



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

«Κύρωση της Πρώτης Τροποποίησης της από 14 Απριλίου 2022 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.), ήδη μετονομασθείσας σε «HELLENIC TRAIN – ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (HELLENIC TRAIN 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 Πρώτη Τροποποίηση της από 14.4.2022 Σύμβασης Ανάθεσης Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ), η οποία έχει κυρωθεί με τον ν. 4953/2022 (Α' 135), μετά των συνημμένων σε αυτή Παραρτημάτων, μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, νομίμως εκπροσωπούμενου από τον Αναπληρωτή Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών («αρμόδια αρχή» σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 2 και 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007) και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές-Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», ήδη μετονομασθείσας σε «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙ-

ΡΕΙΑ» με διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN A.E.» και έδρα την Αθήνα («Πάροχος», σύμφωνα με την περ. 1.7 του άρθρου 1 της υπό τροποποίηση Σύμβασης), η οποία υπογράφηκε στην Αθήνα στις 22 Δεκεμβρίου 2025.

Με την υπό τροποποίηση Σύμβαση ανετέθη, 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 οδικές 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. Με την υπό κύρωση Σύμβαση, η οποία αποτελείται από δεκαεπτά άρθρα (17) και (2) Παραρτήματα (Β' και Δ'), τροποποιείται η ως άνω Σύμβαση.

Σύμφωνα με την Αιτιολογική Έκθεση (σελ. 36) με την φερόμενη προς κύρωση Σύμβαση Τροποποίησης επιχειρείται η αντιμετώπιση των προβλημάτων που έχουν ανακύψει από την εφαρμογή της από 14 Απριλίου 2022 Σύμβασης Ανάθεσης Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) ως προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες και την οικονομική της λειτουργία. Ειδικότερα, στόχους της παρούσας αποτελούν, μεταξύ άλλων, ο εξορθολογισμός του τρόπου λειτουργίας και παρακολούθησης της Σύμβασης ΥΔΥ για τις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, καθώς και η οικονομική και λειτουργική βιωσιμότητά της, η διασφάλιση της ομαλής και ποιοτικά κατάλληλης εκτέλεσης των επιβατικών δρομολογίων και της τήρησης των υποχρεώσεων από πλευράς Παρόχου, η βελτίωση των μηχανισμών παρακολούθησης, διακυβέρνησης και εκκαθάρισης της Σύμβασης ΥΔΥ, και η λογοδοσία του Παρόχου μέσω μηχανισμών επιβολής κυρώσεων (Αιτιολογική Έκθεση σελ. 38).

Επισημαίνεται ότι η παρούσα Σύμβαση Τροποποίησης υπεβλήθη προς έλεγχο νομιμότητας για την έγκρισή της στο Ελεγκτικό Συνέδριο, το Ζ' Κλιμάκιο του οποίου εξέδωσε την υπ' αριθμ. 477/2025 Πράξη (βλ. Τελικές Διατάξεις, άρθρο 17 παρ. 5 της Σύμβασης Τροποποίησης).

Με τις διατάξεις της υπό κύρωση Σύμβασης Τροποποίησης τροποποιούνται και συμπληρώνονται ρυθμίσεις της Σύμβασης Ανάθεσης Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή της. Ειδικότερα, με το άρθρο 1 της παρούσας τροποποιείται η έννοια όρων οι οποίοι χρησιμοποιούνται στην Σύμβαση και προστίθενται νέοι (τροποποίηση άρθρου 1 της Σύμβασης). Με το άρθρο 2 συμπληρώνεται η παρ. 9 του άρθρου 2

της Σύμβασης με τη ρητή αναφορά στο πρόγραμμα έργων αποκατάστασης και αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου, ιδιαίτερα στον κεντρικό σιδηροδρομικό άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης, από πλευράς Ελληνικού Δημοσίου, το οποίο αναμένεται να ολοκληρωθεί σύμφωνα με το Παράρτημα Δ΄ της Σύμβασης, όπως τροποποιείται διά του παρόντος. Περαιτέρω, στο άρθρο 3 ορίζονται εκ νέου οι υποχρεώσεις του Παρόχου ως προς τον καθαρισμό και την απομάκρυνση των σταβλισμένων συρμών σε χώρους ευθύνης του, και ορίζεται ότι γίνονται αποδεκτές κατά ποσοστό 100% τυχόν δαπάνες παροχής συνδρομής και καθαρισμού από τον Πάροχο, αντί του ποσοστού 50% που ισχύει σήμερα. Επίσης, προβλέπεται η συμμόρφωση του Παρόχου με τις υποχρεώσεις του σχετικά με την εκπαίδευση και την αξιολόγηση του προσωπικού του, καθώς και για την εγκατάσταση και χρήση σύγχρονων ψηφιακών εργαλείων και εφαρμογών για την ενίσχυση της ασφάλειας της κίνησης των αμαξοστοιχιών (τροποποίηση και συμπλήρωση άρθρου 6 της Σύμβασης). Με τις διατάξεις του άρθρου 4 τροποποιούνται και συμπληρώνονται διατάξεις του άρθρου 8 της Σύμβασης οι οποίες αφορούν τις υποχρεώσεις του Παρόχου όσον αφορά τη χρησιμοποίηση, τη διαχείριση, τη συντήρηση και την αναβάθμιση του τροχαίου υλικού, ώστε να διασφαλίζεται η άρτια εκτέλεση των δρομολογίων. Μεταξύ άλλων, εισάγεται πρόβλεψη σύμφωνα με την οποία η μη εκτέλεση σιδηροδρομικών δρομολογίων σε συγκεκριμένο τμήμα για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των είκοσι (20) ημερών με ευθύνη του Παρόχου συνιστά σπουδαίο λόγο για την καταγγελία της Σύμβασης. Επίσης, θεσπίζεται πλαίσιο κυρώσεων σε βάρος του Παρόχου σε περίπτωση αθέτησης των υποχρεώσεών του για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού, η οποία αποτελεί λόγο καταγγελίας της Σύμβασης από το Ελληνικό Δημόσιο, σύμφωνα με τα ειδικώς οριζόμενα. Στη συνέχεια, με το άρθρο 5 τροποποιείται το άρθρο 9 της Σύμβασης περί κομίστρου για τις υπηρεσίες και την κατανομή υποχρεώσεων. Ειδικότερα, προβλέπεται ότι κατά τον καθορισμό της τιμολογιακής πολιτικής, το Δημόσιο δύναται να ορίζει συγκεκριμένο εύρος αναπροσαρμογής των εκάστοτε εγκεκριμένων κομίστρων ανά διαδρομή, με στόχο τη βελτίωση της εμπορικής ελκυστικότητας των υπηρεσιών, βάσει του οποίου ο Πάροχος θα δύναται να προσαρμόζει το ύψος των κομίστρων κατά τη δική του διαχείριση (συμπλήρωση της παρ. 1 του άρθρου 9 της Σύμβασης). Επίσης, εισάγεται η υποχρέωση εφαρμογής από τον Πάροχο των εκάστοτε απαλλαγών από την καταβολή κομίστρου για τη μετακίνηση δικαιούχων επιβατών (ΑμΕΑ, πολύτεκνοι κ.λπ.) (προσθήκη υποπερίπτωσης 2 στην παρ. 2 του άρθρου 9 της Σύμβασης). Με το άρθρο 6 ρυθμίζονται εκ νέου ζη-

τήματα που αφορούν την αποζημίωση του Παρόχου για τη λειτουργία της Σύμβασης και τον μηχανισμό υπολογισμού της (τροποποίηση διατάξεων του άρθρου 10 της Σύμβασης και συμπλήρωσή του με την προσθήκη παρ. 15). Μεταξύ άλλων, προβλέπεται η ετήσια αναπροσαρμογή της καταβαλλόμενης ετήσιας Αποζημίωσης (ποσού έως πενήντα εκατομμύρια (50.000.000) ευρώ χωρίς ΦΠΑ) από το Ελληνικό Δημόσιο προς τον Πάροχο βάσει του Γενικού Δείκτη Τιμών Καταναλωτή. Επίσης, ορίζεται ότι το Ελληνικό Δημόσιο δεν ευθύνεται για ζημιές ή δαπάνες λόγω μη επίτευξης της Επενδυτικής Δραστηριότητας του Παρόχου, όπως αυτή περιγράφεται στο Παράρτημα Δ', εφόσον η υποδομή διατηρείται σε κατάσταση κατάλληλη για την εκτέλεση των Υπηρεσιών από τον Πάροχο. Με το άρθρο 7, διά του οποίου τροποποιείται και συμπληρώνεται το άρθρο 11 της Σύμβασης, οι δαπάνες εκπαίδευσης και αξιολόγησης του προσωπικού που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση της Σύμβασης προστίθενται στις κατηγορίες των δαπανών οι οποίες πραγματοποιούνται από τον Πάροχο κατά την εκτέλεση των υποχρεώσεων του από τη Σύμβαση και θεωρούνται αποδεκτές. Επίσης, αναγνωρίζεται ως αποδεκτό το 100% της δαπάνης σχετικά με τα έξοδα αποκατάστασης βανδαλισμών μέχρι την απομάκρυνση του παλαιού τροχαίου υλικού. Σχετικά με το περιεχόμενο του άρθρου 7 σημειώνεται ότι η αναδιτύπωση της περ. 22 της σχετικής λίστας, όπως αναφέρεται στο εισαγωγικό εδάφιο του άρθρου, δεν περιλαμβάνεται στο κείμενό του. Με το άρθρο 8, διά του οποίου αντικαθίσταται το άρθρο 13 της Σύμβασης, ρυθμίζεται εκ νέου ο τρόπος καταβολής της ετήσιας καταβαλλόμενης αποζημίωσης από το Ελληνικό Δημόσιο, και αναπροσαρμόζεται η διαδικασία εκκαθάρισης. Όσον αφορά τον τρόπο πληρωμής, με την εγκατάσταση και την εφαρμογή του συστήματος ακριβούς γεωεντοπισμού αμαξοστοιχιών κατά το άρθρο 5 του ν. 5220/2025 περί Συστήματος Ακριβούς Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών καθίσταται δυνατή η σε μηνιαία βάση καταβολή αποζημίωσης προς τον Πάροχο βάσει των πραγματικά εκτελεσθέντων δρομολογίων, όπως αυτά καταγράφονται στο Σύστημα Γεωεντοπισμού, κατά τα ειδικώς οριζόμενα. Περαιτέρω, με το άρθρο 9, διά του οποίου τροποποιείται η παρ. 2 του άρθρου 14 της Σύμβασης σχετικά με τη διαδικασία του ετήσιου προγραμματισμού των υπηρεσιών, καθορίζεται εκ νέου ο τρόπος κάλυψης των ζημιών του Παρόχου για λόγους ανωτέρας βίας ή/και απρόβλεπτων περιστάσεων ή/και αποφάσεων του Ελληνικού Δημοσίου ή του Διαχειριστή Υποδομής, οι οποίες διαταράσσουν ουσιαδώς την υλοποίηση του Παρατήματος Α' της Σύμβασης. Με το άρθρο 10, διά του οποίου προστίθενται παρ. 5 και 6 στο άρθρο 15 της Σύμβασης, ρυθμίζεται η διαδικασία

καταβολής αποζημίωσης στον Πάροχο σε περίπτωση μη εκτέλεσης ή μη εμπρόθεσμης υλοποίησης του χρονοδιαγράμματος εκτέλεσης των έργων αναβάθμισης της σιδηροδρομικής υποδομής, σύμφωνα με τις προθεσμίες του Παραρτήματος Δ΄ εκ μέρους του Δημόσιου. Επίσης, θεσπίζονται ποινές για την περίπτωση μη εκτέλεσης ή μη εμπρόθεσμης εκτέλεσης του επενδυτικού σχεδίου του Παρόχου, όπως αυτό αποτυπώνεται στο Παράρτημα Δ΄. Ακόμη, προβλέπεται η επιβολή ποινών και προστίμου στον Πάροχο σε περίπτωση ακινητοποίησης αμαξοστοιχίας κατά την εκτέλεση σιδηροδρομικού δρομολογίου και καθυστερήσεων δρομολογίων που οφείλονται αποκλειστικά σε υπαίτια αθέτηση των υποχρεώσεων του Παρόχου για την επισκευή και τη συντήρηση του τροχαίου υλικού, καθώς και η διαδικασία επιβολής τους, κατά τα ειδικώς οριζόμενα. Με το άρθρο 11 τροποποιείται το άρθρο 18 της Σύμβασης σχετικά με τη διάρκειά της. Συγκεκριμένα, ορίζεται ρητά η 1.1.2017 ως καταληκτική ημερομηνία μέχρι την οποία ο Πάροχος θα πρέπει να έχει τηρήσει το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του επενδυτικού προγράμματος του Παραρτήματος Δ΄. Η μη εκπλήρωση των εν λόγω υποχρεώσεων από τον Πάροχο δίνει στο Δημόσιο το δικαίωμα να καταγγείλει αζημίως της Σύμβασης, μετά τη χορήγηση σχετικής προθεσμίας για τη συμμόρφωσή του. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης επιβάλλεται στον Πάροχο ποινή σύμφωνα με το άρθρο 15 παρ. 5, ενώ, παράλληλα, καθίσταται ανενεργός ο όρος παράτασης της Σύμβασης, και το Δημόσιο διατηρεί το δικαίωμα να την καταγγείλει σύμφωνα με την προβλεπόμενη διαδικασία. Με το άρθρο 12, διά του οποίου τροποποιείται το άρθρο 22 της Σύμβασης σχετικά με την Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών, ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι, σε περίπτωση μη επίτευξης συμβιβασμού ή μη αποδοχής της απόφασης της Επιτροπής, τα συμβαλλόμενα Μέρη μπορούν να προσφύγουν σε διαιτησία κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 29 παρ. 2 της Σύμβασης, όπως τροποποιείται διά του παρόντος. Στο άρθρο 13, διά του οποίου τροποποιείται το άρθρο 25 της Σύμβασης και το οποίο αφορά τη διαδικασία τροποποίησής της, προβλέπεται ότι η τροποποίηση του Παραρτήματος Δ΄ (όπως ισχύει και για το Παράρτημα Α΄) γίνεται με έγγραφη συμφωνία των Μερών, και δεν χρειάζεται κύρωσή της με νόμο. Περαιτέρω, με το άρθρο 14, διά του οποίου τροποποιείται το άρθρο 29 της Σύμβασης σχετικά με το εφαρμοστέο δίκαιο και τη δικαιοδοσία, εισάγεται ο θεσμός της Διαιτησίας ως διαδικασία επίλυσης των διαφορών που προκύπτουν από τη Σύμβαση, και προβλέπεται ότι κάθε διαφορά σχετικά με τη Σύμβαση θα υποβάλλεται προς επίλυση ενώπιον του τριμελούς διαιτητικού δικαστηρίου σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 867-903 του Κώδικα Πολιτικής Δι-

κονομίας, κατά την οριζόμενη διαδικασία. Με τις διατάξεις των άρθρων 15 και 16 προβλέπεται η τροποποίηση και αντικατάσταση των Παραρτημάτων Β´ σχετικά με 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 υπηρεσιών, καθώς και με τους δείκτες παρακολούθησης μεγεθών του συγκοινωνιακού έργου, και Δ´ σχετικά με το επενδυτικό πλάνο του Παρόχου, τα οποία προσαρτώνται στο παρόν. Τέλος, στο άρθρο 17 περιλαμβάνονται τελικές - μεταβατικές διατάξεις για την εφαρμογή της Σύμβασης Τροποποίησης, και ορίζεται ότι η ισχύς της αρχίζει από την κύρωσή της με νόμο.

Με τις διατάξεις του άρθρου δεύτερου του νομοσχεδίου ορίζεται η έναρξη ισχύος του νόμου από την 1.1.2026.

II. Παρατηρήσεις επί του Άρθρου πρώτου

A. Με το Άρθρο πρώτο του υπό ψήφιση νομοσχεδίου κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η ως άνω Σύμβαση Τροποποίησης.

Σχετικώς σημειώνεται ότι η διοικητική δράση του κράτους εκδηλώνεται συχνά με τη μορφή της διοικητικής σύμβασης ή δημόσιας σύμβασης, κατά την ορολογία του ενωσιακού δικαίου (βλ. Σπηλιωτόπουλο – Β. Κονδύλη, Εγχειρίδιο Διοικητικού Δικαίου, τ. 1, 2023, σελ. 241 επ.). Η κύρωση της σύμβασης με νόμο είναι συνήθης πρακτική όταν η σύμβαση καταρτίζεται με διαδικασία διαφορετική από εκείνη που προβλέπουν οι γενικές ή ειδικές διατάξεις, ή περιέχει όρους που δεσμεύουν τρίτους (μη συμβαλλόμενους), ή 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 δικαιώματα και υποχρεώσεις (βλ. Ε. Σπηλιωτόπουλο – Β. Κονδύλη, όπ. παρ., παρ. 197, σελ. 271 επ., σύμφωνα με τους οποίους, αν η σύμβαση δεν έχει κυρωθεί με νόμο, οι όροι της δεν δύνανται να υπερισχύσουν διατάξεων της νομοθεσίας. Βλ., επίσης, Α. Γέροντα - Π. Παυλόπουλο - Γ. Σιούτη - Σπ. Φλογαίτη, Διοικητικό Δίκαιο, 2022, σελ. 459 επ., καθώς και ΣΤΕ 880/2016 και 21/2019). Αυτονόητο είναι ότι η νομοθετική κύρωση δεν δύναται καταρχήν να θεραπεύσει ελαττώματα λόγω παράβασης συνταγματικών κανόνων ή κανόνων του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και τούτο τόσο κατά τη σύναψη της Σύμβασης όσο και των τυχόν τροποποιήσεών της.

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 δεσμευτικούς για τρίτους, έχουν ισχύ τυπικού νόμου, και οι διοικητικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτών είναι δυνατόν να προσβάλλονται ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας [(βλ., ενδεικτικά, τις εκθέσεις επί των νομοσχεδίων «Για την κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης που έχουν συναφθεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Α.Ε. - Διατάξεις για τη λειτουργία του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης και άλλες διατάξεις» (ν. 4597/2019), «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 "Κοινωνικό Ιδρυμα Σταύρος Σ. Νιάρχος" και του Ελληνικού Δημοσίου για την ενίσχυση και αναβάθμιση των υποδομών στον τομέα της Υγείας» (ν. 4667/2020), «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» (ν. 4953/2022)].

Εν προκειμένω, όπως ορίζεται και στο άρθρο 25 παρ. 2 του άρθρου πρώτου της Σύμβασης, όπως τροποποιείται διά του παρόντος, η τροποποίησή της, συμπεριλαμβανομένων των Παραρτημάτων της, πλην των Παραρτημά-

των Α΄ και Δ΄, γίνεται μόνον με έγγραφη συμφωνία των μερών και κύρωσή τους με νόμο.

Αθήνα, 14 Ιανουαρίου 2026

Ο Εισηγητής
Δημήτριος Βασιλείου
Ειδικός Επιστημονικός Συνεργάτης

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

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

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