



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

ΑΠΟΦΑΣΗ

Δ 81/2020

(Της διαδικασίας του άρθρου 2, παρ. 2, περ. γ(δδ) Ν. 4013/2011)

Η ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Στην Αθήνα σήμερα την 1^η Οκτωβρίου του έτους δύο χιλιάδες είκοσι (2020), ημέρα Πέμπτη και ώρα 09.30 π.μ. και επί της οδού Κεφαλληνίας 45 και Κορνά Τράκα, όπου και τα γραφεία της, συνήλθε η **ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ** (εφεξής και Αρχή) μετά από σχετική πρόσκληση του Προέδρου της, η οποία γνωστοποιήθηκε νομίμως σε όλα τα μέλη της Αρχής.

Από τα προσκληθέντα μέλη της Αρχής παρέστησαν κατά την συνεδρίαση τα ακόλουθα:

- 1. Πρόεδρος:** Γεώργιος Καταπόδης
- 2. Αντιπρόεδρος:** Αδάμ Καραγλάνης (μέσω τηλεδιάσκεψης)
- 2. Μέλη:** Δημήτριος Σταθακόπουλος (μέσω τηλεδιάσκεψης)
Μαρία Στυλιανίδη
Δημήτριος Λουρίκας (μέσω τηλεδιάσκεψης)

Γραμματέας: Αθανάσιος Λαμπράκης, Π.Ε.. Διοικητικού

Έκθεση Εισηγησης: Α.Π. 5443/30.09.2020

Εισηγήτρια: Παναγιώτα Αλεξίου, Νομικός, Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό της Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ

Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης παρέστη η κ. Αλεξίου, μέσω τηλεδιάσκεψης, καθώς και η κ. Παναγοηλιοπούλου, Προϊσταμένη του Τμήματος Ελέγχου Αιτημάτων Διαπραγμάτευσης, οι οποίες αποδεσμεύτηκαν πριν την έναρξη της διαδικασίας της ψηφοφορίας των μελών του Συμβουλίου της Αρχής και τη λήψη της απόφασης.

Αίτημα: Το με Α.Π. 638 ΠΡ-ΔΣ/25.09.2020 (Α.Π. εισερχ. ΕΑΑΔΗΣΥ 5349/28.09.2020) έγγραφο του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ ΑΕ) μετά του συνημμένου σε αυτό στοιχείων, όπως συμπληρώθηκε με τα με Α.Π. εισερχ. ΕΑΑΔΗΣΥ 5459/30.09.2020 μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του καθώς και το με Α.Π. 755 ΠΡ-ΔΣ/30.09.2020 (Α.Π. ΕΑΑΔΗΣΥ 5477/01.10.2020) έγγραφο του ως άνω φορέα, μετά των συνημμένων σε αυτό και πληροφοριών, με τα οποία ζητείται η παροχή σύμφωνης γνώμης της Αρχής, περί προσφυγής σε διαδικασία διαπραγμάτευσης κατά το άρθρο 2, παρ. 2 περίπτωση γ', υποπερίπτωση δδ' του ν. 4013/2011, ως ισχύει, σύμφωνα με το άρθρο 269 περιπτ. δ' του ν. 4412/2016, προς τον σκοπό σύναψης σύμβασης παροχής οδικού συγκοινωνιακού έργου μεταξύ του ως άνω ΟΑΣΑ ΑΕ (στο εξής και αναθέτων φορέας) και της ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. (στο εξής και προτεινόμενος ανάδοχος).

ΘΕΜΑ: Προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 269 περ. δ ν. 4412/2016, προς τον σκοπό σύναψης σύμβασης εκτέλεσης οδικού συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή αρμοδιότητας ΟΑΣΑ ΑΕ, μεταξύ του ΟΑΣΑ ΑΕ και του ΚΤΕΛ Ν. Αττικής, προϋπολογισθείσας αξίας ευρώ 24.131.018,22 πλέον ΦΠΑ ετησίως και διάρκειας έως δυο (2) έτη.

.....

I. ΙΣΤΟΡΙΚΟ – ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Από τη μελέτη των στοιχείων και εγγράφων του φακέλου της υπόθεσης προκύπτουν τα ακόλουθα:

3. Σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στον φάκελο του αιτήματος και ειδικώς με την υποβληθείσα τεκμηρίωση σχετικά με την επιχειρησιακή δυνατότητα Ο.Σ.Υ. και πρόταση ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου στην ΚΤΕΛ Ν.Αττικής Α.Ε. (Παράρτημα 4):

«η παρούσα Τεχνική Έκθεση εξετάζει την επιχειρησιακή δυνατότητα της ΟΣΥ σχετικά με το επίπεδο του παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου εξυπηρέτησης και διατυπώνει πρόταση για την ανάθεση εκ μέρους του ΟΑΣΑ της εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου εξήντα (60) περιφερειακών-προαστιακών γραμμών στην ΚΤΕΛ Ν. Αττικής, οι οποίες περιλαμβάνουν :

- *περιφερειακές γραμμές που λειτουργούν σε περιαστικές περιοχές του Ν. Αττικής*

(πχ Σαρωνίδα, Ανάβυσσος, Μαραθώνα, Ν.Μάκρη, Ροδόπολη, Σταμάτα, Κρουονέρι,

Άγιος Στέφανος, Διόνυσος, Ελευσίνα, Μάνδρα, Μαγούλα, Ανθούσα, Πεντέλη, Αρτέμιδα, Γέρακας, Γλυκά Νερά, Κορωπί, Παλλήνη, Ραφήνα).

- *προαστιακές γραμμές που λειτουργούν σε οικιστικές περιοχές που έχουν αναπτυχθεί στα περίχωρα του αστικού κέντρου της Αθήνας δηλαδή σε προάστια όπως Γλυφάδα, Βάρη, Βούλα, Βουλιαγμένη, Κηφισιά, Πολιτεία, Αχαρναί, Θρακομακεδόνες.*

Η επιχειρησιακή δυνατότητα της ΟΣΥ κατά την τελευταία δεκαετία, λόγω της οικονομικής κρίσης, παρουσιάζει φθίνουσα πορεία, καθώς οι ελλείψεις σε οχήματα (λεωφορεία και τρόλεϊ) και σε ανθρώπινο δυναμικό κρίσιμων ειδικοτήτων και κυρίως οδηγών, έχουν ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του επιπέδου συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, ειδικότερα σε ό,τι αφορά τις συχνότητες διέλευσης των οχημάτων. Παράλληλα, οι νέες συνθήκες που διαμορφώνονται από τον COVID-19 καθιστούν επιτακτικότερη την ανάγκη ενίσχυσης του αριθμού των δρομολογίων, για την αποφυγή συνθηκών συγχρωτισμού στα μέσα αρμοδιότητας ΟΑΣΑ και ειδικότερα στα λεωφορεία και τα τρόλεϊ.

Η παρούσα πρόταση ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου στην ΚΤΕΛ Ν.Αττικής Α.Ε. αφορά στο 19,97% συνολικού συγκοινωνιακού έργου της ΟΣΥ.

Ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός (δρομολόγια, διαδρομές, στάσεις, συχνότητες κλπ.) θα καθορίζονται από τον ΟΑΣΑ και θα εκτελούνται από την ΚΤΕΛ Ν. Αττικής, υπό την εποπτεία του ΟΑΣΑ σύμφωνα με το ισχύον νομικό πλαίσιο που διέπει τον ΟΑΣΑ.

2. Σκοπιμότητα

Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του συγκοινωνιακού έργου της ΟΣΥ ανέδειξε ότι η επιχειρησιακή δυνατότητά της κυμαίνεται σε χαμηλό πλαίσιο απόδοσης στο παρόν χρονικό διάστημα, λόγω της μη διαθεσιμότητας ικανού αριθμού λεωφορείων και οδηγών, κατάσταση που έχει επιβαρυνθεί λόγω της πανδημίας της νόσου COVID-19. Τα έκτακτα μέτρα που τέθηκαν σε ισχύ για τα ΜΜΜ για την αντιμετώπιση των συνεπειών της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 και ιδιαίτερα ο περιορισμός της πληρότητας των λεωφορείων και τρόλεϊ σε ποσοστό 65% αναδεικνύουν την αναγκαιότητα μείωσης των χρονοαποστάσεων των γραμμών λεωφορείων και τρόλεϊ, για την αποφυγή φαινομένων συνωστισμού.

Για τους παραπάνω λόγους υφίσταται άμεση ανάγκη να προγραμματιστεί σχέδιο δράσεων, προκειμένου να διασφαλιστεί απρόσκοπτα η συνέχεια της ασφαλούς και αξιόπιστης παροχής συγκοινωνιακού έργου προς το επιβατικό κοινό. Η πρόταση ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου της ΟΣΥ στην ΚΤΕΛ Ν.Αττικής Α.Ε. εξυπηρετεί σκοπούς επιτακτικού υπέρτερου δημοσίου συμφέροντος, που συνίσταται στην ανάγκη διασφάλισης της απρόσκοπτης, συνεχούς και αδιάτάρακτης παροχής της δημόσιας υπηρεσίας αστικού συγκοινωνιακού έργου σε κάθε δυνητικό επιβάτη στην περιοχή ευθύνης του ΟΑΣΑ. Με την υλοποίηση της παρούσας πρότασης:

- Η συνολική εξοικονόμηση πόρων από την ανάθεση των περιφερειακών προαστιακών γραμμών στην ΚΤΕΛ Ν. Αττικής κατά τη χειμερινή περίοδο είναι 160 οχήματα και 327 βάρδιες οδηγών την τυπική καθημερινή ημέρα. Οι πόροι αυτοί θα αξιοποιηθούν από την ΟΣΥ προκειμένου να βελτιωθούν σημαντικά οι χρονοαποστάσεις στις γραμμές λεωφορείων και τρόλεϊ, που αφορούν τον στενό αστικό ιστό της Αθήνας, και οι οποίες εκτελούνται από την ΟΣΥ υπό την εποπτεία του Ο.Α.Σ.Α.

3. Κόστος ανάθεσης υπηρεσιών Το ετήσιο κόστος ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου στην ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε υπολογίζεται σε 24.131.018 €. Το κόστος αυτό έχει υπολογιστεί με προσφερόμενη τιμή ανά οχηματοχιλιόμετρο 1,41€.

4. Αναμενόμενα οφέλη

Τα αναμενόμενα οφέλη από την ανάθεση του συγκοινωνιακού έργου στην ΚΤΕΛ Ν. Αττικής είναι:

- Βελτίωση επιπέδου συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης από την ένταξη της ΚΤΕΛ Ν. Αττικής στο σύστημα του ΟΑΣΑ
- Η λειτουργία των εξήντα (60) περιφερειακών-προαστιακών γραμμών από την ΚΤΕΛ Ν. Αττικής θα συμβάλει στη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης, δεδομένου ότι θα επιτυγχάνεται το 100% της εκτέλεσης των δρομολογίων με βελτιωμένη χρονοαπόσταση.
- Η εξοικονόμηση των πόρων από την ανάθεση των περιφερειακών προαστιακών γραμμών στην Κ.Τ.Ε.Λ. Ν. Αττικής κατά τη χειμερινή περίοδο είναι 160 οχήματα και 327 βάρδιες οδηγών την τυπική καθημερινή ημέρα. Λαμβάνοντας υπόψη ότι κατά την τυπική καθημερινή ημέρα 106 θερμικά λεωφορεία υπολείπονται του προγραμματισμένου αριθμού οχημάτων, λόγω μη διαθεσιμότητας οδηγών και οχημάτων, τα 160 οχήματα που εξοικονομούνται θα καλύψουν αφενός την ανάγκη εξόδου 100% των προγραμματισμένων οχημάτων και αφετέρου τα υπόλοιπα $160-106=54$ οχήματα είναι δυνατό να δρομολογηθούν στις υπόλοιπες γραμμές του 4 δικτύου της ΟΣΥ, ενισχύοντας σημαντικά το επίπεδο συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης. [...]

Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης συγκοινωνιακού έργου ΟΣΥ

Το σύστημα επίγειων αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας καλύπτει σημαντική έκταση του πολεοδομικού ιστού του Ν. Αττικής, μέσω ενός ιδιαίτερα εκτεταμένου δικτύου γραμμών και εξυπηρετεί πληθυσμό που ανέρχεται σε 3.828.434 άτομα (ΕΛ.ΣΤΑΤ. Απογραφή 2011). Στην Περιφέρεια Αττικής λειτουργούν 258 λεωφορειακές γραμμές και 20 γραμμές τρόλεϊ της ΟΣΥ ΑΕ, πραγματοποιώντας κατά μέσο όρο καθημερινά 10.746 δρομολόγια (τυπική καθημερινή) και εξυπηρετούν περίπου 323 εκατομμύρια επιβάτες κατ' έτος (έτος 2019). Τα παραγόμενα οχηματοχιλιόμετρα των λεωφορείων και τρόλεϊ είναι περίπου 80.000.000 ετησίως (έτος 2019). [...]

Από τα προγραμματισμένα οχήματα προς κυκλοφορία, τα οχήματα που τελικά εξέρχονται από τα αμαξοστάσια της ΟΣΥ για την εκτέλεση του έργου ανέρχονται σε 1.037 (911 θερμικά λεωφορεία και 125 τρόλεϊ), όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 7. Ως εκ τούτου προκύπτει ότι στις ώρες πρωινής αιχμής, την τυπική καθημερινή, 106 θερμικά λεωφορεία του στόλου οχημάτων υπολείπονται του προγραμματισμένου αριθμού οχημάτων ΟΣΥ, λόγω μη διαθεσιμότητας οδηγών και οχημάτων.

Κατόπιν των παραπάνω προκύπτει ότι με βάση τον αριθμό των διαθέσιμων λεωφορείων του στόλου και του ανθρώπινου δυναμικού της ΟΣΥ, την εν γένει μεταφορική της ικανότητα, τις απαιτήσεις του επιβατικού κοινού ως προς τη συχνότητα των λεωφορείων καθώς και τις ιδιαίτερες συνθήκες που έχουν γεννηθεί από την πανδημία της Νόσου COVID19 και που καθιστούν αναγκαία την παροχή βελτιωμένης χρονοαπόστασης λεωφορειακών γραμμών, παρίσταται άμεση ανάγκη να ληφθούν έκτακτα μέτρα για την ενίσχυση του στόλου της ΟΣΥ και του απαιτούμενου επιπέδου συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης

3. Σκοπιμότητα ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου ΟΣΥ

[...] Τα έκτακτα μέτρα που τέθηκαν σε ισχύ για τα ΜΜΜ για την αντιμετώπιση των συνεπειών της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 και ιδιαίτερα ο περιορισμός της πληρότητας των λεωφορείων και τρόλεϊ σε ποσοστό 65% αναδεικνύουν την αναγκαιότητα μείωσης των χρονοαποστάσεων των γραμμών λεωφορείων και τρόλεϊ, για την αποφυγή φαινομένων συνωστισμού.

Για τους παραπάνω λόγους υφίσταται άμεση ανάγκη να προγραμματιστεί σχέδιο δράσεων, προκειμένου να διασφαλιστεί απρόσκοπτα η συνέχεια της ασφαλούς και αξιόπιστης παροχής συγκοινωνιακού έργου προς το επιβατικό κοινό. Η πρόταση ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου της ΟΣΥ στην ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. εξυπηρετεί σκοπούς επιτακτικού υπέρτερου δημοσίου συμφέροντος, που συνίσταται στην ανάγκη διασφάλισης της απρόσκοπτης, συνεχούς και αδιατάρακτης παροχής της δημόσιας υπηρεσίας αστικού συγκοινωνιακού έργου σε κάθε δυνητικό επιβάτη στην περιοχή ευθύνης του ΟΑΣΑ [...]

4.3 Εξοικονόμηση πόρων ΟΣΥ

Με βάση τα στοιχεία του ΟΑΣΑ η εξοικονόμηση πόρων από την ανάθεση των περιφερειακών-προαστιακών γραμμών στην ΚΤΕΛ Ν. Αττικής εκτιμάται σε :

- 160 οχήματα σε ημερήσια βάση επί συνόλου 1.029 οχημάτων που δρομολογούνται κατά μ.ο. σε*

ημερήσια βάση (~15,5%).

- 327 βάρδιες οδηγών σε ημερήσια βάση.

Οι πόροι αυτοί θα αξιοποιηθούν προκειμένου να βελτιωθούν σημαντικά τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των λεωφορειακών γραμμών, που κινούνται στο οδικό δίκτυο του αστικού ιστού της Αθήνας, εξυπηρετούν μεγάλη επιβατική κίνηση και σημαντικό αριθμό μετεπιβιβάσεων (γραμμές κορμού, κεντρικές, διακεντρικές γραμμές και τροφοδοτικές γραμμές) και συμβάλουν στην ολοκληρωμένη λειτουργία του σύγχρονου, ενιαίου και αδιάλειπτου συγκοινωνιακού δικτύου της Αθήνας [...]

Προκειμένου να καθοριστούν σε λεπτομέρεια τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των περιφερειακών – προαστιακών λεωφορειακών γραμμών, οι οποίες προτείνεται να ανατεθούν στην ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. εξετάστηκαν στοιχεία όπως η υφιστάμενη χρονοαπόσταση την ώρα αιχμής, η επιβατική κίνηση της γραμμής, το % εκτέλεσης δρομολογίων της γραμμής. Στην υφιστάμενη κατάσταση, λόγω της έλλειψης τροχαίου υλικού και οδηγών, οι χρονοαποστάσεις του δικτύου των επιφανειακών μέσων για την ώρα αιχμής που εφαρμόζονται, υπολείπονται από τις πρότυπες χρονοαποστάσεις που ορίζονται βάσει της κατηγορίας γραμμής και τις αρχές συγκοινωνιακού σχεδιασμού και οι οποίες αποτελούν βασική αρχή του ΟΑΣΑ. Ως εκ τούτου προέκυψε η ανάγκη βελτίωσης της χρονοαποστάσεων σε ορισμένες περιφερειακές-προαστιακές γραμμές, ώστε να προσεγγίσουν την επιθυμητή πρότυπη χρονοαπόσταση [...]

5. Κόστος ανάθεσης υπηρεσιών

Το ετήσιο κόστος ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου στην ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε υπολογίζεται σε 24.131.018 €. Το κόστος αυτό έχει υπολογιστεί με προσφερόμενη τιμή ανά οχηματοχιλιόμετρο 1,41€.

6. Αναμενόμενα Οφέλη

Τα αναμενόμενα οφέλη από την ανάθεση του συγκοινωνιακού έργου στην ΚΤΕΛ Ν. Αττικής είναι:

- Βελτίωση επιπέδου συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης από την ένταξη της ΚΤΕΛ Ν. Αττικής στο σύστημα του ΟΑΣΑ

- Η λειτουργία των εξήντα (60) περιφερειακών-προαστιακών γραμμών από την ΚΤΕΛ Ν. Αττικής θα συμβάλει στη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης, δεδομένου ότι θα επιτυγχάνεται το 100% της εκτέλεσης των δρομολογίων με βελτιωμένη χρονοαπόσταση.

Η εξοικονόμηση των πόρων από την ανάθεση των περιφερειακών προαστιακών γραμμών στην Κ.Τ.Ε.Λ. Ν. Αττικής κατά τη χειμερινή περίοδο είναι 160 οχήματα και 313 βάρδιες οδηγών την τυπική καθημερινή ημέρα. Λαμβάνοντας υπόψη ότι κατά την τυπική καθημερινή ημέρα 106 θερμικά λεωφορεία υπολείπονται του προγραμματισμένου αριθμού οχημάτων, λόγω μη διαθεσιμότητας οδηγών και οχημάτων, τα 160 οχήματα που εξοικονομούνται θα καλύψουν αφενός την ανάγκη εξόδου 100% των προγραμματισμένων οχημάτων και αφετέρου τα υπόλοιπα $160-106=54$ οχήματα είναι δυνατό να δρομολογηθούν στις υπόλοιπες γραμμές του δικτύου της ΟΣΥ, ενισχύοντας σημαντικά το επίπεδο συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης [...].

4. Σύμφωνα με το Παράρτημα 5, που φέρει τον τίτλο «Τεχνικές Προδιαγραφές Οχημάτων» αφορά στην τεχνική περιγραφή των οχημάτων, τα οποία θα χρησιμοποιηθούν από την ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. στο πλαίσιο της ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου της ΟΣΥ. Συνοπτικά αναφέρεται ότι τα εν λόγω οχήματα προβλέπεται να είναι «ντιζελοκίνητα λεωφορεία διαξονικά και τριαξονικά με ρυμουλκό, μεταχειρισμένα ή/και καινούργια, αστικού τύπου, με έτος κατασκευής το 2008 ή/και μεταγενέστερο .

- Όλα τα λεωφορεία θα είναι κατηγορίας EURO V ή νεότερης.
- Όλα τα λεωφορεία υπόκεινται σε ετήσιο τεχνικό έλεγχο πιστοποιημένου και νομίμως αδειοδοτημένου ΚΤΕΟ.»

5. Στο Παράρτημα 6, σχετικά με τη διαδικασία πώλησης τύπων κομίστρου Ο.Α.Σ.Α. από την ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε. αναφέρονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

«Η ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε., θα αναλάβει την πώληση των τύπων κομίστρου του Ο.Α.Σ.Α. και θα παράσχει όλες τις αναγκαίες διασφαλίσεις για την υλοποίηση των ανατιθεμένων υπηρεσιών και για την πραγματοποίηση των πάσης φύσεως οικονομικών συναλλαγών σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Οι ειδικές διαδικασίες πώλησης θα καθοριστούν σε συνεργασία με τον Ο.Α.Σ.Α.

Ως κίνητρο για τη διασφάλιση της καταβολής κομίστρου, η ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε. θα λαμβάνει ποσοστό έως τέσσερα τοις εκατό (4%) επί των εισπράξεων από την πώληση των τύπων κομίστρου, που θα πραγματοποιείται είτε απ' τους οδηγούς εντός των λεωφορείων, είτε από άλλο προσωπικό (εκδότες εισιτηρίων, κλπ).

Η μέριμνα και το κόστος της διαχείρισης και της διάθεσης των τύπων κομίστρου (εφοδιασμός, διανομή, κλπ) βαρύνει την ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε..

Η πώληση των τύπων κομίστρου ΟΑΣΑ από την ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε. θα πραγματοποιείται μέσω δύο καναλιών διάθεσης: α) μέσω των συσκευών ΦΤΠ-POS (Φορητά τερματικά πώλησης) που θα διατεθούν από τον ΟΑΣΑ και θα εγκατασταθούν σε σημεία έκδοσης της ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε. β) μέσω προ φορτισμένων τύπων κομίστρου, οι οποίοι θα παραδίδονται στην ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε. προς πώληση από τους οδηγούς των οχημάτων ΚΤΕΛ [...]

6. Επισημαίνεται ότι έχει υποβληθεί το **σχέδιο σύμβασης ανάθεσης εκτέλεσης** αστικών και ειδικού τοπικού χαρακτήρα δρομολογίων στην περιοχή αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α., μεταξύ της εν λόγω εταιρείας, της ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε. και του εκ τρίτου συμβαλλόμενου Οδικές Συγκοινωνίες (Ο.ΣΥ.) Α.Ε.

Στο Προοίμιο του ως άνω σχεδίου σύμβασης αναφέρονται τα ακόλουθα:

«1. Ο ΟΑΣΑ έχει γενικές αρμοδιότητες, υποχρεώσεις και δικαιώματα που ορίζονται στην κείμενη νομοθεσία και ιδίως στο Ν.3920/2011 (Α 33), για την παροχή συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή της Περιφέρειας Αττικής, ως ειδικότερα ορίζεται στο Ν. 3820/2010.

Ειδικότερα, είναι αρμόδιος για την ανάπτυξη, το συντονισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών λεωφορείων και μέσων υπόγειων και επίγειων σταθερής τροχιάς, με σκοπό τη μεταφορά και εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού στην Περιφέρεια Αττικής

(πλην Νήσων) – περιοχή ευθύνης ΟΑΣΑ, μέσω ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών υψηλού επιπέδου και με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας. [...]

2. Η παρούσα σύμβαση εξυπηρετεί σκοπούς επιτακτικού υπέρτερου δημοσίου συμφέροντος, που συνίσταται στην ανάγκη διασφάλισης της απρόσκοπτης, συνεχούς και αδιατάρακτης παροχής της δημόσιας υπηρεσίας αστικού συγκοινωνιακού έργου σε κάθε δυνητικό επιβάτη στην περιοχή ευθύνης του ΟΑΣΑ..

3. Σύμφωνα με το άρθρο 4 του Ν. 2963/2001 όπως ισχύει, σκοπός των ΚΤΕΛ Α.Ε. είναι η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου, όπως αυτό ειδικότερα ορίζεται στο παραπάνω νόμο, καθώς και οποιοδήποτε άλλο έργο οδικών συγκοινωνιών τους ανατεθεί. Όπως η Ο.ΣΥ.Α.Ε., έτσι και οι ΚΤΕΛ Α.Ε., είναι ήδη παραχωρησιούχοι τμημάτων του όλου συγκοινωνιακού έργου του Ελληνικού Κράτους και όλης της δημόσιας υπηρεσίας χερσαίων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία στην Ελληνική Επικράτεια. Οι ΚΤΕΛ Α.Ε. από το 1973 και εντεύθεν παρέχουν το εκάστοτε συγκοινωνιακό έργο που τους ανατίθεται, όχι με ανεξέλεγκτους όρους ελεύθερης οικονομίας, αγοράς και αυτονομίας, αλλά με όρους εποπτείας, ελέγχων και συνεπειών που επιβάλλει σ' αυτές το Ελληνικό Κράτος, αρχικά βάσει του Ν.Δ. 102/1973 και στη συνέχεια βάσει του ισχύοντος Ν. 2963/2001. Ενδεικτικά, το ύψος του κομίστρου που εισπράττεται ανά χιλιόμετρο και ανά κατηγορία επιβατών (φοιτητών, μαθητών, ΑμεΑ, ένστολων, ανέργων, κλπ) ορίζεται διοικητικά από το αρμόδιο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Επιπλέον, τα δρομολόγια που εκτελούνται εκ μέρους των ΚΤΕΛ, οι ώρες που εκτελούνται, οι διαδρομές που ακολουθούνται και οι στάσεις που εξυπηρετούνται και άλλες προδιαγραφές παροχής του συγκοινωνιακού έργου, ορίζονται από τις αρμόδιες Διευθύνσεις των Περιφερειών και τον ΟΑΣΑ ως εκ του νόμου αρμόδιο για τη χάραξη του συγκοινωνιακού έργου.

Οι ΚΤΕΛ Α.Ε. διαθέτουν την κατάλληλη εμπειρία και αξιοπιστία παροχής συγκοινωνιακού έργου και η λειτουργία τους αποτιμάται ως επωφελής για το κοινωνικό σύνολο επί σειρά δεκαετιών εκτελούμενη με υπευθυνότητα και αποτελεσματικότητα.

4. Η δυνατότητα απευθείας ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου αντί διαγωνιστικής διαδικασίας, προβλέπεται στο άρθρ. 5 παρ. 5 του Κανονισμού 1370/2007 ΕΚ σε περίπτωση που υπάρχει «διακοπή των υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών» ή «επικείμενος κίνδυνος διακοπής τους». Η απρόβλεπτη ανάγκη λήψης μέτρων για την ενίσχυση των αστικών συγκοινωνιών έχει ήδη αναγνωρισθεί και αποτυπωθεί στην από 22/8/2020 ΠΝΠ. Δεν αμφισβητείται ότι η επιχειρησιακή δυνατότητα της Ο.ΣΥ. Α.Ε. κυμαίνεται σε χαμηλό πλαίσιο απόδοσης στον παρόν χρονικό διάστημα κατάσταση που έχει επιβαρυνθεί λόγω της πανδημίας της νόσου. COVID-19. Για το λόγο αυτό υφίσταται άμεση ανάγκη να ληφθούν τα απαιτούμενα έκτακτα μέτρα, προκειμένου να διασφαλιστεί απρόσκοπτα η συνέχιση της ασφαλούς και προσήκουσας παροχής συγκοινωνιακού έργου προς το επιβατικό κοινό της περιοχής ευθύνης του ΟΑΣΑ.

Η ανάθεση ή η παράταση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ως έκτακτο μέτρο ή η επιβολή τέτοιας σύμβασης, βάσει της παρ. 5 του άρθρου 5 του Κανονισμού 1370/2007 της Ε.Ε. και για τους λόγους που αναφέρονται σ' αυτήν, δεν υπερβαίνει τα δύο έτη. Συναφώς, με τη διάταξη του άρθρου 5Α παρ. 3 του Ν. 3920/2011 ως ισχύει μετά την τροποποίησή του από το άρθρ. 38 του Ν. 4663/2020, προβλέπεται η μετά από σύμβαση ανάθεση παροχής συγκοινωνιακού έργου από τον

ΟΑΣΑ στην ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε., για την αντιμετώπιση διακοπής των παρεχόμενων υπηρεσιών ή και του επικείμενου κινδύνου διακοπής τους εκ μέρους των υφιστάμενων παρόχων των συγκοινωνιακών υπηρεσιών στις περιοχές αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ για χρονικό διάστημα που δεν δύναται να υπερβαίνει τα δύο έτη. [...]

6. Η Ο.ΣΥ. Α.Ε. εκτελεί συγκοινωνιακό έργο στην Περιφέρεια Αττικής. Με βάση τον αριθμό των διαθέσιμων λεωφορείων του στόλου της, την εν γένει μεταφορική της ικανότητα, τις απαιτήσεις του επιβατικού κοινού ως προς τη συχνότητα των λεωφορείων καθώς και τις ιδιαίτερες συνθήκες που έχουν γεννηθεί από την πανδημία της νόσου COVID-19 και που καθιστούν αναγκαία την αναδιοργάνωση της συχνότητας παροχής του συγκοινωνιακού έργου, παρίσταται άμεση ανάγκη να ληφθούν έκτακτα μέτρα για την παροχή της συγκοινωνιακής υπηρεσίας με τα παραπάνω, υψηλής ποιότητας χαρακτηριστικά και προδιαγραφές.

Για τους άνω λόγους προκρίνεται η απευθείας ανάθεση παροχής τμημάτων του μεταφορικού έργου σε άλλους, πλην της ΟΣΥ, παρόχους συγκοινωνιακού έργου.

Η επιλογή των λεωφορειακών γραμμών βασίστηκε σε κριτήρια όπως, ενδεικτικά: η πυκνότητα του πληθυσμού, η χιλιομετρική απόσταση από το κέντρο της Αθήνας, το μήκος της διαδρομής, ο αριθμός εναλλακτικών διαδρομών, η επιβατική κίνηση, η γεωμορφολογία των διαδρομών, κ.α.

7. Δυνάμει της παρ. 4 του άρθρου 38 του Ν. 4663/2020 που τροποποίησε τη διάταξη του άρθρου 5Α του Ν. 3920/2011 (βλ. παραπάνω υπό σημ. 4), στην περιοχή αρμοδιότητας ΟΑΣΑ, επιτρέπεται να εκτελούνται αστικά και υπεραστικά δρομολόγια από τις ΚΤΕΛ Α.Ε. ή τους Ο.Τ.Α. Α΄ ή Β΄ βαθμού ή από οδικό μεταφορέα επιβατών, με την υπογραφή σύμβασης μεταξύ αφενός του ΟΑΣΑ και αφετέρου του φορέα εκτέλεσης. Τα δρομολόγια προτείνονται απ' τον ΟΑΣΑ και εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

8. Δυνάμει της παρ. 3 του άρθρου 38 του Ν. 4663/2020 που τροποποίησε τη διάταξη του άρθρου 5 Α του Ν. 3920/2011 (βλ. παραπάνω υπό σημ. 4), στην περιοχή αρμοδιότητας ΟΑΣΑ, επιτρέπονται να εκτελούνται αστικά και υπεραστικά δρομολόγια απ' το οικείο ΚΤΕΛ Α.Ε. (εν προκειμένω την ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε.), με υπογραφή σύμβασης μεταξύ του ΟΑΣΑ και του οικείου ΚΤΕΛ Α.Ε.. Η ως άνω ανάθεση έχει προσωρινό χαρακτήρα, για την αντιμετώπιση των αυξημένων παρεχόμενων συγκοινωνιακών υπηρεσιών εκ μέρους των υφιστάμενων παρόχων (εν προκειμένου Ο.ΣΥ. Α.Ε.) και δεν δύναται να υπερβαίνει τα δύο (2) έτη. Αναλόγως της έκτασης των προς ανάθεση υπηρεσιών και ενδεχόμενης αδυναμίας ανταπόκρισης του οικείου ΚΤΕΛ Α.Ε. στο σύνολο του ανατιθέμενου έργου, καθώς και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των προς ανάθεση λεωφορειακών γραμμών, λαμβανομένης ιδίως υπόψη της περιοχής του προς ανάθεση έργου, είναι επιτρεπτή και η υπεκμίσθωση μέρους των ανατιθέμενων συγκοινωνιακών υπηρεσιών και σε άλλα ΚΤΕΛ Α.Ε. Περιφερειακών Ενοτήτων, δια ιδιαίτερων συμβάσεων υπεκμίσθωσης μεταξύ του Αναδόχου (ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε. της περιοχής ευθύνης του ΟΑΣΑ) και άλλων ΚΤΕΛ Α.Ε. Περιφερειακών Ενοτήτων. Οι αναθέσεις αυτές, λόγω του επείγοντος και προσωρινού χαρακτήρα, διενεργούνται μετά από διαβουλεύσεις του ΟΑΣΑ και του υποψηφίου παρόχου. Οι προς ανάθεση λεωφορειακές γραμμές, τα δρομολόγια, το χιλιομετρικό κόστος ανάθεσης, η διάρκεια του προς ανάθεση συγκοινωνιακού έργου, ως και το ή τα προτεινόμενα ΚΤΕΛ Α.Ε. άλλων Περιφερειακών Ενοτήτων για την ανάθεση μέρους του προς ανάθεση συγκοινωνιακού έργου, προτείνονται από

τον ΟΑΣΑ και εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

7. Περαιτέρω, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο ως άνω σχέδιο σύμβασης:

« Άρθρο 1 Σκοπός και αντικείμενο της σύμβασης

1.1 Ο ΟΑΣΑ αναθέτει στην ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε. και αυτή αποδέχεται και αναλαμβάνει την υποχρέωση εκτέλεσης αστικών, και ειδικού τοπικού χαρακτήρα δρομολογίων, τακτικών οδικών επιβατικών μεταφορών στην Περιφέρεια Αττικής (περιοχή ευθύνης ΟΑΣΑ). Ειδικότερα το εύρος του συγκοινωνιακού έργου προσδιορίζεται στα Παραρτήματα 1 και 2 της παρούσας Σύμβασης, τα οποία συνιστούν ενιαία και αναπόσπαστα τμήματα αυτής. [...] **η ανάθεση γίνεται έναντι αποζημίωσης για τις αντίστοιχα παρεχόμενες υπηρεσίες απ' την ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε.**, ως ορίζεται στην παρούσα σύμβαση, με τη μορφή έκτακτου μέτρου για την αντιμετώπιση του άμεσου και επικείμενου κινδύνου διακοπής του συνόλου (ή μέρους) των παρεχόμενων υπηρεσιών συγκοινωνιακού έργου από την Ο.ΣΥ. Α.Ε.

Άρθρο 2 Χρονική Διάρκεια της Σύμβασης

2.1 Η Σύμβαση τίθεται σε ισχύ από την υπογραφή της από τα Μέρη και έχει διάρκεια δύο (2) έτη. Για τον υπολογισμό της διάρκειας των δύο (2) ετών παροχής συγκοινωνιακού έργου λαμβάνεται ως αφετηρία η πρώτη ημέρα εκτέλεσης του ανατιθέμενου συγκοινωνιακού έργου. Ο ΟΑΣΑ διατηρεί το αποκλειστικό δικαίωμα και κατά την απόλυτη κρίση του να αποφασίσει την παράταση έως και ενός (1) έτους, με τους αυτούς όρους. Τυχόν απόφαση παράτασης της Σύμβασης εκ μέρους του ΟΑΣΑ, είναι δεσμευτική για την ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε., εφόσον η ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε. ενημερωθεί εγγράφως τρεις (3) μήνες προ της 2ετούς λήξης ισχύος της Σύμβασης.[...]

Άρθρο 3 Προσδιορισμός φύσης, έκτασης και περιεχομένου του προς ανάθεση Συγκοινωνιακού Έργου στην ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε.

3.1 Η ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε., καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της παρούσας Σύμβασης, αναλαμβάνει την υποχρέωση να εκτελεί το προγραμματισμένο έργο (γραμμές– αριθμός δρομολογίων – πρόγραμμα δρομολογίων) και το χιλιομετρικό έργο που εκ του προγραμματισμένου έργου προκύπτει, όπως αυτό ορίζεται στα Παραρτήματα 1 και 2 της παρούσας Σύμβασης, τα οποία αποτελούν ενιαία και αναπόσπαστα μέρη της παρούσας.

3.2 Τα συνολικά οχηματοχιλιόμετρα του προγραμματισμένου έργου, όπως αυτό ορίζεται στο Παράρτημα 1 της παρούσας Σύμβασης, ανέρχονται σε 17.114.197,32 ετησίως με απόκλιση θετική ή αρνητική μέχρι δύο τοις εκατό ($\pm 2\%$).

3.3 Το Συγκοινωνιακό Έργο που ανατίθεται με την παρούσα Σύμβαση από τον ΟΑΣΑ στην ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε., σύμφωνα με το Παράρτημα 1 αυτής, κατανέμεται εντός κάθε ημερολογιακού έτους σε δυο (2) περιόδους. Στην χειμερινή περίοδο διάρκειας δέκα (10) μηνών (από 1/9 έως 30/6) και στην θερινή περίοδο 10 διάρκειας δύο (2) μηνών (από 1/7 έως 31/8). Για κάθε περίοδο και για κάθε γραμμή, προσδιορίζεται ξεχωριστά το Συγκοινωνιακό Έργο, για τις καθημερινές (από Δευτέρα έως Παρασκευή), τα Σάββατα, τις Κυριακές και τις επίσημες αργίες, σύμφωνα με τον σχεδιασμό και προγραμματισμό του ΟΑΣΑ.

3.4 Για κάθε γραμμή / σύνδεση ο ΟΑΣΑ καθορίζει ειδικότερα, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες

παραμέτρους:

- Τη διαδρομή, τις στάσεις, την αφετηρία και το τέρμα κάθε γραμμής/σύνδεσης.
- Το ωράριο λειτουργίας, περιλαμβανομένου του πρώτου και τελευταίου δρομολογίου.
- Το ημερήσιο – εβδομαδιαίο – μηνιαίο – ετήσιο Συγκοινωνιακό Έργο σε οχηματοχιλιόμετρα, όπως προκύπτει από το ημερήσιο πρόγραμμα δρομολογίων, σύμφωνα με τους πίνακες του Παραρτήματος 1 της παρούσας Σύμβασης.

3.4 Τροποποίηση των γραμμών, διαδρομών και δρομολογίων, στο ύψος των οχηματοχιλιομέτρων και λεωφορείων της παρούσας Σύμβασης, εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης του ΟΑΣΑ σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου 54 του Ν. 4568/2018, όπως τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 38 του Ν. 4663/2020.

Άρθρο 5 Δικαιώματα και υποχρεώσεις ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε

[...] 17. Ως κίνητρο για την διασφάλιση της καταβολής κομίστρου από το επιβατικό κοινό, καθώς και για την αποφυγή του ηθικού κινδύνου της λεγόμενης «εισιτηριοδιαφυγής», οι συμβαλλόμενοι θεωρούν ως εύλογο και δίκαιο μέτρο – πρόβλεψη την ανταμοιβή της ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε. (και αναλογικά των ΚΤΕΛ Ν. Κορινθίας Α.Ε., ΚΤΕΛ Ν. Εύβοιας Α.Ε. και ΚΤΕΛ Επαρχίας Θηβών Α.Ε.): Κατά 17 ποσοστό τέσσερα τοις εκατό (4%) επί των εισπράξεων από την πώληση εισιτηρίων, είτε απ' τους οδηγούς εντός των λεωφορείων των ΚΤΕΛ Α.Ε., είτε από άλλο προσωπικό των ΚΤΕΛ Α.Ε. (εκδότες εισιτηρίων, κλπ). Η πώληση των εισιτηρίων του Ο.Α.Σ.Α. θα πραγματοποιείται σύμφωνα με ειδική διαδικασία που καθορίζεται από τον ΟΑΣΑ και περιγράφεται στο Παράρτημα 6. Η μέριμνα και το κόστος της διαχείρισης και της διάθεσης των εισιτηρίων (εφοδιασμός εισιτηρίων από ΚΤΕΛ Α.Ε., διανομή στους Οδηγούς και Εκδότες, κλπ) βαρύνει τις ΚΤΕΛ Α.Ε.

18. Η Ο.ΣΥ. Α.Ε. συναινεί στην θέσπιση του μέτρου αυτού, καθώς αναγνωρίζει και αποδέχεται πως με τον τρόπο αυτό τα τελικά της έσοδα από τις εν λόγω γραμμές θα διασφαλίζονται στο μέγιστο δυνατό βαθμό και θα αυξηθούν.

Άρθρο 7 Χρηματοδότηση και καταβολή αποζημιώσεων για την εκτέλεση του Συγκοινωνιακού Έργου

7.1 Η χρηματοδότηση της Σύμβασης θα γίνεται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, δια της εγγραφής ειδικής προς το σκοπό αυτό επιδότησης του ΟΑΣΑ. Το κατ' έτος ύψος της χρηματοδότησης, κατ' εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης, θα κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό που θα τηρεί ο ΟΑΣΑ σε Πιστωτικό Ίδρυμα, αποκλειστικά και μόνο για το σκοπό αυτό, σε δώδεκα (12) ισόποσες μηνιαίες δόσεις, εκάστη καταβαλλόμενη στο πρώτο δεκαήμερο κάθε μήνα. [...]

7.2 Η αποζημίωση της ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε. (και των υπεκμισθωτριών ΚΤΕΛ Ν. Κορινθίας Α.Ε., ΚΤΕΛ Ν. Εύβοιας Α.Ε. και ΚΤΕΛ Επαρχίας Θηβών Α.Ε.), για την εκτέλεση του Συγκοινωνιακού Έργου όπως αυτό προσδιορίζεται στα Παραρτήματα 1 και 2 της παρούσας Σύμβασης, υπολογίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα 3 (Οικονομική Συμφωνία) το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο και ενιαίο τμήμα της παρούσας Σύμβασης.

7.3 Η αποζημίωση των ΚΤΕΛ Α.Ε. θα καταβάλλεται από τον ΟΑΣΑ και θα αναλογεί στο οριζόμενο με την παρούσα Σύμβαση Συγκοινωνιακό Έργο. Η αποζημίωση προς την ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε. και τις λοιπές υπομισθώτριες ΚΤΕΛ Α.Ε. του άρθρου 15 της παρούσας, δεν αποτελεί Κρατική ενίσχυση, αλλά αντισταθμίζει την παροχή δημόσιας υπηρεσίας και την ικανοποίηση των αναγκών μετακίνησης των πολιτών στην περιοχή ευθύνης του ΟΑΣΑ, η οποία πρέπει να συνεχίσει να εξυπηρετείται συγκοινωνιακά.

7.4 Ο ΟΑΣΑ οφείλει να καταβάλει στην ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε. και στις τρεις υπομισθώτριες ΚΤΕΛ Α.Ε., εντός του πρώτου δεκαπενθημέρου εκάστου ημερολογιακού μήνα, το ενενήντα τοις εκατό (90%) της προβλεπόμενης και αναλογούσης μηνιαίας αποζημίωσης για τον μήνα αυτό, όπως αυτή καθορίζεται με την παρούσα Σύμβαση.

7.6 Πέραν των ανωτέρω ρητά οριζόμενων υποχρεώσεων στο παρόν άρθρο, ο ΟΑΣΑ δεν υποχρεούται στην καταβολή οποιασδήποτε άλλης δαπάνης.

Άρθρο 8 Πολιτική κομίστρων στις λεωφορειακές γραμμές, που εκτελούνται από την ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε.

8.1 Η τιμολογιακή πολιτική στο, με την παρούσα Σύμβαση, ανατιθέμενο έργο, που θα παρέχεται απ' την ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε. (και τις άλλες ΚΤΕΛ Α.Ε.), είναι αντίστοιχη του ΟΑΣΑ και καθορίζεται, κάθε φορά, δια κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

8.2 Οι εισπράξεις απ' τα κόμιστρα του, δια της παρούσας Σύμβασης ανατιθέμενου έργου, αποτελούν έσοδα του ομίλου ΟΑΣΑ.

Άρθρο 18 Αριθμοί και τύποι λεωφορείων των ΚΤΕΛ Α.Ε. για την εκτέλεση του ανατιθέμενου έργου

[...] Ρητά συμφωνείται ότι η ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε. και οι υπομισθώτριες αυτής ΚΤΕΛ Α.Ε. θα δρομολογήσουν σε κάθε περίπτωση το σύνολο των 200 ως άνω λεωφορείων έως την 30.11.2020 [...]»

II. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

8. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 παρ. 2 περ. γ' υποπερ. δδ' του Ν. 4013/2011, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 21 παρ. 2 περ. α' και β' του Ν. 4441/2016, οι αποφάσεις των αναθετουσών Αρχών που αφορούν την προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης για την ανάθεση των δημόσιων συμβάσεων, σύμφωνα με την περίπτωση β' της παρ. 2 του άρθρου 26 και τα άρθρα 32 και 269 του Ν. 4412/2016, εξαιρουμένων των περιπτώσεων ανωτέρας βίας, εκδίδονται μετά από σύμφωνη γνώμη της Αρχής, εφόσον οι συμβάσεις αυτές εμπίπτουν, λόγω της εκτιμώμενης αξίας τους, στο πεδίο εφαρμογής των Οδηγιών 2014/24/EK και 2014/25/EK, οι οποίες ενσωματώθηκαν στην ελληνική έννομη τάξη με το Ν. 4412/2016. Κατά την άσκηση της εν λόγω αρμοδιότητας η Αρχή λαμβάνει υπόψη της τις γενικές αρχές του ενωσιακού και εθνικού δικαίου. Η εν λόγω αρμοδιότητα ασκείται μέσα σε προθεσμία είκοσι (20) εργασίμων ημερών από την περιέλευση του σχεδίου απόφασης στην Αρχή, συνοδευόμενου από όλα τα στοιχεία στα οποία θεμελιώνεται, κατά περίπτωση, η προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, με μέριμνα της αναθέτουσας αρχής.

9. Οι διατάξεις του ν. 4412/2016 «Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και

Υπηρεσιών» και ιδίως:

- i. **Το Άρθρο 2 «Ορισμοί»** (άρθρο 2 και άρθρο 33 παρ. 1 εδάφιο β΄ της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ και άρθρο 2 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ):
- «1. Για τους σκοπούς του παρόντος εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:
- 1) α) ως «αναθέτουσες αρχές» νοούνται το κράτος, οι αρχές τοπικής αυτοδιοίκησης, οι οργανισμοί δημοσίου δικαίου ή οι ενώσεις μιας ή περισσότερων από αυτές τις αρχές ή ενός ή περισσότερων από αυτούς τους οργανισμούς δημοσίου δικαίου και οι αναθέτουσες αρχές κατά την έννοια του άρθρου 223 και
- β) ως «αναθέτοντες φορείς» νοούνται οι αναθέτοντες φορείς κατά την έννοια του άρθρου 224 [...]
- 5) ως «δημόσιες συμβάσεις» και ως «συμβάσεις έργων, υπηρεσιών και προμηθειών» νοούνται οι συμβάσεις εξ επαχθούς αιτίας οι οποίες συνάπτονται γραπτώς μεταξύ ενός ή περισσότερων οικονομικών φορέων και μιας ή ενός ή περισσότερων αναθετουσών αρχών/ αναθετόντων φορέων, αντίστοιχα, και έχουν ως αντικείμενο την εκτέλεση έργων, την προμήθεια αγαθών ή την παροχή υπηρεσιών, [...]
- 9) ως «δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών» και ως «συμβάσεις υπηρεσιών» νοούνται οι συμβάσεις που έχουν ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών, πλην των αναφερομένων στην περίπτωση 6 [...]

των ευρώ 428.000,00.

v. Άρθρο 236 Μέθοδοι υπολογισμού της εκτιμώμενης αξίας των συμβάσεων (άρθρο 16 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ)

1. Ο υπολογισμός της εκτιμώμενης αξίας μιας σύμβασης βασίζεται στο συνολικό πληρωτέο ποσό, χωρίς ΦΠΑ, όπως εκτιμάται από τον αναθέτοντα φορέα, συμπεριλαμβανομένου κάθε τυχόν δικαιώματος προαίρεσης ή τυχόν παρατάσεων της σύμβασης, όπως αυτά προβλέπονται ρητά στα έγγραφα της σύμβασης.

Αν ο αναθέτων φορέας προβλέπει απονομή βραβείων ή καταβολή χρηματικών ποσών για τους υποψήφιους ή προσφέροντες, λαμβάνει υπόψη του τα ποσά αυτά κατά τον υπολογισμό της εκτιμώμενης αξίας της σύμβασης.

2. Όταν ο αναθέτων φορέας αποτελείται από χωριστές επιχειρησιακές μονάδες, λαμβάνεται υπόψη η συνολική εκτιμώμενη αξία για όλες τις χωριστές επιχειρησιακές μονάδες.

Κατά παρέκκλιση του πρώτου εδαφίου, αν μία χωριστή επιχειρησιακή μονάδα είναι ανεξαρτήτως υπεύθυνη για τις διαδικασίες ανάθεσης των συμβάσεων της ίδιας ή ορισμένων κατηγοριών αυτών, η αξία των συμβάσεων μπορεί να υπολογίζεται στο επίπεδο της συγκεκριμένης μονάδας.

3. Η επιλογή της χρησιμοποιούμενης μεθόδου για τον υπολογισμό της εκτιμώμενης αξίας μιας σύμβασης δεν γίνεται με σκοπό την αποφυγή της εφαρμογής οποιασδήποτε διάταξης του παρόντος νόμου. Η σύμβαση δεν κατατέμενεται κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται η εφαρμογή οποιασδήποτε διάταξης του παρόντος νόμου, εκτός αν δικαιολογείται από αντικειμενικούς λόγους.

4. Η εκτιμώμενη αξία ισχύει τη στιγμή της αποστολής της προκήρυξης διαγωνισμού ή, στις περιπτώσεις που δεν προβλέπεται τέτοια προκήρυξη, τη στιγμή που ο αναθέτων φορέας εκκινεί τη διαδικασία σύναψης της σύμβασης, για παράδειγμα, ερχόμενος σε επαφή με οικονομικούς φορείς για τους σκοπούς σύναψης σύμβασης, όπου ενδείκνυται κατά τα ειδικότερα προβλεπόμενα στο άρθρο 290 [...]

8. Όταν προτεινόμενο έργο ή προτεινόμενη παροχή υπηρεσιών μπορεί να οδηγήσει σε ανάθεση συμβάσεων υπό τη μορφή χωριστών τμημάτων, λαμβάνεται υπόψη η συνολική εκτιμώμενη αξία όλων αυτών των τμημάτων. Όταν η συνολική αξία των τμημάτων ισούται ή υπερβαίνει το κατώτατο όριο που προβλέπεται στο άρθρο 235, το παρόν Βιβλίο (άρθρα 222 έως 338) εφαρμόζεται στην ανάθεση κάθε τμήματος.

9. Όταν ένα σχέδιο αγοράς για την απόκτηση ομοιογενών αγαθών μπορεί να οδηγήσει στην ανάθεση συμβάσεων υπό τη μορφή χωριστών τμημάτων, λαμβάνεται υπ' όψιν, για την εφαρμογή των σημείων β' και γ' του άρθρου 235, η συνολική εκτιμώμενη αξία όλων των τμημάτων.

Όταν η συνολική αξία των τμημάτων ισούται με ή υπερβαίνει την αξία που προβλέπεται στο άρθρο 235, το παρόν Βιβλίο εφαρμόζεται στην ανάθεση κάθε επιμέρους τμήματος.

10. Κατά παρέκκλιση των παραγράφων 8 και 9, οι αναθέτοντες φορείς μπορούν να αναθέτουν συμβάσεις για μεμονωμένα τμήματα κατά τις διατάξεις του παρόντος Βιβλίου, λαμβάνοντας υπ' όψιν την εκτιμώμενη αξία μόνο του τμήματος, εφόσον αυτή, χωρίς ΦΠΑ είναι μικρότερη από ογδόντα χιλιάδες ευρώ (80.000) για προμήθειες ή υπηρεσίες ή από ένα εκατομμύριο Ευρώ (1.000.000) για έργα, υπό την προϋπόθεση ότι η συνολική αξία των τμημάτων που ανατίθενται με αυτόν τον τρόπο δεν υπερβαίνει το 20% της συνολικής αξίας όλων των τμημάτων στα οποία έχει διαιρεθεί το προτεινόμενο έργο, η προτεινόμενη αγορά παρεμφερών αγαθών ή η προτεινόμενη

παροχή υπηρεσιών [...]

vi. Το άρθρο 269 Χρήση της διαδικασίας με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση (άρθρο 50 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ)

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 [...]

και τα οριζόμενα στο άρθρο 269Α : «Εξαιρούνται της υποχρεωτικής εφαρμογής των άρθρων 79 παράγραφοι 1 έως 4, 258 παράγραφος 1 και 302 παράγραφος 1 περίπτωση α', οι ακόλουθες περιπτώσεις του άρθρου 269:

α) όπου η δυνατότητα ανάθεσης περιορίζεται σε έναν προκαθορισμένο συμμετέχοντα σύμφωνα με τις περιπτώσεις γ', ε', στ' και θ' της παραγράφου 1,

β) λόγω του επείγοντος χαρακτήρα της ανάθεσης σύμφωνα με τις περιπτώσεις δ' και η' της παραγράφου 1 και

γ) λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της συναλλαγής στην περίπτωση προμηθειών που είναι εισηγμένες και αγοράζονται σε χρηματιστήριο εμπορευμάτων σύμφωνα με την περίπτωση ζ' της παραγράφου 1.

Στις περιπτώσεις α' και β' η διαδικασία διεξάγεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στους όρους της πρόσκλησης και η αξιολόγηση των προσφορών μπορεί να γίνεται σε ενιαίο στάδιο με την ανάθεση της σύμβασης. Στην περίπτωση γ' δεν απαιτείται προηγούμενη πρόσκληση και η διαδικασία διεξάγεται με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της συναλλαγής.

vii. Το άρθρο 376 «Μεταβατικές διατάξεις» (άρθρα 90 παρ. 2 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ και 106 παρ.

2 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ), με το οποίο ορίζεται ότι: «1. Οι διατάξεις του παρόντος νόμου εφαρμόζονται σε όλες τις δημόσιες συμβάσεις, καθώς και σε όλους τους διαγωνισμούς μελετών που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Βιβλίου I (άρθρα 3 έως 221), καθώς και σε όλες τις συμβάσεις και τους διαγωνισμούς μελετών που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Βιβλίου II (άρθρα 222 έως 338), και η έναρξη της διαδικασίας σύναψης των οποίων, σύμφωνα με τα άρθρα 61, 120 290, και 330 αντίστοιχα, λαμβάνει χώρα μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου.»

viii. Το άρθρο 379 «Έναρξη ισχύος» (άρθρα 90 παράγραφοι 1-2 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ και 106

παράγραφοι 1-2 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ) : «1. Η ισχύς των διατάξεων του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις του [...]».

10. Τα οριζόμενα στον ν. 2963/2001 «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις» , ως τροποποιήθηκε και ισχύει:

i. Άρθρο 1 «Γενικοί Ορισμοί»

Για την εφαρμογή του παρόντος νοούνται:

[...] 2. "Αστική επιβατική γραμμή": εκείνη που εξυπηρετεί ορισμένα σημεία της αστικής περιοχής με τη διαδρομή που καθορίζεται προς τούτο.

3. "Αστική επιβατική συγκοινωνία": η τακτική μεταφορά επιβατών με κόμιστρο ανά επιβάτη, που διενεργείται με λεωφορεία αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης κατάλληλου τύπου μέσα στην αστική περιοχή.

4. "Αστικό λεωφορείο": το αυτοκίνητο λεωφορείο με το οποίο εκτελείται η αστική συγκοινωνία. [...]

7. "Ημιαστικό λεωφορείο": το αυτοκίνητο λεωφορείο, με το οποίο εκτελείται αστική ή υπεραστική επιβατική συγκοινωνία.

8. "Κ.Τ.Ε.Λ.": νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία "Κοινό Ταμείο Είσπραξης Λεωφορείων", που συστάθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 102/1973. [...]

10. "Τακτικές γραμμές": οι γραμμές με τις οποίες μεταφέρονται επιβάτες με καθορισμένη συχνότητα και διαδρομή και στις οποίες οι επιβάτες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται σε προκαθορισμένες στάσεις. [...]

16. "Φορείς συγκοινωνιακού έργου": οι φορείς που εκτελούν οδικές επιβατικές μεταφορές σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού. [...]

ii. Άρθρο 2 «Ανάθεση Συγκοινωνιακού Έργου»

1. Η εκτέλεση και εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού έργου των τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών, υφιστάμενων και νέων, ανατίθεται αποκλειστικά στους φορείς συγκοινωνιακού έργου που προβλέπει ο νόμος αυτός, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις αυτού, μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2019. [...]

iii. Άρθρο 4 «Σκοπός Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε.»

1. Σκοπός των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. είναι η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 6, καθώς και οποιοδήποτε άλλο έργο οδικών συγκοινωνιών τους ανατεθεί.

2. Για την εκτέλεση του σκοπού αυτού [...]

ε. Είναι δυνατή η εκτέλεση και κάθε άλλου είδους μεταφορικού έργου, εφόσον πληρούνται οι εκάστοτε απαιτούμενες από το νόμο ειδικές προϋποθέσεις και εφόσον συστήνουν ανεξάρτητες μεταφορικές επιχειρήσεις για το έργο αυτό.»

iv. Άρθρο 6 «Έργο Κ.Τ.Ε.Λ. και λοιπών φορέων»

«1. Στους φορείς συγκοινωνιακού έργου του άρθρου 2 ανατίθεται η εκτέλεση και εκμετάλλευση:

α. Των υφιστάμενων τακτικών, αστικών και υπεραστικών, επιβατικών γραμμών που κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου έχουν ανατεθεί στα Κ.Τ.Ε.Λ. και εκτελούνται από αυτά.

β. Των νέων τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών, όπως αυτές

καθιερώνονται με τις διατάξεις του άρθρου 7. [...]»

v. Άρθρο 11 «Όροι κυκλοφορίας και καθορισμός αριθμού λεωφορείων»

«1. Η μεταφορά προσώπων διενεργείται με αστικά ή υπεραστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης. Τα λεωφορεία αυτά, όταν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, είτε καινούργια είτε μεταχειρισμένα, πρέπει να είναι ηλικίας μέχρι δέκα πέντε (15) ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου [...]

3. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται:

α. Ο τύπος των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων, ο αριθμός των θέσεων και οι τεχνικές προδιαγραφές, που πρέπει να πληρούν για την ταξινόμηση και κυκλοφορία αυτών.

β. Οι όροι και προϋποθέσεις αντικατάστασης των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων, με άλλα καινούργια ή μεταχειρισμένα της ίδιας ή μικρότερης ή μεγαλύτερης κατηγορίας και η κατάταξη των τύπων τους σε κλάσεις ανάλογα με τη δυναμικότητά τους [...]

γ. Οι αποδεκτές αποκλίσεις των προδιαγραφών των μεταχειρισμένων αστικών ή υπεραστικών λεωφορείων που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έναντι των εγκεκριμένων σύμφωνα με το εδάφιο α` τύπων.

11. Τα οριζόμενα στον ν. 3920/2011 «Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις», ως ισχύει και ιδίως :

i. Άρθρο 1 «Αναδιάρθρωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών Μετασχηματισμός εταιρειών»

«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 - τρόλλεϋ 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.»

ii. 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 - τρόλλεϋ, 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.»

iii. **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.»

iv. **«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 [...]»

12. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΪ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 23ης Οκτωβρίου 2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70

i. **«Άρθρο 2 Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

α) «δημόσιες επιβατικές μεταφορές»: οι υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών γενικού οικονομικού συμφέροντος που προσφέρονται στο κοινό χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση·

β) «αρμόδια αρχή»: κάθε δημόσια αρχή ή ομάδα δημοσίων αρχών κράτους μέλους ή κρατών μελών, η οποία έχει την εξουσία να επεμβαίνει στις δημόσιες επιβατικές μεταφορές σε δεδομένη γεωγραφική περιοχή, ή κάθε άλλο όργανο στο οποίο έχει ανατεθεί τέτοια αρμοδιότητα·

γ) «αρμόδια τοπική αρχή»: κάθε αρμόδια αρχή της οποίας η γεωγραφική περιοχή δικαιοδοσίας

δεν είναι εθνική·

δ) «φορέας δημόσιας υπηρεσίας»: κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση ή όμιλος επιχειρήσεων που παρέχει δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών ή κάθε άλλος δημόσιος φορέας που παρέχει δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών·

ε) «υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας»: η απαίτηση που προσδιορίζεται ή καθορίζεται από μια αρμόδια αρχή, προκειμένου να εξασφαλίζονται δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών προς το κοινό συμφέρον, τις οποίες δεν θα αναλάμβανε ένας φορέας που μεριμνά περί των ιδίων εμπορικών συμφερόντων ή τουλάχιστον δεν θα τις αναλάμβανε στην ίδια έκταση ή υπό τις αυτές προϋποθέσεις χωρίς αμοιβή·

στ) «αποκλειστικό δικαίωμα»: δικαίωμα που δίνει τη δυνατότητα σε φορέα δημόσιας υπηρεσίας να εκμεταλλεύεται ορισμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών σε δεδομένη γραμμή, δίκτυο ή περιοχή, αποκλεισμένου κάθε άλλου τέτοιου φορέα·

ζ) «αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας»: κάθε πλεονέκτημα, ιδίως οικονομικό, που χορηγείται άμεσα ή έμμεσα από αρμόδια αρχή και από δημόσιους πόρους κατά την περίοδο εφαρμογής της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή σε σχέση με την περίοδο αυτή·[...]

«σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας»: μια ή περισσότερες νομικά δεσμευτικές πράξεις, οι οποίες δηλώνουν τη συμφωνία μεταξύ αρμόδιας αρχής και φορέα δημόσιας υπηρεσίας για την ανάθεση στον εν λόγω φορέα δημόσιας υπηρεσίας της διαχείρισης και λειτουργίας των υπηρεσιών δημοσίων επιβατικών μεταφορών των υποκειμένων στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας· η σύμβαση μπορεί, ανάλογα με το δίκαιο των κρατών μελών, να συνίσταται επίσης σε απόφαση λαμβανόμενη από την αρμόδια αρχή:

- υπό μορφή ατομικής νομοθετικής ή κανονιστικής πράξης, ή
- περιέχουσα όρους υπό τους οποίους η αρμόδια αρχή παρέχει η ίδια τις υπηρεσίες, ή αναθέτει την παροχή τους σε εγχώριο φορέα· [...]

ii. «Άρθρο 3 Συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και γενικοί κανόνες

1. Εφόσον μια αρμόδια αρχή αποφασίζει να χορηγήσει σε φορέα της επιλογής της αποκλειστικό δικαίωμα ή/και αποζημίωση παντός είδους, σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, πρέπει να το πράττει στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας [...]

iii. «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/EK ή την οδηγία 2004/18/EK, 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/EK ή 2004/18/EK, οι διατάξεις των παραγράφων 2 έως 6 του παρόντος άρθρου δεν

εφαρμόζονται. [...]».

iv. «Άρθρο 8 Μεταβατική περίοδος

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 4 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται. [...]»

13. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/2338 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 14ης Δεκεμβρίου 2016 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών

«Άρθρο 1

[...] 9) Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3:

ι) Το άρθρο 5 εφαρμόζεται στην ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών οδικώς και με μη σιδηροδρομικά μέσα σταθερής τροχιάς, όπως μετρό ή τραμ, από την 3η Δεκεμβρίου 2019. [...]

Έως τις 2 Δεκεμβρίου 2019 τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για να συμμορφωθούν σταδιακά προς το άρθρο 5, ούτως ώστε να αποφεύγονται σοβαρά διαρθρωτικά προβλήματα, ιδίως σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα.

Εντός έξι μηνών μετά από τις 25ης Δεκεμβρίου 2020 τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή έκθεση προόδου, επισημαίνοντας την εφαρμογή τυχόν ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συμμορφώνονται προς το άρθρο 5. Βάσει των εκθέσεων προόδου των κρατών μελών, η Επιτροπή προβαίνει σε επανεξέταση και, εάν είναι σκόπιμο, υποβάλλει νομοθετικές προτάσεις.».

14. Τα προβλεπόμενα στο Άρθρο Πρώτο ν. 4722/2020, ο οποίος κύρωσε την από 22.08.2020 Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου και ιδίως:

«ΜΕΡΟΣ Α` ΕΚΤΑΚΤΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Άρθρο πρώτο

Ενίσχυση στόλου λεωφορείων στην περιοχή παροχής συγκοινωνιακού έργου από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Α.Ε. (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.)

«1. Για την αντιμετώπιση του άμεσου κινδύνου διασποράς του κορωνοϊού COVID -19 και για

χρονικό διάστημα που δεν μπορεί να υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες από τη δημοσίευση της παρούσας, ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.) δύναται να συνάπτει στην περιοχή αρμοδιότητάς του συμβάσεις: (α) παροχής συγκοινωνιακού έργου, οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ν. 4412/2016 (Α` 147), (β) μίσθωσης λεωφορείων και (γ) παροχής υπηρεσιών εκπαίδευσης σε επαγγελματίες οδηγούς.

2. Οι συμβάσεις της παρ. 1 θεωρούνται ως πληρούσες την προϋπόθεση ύπαρξης κατεπείγουσας ανάγκης οφειλόμενης σε απρόβλεπτη κατάσταση της περ. (δ) του άρθρου 269 του ν. 4412/2016 και συνάπτονται κατά παρέκκλιση των εθνικών διατάξεων του ιδίου νόμου, με την επιφύλαξη του άρθρου 260, τηρουμένων πάντως των διατάξεων ενωσιακής προέλευσης. Με την πρόσκληση σε διαπραγμάτευση καθορίζεται και η χρονική διάρκεια των σχετικών συμβάσεων.»

III. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

15. Το υπό εξέταση αίτημα αφορά σε προσφυγή σε διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού, με ρητή επίκληση της νομικής βάσης του άρθρου 269 περιπ. δ ν. 4412/2016, ήτοι για λόγους που άπτονται κατεπείγουσας ανάγκης οφειλόμενης σε απρόβλεπτη περίπτωση, λόγω της οποίας ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Α.Ε. (ΟΑΣΑ ΑΕ) προτίθεται να συνάψει σύμβαση παροχής υπηρεσιών συγκοινωνιακού έργου με την ΚΤΕΛ Ν. Αττικής ΑΕ, σύμφωνα με τα ειδικώς προβλεπόμενα στον φάκελο του αιτήματος. Σημειώνεται ότι, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, η ανάθεση της εκτέλεσης του οδικού συγκοινωνιακού έργου στην ΚΤΕΛ Ν. Αττικής αφορά σε εξήντα (60) περιφερειακές-προαστιακές γραμμές, οι οποίες συνοπτικώς περιλαμβάνουν :

- περιφερειακές γραμμές που λειτουργούν σε περιαστικές περιοχές του Ν. Αττικής (πχ Σαρωνίδα, Ανάβυσσος, Μαραθώνας, Ν.Μάκρη, Ροδόπολη, Σταμάτα, Κρυονέρι, Άγιος Στέφανος, Διόνυσος, Ελευσίνα, Μάνδρα, Μαγούλα, Ανθούσα, Πεντέλη, Αρτέμιδα, Γέρακας, Γλυκά Νερά, Κορωπί, Παλλήνη, Ραφήνα).
- προαστιακές γραμμές που λειτουργούν σε οικιστικές περιοχές που έχουν αναπτυχθεί στα περίχωρα του αστικού κέντρου της Αθήνας δηλαδή σε προάστια όπως Γλυφάδα, Βάρη, Βούλα, Βουλιαγμένη, Κηφισιά, Πολιτεία, Αχαρναί, Θρακομακεδόνες.

Δεδομένου του αντικείμενου της προς ανάθεση σύμβασης, η οποία αφορά στην ανάθεση της εκτέλεσης οδικού συγκοινωνιακού έργου, λεκτέα τα ακόλουθα:

16. Κατά πρώτον, όπως προκύπτει από τα διαλαμβανόμενα στο ιστορικό της παρούσας, ο ΟΑΣΑ ΑΕ προτίθεται να αναθέσει το αντικείμενο της σκοπούμενης σύμβασης στην ΚΤΕΛ Ν. Αττικής ΑΕ, στο πλαίσιο της αρμοδιότητας που αντλεί εκ του ν. 2175/1993, ως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τους ν. 2669/1998 και ν. 3920/2011, ως ισχύουν. Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το ισχύον άρθρο 4 του ν. 3920/2011, 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 νομού Αττικής, πλην νήσων, ανήκουν στον ΟΑΣΑ. Επιπλέον, στο ίδιο άρθρο προβλέπεται ότι 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), οι οποίες ρητώς περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την εταιρεία «Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε.» (ΟΣΥ ΑΕ) και ΚΤΕΛ.

Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 5 ν. 3920/2011 (περιπτ. κδ) προβλέπεται συνεργασία του ΟΑΣΑ ΑΕ με τους άλλους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή αρμοδιότητας του, μεταξύ των οποίων αναφέρονται και τα ΚΤΕΛ. Τέλος, στο άρθρο 5^Α του ν. 3920/2011 προβλέπεται η δυνατότητα εκτέλεσης αστικών και υπεραστικών δρομολογίων, μεταξύ άλλων, από τα ΚΤΕΛ ΑΕ στην περιοχή αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ ΑΕ, με την υπογραφή σύμβασης μεταξύ ΟΑΣΑ και του φορέα εκτέλεσης.

17. Ως προς τον προτεινόμενο ανάδοχο, ΚΤΕΛ Ν. Αττικής ΑΕ, σημειώνεται συνοπτικώς ότι με το άρθρο 4 παρ. 1 του ν.δ.102/1973 συστάθηκε στην πρωτεύουσα εκάστου των νομών της ελληνικής επικράτειας νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία «Κοινό Ταμείο Εισπράξεων Λεωφορείων και τον διακριτικό τίτλο ΚΤΕΛ, της πόλης των Αθηνών συμπεριλαμβανομένης. Με την παράγραφο 2 του ιδίου άρθρου ορίστηκε ότι στα συνιστώμενα ΚΤΕΛ παραχωρείται η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, μεταξύ άλλων, των εντός της περιφέρειάς του εκάστοτε οικείου νομού, αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών.

Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον ν. 2963/2001, όπως τροποποιήθηκε, ανατέθηκε η εκτέλεση και εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού έργου των τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών, υφισταμένων και νέων, αποκλειστικά στους φορείς συγκοινωνιακού έργου που προβλέπει ο νόμος αυτός (άρθρο 2 παρ. 1), έως την 31.12.2019. Περαιτέρω, ο σκοπός των νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία «Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορείων» (ΚΤΕΛ) ορίστηκε να είναι η εκτέλεση και εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού έργου, ήτοι η εκτέλεση και η εκμετάλλευση των υφιστάμενων τακτικών (αστικών και υπεραστικών) επιβατικών γραμμών που, κατά την έναρξη ισχύος του ν. 2963/2001, είχαν ανατεθεί στα ΚΤΕΛ και εκτελούνταν από αυτά καθώς και των καθοριζόμενων νέων αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών (άρθρο 6 παρ. 1 περ. α' και β').

18. Στο πλαίσιο του υπό εξέταση αιτήματος υπογραμμίζεται ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις της Π.Ν.Π. 22.08.2020, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο ν. 4722/2020, «[γ]ια την αντιμετώπιση του άμεσου κινδύνου διασποράς του κορωνοϊού COVID -19 και για χρονικό διάστημα που δεν μπορεί να υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες από τη δημοσίευση της παρούσας, ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.) δύναται να συνάπτει στην περιοχή αρμοδιότητάς του συμβάσεις: (α) παροχής συγκοινωνιακού έργου, οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ν. 4412/2016 (Α` 147), (β) μίσθωσης λεωφορείων και (γ) παροχής υπηρεσιών εκπαίδευσης σε επαγγελματίες οδηγούς.

2. Οι συμβάσεις της παρ. 1 θεωρούνται ως πληρούσες την προϋπόθεση ύπαρξης κατεπείγουσας ανάγκης οφειλόμενης σε απρόβλεπτη περίπτωση της περ. (δ) του άρθρου 269 του ν. 4412/2016 και συνάπτονται κατά παρέκκλιση των εθνικών διατάξεων του ιδίου νόμου, με την επιφύλαξη του άρθρου 260, τηρουμένων πάντως των διατάξεων ενωσιακής προέλευσης. Με την πρόσκληση σε

διαπραγμάτευση καθορίζεται και η χρονική διάρκεια των σχετικών συμβάσεων.» Συναφώς σημειώνεται ότι έχει εκδοθεί η υπ' αριθμ. Α31/2020 Γνώμη της Αρχής επί της ως άνω ΠΝΠ.

19. Κατ' ακολουθίαν των ανωτέρω, δέον όπως προσδιορισθεί το νομικό καθεστώς ανάθεσης της σκοπούμενης σύμβασης, προκειμένου να προκύπτει η υπαγωγή της στις διατάξεις του πεδίου εφαρμογής του δικαίου των δημοσίων συμβάσεων και συνακόλουθα στις διατάξεις του ν. 4412/2016 και στη γνωμοδοτική αρμοδιότητα της Αρχής. Στο πλαίσιο αυτό λεκτέα τα ακόλουθα συναφώς, όπως επισημάνθηκαν στην Α31/2020 Γνώμη της Αρχής ως προς τη διάκριση των συμβάσεων παροχής συγκοινωνιακού έργου οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο των δημοσίων συμβάσεων και στις συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσίας, οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007:

19.1. Ο ν. 4412/2016 θεσπίζει κανόνες, μεταξύ άλλων, σχετικά με τις διαδικασίες προγραμματισμού και σύναψης δημοσίων συμβάσεων που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του Βιβλίου Ι (άρθρα 2 έως 221) και στο πεδίο εφαρμογής του Βιβλίου ΙΙ (άρθρα 222 έως 338), από τις αναθέτουσες αρχές και τους αναθέτοντες φορείς, εφαρμοζόμενες, καταρχάς, στο σύνολο των ως άνω συμβάσεων, ανεξαρτήτως είδους και εκτιμώμενης αξίας αυτών.

Ο Κανονισμός 1370/2007, όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό 2016/2338, ρυθμίζει το ειδικό καθεστώς των δημοσίων επιβατικών σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών. Το άρθρο 5 του εν λόγω Κανονισμού προβλέπει τους κανόνες ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του.

Εξαίρεση αποτελούν οι συμβάσεις επιβατικών μεταφορών με το λεωφορείο ή το τραμ που εμπίπτουν στην έννοια «σύμβαση υπηρεσίας» ή «σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας» σύμφωνα με τις Οδηγίες 2004/18/ΕΚ και 2004/17/ΕΚ (και ήδη 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ αντίστοιχα), εφόσον δεν λαμβάνουν τη μορφή συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών. Στην περίπτωση αυτή, σύμφωνα με τη σχετική ρητή πρόβλεψη του άρθρου 5 παρ. 1 του Κανονισμού, οι συμβάσεις επιβατικών μεταφορών με το λεωφορείο ή το τραμ ανατίθενται σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπουν οι εν λόγω Οδηγίες και οι λοιπές διατάξεις του άρθρου 5 του Κανονισμού 1370/2007 (παρ. 2 έως 6) δεν εφαρμόζονται.

Στο πλαίσιο αυτό επισημαίνονται τα ακόλουθα, όπως αναφέρονται στην σχετική Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής:¹ «[ο] κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 διέπει την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 στοιχείο θ), όταν πρόκειται για δημόσιες επιβατικές οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές. Οι συμβάσεις αυτές ενδέχεται ωστόσο να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των οδηγιών για τις δημόσιες συμβάσεις (οδηγία 2014/24/ΕΕ και οδηγία 2014/25/ΕΕ) [...]». «Στο άρθρο 2 σημεία 1), 2) και 5) της οδηγίας 2004/25/ΕΕ ως «συμβάσεις υπηρεσιών» νοούνται οι συμβάσεις εξ επαχθούς αιτίας που συνάπτονται γραπτώς μεταξύ ενός ή περισσότερων από τους αναθέτοντες φορείς και ενός ή περισσότερων οικονομικών παραγόντων, το αντικείμενο των οποίων είναι η παροχή υπηρεσιών. Όταν στις εν λόγω συμβάσεις συμμετέχουν «αναθέτουσες αρχές» κατά την έννοια του άρθρου 2

¹ 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).

παράγραφος 1 σημείο 1) της οδηγίας 2014/24/ΕΕ, θεωρούνται «συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας» σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 σημεία 6) και 9) της οδηγίας 2014/24/ΕΕ.

Η διάκριση μεταξύ των συμβάσεων παροχής (δημοσίων) υπηρεσιών και των παραχωρήσεων είναι σημαντική διότι στο άρθρο 10 παράγραφος 3 της οδηγίας 2014/23/ΕΕ διευκρινίζεται ότι η εν λόγω οδηγία δεν εφαρμόζεται στις παραχωρήσεις εκτέλεσης συγκοινωνιών κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Η ανάθεση συμβάσεων εκτέλεσης συγκοινωνιών διέπεται αποκλειστικά από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. [...]»

Σε συνέχεια των ανωτέρω προκύπτει ότι οι διατάξεις του Κανονισμού 1370/2007 ισχύουν με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων σχετικά με την τήρηση της δευτερογενούς νομοθεσίας περί δημοσίων συμβάσεων, σε όσες περιπτώσεις οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών ή παροχής δημόσιας υπηρεσίας εμπίπτουν στις διατάξεις των Οδηγιών περί δημοσίων συμβάσεων, ήτοι όταν ο σχεδιασμός των συμβάσεων αυτών δεν άπτεται παραχώρησης υπηρεσίας αλλά αφορά στην ανάθεση σύμβασης παροχής υπηρεσιών (Οδηγία 2014/25/ΕΕ) ή παροχής δημόσιας υπηρεσίας (Οδηγία 2014/24/ΕΕ). Περαιτέρω, εάν οι συμβάσεις αυτές αποτελούν συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσίας, θα υπάγονται αποκλειστικά στον Κανονισμό 1370/2007 και όχι στην Οδηγία 2014/23/ΕΕ (ν. 4413/2016), κατά ρητή πρόβλεψη του άρθρου 10 παράγραφος 3 της εν λόγω Οδηγίας.²

Επιπροσθέτως σημειώνεται ότι σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 9 του Κανονισμού 2016/2338, ο οποίος τροποποίησε το άρθρο 8 (μεταβατική περίοδος) του Κανονισμού 1370/2007, αντικαταστάθηκε η παράγραφος 2 του άρθρου 5 του Κανονισμού 1370/2007 και προβλέφθηκε ότι το άρθρο 5 εφαρμόζεται στην ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών οδικώς και με μη σιδηροδρομικά μέσα σταθερής τροχιάς, όπως μετρό ή τραμ, από την 3η Δεκεμβρίου 2019. Ως εκ τούτου, σε περίπτωση κατά την οποία οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας αποτελούν συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσίας, κατά τα ανωτέρω, ανατίθενται αποκλειστικά υπό το καθεστώς του Κανονισμού 1370/2007, κατά ρητή πρόβλεψη του Κανονισμού 2016/2338, από τις 3 Δεκεμβρίου 2019. Η απαίτηση αυτή δε ασκεί επιρροή στις συμβάσεις που εμπίπτουν στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ, δεδομένου ότι

² Πρβλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής ο.π. : «στο άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β) της οδηγίας 2004/23/ΕΕ σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης ως «σύμβαση παραχώρησης» ορίζεται «σύμβαση εξ επαχθούς αιτίας που συνάπτεται εγγράφως μέσω της οποίας μία ή περισσότερες αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς αναθέτουν την παροχή και τη διαχείριση υπηρεσιών άλλων από την εκτέλεση των αναφερόμενων στο στοιχείο α) έργων σε έναν ή περισσότερους οικονομικούς φορείς, το δε αντίτιμο για αυτήν συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης των έργων τα οποία αποτελούν το αντικείμενο της σύμβασης, είτε στο δικαίωμα αυτό μαζί με καταβολή πληρωμής». Στο άρθρο 5 παράγραφος 1 διευκρινίζεται επίσης ότι «η ανάθεση σύμβασης παραχώρησης έργων ή υπηρεσιών συνεπάγεται την μεταθίβαση στον παραχωρησιούχο του λειτουργικού κινδύνου που απορρέει από την εκμετάλλευση των εν λόγω έργων ή υπηρεσιών και ο οποίος συμπεριλαμβάνει κίνδυνο ζήτησης ή προσφοράς ή αμφοτέρων. Ο παραχωρησιούχος θεωρείται ότι αναλαμβάνει λειτουργικό κίνδυνο όταν, υπό φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας, δεν υπάρχει εγγύηση για την απόσβεση της επένδυσης ή των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν κατά την εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης. Το τμήμα του κινδύνου που μεταβιβάζεται στον παραχωρησιούχο περιλαμβάνει την πραγματική έκθεση στις αστάθμητες συνθήκες της αγοράς, που συνεπάγεται ότι οιαδήποτε πιθανή εκτιμώμενη απώλεια του παραχωρησιούχου δεν πρέπει να είναι απλώς ονομαστική ή αμελητέα».

η επιφύλαξη υπέρ της εφαρμογής τους κατά την ανάθεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας τίθεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1, η οποία δεν καταλαμβάνεται από την τροποποίηση.³

19.2. Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, κρίσιμα στοιχεία για τη διαπίστωση ύπαρξης σύμβασης παραχώρησης αποτελούν η μετάθεση – μετακύλιση του κινδύνου στον ανάδοχο, ο οποίος πρέπει να συνδέεται με την εκμετάλλευση της υπηρεσίας⁴ καθώς και ο τρόπος αμοιβής του παρέχοντος υπηρεσίες,⁵ ο οποίος συνίσταται στην παραχώρηση από την αναθέτουσα αρχή στον ανάδοχο του δικαιώματος της οικονομικής εκμετάλλευσης των παρεχόμενων υπηρεσιών, αντί καταβολής αμοιβής για την παροχή των υπηρεσιών του, ενώ είναι δυνατόν να προβλέπεται ότι ο ανάδοχος λαμβάνει και αμοιβή ως πρόσθετη παροχή⁶.

Στο πλαίσιο αυτό σημειώνεται ότι η αμοιβή υπηρεσίας δημοσίων μεταφορών εν μέρει από τα εισιτήρια των επιβατών έχει κριθεί ως αμοιβή από τρίτους που προσδίδει σε μια σύμβαση τον χαρακτήρα της σύμβασης παραχώρησης.⁷

Ειδικότερα ως προς την παραχώρηση υπηρεσίας, αυτή προσδιορίζεται εννοιολογικά από τη μεταβίβαση του δικαιώματος εκμετάλλευσης μίας συγκεκριμένης υπηρεσίας στον πάροχο αυτής - παραχωρησιούχο, ο οποίος έχει, στο πλαίσιο της σύμβασης, ορισμένη οικονομική ελευθερία ως προς τον προσδιορισμό των όρων εκμετάλλευσης του δικαιώματος αυτού, ενώ εκτίθεται στους κινδύνους που συνδέονται με την εκμετάλλευση αυτή.⁸ Το αντάλλαγμα για την παροχή των υπηρεσιών συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης της υπηρεσίας ή στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με την καταβολή αμοιβής, πάντοτε υπό τον όρο της μετακύλισης του κινδύνου στον πάροχο των υπηρεσιών, ακόμη και εάν αυτός είναι περιορισμένος λόγω της

³ Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του προκατόχου του (Δικαστήριο), η παρέκκλιση που θεσπίζεται σχετικά με τη μη εφαρμογή των διατάξεων των παραγράφων 2 έως 6 του άρθρου 5 του Κανονισμού 1370/2007 σχετικά με την ανάθεση των συμβάσεων, δε διευρύνεται από καμία άλλη διάταξη αυτού. Ως εκ τούτου, σε ό,τι αφορά στις οδικές μεταφορές, οι λοιπές διατάξεις του Κανονισμού συνιστούν ειδικότερο κανόνα σε σχέση με τους κανόνες που προβλέπουν οι Οδηγίες για τις δημόσιες συμβάσεις και, ως *lex specialis*, κατ'εξουσιοδότηση των κανόνων αυτών και συνεπώς παραμένουν εφαρμοστέες, βλ. ΔΕΚ C-292/2015, σχετικά με την ερμηνεία του άρθρου 4, παράγραφος 7, και του άρθρου 5, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007.

⁴ Μεταξύ άλλων, βλ. ιδίως ΔΕΕ C-234/03, Contse, σκέψη 22, C-437/07, Επιτροπή κατά Ιταλίας, σκέψη 30, C-458/03, Parking Brixen, σκέψη 40, C-274/09, Privater Rettungsdienst und Krankentransport Stadler, σκ. 29, ΔΕΕ C-451/08, Helmut Müller, σκέψεις 75-78.

⁵ Μεταξύ άλλων, ΔΕΕ C-300/07, Hans & Christophorus Oymanns, σκέψεις 71 -74,

⁶ ΔΕΕ C-348/2010, Norma - A SIA και Dekom SIA, ΔΕΚ C-206/08, Eurawasser.

⁷ ΔΕΕ C-410/04, ANAV, σκέψη 16.

⁸ ΔΕΕ C-300/07 Hans & Christophorus Oymanns, σκ. 71.

φύσης της σχετικής δραστηριότητας,⁹ καθώς σε διαφορετική περίπτωση υφίσταται ένδειξη ότι πρόκειται για σύμβαση υπηρεσιών και όχι για σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών.¹⁰

Υπό το φως αυτό, μια σύμβαση υπηρεσιών κατά την Οδηγία 2014/25/ΕΕ προϋποθέτει αντιπαροχή η οποία, έστω και αν δεν είναι η μόνη, καταβάλλεται απευθείας από τον αναθέτοντα φορέα ην αναθέτουσα αρχή στον πάροχο.¹¹

19.3. Σε συνέχεια των ως άνω αναφερθέντων, ως προς τη σκοπούμενη σύμβαση επισημαίνονται τα ακόλουθα:

Σύμφωνα με το άρθρο 7 του υποβληθέντος σχεδίου σύμβασης, προκύπτει ότι η χρηματοδότηση της εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου από την ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. θα γίνεται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, δια της εγγραφής ειδικής προς το σκοπό αυτό επιδότησης του ΟΑΣΑ. Το κατ' έτος ύψος της χρηματοδότησης, κατ' εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης, θα κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό που θα τηρεί ο ΟΑΣΑ σε Πιστωτικό Ίδρυμα, αποκλειστικά και μόνο για το σκοπό αυτό, σε δώδεκα (12) ισόποσες μηνιαίες δόσεις, εκάστη καταβαλλόμενη στο πρώτο δεκαήμερο κάθε μήνα.

Ειδικότερα στην παράγραφο 7.3 του εν λόγω σχεδίου, προβλέπεται ότι η αποζημίωση των ΚΤΕΛ Α.Ε. θα καταβάλλεται από τον ΟΑΣΑ και θα αναλογεί στο οριζόμενο συγκοινωνιακό έργο και αντισταθμίζει την παροχή δημόσιας υπηρεσίας και την ικανοποίηση των αναγκών μετακίνησης των πολιτών στην περιοχή ευθύνης του ΟΑΣΑ, χωρίς να υφίσταται έτερη υποχρέωση καταβολής αμοιβής από πλευράς ΟΑΣΑ ΑΕ, σύμφωνα με την παράγραφο 7.6 του ως άνω σχεδίου σύμβασης.

Περαιτέρω, σύμφωνα με το υποβληθέν Παράρτημα 3 «Οικονομική Συμφωνία», προκύπτει ότι η «*συνολική αποζημίωση της ΚΤΕΛ Αττικής ΑΕ [...] αφορά στην κάλυψη (Α) των μεταβλητών δαπανών και (Β) των σταθερών δαπανών της μισθοδοσίας του προσωπικού, των λοιπών σταθερών δαπανών και της εύλογης αμοιβής, ορίζεται σε 1,41 ευρώ ανά οχηματοχιλιόμετρο. Το συνολικό ποσό της αποζημίωσης στο οποίο δε συμπεριλαμβάνεται ο αναλογούν ΦΠΑ [...] ανέρχεται σε 24.131.018,2 ευρώ ετησίως 917.114.197,32 οχηματοχιλιόμετρα Χ 1,41) [...]».* Σημειώνεται ότι στην ως άνω Οικονομική Συμφωνία περιλαμβάνεται υπολογισμός των επιμέρους ως άνω αναφερομένων δαπανών καθώς και πρόβλεψη του χρόνου καταβολής τους στον προτεινόμενο ανάδοχο.

Ως εκ των ανωτέρω προκύπτει, η αποζημίωση που προβλέπεται να λαμβάνει, σε μηνιαία βάση, η ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. θα καταβάλλεται από τον ΟΑΣΑ ΑΕ και είναι εγγυημένη, υπό την έννοια ότι χρηματοδοτείται από τον κρατικό προϋπολογισμό, ενώ το εισπραττόμενο από πλευράς ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. κόμιστρο θα εισπράττεται για λογαριασμό του ΟΑΣΑ ΑΕ. Ως εκ τούτου προκύπτει ότι εκλείπει το στοιχείο μετακύλισης κινδύνου στον προτεινόμενο πάροχο εκτέλεσης του

⁹ ΔΕΕ C-206/08 Eurawasser.

¹⁰ ΔΕΕ C-225/15 Politanò, σκ. 29-31, C-348/10 Norma, σκ. 53-55.

¹¹ ΔΕΕ C-274/09, Privater Rettungsdienst und Krankentransport Stadler, σκ. 24.

συγκοινωνιακού έργου ή/και εργολαβικό αντάλλαγμα, συνιστάμενο στο δικαίωμα εκμετάλλευσης της υπηρεσίας σε συνδυασμό με την καταβολή αμοιβής.¹²

Στο πλαίσιο αυτό σημειώνεται ότι στο άρθρο 5 παρ. 17 του σχεδίου σύμβασης προβλέπεται κίνητρο για την διασφάλιση της καταβολής κομίστρου από το επιβατικό κοινό, καθώς και για την αποφυγή του ηθικού κινδύνου της λεγόμενης «εισιτηριοδιαφυγής», ανερχόμενο σε ποσοστό 4% επί των εισπράξεων από την πώληση εισιτηρίων, είτε απ' τους οδηγούς εντός των λεωφορείων των ΚΤΕΛ Α.Ε., είτε από άλλο προσωπικό της ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. Σημειώνεται ότι η πώληση των εισιτηρίων του Ο.Α.Σ.Α. προβλέπεται να πραγματοποιείται σύμφωνα με ειδική διαδικασία που καθορίζεται από τον ΟΑΣΑ και περιγράφεται στο Παράρτημα 6.

Εν προκειμένω, στα συμπληρωματικώς υποβληθέντα την 30.09.2020 στοιχεία του φακέλου, ο ΟΑΣΑ ΑΕ αναφέρει ότι: «[ό]πως προκύπτει από το σχέδιο της Σύμβασης το αντικείμενό της είναι η ανάθεση παροχής συγκοινωνιακού έργου στην ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε. για το οποίο αυτή (η ΚΤΕΛ) αποζημιώνεται από τον ΟΑΣΑ/Υπουργείο/Κρατικό Προϋπολογισμό, προς τούτο δε συστήνεται Ταμείο μέσω του οποίου διενεργούνται οι πληρωμές της ΚΤΕΛ. Η συνολική ετήσια αποζημίωση της ΚΤΕΛ Αττικής για το συγκοινωνιακό έργο που θα παράσχει έχει ήδη προϋπολογιστεί στο ποσό 24.131.018, 22 (στο οποίο δεν συμπεριλαμβάνεται ΦΠΑ). Η πώληση προϊόντων κομίστρου είναι μία σαφώς παρεπόμενη και εξόχως περιορισμένη σε σχέση με το αντικείμενο της υπό συζήτηση σύμβασης, υπηρεσία πρακτόρευσης προϊόντων κομίστρου εκ μέρους της ΚΤΕΛ, προβλέπεται στη σύμβαση ως κίνητρο για την αποφυγή/αντιμετώπιση του φαινομένου της εισιτηριοδιαφυγής και αμείβεται -προσθέτως- με 4% επί των πωλήσεων προϊόντων κομίστρου. Επιχειρησιακός κίνδυνος για την ΚΤΕΛ δεν υφίσταται, δεδομένου ότι αυτή (η ΚΤΕΛ) αποζημιώνεται για το σύνολο των παρεχόμενων υπηρεσιών στο πλαίσιο της σύμβασης και των υποχρεώσεων που απορρέουν αυτή, με το συνολικό ποσό της αποζημίωσης του Παραρτήματος 3 «Οικονομική Συμφωνία» της Σύμβασης.

Η συνολική αποζημίωση για το παρεχόμενο συγκοινωνιακό έργο δεν συνδέεται με κανένα τρόπο και για κανένα λόγο με την πώληση προϊόντων κομίστρου και γίνεται ανεξαρτήτως αυτής (της πώλησης προϊόντων κομίστρου). Προκύπτει λοιπόν ότι η πώληση εισιτηρίων εκ μέρους των ΚΤΕΛ ουδαμώς συναρτάται με ούτε εξαρτάται από την παροχή εκ μέρους τους του συγκοινωνιακού έργου, ως αυτό περιγράφεται στο σχέδιο της Σύμβασης, είναι διαδικασία σαφώς παρεπόμενη της σκοπούμενης ανάθεσης, η οποία αμείβεται με ποσοστό 4% επί των πωλήσεων εισιτηρίων.»

Κατόπιν των ανωτέρω και σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στον φάκελο του αιτήματος, η σύμβαση παροχής υπηρεσιών οδικού συγκοινωνιακού έργου με την ΚΤΕΛ Ν. Αττικής ΑΕ την οποία προτίθεται να συνάψει ο ΟΑΣΑ ΑΕ, για τις γραμμές που ειδικότερα αναφέρονται στον φάκελο του αιτήματος, διαφαίνεται ότι εμπίπτει στην έννοια της σύμβασης του πεδίου εφαρμογής Βιβλίου ΙΙ ν. 4412/2016, δεδομένου ότι δεν περιλαμβάνει κανενός είδους λειτουργικό ή επιχειρησιακό κίνδυνο για τον πάροχο της υπηρεσίας, η αποζημίωση και η απόσβεση των δαπανών είναι εγγυημένη, δεν υφίσταται έκθεση σε συνθήκες αγοράς, ενώ η αμοιβή έχει σχεδιασθεί να καταβάλλεται απευθείας στον πάροχο – ΚΤΕΛ Ν. Αττικής ΑΕ, μη συναρτώμενη με την είσπραξη

¹² Βλ. ΔΕΚ C-348/10 και C-206/08, Ελ.Συν. Τμήμα VI 679/2012.

αντιτίμου παροχής της υπηρεσίας από τους επιβάτες. Ως προς την είσπραξη αντιτίμου, σημειώνεται ότι έχει σχεδιασθεί να πραγματοποιείται για λογαριασμό του ΟΑΣΑ ΑΕ και δε συναρτάται με την προβλεπόμενη αποζημίωση για την εκτέλεση του μεταφορικού έργου. Περαιτέρω, η ανωτέρω αμοιβή πρακτόρευσης (4%), σύμφωνα με τον ΟΑΣΑ ΑΕ δε συνέχεται με το αντικείμενο της σκοπούμενης σύμβασης, το οποίο αφορά στην εκτέλεση οδικής επιβατικής μεταφοράς (παροχή συγκοινωνιακού έργου).

Ως εκ τούτου διαφαίνεται ότι η προς ανάθεση σύμβαση εμπίπτει στη γνωμοδοτική αρμοδιότητα της Αρχής, σύμφωνα με τα ειδικώς προβλεπόμενα στις διατάξεις του ν. 4013/2011, ως εμπίπτουσα στις διατάξεις του Βιβλίου ΙΙ ν. 4412/2016.

Υπογραμμίζεται, σχετικά με την αναφορά στα διαλαμβανόμενα στα στοιχεία του φακέλου, της διάταξης του άρθρου 5 παρ. 5 του Κανονισμού 1370/2007, ότι, σύμφωνα με την εν λόγω παράγραφο προβλέπεται ότι «[σ]ε περίπτωση διακοπής των υπηρεσιών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους, η αρμόδια αρχή μπορεί να λαμβάνει έκτακτο μέτρο. Το έκτακτο αυτό μέτρο έχει τη μορφή απευθείας ανάθεσης ή επίσημης συμφωνίας παράτασης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ή επιβολής υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ο φορέας παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχει το δικαίωμα να προσβάλει την απόφαση για επιβολή ορισμένων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η ανάθεση ή η παράταση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με έκτακτο μέτρο ή η επιβολή τέτοιας σύμβασης δεν υπερβαίνει τα δύο έτη.»

Ως προς τη χρήση της ως άνω εξαιρέσης κατά την ανάθεση των συμβάσεων εκτέλεσης οδικής μεταφοράς κατά την τρέχουσα περίοδο, ήτοι συνεπεία της πανδημίας του κορονοϊού, επισημαίνεται ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εκδώσει το Overview of the State aid rules applicable to the land transport sector during the COVID-19 outbreak.¹³ Στο εν λόγω¹⁴ έγγραφο η Επιτροπή αναφέρει σχετικά,¹⁵ «ότι η εφαρμογή της εξαιρέσης κατά την τρέχουσα περίοδο αφορά στις περιπτώσεις των συμβάσεων οδικής μεταφοράς οι οποίες αποτελούν παραχώρηση δημόσιας υπηρεσίας και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού, όταν πληρούνται η προϋπόθεση της εξαιρέσης, ήτοι όταν υφίσταται ή διαφαίνεται κίνδυνος διακοπής της υπηρεσίας.»

Σύμφωνα με το εν λόγω έγγραφο, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι ο τομέας των αστικών οδικών μεταφορών έχει υποστεί σημαντική ζημία λόγω της μείωσης της επιβατικής κίνησης συνεπεία του κορονοϊού, η οποία δύναται να αποτελέσει βάση εφαρμογής της εξαιρέσης λόγω του συνεπαγόμενου κινδύνου διακοπής της παροχής του συγκοινωνιακού έργου.¹⁶ Όπως προκύπτει από το ως άνω έγγραφο της Επιτροπής, η δικαιολογητική βάση για την εξαιρέση αυτή αφορά στη μείωση των προσόδων από την είσπραξη κομίστρων στα λεωφορεία συνεπεία του κορονοϊού, ήτοι στη μειωμένη κίνηση των επιβατών και στον κίνδυνο διακοπής της παροχής οδικής μεταφοράς με λεωφορείο.

¹³ https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/land_transport_overview_rules_during_coronavirus.pdf

¹⁴ Μη δεσμευτικό

¹⁵ Κεφ. 3, ιδίως 3.1

¹⁶ Τις αρχές και κανόνες που προβλέπονται στο άρθρο 4 του Κανονισμού.

Περαιτέρω, σύμφωνα με το ως άνω έγγραφο της Επιτροπής, στην περίπτωση κατά την οποία συμβάσεις εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου έχουν σχεδιασθεί ως δημόσιες συμβάσεις / συμβάσεις, η εξαίρεση του άρθρου 5 παρ. 5 του Κανονισμού 1370/2007 δεν εφαρμόζεται, δεδομένου ότι η ανάθεση των συμβάσεων διέπεται από τη νομοθεσία περί δημοσίων συμβάσεων.

Ως εκ τούτου, αναφορά στο άρθρο 5 παρ. 5 του Κανονισμού 1370/2007 δε συνάδει με την υπό εξέταση σκοπούμενη σύμβαση και θα πρέπει να απαλειφθεί.

20. Ως προς την επικαλούμενη νομική διάταξη του άρθρου 269 περιπ. δ' ν. 4412/2016

20.1. Κατά πρώτον υπογραμμίζεται ότι η διαδικασία με διαπραγμάτευση έχει εξαιρετικό χαρακτήρα και επιτρέπεται να εφαρμόζεται μόνο στις περιοριστικώς απαριθμούμενες στα άρθρα 26 και 32 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ, περιπτώσεις, όπως ενσωματώθηκαν με τα άρθρα 26 και 32 του ν. 4412/2016.

Περαιτέρω επισημαίνεται ότι οι εν λόγω διατάξεις, στο μέτρο που εισάγουν εξαιρέσεις που συνιστούν παρέκκλιση από την βασική ρύθμιση, ήτοι από τους κανόνες που αποσκοπούν στη διασφάλιση της αρχής της διαφάνειας, του ελεύθερου ανταγωνισμού, της αποφυγής των διακρίσεων και της ίσης μεταχείρισης στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων, πρέπει να αποτελούν αντικείμενο συσταλτικής ερμηνείας. Συγκεκριμένα, προκειμένου η οδηγία 2014/24/ΕΕ να μην απωλέσει την πρακτική αποτελεσματικότητά της, τα κράτη μέλη και οι αναθέτουσες αρχές τους δεν επιτρέπεται να προβλέπουν περιπτώσεις προσφυγής στη διαδικασία με διαπραγμάτευση που δεν προβλέπονται από την εν λόγω οδηγία ή να συνοδεύουν τις ρητώς προβλεπόμενες από την οδηγία αυτή περιπτώσεις με νέους όρους που έχουν ως αποτέλεσμα να καθιστούν ευκολότερη την προσφυγή στην εν λόγω διαδικασία.¹⁷

20.2. Εν προκειμένω, ως προς την προσφυγή στην εξαιρετική διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού του άρθρου 269 περιπ. δ' ν. 4412/2016, ο ΟΑΣΑ ΑΕ αναφέρει τα ακόλουθα στα συμπληρωματικώς υποβληθέντα την 30.09.2020 στοιχεία:

«Η πανδημία της Νόσου COVID-19 προκάλεσε σημαντικούς τριγμούς στην οικονομική και κοινωνική ζωή και γέννησε την ανάγκη για άμεσες και ταχείες αλλαγές στον τρόπο που αυτή λειτουργεί. Στο πλαίσιο αυτό, τα μέσα μαζικής μεταφοράς που βρίσκονται στην ευθύνη και αρμοδιότητα του Οργανισμού μας καλούνται να ανταποκριθούν με την ίδια αποτελεσματικότητα και ασφάλεια αφενός στην απαίτηση ασφαλούς και ακώλυτης μετακίνησης του επιβατικού κοινού της περιφέρειας Αττικής (όπου πλέον συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο μέρος των διαπιστωμένων κρουσμάτων της νόσου) για την ικανοποίηση των δικών του οικονομικών και κοινωνικών αναγκών και αφετέρου στην αδήριτη ανάγκη προστασίας της δημόσιας υγείας.

Ο τρόπος για τη σύζευξη των εν λόγω απαιτήσεων και αναγκών ήταν η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων των αστικών οδικών συγκοινωνιών της Πρωτεύουσας, ώστε να αποφεύγεται ο συνωστισμός και να ικανοποιούνται ταυτόχρονα οι επιβατικές ανάγκες μετακίνησης. Προς

¹⁷ βλ. ΔΕΕ C-57/94, Επιτροπή κατά Ιταλίας, σκ. 23, C-318/94, Επιτροπή κατά Γερμανίας, σκ. 13 και C-84/03, Επιτροπή κατά Ισπανίας, σκ. 48.

ικανοποίηση του στόχου αυτού επιλέχθηκε η ανάθεση στην ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε. - εταιρία παροχής συγκοινωνιακού έργου, κατά την έννοια του Ν. 3920/2011-, εκτέλεσης μέρους του συγκοινωνιακού έργου του Ομίλου ΟΑΣΑ. Η επιλογή της διαδικασίας απευθείας ανάθεσης προκρίνεται εν προκειμένω λόγω της πρωτοφανούς συγκυρίας που γεννήθηκε από την πανδημία της νόσου COVID-19 και ανταποκρίνεται στην επείγουσα και άλλως μη δυνάμενη να ικανοποιηθεί ανάγκη προστασίας της δημόσιας υγείας δια της αύξησης του αριθμού των δρομολογίων αστικών συγκοινωνιών και της πύκνωσης της συχνότητάς τους ιδίως στο κέντρο της Αθήνας, όπου παρατηρείται αφενός η μεγαλύτερη χρήση των αστικών συγκοινωνιών και αφετέρου μεγάλη εξάπλωση της Νόσου. Οίκοθεν νοείται ότι η εν λόγω απευθείας ανάθεση έχει περιορισμένο χρονικό ορίζοντα που ορίζεται στη σύμβαση και τελεί σε άμεση συνάρτηση με την εξέλιξη της νόσου.»

21. Ως προς την πλήρωση των επιμέρους προϋποθέσεων του άρθρου 269 περιπτ. δ ν. 4412/2016:

Σύμφωνα με τα υποβληθέντα στοιχεία του φακέλου του υπό εξέταση αιτήματος διαπραγμάτευσης, **η σκοπούμενη σύμβαση ερείδεται επί της νομικής βάσης του άρθρου 269 περιπτ. (δ)**, ήτοι της προσφυγής σε διαπραγμάτευση χωρίς προκήρυξη διαγωνισμού, για λόγους που άπτονται κατεπείγουσας ανάγκης οφειλόμενης σε απρόβλεπτη περίσταση. Η εφαρμογή της ως άνω νομικής βάσης προϋποθέτει τη συνδρομή των κάτωθι προϋποθέσεων:

- i) ύπαρξη κατεπείγουσας ανάγκης που δεν συμβιβάζεται με τις προθεσμίες που επιτάσσουν άλλες διαδικασίες,
- ii) ύπαρξη απρόβλεπτης περιστασης,
- iii) ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της απρόβλεπτης περιστασης και της κατεπείγουσας ανάγκης που ανακύπτει,
- iv) οι περιστάσεις που επικαλούνται οι αναθέτουσες αρχές για την αιτιολόγηση της κατεπείγουσας ανάγκης δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να απορρέουν από δική τους ευθύνη, και
- v) ανάθεση της εν λόγω σύμβασης στο μέτρο που είναι απολύτως απαραίτητο.

22. Ως απρόβλεπτες περιστάσεις νοούνται γεγονότα που υπερβαίνουν κατά πολύ τον συνήθη ρου του οικονομικού και κοινωνικού βίου. Γίνεται περαιτέρω δεκτό, σύμφωνα με τη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας, ότι, κατά την έννοια αυτή οι αναθέτοντες φορείς έχουν μεν ευχέρεια, κατ' απόκλιση από το γενικό κανόνα διενέργειας ανοικτού ή κλειστού διαγωνισμού, να συνάπτουν δημόσια σύμβαση με προσφυγή στην εξαιρετική διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση της σχετικής προκήρυξης, μόνον όμως εφόσον συντρέχουν οι προς τούτο νόμιμες προϋποθέσεις, ήτοι κατεπείγουσα ανάγκη οφειλόμενη σε γεγονότα απρόβλεπτα και δη μη απορρέοντα από δική της ευθύνη. Η σχετική απόφαση προσφυγής σε αυτή την εξαιρετική

διαδικασία πρέπει να φέρει πλήρη και ειδική αιτιολογία και να αναφέρει ειδικώς τους λόγους για τους οποίους αποφασίζεται.¹⁸

Επιπλέον, αντίστοιχη άποψη έχει υιοθετήσει και το Ελεγκτικό Συνέδριο, το οποίο δέχεται ότι απρόβλεπτες περιστάσεις είναι τα γεγονότα που δεν μπορούν αντικειμενικά με βάση τα διδάγματα της ανθρώπινης πείρας και λογικής να προβλεφθούν, είναι δε ανεξάρτητα της βούλησης της αναθέτουσας αρχής και δεν πρέπει να απορρέουν από έλλειψη προγραμματισμού και επιμέλειας αυτής.¹⁹ Σημειώνεται περαιτέρω η κρίση του Ελεγκτικού Συνεδρίου σχετικά με το ότι γεγονότα, όπως η προσεχής λήξη ισχύος των συμβάσεων υπηρεσιών, ή η ανάγκη παροχής των σχετικών υπηρεσιών για την εύρυθμη λειτουργία του φορέα δεν μπορούν να χαρακτηριστούν απρόβλεπτες περιστάσεις.²⁰

Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αν δεν πληρούται μία από τις προαναφερθείσες προϋποθέσεις ως προς το κατεπείγον, δεν δικαιολογείται η προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης.²¹

23. Εξέταση της πλήρωσης των επιμέρους προϋποθέσεων του άρθρου 269 περιπτ. δ' ν. 4412/2016:

(i) Ως προς την ύπαρξη κατεπείγουσας ανάγκης που δεν συμβιβάζεται με τις προθεσμίες που επιτάσσουν άλλες διαδικασίες :

Ως προς την τεκμηρίωση της υπό εξέταση περίπτωσης, από τα διαλαμβανόμενα στον φάκελο του αιτήματος προκύπτει ότι η επικαλούμενη κατεπείγουσα και επιτακτική ανάγκη αφορά στην ενίσχυση του αριθμού των δρομολογίων, για την αποφυγή συνθηκών συγχρωτισμού στα μέσα αρμοδιότητας ΟΑΣΑ και ειδικότερα στα λεωφορεία και τα τρόλεϊ, λόγω των έκτακτων μέτρων που έχει λάβει η χώρα στο πλαίσιο αντιμετώπισης της διασποράς του κορονοϊού.

Ειδικότερα, σύμφωνα με τα στοιχεία του φακέλου, «[τ]α έκτακτα μέτρα που τέθηκαν σε ισχύ για τα ΜΜΜ για την αντιμετώπιση των συνεπειών της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 και ιδιαίτερα ο περιορισμός της πληρότητας των λεωφορείων και τρόλεϊ σε ποσοστό 65% αναδεικνύουν την αναγκαιότητα μείωσης των χρονοαποστάσεων των γραμμών λεωφορείων και τρόλεϊ, για την αποφυγή φαινομένων συνωστισμού.»

Στην τεχνική έκθεση που συνοδεύει το αίτημα περιλαμβάνονται διαγράμματα σχετικά με τον προγραμματισμό των «εξόδων» λεωφορείων και τρόλεϊ στην περιοχή αρμοδιότητας ΟΑΣΑ ΑΕ. Εκ των εν λόγω διαγραμμάτων, σύμφωνα με τον ΟΑΣΑ ΑΕ, προκύπτει ότι «με βάση τον αριθμό των διαθέσιμων λεωφορείων του στόλου και του ανθρώπινου δυναμικού της ΟΣΥ, την εν γένει μεταφορική της ικανότητα, τις απαιτήσεις του επιβατικού κοινού ως προς τη συχνότητα των λεωφορείων καθώς και τις ιδιαίτερες συνθήκες που έχουν γεννηθεί από την πανδημία της Νόσου

¹⁸ βλ. ΣτΕ 1747/2011.

¹⁹ βλ. ενδεικτικά πράξεις ΕΣ 91, 105, 171, 191, 200, 205 και 214/2007, 15 και 74/2008.

²⁰ βλ. ενδεικτικά ΕΣ Τμ. VI 93/2011, 91/2007, Κλ. Ζ 264/2010, Κλ. ΣΤ 205/2007, Τμ. VI 58/2005, 91/2007, 19/2009.

²¹ βλ. αποφάσεις ΔΕΕ C-107/92, Επιτροπή κατά Ιταλίας, σκέψη 12, C-318/94, Επιτροπή κατά Γερμανίας, σκέψη 14.

COVID-19 και που καθιστούν αναγκαία την παροχή βελτιωμένης χρονοαπόστασης λεωφορειακών γραμμών, παρίσταται άμεση ανάγκη να ληφθούν έκτακτα μέτρα για την ενίσχυση του στόλου της ΟΣΥ και του απαιτούμενου επιπέδου συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, μέσω της αύξησης της συχνότητας των δρομολογίων των αστικών οδικών συγκοινωνιών της Πρωτεύουσας, ώστε να αποφεύγεται ο συνωστισμός και να ικανοποιούνται ταυτόχρονα οι επιβατικές ανάγκες μετακίνησης. Όπως αναφέρεται στα συμπληρωματικά στοιχεία, προς ικανοποίηση του στόχου αυτού επιλέχθηκε η ανάθεση στην ΚΤΕΛ Αττικής Α.Ε. - εταιρία παροχής συγκοινωνιακού έργου, κατά την έννοια του Ν. 3920/2011-, εκτέλεσης μέρους του συγκοινωνιακού έργου του Ομίλου ΟΑΣΑ.

Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα στοιχεία του φακέλου «[...] υφίσταται άμεση ανάγκη να προγραμματιστεί σχέδιο δράσεων, προκειμένου να διασφαλιστεί απρόσκοπτα η συνέχεια της ασφαλούς και αξιόπιστης παροχής συγκοινωνιακού έργου προς το επιβατικό κοινό. Η πρόταση ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου της ΟΣΥ στην ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. εξυπηρετεί σκοπούς επιτακτικού υπέρτερου δημοσίου συμφέροντος, που συνίσταται στην ανάγκη διασφάλισης της απρόσκοπτης, συνεχούς και αδιάταρακτης παροχής της δημόσιας υπηρεσίας αστικού συγκοινωνιακού έργου σε κάθε δυνητικό επιβάτη στην περιοχή ευθύνης του ΟΑΣΑ».

Θα πρέπει να υπογραμμισθεί ότι οι παροχή δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των μεταφορών αποτελεί υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος, η οποία θα πρέπει να παρέχεται αδιαλείπτως. Περαιτέρω υπογραμμίζεται ότι σύμφωνα με το άρθρο πρώτο παράγραφος 2 ν. 4722/2020 και την ΠΝΠ 22.08.2020, τίθεται τεκμήριο σχετικά με το ότι οι συμβάσεις παροχής συγκοινωνιακού έργου που αναθέτει ο ΟΑΣΑ σε χρονικό διάστημα έξι μηνών από τη δημοσίευση της ΠΝΠ αποτελούν συμβάσεις οι οποίες «*θεωρούνται ως πληρούσες την προϋπόθεση ύπαρξης κατεπείγουσας ανάγκης οφειλόμενης σε απρόβλεπτη περίσταση της περ. (δ) του άρθρου 269 του ν. 4412/2016*».

Σημειώνεται, ως προς τα θεσπιζόμενα δια νομοθετικών διατάξεων τεκμήρια πλήρωσης προϋποθέσεων προσφυγής στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης, ότι οι εν λόγω προϋποθέσεις κρίνονται κατά περίπτωση.

Όπως έχει τονίσει η Αρχή και σε άλλες Γνώμες στο πλαίσιο εξέτασης διατάξεων Πράξεων Νομοθετικού Περιεχομένου στο πλαίσιο αντιμετώπισης του κορονοϊού, το ενωσιακό δίκαιο δημοσίων συμβάσεων, προβλέπει για την αντιμετώπιση απρόβλεπτων περιστάσεων, την ενεργοποίηση ρήτρας «δικαίου της ανάγκης»,²² δυνατότητα η οποία παρέχεται στον ν. 4412/2016, για τους αναθέτοντες φορείς, δυνάμει του άρθρου 269, το οποίο προβλέπει τη δυνατότητα προσφυγής στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση, για λόγους κατεπείγουσας ανάγκης οφειλόμενης σε απρόβλεπτη περίσταση, υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου αυτού και δη μόνο στο απολύτως απαραίτητο μέτρο και υπό τον όρο ότι η κατεπείγουσα κατάσταση δεν οφείλεται σε έλλειψη επιμέλειας της αναθέτουσας αρχής. Όπως έχει ήδη τονίσει σε προηγούμενες Γνώμες της η Αρχή, οι ως άνω προϋποθέσεις δεν είναι δυνατό να καθίστανται περισσότερο ελαστικές δυνάμει εθνικής ρύθμισης, τουλάχιστον ως προς τις συμβάσεις άνω των

²² Βλ. αιτιολογική σκέψη 56 Οδηγίας 2014/25/ΕΕ και Γνώμη Α10/2020 της Αρχής συναφώς.

ορίων, το δε βάρος απόδειξης ότι συντρέχουν πράγματι οι εξαιρετικές περιστάσεις που δικαιολογούν την παρέκκλιση φέρει εκείνος που τις επικαλείται.

Συναφώς ως προς την προσφυγή σε αυτή τη διαδικασία η Επιτροπή έχει τονίσει σε Ανακοίνωσή της²³ ότι η πλήρωση των προϋποθέσεων πρέπει να είναι σωρευτική και η ερμηνεία τους συσταλτική.²⁴ Επιπροσθέτως σημειώνεται ότι, σύμφωνα με την ως άνω Ανακοίνωση, η διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση επιτρέπει στις αναθέτουσες αρχές και τους αναθέτοντες φορείς «να διαπραγματεύονται απευθείας με τους δυνητικούς αναδόχους· δεν επιτρέπει την απευθείας ανάθεση σε προεπιλεγμένο οικονομικό φορέα, εκτός αν μόνο ένας τέτοιος φορέας θα είναι σε θέση να εκτελέσει τη σύμβαση εντός των τεχνικών και χρονικών περιορισμών που επιβάλλονται από τον κατεπείγοντα χαρακτήρα τις κατάστασης».

Σε συνέχεια των ανωτέρω προκύπτει ότι εν προκειμένω υφίσταται κατεπείγουσα και επιτακτική ανάγκη ανάθεσης του αντικειμένου θέματος, καθώς διαφαίνεται επικείμενος κίνδυνος μη κάλυψης των αναγκών του ΟΑΣΑ ΑΕ, οι οποίες συνεχονται με την αντιμετώπιση του κορονοϊού και τη διασφάλιση της δημόσιας υγείας.

ii) Ως προς την ύπαρξη απρόβλεπτης περίπτωσης και του αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ αυτής και της ανακύψασας κατεπείγουσας ανάγκης:

Ως προαναφέρθηκε, απρόβλεπτη περίπτωση νοείται ως έκτακτο και ασυνήθιστο γεγονός που αντικειμενικά δεν ήταν σε θέση να προβλεφθεί σύμφωνα με τους κανόνες της ανθρώπινης εμπειρίας και λογικής. Στο πλαίσιο αυτό δέον όπως κριθεί εάν η τα διαλαμβανόμενα στον φάκελο του αιτήματος συνιστούν τέτοιες περιστάσεις. Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τη νομολογία, η προϋπόθεση περί απροβλέπτου περιστασίου άπτεται της εξέτασης του κατά πόσον η εκάστοτε αναθέτουσα αρχή /ο εκάστοτε αναθέτων φορέας όφειλε, αντικειμενικά και με βάση τα διδάγματα της κοινής λογικής και πείρας να είχε προβλέψει ένα γεγονός και όχι εάν το προέβλεψε πραγματικά.²⁵ Ως εκ τούτου, προσφυγή στην εξαιρετική διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης δεν είναι επιτρεπτή εάν υφίστατο δυνατότητα πρόβλεψης των αναγκών σε υπηρεσίες, προμήθειες ή έργα και κατά συνέπεια δυνατότητα ενέργειας προς κάλυψη των αναγκών,²⁶ με έγκαιρο προγραμματισμό και τήρηση των συνήθων διαδικασιών σύναψης σύμβασης.

Σε συνάφεια με την επισήμανση που αναφέρεται στην περίπτωση (i), σχετικά με την κατά περίπτωση κρίση των προϋποθέσεων συνδρομής των προϋποθέσεων του άρθρου 269 ν. 4412/2016, επισημαίνεται ότι σύμφωνα με το προαναφερθέν άρθρο πρώτο του ν. 4722/2020, για χρονικό διάστημα έξι μηνών από την έκδοση της από 22.08.2020 ΠΝΠ, οι συμβάσεις παροχής συγκοινωνιακού έργου λογίζονται ως οφειλόμενες σε απρόβλεπτη περίπτωση και ειδικότερα στην

²³ Βρυξέλλες, 9.9.2015 COM(2015) 454 final.

²⁴ Πρβλ. C- 275/08, Επιτροπή κατά Γερμανίας, και C-352/12, Consiglio Nazionale.

²⁵ Βλ. συναφώς Ράϊκος, Βλάχου, Σαββίδη «Δημόσιες Συμβάσεις ν. 4412/2016 Ερμηνεία κατ' άρθρο», Εκδόσεις Σάκκουλα, 2018, 337.

²⁶ Πρβλ. ΔΕΚ C-107/92.

πανδημία του κορονοϊού και στη συνεπαγόμενη ανάγκη λήψης μέτρων στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, προκειμένου να αντιμετωπισθεί.

Επιπροσθέτως, επισημαίνεται ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εκδώσει τη με αριθμ. 2020/C 108 I/01 Ανακοίνωση με θέμα: «Οδηγίες από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τη χρήση του πλαισίου για τις δημόσιες συμβάσεις στην κατάσταση έκτακτης ανάγκης που σχετίζεται με την κρίση της νόσου COVID-19»,²⁷ προς τον σκοπό παροχής οδηγιών στα Κράτη Μέλη σχετικά με τις δυνατότητες και ευελιξίες που παρέχονται από το δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων κατά την τρέχουσα χρονική περίοδο. Στην εν λόγω Ανακοίνωση γίνεται ρητή αναφορά στον κορονοϊό ως μια ακραία και απρόβλεπτη κατάσταση επείγοντος και παρέχονται οδηγίες στα Κράτη Μέλη σχετικά με τη χρήση των δυνατοτήτων ευελιξίας κατά την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων/ συμβάσεων κατά την παρούσα εξαιρετική συγκυρία, οι οποίες περιλαμβάνουν χρήση των επισπευσμένων διαδικασιών καθώς και της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης για λόγους κατεπείγουσας ανάγκης.

Ως εκ τούτου και σε συνάρτηση με τα τρέχοντα επιδημιολογικά δεδομένα στην περιοχή της Αττικής, αρμοδιότητος ΟΑΣΑ ΑΕ, διαφαίνεται ότι συντρέχει εν προκειμένω απρόβλεπτη περίσταση, κατά την έννοια του άρθρου 269 περιπτ. δ και της νομολογίας.

Επισημαίνεται ότι η ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ των προβαλλομένων ως απροβλέπτων περιστάσεων λόγων και της ανακύψασας ανάγκης ανάθεσης των υπηρεσιών της σκοπούμενης σύμβασης, δεδομένης της ως άνω νομοθετικής διάταξης καθώς και της Ανακοίνωσης της Επιτροπής, διαφαίνεται ότι πληρούται.

ii) ως προς το ότι οι περιστάσεις που επικαλούνται οι αναθέτουσες αρχές για την αιτιολόγηση της κατεπείγουσας ανάγκης δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να απορρέουν από δική τους ευθύνη

Σημειώνεται ότι η ως άνω νομοθετική πρόβλεψη περί πλήρωσης των προϋποθέσεων περί κατεπείγουσας ανάγκης οφειλόμενης σε απρόβλεπτη περίσταση κατά την ανάθεση της παροχής συγκοινωνιακού έργου (άρθρο πρώτο ν. 4722/2020 και ΠΝΠ 22.08.2020), δεν περιλαμβάνουν τεκμήριο περί πλήρωσης της προϋπόθεσης περί μη ύπαρξης υπαιτιότητας από πλευράς ΟΑΣΑ ΑΕ.

Από τα στοιχεία του φακέλου δεν προκύπτει ειδική τεκμηρίωση ως προς το ότι δεν υφίσταται υπαιτιότητα του ΟΑΣΑ ΑΕ. Παρά ταύτα, από το σύνολο των διαλαμβανομένων στον φάκελο καθώς και από τη φύση της υπό ανάθεση σύμβασης, η οποία αφορά στην ανάθεση παροχής συγκοινωνιακού έργου στο πλαίσιο λήψης έκτακτων μέτρων αντιμετώπισης της διασποράς του κορονοϊού και προστασίας της δημόσιας υγείας καθώς και τα κατά την τρέχουσα περίοδο επιδημιολογικά δεδομένα, από τα οποία προκύπτει αύξηση των κρουσμάτων του κορονοϊού, ιδίως στην περιοχή των Αθηνών, προκύπτει ότι απαιτείται μείωση του επιβατικού κοινού ανά λεωφορείο και ταυτόχρονα μείωση της χρονοαπόστασης μεταξύ των εκτελούμενων δρομολογίων, ήτοι αύξηση του στόλου λεωφορείων περιοχής αρμοδιότητας ΟΑΣΑ ΑΕ. Ως εκ

²⁷ 2020/C 108 I/01

τούτου, δεν προκύπτει υπαιτιότητα του ΟΑΣΑ ΑΕ, ως προς τις περιστάσεις που επικαλείται για την αιτιολόγηση της κατεπείγουσας ανάγκης.

ν) ως προς το ότι η ανάθεση της εν λόγω σύμβασης θα λάβει χώρα στο μέτρο που είναι απολύτως απαραίτητο.

Σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στα στοιχεία του φακέλου, η σκοπούμενη σύμβαση προβλέπεται να έχει διάρκεια ισχύος 2 έτη. Στα συμπληρωματικώς υποβληθέντα στοιχεία του φακέλου αναφέρεται ότι «*η εν λόγω απευθείας ανάθεση έχει περιορισμένο χρονικό ορίζοντα που ορίζεται στη σύμβαση και τελεί σε άμεση συνάρτηση με την εξέλιξη της νόσου.*»

Στο πλαίσιο εξέτασης της προκειμένης περίπτωσης επισημαίνεται ότι η προσφυγή στη διαδικασία διαπραγμάτευσης νομιμοποιείται μόνο για τις «ποσότητες» και το χρονικό διάστημα εκείνο που είναι πράγματι αναγκαία για την αντιμετώπιση της απρόβλεπτης περίπτωσης. Λόγω του εξαιρετικού χαρακτήρα της συγκεκριμένης εξαιρετικής διαδικασίας του άρθρου 269 ν. 4412/2016, εφαρμογή αυτής είναι επιτρεπτή επί τη βάση της προσωρινής και άμεσης κάλυψης των επικαλούμενων κατεπειγουσών και επιτακτικών αναγκών και όχι του συνόλου των παγίων και διαρκών αναγκών των αναθετόντων φορέων, ενώ για τις υπηρεσίες που είναι απαραίτητες μετά την περίοδο της προσωρινής κάλυψης της κατεπείγουσας ανάγκης υφίσταται δυνατότητα προκήρυξης ανοιχτής ή κλειστής διαδικασίας σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Επομένως, το κατ' επίκληση της ανωτέρω διάταξης του ν. 4412/2016 αίτημα πρέπει να υποβάλλεται στο μέτρο που είναι απολύτως απαραίτητο και όχι να καλύπτει το σύνολο των αναγκών του αναθέτοντος φορέα, καθώς αυτές μπορούν να καλύπτονται μέσω της ανάθεσης συμβάσεων που συνάπτονται με τις συνήθεις (ανοικτή ή κλειστή) διαγωνιστικές διαδικασίες ανάθεσης.²⁸

Ως εκ τούτου, δέον όπως κριθεί το κατά πόσον η ανάθεση της σκοπούμενης σύμβασης προβλέπεται στο μέτρο του απολύτως αναγκαίου.

Επισημαίνεται ότι με στο με Α.Π. εισερχ. ΕΑΑΔΗΣΥ 5477/01.10.2020 έγγραφο του ΟΑΣΑ ΑΕ, αναφέροντα τα ακόλουθα σχετικά με την προβλεπόμενη χρονική διάρκεια της σύμβασης:

«[...] σε συνέχεια της υπ' αρ. πρωτ.638/25.09.2020 αίτησής μας, θα ήθελα να ας διευκρινίσω ότι η διάρκεια της υπό διαπραγμάτευση σύμβασης μεταξύ ΟΑΣΑ και ΟΑΣΘ και ΚΤΕΛ θα διαμορφωθεί α) αναλόγως με την εξέλιξη της πανδημίας, και β) του αναγκαίου χρόνου που απαιτείται για τη διενέργεια διαγωνισμού ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου για τον οποίο απαιτείται, κατά τον ευρωπαϊκό κανονισμό 1370/2007, περίοδος δημοσιότητας τουλάχιστον ενός έτους. Και σε κάθε περίπτωση εφόσον δεν προκύψει ανάδοχος».

Σημειώνεται ότι, δεδομένης της φύσης της επικαλούμενης ως απρόβλεπτης περίπτωσης, η οποία αφορά στην πανδημία του κορονοϊού και στην εξέλιξή του και σε συνάφεια με την ως άνω αναφορά του ΟΑΣΑ ΑΕ τόσο στον αναγκαίο χρόνο που απαιτείται για τη διενέργεια του διαγωνισμού, όσο και σε ότι, σε κάθε περίπτωση, η σύμβαση τίθεται υπό την προϋπόθεση ότι δεν υφίσταται ανάδοχος, συνάγεται ότι η σκοπούμενη σύμβαση τελεί σε συνάρτηση με την εξέλιξη της νόσου και με την διεξαγωγή της επικείμενης διαγωνιστικής διαδικασίας.

²⁸ βλ. Δ127/2018 και Δ84/2019 Γνώμες της Αρχής.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Ενόψει όλων των προεκτεθέντων, με βάση το διδόμενο πραγματικό και από την υπαγωγή αυτού στις προαναφερόμενες και ερμηνευόμενες διατάξεις, επί του τεθέντος ερωτήματος, η Αρχή ομόφωνα **αποφασίζει** :

Την παροχή σύμφωνης γνώμης επί του αιτήματος του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ ΑΕ) για προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 269 περ. δ ν. 4412/2016, προς τον σκοπό σύναψης σύμβασης εκτέλεσης οδικού συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή αρμοδιότητας ΟΑΣΑ ΑΕ, μεταξύ του ΟΑΣΑ ΑΕ και του ΚΤΕΛ Ν. Αττικής, προϋπολογισθείσας αξίας ευρώ 24.131.018,22 πλέον ΦΠΑ ετησίως , λόγω συνδρομής των προς τούτο τασσομένων υπό του νόμου προϋποθέσεων

Αθήνα, 1 Οκτωβρίου 2020

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Ο Πρόεδρος

Γεώργιος Καταπόδης