



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΝΙΑΙΑ ΑΡΧΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

ΓΝΩΜΗ

Δ11 ΕΑΔΗΣΥ/2024

(άρθρο 347 παρ. 2 περ. γ' υποπερ. γδ' του ν. 4412/2016, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του ν. 4912/2022)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ

της παρ. 5 του άρθρου 353 του ν. 4412/2016, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 10 του ν. 4912/2022

Στην Αθήνα σήμερα, 1 Φεβρουαρίου 2024, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:30 π.μ., στα επί της οδού Κεφαλληνίας 45 και Κομνά Τράκα γραφεία της, συνήλθε σε συνεδρίαση η ως άνω ΕΠΙΤΡΟΠΗ της ΕΝΙΑΙΑΣ ΑΡΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ (εφεξής και «Αρχή»), μετά από σχετική πρόσκληση της Προέδρου, η οποία γνωστοποιήθηκε νομίμως σε όλα τα Μέλη.

Τα προσκληθέντα Μέλη της Επιτροπής παρέστησαν κατά τη συνεδρίαση, ως εξής:

Πρόεδρος: Ανδρονίκη Θεοτοκάτου (μέσω τηλεδιάσκεψης)

Σύμβουλοι: Ευαγγελία Κουτούπα (μέσω τηλεδιάσκεψης)

Δημήτριος Χανής.

Μέλη: Χρυσάνθη Ζαράρη,

Αδάμ Καραγλάνης,

Βασιλική Σκαρτσούνη, (μέσω τηλεδιάσκεψης),

Δημήτριος Σταθακόπουλος (μέσω τηλεδιάσκεψης).

Γραμματέας: Αθανάσιος Λαμπράκης, ΠΕ Διοικητικού Οικονομικού.

Εισηγήτρια: Καλλιόπη Μήτκα, Νομικός, Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό ΕΑΔΗΣΥ, Αυτοτελές Γραφείο Θεσ/νίκης.

Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης παρέστησαν η εισηγήτρια (μέσω τηλεδιάσκεψης), η Προϊσταμένη του Τμήματος Ελέγχου Αιτημάτων Διαπραγμάτευσης, Μαρία Παναγοηλιοπούλου, καθώς και η

Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Ελέγχου, Μαρία-Ελένη Σιδέρη, οι οποίες αποχώρησαν πριν την έναρξη της διαδικασίας ψηφοφορίας των Μελών της Επιτροπής και τη λήψη απόφασης.

ΘΕΜΑ: Παροχή σύμφωνης γνώμης της Αρχής για την προσφυγή του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Α.Ε. στη διαδικασία διαπραγμάτευσης, με σκοπό την ανάθεση δημόσιας σύμβασης παροχής υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με αστικά λεωφορεία στην Ανατολική και Δυτική Αττική, χρονικής διάρκειας δώδεκα (12) μηνών, προϋπολογισθείσας δαπάνης 41.025.485,68€, μη συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α. 13%.

I. Με το αρ. πρωτ. 521 ΠΡ ΔΣ/14.12.2023 έγγραφο (αρ. πρωτ. εισερχ. ΕΑΔΗΣΥ 5296/14.12.2023), του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Α.Ε. (εφεξής ΟΑΣΑ), όπως συμπληρώθηκε κατόπιν αιτήματος της Αρχής, με τα από 28.12.2023, 11.01.2024, 22.01.2024 και 31.01.2024 μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (αρ. πρωτ. εισερχ. ΕΑΔΗΣΥ 5445/28.12.2023, 310/11.1.2024 και 1189/1.2.2024, αντίστοιχα), ζητείται, σύμφωνα με το άρθρο 347 παρ. 2 περ. γ' υποπερ. γδ' του ν. 4412/2016, όπως ισχύει, η παροχή σύμφωνης γνώμης της Αρχής για την προσφυγή στη διαδικασία διαπραγμάτευσης, βάσει των διατάξεων του άρθρου 269 περ. δ' του παραπάνω νόμου, για την ανάθεση σύμβασης παροχής υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με αστικά λεωφορεία στην Ανατολική και Δυτική Αττική, χρονικής διάρκειας δώδεκα (12) μηνών, συνολικής προϋπολογισθείσας δαπάνης 41.025.485,68 €, μη συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α. 13%, από τη οποία ποσό 20.085.935,8€ πλέον ΦΠΑ, που αντιστοιχεί σε 9.564.731,35 οχηματοχιλιόμετρα, αφορά στο τμήμα της Ανατολικής Αττικής (Α) και ποσό 20.939.549,8€ πλέον ΦΠΑ, που αντιστοιχεί σε 9.971.214,21 οχηματοχιλιόμετρα, στο τμήμα της Δυτικής Αττικής (Β).

II. Ιστορικό – Πραγματικά περιστατικά

1. Από τα στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης προκύπτουν τα εξής:

1.1 Με την αρ. 11/2023 Διακήρυξη, προκηρύχθηκε από τον ΟΑΣΑ ΑΕ, διεθνής ανοιχτός ηλεκτρονικός διαγωνισμός (ΕΣΗΔΗΣ 261201, ΑΔΑΜ 23PROC0113745343 2023-11-10), για την «*Παροχή Υπηρεσιών Επιβατικών Μεταφορών με Αστικά Λεωφορεία στην Ανατολική και Δυτική Αττική*» χρονικής διάρκειας οκτώ (8) ετών, προεκτιμώμενης αξίας 384.938.266,64€, χωρίς ΦΠΑ, με δικαίωμα προαίρεσης για την επαύξηση του φυσικού και οικονομικού αντικειμένου κατά τη διάρκεια της σύμβασης έως 4%, ποσού 15.397.530,67 €, χωρίς ΦΠΑ, δηλαδή συνολικά 400.335.797,31 €, πλέον ΦΠΑ 13 %. Οι παρεχόμενες υπηρεσίες κατατάσσονται στον κωδικό CPV 60112000-6 – Υπηρεσίες δημόσιων οδικών μεταφορών. Κριτήριο ανάθεσης της σύμβασης ορίστηκε η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, αποκλειστικά βάσει τιμής.

Προκήρυξη της σύμβασης απεστάλη για δημοσίευση στην Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 09.11.2023 και δημοσιεύτηκε στις 10.11.2023. Ακολούθως, αναρτήθηκε στο ΚΗΜΔΗ. Καταληκτική ημερομηνία υποβολής προσφορών ορίστηκε η 19^η.12.2023 και ημερομηνία αποσφράγισης η 22^α.12.2023.

1.2 Σύμφωνα με το άρθρο 1.3. «*Συνοπτική Περιγραφή του φυσικού και οικονομικού αντικειμένου της σύμβασης*» της διακήρυξης: «*Αντικείμενο της σύμβασης είναι η παροχή υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με αστικά λεωφορεία στον νομό Αττικής. Η σύμβαση υποδιαιρείται σε δύο τμήματα:*

Η ΟΑΣΑ Α.Ε. έχει προεκτιμήσει την αμοιβή για κάθε τμήμα με βάση το Μέγιστο Μοναδιαίο Κόστος εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου (ΜΜΚ) το οποίο ανέρχεται σε ΜΜΚ: €2,340 / οχηματο-χιλιόμετρο. [...]

Τμήμα Α

Το Τμήμα Α περιλαμβάνει 25 Λεωφορειακές Γραμμές της Ανατολικής Αττικής για την λειτουργία των οποίων προγραμματίζονται 1.188 δρομολόγια (κατά τις τυπικές καθημερινές ημέρες) και απαιτούνται 96 οχήματα (εκ των οποίων τα 61 πρέπει να είναι 12 μέτρων, τα 30 να είναι 18 μέτρων και τα 5 να είναι 8 μέτρων). Το σύνολο των οχηματο-χιλιομέτρων που θα εκτελούνται ετησίως θα ανέρχεται σε 9.564.731,35.

Τμήμα Β

Το Τμήμα Β περιλαμβάνει 38 Λεωφορειακές Γραμμές της Δυτικής Αττικής για την λειτουργία των οποίων προγραμματίζονται 1.757 δρομολόγια (κατά τις τυπικές καθημερινές ημέρες) και απαιτούνται 115 οχήματα (εκ των οποίων τα 112 πρέπει να είναι 12 μέτρων και τα 3 να είναι 8 μέτρων). Το σύνολο των οχηματο-χιλιομέτρων που θα εκτελούνται ετησίως θα είναι 9.971.214,21.

1.3. Σύμφωνα με το αρ. πρωτ. 836/21.12.2023 απόσπασμα του πρακτικού της συνεδρίασης του Δ.Σ του ΟΑΣΑ (ΑΔΑ: ΨΥΤΩ46ΨΧΕ3-Κ53), εγκρίθηκε, ομόφωνα, η ματαίωση του διαγωνισμού διότι η διαδικασία απέβη άγονη, λόγω μη υποβολής προσφοράς, και κατά πλειοψηφία, η επανάληψη της διαδικασίας με τη διενέργεια διαγωνισμού με τους ίδιους όρους, κατόπιν αποδοχής του με αρ. 1/21.12.2023 Πρακτικού της Επιτροπής διενέργειας του διαγωνισμού.

1.4. Με την αρ. 14/2023, διακήρυξη (ΕΣΗΔΗΣ 285359, ΑΔΑΜ 23PROC014069223 2023-12-28) επαναπροκηρύχθηκε ο ως άνω διαγωνισμός με τους ίδιους όρους και με την ίδια εκτιμώμενη αξία, με ημερομηνία έναρξης υποβολής των προσφορών στις 28.12.2023, καταληκτική ημερομηνία στις 29.01.2024 και αποσφράγισης στις 31.01.2024 και ώρα 11.00 π.μ. Σύμφωνα, δε, με ενημέρωση του αιτούντος φορέα που εστάλη με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο την ημέρα της ηλεκτρονικής αποσφράγισης, κατατέθηκε μια προσφορά από την ένωση οικονομικών φορέων υπό την επωνυμία: «ΕΝΩΣΗ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΚΤΕΛ ΑΡΓ.ΘΗΒ.ΚΟΡ.ΜΑΓ.ΣΑΛ.ΧΑΝ. - ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ SMILE ACADIMOS, ΜΑΡΟΥΛΗΣ ΤΡΑΒΕΛ» και για τα δύο τμήματα του διαγωνισμού.

1.5. Όσον αφορά την κάλυψη των αναγκών των δημόσιων επιβατικών μεταφορών στην Περιφέρεια Αττικής, που αποτελούν αντικείμενο του διαγωνισμού και της αιτούμενης σύμβασης, ο ΟΑΣΑ, αναφέρει τα εξής:

α) Από 7.10.2020 και για δύο ημερολογιακά έτη (έως 6.10.2022) για την κάλυψη των 60 εκ των 63 δρομολογίων που καλύπτει ο διαγωνισμός ίσχυσε η με αρ. 108/2020 σύμβαση, ποσού 48.262.036,44 ευρώ, χρονικής διάρκειας δύο (2) ετών από την ημέρα υπογραφής της, η οποία συνήφθη μεταξύ του ΟΑΣΑ Α.Ε. της ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. και της Ο.Σ.Υ. Α.Ε. ως εκ τρίτου συμβαλλομένης. Η σύμβαση αυτή υπεγράφη με τη διαδικασία της προσφυγής σε διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση βάσει του άρθ. 269 περ. δ' του ν. 4412/2016, κατόπιν της με αρ. Δ81/2020 σύμφωνης γνώμης της Αρχής. Το σχέδιο σύμβασης εγκρίθηκε από το αρμόδιο Κλιμάκιο του Ελεγκτικού Συνεδρίου με την αρ. 361/2020

Πράξη. Η σύμβαση τροποποιήθηκε με την αρ. 9/21.02.2022 σύμβαση, ως προς την αξία του συμβατικού αντικειμένου κατά 1.311.620,747 ευρώ, κατόπιν της με αρ. 25/2022 Πράξης του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

β) με την αρ. 1761/2022 Πράξη του Ζ' Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου εγκρίθηκε η υπογραφή νέας ετήσιας σύμβασης μεταξύ του ΟΑΣΑ ΑΕ και των ίδιων ως άνω συμβαλλομένων με το ίδιο αντικείμενο, ποσού 31.447.505,89€. Για λόγους δημοσιονομικής κανονικότητας (μη επάρκεια των εγκεκριμένων πιστώσεων), η εν λόγω σύμβαση υλοποιήθηκε σε δύο τμήματα. Αρχικά υπεγράφη η με αρ. 96/2022 σύμβαση χρονικής διάρκειας από 6.12.2022 έως 6.10.2023 ποσού 26.286.450,69€ και για το εναπομείναν χρονικό διάστημα από 7.10.2023 έως και 6.12.2023, υπεγράφη, ως αναπόσπαστο μέρος της παραπάνω σύμβασης, η με αρ. 93/2023 σύμβαση, ποσού 3.744.667,53€.

γ) από 6.12.2023 έως 11.12.2023 οι σχετικές ανάγκες δημόσιων επιβατικών μεταφορών εξυπηρετήθηκαν με τη σύναψη σύμβαση δωρεάς μεταξύ των ανωνύμων εταιρειών «ΚΤΕΛ Ν. Αττικής, ΚΤΕΛ Κορινθίας, ΚΤΕΛ επαρχίας Θηβών, Υπεραστικό ΚΤΕΛ Ν. Ευβοίας και της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών», ως δωρητών και αφετέρου του ΟΑΣΑ Α.Ε ως δωρεοδόχου, της δε ΟΣΥ ΑΕ, ως εκ τρίτου συμβαλλόμενης.

δ) από 12.12.2023 έως 27.12.2023, με την αρ. 4994/11.12.2023 απόφαση του Δ.Σ. του ΟΑΣΑ (ΑΔΑ: 9ΦΠ846ΨΧΕ3-415), αποφασίστηκε η λήψη του έκτακτου μέτρου της επιβολής υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στις ανώνυμες εταιρείες ΚΤΕΛ Ν. Αττικής, ΚΤΕΛ Ν. Κορινθίας, ΚΤΕΛ Ν. Ευβοίας και ΚΤΕΛ Επαρχίας Θηβών, που αφορά στην εκτέλεση δρομολογίων στις γραμμές που ορίστηκαν στην ως άνω απόφαση, λόγω διαπιστωθείσας άμεσα επαπειλούμενης διακοπής της υπηρεσίας οδικών μεταφορών στις περιοχές που διέρχονται οι ανωτέρω γραμμές και βρίσκονται εντός του πεδίου αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ, με σκοπό τη διασφάλιση της συνεχούς παροχής των επιβατικών μεταφορών, διαθέτοντας προς τούτο μέχρι διακόσια (200) λεωφορεία συνολικά.

ε) από 28.12.2023 έως 28.04.2024 εκτελείται η αρ. 123/2023 (23SYMV014064643 2023-12-28) σύμβαση με το ίδιο ως άνω αντικείμενο, χρονικής διάρκειας τεσσάρων μηνών που υπεγράφη μεταξύ του ΟΑΣΑ Α.Ε., της ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. και της Ο.Σ.Υ Α.Ε. ως εκ τρίτου συμβαλλόμενης. Η σύμβαση υπεγράφη μετά την έκδοση της αρ. 1720/19.12.2023 Πράξης του Ζ' Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου, με την οποία κρίθηκε ότι δεν κωλύεται η υπογραφή του σχεδίου «τροποποίησης (παράτασης)» της 96/2022 σύμβασης.

1.6. Παράλληλα, στις 14.12.2023, δηλαδή πριν εκδοθεί η αρ. 1720/2023 Πράξη προσυμβατικού ελέγχου, βάσει της οποίας υπεγράφη η τρέχουσα σύμβαση, ο ΟΑΣΑ υπέβαλε προς την Αρχή το υπό εξέταση αίτημα και με το από 22.01.2024 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου προσδιόρισε τον χρόνο έναρξης της αιτούμενης σύμβασης στις 29.04.2024, δηλαδή στον χρόνο λήξης της ήδη ισχύουσας.

1.7 Ως προς το αιτούμενο συγκοινωνιακό έργο, αναφέρεται ότι *«ταυτίζεται με το καθορισθέν και περιγραφέν στη σχετική προκήρυξη του διαγωνισμού παροχής υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών στην Ανατολική και Δυτική Αττική, όπως έχει δημοσιευθεί από τον ΟΑΣΑ είναι μικρότερο από το έργο το οποίο αναφέρεται στην τρέχουσα σύμβαση 96/2022, την οποία έχει συνάψει ο ΟΑΣΑ με την ΚΤΕΛ*

Αττικής. Για την κοστολόγηση του έργου λήφθηκαν υπόψη τα οικονομικά στοιχεία τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για την αντίστοιχη κοστολόγηση του έργου στη προκήρυξη του διαγωνισμού παροχής υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών στην Ανατολική και Δυτική Αττική, προσαρμοσμένα στις απαιτήσεις του συγκεκριμένου έργου. Συγκεκριμένα το κόστος ανά οχηματοχιλιόμετρο εκτιμήθηκε σε 2,1 ευρώ...». Η διάρκεια της σύμβασης που θα προκύψει από τη διαπραγμάτευση ανέρχεται σε 12 μήνες, λαμβάνοντας υπόψη τον όρο της τρέχουσας διαγωνιστικής διαδικασίας για την παράδοση των λεωφορείων 12 μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης. Επίσης, στη σύμβαση της διαπραγμάτευσης θα περιλαμβάνεται όρος ότι αυτή «θα λυθεί αυτοδίκαια και αζημίως για τον ΟΑΣΑ εφόσον αναδειχθεί ανάδοχος από την τρέχουσα διαγωνιστική διαδικασία σε προγενέστερο χρόνο».

III. Νομικό Πλαίσιο

2. Στον ν. 4412/2016, όπως ισχύει, προβλέπεται

-άρθρο 224 «Αναθέτοντες φορείς (άρθρο 4 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ)

1. Για τους σκοπούς του παρόντος Βιβλίου (άρθρα 222 έως 338) αναθέτοντες φορείς είναι εκείνοι οι οποίοι:

α) είναι αναθέτουσες αρχές ή δημόσιες επιχειρήσεις, οι οποίες ασκούν μία από τις δραστηριότητες που αναφέρονται στα άρθρα 228 έως 234·

β) αν δεν είναι αναθέτουσες αρχές ή δημόσιες επιχειρήσεις, ασκούν, μεταξύ των δραστηριοτήτων τους, κάποια από τις δραστηριότητες που αναφέρονται στα άρθρα 228 έως 234 ή συνδυασμό τέτοιων δραστηριοτήτων και λειτουργούν επί τη βάση ειδικών ή αποκλειστικών δικαιωμάτων τα οποία εκχωρεί αρμόδια αρχή της Ελλάδας.

2. Ως «δημόσια επιχείρηση» νοείται κάθε επιχείρηση στην οποία οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να ασκούν, άμεσα ή έμμεσα, δεσπίζουσα επιρροή λόγω κυριότητας, χρηματοδοτικής συμμετοχής ή των κανόνων που τη διέπουν. Η δεσπίζουσα επιρροή εκ μέρους των αναθετουσών αρχών τεκμαίρεται σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις στις οποίες οι εν λόγω αρχές, άμεσα ή έμμεσα:

α) κατέχουν την πλειοψηφία του εγγεγραμμένου κεφαλαίου της επιχείρησης ή

β) ελέγχουν την πλειοψηφία των ψήφων που συνδέονται με τις μετοχές που εκδίδει η επιχείρηση ή

γ) μπορούν να διορίζουν περισσότερα από τα μισά μέλη του διοικητικού, διευθυντικού ή εποπτικού οργάνου της επιχείρησης.

-άρθρο 231 «Υπηρεσίες μεταφορών (άρθρο 11 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ)»

1. Οι διατάξεις του παρόντος Βιβλίου (άρθρα 222 έως 338) εφαρμόζονται στις δραστηριότητες που αποσκοπούν στην παροχή ή τη λειτουργία δικτύων που παρέχουν υπηρεσίες στο κοινό στους τομείς των μεταφορών με σιδηρόδρομο, αυτόματα συστήματα, τραμ, τρόλεϊ, λεωφορεία ή καλώδιο.

Όσον αφορά τις υπηρεσίες μεταφορών, θεωρείται ότι υφίσταται δίκτυο όταν η υπηρεσία παρέχεται με όρους που ορίζονται από την αρμόδια εποπτική αρχή, όπως όροι που αφορούν τα δρομολόγια, τη διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα ή τη συχνότητα παροχής της υπηρεσίας.

-άρθρο 269 του ν. 4412/2016 «Χρήση της διαδικασίας με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση (άρθρο 50 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ)», προβλέπεται: «Οι αναθέτοντες φορείς μπορούν να χρησιμοποιούν μια διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη προκήρυξη διαγωνισμού, στις ακόλουθες περιπτώσεις: [...]

δ) στο μέτρο που είναι απολύτως απαραίτητο, εάν λόγω κατεπείγουσας ανάγκης οφειλόμενης σε γεγονότα απρόβλεπτα για τον αναθέτοντα φορέα, δεν είναι δυνατή η τήρηση των προθεσμιών που προβλέπονται για τις ανοικτές, κλειστές και τις διαδικασίες με διαπραγμάτευση με προηγούμενη

προκήρυξη διαγωνισμού. Οι περιστάσεις που επικαλούνται οι αναθέτοντες φορείς για την αιτιολόγηση της κατεπείγουσας ανάγκης δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να απορρέουν από δική τους ευθύνη [...]

3. Στον ν. 3920/2011 «Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις», (Α' 33), όπως ισχύει, προβλέπεται :

-άρθρο 1 «1. Οι δημόσιες συγκοινωνίες, που εκτελούνται μέσα στα όρια της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτή ορίζεται στο ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87 Α`), εκτός από τις νήσους, οι οποίες εξυπηρετούν το γενικότερο δημόσιο συμφέρον, αναδιρθρώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου. Όπου στον παρόντα νόμο γίνεται μνεία στον «Όμιλο ΟΑΣΑ» ή στις «Εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ» νοούνται ο ΟΑΣΑ και οι εταιρείες της παραγράφου 1 του άρθρου 7. ...7. Μετά τη συντέλεση της διαδικασίας συγχώνευσης οι αρμοδιότητες εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή που ορίζεται στην παράγραφο 1 ασκούνται ως εξής: (α) από την ΟΣΥ με τα μέσα οδικής μεταφοράς (θερμικά λεωφορεία, ηλεκτροκίνητα λεωφορεία - τρόλεϊ και λοιπά μέσα οδικής μεταφοράς). (β) από τη ΣΤΑΣΥ με τα (επίγεια και υπόγεια) μέσα σταθερής τροχιάς (αστικοί σιδηρόδρομοι, τροχιόδρομοι- τραμ και λοιπά μέσα σταθερής τροχιάς) και (γ) από τις λοιπές ΕΠΣΕ του άρθρου 4. [...]

-άρθρο 4 «Οργάνωση παροχής συγκοινωνιακού έργου» «1. Ο στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός, ο συντονισμός και ο έλεγχος του συγκοινωνιακού έργου που εκτελείται από τα μέσα (επίγεια και υπόγεια) μαζικής μεταφοράς στην περιοχή της παραγράφου 1 του άρθρου 1 ανήκουν στον ΟΑΣΑ. 2. (α) Ο προγραμματισμός, η οργάνωση και η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ με μέσα μαζικής μεταφοράς (θερμικά λεωφορεία, ηλεκτροκίνητα λεωφορεία - τρόλεϊ, αστικοί σιδηρόδρομοι, τροχιόδρομοι - τραμ - μετρό) διενεργείται από τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου (ΕΠΣΕ). ΕΠΣΕ είναι η εταιρεία «Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε.» (ΟΣΥ) και η εταιρεία «Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε.» (ΣΤΑΣΥ), καθώς και όλοι οι πάροχοι δημόσιας συγκοινωνίας που λειτουργούν στην Περιφέρεια Αττικής, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται και οι φορείς των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο και τα Κοινά Ταμεία Είσπραξης Λεωφορείων (ΚΤΕΛ) ή οποιοσδήποτε άλλος φορέας που θα παρέχει στο μέλλον έργο δημόσιων συγκοινωνιών [...] 3. Για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου ο ΟΑΣΑ συμβάλλεται με τις ΕΠΣΕ, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5.»

-άρθρο 5 «Αρμοδιότητες Συγκοινωνιακών Φορέων Δείκτες λειτουργίας» «1. Στις αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ περιλαμβάνονται:

α. Ο στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός και ο συντονισμός και ο έλεγχος παροχής του συγκοινωνιακού έργου με όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς (επίγεια και υπόγεια) στην περιοχή αρμοδιότητας του με ιδιαίτερη μέριμνα για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, την ποιότητα ζωής και τις ανάγκες των Ατόμων με Αναπηρία.

β. Ο έλεγχος και η επίβλεψη των ΕΠΣΕ.

γ. Η κατανομή του συγκοινωνιακού έργου στις ΕΠΣΕ που λειτουργούν στην περιοχή αρμοδιότητας του και ο συντονισμός αυτών [...] κδ. Η συνεργασία με τους άλλους φορείς συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή αρμοδιότητας του, όπως την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ή άλλες σιδηροδρομικές εταιρίες που εκτελούν έργο προαστικών μετακινήσεων και τα ΚΤΕΛ, για τον καλύτερο συντονισμό του εν γένει παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου.»

άρθρο 5Α «[...] 3. Στις περιοχές αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., επιτρέπεται να εκτελούνται αστικά και υπεραστικά δρομολόγια από τα Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή από τους Ο.Τ.Α. Α` ή Β` βαθμού ή από οδικό μεταφορέα επιβατών με την υπογραφή σύμβασης μεταξύ αφενός του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και αφετέρου του φορέα εκτέλεσης. Τα δρομολόγια προτείνονται από τον Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή τον Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών [...]

άρθρο 7 « Υπαγωγή Εταιρειών Ομίλου ΟΑΣΑ στις διατάξεις του νόμου περί ΔΕΚΟ Εκσυγχρονισμός λειτουργίας Ομίλου ΟΑΣΑ «1. Ο ΟΑΣΑ, οι ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ υπάγονται στο ν. 3429/2005 (ΦΕΚ 314 Α')».

4. Στον Κανονισμό 1370/2007 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 23ης Οκτωβρίου 2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, προβλέπονται τα ακόλουθα:

άρθρο 5 «Ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας», «1. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανατίθενται σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, οι συμβάσεις υπηρεσιών ή οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως ορίζονται με την οδηγία 2004/17/ΕΚ ή την οδηγία 2004/18/ΕΚ, για την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με το λεωφορείο ή το τραμ, ανατίθενται σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπουν οι εν λόγω οδηγίες, εφόσον οι συμβάσεις αυτές δεν λαμβάνουν μορφή συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών κατά τα οριζόμενα στις οδηγίες αυτές. Όταν οι συμβάσεις ανατίθενται σύμφωνα με τις οδηγίες 2004/17/ΕΚ ή 2004/18/ΕΚ, οι διατάξεις των παραγράφων 2 έως 6 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται. [...]».

IV. Νομική Εκτίμηση

5. Στην αρμοδιότητα του ΟΑΣΑ ανήκει ο στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός, ο συντονισμός και ο έλεγχος του συγκοινωνιακού έργου που εκτελείται από τα μέσα (επίγεια και υπόγεια) μαζικής μεταφοράς, εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής¹. Αποτελεί επιχείρηση κοινής ωφελείας, κατά την έννοια του άρθρου 106 του Συντάγματος, λειτουργεί υπό την αποφασιστική επιρροή του Ελληνικού Δημοσίου και είναι εγγεγραμμένος στο Μητρώο Φορέων της Γενικής Κυβέρνησης. Επομένως, πληρούνται οι προϋποθέσεις του αρ. 224 του ν. 4412/2016, σχετικά με το υπό εξέταση αίτημα, καθόσον ο ΟΑΣΑ, ασκεί δραστηριότητα του αρ. 231 του ίδιου νόμου, η οποία συνίσταται, εν προκειμένω, στη σύναψη σύμβασης παροχής δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με αστικά λεωφορεία στην Ανατολική και Δυτική Αττική, βάσει καθορισμένων δρομολογίων και συχνότητας παροχής της υπηρεσίας, με παράλληλη πρόβλεψη σχετικής αποζημίωσης για τον ανάδοχο, σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας², που ορίζεται σε σταθερό ποσό αμοιβής, 2,1 € ανά οχηματοχιλιόμετρο, χωρίς να προκύπτει, από τα στοιχεία του φακέλου, μεταβίβαση λειτουργικού κινδύνου στον ανάδοχο³. Κατά συνέπεια, οι διατάξεις του Βιβλίου ΙΙ του ν. 4412/2016, όπως ισχύουν, εφαρμόζονται τόσο *ratione personae*, όσο και *ratione materiae*. (βλ. κατ' αναλογία Απόφαση της 28ης Οκτωβρίου 2020, στην υπόθεση C-521/18, Pegaso Srl Servizi Fiduciari, σκ. 47 και Γνώμες Δ11/2023 και Δ81/2020 της Αρχής⁴). Περαιτέρω, η συνολική εκτιμώμενη αξία της αιτούμενης σύμβασης, ανέρχεται σε σαράντα ένα εκατομμύρια είκοσι πέντε χιλιάδες τετρακόσια

¹ Βλ. άρθρο 1 του ν. 3920/2011.

² Βλ. άρθρο 3 του Κανονισμού 1370/2007 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 23ης Οκτωβρίου 2007.

³ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις οδηγίες ερμηνείας του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές (2014/C 92/01).

⁴ Βλ. Γνώμη Δ81/2020 της Αρχής σε συνέχεια της οποίας συνήφθη η υπ' αριθμ. 108/2020 σύμβαση, όπου κρίθηκε ότι πρόκειται για σύμβαση παροχής υπηρεσιών υπό την έννοια των διατάξεων του άρθ. 231 παρ. 1 του ν. 4412/2016 και όχι για σύμβαση παραχώρησης ώστε να εφαρμόζεται ο Κανονισμός 1370/2007/ΕΕ (άρθ. 231 παρ. 3 του ν. 4412/2016).

ογδόντα πέντε ευρώ και εξήντα λεπτά, (41.025.485,68 €) χωρίς Φ.Π.Α., δηλαδή, υπερβαίνει το ποσό του κατώτατου ορίου της εκτιμώμενης αξίας συμβάσεων υπηρεσιών που ανατίθενται από αναθέτοντες φορείς του άρθ. 224 του ν. 4412/2016, όπως ισχύει κατά τα έτη 2024-2025, ήτοι τις 443.000,00€. Επομένως, συντρέχει η αρμοδιότητα της Αρχής για την παροχή σύμφωνης γνώμης, σύμφωνα με το 347 παρ. 2 περ. γ' υποπερ. γδ' του ν. 4412/2016, όπως ισχύει.

6. Εν προκειμένω, ο αναθέτων φορέας επικαλείται την περ. δ' του άρθρου 269 « Χρήση της διαδικασίας με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση (άρθρο 50 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ)», του ν. 4412/2016.

7. Η διαδικασία με διαπραγμάτευση έχει εξαιρετικό χαρακτήρα και επιτρέπεται να εφαρμόζεται μόνο στις περιοριστικώς απαριθμούμενες στα άρθρα 26 και 32 του ν. 4412/2016, περιπτώσεις, με τα οποία μεταφέρθηκαν στο εθνικό δίκαιο τα άρθρα 26 και 32 της οδηγίας 2014/24/ΕΕ, αντίστοιχα, καθώς και στις εννοιολογικά ταυτώσιμες διατάξεις του αρ. 269 (Βιβλίου ΙΙ) του ως άνω νόμου με τις οποίες ενσωματώθηκαν στο εθνικό δίκαιο οι διατάξεις της οδηγίας 2014/25/ΕΕ (βλ. αποφάσεις της 8ης Απριλίου 2008, C-337/05, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 2008, I-2173, σκέψη 56, της 23ης Απριλίου 2009, C-292/07, Επιτροπή κατά Βελγίου, ΕΥ:C:2009:246, σκέψεις 105-106, της 11ης Σεπτεμβρίου 2014, C-19/13, Ministero dell' Interno κατά Fastweb SpA και Telecom Italia SpA, ΕΥ:C:2014:2194, σκέψη 49, της 7ης Σεπτεμβρίου 2016, C-549/14, Finn Frogne A/S κατά Rigspolitiet ved Center for Beredskabskommunikation, ΕΥ:C:2016:634, σκέψη 35). Οι ανωτέρω διατάξεις, στο μέτρο που εισάγουν εξαιρέσεις οι οποίες συνιστούν παρέκκλιση από τη βασική ρύθμιση, δηλαδή από τους κανόνες που αποσκοπούν στη διασφάλιση της αποτελεσματικότητας των αναγνωριζόμενων από τη Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Σ.Λ.Ε.Ε.) δικαιωμάτων στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων, πρέπει να αποτελούν αντικείμενο συστατικής ερμηνείας (βλ. υπό το πνεύμα αυτό, μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 10ης Μαρτίου 1987, C-199/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, σκέψη 14, της 14ης Οκτωβρίου 2004, C-340/02, Επιτροπή κατά Γαλλίας, σκέψη 38, της 2ας Ιουνίου 2005, C-394/02, Επιτροπή κατά Ελλάδας, σκέψη 33, της 8ης Απριλίου 2008, C- 337/05, Επιτροπή κατά Ιταλίας, σκέψεις 57-58, και της 27ης Οκτωβρίου 2011, C - 601/10, Επιτροπή κατά Ελληνικής Δημοκρατίας, σκέψη 32). Η σχετική δε απόφαση της αναθέτουσας αρχής/αναθέτοντος φορέα, πρέπει να φέρει πλήρη και ειδική αιτιολογία, αναφερόμενη στους λόγους για τους οποίους αποφασίζεται η προσφυγή στην εν λόγω εξαιρετική διαδικασία (βλ. ΣτΕ 1747/2011, 1987/2021).

8. Ειδικότερα, για την εφαρμογή της επικαλούμενης νομικής βάσης θεμελίωσης του αιτήματος - κατεπείγουσα ανάγκη οφειλόμενη σε απρόβλεπτη κατάσταση- απαιτείται η σωρευτική συνδρομή των ακόλουθων προϋποθέσεων:

- α)** η ύπαρξη απρόβλεπτης περίπτωσης μη απορρέουσας από ευθύνη της αναθέτουσας αρχής,
- β)** η ύπαρξη κατεπείγοντος, μη συμβιβαζόμενου με την τήρηση των προθεσμιών διενέργειας διαγωνισμού και
- γ)** η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της απρόβλεπτης περίπτωσης και του εξ αυτής απορρέοντος κατεπείγοντος.

Ως απρόβλεπτες περιστάσεις νοούνται αιφνίδια πραγματικά γεγονότα, τα οποία δεν ήταν γνωστά στον αναθέτοντα φορέα, ούτε ανάγονται στη σφαίρα ευθύνης του και τα οποία κατέστησαν ανέφικτο τον έγκαιρο προγραμματισμό εκ μέρους του των ενεργειών που ήταν αναγκαίες για την αντιμετώπισή τους (Ελ.Συν. Τμ. VII 1080/2022 σκ. 6).

Περαιτέρω, η επίκληση της κατεπείγουσας ανάγκης δικαιολογεί την ανάθεση εκείνων μόνο των εργασιών που είναι απολύτως αναγκαίες και συνδέονται αιτιωδώς με τα απρόβλεπτα γεγονότα και όχι την κάλυψη των τακτικών (πάγιων) αναγκών του αναθέτοντος φορέα (βλ. και Δ11/2023, Δ127/2018, Δ75/2019, Δ84/2019, Δ 33/2021 Γνώμες της Αρχής), το δε βάρος απόδειξης της σωρευτικής συνδρομής των προϋποθέσεων προσφυγής στην ως άνω εξαιρετική διαδικασία το φέρει ο αιτών που τις επικαλείται (βλ. Ελ.Συν. 1494/2022 VII Τμ, ΣτΕ 1987/2021).

9. Στην υπό εξέταση περίπτωση, ως προς τη συνδρομή των προϋποθέσεων εφαρμογής των ανωτέρω διατάξεων, προκύπτουν τα ακόλουθα:

Ο αιτών αναθέτων φορέας, προκειμένου να υποβοηθήσει το συγκοινωνιακό έργο της ΟΣΥ Α.Ε, η οποία, όπως συνομολογεί, εξακολουθεί να αδυνατεί να εκτελέσει με ίδια μέσα το συγκοινωνιακό έργο λόγω του μη επαρκούς αριθμού των οχημάτων, αλλά και της παλαιότητάς τους, επιφορτίστηκε με την ανάθεση του έργου της παροχής επιβατικών μεταφορών και συγκεκριμένα αποφασίστηκε η εκ μέρους του ΟΑΣΑ ανάθεση, μέσω διενέργειας ανοικτού διεθνούς διαγωνισμού, της Παροχής Υπηρεσιών Επιβατικών Μεταφορών με Αστικά Λεωφορεία στις περιοχές της Ανατολικής και της Δυτικής Αττικής, για οκτώ συνολικά έτη. Λαμβάνοντας υπόψη, την τεχνική και νομική πολυπλοκότητα της σχετικής διακήρυξης, σε συνδυασμό με τις συνεχείς μεταβαλλόμενες επιδημιολογικές συνθήκες, οι εσωτερικές διαβουλεύσεις εκκίνησαν στα μέσα Νοεμβρίου 2022, όπου αναζητήθηκε η διεθνής εμπειρία παρόμοιων διαγωνισμών, με επισκόπηση και αξιολόγηση βέλτιστων πρακτικών. Επισημαίνεται, ότι οι δημόσιες συγκοινωνίες μέχρι και τον Οκτώβριο του 2022 βρίσκονταν σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης λόγω κορωνοϊού.

Εν τέλει, ο καθορισμός τού προς ανάθεση συγκοινωνιακού έργου, ολοκληρώθηκε αρχές Μαρτίου του 2023 (βλ. το με αρ. 80/1.3.2023 υπηρεσιακό σημείωμα της Γεν. Διεύθυνσης Συγκοινωνιακής & Εμπορικής Λειτουργίας και της Διεύθυνσης Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού), δηλαδή 9 μήνες πριν τη λήξη των τότε ισχυουσών συμβάσεων. Ωστόσο, για λόγους τήρησης της αρχής της λογοδοσίας και της διαφανούς δράσης του ΟΑΣΑ, σε συνάρτηση με το ύψος της προϋπολογισθείσας δαπάνης της διακήρυξης, κρίθηκε επιβεβλημένη η αναμονή ορκωμοσίας της νέας πολιτικής ηγεσίας, προκειμένου να αναζητηθεί η σχετική χρηματοδότηση και να εκκινήσει η διαγωνιστική διαδικασία. Επισημαίνεται δε ότι ευθύς αμέσως μετά τη διενέργεια των επαναληπτικών βουλευτικών εκλογών (15.06.2023), με την αρ. 4894/19.06.2023 απόφαση του Δ.Σ του ΟΑΣΑ, εγκρίθηκε το σχέδιο της διακήρυξης και τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση. Από τα αποτελέσματα της διαβούλευσης, η οποία έληξε στις 27.07.2023, προέκυψε η ανάγκη αναμόρφωσης των όρων της διακήρυξης, καθώς και ο επαναπροσδιορισμός του φυσικού και οικονομικού αντικειμένου (τροποποίηση της απαίτησης για τη δρομολόγηση νέων οχημάτων, αύξηση διάρκειας και αμοιβής κ.α). Ακολούθως, μολονότι η δαπάνη του διαγωνισμού είχε ενταχθεί, από τον Απρίλιο του 2023, στον Μεσοπρόθεσμο Προγραμματισμό του Κρατικού Προϋπολογισμού για τα έτη 2023-2027, την 01^η .09.2023 υποβλήθηκε στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αίτημα πολυετίας για την αναζήτηση και δέσμευση επαρκών πιστώσεων προς κάλυψη των οικείων δαπανών για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Κατά την αναμονή έγκρισης του εν λόγω αιτήματος, στις 16.10.2023, ο ΟΑΣΑ απέστειλε περιοδική προκήρυξη διαγωνισμού στην ΕΕΕΕ (2023/S 203-634454), προκειμένου να υφίσταται επαρκής χρόνος προετοιμασίας των ενδιαφερόμενων οικονομικών φορέων, λόγω της πολυπλοκότητας της σκοπούμενης σύμβασης και να συντημηθεί, κατά το νομίμως δυνατόν, η διάρκεια της διαγωνιστικής διαδικασίας. Το αίτημα των σχετικών πιστώσεων εγκρίθηκε με την αρ. ΔΠΔΑ/335387/ΟΑΣΑ/8.11.2023 απόφαση του Υπουργού Υποδομών και

Μεταφορών (ΑΔΑ: 6ΔΡΨ465ΧΘΞ-Ζ9Ρ) και την επόμενη ημέρα (βλ. ΙΣΤΟΡΙΚΟ παρ. 1.2), δηλαδή αμελλητί, εκκίνησε η σχετική ανοικτή διαγωνιστική διαδικασία, συνολικού προϋπολογισμού 400.335.797,31 €, πλέον ΦΠΑ 13 %, η οποία, όμως, απέβη άγονη λόγω μη κατάθεσης προσφορών. Για τον λόγο αυτό, η διαδικασία ματαιώθηκε υποχρεωτικά και επαναπροκηρύχθηκε, επίσης άμεσα (βλ. ΙΣΤΟΡΙΚΟ παρ. 1.3). Στο πλαίσιο δε αυτής, στις 31.01.2024 (βλ. την από 31.01.2024 σχετική ενημέρωση του ΟΑΣΑ), υποβλήθηκε μία προσφορά και για τα δύο αιτούμενα τμήματα.

Τα ανωτέρω, σε συνδυασμό με την υφιστάμενη αβεβαιότητα, κατά τον χρόνο εκπόνησης των όρων της διακήρυξης, ως προς την εξέλιξη του πανδημικού κύματος και του μεγέθους του επιδημιολογικού φορτίου στην Περιφέρεια Αττικής, γεγονός το οποίο επιβεβαιώνεται και από τον χρόνο κήρυξης της λήξης της πανδημίας από τον ΠΟΥ (5.5.2023), επηρέασαν συνεκδοχικά, καθ' υπέρβαση της απαιτούμενης προβλεψιμότητας, την ομαλή εξέλιξη και έγκαιρη ολοκλήρωση της τρέχουσας διαγωνιστικής διαδικασίας (πρβλ. Δ8ΕΑΔΗΣΥ/2023, Δ4ΕΑΔΗΣΥ/2022, Δ5ΕΑΔΗΣΥ/2022 και Δ20ΕΑΔΗΣΥ/2022 Γνώμες της Αρχής), παρά το γεγονός ότι ο ΟΑΣΑ εκκίνησε τη σχετική προετοιμασία με τη λήξη της κατάστασης έκτακτης ανάγκης για τα ΜΜΜ, τον Οκτώβριο του 2022. Έκτοτε δε προέβη σε πλήθος, ακόμη και παράλληλων, ενεργειών (πρβλ. ΔΕΦ Αθ 1495/2022), προκειμένου να διασφαλίσει την ανάθεση του αιτούμενου μεταφορικού έργου.

Συναφώς, κατά το παρόν χρονικό στάδιο η ανάγκη σύναψης της αιτούμενης σύμβασης παρίσταται κατεπείγουσα, παρά το γεγονός ότι η υφιστάμενη σύμβαση λήγει στις 28.04.2024 και στον επαναληπτικό δημόσιο διεθνή διαγωνισμό υποβλήθηκε, στις 31.01.2024, μία προσφορά, καθόσον το αντικείμενο της διαγωνιστικής διαδικασίας είναι ιδιαιτέρως πολύπλοκο και πρέπει να ληφθεί υπόψη το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την αξιολόγηση της υποβληθείσας προσφοράς στο σύνολό της (πρβλ. Τ-1/23, σκ. 77), σε συνδυασμό με τον απαιτούμενο χρόνο για την υπογραφή της σύμβασης. Άλλωστε, δεν δύναται να αποκλειστεί το γεγονός της διοικητικής ή και δικαστικής εμπλοκής της υπό εξέλιξη ανοικτής διαδικασίας ανάθεσης, καθόσον η υποβολή προσφοράς, κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας, δεν συνεπάγεται ταυτόχρονα και την ολοκλήρωση της διαγωνιστικής διαδικασίας. Όπως δε βασίμως προβάλλει ο αιτών, ενδεχόμενο κενό στην παροχή υπηρεσιών μεταφοράς του επιβατικού κοινού στις 62 γραμμές του συγκοινωνιακού δικτύου της Περιφέρειας Αττικής στις οποίες καθημερινά εκτελούνται, κατά μέσο όρο, 2826 δρομολόγια από 173 λεωφορεία, που διανύουν 54.628 οχηματοχιλιόμετρα και πραγματοποιούνται 20.000 περίπου επικυρώσεις εισιτηρίων, θα έχει ως συνέπεια την πλήρη αδυναμία εξυπηρέτησης των επιβατών και τη δημιουργία σοβαρού κοινωνικού προβλήματος.

Περαιτέρω, η μη έγκαιρη ολοκλήρωση της υπό εξέλιξη ανοικτής διαγωνιστικής διαδικασίας τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με την αδυναμία του αναθέτοντος φορέα να καλύψει με άλλον τρόπο την ανάγκη παροχής υπηρεσιών δημόσιων επιβατικών μεταφορών, ενόψει του αρχικού σταδίου τού υπό εξέλιξη επαναληπτικού διαγωνισμού και της επικείμενης λήξης της τρέχουσας σύμβασης (πρβλ. και Δ 37/2022, Δ 52/2022, Δ73/22 Γνώμες της Αρχής).

Όσον αφορά την ανάθεση της σύμβασης στο απολύτως απαραίτητο μέτρο, το αιτούμενο χρονικό διάστημα των δώδεκα (12) μηνών, μολονότι καταρχάς διαφαίνεται εκτενές, εναρμονίζεται, εν προκειμένω, με την εφαρμοστέα διάταξη, ενόψει του αβέβαιου χρόνου ολοκλήρωσης της εν εξέλιξη διαγωνιστικής διαδικασίας. Σε κάθε περίπτωση, στη σύμβαση που θα συναφθεί με τη διαδικασία της διαπραγμάτευσης πρέπει να συμπεριληφθεί ρητός όρος ότι αυτή θα λυθεί αυτοδικαίως και αζημίως

για τον ΟΑΣΑ εφόσον αναδειχθεί ανάδοχος από την τρέχουσα διαγωνιστική διαδικασία σε προγενέστερο χρόνο.

Με τα δεδομένα αυτά, συντρέχουν εν προκειμένω οι προϋποθέσεις εφαρμογής της επικαλούμενης διάταξης για την ανάθεση της σκοπούμενης σύμβασης.

Μειοψήφησαν τα Μέλη Χρυσάνθη Ζαράρη και Αδάμ Καραγλάνης, τα οποία διατύπωσαν την ακόλουθη γνώμη: Κατά το παρόν χρονικό σημείο δεν προκύπτει ότι εξακολουθεί να συντρέχει κατεπείγουσα ανάγκη διασφάλισης της παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, δεδομένου ότι, έχει συναφθεί και είναι σε ισχύ έως 28.04.2024, η με αρ. 123/2023 σύμβαση. Παράλληλα, στον επαναληπτικό διαγωνισμό που διενεργήθηκε βάσει της με αρ. 14/2023 διακήρυξης, έχει ήδη υποβληθεί μία προσφορά και για τα δύο τμήματα, όπου, ακόμη και εάν ήθελε υποτεθεί ότι ο διαγωνισμός ενδέχεται να αποβεί εκ νέου άγονος ή να προκληθεί καθυστέρηση στην ανάδειξη αναδόχου ακόμη και λόγω διοικητικής ή δικαστικής εμπλοκής, η τελευταία αυτή εξέλιξη δεν είναι δυνατόν να διαγνωσθεί στο παρόν χρονικό σημείο και σε κάθε περίπτωση δεν συνεπάγεται συνθήκες κατεπείγοντος, ιδία λόγω του χρόνου λήξης της τρέχουσας σύμβασης. Ως εκ τούτου παρέλκει η εξέταση των λοιπών προϋποθέσεων, καθόσον για τη νόμιμη προσφυγή στην εξαιρετική διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς δημοσίευση προκήρυξης, απαιτείται η σωρευτική πλήρωσή τους. Η γνώμη αυτή δεν ίσχυσε.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Κατόπιν των ανωτέρω, η Επιτροπή

Αποφασίζει, κατά πλειοψηφία, την παροχή σύμφωνης γνώμης περί προσφυγής του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ ΑΕ) περί προσφυγής του στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, χωρίς δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 269 περ. δ' του ν. 4412/2016, για τη σύναψη σύμβασης παροχής υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με αστικά λεωφορεία στην Ανατολική και Δυτική Αττική, χρονικής διάρκειας δώδεκα (12) μηνών, συνολικής προϋπολογισθείσας δαπάνης 41.025.485,68€, μη συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α. 13%, εκ των οποίων 20.085.935,8 €, πλέον ΦΠΑ αντιστοιχούν στο τμήμα της Ανατολικής Αττικής και 20.939.549,8€, πλέον ΦΠΑ στο τμήμα της Δυτικής Αττικής.

Αθήνα, 1 Φεβρουαρίου 2024

Η Πρόεδρος

Ανδρονίκη Θεοτοκάτου