

ΣτΕ 690/2013 (Τμ. Δ')

Αυτοκινητόδρομοι και επιβολή προστίμου για μη καταβολή διοδίων. Δίκη-πιλότος του άρθρου 1 του ν. 3900/2010, εφόσον τίθεται το γενικότερο ενδιαφέροντος ζήτημα της συνταγματικότητας της παρ. 10 του άρθρου 29 του ν. 2696/1999, όπως προστέθηκε με την παρ. 2 άρθρου 17 ν. 3920/2011. Παραχώρηση της κατασκευής και συντήρησης αυτοκινητοδρόμων σε ιδιώτες. Η τυχόν αύξηση των εσόδων των παραχωρησιούχων από τον περιορισμό του φαινομένου της άρνησης και της αποφυγής καταβολής των διοδίων, δεν αναιρεί τον επιδιωκόμενο δημόσιο σκοπό. **Το πρόστιμο δεν είναι δυσανάλογο προς τα μη καταβληθέντα διόδια.** Παραχώρηση τμήματος του οδικού άξονα ΠΑΘΕ. **Δεν αντίκειται στο Σύνταγμα η επιβάρυνση των χρηστών τμήματος του έργου με διόδια τέλη, που διατίθενται για τις ανάγκες του όλου έργου.** Οι μόνιμοι κάτοικοι του προσφεύγοντος Δήμου δεν απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής διοδίων για την χρήση του, εντός της εδαφικής περιφέρειας αυτού, τμήματος του οδικού άξονα ΠΑΘΕ, αφού υφίσταται **εναλλακτικό οδικό δίκτυο για τις μετακινήσεις τους εντός των ορίων του δήμου καθώς και προς και από το διοικητικό κέντρο της περιφέρειας.** Η εξουσία του παραχωρησιούχου **περί καθορισμού των διοδίων και των θέσεων των σταθμών διοδίων, δεν αντίκειται στο άρθρο 43 παρ. 2 του Συντάγματος.** Η Οδηγία 1999/62/ΕΚ δεν εφαρμόζεται στα ΙΧΕ αυτοκίνητα. Τα «τέλη κυκλοφορίας» συνιστούν «φόρο επί των οχημάτων» και όχι «τέλη χρήσης», τα οποία δεν επιτρέπεται να επιβάλλονται μαζί με τα διόδια. Απορρίπτεται η προσφυγή.

(Σχόλιο Α. Καϊδατζή)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ Δ'

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις **27 Μαρτίου 2012**, με την εξής σύνθεση: Σωτ. Ρίζος, Αντιπρόεδρος, Πρόεδρος του Δ' Τμήματος, Αικ. Χριστοφορίδου, Ηρ. Τσακίopoulos, Δ. Κυριλλόπουλος, Κ. Κουσουλής, Σύμβουλοι, Ηλ. Μάζος, Μ. Σωτηροπούλου, Πάρεδροι. Γραμματέας η Μ. Παπαδοπούλου, Γραμματέας του Δ' Τμήματος.

Για να δικάσει την από **20 Απριλίου 2011** προσφυγή:

των: 1) Δήμου ... , ο οποίος παρέστη με τη δικηγόρο Αγγελική Χαροκόπου (Α.Μ. 1280 Δ.Σ. Πειραιώς), που τη διόρισε με απόφαση της Οικονομικής του Επιτροπής, και 2) , κατοίκου..... , ο οποίος παρέστη με την ίδια ως άνω δικηγόρο Αγγελική Χαροκόπου (Α.Μ. 1280 Δ.Σ. Πειραιώς), που τη διόρισε στο ακροατήριο,

κατά των Υπουργών: 1) Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος παρέστη με τον Ευάγγελο Μαρίνη, Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους και 2) Προστασίας του Πολίτη, ο οποίος παρέστη με την Μαρία Δεληγιάννη, Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους,

κατά της παρεμβαίνουσας ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «.....» και το διακριτικό τίτλο «.....», που εδρεύει στην Αθήνα (.....), η οποία παρέστη με τον δικηγόρο Δημήτριο Μέλισσα (Α.Μ. 17368), που τον διόρισε με πληρεξούσιο,

και κατά της υπ' αριθμ. 122200082799/19.03.2011 πράξεως του Β' Τμήματος Τροχαίας Αυτοκινητοδρόμων Αττικής για την **βεβαίωση παραβάσεως (με επιβολή προστίμου)** της διατάξεως της παρ. 10 του άρθρου 29 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και κάθε άλλης σχετικής πράξης ή παράλειψης της Διοικήσεως.

Η πιο πάνω προσφυγή εισάγεται στο Δ' Τμήμα του Συμβουλίου της Επικρατείας κατόπιν της από **31 Οκτωβρίου 2011** πράξεως της **Επιτροπής του άρθρου 1 παρ. 1 του Ν. 3900/2010** και της από **28 Νοεμβρίου 2011** πράξεως του Προέδρου του Δ' Τμήματος.

Η ειδικασία άρχισε με την ανάγνωση της εκθέσεως του εισηγητή, Παρέδρου Ηλ. Μάζου.

Κατόπιν το δικαστήριο άκουσε την πληρεξουσία των προσφευγόντων, η οποία ανέπτυξε και προφορικά τους προβαλλόμενους λόγους προσφυγής και ζήτησε να γίνει δεκτή η προσφυγή, τον πληρεξούσιο της παρεμβαίνουσας εταιρείας και τους αντιπροσώπους των Υπουργών, οι οποίοι ζήτησαν την απόρριψή της.

Μετά τη δημόσια συνεδρίαση το δικαστήριο συνήλθε σε διάσκεψη σε αίθουσα του δικαστηρίου

και

Αφού μελέτησε τα σχετικά έγγραφα

Σκέφθηκε κατά το Νόμο

1. Επειδή, η κρινόμενη προσφυγή, για την άσκηση της οποίας έχει καταβληθεί το νόμιμο παράβολο (υπ' αριθμ. 1153308/2011 ειδικό γραμματίο παραβόλου, σειράς Α'), εισάγεται προς συζήτηση ενώπιον του Δ' Τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας **κατόπιν της από 31.10.2011 πράξεως της Επιτροπής του άρθρου 1 παρ. 1 του ν. 3900/2010 και της από 28.11.2011 πράξεως του Προέδρου του Δ' Τμήματος του Δικαστηρίου για τον ορισμό εισηγητού και τον προσδιορισμό δικασίμου ενώπιον της επταμελούς συνθέσεως του Τμήματος.**

2. Επειδή, ο **ν. 3900/2010** («Εξορθολογισμός διαδικασιών και επιτάχυνση της διοικητικής δίκης κ.λπ.», Α' 213) όρισε στο **άρθρο 1 παρ. 1**, όπως η διάταξη αυτή ισχυε **πριν από την τροποποίησή της με το άρθρο 40 του ν. 4055/2012** (Α' 51), τα εξής: **«Οποιοδήποτε ένδικο βοήθημα ή μέσο ενώπιον οποιουδήποτε διοικητικού δικαστηρίου μπορεί να εισαχθεί στο Συμβούλιο της Επικρατείας με πράξη τριμελούς Επιτροπής, αποτελούμενης από τον Πρόεδρό του, τον αρχαιότερο Αντιπρόεδρο και τον Πρόεδρο του αρμοδίου καθ' ύλην Τμήματος, ύστερα από αίτημα ενός των διαδίκων, όταν με αυτό τίθεται ζήτημα γενικότερου ενδιαφέροντος που έχει συνέπειες για ευρύτερο κύκλο προσώπων. Η πράξη αυτή δημοσιεύεται σε δύο ημερησίες εφημερίδες των Αθηνών και συνεπάγεται την αναστολή εκδίκασης των εκκρεμών υποθέσεων στις οποίες τίθεται το ίδιο ζήτημα. Μετά την επίλυσή του, το Συμβούλιο της Επικρατείας μπορεί να παραπέμψει το ένδικο μέσο ή βοήθημα στο αρμόδιο διοικητικό δικαστήριο. Η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας δεσμεύει τους διαδίκους της ενώπιόν του δίκης, στους οποίους περιλαμβάνονται και οι παρεμβαντές. Στη δίκη ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας μπορεί να παρέμβει κάθε διάδικος σε εκκρεμή δίκη, στην οποία τίθεται το ίδιο ως άνω ζήτημα, και να προβάλει τους ισχυρισμούς του σχετικά με το ζήτημα αυτό. Για την εν λόγω παρέμβαση δεν καταλογίζεται δικαστική δαπάνη, η δε μη άσκησή της δεν δημιουργεί δικαίωμα ασκήσεως ανακοπής ή τριτανάκοπής».**

3. Επειδή, με το άρθρο 1 του ν. 3900/2010 εισάγεται ο θεσμός της «δίκης – πιλότου» ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας σε θέματα που, ως εκ της φύσεώς τους, έχουν γενικότερο ενδιαφέρον και, συνεπώς, αναμένεται να προκαλέσουν σημαντικό αριθμό διαφορών με τον κίνδυνο να εκδοθούν αντιφατικές αποφάσεις και να υπάρξει σημαντική καθυστέρηση για τους διαδίκους ενώπιον των τακτικών διοικητικών δικαστηρίων. Στις περιπτώσεις αυτές δίνεται η δυνατότητα στους διαδίκους (καθώς και στα διοικητικά δικαστήρια, με την παράγραφο 2 του ιδίου άρθρου 1 του ν. 3900/2010) να απευθύνονται απ' ευθείας στο Συμβούλιο της Επικρατείας ώστε αυτό να επιλύει τα σχετικά ζητήματα, διασφαλίζοντας την ενότητα της νομολογίας και την ασφάλεια δικαίου (βλ. σχετική αιτιολογική έκθεση του νόμου). Ειδικότερα, κατά την έννοια των ανωτέρω διατάξεων, εφ' όσον αίτημα διαδίκου να εισαχθεί στο Συμβούλιο της Επικρατείας ένδικο βοήθημα ή μέσο αρμοδιότητας των τακτικών διοικητικών δικαστηρίων, για τον λόγο ότι τίθεται με αυτό ζήτημα γενικότερου ενδιαφέροντος με συνέπειες για ευρύ κύκλο προσώπων, γίνει δεκτό από την προβλεπόμενη τριμελή Επιτροπή, η οποία αποφασίζει εκ των ενόντων βάσει των προβαλλομένων ισχυρισμών και των στοιχείων του φακέλου που διαθέτει, το Δικαστήριο αυτό εκδικάζει σε Ολομέλεια ή σε Τμήμα το ένδικο βοήθημα ή μέσο, εφαρμόζοντας ως προς την πληρεξουσιότητα τα οριζόμενα στις διατάξεις του άρθρου 27 του π.δ/τος 18/1989 «Κωδικοποίηση διατάξεων νόμου για το Συμβούλιο της Επικρατείας» (Α' 8) και κατά τα λοιπά, ως προς το παραδεκτό και το βάσιμο του ενδίκου βοηθήματος ή μέσου, τις ισχύουσες για το ένδικο βοήθημα ή μέσο οικείες διατάξεις (ΣτΕ Ολομ. 601/2012).

4. Επειδή, με το άρθρο 17 παρ. 2 του ν. 3920/2011 («Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις», Α' 33) αναριθμήθηκε σε παράγραφο 11 η παράγραφος 10 του άρθρου 29 του κυρωθέντος με τον ν. 2696/1999 (Α' 57) Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και προσετέθη στο ίδιο άρθρο 29 του ως άνω Κώδικα νέα παράγραφος 10 ως εξής: «Απαγορεύεται η κυκλοφορία οχημάτων σε αυτοκινητοδρόμους, οδούς ταχείας κυκλοφορίας, σήραγγες και γέφυρες που διακρίνονται με ειδικές πινακίδες σήμανσης χωρίς την καταβολή διοδίου τέλους, όταν και όπου προβλέπεται η καταβολή αυτή. Για την καταβολή του διοδίου τέλους είναι υπόχρεοι εις ολόκληρον ο κύριος και ο οδηγός του οχήματος. Η βεβαίωση της παράβασης γίνεται από τα αρμόδια όργανα που τη διαπιστώνουν αυτοπροσώπως». Εξ άλλου, σε περίπτωση παραβάσεως της διατάξεως αυτής προβλέπεται, με την παράγραφο 11 (όπως αναριθμήθηκε, κατά τα προεκτεθέντα) του εν λόγω άρθρου 29 του Κώδικα, η επιβολή διοικητικού προστίμου ύψους διακοσίων (200) ευρώ. Κατ' εφαρμογήν των ανωτέρω διατάξεων του άρθρου 29 παρ. 10 και 11 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, με την προσβαλλόμενη 122200082799/19.3.2011 «πράξη βεβαίωσης παράβασης (με επιβολή προστίμου)» του Β' Τμήματος Τροχαίας Αυτοκινητοδρόμων Αττικής επεβλήθη στον δεύτερο προσφεύγοντα, ... , πρόστιμο 200 ευρώ, με την αιτιολογία ότι, οδηγώντας ιδιωτικής χρήσεως επιβατηγό όχημα της Κοινότητας (ήδη του προσφεύγοντος Δήμου), κατελήφθη, όπως επί λέξει αναφέρεται στην ένδικη πράξη, «στις 19.3.2011 και ώρα 12:20 στα διόδια να σηκώνει την μπάρα και να μην πληρώνει τέλη διοδίων».

5. Επειδή, με την από 31.10.2011 πράξη της τριμελούς Επιτροπής του άρθρου 1 παρ. 1 του ν. 3900/2010, που δημοσιεύθηκε προσηκόντως σε δύο αθηναϊκές εφημερίδες, έγινε δεκτή η από 20.4.2011 αίτηση των προσφευγόντων να εισαχθεί προς εκδίκαση ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας η από 20.4.2011 προσφυγή τους κατά της ανωτέρω 122200082799/19.3.2011 πράξης επιβολής προστίμου της Αστυνομικής Αρχής, με την οποία [προσφυγή], κατά τα αναφερόμενα στην ως άνω πράξη της Επιτροπής, τίθεται «το γενικότερου ενδιαφέροντος ζήτημα της συνταγματικότητας της διατάξεως της παρ. 10

του άρθρου 29 του ν. 2696/1999, όπως προστέθηκε με την παρ. 2 άρθρου 17 ν. 3920/2011».

6. Επειδή, με έννομο συμφέρον και παραδεικτώς εν γένει παρεμβαίνει στην δίκη επί της προσφυγής η ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «.....» («.....»), **σύμφωνα με το άρθρο 113 παρ. 1 του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας** (ν. 2717/1999, Α' 97), εφ' όσον με το κρινόμενο ένδικο βοήθημα αμφισβητείται, μεταξύ άλλων, η συνταγματικότητα της διατάξεως νόμου με την οποία προβλέπεται η επιβολή διοικητικών κυρώσεων στην περίπτωση μη καταβολής διοδίων σε οδό, η εκμετάλλευση της οποίας έχει παραχωρηθεί στην εν λόγω ήδη παρεμβαίνουσα εταιρεία.

7. Επειδή, οι προσφεύγοντες (Δήμος ... και.....), ως **κατά νόμο υπόχρεοι εις ολόκληρον**, κύριος και οδηγός αντιστοίχως του οχήματος, για την κυκλοφορία του οποίου χωρίς την καταβολή του προβλεπόμενου διοδίου τέλους επεβλήθη η επίδικη κύρωση, νομιμοποιούνται ενεργητικώς στην άσκηση της κρινομένης προσφυγής, σύμφωνα με το άρθρο 64 παρ. 1 του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας. Εξ άλλου, παραδεικτώς ασκείται η προσφυγή ενώπιον του δικαστηρίου χωρίς να έχει προηγηθεί η υποβολή αντιρρήσεων κατά της ένδικης πράξης επιβολής προστίμου ενώπιον της αρμόδιας διοικητικής αρχής, κατά το άρθρο 104 παρ. 2 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, εφ' όσον, και υπό την εκδοχή ότι πρόκειται για ενδικοφανή προσφυγή (πρβλ. ΣτΕ 1335/1980, υπό το κράτος του κυρωθέντος με τον ν. 614/1977, Α' 167, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας), από το κυρωμένο αντίγραφο της προσβαλλομένης πράξεως και τα λοιπά στοιχεία του φακέλου που απεστάλησαν από την Διοίκηση στο Δικαστήριο δεν προκύπτει πάντως ότι οι προσφεύγοντες είχαν ενημερωθεί «πλήρως», όπως επιτάσσει το άρθρο 63 παρ. 3 του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας, είχαν δηλαδή ενημερωθεί για την υποχρέωση και τους όρους ασκήσεως των αντιρρήσεων καθώς και τις συνέπειες που επιφέρει επί του παραδεκτού του ενδίκου βοηθήματος η παράλειψη ασκήσεώς των (βλ. ΣτΕ 1159/2012 κ.ά.) Είναι, συνεπώς, απορριπτέοι οι περί του απαραδέκτου της προσφυγής αντίθετοι ισχυρισμοί του Δημοσίου.

8. Επειδή, το **Σύνταγμα κατοχυρώνει στο άρθρο 5, μεταξύ των άλλων, την ελευθερία κινήσεως και εγκαταστάσεως των Ελλήνων πολιτών εντός των ορίων της ελληνικής επικρατείας**. Εξ άλλου, οι **οδοί** αποτελούν κατά νόμο (άρθρο 967 του Αστικού Κώδικος) **κοινόχρηστα πράγματα**, προοριζόμενα για την κυκλοφορία πεζών και οχημάτων, διακρίνονται δε σε εθνικές, επαρχιακές και δημοτικές ή κοινοτικές (άρθρα 1 έως 4 του ν. 3155/1955, «περί κατασκευής και συντηρήσεως οδών», Α' 63). Περαιτέρω, ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας περιλαμβάνει, στο ανωτέρω άρθρο 29, ειδικές ρυθμίσεις για την κίνηση οχημάτων στους **«αυτοκινητοδρόμους»** και τις **«οδούς ταχείας κυκλοφορίας»**. Νοείται δε, κατά το άρθρο 2 του Κώδικα, ως «αυτοκινητόδρομος» η οδός ειδικής μελέτης και κατασκευής για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσυκλετών, η οποία δεν εξυπηρετεί τις συνορεύουσες με αυτήν ιδιοκτησίες και η οποία: α) διαθέτει, εκτός ειδικών σημείων ή προσωρινά, χωριστά οδοστρώματα για τις δύο κατευθύνσεις της κυκλοφορίας, που διακρίνονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστικές νησίδες είτε, κατ' εξαίρεση, με άλλα μέσα, β) δεν διασταυρώνεται ισόπεδα με άλλη οδό, μονοπάτι, σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή και γ) έχει χαρακτηριστεί με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και έχει ειδική σήμανση με πινακίδες ως αυτοκινητόδρομος. Ως «οδός ταχείας κυκλοφορίας» νοείται η οδός ειδικής μελέτης και κατασκευής για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσυκλετών, η οποία δεν εξυπηρετεί τις συνορεύουσες με αυτήν ιδιοκτησίες παρά μόνο με παράπλευρες βοηθητικές οδούς και κόμβους και η οποία: α) συνδέεται μόνο με ειδικής διάταξης ισόπεδους ή ανισόπεδους κόμβους με το υπόλοιπο κύριο οδικό δίκτυο, β) δεν διασταυρώνεται ισόπεδα

με άλλη οδό, μονοπάτι, σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή και γ) έχει χαρακτηριστεί με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και έχει ειδική σήμανση με πινακίδες ως οδός ταχείας κυκλοφορίας.

9. Επειδή, για την κάλυψη των αναγκών της κατασκευής και συντηρήσεως των οδών ο νομοθέτης προέβλεψε την επιβολή διοδίων για την κυκλοφορία σε ορισμένες οδούς. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, ο ν. 3127/1924 (Α' 176), όπως τροποποιηθείς κωδικοποιήθηκε με το από 23.1/9.2.1937 βασιλικό διάταγμα (Α' 46, άρθρα 5 παρ. 2 και 12), προέβλεψε την επιβολή υπέρ των κατά τόπους Ταμείων Μονίμων Οδοστρωμάτων «φόρου διοδίων», ως «προσθέτου ειδικής φορολογίας επί των πάσης φύσεως οχημάτων των κυκλοφορούντων επί των εσωτερικών και εξωτερικών τμημάτων των δημοσίων οδών» (βλ. ΣτΕ 490/1930, 257/1947, 156/1949). Ο φόρος αυτός καταργήθηκε με το άρθρο 11 του αν. ν. 843/1948 (Α' 319), εν συνεχεία δε με σειρά νομοθετημάτων επεβλήθη υπέρ του Ταμείου Εθνικής Οδοποιίας «πρόσθετο ειδικό τέλος κυκλοφορίας (διόδια)» στα οχήματα που κυκλοφορούν επί της Εθνικής Οδού Λαρίσης – Κατερίνης διά των Τεμπών (άρθρο 1 παρ. 1 ν.δ. 3905/1958, Α' 196), επί των οδικών αρτηριών Αθηνών – Κορίνθου, Αθηνών – Λαμίας (1 παρ. 1 ν.δ. 4236/1962, Α' 119) και Λαμίας – Αλμυρού – Βελεστίνου – Λαρίσης (1 παρ. 1 αν. ν. 113/1967, Α' 147) καθώς και επί των εθνικών οδών Κορίνθου – Πατρών (1 παρ. 1 ν.δ. 393/1969, Α' 281), Κατερίνης – Θεσσαλονίκης και Κόμβου Χαλάστρας – Βαθυλάκου – Ευζώνων (15 παρ. 1 ν. 1349/1983, Α' 52), ενώ το άρθρο 6 παρ. 13 περ. α' του ν. 2052/1992 (Α' 94) προέβλεψε την επιβολή διοδίων υπέρ του Ταμείου Εθνικής Οδοποιίας, ως ειδικού τέλους κυκλοφορίας στα οχήματα που κυκλοφορούν στο βασικό οδικό δίκτυο των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης και στο εθνικό δίκτυο της χώρας. Ακολούθως, ορίσθηκε ότι η δημόσια επιχείρηση με την επωνυμία «.....» και τον διακριτικό τίτλο «.....», στην οποία συγχωνεύθηκε το ανωτέρω νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας και η ανώνυμη εταιρεία «.....», **μπορεί να εισπράττει διόδια, τα ανώτατα και κατώτατα όρια των οποίων καθορίζονται με υπουργική απόφαση, ενώ με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της επιχείρησης καθορίζεται «κάθε φορά το συγκεκριμένο ύψος των διοδίων»** (άρθρα 1, 2 παρ. 1, 3 παρ. 1 περ. α' και 4 παρ. 2 του ν. 2938/2001, Α' 178). **Δικαίωμα εισπράξεως διοδίων** (τα οποία καθορίζονται με κοινές υπουργικές αποφάσεις) παραχωρήθηκε, τέλος, και στις ανώνυμες εταιρείες που ιδρύονται από το Δημόσιο με σκοπό την μελέτη, κατασκευή, συντήρηση και εκμετάλλευση έργων οδοποιίας (ν. 2229/1994, Α' 138, άρθρο 5 παρ. 6 και 7, ν. 3212/2003, Α' 308, άρθρο 17 παρ. 1), όπως η ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «.....».

10. Επειδή, ο νόμος προέβλεπε αρχικώς ποινικές και διοικητικές κυρώσεις σε περίπτωση μη καταβολής του τέλους διοδίων (κράτηση και πρόστιμο από το Πταισματοδικείο και διοικητικό πρόστιμο από την Αστυνομική Αρχή, άρθρα 2 ν.δ. 3905/1958 και 3 αν. ν. 113/1967). Εν συνεχεία με το άρθρο 5 παρ. 3 του ν. 1799/1988 (Α' 167), με το οποίο αντικαταστάθηκε το άρθρο 2 του ν.δ. 3905/1958, ορίσθηκε ότι οι παραβάτες υποχρεούνται στην καταβολή του εικοσαπλάσιου του καθορισμένου τέλους, αν δε τούτο δεν καταβληθεί εμπροθέσμως ή σημειωθεί υποτροπή, επιβάλλεται από το Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας πρόστιμο ίσο με το πενήνταπλάσιο του καθορισμένου τέλους διοδίων. Προβλέπεται, επί πλέον, με την ίδια διάταξη, σε περίπτωση υποτροπής, ανεξάρτητα από την επιβολή προστίμου, η αφαίρεση των αντιστοίχων αδειών οδηγήσεως και κυκλοφορίας του οχήματος. Εξ άλλου, με τον νεώτερο ν. 2938/2001 (άρθρα 3 παρ. 1 περ. γ' και 4 παρ. 2) ορίσθηκε ότι **η διάδοχος του Ταμείου Εθνικής Οδοποιίας, «.....» μπορεί να βεβαιώνει παραβάσεις που αφορούν την μη καταβολή διοδίων στα τμήματα του οδικού δικτύου που ανήκουν στην διαχείριση και εκμετάλλευσή της, καθώς και να επιβάλλει πρόστιμα κατά τις διατάξεις του νόμου.**

11. Επειδή, το έργο της κατασκευής και συντήρησης του οδικού δικτύου της χώρας, το οποίο συνιστά αποστολή του Κράτους, δύναται, ως εκ της φύσεώς του, να ανατεθεί σε ιδιωτικούς φορείς, κατά τα ειδικότερον προβλεπόμενα στην νομοθεσία περί δημοσίων έργων, είτε με συμβάσεις εκτελέσεως έργων είτε με συμβάσεις παραχωρήσεως. Στην δεύτερη περίπτωση το εργολαβικό αντάλλαγμα μπορεί να συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμεταλλεύσεως του έργου, υπό τους όρους του νόμου και υπό την εποπτεία της αρμόδιας δημόσιας αρχής, είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με την καταβολή αμοιβής (βλ. ήδη και άρθρο 1 παρ. 3 της Οδηγίας 2004/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ΕΕ L 184). Το δικαίωμα εκμεταλλεύσεως του έργου περιλαμβάνει και την είσπραξη διοδίων, ορίσθηκαν δε συναφώς στο άρθρο 6 παρ. 13 περ. δ' του ν. 2052/1992 τα εξής: «Στα έργα που εκτελούνται με ολική ή μερική χρηματοδότηση από ιδιωτικούς φορείς έναντι ολικής ή μερικής παραχώρησης για ορισμένο χρόνο της εκμετάλλευσης αυτών στους παραπάνω φορείς, ο τρόπος καθορισμού των διοδίων και η αναπροσαρμογή τους κατά τη διάρκεια της παραχώρησης, μπορεί να καθορίζεται με τη διακήρυξη για την ανάθεση κατασκευής των έργων αυτών». Εκρίθη δε τούτο αναγκαίο, κατά τα αναφερόμενα στην εισηγητική έκθεση του νόμου, «διότι στα έργα αυτά τα διόδια είναι το μόνο ή το κύριο έσοδο για την αντιμετώπιση των δαπανών κατασκευής και συντήρησης των έργων κατά τη διάρκεια της παραχώρησης».

12. Επειδή, το κατοχυρούμενο στο Σύνταγμα δικαίωμα της ελευθερίας κινήσεως των πολιτών – και δι' οχημάτων – δεν αντιτίθεται κατ' αρχήν στη λήψη μέτρων ρυθμιστικών της κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων, ενίοτε δε και επιβάλλει την λήψη τέτοιων μέτρων προκειμένου το δικαίωμα αυτό να είναι βιώσιμο. Περαιτέρω δε, κατά την έννοια της ίδιας συνταγματικής διατάξεως, τέτοια μέτρα όχι μόνο δεν αναιρούν τον κοινόχρηστο χαρακτήρα των οδών αλλά αντιθέτως κινούνται προς την κατά το δυνατόν ορθολογική χρήση τους από το σύνολο των πολιτών που χρησιμοποιούν οχήματα (ΣτΕ 3266/2008). Στο Σύνταγμα δεν αντίκειται εξ άλλου, κατ' αρχήν, ούτε η επιβολή διοδίων είτε ως τέλους εισπραττομένου από τον αρμόδιο δημόσιο φορέα και προοριζομένου για την εξυπηρέτηση δημοσίων σκοπών συναπτομένων με την κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία του οδικού δικτύου (όπως προέβλεψε άλλωστε σειρά νομοθετημάτων, κατά τα αναφερόμενα στην σκέψη 9), είτε ως τμήματος του εργολαβικού ανταλλάγματος, καταβαλλομένου από τους χρήστες της οδού στον παραχωρησιούχο, στην περίπτωση αναθέσεως της κατασκευής και λειτουργίας της οδού με σύμβαση παραχωρήσεως. Τέλος, εν όψει των δημοσίου ενδιαφέροντος σκοπών που θάλπονται από τις σχετικές με την κυκλοφορία των οχημάτων διατάξεις (όπως η ομαλή και ασφαλής διεξαγωγή της οδικής κυκλοφορίας), θεμιτώς κατ' αρχήν, και υπό την επιφύλαξη της αρχής της αναλογικότητας, προβλέπονται διοικητικά μέτρα καταναγκασμού των υποχρέων σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις αυτές αλλά και διοικητικής ή και ποινικής φύσεως κυρώσεις σε περίπτωση παραβάσεώς των (πρβλ. ΣτΕ 1752/1990, 4990/1997, 4161/1999).

13. Επειδή, εν προκειμένω, με το άρθρο πρώτο του ν. 3555/2007 (Α' 81) «κυρώθηκε και απέκτησε ισχύ νόμου» η «Σύμβαση Παραχώρησης της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητοδρόμου 'Τονία Οδός' από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) – Μαλιακός (Σιάρφεια) και Συνδετηρίου Κλάδου του ΠΑΘΕ Σχηματάρι – Χαλκίδα», η οποία υπεγράφη στις 19 Δεκεμβρίου 2006 μεταξύ αφ' ενός του Ελληνικού Δημοσίου και αφ' ετέρου α) της ήδη παρεμβαίνουσας ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «.....» ως παραχωρησιούχου, και β) εκ τρίτου, των αρχικών μετόχων του παραχωρησιούχου. Η διάρκεια της «περιόδου παραχώρησης» ορίσθηκε με την σύμβαση σε τριάντα (30) έτη [άρθρο 5.5], συνίσταται δε το εργολαβικό αντάλλαγμα στην παραχώρηση στην

παρεμβαίνουσα εταιρεία του δικαιώματος εκμετάλλευσης του έργου, το οποίο περιλαμβάνει και «το δικαίωμα επιβολής και εισπραξής για ίδιο λογαριασμό, διοδίων τελών από τους χρήστες του έργου παραχώρησης» [άρθρο 4.1.1 (i)]. Εξάλλου, κατά τα ήδη αναφερθέντα στη σκέψη 4, με την προσβαλλόμενη πράξη της Αστυνομικής Αρχής επεβλήθη πρόστιμο διακοσίων ευρώ, κατ' εφαρμογήν των παραγράφων 10 και 11 του άρθρου 29 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999), όπως η πρώτη προσετέθη και η δεύτερη αναριθμήθηκε με το άρθρο 17 παρ. 2 του ν. 3920/2011, λόγω της μη καταβολής διοδίων κατά την διέλευση οχήματος από τον σταθμό διοδίων Αφιδνών. Με την παράγραφο 10 του ως άνω άρθρου 29 απαγορεύεται η κυκλοφορία οχημάτων σε αυτοκινητοδρόμους (όπως το τμήμα Αθήνα [από τον Ανισόπεδο Κόμβο Μεταμόρφωσης/Αττικής Οδού] – Λαμία [μέσω της Παράκαμψης Αγίου Κωνσταντίνου και Καμένων Βούρλων] του οδικού άξονα Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι [ΠΑΘΕ], ΦΕΚ Β' 666/2002) και σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας χωρίς την καταβολή των προβλεπόμενων διοδίων και ορίζονται ως υπόχρεοι εις ολόκληρον για την καταβολή των διοδίων ο κύριος και ο οδηγός του οχήματος, ενώ – με την εξαίρεση κάποιων περιπτώσεων, που δεν ενδιαφέρουν εν προκειμένω και τιμωρούνται βαρύτερα – προβλέπεται με την παράγραφο 11 για τις παραβάσεις των διατάξεων του άρθρου 29, μεταξύ των οποίων και η επίδικη, η επιβολή διοικητικού προστίμου διακοσίων ευρώ. Στην αιτιολογική έκθεση του σχετικού σχεδίου νόμου αναφέρονται συναφώς, μεταξύ των άλλων, τα εξής: «Η με οποιοδήποτε τρόπο άρνηση ή αποφυγή πληρωμής διοδίων τελών σε αυτοκινητοδρόμους, οδούς ταχείας κυκλοφορίας, σήραγγες και γέφυρες συνιστά αποκλίνουσα συμπεριφορά που προκαλεί κωλυσιεργία, επηρεάζει αρνητικά την κυκλοφορία αλλά και την ασφάλεια και λειτουργία της συγκοινωνιακής εγκατάστασης. Προς τούτο συνιστάται η θέσπιση ρητής απαγόρευσης και εντεύθεν η απειλή των προβλεπόμενων κυρώσεων. Η προτεινόμενη διάταξη εντάσσεται συστηματικά στο άρθρο 29 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπου και ρυθμίζεται η εν γένει κίνηση των οχημάτων σε αυτοκινητοδρόμους, οδούς ταχείας κυκλοφορίας και σήραγγες ... Η παράβαση βεβαιώνεται από την αρμόδια αστυνομική υπηρεσία και συνεπάγεται για τον παραβάτη την επιβολή του διοικητικού προστίμου που προβλέπεται στο τέλος της παραγράφου 11 του άρθρου (200 ευρώ) ...». Για τους ίδιους λόγους κρίνεται ως αναγκαία η επίμαχη ρύθμιση και με την σχετική «έκθεση αξιολόγησης συνεπειών ρυθμίσεων» του σχεδίου νόμου, που συνέταξε η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, στην οποία επισημαίνεται περαιτέρω ότι με την αποφυγή πληρωμής των διοδίων τελών «δημιουργείται ηθικό και κοινωνικό πρόβλημα εις βάρος των νομοταγών πολιτών, γεγονός που πλήττει την κοινωνική συνοχή, προκαλώντας ένα ευρύτερο αίσθημα αδικίας αναφορικά με τις μετακινήσεις τους ... με τα ιδιωτικά οχήματά τους». Οι προπαρατεθείσες διαπιστώσεις και εκτιμήσεις, που περιλαμβάνονται στις προπαρασκευαστικές εργασίες του νόμου, ανταποκρίνονται στα διδάγματα της κοινής πείρας, απορριπτομένων ως αβασίμων των περί του αντιθέτου ισχυρισμών της προσφυγής. Προκύπτει δε εκ των ανωτέρω ότι η επίμαχη ρύθμιση – η οποία, μάλιστα, δεν είναι η πρώτη σχετική, εφ' όσον και το άρθρο 2 του ν.δ. 3905/1958, όπως αντικαταστάθηκε, προέβλεπε σε περίπτωση μη καταβολής διοδίων την επιβολή προστίμου (από το Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας, βλ. ανωτέρω σκέψη 10) – θεσπίσθηκε για λόγους δημοσίου συμφέροντος, συναπτομένους με την ομαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας των οχημάτων, την ασφάλεια και λειτουργία των συγκοινωνιακών εγκαταστάσεων αλλά και την προαγωγή της εμπιστοσύνης των πολιτών στην έννομη τάξη, που αποτελεί πρωταρχική υποχρέωση της Πολιτείας (βλ. ΣτΕ 247/1980, Ολομ. 3500/2009), και όχι, όπως εσφαλμένως υπολαμβάνουν οι προσφεύγοντες, προς ικανοποίηση των συμφερόντων των παραχωρησιούχων ιδιωτικών φορέων, δοθέντος άλλωστε ότι αφ' ενός κατά νόμο τα έσοδα από τα εισπρατιόμενα πρόστιμα διατίθενται στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοικήσεως (άρθρο 104 παρ. 3 και 5 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας) και αφ' ετέρου η θεσπιζόμενη με το άρθρο 17 παρ. 2 του ν. 3920/2011 ρύθμιση, η οποία δεν

διακρίνει, καταλαμβάνει όχι μόνο τα διόδια που εισπράττονται από τους παραχωρησιούχους ιδιωτικούς φορείς αλλά και τα διόδια που επιβάλλονται τόσο από την διάδοχο του Ταμείου Εθνικής Οδοποιίας, «...» όσο και από τις ανώνυμες εταιρείες που, όπως η «.....», έχουν ιδρυθεί από το Δημόσιο με σκοπό την μελέτη, κατασκευή, συντήρηση και εκμετάλλευση έργων οδοποιίας (βλ. ανωτέρω σκέψη 9). Εξ άλλου, η τυχόν αύξηση των εσόδων των παραχωρησιούχων από τον περιορισμό του φαινομένου της άρνησης και της αποφυγής καταβολής των οφειλομένων διοδίων, δεν αναιρεί τον δημόσιο σκοπό, ο οποίος επιδιώκεται πρωτίστως με την επίμαχη νομοθετική ρύθμιση, σύμφωνα με τα προεκτεθέντα. Είναι, συνεπώς, **απορριπτέοι οι λόγοι της προσφυγής με τους οποίους ειδικότερα προβάλλεται ότι κατά παράβαση του άρθρου 5 του Συντάγματος και της αρχής της αναλογικότητας θεσπίζονται με τις επίμαχες διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, κατ' εφαρμογήν των οποίων εξεδόθη η προσβαλλόμενη πράξη, ακατάλληλα μέτρα προς εξυπηρέτηση ιδιωτικών συμφερόντων και όχι του δημοσίου συμφέροντος**. Ερείδονται δε, κατά τα προαναφερθέντα, επί πεπλανημένης αντιλήψεως ως προς τον επιδιωκόμενο με τον νόμο σκοπό και είναι, ως εκ τούτου, απορριπτέοι και οι συναφείς λόγοι της προσφυγής με τους οποίους προβάλλεται ότι η επίμαχη διάταξη δεν συνιστά αναγκαίο μέτρο και επομένως αντίκειται στην αρχή της αναλογικότητας, εφ' όσον στην κυρωθείσα με τον ν. 3555/2007 σύμβαση παραχωρήσεως προβλέπεται ήδη μηχανισμός εισπράξεως των διοδίων με την έκδοση διαταγής πληρωμής για το ποσό του οφειλόμενου τέλους και του εικοσαπλασίου αυτού ως αστικής ποινής (βλ. άρθρο 24.1.5 (2) σε συνδυασμό με το τρίτο άρθρο του ν. 3555/2007). Περαιτέρω, εν όψει των σκοπών δημοσίου συμφέροντος που επιδιώκονται με το νόμο, αβασίμως προβάλλεται ότι το επιβαλλόμενο πρόστιμο, το οποίο, κατά τα ήδη αναφερθέντα, είναι το γενικώς προβλεπόμενο για παραβάσεις σε αυτοκινητοδρόμους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας, πρέπει να ακυρωθεί ως δυσανάλογο προς τα μη καταβληθέντα διόδια (ήτοι 2,05 ευρώ για την κατηγορία των οχημάτων με ή χωρίς ρυμουλκούμενο και ύψος μέχρι 2,20 μ. – «ελαφρά οχήματα» -), σύμφωνα με το από 14.12.2010 έγγραφο της παρεμβαίνουσας εταιρείας).

14. Επειδή, άνευ εννόμου συμφέροντος προβάλλεται ότι, κατά παράβαση της αρχής της αναλογικότητας και των κοινοτικών διατάξεων σχετικά με την ηλεκτρονική εισπράξη των οδικών τελών (Οδηγία 2004/52/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα», ΕΕ L 166), δεν προβλέπεται στον νόμο τρόπος διαπιστώσεως της καταβολής του οφειλόμενου τέλους διοδίων όταν έχει γίνει μέσω ηλεκτρονικού συστήματος εισπράξεως, με κίνδυνο επιβολής προστίμου και στην περίπτωση αυτή. Και τούτο διότι δεν ισχυρίζονται οι προσφεύγοντες ότι είχε καταβληθεί, μέσω του κατά τα ανωτέρω συστήματος ή με άλλο τρόπο, το τέλος διοδίων, λόγω της μη καταβολής του οποίου επεβλήθη από την Αστυνομική Αρχή το επίδικο πρόστιμο.

15. Επειδή, προβάλλεται ότι κατά παράβαση της αρχής της αναλογικότητας προβλέπεται με τις επίμαχες διατάξεις των παραγράφων 10 και 11 του άρθρου 29 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με τον κυρωτικό της συμβάσεως παραχωρήσεως ν. 3555/2007, η επιβολή προστίμου λόγω μη καταβολής κατά την κυκλοφορία στον οδικό άξονα ΠΑΘΕ διοδίων τελών, τα οποία πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή και λειτουργία άλλου αυτοκινητοδρόμου (της Ιονίας Οδού). Ο λόγος αυτός της προσφυγής, όπως προβάλλεται, είναι **απορριπτέος** διότι στηρίζεται στην **εσφαλμένη**, σύμφωνα με τα προεκτεθέντα στην σκέψη 13, **αντίληψη ότι με την επιβολή του προστίμου επιδιώκεται η διευκόλυνση της εισπράξεως των διοδίων τελών από τους παραχωρησιούχους των αυτοκινητοδρόμων ιδιωτικούς φορείς**. Ανεξαρτήτως, όμως, τούτου, εν προκειμένω, όπως προκύπτει από την αιτιολογική έκθεση του κυρωτικού της συμβάσεως σχεδίου νόμου, **ο συνδυασμός της παραχωρήσεως**

τμήματος του οδικού άξονα ΠΑΘΕ, από τον Ανισόπεδο Κόμβο (Α/Κ) Μεταμόρφωσης έως τον Μαλιακό (Σιάρφεια), με την ανάθεση της κατασκευής του αυτοκινητοδρόμου «Ιονία Οδός» από το Αντίρριο μέχρι τα Ιωάννινα («Δυτικός Άξονας»), επελέγη με κύριο γνώμονα το γεγονός ότι τα προϋπολογιζόμενα με βάση τους κυκλοφοριακούς φόρτους του Δυτικού Άξονα έσοδα του παραχωρησιούχου δεν θα ήταν ικανά να στηρίξουν την χρηματοδότηση του έργου, παρά μόνον αν η χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου στο κόστος κατασκευής υπερέβαινε το 50%. Παράλληλα, κατά τα αναφερόμενα στην αιτιολογική έκθεση του σχετικού σχεδίου νόμου, εκτιμάται ότι από την παραχώρηση και του τμήματος του ΠΑΘΕ, και εφ' όσον επαληθευθούν οι «κυκλοφοριακές προβλέψεις», θα προκύψει οικονομική ωφέλεια για το Κράτος, αφού με την σύμβαση (άρθρο 25.1, «Πληρωμές προς το Δημόσιο») προβλέπεται η καταβολή από τον παραχωρησιούχο στο Δημόσιο ποσοστών επί των εσόδων του από την εκμετάλλευση του έργου (συμπεριλαμβανομένων και ποσοστών επί των εσόδων από τα εισπραττόμενα διόδια). Υπό τα δεδομένα αυτά, εφ' όσον δηλαδή κατά την εκτίμηση των πραγμάτων από την Διοίκηση αλλά και από την νομοθετική εξουσία (υπ' όψιν της οποίας ετέθη προς κύρωση η συναφθείσα σύμβαση, πρβλ. ΣτΕ 690/1957) λόγοι δημοσίου συμφέροντος, αναφερόμενοι στην καθολική θεώρηση του συστήματος των οδικών αξόνων της χώρας και στην επίλυση του γενικότερου προβλήματος της χρηματοδοτήσεώς του, επέβαλαν την συνταγματικώς θεμιτή, κατ' αρχήν, παραχώρηση, με την ίδια σύμβαση, έργου που περιλαμβάνει περισσότερους οδικούς άξονες, δεν αντίκειται στο Σύνταγμα, εν πάση περιπτώσει, όπως αβασίμως προβάλλεται, η συνακόλουθη επιβάρυνση των χρηστών τμήματος του έργου με διόδια τέλη, τα οποία διατίθενται για τις ανάγκες του όλου έργου. Σημειωτέον άλλωστε ότι και το επιβληθέν με το ν.δ. 4236/1962 τέλος διοδίων κατά την κυκλοφορία οχημάτων στις οδικές αρτηρίες Αθηνών – Κορίνθου και Αθηνών – Λαμίας δεν προορίζετο μόνο για τις ανάγκες τούτων, αλλά γενικώς για την βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας, την διάνοιξη και κατασκευή νέων οδών, την δημιουργία συγκοινωνιακών κόμβων και την αρτιότερη συντήρηση και ανακαίνιση των υφιστάμενων οδών, αντίστοιχες δε ρυθμίσεις περιελάμβαναν και τα λοιπά περί επιβολής διοδίων τελών για την κίνηση οχημάτων σε ορισμένες οδούς ειδικά νομοθετήματα (βλ. ανωτέρω, σκέψη 9).

16. Επειδή, με το άρθρο 21 παρ. 6 του ν. 2539/1997 (Α' 244) είχε εισαχθεί ευνοϊκή ρύθμιση για τους μόνιμους κατοίκους των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης στους οποίους λειτουργούν σταθμοί διοδίων. Ορίσθηκαν ειδικότερα τα ακόλουθα: «Στις περιπτώσεις που εντός της εδαφικής περιφέρειας δήμου ή κοινότητας που συνιστάται με τον παρόντα νόμο λειτουργεί Σταθμός Διοδίων, οι μόνιμοι κάτοικοι αυτού του δήμου ή της κοινότητας δικαιούνται να εφοδιαστούν με Κάρτα Ελεύθερης Διάβασης. Η Κάρτα παρέχεται υποχρεωτικά πριν από την έναρξη λειτουργίας των παραπάνω δήμων και κοινοτήτων. Γι' αυτό μεριμνούν από κοινού το Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας και οι υφιστάμενοι και λειτουργούντες έως την 31η Δεκεμβρίου 1998 δήμοι ή κοινότητες στην περιφέρεια των οποίων κατοικούν οι ενδιαφερόμενοι». Εν συνεχεία, οι μόνιμοι κάτοικοι των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης στους οποίους λειτουργούν σταθμοί διοδίων δεν περιελήφθησαν στις κατηγορίες των χρηστών του αυτοκινητοδρόμου που απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής διοδίων σύμφωνα με την κυρωθείσα με το ν. 3555/2007 σύμβαση παραχωρήσεως (άρθρο 24.4.2), ενώ, εξ άλλου, το άρθρο έβδομο παρ. 1 του ανωτέρω κυρωτικού νόμου διέλαβε συναφώς τα εξής: «Κάθε άλλη γενική ή ειδική διάταξη που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος νόμου ή αφορά σε θέματα που ρυθμίζονται από αυτόν δεν ισχύει». Κατά συνέπεια, οι μόνιμοι κάτοικοι του προσφεύγοντος Δήμου .. δεν απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής διοδίων τελών για την χρήση του, εντός της εδαφικής περιφέρειας του δήμου, τμήματος του οδικού άξονα ΠΑΘΕ. Περαιτέρω, όμως, από τον διοικητικό φάκελο και τα λοιπά, προσκομισθέντα από τους διαδίκους και ληπτέα υπ' όψιν

από το Δικαστήριο, σύμφωνα με τα άρθρα 150 επ. του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας, στοιχεία, προκύπτει ότι για την μετακίνηση εντός των ορίων του δήμου υφίσταται «εναλλακτικό» οδικό δίκτυο, το οποίο, κατά τα βεβαιούμενα από την Διοίκηση με την από 9.3.2012 «έκθεση υπηρεσιακών απόψεων» του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, «είναι πλήρως ασφαλοστρωμένο, κατά τμήματα αποτελεί μέρος του εθνικού δικτύου της χώρας και διαθέτει δύο (2) τουλάχιστον λωρίδες κυκλοφορίας στο σύνολό του». Προκύπτει, επίσης, ότι μέσω του ανωτέρω «εναλλακτικού» δικτύου και του παράπλευρου δικτύου της ΠΑΘΕ είναι δυνατή η πρόσβαση των κατοίκων του δήμου στην πόλη των Αθηνών, διοικητικό κέντρο της Περιφέρειας Αττικής. Υπό τα δεδομένα αυτά, είναι απορριπτέοι οι λόγοι της προσφυγής (περί παραβάσεως της αρχής της αναλογικότητας και των άρθρων 5 και 24 του Συντάγματος), οι οποίοι στηρίζονται στην εκδοχή ότι δεν υφίσταται άλλο, εκτός του αυτοκινητοδρόμου, εναλλακτικό οδικό δίκτυο, και μάλιστα «κατάλληλο και ασφαλές», για τις μετακινήσεις των μόνιμων κατοίκων του δήμου εντός των ορίων του καθώς και προς και από το διοικητικό κέντρο της περιφέρειας.

17. Επειδή, η κυρωθείσα με τον ν. 3555/2007 σύμβαση παραχωρήσεως καθορίζει την ανώτατη ανά χιλιόμετρο τιμή διοδίων τελών που δικαιούται να επιβάλλει ο παραχωρησιούχος (άρθρο 24.2.2 [α], «Ανώτατο Οριο Διοδίων Τελών (ΑΟΔΤ)») καθώς και τους «συντελεστές αναγωγής», κατ' εφαρμογήν των οποίων προκύπτει η χρέωση ανά κατηγορία οχημάτων (άρθρο 24.4), περαιτέρω δε ορίζει στο άρθρο 24.2.6 τα εξής: «Με την επιφύλαξη του Ανώτατου Ορίου Διοδίων Τελών, των συντελεστών αναγωγής του Άρθρου 24.4 και των λοιπών περιορισμών του Άρθρου 24.2.7 [που αφορούν τις διαφοροποιήσεις των διοδίων], ο Παραχωρησιούχος δικαιούται να καθορίζει κατά την κρίση του το ύψος των Διοδίων Τελών και ενδεικτικά να το διαφοροποιεί εντός χρονικών περιόδων έτους, μηνός, εβδομάδας ή και 24ώρου». Η δύναμη της τελευταίας αυτής διατάξεως παρεχομένη στον παραχωρησιούχο – ο οποίος έχει και την ευθύνη λειτουργίας του έργου – εξουσία καθορισμού των διοδίων τελών, εν όψει των δεσμεύσεων υπό τις οποίες τελεί (ασκουμένη, δηλαδή, εντός των ορίων και υπό τους περιορισμούς που τάσσει η σύμβαση και ο κυρωτικός της νόμος), δεν αντίκειται στο άρθρο 43 παρ. 2 του Συντάγματος, όπως αβασίμως προβάλλεται [πρβλ. και την παρατιθέμενη στην σκέψη 9 διάταξη του άρθρου 4 παρ. 2 του ν. 2938/2001, με την οποία παρέχεται στην «.....» («.....») η εξουσία καθορισμού «του συγκεκριμένου ύψους» των διοδίων στο οδικό δίκτυο που ανήκει στην αρμοδιότητά της, εντός των ανωτάτων και κατωτάτων ορίων που προσδιορίζονται με υπουργική απόφαση]. Αντιστοίχως, είναι απορριπτέος και ο λόγος της προσφυγής με τον οποίο προβάλλεται ότι κατά παράβαση της ανωτέρω συνταγματικής διατάξεως παρέχεται στον παραχωρησιούχο η εξουσία καθορισμού και των θέσεων των σταθμών διοδίων. Και τούτο, προεχόντως διότι με την σύμβαση δεν παρεσχέθη ευχέρεια αλλά επεβλήθη στον παραχωρησιούχο η υποχρέωση να εγκαταστήσει τον σταθμό διοδίων Αφιδνών, ο οποίος και ενδιαφέρει εν προκειμένω, στην θέση του «υφιστάμενου σταθμού διοδίων Αφιδνών» (άρθρο 24.2.2.(b).1.(i)).

18. Επειδή, απαραδέκτως προβάλλονται πλημμέλειες και πράξεις που δεν προσβάλλονται ρητώς ούτε μπορούν να θεωρηθούν ως παραδεικνύως συμπροσβαλλόμενες με το κρινόμενο ένδικο βοήθημα, ούτε είναι εξ άλλου επιτρεπτός ο παρεμπίπτων έλεγχος της νομιμότητάς τους εφ' όσον δεν έχουν κανονιστικό χαρακτήρα. Σημειωτέον, άλλωστε ότι οι κοινότητες....., από την συγχώνευση των οποίων με άλλους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης προέκυψε ο προσφεύγων Δήμος ... , έχουν ασκήσει ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας αίτηση ακυρώσεως (με αριθμό καταθέσεως Ε. 6516/2009) κατά των ανωτέρω πράξεων (ήτοι των πιστοποιητικών εγκρίσεως των μελετών των σταθμών διοδίων Μαλακάσας, Αφιδνών, Καπανδριτίου και Οινόφυτων, της, περί αξιολογήσεως των

περιβαλλοντικών διαφοροποιήσεων από τις τροποποιήσεις του σχεδιασμού του αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ στο τμήμα Μεταμόρφωση – Υλίκη, αποφάσεως 144265/2009 του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και της εγκριτικής των περιβαλλοντικών όρων για τη λειτουργία και τις εργασίες βελτιώσεως και συντηρήσεως του ανωτέρω τμήματος του ΠΑΘΕ, κοινής υπουργικής αποφάσεως 126119/2007).

19. Επειδή, προβάλλεται, τέλος, ότι κατά παράβαση του άρθρου 7 παρ. 3 της Οδηγίας 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 1999, «περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής» (ΕΕ L 187), που απαγορεύει την ταυτόχρονη επιβολή «διοδίων» και «τελών χρήσης» για τη χρήση του ιδίου τμήματος οδού (όπως οι έννοιες των «διοδίων» και των «τελών χρήσης» ορίζονται στο άρθρο 2 στοιχ. β' και γ' της οδηγίας), προβλέπονται διόδια (και πρόστιμο λόγω μη καταβολής των) για την κυκλοφορία στον οδικό άξονα ΠΑΘΕ οχημάτων για τα οποία έχουν ήδη καταβληθεί «τέλη χρήσης», και ειδικότερα τα κατά νόμο «τέλη κυκλοφορίας». Ο λόγος αυτός προβάλλεται, όμως, άνευ εννόμου συμφέροντος εφ' όσον η οδηγία εφαρμόζεται προκειμένου περί των «επαγγελματικής χρήσεως οχημάτων» που «προορίζονται αποκλειστικά για οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο μιστό βάρος άνω των 3,5 τόνων» (προσέτιμο, σημείο 5, και άρθρο 2, στοιχείο δ' αυτής, όπως τροποποιήθηκε), περίπτωση που δεν προκύπτει, ούτε άλλωστε ισχυρίζονται οι προσφεύγοντες ότι συνέτρεχε εν προκειμένω. Και τούτο ανεξαρτήτως του ότι τα προβλεπόμενα από την Ελληνική νομοθεσία «τέλη κυκλοφορίας» συνιστούν, κατά την οδηγία, «φόρο επί των οχημάτων» και όχι «τέλη χρήσης» (άρθρο 3 παρ. 1), για τα οποία επιβάλλεται η κατά τα ανωτέρω απαγόρευση ταυτόχρονης επιβολής από κοινού με διόδια.

20. Επειδή, κατόπιν των ανωτέρω, **πρέπει να απορριφθεί η κρινόμενη προσφυγή και να γίνει δεκτή η ασηκθείσα παρέμβαση.**

Διὰ τὰ ὅτα

Απορρίπτει την κρινόμενη προσφυγή.

Διατάσσει την κατάπτωση του παραβόλου, και

Επιβάλλει συμμέτρως στους προσφεύγοντες την δικαστική δαπάνη του Ελληνικού Δημοσίου, που ανέρχεται σε τετρακόσια εξήντα (460) ευρώ, και την δικαστική δαπάνη της παρεμβαίνουσας ανώνυμης εταιρείας «.....» («.....»), που ανέρχεται σε εξακόσια σαράντα (640) ευρώ.

Η διάσκεψη έγινε στην Αθήνα στις **23 και στις 30 Απριλίου 2012** και η απόφαση δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση της **18ης Φεβρουαρίου 2013**.

Ο Πρόεδρος του Δ' Τμήματος

Η Γραμματέας του Δ' Τμήματος

Σωτ. Αλ. Ρίζος

Μ. Παπαδοπούλου

ΣΤΟ ΟΝΟΜΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΛΑΟΥ

Εντέλλεται προς κάθε δικαστικό επιμελητή να εκτελέσει όταν του το ζητήσουν την παραπάνω απόφαση, τους Εισαγγελείς να ενεργήσουν κατά την αρμοδιότητά τους και τους

Διοικητές και τα άλλα όργανα της Δημόσιας Δύναμης να βοηθήσουν όταν τους ζητηθεί.

Η εντολή πιστοποιείται με την σύνταξη και την υπογραφή του παρόντος.

Αθήνα,

Ο Πρόεδρος του Δ' Τμήματος

Η Γραμματέας του Δ' Τμήματος

