



Αθήνα, 29.01.2026

Ερώτηση
προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: «Η χρόνια ανικανότητα της κυβέρνησης στην προμήθεια συστημάτων αεροναυτιλίας και οι 'σωτήρες' ιδιώτες-χορηγοί»

Λίγες εβδομάδες μετά το συμβάν της 4^{ης} Ιανουαρίου 2026, με το blackout στο FIR Αθηνών, σχετική απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου φέρνει και πάλι στο προσκήνιο το κρίσιμο ζήτημα για τα ηλεκτρονικά συστήματα αεροναυτιλίας. Αναφέρουμε συνοπτικά το ιστορικό της υπόθεσης:

Πρόκειται για μια σύμβαση 4.7 εκατομμυρίων ευρώ που αφορά στην προμήθεια Συστήματος Επικοινωνιών και Καταγραφής Φωνής (VCRS), η οποία υπογράφηκε τον Απρίλιο του 2019, με χρόνο παράδοσης του συστήματος το Σεπτέμβριο του 2021 και τις καθυστερήσεις να ξεκινούν από την ανάληψη της κυβέρνησης από τη Νέα Δημοκρατία.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) στέλνει τροποποιημένη σύμβαση για έγκριση στο αρμόδιο Υπουργείο, το Μάιο του 2021, η οποία απορρίπτεται από τον τότε Υπουργό, Κ. Καραμανλή. Η ΥΠΑ στέλνει νέο αίτημα έγκρισης της τροποποιημένης σύμβασης τον Οκτώβριο του 2022, η ισχύς της σύμβασης στο μεταξύ λήγει, αλλά η Διοίκηση της ΥΠΑ συνεχίζει να ζητά έγκριση των τροποποιήσεων της ληγμένης σύμβασης, την οποία τελικά ο Υπουργός Χ. Δήμας υπογράφει τον Οκτώβριο του 2025.

Η υπόθεση παραπέμπεται στο Ελεγκτικό Συνέδριο, το οποίο εκδίδει αρνητική Πράξη, με το σκεπτικό ότι η σύμβαση έχει λήξει και «δεν είναι νόμιμη η μετέπειτα τροποποίησή της». Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών (ΥΠΟΜΕ) ασκεί προσφυγή κατά της Πράξης αυτής τον περασμένο Δεκέμβριο, η οποία όμως απορρίφθηκε πριν λίγες μέρες.

Ποια ήταν η αντίδραση του αρμόδιου Υπουργείου στα παραπάνω; Να ζητήσει τη συνδρομή του ιδιωτικού τομέα. Συγκεκριμένα, ο Υπουργός, Χ. Δήμας, απηύθυνε πρόσκληση στις εταιρίες 'Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.', 'Fraport Greece', 'Aegean Airlines', 'Sky Express' και 'Όμιλος ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ' για να αναλάβουν τη δαπάνη για το Σύστημα που εδώ και χρόνια ΥΠΑ και κυβέρνηση δεν έχουν καταφέρει να προμηθευτούν.

Ο κ. Δήμας, αφού έσπευσε να ευχαριστήσει τις εταιρίες που «αποδέχτηκαν αμέσως» την πρόσκληση, υπογράμμισε ότι η επιλογή της δωρεάς από τον ιδιωτικό τομέα, αποδεικνύει «τη βούληση της κυβέρνησης να προχωρήσει το ταχύτερο δυνατό στον εκσυγχρονισμό των συστημάτων αεροναυτιλίας». Ενώ παράλληλα υπενθύμισε ότι οι δωρεές είναι πλέον εφικτές, λόγω της ψήφισης του νόμου μετατροπής της ΥΠΑ σε Νομικό Πρόσωπο Δημόσιου Δικαίου (ΝΠΔΔ), και ακολούθως του νέου θεσμικού πλαισίου του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών για τις δωρεές και στα ΝΠΔΔ.

Κανείς δεν αμφισβητεί την ανάγκη εκσυγχρονισμού των συστημάτων αεροναυτιλίας, η εμπλοκή όμως του ιδιωτικού τομέα στο πρόγραμμα επενδύσεων της ΥΠΑ εγείρει σειρά κρίσιμων θεμάτων:

1. Πλήττεται η θεσμική ανεξαρτησία και ακεραιότητα της ΥΠΑ, ως αρμόδια για την ασφάλεια πτήσεων στην ελληνική επικράτεια. Η ευρωπαϊκή και διεθνής πρακτική επιτάσσει οι Φορείς Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας να μη δημιουργούν σχέσεις οικονομικής εξάρτησης από τους χρήστες των υπηρεσιών, για την αποφυγή σύγκρουσης συμφερόντων.
2. Προκαλούνται ζητήματα ανταγωνισμού, καθώς ευνοούνται εταιρίες-χρήστες του εναέριου χώρου που αποκτούν, με επιλογή του Υπουργού, προνομιακή πρόσβαση στην ΥΠΑ, σε σχέση με άλλες που δεν έχουν.
3. Δημιουργείται ένα παράδοξο οικονομικής διαχείρισης δημόσιων πόρων: Η ΥΠΑ αποτελεί έναν από τους λίγους φορείς του δημοσίου με σταθερά και σημαντικά ίδια έσοδα, μεταξύ των οποίων και τα τέλη υπέρπτησης, που σε ετήσια βάση υπολογίζονται πάνω από 100 εκατ. ευρώ. Τα τέλη αυτά έχουν θεσπιστεί διεθνώς ακριβώς για να εξασφαλίζεται η οικονομική ανεξαρτησία των αρμόδιων Υπηρεσιών Πολιτικής Αεροπορίας, ώστε να μη δημιουργείται εξάρτηση από εξωτερικές χρηματοδοτήσεις. Η αποδοχή μίας τέτοιας δωρεάς για κρίσιμο εξοπλισμό αεροναυτιλίας δημιουργεί εύλογα ερωτήματα ως προς την πολυετή καθυστέρηση της συγκεκριμένης προμήθειας εξοπλισμού και τη μεθοδική υποβάθμιση αυτού του 'πλούσιου' δημόσιου φορέα, ώστε να χρειαστεί να εμφανιστούν 'σωτήριες' ιδιωτικές πρωτοβουλίες.
4. Στο πρόσφατο παρελθόν δημιουργήθηκε η 'Ανεξάρτητη' Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ), ώστε να διαχωριστούν οι εποπτικές, ρυθμιστικές και κανονιστικές αρμοδιότητες από τις επιχειρησιακές λειτουργίες. Η μεταγενέστερη δυνατότητα της ΥΠΑ να χρηματοδοτείται τριγωνικά από επιχειρήσεις του αεροπορικού κλάδου, επαναφέρει το ζήτημα της διάκρισης ρόλων, της αξιοπιστίας και της πραγματικής προστασίας του δημόσιου συμφέροντος. Επιπλέον, δεν γίνεται να μην σχολιάσουμε ότι μεταξύ των δωρητών είναι και η Fraport, την οποία εξυπηρετεί η σημερινή μορφή της ΑΠΑ, δηλαδή μιας Αρχής ανύπαρκτης στους αερολιμένες της χώρας, που αδυνατεί να ασκήσει τον ελεγκτικό και εποπτικό της ρόλο.
5. Το Πόρισμα για το συμβάν της 4^{ης} Ιανουαρίου 2026 έδειξε τεχνική ευθύνη στον ΟΤΕ, με χαρακτηριστικά τις μεγάλες καθυστερήσεις στην ανταπόκριση και την αδυναμία εντοπισμού της βλάβης. Ωστόσο, τα συμπεράσματα του Πορίσματος επιχείρησαν να το επιμερίσουν στην ΥΠΑ.

Με βάση τα παραπάνω, ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. **Δεδομένου ότι ετησίως τα έσοδα της ΥΠΑ από τέλη υπέρπτησης ανέρχονται σε ποσό άνω των 100 εκατομμυρίων ευρώ, πώς αιτιολογείται η επιλογή δωρεάς 4.7 εκατομμυρίων ευρώ από ιδιωτικούς φορείς για την προμήθεια και εγκατάσταση συστημάτων αεροναυτιλίας;**
2. **Είναι στις προθέσεις της κυβέρνησης η διεκδίκηση αποζημίωσης από τον ΟΤΕ για την ΥΠΑ, το Ελληνικό Δημόσιο, τις αεροπορικές εταιρίες και τους επιβάτες για την οικονομική ζημιά που προκλήθηκε από το συμβάν της 4^{ης} Ιανουαρίου 2026;**

Οι ερωτώντες Βουλευτές,
Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)
Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)
Αχτσιόγλου Ευτυχία (Εφη)
Δρίτσας Θεόδωρος

Ζεϊμπέκ Χουσεϊν
Ηλιόπουλος Αθανάσιος (Νάσος)
Τζανακόπουλος Δημήτριος
Τζούφη Μερόπη
Φωτίου Θεανώ