



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

«Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές-Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών»

I. Γενικές παρατηρήσεις

Το υπό συζήτηση και ψήφιση νομοσχέδιο, όπως διαμορφώθηκε κατά την επεξεργασία του από τη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, αποτελείται από δύο (2) άρθρα (πρώτο και δεύτερο).

Με τις διατάξεις του άρθρου πρώτου φέρεται προς κύρωση η από 14.4.2022 Σύμβαση ανάθεσης Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών μετά των συνημμένων σε αυτή Παραρτημάτων, η οποία υπεγράφη στην Αθήνα μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, νομίμως εκπροσωπούμενου από τους Υπουργούς Υποδομών και Μεταφορών («αρμόδια αρχή» σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007) και Οικονομικών, και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές-Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» («Πάροχος», σύμφωνα με την περ. 1.7 του άρθρου 1 της Σύμβασης).

Με την εν λόγω σύμβαση ανατίθεται, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23.10.2007 «για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδι-

κές μεταφορές και την κατάργηση των Κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) 1191/69 και (ΕΟΚ) 1107/70», και του ν. 3891/2010 «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα», όπως ισχύουν, η πραγματοποίηση δρομολογίων σιδηροδρόμων για τη μεταφορά επιβατών ως Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας (Αιτιολογική Έκθεση, σελ. 72). Η υπό κύρωση Σύμβαση αποτελείται από είκοσι εννέα άρθρα (29) και τέσσερα (4) Παραρτήματα (Α' - Δ').

Σύμφωνα με την Αιτιολογική Έκθεση (σελ. 72) αντικείμενο της Σύμβασης είναι η συνεχής και απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, οι οποίες είναι αναγκαίες από άποψη γενικού οικονομικού και κοινωνικού συμφέροντος, αλλά δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο οικονομικής εκμετάλλευσης. Οι εν λόγω υπηρεσίες αφορούν σε προκαθορισμένες γραμμές (δρομολόγια) του ενεργού σιδηροδρομικού δικτύου, με τα τεχνικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά που ορίζονται στο Παράρτημα Α' της Σύμβασης (βλ. και άρθρο 2 του νομοσχεδίου).

Συγκεκριμένα, με τις διατάξεις της Σύμβασης προβλέπεται η απ' ευθείας ανάθεση στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. της παροχής υπηρεσιών δημόσιων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007 (παρ. 4α του άρθρου 5) και το άρθρο 12 του ν. 3891/2010, όπως ισχύουν. Οι εν λόγω υπηρεσίες αφορούν τα σιδηροδρομικά δρομολόγια του Παρόχου για τη μεταφορά επιβατών στην Ελλάδα, στις γεωγραφικές περιοχές που αναφέρονται στο Παράρτημα Α', σύμφωνα με τα τεχνικά, ποσοτικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά και τις προδιαγραφές που ορίζονται στη Σύμβαση, στο πλαίσιο του εθνικού δικαίου και του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης [ιδίως, των Κανονισμών (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23.10.2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών», όπως ισχύει, και (ΕΕ) 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29.4.2021 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών», ο οποίος θα τεθεί σε εφαρμογή την 7.6.2023, και της Σύμβασης για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές (COTIF) της 9.5.1980 (κυρώθηκε με τον ν. 1593/1986), όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο της 3.6.1999, το οποίο κυρώθηκε με τον ν. 3646/2008] (άρθρο 2 της Σύμβασης).

Περαιτέρω, προβλέπεται η υποχρέωση του Παρόχου να αναπτύξει και να εφαρμόζει σύστημα ελέγχου ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών σχετικά με την ακρίβεια των δρομολογίων, τη συνεχή και απρόσκοπτη παροχή των εν λόγω υπηρεσιών, καθώς και την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στους σιδηροδρομικούς συρμούς και σταθμούς (άρθρο 3). Επίσης, ο-

ρίζονται οι υποχρεώσεις του Παρόχου όσον αφορά το επιβατικό κοινό (άρθρο 4), την εκτέλεση του συνόλου των προβλεπόμενων δρομολογίων κατά τρόπο συνεχή και διαρκή (άρθρο 5), τη διασφάλιση της ασφάλειας των επιβατών και των συρμών (άρθρο 6), καθώς και τη διαχείριση, τη συντήρηση και την επισκευή του τροχαίου υλικού (άρθρο 8). Όσον αφορά τις παρεχόμενες υπηρεσίες στους σιδηροδρομικούς σταθμούς, ορίζεται ότι αποκλειστικά υπεύθυνος είναι ο φορέας διαχείρισης του σταθμού (άρθρο 7). Εν συνεχεία, προβλέπεται ότι το Δημόσιο έχει την ευθύνη για τον καθορισμό των εκάστοτε παρεχόμενων υπηρεσιών, της τιμολογιακής πολιτικής, του καθορισμού του ύψους του κομίστρου, και των επιμέρους διαδρομών του Παραρτήματος Α'. Ο Πάροχος υποχρεούται να εφαρμόσει την πολιτική του κομίστρου, του οποίου απαγορεύεται να προβεί σε οποιαδήποτε αύξηση. Μειώσεις ή ειδικές εκπτώσεις που δεν εγκρίνονται από το Ελληνικό Δημόσιο, βαρύνουν τον Πάροχο (άρθρο 9).

Περαιτέρω, καθορίζεται η αποζημίωση του Παρόχου και ο μηχανισμός υπολογισμού της. Μεταξύ άλλων, προβλέπεται ότι το Ελληνικό Δημόσιο θα καταβάλλει ετησίως στον Πάροχο ποσό έως πενήντα εκατομμύρια (50.000.000) ευρώ, χωρίς Φ.Π.Α., ως αποζημίωση για την εκτέλεση της Σύμβασης. Το ποσό αυτό θα απομειούται ετησίως ή/και ανά εξάμηνο από τις ποινές που επιβάλλονται και που προβλέπονται στη Σύμβαση, και κατά το μέρος που τα προβλεπόμενα δρομολόγια δεν πραγματοποιούνται με ευθύνη του Παρόχου. Στο πλαίσιο εφαρμογής των ανωτέρω, ορίζεται ως ελάχιστο κέρδος για τον Πάροχο το ποσό των δύο εκατομμυρίων (2.000.000) ευρώ ετησίως (άρθρο 10). Σε περίπτωση θετικού οικονομικού αποτελέσματος, το Ελληνικό Δημόσιο θα λαμβάνει ποσοστό 20% από τα καθαρά έσοδα, ενώ το υπόλοιπο 80% θα παρέχεται ως κίνητρο αποδοτικότητας στον Πάροχο, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα (άρθρα 10 και 15 παρ. 1). Ακόμη, ορίζονται οι κατηγορίες των δαπανών οι οποίες πραγματοποιούνται από τον Πάροχο κατά την εκτέλεση των υποχρεώσεων του από τη Σύμβαση και θεωρούνται αποδεκτές (άρθρο 11). Περαιτέρω, προβλέπεται ότι ο Πάροχος εισπράττει και διαχειρίζεται τα έσοδα τα οποία προκύπτουν από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής των Υπηρεσιών κατά τα ειδικώς οριζόμενα (άρθρο 12). Η ετήσια καταβαλλόμενη από το Ελληνικό Δημόσιο αποζημίωση έως το ποσό των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ευρώ χωρίς Φ.Π.Α., περιλαμβάνει την αποζημίωση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. για την παροχή Υπηρεσιών, έως και είκοσι ένα εκατομμύρια (21.000.000) ευρώ χωρίς Φ.Π.Α., τα τέλη χρήσης της υποδομής για την παροχή των Υπηρεσιών, τα οποία αποδίδονται στον Διαχειριστή της Υποδομής μέσω της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., έως και δέκα εννέα εκατομμύρια (19.000.000) ευρώ χωρίς Φ.Π.Α., και το αντίτιμο των μισθωμάτων

του τροχαίου υλικού, που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση των υπηρεσιών έως και δέκα εκατομμύρια (10.000.000) ευρώ χωρίς Φ.Π.Α. Πριν από την υπογραφή της Σύμβασης, ο Πάροχος υποχρεούται να προσκομίσει, ως εγγύηση καλής εκτέλεσης της Σύμβασης και τήρησης των συμβατικών του υποχρεώσεων, εγγυητική επιστολή ύψους 4% επί της ετήσιας αποζημίωσης, χωρίς να υπολογίζεται ο Φ.Π.Α. Από το δεύτερο συμβατικό έτος ο Πάροχος αντικαθιστά την εγγυητική επιστολή με νέα, ετήσιας διάρκειας, ύψους 4% επί της ετήσιας αποζημίωσης πλέον ποσοστού 4% επί του ποσού που εισέπραξε το Ελληνικό Δημόσιο κατά την τελευταία εκκαθάριση σύμφωνα με το άρθρο 10 παρ. 4 (άρθρο 13). Περαιτέρω, ρυθμίζεται η διαδικασία του ετήσιου προγραμματισμού των υπηρεσιών (σχέδιο δρομολογίων, τιμοκατάλογος προϋπολογιζόμενου κόστους ανά δρομολόγιο, προϋπολογισμός εσόδων επόμενου ημερολογιακού έτους), και προβλέπεται η έγκριση του πίνακα δρομολογίων με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών (άρθρο 14). Προβλέπονται κίνητρο αποδοτικότητας, καθώς και ποινές και χρηματικά πρόστιμα που επιβάλλονται από το Ελληνικό Δημόσιο στον Πάροχο στις οριζόμενες περιπτώσεις (άρθρο 15), υποχρέωση υποβολής αναφορών και εκθέσεων από τον Πάροχο προς το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών (άρθρο 16), καθώς και υποχρέωση του Παρόχου να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς για τη λογιστική παρακολούθηση της εκτέλεσης του αντικειμένου της Σύμβασης. Επίσης, προβλέπεται η διενέργεια λογιστικού ελέγχου από το Ελληνικό Δημόσιο κατά τα ειδικώς οριζόμενα (άρθρο 17).

Η διάρκεια της Σύμβασης ορίζεται δεκαετής, από την 1.1.2022 έως την 31.12.2031, με δυνατότητα παράτασης για άλλα πέντε χρόνια έως την 31.12.2036, υπό την προϋπόθεση ολοκλήρωσης του συνόλου του επενδυτικού πλάνου του Παραρτήματος Δ' εντός του προβλεπόμενου σε αυτό χρόνου, κατά τα ειδικώς οριζόμενα, σε συμφωνία και με τις ρυθμίσεις του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 όσον αφορά τη διάρκεια των εν λόγω συμβάσεων (άρθρο 18). Περαιτέρω, ορίζονται οι λόγοι και η διαδικασία λύσης της Σύμβασης με καταγγελία (άρθρο 19), και οι περιπτώσεις μη τήρησης των υποχρεώσεων του Παρόχου για τις οποίες αυτός δεν φέρει ευθύνη (άρθρο 20). Προβλέπεται η συγκρότηση Επιτροπής Παρακολούθησης για την αξιολόγηση και παρακολούθηση της εφαρμογής της Σύμβασης, καθώς και Επιτροπής Επίλυσης Διαφορών για την επίλυση διαφορών που ενδέχεται να ανακύψουν από τη Σύμβαση, και ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με τη λειτουργία και τις αρμοδιότητές τους (άρθρα 21 και 22). Η Σύμβαση δεν αποκλείει οποιοδήποτε δικαίωμα, εξουσία και προνόμιο το οποίο έχουν ή θα είχαν τα συμβαλλόμενα μέρη βάσει της κείμενης νομοθεσίας (άρθρο 23). Ακόμη, ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν την επικοινωνία μεταξύ των συμβαλλόμενων

μερών (άρθρο 24), τη διαδικασία τροποποίησης της Σύμβασης και των Παραρτημάτων της (άρθρο 25), τις υποχρεώσεις εμπιστευτικότητας και τήρησης του εμπορικού απορρήτου από τα συμβαλλόμενα μέρη (άρθρο 26), και την κατ' εξαίρεση δυνατότητα ανάθεσης υπεργολαβίας από τον Πάροχο για αντικείμενο το οποίο δεν αφορά τις σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές (άρθρο 27). Τέλος, αναφέρεται ότι η Σύμβαση υποβάλλεται, πριν από την υπογραφή της, σε έλεγχο νομιμότητας στο Ελεγκτικό Συνέδριο προς έγκριση, και συνάπτεται και υπογράφεται μετά την έκδοση της υπ' αριθμ. 170/2022 Πράξης του Ζ' Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου (άρθρο 28). Η Σύμβαση διέπεται από το ελληνικό δίκαιο, με αποκλειστικά αρμόδια για την επίλυση κάθε διαφοράς που προκύπτει κατά την εκτέλεσή της τα δικαστήρια της Αθήνας (άρθρο 29).

Εξ άλλου, στο Παράρτημα Α' περιλαμβάνεται ο σχεδιασμός των δρομολογίων, η εκτέλεση των οποίων αποτελεί το αντικείμενο της Σύμβασης, στο Παράρτημα Β' καθορίζεται το περιεχόμενο των αναφορών τις οποίες υποχρεούται να υποβάλλει ο Πάροχος για την παρακολούθηση της τήρησης των τεχνικών και ποιοτικών υποχρεώσεων κατά την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών, καθώς και οι δείκτες παρακολούθησης μεγεθών του συγκοινωνιακού έργου, στο Παράρτημα Γ' καταγράφεται το προσωπικό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., και στο Παράρτημα Δ' προβλέπονται οι επενδύσεις στις οποίες υποχρεούται να προβεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., προκειμένου να καταστεί δυνατή η παράταση της Σύμβασης σύμφωνα με το άρθρο 18.

Με τις διατάξεις του άρθρου δεύτερου του νομοσχεδίου ορίζεται η έναρξη ισχύος του νόμου από την 1.1.2022.

Επισημαίνεται, ότι σύμφωνα με το τέταρτο εδάφιο της περ. ε) της παρ. 6 του άρθρου 12 του ν. 3891/2010, η Σύμβαση Υ.Δ.Υ. (Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας) μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. από την 1.1.2022 έως και την 15.4.2022 ενσωματώνεται αυτοδικαίως στην υπό κύρωση σύμβαση και εκκαθαρίζεται σύμφωνα με αυτήν.

II. Παρατηρήσεις επί του άρθρου πρώτου

Με το άρθρο πρώτο του υπό ψήφιση νομοσχεδίου κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η ως άνω Σύμβαση με τα Παραρτήματά της.

Σχετικώς σημειώνεται ότι η διοικητική δράση του κράτους εκδηλώνεται συχνά με τη μορφή της διοικητικής σύμβασης (βλ. Σπ. Φλογαΐτη, Η διοικητική σύμβαση: έννοια και φύση, Αθήνα, 1991, σελ. 21). Η κύρωση της σύμβασης με νόμο είναι συνήθης πρακτική και κρίνεται αναγκαία όταν η σύμβαση είτε καταρτίσθηκε με διαδικασία διαφορετική από εκείνη που προβλέπουν οι γενικές ή ειδικές διατάξεις, είτε περιέχει όρους που δεσμεύουν τρίτους (μη

συμβαλλόμενους), είτε περιέχει όρους που αντίκεινται στην ισχύουσα νομοθεσία ή ρυθμίσεις για την επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν από την εκτέλεση της σύμβασης με διαιτησία. Στις περιπτώσεις αυτές η σύμβαση καταρτίζεται με ιδιωτικό έγγραφο, η ισχύς της όμως εξαρτάται από την κύρωσή της με νομοθετική πράξη, δυνάμει της οποίας και μόνο παράγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που ιδρύει (βλ. ΣτΕ 880/2016 και 21/2019, καθώς και Ε. Σπηλιωτόπουλο, Εγχειρίδιο Διοικητικού Δικαίου, τ. 1, 2017, σελ. 184 επ., σύμφωνα με τον οποίο, αν η σύμβαση δεν έχει κυρωθεί με νόμο, οι όροι της δεν δύνανται να υπερισχύσουν διατάξεων της νομοθεσίας).

Εξ άλλου, όπως γίνεται δεκτό και έχει επισημανθεί και σε παλαιότερες εκθέσεις της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής, όταν κυρούται σύμβαση με νομοθετική πράξη, οι σχετικοί με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων όροι της εξακολουθούν να έχουν συμβατικό χαρακτήρα. Αντιθέτως, οι όροι της που αποκλίνουν από τις ισχύουσες διατάξεις ή θέτουν απρόσωπους κανόνες που δεσμεύουν τρίτους, έχουν ισχύ τυπικού νόμου και, ως εκ τούτου, οι διοικητικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτών είναι δυνατόν να προσβάλλονται ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας [βλ., ενδεικτικώς, τις εκθέσεις επί των νομοσχεδίων «Κύρωση της Σύμβασης Μίσθωσης μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της εταιρείας ENERGEAN OIL & GAS- ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΩΝ για την παραχώρηση του δικαιώματος έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων στη χερσαία περιοχή “Αιτωλοακαρνανία”» (ν. 4524/2018), «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης – Κατασκευής – Χρηματοδότησης – Λειτουργίας – Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης και Μελέτη – Κατασκευή και Χρηματοδότηση των Οδικών του Συνδέσεων και άλλες διατάξεις» (ν. 4612/2019), «Κύρωση της από 3.2.2020 επιμέρους Σύμβασης Δωρεάς – Έργο Ι και της από 3.2.2020 τροποποιητικής σύμβασης της από 3.6.2019 επιμέρους Σύμβασης Δωρεάς – Έργο VI μεταξύ του Ιδρύματος “Κοινοφελές Ίδρυμα Σταύρος Σ. Νιάρχος” και του Ελληνικού Δημοσίου για την ενίσχυση και αναβάθμιση των υποδομών στον τομέα της Υγείας» (ν. 4667/2020), «Κύρωση της από 24.06.2021 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων της από 31.05.2007 Σύμβασης Παραχώρησης για το Έργο «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)» που κυρώθηκε με τον ν. 3597/2007 (Α΄ 168), όπως αυτή τροποποιήθηκε: 1) με την από 28.11.2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν. 4219/2013 «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδι-

κών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων» (Α΄ 269), 2) με την από 19.12.2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της από 28.11.2013 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο 44 του ν. 4354/2015 «Διαχείριση των μη εξυπηρετούμενων δανείων, μισθολογικές ρυθμίσεις και άλλες επείγουσες διατάξεις εφαρμογής της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων» (Α΄ 176)» και 3) με την από 11.12.2018 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 4586/2018 (Α΄ 217)» (ν. 4817/2021)].

Αθήνα, 7 Ιουλίου 2022

Ο Εισηγητής
Δημήτριος Βασιλείου
Ειδικός Επιστημονικός Συνεργάτης

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

Ο Προϊστάμενος της Β΄ Διεύθυνσης
Επιστημονικών Μελετών
Αστέρης Πλιάκος
Καθηγητής του Οικονομικού
Πανεπιστημίου Αθηνών

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