς του άρθρου 3 των ελεγχόμενων σχεδίων συμβάσεων, από την ημέρα μετά τη λήξη της περιόδου παραχώρησης.

Η προαναφερθείσα πράξη 17/2015 του Ζ' Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου, η οποία άσκησε τον νόμιμο προσυμβατικό έλεγχο επί των σχεδίων συμβάσεων παραχώρησης, επισημαίνει, μεταξύ άλλων, ορισμένα σημαντικά νομικά ζητήματα σχετικά με τις προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος και τους όρους τους αλλά και τους όρους των σχεδίων συμβάσεων παραχώρησης :

- Κρίθηκε από το Ζ' Κλιμάκιο του Ελεγκτικού Συνεδρίου ότι οι συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών που αφορούν αεροδρόμια δεν υπόκεινται στις διατάξεις δημοσίων διαγωνισμών κατά τις Οδηγίες 2004/18/ΕΚ, 2004/17/ΕΚ (άρθρο 14 π.δ. 60/2007 και άρθρο 17 Οδηγίας 2004/18/ΕΚ). Επίσης, κρίθηκε ότι ισχύουν οι διατάξεις και βασικές αρχές της Συνθήκης Λειτουργίας της Ε.Ε. περί διαφάνειας, ελεύθερου ανταγωνισμού, ίσης μεταχείρισης σύμφωνα και με την ερμηνευτική εγκύκλιο **ΕΕ 2006 (179/02)** καθώς και οι θεμελιώδεις κανόνες των άρθρων 49 και 56 (πρώην άρθρα 43 και 49 ΣΕΚ). Σχετικές και οι αποφάσεις ΔΕΕ –C- 206/08, C-324/07 περί ελεύθερης εγκατάστασης και παροχής υπηρεσιών.
- Ετέθη ως προϋπόθεση για τον διαγωνισμό η ύπαρξη νομικής προσωπικότητας των ενδιαφερομένων και, άρα, αποκλείστηκαν τα φυσικά πρόσωπα. Το Ζ' Κλιμάκιο δέχθηκε, κατά πλειοψηφία, ότι λόγω της φύσης, του οικονομικού μεγέθους και του αντικειμένου των υπό έλεγχο συμβάσεων παραχώρησης δεν μπορεί να αναληφθεί το έργο αυτό από φυσικά πρόσωπα.
- Κρίθηκε ως σύννομος ο όρος της παρ. 5.1. της υποβολής πρόσκλησης για εκδήλωση ενδιαφέροντος, κατά τον οποίο ο επιλεγείς επενδυτής οφείλει να συστήσει εταιρεία ειδικού σκοπού υπό την μορφή ελληνικής ανώνυμης εταιρείας προκειμένου να υπογράψει αυτή την σύμβαση παραχώρησης, ώστε να υπάρχει καθεστώς διαφανούς εταιρικής δομής του παραχωρησιούχου.
- Κρίθηκε ότι ναι μεν κατά το άρθρο 4 παρ. 4 του ν. 3310/ 2005 απαγορεύεται η σύναψη δημόσιας σύμβασης με εξωχώρια εταιρεία (offshore), πλην όμως η διάταξη αυτή δεν μπορεί να εφαρμοσθεί στις υπό σύναψη συμβάσεις παραχώρησης, καθόσον το μεν η σύμβαση παραχώρησης υπηρεσίας δεν εμπίπτει στην έννοια της δημόσιας σύμβασης του άρθρου 2 του νόμου αυτού, το δε το ΤΑΙΠΕΔ, κατά τη ρητή πρόβλεψη του άρθρου 1 παρ. 3 του ν. 3986/2011, δεν υπάγεται στην κατηγορία των οργανισμών και επιχειρήσεων του ευρύτερου δημόσιου τομέα και, ως εκ τούτου, δεν εφαρμόζονται σε αυτό οι διατάξεις που διέπουν εταιρείες που ανήκουν άμεσα ή έμμεσα στο Δημόσιο. Επομένως, ο όρος του άρθρου 5.2. των από 1.4.2013 προσκλήσεων

εκδήλωσης ενδιαφέροντος, όπως τροποποιήθηκε με την από 16.5.2013 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ταμείου, σύμφωνα με τον οποίο οι υποψήφιοι επενδυτές μπορούν να έχουν ως συνδεδεμένες επιχειρήσεις τους εξωχώριες (offshore) εταιρίες ή εταιρείες που έχουν την καταστατική ή την πραγματική τους έδρα ή έχουν εγκατάσταση σε Μη Συνεργάσιμα Κράτη, κρίθηκε, κατά το Ζ' Κλιμάκιο του ΕΣ, νόμιμος. Επισημαίνεται ότι αυτή η επικύρωση της νομιμότητας των ως άνω παρ. 2γ) και 2δ) της πρόσκλησης για την υποβολή εκδήλωσης ενδιαφέροντος από 1-4-2013 εισάγει σημαντικά προβλήματα σε σχέση με την νομιμότητα των συμβάσεων παραχώρησης.

- Κρίθηκε ως νόμιμη η ρήτρα του άρθρου 39.3.9. των συμβάσεων παραχώρησης κατά την οποία η στην σύμβαση διαλαμβανόμενη Διαιτητική Απόφαση δεν μπορεί να προσβληθεί με έφεση ή αγωγή ακύρωσης των άρθρων 897 επ. Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, καθώς τα ειδικώς διαλαμβανόμενα στα σχέδια συμβάσεων παραχώρησης υπερισχύουν, με δεδομένη την μεταγενέστερη κύρωση της σύναψης της σύμβασης με νόμο από την Βουλή, υπερισχύουν ως ειδικότερα από την διάταξη του άρθρου 900 ΚΠολΔ για την ακυρότητα της προτέρας παραίτησης εκ των ενδίκων μέσων κατά της διατητικής απόφασης πριν από την σύναψή της.
- Κρίθηκε ότι οι παρεκκλίσεις στα διαλαμβανόμενα σχέδια συμβάσεων παραχώρησης από την ισχύουσα νομοθεσία θα ιαθούν από την προβλεπόμενη κύρωση με νόμο κατά τον ν. 3913/2011.

-Κρίθηκε, κατά τρόπο νομικώς ασυνήθη και αντικείμενο στις διατάξεις και τις αρχές του αστικού δικαίου αλλά και του δικαίου των Δημοσίων Συμβάσεων ότι (σελ. 30-32 της Πράξης 17/2015 του Ζ' Κλιμακίου ΕΣ), ναι μεν ο παραχωρησιούχος αναλαμβάνει κατά την σύμβαση παραχώρησης τον «κίνδυνο της εκμεταλλεύσεως», δηλαδή αναλαμβάνει μετά την παραχώρηση κάθε κίνδυνο της έκθεσης στη ρευστότητα της αγοράς, ο οποίος συνίσταται, μεταξύ άλλων, στον ανταγωνισμό με άλλους επιχειρηματίες, στην αναντιστοιχία μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης, στην αφερεγγυότητα των προσώπων που οφείλουν να καταβάλουν την αμοιβή για τις παρασχεθείσες υπηρεσίες, στην μη κάλυψη των λειτουργικών δαπανών ή ακόμη και στην ανάληψη της ευθύνης για ζημία που έχει σχέση με πλημμελή παροχή της υπηρεσίας (πρβλ ΔΕΕ της 13^{ης} Νοεμβρίου 2008, C-437/07) αλλά όμως είναι δυνατόν να μετατεθούν σχετικοί κίνδυνοι στο αντισυμβαλλόμενο Δημόσιο. Ειδικότερα, κρίθηκε ότι «Εξάλλου, το ΤΑΙΠΕΔ, δρώντας εντός του προαναφερόμενου ευέλικτου νομικού περιβάλλοντος, δύναται να διαμορφώνει τους όρους του συμβατικού κειμένου ακόμα και μετά από διαπραγμάτευση με τους ενδιαφερόμενους και υποψήφιους επενδυτές, προκειμένου να επιτύχει το υψηλότερο δυνατό οικονομικό αντάλλαγμα. Απαιτείται ωστόσο με τους όρους αυτούς να εγγυάται τη διεξαγωγή μίας ασφαλούς και επωφελούς για το δημόσιο συμφέρον συναλλαγής. Κατ' ακολουθίαν αυτών, οι όροι των ελεγχόμενων συμβάσεων που περιλαμβάνονται στα άρθρα 25.3 (που αφορά στην οικονομική ευθύνη του σε περίπτωση συνδρομής γεγονότων ανωτέρας βίας) και 25.4.2.β (που αφορά στις περιπτώσεις που ένα γεγονός παρατεταμένης ανωτέρας βίας αντιμετωπίζεται ως γεγονός αθέτησης υποχρεώσεων του Δημοσίου), η εφαρμογή των οποίων εξαρτάται από την επέλευση

γεγονότων ανωτέρας βίας, όπως αυτά προσδιορίζονται στους ορισμούς του άρθρου 3 των ελεγχόμενων σχεδίων συμβάσεων, που έχουν απλώς δυσμενείς επιπτώσεις στην ικανότητα του παραχωρησιούχου να ανταποκριθεί σε οποιαδήποτε από τις συμφωνημένες προθεσμίες των έργων (25.3.3^α) ή στην ικανότητα του παραχωρησιούχου να εκτελέσει τις υπηρεσίες αεροδρομίου (25.3.3β), δύνανται μεν να συνομολογηθούν στο πλαίσιο της συναλλακτικής ελευθερίας που διέπει τη δράση του ΤΑΙΠΕΔ, επισημαίνεται ωστόσο ότι η ανάληψη της αυξημένης αυτής ευθύνης εκ μέρους του Δημοσίου δυνητικά θα μπορούσε να καταστήσει την εν λόγω συναλλαγή μη επωφελή για το δημόσιο συμφέρον και, τελικώς, να διακινδυνεύσει την επίτευξη από το ΤΑΙΠΕΔ του ειδικού σκοπού δημοσίου συμφέροντος για την εξυπηρέτηση του οποίου συστάθηκε. Κατά συνέπεια, ορθότερο θα ήταν η εφαρμογή τους να εξαρτηθεί από την εμφάνιση, μετά τη θέση σε ισχύ της σύμβασης, γεγονότος συνεπαγόμενου την ανατροπή του οικονομικού θεμελίου αυτής, υπό την έννοια ότι οι παραδοχές και προβλέψεις του χρηματοοικονομικού μοντέλου που αποτέλεσαν τη βάση τόσο για την κατάρτιση της τεχνικοοικονομικής προσφοράς του παραχωρησιούχου, όσο και για τον καθορισμό των επιμέρους όρων της σύμβασης και τον προσδιορισμό των εκατέρωθεν υποχρεώσεων ανατρέπονται σε τέτοιο βαθμό, ώστε το συνολικό πλάνο της παραχώρησης και εκμετάλλευσης να καθίσταται πλέον μη βιώσιμο». Τέθηκε δηλαδή, παρά την αντιφατικότητα και αμφισημία της σχετικής παραγράφου, του προσυμβατικού ελέγχου, σαφώς το ζήτημα ότι η ανάληψη ακόμη και του κινδύνου της «ανωτέρας βίας» από το Δημόσιο κατά τρόπο ώστε η εμφάνιση ανωτέρας βίας θα συνεπαγόταν ευθύνη του Δημοσίου για την εκπλήρωση των συμβατικών του υποχρεώσεων θα μπορούσε να οδηγήσει κατά την εκπλήρωση της σύμβασης σε συνθήκη και κατάσταση μη επωφελή για το Δημόσιο και σε μη βιωσιμότητα του έργου.

-Κρίθηκε, τέλος, ως σύννομη η ρύθμιση του άρθρου 28.4.2. των σχεδίων συμβάσεων παραχώρησης κατά την οποία «Με την επιφύλαξη του Άρθρου 28.4.1 από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης έως την 31^η Οκτωβρίου 2014: α. ο Παραχωρησιούχος θα ορίσει ή θα επιβάλλει Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 28.4.2 και τον Πίνακα Α κατωτέρω για εφαρμογή σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια β. ...» και στο άρθρο 28.4.3. ότι «α. Με την επιφύλαξη του Άρθρου 28.4.1, από την 1^η Νοεμβρίου 2014 έως την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε ένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο, ο Παραχωρησιούχος θα ορίζει ή θα επιβάλλει Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη στο συγκεκριμένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο ...».

1.8. Κατόπιν της σχετικής εγκρίσεως προσυμβατικού ελέγχου από το Ζ' Κλιμάκιο του Ελεγκτικού Συνεδρίου, ψηφίσθηκε ο ν. 4336/2015 «**Συνταξιοδοτικές Διατάξεις- Κύρωση του Σχεδίου Σύμβασης Οικονομικής Ενίσχυσης από τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας και ρυθμίσεις για την υλοποίηση της Συμφωνίας Χρηματοδότησης**». Στα πλαίσια αυτού του νομοθετήματος περιλαμβάνεται και το Μνημόνιο Συνεννόησης (Memorandum of Understanding) μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, στα πλαίσια του οποίου αναφέρονται και τα ακόλουθα (σελ. 1030 του ΦΕΚ) :

ι.Οι αρχές θα εγκρίνουν το Σχέδιο Αξιοποίησης των περιουσιακών στοιχείων (ADP) που ενέκρινε το ΤΑΙΠΕΔ στις 30.7.2015. Το ADP επισυνάπτεται στο παρόν Μνημόνιο ως παράρτημα και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της συμφωνίας. Το ADP θα επικαιροποιείται σε εξαμηνιαία βάση και θα εγκρίνεται από το ΤΑΙΠΕΔ και το Υπουργικό Συμβούλιο ή το ΚΥΣΟΠΙ θα εγκρίνει το εν λόγω σχέδιο.

..... Iii. Οι αρχές θα λάβουν μη αναστρέψιμα μέτρα για την πώληση των περιφερειακών αεροδρομίων υπό τους ισχύοντες όρους προς τους ήδη επιλεγένες ενδιαφερομένους.

Προκύπτει, λοιπόν, σαφώς ότι η συγκεκριμένη παραχώρηση των περιφερειακών αεροδρομίων, η οποία προβλέφθηκε το πρώτον από τους ν. 3913/2011 3985/2011, 4046/2012, 4093/2012 κ.α. , αποτελεί πλέον και μνημονιακή υποχρέωση της χώρας έναντι της Δανειακής Σύμβασης Χρηματοδοτικής Διευκόλυνσης του Αυγούστου 2015 με τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας (ESM), χωρίς, όμως, η σχετική ρύθμιση να έχει εξειδικευθεί μέσω διάταξης εφαρμοστικού νόμου. Το δε Σχέδιο Αξιοποίησης (ADP) , όπως δόθηκε στην δημοσιότητα, περιλαμβάνει σαφώς την παραχώρηση των περιφερειακών αεροδρομίων με τους κωδικούς 35, 36 και 37 (Υπουργική έγκριση άμεσα, Κύρωση με νόμο από την Βουλή τον Ιανουάριο 2016 και παραχώρηση των αεροδρομίων στους παραχωρησιούχους τον Μάρτιο του 2016.

1.9. Στην συνέχεια εξεδόθησαν οι ανωτέρω δύο προσβαλλόμενες διοικητικές πράξεις, οι οποίες ερείδονται στο άρθρο 22 παρ. 8 του ν. 3913/2011, στην νομοθεσία περί ΤΑΙΠΕΔ αλλά και στον ν. 4336/2015 (Μνημόνιο) , δηλαδή :

1. Η αρ. 240 / 30-7-2013 εκ μέρους του ΚΥΣΟΠΠ Έγκριση Επιχειρησιακού Προγράμματος του ΤΑΙΠΕΔ (ΦΕΚ 93^A / 14-8-2015) , με την οποία εγκρίνεται το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του ΤΑΙΠΕΔ (Asset Development Plan) με την από 30-7-2015 απόφασή του και την υλοποίησή του, σύμφωνα με τις περί ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε. ισχύουσες διατάξεις.

2. Η αρ. 240B/ 17-8-2015 εκ μέρους του ΚΥΣΟΠΠ Έγκριση Υπογραφής από το ΤΑΙΠΕΔ της Σύμβασης Παραχώρησης Αναβάθμισης, Συντήρησης, Διαχείρισης και Λειτουργίας περιφερειακών αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου (Ομάδα Α') και Αιγαίου (Ομάδα β'), με την οποία εγκρίνεται η υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης από το ΤΑΙΠΕΔ.

Οι παραπάνω πράξεις εκδίδονται κατ' εφαρμογή και εξουσιοδότηση των διατάξεων αρ. 2 παρ. 4 , 5 παρ.1 και 5 παρ. 2 του ν. 3986/2011 και των ρυθμίσεων του Μνημονίου Συνεννόησης του ν. 4336/2015 (σελ. 1030).

Είναι προφανές ότι οι παραπάνω προσβαλλόμενες διοικητικές πράξεις αποτελούν τις τελικές και οριστικές διοικητικές πράξεις με τις οποίες παραχωρείται η διοίκηση, διαχείριση και εκμετάλλευση των περιφερειακών αεροδρομίων , μεταξύ των οποίων και των τριών περιφερειακών αεροδρομίων του Ιονίου (Ζάκυνθος, Κεφαλονιά και Κέρκυρα) στον παραχωρησιούχο επιλεγέντα επενδυτή (“Fraport A.G.-Slentel Ltd”). Κατόπιν αυτών, θα χωρήσει μόνον η επικείμενη κύρωση από την Βουλή (πιθανολογούμενη τον Ιανουάριο του 2016), η οποία αποτελεί νομοθετική πράξη τυπικά (τυπικό νόμο), δεν είναι προσβλητέα ακυρωτικώς και δεν θα παραγάγει ως εξουσιοδοτικός νόμος νέες κανονιστικές ή γενικές ατομικές πράξεις της διοικήσεως. Συνεπώς, με τις προσβαλλόμενες πράξεις χάνεται/παύει/καταργείται οριστικώς από διοικητική άποψη η δημόσια διοίκηση, διαχείριση και εκμετάλλευση των περιφερειακών αεροδρομίων, από την μεταβίβαση και σύναψη συμφωνίας θα ισχύουν

πλήρως όλα τα έννομα αποτελέσματα αυτής, και δεν θα υπάρξει άλλη επόμενη διοικητική πράξη για την ολοκλήρωση αυτής της διαδικασίας παραχώρησης. Συνεπώς, όσα νομικά παράπονα υπό την έννοια των ακυρωτικών λόγων μπορούν να διατυπωθούν κατά των συμβάσεων παραχώρησης και της διαδικασίας παραχώρησης των π.α. σε ιδιώτες επενδυτές δεν θα είναι νομικά δυνατόν να διατυπωθούν σε μεταγενέστερο χρόνο παρά μόνον τώρα και συνεπώς παραδεκτός και με έννομο συμφέρον ως προς την νομική βλάβη που επέρχεται και το συνταγματικώς και από την άποψη του ενωσιακού και διεθνούς δικαίου μη νόμιμο των πράξεων αυτών ασκούμε την παρούσα μας αίτηση ακυρώσεως. Αν πάλι θεωρηθεί ότι αυτές οι πράξεις δεν αποτελούν ακόμη εκτελεστές διοικητικές πράξεις και ότι τα αποτελέσματα της μεταβίβασης θα ισχύουν μόνο από τον κυρωτικό νόμο(ο οποίος, όμως, δεν θα είναι εξουσιοδοτικός νόμος, τότε διαμορφώνεται ένα νομικό καθεστώς πέραν και εναντίον του κράτους δικαίου, αφού ουσιαστικά για ένα τόσο σοβαρό ζήτημα όπως η μεταβίβαση της διαχείρισης και εκμετάλλευσης των περιφερειακών αεροδρομίων σε ιδιώτες δεν θα υπάρχει δυνατότητα ακυρωτικού ελέγχου στην διαδικασία μεταβίβασης και, άρα, η παραχώρηση θα τελεί υπό καθεστώς «απρόσβλητου» κατά πλήρη αντίθεση προς την βασική για το κράτος δικαίου επιταγή δικαστικής προστασίας σύμφωνα με το άρθρο 20 παρ.1 Συντάγματος.

2. Έννομο συμφέρον-παραδεκτό. Με βάση τον ισχύοντα θεσμικό νόμο για την Τοπική Αυτοδιοίκηση 3852/2010 (Καλλικράτης) η Περιφέρεια ως δευτεροβάθμια Τοπική Αυτοδιοίκηση και ως δευτεροβάθμιος ΟΤΑ επιλαμβάνεται όλων των υποθέσεων, οι οποίες αφορούν ζητήματα εντός της τοπικής της αρμοδιότητας με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον και την προστασία των συμφερόντων των πολιτών και εν γένει των κατοίκων της Περιφέρειας. Επισημαίνουμε εδώ την αρμοδιότητα του περιφερειάρχη «να προασπίζει το δημόσιο συμφέρον, να κατευθύνει την εκτέλεση του σχεδίου περιφερειακής ανάπτυξης και να ασκεί τα καθήκοντά του με γνώμονα τις αρχές της διαφάνειας και της αποτελεσματικότητας» (άρθρο 159). Επίσης, την υποχρέωση του περιφερειάρχη και των περιφερειακών συμβούλων (180 παρ.1 γ) να μεριμνούν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους για την τήρηση των αρχών της νομιμότητας, της διαφάνειας, της αποδοτικότητας και της χρηστής διοίκησης των οργανισμών όπου υπηρετούν». Επίσης, την υποχρέωση των περιφερειών να λαμβάνουν υπ' όψιν τους την «αειφόρο ανάπτυξη» (άρθρο 186 V), καθώς και «να γνωμοδοτούν για κάθε θέμα τοπικού ή ευρύτερου ενδιαφέροντος για το οποίο ζητείται η παροχή γνώμης (άρθρο 186 Α .31)». Επίσης, για τις περιφέρειες πρέπει να θεωρηθεί ότι ισχύει κατά μείζονα λόγο η παλαιότερη διάταξη για τους Δήμους κατά την οποία, «Ο Δήμος έχει την αρμοδιότητα να διευθύνει και να ρυθμίζει όλες τις τοπικές υποθέσεις σύμφωνα με τις αρχές της επικουρικότητας και της εγγύτητας, με στόχο την προστασία, την ανάπτυξη και την συνεχή βελτίωση των συμφερόντων και της ποιότητας ζωής της τοπικής κοινωνίας» (άρθρο 75 Ι και ειδικότερα β' υποπερ. 1 του ν. 3463/2006, ΚΔΚ). Η αρμοδιότητα και δικαίωμα των ΟΤΑ να προσφεύγουν για την προστασία των συμφερόντων των πολιτών τους και της τοπικής κοινότητας έχει επανειλημμένα

γίνει αποδεκτή από την νομολογία του Δικαστηρίου Σας. Προφανώς, η προστασία του δημοσίου συμφέροντος και της νομιμότητας για τα ζητήματα εντός της τοπικής αρμοδιότητας της Περιφέρειας επεκτείνεται και στην άσκηση των ενδίκων βοηθημάτων και μέσων για την προστασία των δικαιωμάτων των πολιτών εντός των τοπικών ορίων της περιφέρειας και της κατάστασης της τοπικής κοινωνίας καθώς και του δημοσίου συμφέροντος στα πλαίσια των ζητημάτων που απασχολούν την περιφέρεια και σύμφωνα με την αρχή της δικαστικής προστασίας κατά το άρθρο 20 παρ.1 Σ και το άρθρο 6 παρ.1 ΕΣΔΑ.

Το ζήτημα της παραχώρησης της παραχώρησης διοίκησης ,διαχείρισης, εκμετάλλευσης, λειτουργίας και συντήρησης υποδομών των περιφερειακών αεροδρομίων σε ιδιώτες επενδυτές αποτελεί θέμα μείζονος σημασίας και σπουδαιότητας για την τοπική κοινωνία της Περιφέρειας των Ιονίων Νήσων , καθώς, όπως θα αναπτυχθεί, η αποξένωση του Δημοσίου από αυτά τα δικαιώματα για 42 έτη θα αποβεί απολύτως αρνητική και βλαπτική για τα δημόσια αγαθά, τα οποία συναρτώνται με την διαχείριση των αεροδρομίων, όπως τα ιδιόχρηστα και κοινόχρηστα πράγματα, ανήκοντα στην δημόσια κτήση, αλλά και η ίδια η δημόσια υπηρεσία και λειτουργία της μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, η οποία θα πληγεί και θα διακυβευθεί βαρύτατα μέσα από την διαδικασία της ιδιωτικοποίησης τόσο από την άποψη του κόστους όσο και από την άποψη της επωφελούς και αποτελεσματικής για τους επιβάτες πραγματοποίησής της. **Οι πολίτες και κάτοικοι των Ιονίων Νήσων εξυπηρετούνται αποκλειστικά από τα περιφερειακά αυτά αεροδρόμια και θα υποστούν άμεσα τις βλαπτικές συνέπειες της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης όσον αφορά την αλλοίωση ή άρση της δημόσιας υπηρεσίας της αερομεταφοράς, η οποία έχει άμεσες συνέπειες στην ελευθερία κίνησης, την οικονομική ελευθερία και ελευθερία ανάπτυξης της προσωπικότητας (5 παρ 1 και 3 Σ) αλλά και στο δημόσιο αγαθό της υγείας τους και της αξιοπρεπούς διαβίωσής τους.** Επίσης, θα βλαβεί άμεσα το δημόσιο συμφέρον , ακόμη και με την στενότερη δημοσιονομική του προσέγγιση, υπό την έννοια της σημαντικής μείωσης των δημοσίων εσόδων του ελληνικού Δημοσίου , κατάσταση η οποία θα επενεργήσει καθοριστικά και στην υποβάθμιση των δημοσίων χρηματοδοτήσεων και της οικονομικής κατάστασης ειδικότερα της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων. Επίσης, θα βλαβεί καίρια το δημόσιο συμφέρον υπό την έννοια της έντονης αντίθεσης της διαδικασίας παραχώρησης και του εγκρινόμενου περιεχομένου των συμβάσεων παραχώρησης στο ευρωπαϊκό και το διεθνές δίκαιο. Όλες αυτές οι βλαπτικές μεταβολές επέρχονται κατά ώριμο τρόπο σε αυτό το στάδιο της διαδικασίας, το οποίο εγκρίνει την άμεσα επικείμενη υπογραφή και σύναψη των συμβάσεων παραχώρησης, καθώς δεν θα υπάρξει άλλη –επόμενη εκτελεστή διοικητική πράξη, η οποία θα επενεργήσει στην ολοκλήρωση της νομικής διαδικασίας παραχώρησης.

Επίσης, με την ανάθεση της εκμετάλλευσης των περιφερειακών αεροδρομίων των Ιονίων Νήσων αλλά και των υπολοίπων περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας στο παραπάνω επενδυτικό σχήμα θα δημιουργηθεί ένα ιδιωτικό μονοπώλιο σίγουρα θα επιβαρυνθεί το κόστος αερομεταφορών, θα αυξηθεί το κόστος των εισιτηρίων και

αυτό θα έχει αρνητικές συνέπειες στην τουριστική κίνηση των νομών Ζακύνθου, Κεφαλληνίας και Κέρκυρας αλλά και στην εν γένει ανάπτυξη της Περιφέρειας. Ήδη η μεγάλη πλειοψηφία των κατοίκων των οικείων νομών έχει εκφραστεί αρνητικά για την παραπάνω παραχώρηση, όσο και οι φορείς εντός της Περιφέρειας είναι αντίθετοι, ιδιαίτερα δε οι σύλλογοι ξενοδόχων αλλά και όλες οι ξενοδοχειακές επιχειρήσεις είναι αντίθετες στην παραπάνω παραχώρηση διότι πιστεύουν ότι θα ανακοπεί η αύξηση της τουριστικής ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής, , θα μειωθούν τα έσοδα των τουριστικών επιχειρήσεων και θα αυξηθεί η ανεργία στην περιοχή. Τα αυτά ισχύουν και για όλους τους οικονομικούς κλάδους στην Περιφέρεια των Ιονίων Νήσων, έχουν δε εκδοθεί πολλά ψηφίσματα κατά της ιδιωτικοποίησης από κατοίκους, φορείς, οικονομικές και κοινωνικές κατηγορίες της περιοχής.

Με τα παραπάνω δεδομένα, ως ΟΤΑ δεύτερου βαθμού έχομε έννομο συμφέρον να καταθέσομε την παρούσα αίτηση και να ζητήσομε την ακύρωση των προσβαλλομένων πράξεων του , διότι αποστολή των Ο.Τ.Α. μεταξύ άλλων είναι και η φροντίδα τους για την προστασία των συμφερόντων των πολιτών αλλά και για την ανάπτυξη της περιοχής στην οποία εκτείνεται η δραστηριότητα μας.

Επίσης, είναι σχετικά σαφές το ότι αυτή η υπόθεση είναι υπόθεση μείζονος σπουδαιότητας και πρέπει να τύχει της αντίστοιχης δικονομικής μεταχείρισης από το Δικαστήριό Σας κατά τον νόμο.

3. Λόγοι ακυρώσεως

Τις παραπάνω εκτελεστές διοικητικές πράξεις προσβάλλομε για τους ακόλουθους παραδεκτώς προτεινόμενους και νόμω βασίμους ακυρωτικούς λόγους και ζητούμε την ακύρωση και εξαφάνισή τους :

- 1. Η απόφαση έγκρισης της υπογραφής της σύμβασης παραχώρησης εκ μέρους του ΤΑΙΠΕΔ από το Κυβερνητικό Συμβούλιο Οικονομικής Πολιτικής (ΚΥΣΟΠ) δεν είναι νομίμως εκδοθείσα από αρμόδιο όργανο, καθώς εξεδόθη μεν βάσει μη ορισμένης και μη εξειδικευμένης νομοθετικώς εξουσιοδότησης του Μνημονίου του ν. 4336/2015 (κατά παράβαση του άρθρου 43 παρ. 2 εδ. β' Συντάγματος) και, επιπλέον, το Μνημόνιο δεν έχει στο σημείο αυτό εξειδικευθεί με εφαρμοστικό νόμο και, άρα, είτε θα έπρεπε να έχει εκδοθεί ο σχετικός εξουσιοδοτικός εφαρμοστικός νόμος είτε θα έπρεπε να έχει εκδοθεί από την ΔΕΕΑ ή από το Υπουργικό Συμβούλιο, κατά τα νομίμως ισχύοντα από το προγενέστερο του ν. 4336/2015 νομικό καθεστώς. Συνεπώς, τίθεται ζήτημα αναρμοδιότητας του ΚΥΣΟΠ ως εκδόσαντος οργάνου και ενδεχομένως και ανυποστάτου της σχετικής προσβαλλομένης πράξεως και συναφώς η σχετική προσβαλλόμενη πράξη πρέπει να ακυρωθεί.**

Σύμφωνα με τις διατάξεις άρθρου 22 παρ. 8 και 8^Α ν. 3913/2011, όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν, η απόφαση για την σύναψη σύμβασης παραχώρησης δικαιωμάτων διαχείρισης, εκμετάλλευσης, λειτουργίας και συντήρησης υποδομών των κρατικών αεροδρομίων, τα οποία υπάγονται στην ΥΠΑ, ανήκει στην Διυπουργική Επιτροπή Αποκρατικοποιήσεων και Αναδιαρθρώσεων κατά τον ν. 3049/2002, όπως αυτός έχει τροποποιηθεί και ισχύει βάσει και των διατάξεων του άρθρου 48 παρ. 1 ν. 3871/2010. Επίσης, κατά τις ειδικότερες διατάξεις για το ΤΑΙΠΕΔ του ν. 3986/2011 άρθρο 5 παρ. 2 β) και γ) Το δημόσιο μπορεί να αποφασίζει την συνυπογραφή με το ΤΑΙΠΕΔ των συμβάσεων παραχώρησης δικαιωμάτων σε τρίτους/ επενδυτές και να συνυπογράφει τις σχετικές συμβάσεις. Προφανώς, κατ' αναλογίαν αυτό ισχύει και για την έγκριση της σύναψης συμβάσεων παραχώρησης εκ μέρους του ΤΑΙΠΕΔ, πράγμα που είναι έλασσον σε σχέση με την άμεση συνυπογραφή των συμβάσεων από το Δημόσιο. Στην περίπτωση αυτήν, θα πρέπει η έγκριση να εκδίδεται από το Υπουργικό Συμβούλιο κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5 παρ. 2 β) του ν. 3986/2011 και όχι από το ΚΥΣΟΙΠ.

Βεβαίως, υφίσταται αόριστη πρόβλεψη για την αρμοδιότητα του ΚΥΣΟΙΠ σχετικά με την έγκριση και επικαιροποίηση του ADP στον ν. 4336/2015 (ΦΕΚ Α' 94/2015..... σελ. 1030) αλλά αυτή δεν επεκτείνεται και στην έγκριση της σύναψης σύμβασης παραχώρησης από το Δημόσιο, όπου απλώς αναφέρεται ότι «οι αρχές θα λάβουν μη αναστρέψιμα μέτρα για την πώληση». Συνεπώς, δεν υφίσταται ορισμένη, αιτιολογημένη και ειδική εξουσιοδότηση από τον ν. 4336/2015 προς το ΚΥΣΟΙΠ κατά την έννοια του άρθρου 43 παρ. 2 εδ. β' Σύντάγματος, το οποίο ορίζει ότι «*Εξουσιοδότηση για έκδοση κανονιστικών πράξεων από άλλα όργανα της διοικήσεως επιτρέπεται προκειμένου να ρυθμιστούν ειδικότερα θέματα ή θέματα με τοπικό ενδιαφέρον ή με χαρακτήρα τοπικό ή λεπτομερειακό*». Πέραν δε τούτου, μπορεί το κείμενο του Μνημονίου, ενσωματωμένο στον ν. 4336/2015, να έχει ισχύ τυπικού νόμου, όμως τα μέτρα αυτού δεν μπορούν να εξειδικευθούν κανονιστικά, αν δεν εισαχθεί και ψηφισθεί ο σχετικός εφαρμοστικός νόμος. Όπως έχει ορισθεί σαφώς και κατά την απόφαση 668/2012 της Ολομελείας του Δικαστηρίου Σας «*το Μνημόνιο δεν αναγνωρίζει αρμοδιότητες σε όργανα διεθνών οργανισμών ούτε θεσπίζει άλλους κανόνες δικαίου και δεν έχει άμεση εφαρμογή, αλλά, για να πραγματοποιηθούν οι εξαγγελόμενες με αυτό πολιτικές, πρέπει να εκδοθούν σχετικές πράξεις από τα αρμόδια, κατά το Σύνταγμα, όργανα του Ελληνικού Κράτους (νόμοι ή κανονιστικές διοικητικές πράξεις κατ' εξουσιοδότηση νόμου*». Συνεπώς, πρέπει να υπάρξει βάσει του Μνημονίου ειδική, σαφής και ορισμένη εξουσιοδότηση εφαρμοστικού νόμου κατά την έννοια του άρθρου 43 παρ. 2 εδ. β' Σ προς το ΚΥΣΟΙΠ ώστε αυτό να καταστεί το πρώτον κανονιστικώς αρμόδιο,

Συνεπώς, η έγκριση της σύναψης σύμβασης παραχώρησης εκ μέρους του ΤΑΙΠΕΔ από το ΚΥΣΟΠΠ έχει εκδοθεί από μη αρμόδιο όργανο και κατ' ουσίαν είναι όχι μόνο άκυρη αλλά και ανυπόστατη και πρέπει να ακυρωθεί.

- 2. Η για σαράντα δύο (42) χρόνια παραχώρηση της διαχείρισης, εκμετάλλευσης, λειτουργίας, συντήρησης υποδομών στα περιφερειακά αεροδρόμια της περιφέρειας Ιονίων Νήσων σε ιδιώτη επενδυτή παραβιάζει το δημόσιο συμφέρον, όπως αυτό προστατεύεται κατά τις οικείες διατάξεις του Συντάγματος, του ευρωπαϊκού δικαίου και του διεθνούς δικαίου. Ειδικότερα :**

2.Α. Η για σαράντα δύο (42) χρόνια παραχώρηση της διαχείρισης, εκμετάλλευσης, λειτουργίας, συντήρησης υποδομών στα περιφερειακά αεροδρόμια της περιφέρειας Ιονίων Νήσων σε ιδιώτη επενδυτή συνιστά ουσιαστικά ανεπίτρεπτη μεταβίβαση σε ιδιώτη (στην κοινοπραξία **Fraport A.G.-Sntel Ltd) κυριότητας πραγμάτων που ως ιδιόχρηστα ανήκουν στην δημόσια περιουσία του κράτους, την δημόσια κτήση και είναι κατά κανόνα μη μεταβίβασιμα και αναπαλλοτρίωτα ή πάντως, σε κάθε περίπτωση, ανεπίτρεπτη παραχώρηση δικαιωμάτων για τόσο μεγάλο διάστημα ώστε να αίρεται ο δημόσιος σκοπός και προορισμός τους.**

Η παραχώρηση της διαχείρισης, εκμετάλλευσης, λειτουργίας, συντήρησης υποδομών των κρατικών περιφερειακών αεροδρομίων με σύμβαση παραχώρησης στον επιλεγέντα και προτιμητέο επενδυτή, την κοινοπραξία "FRAPORT A.G.-SLENTEL Ltd" συνεπάγεται και την για δεκαετίες παραχώρηση της διοίκησης, εκμετάλλευσης, διαχείρισης και χρήσης όλων των πραγμάτων, κινητών και ακινήτων και εγκαταστάσεων, τα οποία περιέχονται στην υπαρκτή δομή των περιφερειακών αεροδρομίων. Πρόκειται για την ακίνητη εδαφική έκταση, τα κτίσματα επί αυτής, τις εγκαταστάσεις, την υποδομή και τα μηχανήματα, τα οχήματα και αυτοκίνητα κάθε μορφής, τον ηλεκτρολογικό και μηχανολογικό εξοπλισμό, τους χώρους εμπορικής χρήσης κατά τον ν. 3913/2011, τις άυλες υπηρεσίες, οι οποίες προσφέρονται εντός κάθε αεροδρομίου, την χρήση και διάθεση του προσωπικού κ.π.α.

Όλα αυτά τα πράγματα, υλικά και άυλα, και ιδίως η εδαφική ακίνητη έκταση και τα επί αυτής κτίσματα των αεροδρομίων, έχουν τεθεί από δεκαετίες από το ελληνικό Δημόσιο και υπό την εποπτεία και διεύθυνση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας για την μόνιμη και συστηματική χρήση του δημοσίου σκοπού και της δημόσιας υπηρεσίας της αερομεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Όλα αυτά τα πράγματα και ιδίως τα ακίνητα πράγματα, η εδαφική έκταση και τα επί αυτής κτίσματα και εγκαταστάσεις, συνιστούν *ιδιόχρηστα πράγματα*, δηλαδή πράγματα, τα οποία ανήκουν στην δημόσια περιουσία του κράτους ή δημόσια κτήση (domain public) και έχουν ταχθεί *μονίμως και συστηματικά, ιδίως υπό την έννοια της στέγασης δημόσιας*

υπηρεσίας, στην εξυπηρέτηση δημόσιου σκοπού και στην προστασία του δημοσίου συμφέροντος. (βλ. και σε Πρόδρομο Δαγτόγλου «Γενικό Διοικητικό Δίκαιο», Αθήνα-Κομοτηνή 1978, τ. Β΄, σελ. 156 και νεότερη έκδοση του ιδίου Αθήνα-Κομοτηνή 2004, σελ. 779-841), τα οποία διακρίνονται α) στα κοινά τοις πάσι β) στα κοινόχρηστα και γ) στα ιδιόχρηστα πράγματα. Τα ιδιόχρηστα πράγματα διακρίνονται α) στα μέσα παροχικής διοικήσεως β) στα μέσα εξωτερικής ασφάλειας και τάξεως και γ) στα μέσα στέγασης και λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών. Τα ακίνητα και κινητά πράγματα των αεροδρομίων μπορούν να υπαχθούν τόσο στην πρώτη όσο και στην τρίτη κατηγορία ιδιοχρήστων, ορθότερα στην τρίτη. Εδώ, χρειάζεται να διευκρινισθεί το αν η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων αποτελεί όντως «δημόσια υπηρεσία». Κατά την ορθότερη έννοια, η μεταφορά των επιβατών και εμπορευμάτων αποτελεί στην σύγχρονη πραγματικότητα βασική κοινωνική ανάγκη και μάλιστα απαιτείται η παρέμβαση του Δημοσίου έτσι ώστε αυτή να διασφαλίζεται ακόμη και για περιοχές όπου δεν υφίσταται το κριτήριο της οικονομικής ωφελιμότητας, χάριν της πρόσβασης των πολιτών και ιδίως των κατοίκων των σχετικών τοπικών κοινωνιών σε αυτές. Συνεπώς, η αδιατάρακτη άσκηση αυτής της κοινωνικά ωφέλιμης λειτουργίας και μάλιστα κατά τρόπο που καλύπτει μόνιμη κοινωνική ανάγκη και χωρίς τους περιορισμούς της αναγκαστικής οικονομικής ωφελιμότητας προϋποθέτει την μόνιμη δημόσια παρέμβαση και την δι' αυτής άσκηση δημόσιας υπηρεσίας. Επισημαίνεται, ακόμη, ότι τα ιδιόχρηστα πράγματα- σε αντίθεση με τα κοινόχρηστα- αποτελούν ανθρώπινα και τεχνητά κατασκευάσματα (Δαγτόγλου 2004, οπ.π. : 802-803) και δεν περιλαμβάνουν το στοιχείο της κοινής πρόσβασης και απόλαυσης και της ελεύθερης χρήσης του κοινού, όπως αυτό ισχύει για τα κοινόχρηστα πράγματα.

Η παραχώρηση των περιουσιακών δικαιωμάτων διαχείρισης και εκμετάλλευσης, λειτουργίας και συντήρησης υποδομών για τα περιφερειακά αεροδρόμια των Ιονίων Νήσων επί σαράντα δύο (42) έτη ουσιαστικά αίρει την τυπικά διατηρούμενη δημόσια κυριότητα του ελληνικού Δημοσίου στα π.α. και αντιστοιχεί σε μεταβίβαση κυριότητας, καθώς την αποστερεί μονιμότερα από όλες τις εκδηλώσεις της (φυσική κατοχή, κάρπωση, τουτέστιν *fructus, usus, κλπ*) αλλά, σε κάθε περίπτωση, ακόμη και αν αυτός ο ισχυρισμός δεν γινόταν δεκτός, παραβλάπτει ουσιωδώς τον δημόσιο σκοπό της πραγματοποίησης κοινωνικά ωφέλιμων δημοσίων υπηρεσιών καθώς ειδικότερα και την λειτουργία των ιδιοχρήστων πραγμάτων, ως μέσων στέγασης και εξυπηρέτησης της δημόσιας υπηρεσίας. Πραγματοποιείται, έτσι, δια των προσβαλλομένων πράξεων κατ' εξουσιοδότηση των άρθρων 2 παρ. 4 και 5 ν. 3986/2011 αλλά και του άρθρου 22 παρ. 8 ν. 3913/2011 ανεπίτρεπτη ως προς τα δημόσια πράγματα (εδώ τα ιδιόχρηστα) μεταβίβαση κυριότητας ή έστω μόνιμης διαχείρισής τους, η οποία αίρει την υπηρεσία του δημοσίου σκοπού τους καθώς και την συνθήκη της δημόσιας κτήσης.

Τα δημόσια πράγματα εντάσσονται κατ' αρχήν στη δημόσια κυριότητα συνιστώντας τη δημόσια περιουσία του κράτους (σε αντίθεση με την ιδιωτική περιουσία αυτού, τον fiscus), καθώς στην περίπτωση αυτή προκρίνεται ή άμεση εξυπηρέτηση δι' αυτών δημοσίων σκοπών (χρήσης από το κοινό ή κάλυψης κοινωνικών και διοικητικών αναγκών) και όχι κυρίως η δια των εσόδων τους ενίσχυση των δημοσίων οικονομικών. Κατ' αυτήν την έννοια, τα δημόσια πράγματα εν συνόλω είναι κοινά τοις πάσι και είναι βασικά αναπαλλοτρίωτα, αμεταβίβαστα και **εκτός συναλλαγής** σύμφωνα και με την ρητή διάταξη άρθρου 966 Α.Κ, η οποία πλέον μετά την ισχύ του Συντάγματος 1975 ενσωματώνει και την συνταγματική προστασία της δημόσιας κτήσης.

Έχει υποστηριχθεί ισχυρά στην θεωρία του αστικού δικαίου ότι τα δημόσια πράγματα είναι απολύτως ανεπίδεκτα ιδιωτικής κυριότητας και αναπαλλοτρίωτα, δηλ. πράγματα εκτός συναλλαγής. Ειδικότερα ότι " *Απαγορεύεται η μεταβίβαση πράγματος εκτός συναλλαγής. Κατά συνέπεια, σχετική δικαιοπραξία μεταβιβάσεως είναι κατά την ΑΚ 174, από την αρχή άκυρη (ΣτΕ 2286/1965)*" (βλ. Γεωργιάδη-Σταθόπουλου, Α.Κ., "Εμπράγματο Δίκαιο", άρθρα 945 επ. Σ. Παππάς, σελ 93 επ., 102-104 και συμπέρασμα σελ 104). Επίσης, η άποψη ότι η δημόσια περιουσία του κράτους είναι αναπαλλοτρίωτη και αμεταβίβαστη είναι πάγια και στην παραδοσιακή θεωρία του διοικητικού δικαίου (βλ. σε Μ.Στασινόπουλου "Αναγκαστική απαλλοτρίωσις επί κοινοχρήστων και δημοσίων πραγμάτων υπαγόμενων εις τα άρθρα 966-971 ΑΚ" σε ΕΔΔΔ 14/1970 σελ. 225 επ, Berthelemy " Διοικητικόν Δίκαιον", 1933 τμήμα 3^ο, "Η Δημόσια κτήσις", Fritz Fleiner " Διοικητικόν Δίκαιον 1932, σελ. 323 επ., κ.α. Επίσης, αναλυτικά, σε Maurice Hauriou «Σύστημα Διοικητικού Δικαίου και Δημοσίου Δικαίου», Αθήνα 1938, εκδόσεις Φέξη, σελ. 356-459.

Οίκοθεν νοείται ότι οι προσβαλλόμενες δεν εμπίπτουν στις πρόνοιες εξυπηρέτησης του δημοσίου συμφέροντος. Το δημόσιο όμως συμφέρον δεν είναι έννοια αόριστη και δεν εκφεύγει από τον έλεγχο του ακυρωτικού δικαστή. (πρβλ. Συμβούλιο της Επικρατείας: 861/1954, 1653/1954, 988/1954, 473/1960, 170/1968, 2112/1984. Επίσης πρβλ. Π.Δαγτόγλου, Δημόσιο Συμφέρον και Σύνταγμα, ΤοΣ, 1986, Π.Κωνσταντόπουλου, Η Δικανική Αξιολόγηση του Δημοσίου Συμφέροντος στα πλαίσια του Συντάγματος, ΕΔΚΑ 1992, σελ. 473κ.ά.)

Η ιδιαίτερη προστασία της δημόσιας περιουσίας,περιλαμβάνει και το βασικό αναπαλλοτρίωτο αυτής και η απαγόρευση εκποίησης ή η υπό συγκεκριμένους όρους κατ' εξαίρεση δυνατότητα εκποίησης ή μακροχρόνιας παραχώρησης δικαιωμάτων διαχείρισης επί στοιχείων αυτής (βλ. πάντως και την άποψη του Δαγτόγλου οπ.π. : σελ. 820-823, ο οποίος ναι μεν δέχεται την μεταβίβαση σε ιδιώτη αλλά και αυτός θέτει ως όριο την μη άρση του δημοσίου σκοπού ή προορισμού του πράγματος μετά την μεταβίβαση) πρέπει να θεωρηθεί ότι προκύπτει ερμηνευτικά από το συνδυασμό των ακόλουθων συνταγματικών ρυθμίσεων και αρχών του ισχύοντος Συντάγματος :

α) Από την αρχή της **ελεύθερης ανάπτυξης της προσωπικότητας** κατά τη διάταξη του **άρθρου 5 παρ. 1 Σ.**, αφού η αφαίρεση δημοσίου πράγματος από τη δημόσια περιουσία και η μεταβίβαση και παραχώρηση αυτού σε ιδιώτες, σε συνδυασμό και με τον τρόπο διαχείρισης αυτού από τον ιδιωτικό κύριο, είναι

εξαιρετικά πιθανό να οδηγήσει στην άρση της δημοσίας χρήσεως και του δημοσίου σκοπού καθώς και της ελεύθερης πρόσβασης των πολιτών σε αυτό και απόλαυσης του (πράγμα εξαιρετικά προφανές στην περίπτωση ιδίως των κοινοχρήστων πραγμάτων) και στη ματαίωση της εξυπηρέτησης των δημοσίων σκοπών, ιδίως μάλιστα όταν αυτοί προσανατολίζονται στην κάλυψη κοινωνικών αναγκών, ιδιαίτερα ουσιωδών για την ανάπτυξη της προσωπικότητας κάθε πολίτη (π.χ. μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, προστασία οικονομικής ζωής και υγείας των επιβατών κλπ).

β) Από την πρόσφατα εισαχθείσα ρητώς αρχή του **κοινωνικού κράτους** κατά το **άρθρο 25 παρ. 1 εδ α΄ Συντ.** 1975/1985/2001 ("*αρχή του κοινωνικού κράτους δικαίου*"). Η διάταξη αυτή πρέπει να θεωρηθεί ως θέτουσα ένα εγγενές όριο στην άσκηση των ιδιοκτησιακών και επιχειρηματικών δικαιωμάτων, κατά τρόπο ώστε η άσκηση αυτών να μην οδηγεί στη ματαίωση των δημοσίων σκοπών και ιδίως εκείνων που τίθενται υπέρ του κοινωνικού συνόλου και της κοινωνικής και συλλογικής απόλαυσης ορισμένων δημοσίων αγαθών και το οικονομικό σύστημα της ελεύθερης αγοράς να μην αίρει την αρχή της κοινωνικής προστασίας.

γ) Από την συνταγματικά κατοχυρωμένη προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και ιδίως των δασών και δασικών εκτάσεων κατά το **άρθρο 24 παρ. 1 εδ. α΄, β΄ και γ΄ Σ**, κατά την οποία τα δημόσια δάση και δασικές εκτάσεις προστατεύονται κατά τον προορισμό τους και την λειτουργία τους και εντάσσονται ουσιαστικά στην προστασία της κοινοχρησίας και της κοινής απόλαυσης από όλους τους πολίτες.

γ) Εν τέλει, όμως, και από την ίδια την αρχή της **λαϊκής κυριαρχίας** ως βάσης του δημοκρατικού πολιτεύματος (**άρθρο 1 παρ. 2 Σ.**) δεδομένου ότι, όπως βάσιμα υποστηρίζεται, η συγκρότηση της δημόσιας περιουσίας ως ουσιώδους προϋπόθεσης για την εξυπηρέτηση δημοσίων σκοπών και προορισμών δεν εκκινεί από το δικαίωμα στην ιδιοκτησία (άρθρο 17 Σ.) αλλά από την ίδια την έννοια της (εσωτερικής) κρατικής κυριαρχίας και της ασκήσεως αυτής. Συνεπώς, η δημόσια κτήση αποτελεί όρο και προϋπόθεση ύπαρξης και υπόστασης του κυρίαρχου και δημοκρατικού κράτους.

Επιπλέον δε, η λειτουργία της αρχής του κοινωνικού κράτους και η προστασία των κοινωνικών δικαιωμάτων (όπως και το συνταγματικό δικαίωμα στο περιβάλλον αλλά και στην ύπαρξη και λειτουργία της δημόσιας κτήσης) αποτελούν ουσιώδη προϋπόθεση της ενεργού πολιτικής συμμετοχής (σχετικά και σε *Αρ. Μάνεση "Ατομικές Ελευθερίες"*, Θεσσαλονίκη 1982). Επίσης, πρβλ. και τις ενδιαφέρουσες σκέψεις για την δημόσια κτήση και την προστασία της από το κύμα ιδιωτικοποιήσεων των τελευταίων ετών της *Μ. Καραμανώφ «Τα όρια των ιδιωτικοποιήσεων- δημόσια κτήση και βιώσιμο κράτος»*, Επιμελητήριο Περιβάλλοντος και Δημοσιότητας, Αθήνα 2010, σελ. 103 επ., 167 επ.

Στην υπό κρίση υπόθεση τίθεται ζήτημα ιδιωτικοποιήσεως είτε υπό την έννοια της ουσιαστικής μεταβίβασης κυριότητας είτε υπό την έννοια της μακράς αποστέρησης από το Δημόσιο βάσει των δικαιωμάτων διαχείρισης και εκμετάλλευσης των αεροδρομίων των δημοσίων ιδιοχρήστων

πραγμάτων που παραχωρούνται στον επιλεγέντα ιδιώτη-κοινοπραξία, εν όψει μάλιστα και της διάταξης του άρθρου 2 παρ. 7 ν. 3986/2011, κατά την οποία απαγορεύεται ρητώς και για πάντοτε η αναμεταβίβαση στον προηγούμενο κύριο ή δικαιούχο του μεταβιβαζόμενου πράγματος (ήδη μεταβιβασθέντος στο ΤΑΙΠΕΔ) με αποτέλεσμα την άρση του δημοσίου σκοπού/προορισμού του πράγματος.

Επομένως η προσβαλλόμενες πράξεις, καθώς και οι διατάξεις εξουσιοδοτικού νόμου 3986/2011 (και ιδίως των άρθρων 2 παρ. 4 και 7, 5 παρ. 1 και 2 αυτού) καθώς και του άρθρου 22 παρ. 8 ν. 3913/2011, όσον αφορά την συμπερίληψη και πραγμάτων που εντάσσονται στην δημόσια κτήση, και εν προκειμένω των ιδιοχρήστων πραγμάτων των π.α. Ιονίων Νήσων, αντιτίθενται σαφώς στη συνταγματική προστασία και το βασικά αναπαλλοτρίωτο των δημόσιων ιδιοχρήστων πραγμάτων, η οποία επιτάσσεται από τον συνδυασμό των διατάξεων 5 παρ. 1, 24 παρ.1 και 25, παρ1, εδ. α΄ του Συντάγματος, αλλά και από την ίδια την αρχή της λαϊκής κυριαρχίας. Η δε μη συνταγματικά ανεκτή βλαπτική επενέργεια αυτή ολοκληρώνεται σαφώς με τις προσβαλλόμενες πράξεις.

2.Β.Συναφώς προς τον παραπάνω πρώτο ακυρωτικό λόγο, μπορεί να θεωρηθεί ότι και το κρατικό αεροδρόμιο ως σύνολο αποτελεί δημόσιο ιδιόχρηστο πράγμα ή σύστημα ιδιοχρήστων δημοσίων πραγμάτων (Δαγτόγλου 2004, οπ.π. σελ. 796). Κατά συνέπεια, και υπό αυτήν την εκδοχή τίθεται κατά την νομική βάση του πρώτου ακυρωτικού λόγου ζήτημα μη νομίμου συνταγματικώς της παραχώρησης των δικαιωμάτων κατά τις προσβαλλόμενες πράξεις.

2.Γ.Η μακρά (για 42 έτη) παραχώρηση των δικαιωμάτων διαχείρισης, εκμετάλλευσης, λειτουργίας και συντήρησης υποδομών των περιφερειακών αεροδρομίων των Ιονίων Νήσων στον επιλεγόμενο επενδυτή/ μονοπωλιακό επιχειρηματία δια των προσβαλλομένων πράξεων υποβαθμίζει, παρακωλύει και αίρει ουσιαστικά την αερομεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών ως δημόσια υπηρεσία και δημόσιο σκοπό αλλά και ως διαχείριση από το Δημόσιο ενός κοινωφελούς και ζωτικά αναγκαίου για τον πληθυσμό των Ιονίων Νήσων αγαθού από την πλευρά του δικαιώματος της ελεύθερης ανάπτυξης της προσωπικότητας (5 παρ. 1 Συντάγματος) αλλά και του δικαιώματος στην υγεία (άρθρο 21 παρ. 3 Συντάγματος) των κατοίκων των Ιονίων Νήσων, του αγαθού της αποτελεσματικής αερομεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Επιπλέον, στην σύμβαση παραχώρησης, καθόσον γνωρίζουμε δεν τίθενται επαρκείς προβλέψεις για τον έλεγχο του ελληνικού Δημοσίου επί της κοινοπραξίας, ώστε να ικανοποιείται η ασφαλής πραγμάτωση της δημόσιας υπηρεσίας.

Κατά πρώτον, να μην είναι συνταγματικώς απαράδεκτη η «παραχώρηση δημόσιας υπηρεσίας» σε ιδιώτη, ο οποίος θα λειτουργεί, όπως εν προκειμένω, με τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς, αλλά θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης και οι ίδιοι οι όροι και προϋποθέσεις

αυτής. Δυστυχώς, δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε το ακριβές περιεχόμενο των συμβάσεων παραχώρησης, καθώς αυτές δεν μας έχουν παρασχεθεί ούτε έχουν δημοσιοποιηθεί, πέραν των αναφορών στους όρους αυτών που γίνονται στην Πράξη 17/2015 του Ζ' Κλιμακίου του Ε.Σ.

Σε κάθε περίπτωση, όμως, και λαμβανομένης υπ' όψιν της παλαιότερης νομολογίας του ΣτΕ για την λειτουργία των λιμένων, ο δημόσιος σκοπός της λειτουργίας του αεροδρομίου και ο δημόσιος προορισμός αυτού ως συστήματος δημοσίων πραγμάτων, η δημόσια υπηρεσία η οποία ασκείται από αυτό (όπως η συστηματική και καθημερινή αερομεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων) δεν μπορεί να υπόκειται και να είναι λιγότερο σημαντικός ή να υποβαθμίζεται συστηματικά έναντι της κερδοσκοπικής λειτουργίας αυτών. Με τις αποφάσεις **1210-1212/2010 Ολομέλειας ΣτΕ**, κρίθηκε όσον αφορά τους λιμένες (πράγματα κοινόχρηστα αλλά εντασσόμενα και αυτά στην δημόσια κτήση όπως και τα εν λόγω ιδιόχρηστα πράγματα) ότι η παραχώρηση της εκμετάλλευσής τους στην ΟΛΠ Α.Ε. (τότε δεν ετίθετο ακόμη ζήτημα γενικής παραχώρησης της ΟΛΠ ΑΕ και των αγαθών αυτής σε ιδιώτες επενδυτές) και γενικότερα η οικονομική τους εκμετάλλευση δεν μπορεί να είναι πρωτεύουσα λειτουργία έναντι της εξυπηρέτησης του δημοσίου σκοπού τους, ο οποίος συνίσταται στην διευκόλυνση της ναυσιπλοΐας και στην θαλάσσια μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων. Με δεδομένη την επί 42 έτη οικονομική διαχείριση και εκμετάλλευση των περιφερειακών αεροδρομίων από τον ιδιώτη επενδυτή υπό συνθήκες ελεύθερης αγοράς και με σκοπό την άντληση του μέγιστου δυνατού κέρδους εν όψει και της κάλυψης των υποχρεώσεων προς το ελληνικό Δημόσιο αλλά και της βέλτιστης κερδοφορίας για τον επενδυτή, γίνεται προφανές ότι για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα υποβαθμίζεται η δημόσια υπηρεσία της μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων και της ασφαλούς αεροπλοΐας και καθίσταται σαφώς δευτερεύουσα σε σχέση με την μέγιστη άντληση οικονομικού κέρδους από πλευράς του επιλεγέντος επενδυτή. Υπό αυτήν την έννοια έχουμε δια των προσβαλλομένων πράξεων βλάβη του δημοσίου συμφέροντος, το οποίο σε καμία περίπτωση, και αν ήθελε υποτεθεί ότι είναι οι συμβάσεις ταμειακώς επωφελείς για το ελληνικό Δημόσιο, δεν μπορεί να υποβαθμιστεί ή να εξαντληθεί στο ταμειακό συμφέρον του ελληνικού Δημοσίου.

Ενταύθα επικαλούμαστε και τους κανόνες της **κοινής πείρας** που γίνονται και αυτεπαγγέλτως δεκτοί σύμφωνα με το **άρθρο 144 παρ. 3 Κ.Δ.Δ.** (πρβλ. **Συμβούλιο της Επικρατείας** 2912/1978, 2267/1982, 2353/1983, 66/1984, 4701/1988, 770/1993 αλλά πρβλ. επίσης σχετικώς και **Αρειος Πάγος** 137/1987 ΕλΔ 29,673, **Αρειος Πάγος** 1609/1987 ΕλΔ 29,1372 και **Αρειος Πάγος** 819/1986 ΝοΒ 35,1192).

Επιπλέον, λαμβανομένης υπ' όψιν και της σχετικής νομολογίας του ΣτΕ για την ιδιωτικοποίηση της δημόσιας ανώνυμης εταιρείας «ΕΥΔΑΠ Α.Ε.» (Απόφαση **1906/2014 Ολ. ΣτΕ**) και της δημόσιας παροχής του νερού και των

γενικότερων συλλογισμών αυτής για τα αγαθά ζωτικής σημασίας για το κοινό, θα πρέπει κατ' αναλογία να θεωρηθεί ότι η αερομεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, η οποία δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί στα Ιόνια Νησιά , πέραν και εκτός των παραχωρουμένων π.α., αποτελεί στις σύγχρονες συνθήκες όχι μόνο δημόσιο αγαθό κοινής ωφελείας (από το οποίο, υπό τις σύγχρονες συνθήκες, εξαρτάται όχι μόνο η οικονομική δραστηριότητα των πολιτών και η επαγγελματική τους ανάπτυξη κατά το άρθρο 5 παρ.1 του Συντάγματος αλλά συνηθέστατα και η υγεία τους κατά το άρθρο 21 παρ. 3 του Συντάγματος και η άσκηση/προστασία των δικαιωμάτων αυτών εξαρτάται σημαντικά από την ικανότητα αερομεταφοράς) αλλά και αγαθό ζωτικής σημασίας για την διαβίωση των κατοίκων των τοπικών κοινωνιών, η μη ικανοποιητική ή ατελής παροχή του οποίου οδηγεί σε σημαντικές προσβολές των προαναφερθέντων δικαιωμάτων και δημοσίων αγαθών. Κατά συνέπεια, είτε αυτό πρέπει να παρέχεται μονοπωλιακά από δημόσια (κρατικά, δημοτικά κλπ) αεροδρόμια είτε πάντως η ιδιωτική διαχείριση και εκμετάλλευση δεν είναι δυνατόν να επαφίεται για δεκαετίες σε έναν ιδιώτη επενδυτή και μάλιστα χωρίς να υπάρχουν σαφείς εγγυήσεις δημοσίου ελέγχου. Η κατάσταση αυτή οδηγεί σε υποβάθμιση και άρση της δημόσιας υπηρεσίας και του δημοσίου σκοπού του αεροδρομίου συνολικώς και σε προσβολή της παροχής του ζωτικού δημοσίου αγαθού της αερομεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων και των δικαιωμάτων που η προστασία τους εξαρτάται/ τίθεται υπό εγγύηση ισχύος από την αποτελεσματική αερομεταφορά.

Τέλος, καθόσον γνωρίζουμε , δεν τίθενται στις υπό υπογραφή συμβάσεις παραχώρησης, επαρκείς όροι, οι οποίοι να διασφαλίζουν την εποπτεία του ελληνικού Δημοσίου , σύμφωνα με το ισχύον νομικό πλαίσιο, στον επενδυτή, ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματική πραγμάτωση και παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. **Ως εκ τούτου οι προσβαλλόμενες πάσχουν ακυρότητα και πρέπει να ακυρωθούν.**

3. Με τις προσβαλλόμενες πράξεις τίθενται ζητήματα παραβίασης του δικαίου περί ανταγωνισμού. Ειδικότερα :

3.Α. Σε πλήρη αντίθεση με τους θεμελιώδεις, κανόνες περί διαφάνειας, ανάπτυξης ελεύθερου ανταγωνισμού, δημοσιότητας, αναλογικότητας, αμοιβαίας αναγνώρισης, μη διάκρισης και ίσης μεταχείρισης, όπως περιγράφονται στην ερμηνευτική εγκύκλιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 2006/C179/02 και τα άρθρα 49 και 56 της Συνθήκης Λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης , η παραχωρησιούχος κοινοπραξία “Fraport A.G.-Slentel Ltd”, εμπεριέχει στο μετοχικό της κεφάλαιο ως εταίρο (σύμφωνα με σχετικά δημοσιεύματα του ηλεκτρονικού τύπου) την διεθνή αεροπορική εταιρεία ‘Lufthansa’ ή πληρέστερα ‘Deutsche Lufthansa A.G.’ κατά το ποσοστό 8,45 % του μετοχικού της κεφαλαίου, η οποία τυγχάνει να είναι και

σύμβουλος του ελληνικού Δημοσίου σε σχέση με την ιδιωτικοποίηση/μεταβίβαση των περιφερειακών αεροδρομίων. Ο απολύτως ασύμβατος αυτός ρόλος της ως άνω εταιρείας οδηγεί και αυτός σε ακυρότητα των προσβαλλομένων πράξεων.

Ειδικότερα, η εταιρεία “Deutsche Lufthansa A.G.” συμμετέχει στο μετοχικό κεφάλαιο της κοινοπραξίας “Fraport A.G.-Slentel Ltd” κατά το ποσοστό του 8,45 % του μετοχικού κεφαλαίου της κοινοπραξίας.

Παρά ταύτα, η θυγατρική εταιρεία ή πάντως συνδεδεμένη εταιρεία με την ως άνω εταιρεία “Lufthansa Condsulting GmbH” έχει αναλάβει τον ρόλο του τεχνικού συμβούλου του έργου παραχώρησης των περιφερειακών αεροδρομίων σύμφωνα με την απόφαση 200/25.01.2012 της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων με ΑΔ ΒΟΖ3Η-9Ω1, σελ. 4 αυτής. Επίσης, στην σελίδα 22 της πρόσκλησης για την υποβολή εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τα αεροδρόμια της ομάδας Α’ τη; 1-4-2013 αναφέρεται σαφώς και πάλι η Lufthansa Consulting GmbH ως τεχνικός σύμβουλος του έργου. Η Lufthansa Consulting είναι εταιρεία που ανήκει ρητώς στον όμιλο Lufthansa , σύμφωνα με την ιστοσελίδα της, και ιδρύθηκε ως θυγατρική της Deutsche Lufthansa AG το 1988.

Προφανώς, ο ρόλος του ομίλου της Lufthansa παράλληλα και ταυτόχρονα ως τεχνικού συμβούλου του έργου και ως μετόχου της επιλεγείσας κοινοπραξίας παραβιάζει καθοριστικά την αρχή της αντικειμενικότητας, της αμεροληψίας και της διαφάνειας , όπως αυτές καθορίζονται στην 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», 2006/ C 179/ 02 της 1.8.2006. Ειδικότερα δε στις ρυθμίσεις 2.2. (Ανάθεση της Σύμβασης) και 2.2.1. Αρχές, όπου τονίζεται το στοιχείο της αμεροληψίας του διαγωνισμού. Είναι προφανές ότι αυτή η παραβίαση των αρχών του ευρωενωσιακού δικαίου προβάλλεται από εμάς με σαφές και ενεστός έννομο συμφέρον, καθώς η ευθεία παραβίαση των κανόνων του ανταγωνισμού για τις συμβάσεις ανάθεσης που δεν είναι ακριβώς «δημόσιες συμβάσεις» και η άσκηση μεροληπτικής πρακτικής οδηγεί σε μια μονοπωλιακή κατάσταση, η οποία θα επενεργήσει αρνητικά στα έννομα αγαθά των πολιτών και των κατοίκων της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων.

3.Β. Σύμφωνα με το άρθρο 106 ΣΛΕΕ πρώην άρθρο 86 ΣυνθΕΚ τα Κράτη- Μέλη δεν θεσπίζουν ούτε διατηρούν μέτρα που ευρίσκονται σε αντίθεση προς τον υγιή ανταγωνισμό. Εν προκειμένω, εισάγονται πρακτικές με τις προσβαλλόμενες πράξεις, οι οποίες παραβιάζουν τον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό.

Άλλωστε η Επιτροπή (Commission) σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 196 μεριμνά για την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων και εφόσον παραστεί ανάγκη προβαίνει στις κατάλληλες Οδηγίες ή ακόμη εκδίδει και αποφάσεις προς τα Κράτη-Μέλη. Σχετικός είναι ο **Κανονισμός 17/62** περί εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης (EE P 13 της 21.2.1962, σ. 204), όπως ισχύει τροποποιημένος, με τελευταία πράξη τροποποίησης τον **Κανονισμό 1/2003** του Συμβουλίου, της 16^{ης} Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης (EE L 1 της 4.1.2003, σ. 1 έως 25).

Επίσης σύμφωνα με την 2006/123/EK Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, «σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά» της 12^{ης} Δεκεμβρίου 2006 (E EL 276/36/27.12.2006), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχοντας υπόψη τη διάταξη του προϊσχύσαντος άρθρου 50 ΣυνθΕΚ και ήδη ισχύοντος άρθρου 57 ΣΛΕΕ, ότι: **«ως υπηρεσίες νοούνται οι παροχές που κατά κανόνα προσφέρονται αντί αμοιβής»**, θέσπισε αυστηρές προϋποθέσεις ώστε να ισχύει για τις περιπτώσεις αυτών των δραστηριοτήτων –παροχής υπηρεσιών, **τόσο η Αρχή της Αναλογικότητας**, όσο και η καθιέρωση του **ελεύθερου ανταγωνισμού**.

Στην προκειμένη περίπτωση η επίδικη ιστορικότητα αποδεικνύει «ένωση επιχειρήσεων» και λαμβανομένων υπ' όψιν των διατάξεων για την τιμολόγηση (π.χ.) των δρομολογίων και τις συνθήκες εξυπηρέτησης των καταναλωτών και των αεροπορικών επιχειρήσεων, παραβιάζει την έννοια του ανταγωνισμού. (πρβλ. γενικώς: Υποθέσεις Beguelin Import 22/1971, απόφαση της 25.11.1971, σκέψη 8, Συλλ. Νομολ. 1971,949, Suiker Unie κλπ κατά Επιτροπής συνεκδικαζόμενες 40-48/1973, 50/1973, 54-56/1973, 111/1973, 113/1973 και 114/1973, απόφαση της 16.12.1975, σκέψη 541, Συλλ. Νομολ. 1975,507, Hydrotherm 170/1983, απόφαση της 12.7.1984, σκέψη 11, Συλλ. Νομολ. 1984,2999, Επιτροπή κατά Ιταλίας 118/1985, απόφαση της 16.6.1987, σκέψη 7, Συλλ. Νομολ. 1987,2599, Höfner & Elser C-41/1990, απόφαση της 23.4.1991, σκέψη 21, Συλλ. Νομολ. 1991,I-1979, Fédération Française des sociétés d' assurances C-244/1994, απόφαση της 16.11.1995, σκέψη 14, Συλλ. Νομολ. 1995, I-4013, Job Centre C-55/1996, απόφαση της 11.12.1997, σκέψη 21, Συλλ. Νομολ. 1997,I-7119, Επιτροπή κατά Ιταλίας C-35/1996, απόφαση της 18.6.1998, σκέψη 36, Συλλ. Νομολ. 1998-I-3851).

Συνεπώς οι προσβαλλόμενες παραβιάζουν τους ενωσιακούς κανόνες περί ανταγωνισμού και πρέπει να ακυρωθούν.

- **αίτημα παραπομπής της παρούσας υπόθεσης στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

Ενταύθα αναφερόμενοι στις πρόνοιες του **ενωσιακού κεκτημένου** και ειδικότερα προβάλλοντας ως αναγκαία Αρχή την αμεσότητα των ενωσιακών κανονων δικαίου, επαγόμεθα και τα εξής:

Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (**ΔΕΚ –ήδη Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ΔΕΕ**) με μια **θεμελιώδη νομολογιακή παραδοχή του**, στην υπόθεση Van Gend & Loos (βλ. **ΔΕΚ [ήδη ΔΕΕ] Van Gend and Loos, 1963, 26/62**), ανέστρεψε το **τεκμήριο «της καταρχήν ελλείψεως αμεσότητας»** και νομολόγησε ότι οι **κανόνες του κοινοτικού (ήδη ενωσιακού) δικαίου** από τη φύση τους αφορούν ευθέως και αμέσως τον **διοικούμενο –πολίτη της Ένωσης**.

Επομένως μπορεί αυτός ως πολίτης της Ένωσης να επικαλείται τους κανόνες των Οδηγιών **ενώπιον του εθνικού δικαστή**, έστω και εάν οι κανόνες αυτοί

απευθύνονται τυπικώς προς το Κράτος-Μέλος. Ένα τέτοιο δικαίωμα επίκλησης συνεπάγεται αυτομάτως και την υποχρέωση για τον **εθνικό δικαστή να εφαρμόζει τον κανόνα που επικαλείται ο ιδιώτης –πολίτης της Ένωσης.**

Ιδιαίτερος σημαντικός είναι συνεπώς ο ρόλος της νομολογίας του **ΔΕΚ/ΔΕΕ**), στο ζήτημα της **αμέσου ισχύος** των ενωσιακών κανόνων προς Κράτη-Μέλη.

Αμφιβολίες σχετικώς με τον τρόπο ισχύος ενός πρωτογενούς ή παράγωγου κανόνα, ανέκυψαν αρχικώς στο πλαίσιο της υπόθεσης Grad (βλ. **ΔΕΚ/ΔΕΕ**, 6.10.1970, Grad, 9/70, Συλλ. 1970.825 επ.) . Το **Ευρωπαϊκό Δικαστήριο του Λουξεμβούργου** υπογράμμισε με αφορμή την απόφαση αυτή, ότι δεν αναπτύσσουν μόνον οι κανονισμοί άμεση ισχύ στο κοινοτικό δίκαιο, αλλά και οι παράγωγοι κανόνες.

Κατά τις παραδοχές του **ΔΕΚ/ΔΕΕ**, εάν στο θιγόμενο φυσικό ή νομικό πρόσωπο δεν παρέχεται η δυνατότητα επίκλησης των υποχρεώσεων που **βαρύνουν** το Κράτος-Μέλος, τότε η δεσμευτικότητα των ενωσιακών κανόνων αποδυναμώνονται και έτσι περιγράφεται και καταστρατηγείται το **πρωτογενές και παράγωγο κοινοτικό και ήδη ενωσιακό δίκαιο**. Τούτο ισχύει κυρίως στις περιπτώσεις που η κοινοτική ήδη ενωσιακή έννομη τάξη επιβάλλει στις Εθνικές Αρχές την τήρηση μιας ορισμένης συμπεριφοράς. Συνεπώς το χρήσιμο αποτέλεσμα (**effect utility**) της συγκεκριμένης αυτής διάταξης θα εξασθενίσει, **εάν οι πολίτες του Κράτους αυτού και πολίτες της Ένωσης δεν μπορούσαν να επικαλεσθούν συγκεκριμένους κανόνες της ενωσιακής έννομης τάξης ενώπιον των Εθνικών Δικαστηρίων καθώς και των Εθνικών Αρχών.**

Με βάση τα ανωτέρω ζητάμε την ΑΜΕΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ των προαναφερομένων ΚΑΝΟΝΩΝ της ενωσιακής έννομης τάξης, καθώς και **την παραπομπή** της υπό κρίση περίπτωσης **στο ΔΕΕ** σύμφωνα με τις **πρόνοιες του άρθρου 267 ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 238 ΣυνθΕΚ).**

Επειδή προσφεύγουμε ενώπιον του Δικαστηρίου Σας με προφανές έννομο συμφέρον (πρβλ. σε **ad hoc** αποφάσεις: **Συμβούλιο της Επικρατείας**: 932/1982, 432/1983, 3041/1984, 349/1986, 2676/1987, 2865/1987, 3108/1987, 3547/1987, 379/1998 και 4045/1998. Επίσης πρβλ. **Β.Ρώτης**, Τα υποκειμενικά στοιχεία εις την ακυρωτικήν δίκην και η επίδρασίς των επί της εξελίξεως της αιτήσεως ακυρώσεως εις την Γαλλίαν, ΕΔΔ 1960, σελ. 238. **Γλ. Σιούτη**, Το έννομο συμφέρον στην αίτηση ακυρώσεως, **Σπ.Βλαχόπουλου**, Η παράληψη εναντίωσης στο περιεχόμενο εισηγητικής έκθεσης για εκλογή μέλους ΔΕΠ, ως λόγος απώλειας του έννομου συμφέροντος, Δ.Δίκη 1999, σελ. 820, **Γ.Αγγελίδης**, Δύο περιπτώσεις ελλείψεως νομιμοποιήσεως ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας, ΕΔΔ 1971, σελ. 14, **Κ.Κοννίδας**, Ο έλεγχος της νομιμοποιήσεως του αιτούντος ενώπιον του Συμβουλίου Επικρατείας, ΕΔΔ 1981, σελ. 276.)

Επειδή η αίτησή μας κατά τα ανωτέρω είναι παραδεκτή και νόμιμη και εισάγεται με παραδεκτώσ και με πρόδηλο, σαφές και ενεστός δημόσιο συμφέρον.

Επειδή έχουν καταβληθεί τα νόμιμα τέλη για την κατάθεση της αίτησής μας καθώς και η δικηγορική αμοιβή, όπως προκύπτει από τα οικεία γραμμάτια προείσπραξης ΔΣΑ αρ.

Επειδή δεν έχουμε εις χείρας μας το κρίσιμο αποδεικτικό έγγραφο του σχεδίου σύναψης σύμβασης παραχώρησης για τα αεροδρόμια της Ομάδας Α', του οποίου και ζητούμε να λάβουμε γνώση με μέριμνα του Δικαστηρίου Σας, λαμβανομένου υπ'όψιν και των άρθρων 154 και 155

του Κώδικος Διοικητικής Δικονομίας και του άρθρου 52 παρ. 3 π.δ. 18/1989, όπως αυτό έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

Επειδή ως πληρεξούσιο δικηγόρο και αντίκλητό μας ορίζουμε τον δικηγόρο Αθηνών **Δημήτριο Μπελαντή του Γρηγορίου**, ΑΜ ΔΣΑ 13652, κάτοικο Αθηνών, οδός Λασκάρεως αρ. 40, Αθήνα 11472, τηλ. 210-3627464, 6938-426850, E-MAIL dbelantis@hotmail.com. Ο δικηγόρος μας έχει διορισθεί βάσει της απόφασης της Οικονομικής Επιτροπής της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων βάσει του 37/ 23-10-2015 πρακτικού αυτής. Επίσης, επισημαίνουμε ότι ο ακυρωτικός λόγος που αφορά την παραβίαση του ευρωπαϊκού δικαίου του ελεύθερου ανταγωνισμού, το προδικαστικό αίτημα και η νομολογία για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος έχουν βασισθεί σε σχετική έγγραφη γνωμοδότηση από 29-10-2015 του δικηγόρου στον Άρειο Πάγο **Πέτρου Ι. Μηλιαράκη** « επί των ερωτημάτων που αφορούν την νομιμότητα των αποφάσεων του ΚΥΣΟΠΠ 240/30-7-2015 και 240B / 13-8-2015 ως προς την παραχώρηση των περιφερειακών αεροδρομίων Ιονίων Νήσων ».

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ ΖΗΤΟΥΜΕ

Με την επιφύλαξη όσων πρόκειται να προσθέσουμε με ειδικό δικόγραφο προσθέτων λόγων

ΖΗΤΟΥΜΕ

-Να ακυρωθούν και εξαφανισθούν οι προσβαλλόμενες πράξεις και ειδικότερα
α) η απόφαση αρ. 240 του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής (ΚΥΣΟΠΠ) της 30-7-2015 (ΦΕΚ 93^Α/14-8 2015), με την οποία εγκρίνεται το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του ΤΑΙΠΕΔ (Asset Development Plan), που ενέκρινε το ΤΑΙΠΕΔ με την από 30-7-2015 απόφασή του, και η υλοποίησή του σύμφωνα με τις διατάξεις περί ΤΑΙΠΕΔ, κατά το μέρος αυτής που αφορά τα περιφερειακά αεροδρόμια της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων. Β) η απόφαση αρ. 240B του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής (ΚΥΣΟΠΠ) της 13-8-2015 (ΦΕΚ 98^Α/ 17-8-2015), με την οποία εγκρίνεται η υπογραφή από το ΤΑΙΠΕΔ η Σύμβαση Παραχώρησης, Αναβάθμισης, Συντήρησης, Διαχείρισης, και Λειτουργίας Περιφερειακών Αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας, και Ιονίου (Ομάδα Α') και Αιγαίου (Ομάδα Β'), κατά το μέρος αυτής που αφορά τα περιφερειακά αεροδρόμια της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων γ) κάθε συναφής και συνεφελκόμενη προς τις παραπάνω πράξεις πράξη ή παράλειψη των καθ'ών η αίτηση και γενικότερα των οργάνων του Ελληνικού Δημοσίου και του ΤΑΙΠΕΔ.

-Να καταδικασθούν οι αντίδικοι στην γενική μας δικαστική δαπάνη και στην αμοιβή του πληρεξουσίου μας δικηγόρου.

Αθήνα, 29-10-2015,

Ο Πληρεξούσιος Δικηγόρος