

ΤΜΗΜΑ ΕΒΔΟΜΟ

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 18 Οκτωβρίου 2022 με την ακόλουθη σύνθεση: Σωτηρία Ντούνη, Αντιπρόεδρος, Πρόεδρος του Τμήματος, Αργυρώ Μαυρομμάτη και Ευαγγελία Σεραφή (εισηγήτρια) Σύμβουλοι, Ευπραξία Δημολιού και Ιωάννης Νταλαχάνης, Πάρεδροι, οι οποίοι μετέχουν με συμβουλευτική ψήφο.

Γενικός Επίτροπος Επικρατείας: Παραστάθηκε ο Αντεπίτροπος της Επικρατείας στο Ελεγκτικό Συνέδριο, Ιωάννης Κάρκαλης, ως νόμιμος αναπληρωτής του Γενικού Επιτρόπου της Επικρατείας.

Γραμματέας: Πελαγία Κρητικού, Προϊσταμένη Τμήματος, δικαστική υπάλληλος με βαθμό Α΄.

Για να δικάσει την από 7.10.2022 (με ΑΒΔ) προσφυγή της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «.....» και τον διακριτικό τίτλο «.....», η οποία εδρεύει στην , εκπροσωπείται νόμιμα, έχει ΑΦΜ και παραστάθηκε δια του πληρεξούσιου δικηγόρου της Ευγένιου Χριστοφιλόπουλου (ΑΜ/ΔΣΑ 24563).

Με την ανωτέρω προσφυγή επιδιώκεται η ανάκληση της πράξης του Ζ΄ Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Υπέρ της προσφυγής ανάκλησης της και κατά του κύρους της προσβαλλόμενης πράξης παρεμβαίνει η ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «.....», η οποία εδρεύει στον , εκπροσωπείται νόμιμα, έχει ΑΦΜ και παραστάθηκε δια της πληρεξούσιας δικηγόρου της Μαρίας – Ειρήνης Γιαννούζη (ΑΜ/ΔΣΑ 21920).

Κατά της προσφυγής ανάκλησης και υπέρ του κύρους της προσβαλλόμενης πράξης παρεμβαίνει το επαγγελματικό σωματείο με την επωνυμία «.....», το οποίο εδρεύει στην έχει ΑΦΜ και εκπροσωπείται νόμιμα από τον Πρόεδρο αυτού ο οποίος παραστάθηκε μετά της πληρεξούσιας δικηγόρου του Μαρίας Βλαδίκα (ΑΜ/ΔΣΑ 12629).

Το Ελληνικό Δημόσιο εκπροσωπείται νομίμως από τον Υπουργό Οικονομικών, ο οποίος παραστάθηκε δια της Παρέδρου του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους Μαρίας Γραμματικάκη.

Κατά τη συζήτηση που ακολούθησε το Δικαστήριο άκουσε:

Τον πληρεξούσιο δικηγόρο της προσφεύγουσας, ο οποίος ζήτησε την παραδοχή της προσφυγής.

Την πληρεξούσια δικηγόρο της παρεμβαίνουσας εταιρείας, η οποία ζήτησε την παραδοχή της προσφυγής και της υπέρ αυτής παρέμβασης.

Την πληρεξούσια δικηγόρο του παρεμβαίνοντος σωματείου, η οποία ζήτησε την απόρριψη της προσφυγής και τη διατήρηση της ισχύος της προσβαλλόμενης πράξης.

Τη δικαστική πληρεξούσια του Ελληνικού Δημοσίου, η οποία ζήτησε την παραδοχή της προσφυγής.

Τον Αντεπίτροπο της Επικρατείας στο Ελεγκτικό Συνέδριο, ο οποίος πρότεινε την παραδοχή της προσφυγής.

Μετά τη δημόσια συνεδρίαση το Δικαστήριο συνήλθε σε διάσκεψη με φυσική παρουσία, στο κατάστημά του, την 1^η Νοεμβρίου 2022, και εξ αποστάσεως (με τηλεδιάσκεψη) στις 8 και 14 Νοεμβρίου 2022, σύμφωνα με τα άρθρα 295 παρ.2 και 336 παρ.1 του ν. 4700/2020 με την παρουσία όλων των ανωτέρω μελών του και της Γραμματέα.

Αφού μελέτησε τα σχετικά έγγραφα

Σκέφθηκε κατά τον νόμο και

Αποφάσισε τα ακόλουθα:

1. Για την άσκηση της κρινόμενης προσφυγής καταβλήθηκε το νόμιμο παράβολο (σχετ. το ηλεκτρονικό παράβολο της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων με κωδικό πληρωμής)
σύμφωνα με το άρθρο 336 σε συνδυασμό με το άρθρο 308 παρ.3 του ν. 4700/2000 «Ενιαίο κείμενο Δικονομίας για το Ελεγκτικό Συνέδριο (...)» (Α' 127).

2. Η προσφυγή ανάκλησης έχει ασκηθεί εμπροθέσμως και κατά τα λοιπά νομοτύπως. Συνεπώς είναι τυπικώς δεκτή και πρέπει να εξετασθεί περαιτέρω ως προς τη βασιμότητα των προβαλλόμενων με αυτήν λόγων.

3. Το παρεμβαίνον επαγγελματικό σωματείο με την επωνυμία «.....
.....», στους σκοπούς του οποίου σύμφωνα με το άρθρο 2 του Καταστατικού του περιλαμβάνεται «η συσπείρωση των εργαζομένων του κλάδου στη μελέτη, προβολή, προώθηση και διαφύλαξη των κοινών επαγγελματικών συμφερόντων των μελών, η κοινωνική, πνευματική και υλική εξύψωση αυτών, η ανάπτυξη του πνεύματος συναδέλφωσης και αλληλεγγύης και γενικά η υπεράσπιση των νομικών και κοινωνικών δικαιωμάτων τους», επικαλείται για τη θεμελίωση ειδικού έννομου συμφέροντος τη μείωση του κύκλου εργασιών των με αποτέλεσμα την αποστέρηση των μελών του από εργασία, για την οποία θα αμείβονταν, τη δημιουργία εργαζομένων δύο ταχυτήτων (αυτών της και των προσλαμβανομένων από τις ΚΤΕΛ Α.Ε.) και την επιχειρούμενη ιδιωτικοποίηση των δημόσιων συγκοινωνιών. Δοθέντος ότι στο προοίμιο του σχεδίου της ελεγχόμενης σύμβασης αναφέρεται ότι «[η] παράταση των (...) συμβάσεων δεν μπορεί να προκαλέσει και δεν προκαλεί καμία βλάβη στους Εργαζόμενους της ούτε μισθολογική, ούτε οργανική, ούτε απώλειας θέσεων εργασίας, ούτε οποιαδήποτε άλλη δυσμενή γι' ατούς μεταβολή του εργασιακού τους καθεστώτος» δεν θεμελιώνεται το απαιτούμενο από τη διάταξη του άρθρο 328 παρ.3 του ν. 4700/2020 ειδικό έννομο συμφέρον, διότι με την ελεγχόμενη σύμβαση δεν θίγονται τα επαγγελματικά δικαιώματα των μελών του παρεμβαίνοντος

Σωματείου ούτε προκαλείται απώλεια των υφιστάμενων θέσεων εργασίας ή άλλη μεταβολή στο εργασιακό τους καθεστώς, ούτε περαιτέρω οιαδήποτε δυσμενής σε βάρος τους συνέπεια αποδεικνύεται ότι επέρχεται, ενώ η επικαλούμενη ιδιωτικοποίηση των δημόσιων συγκοινωνιών, ως επιλογή της εκτελεστικής εξουσίας και αληθής υποτιθέμενη, εκφεύγει των ορίων του ελέγχου νομιμότητας της προς ανάθεση σύμβασης. Συνεπώς η παρέμβαση του ως άνω επαγγελματικού σωματείου πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτη (πρβλ. ΕλΣυν Ι Τμ. 917/2021).

4. Με την προσφυγή, όπως αναπτύσσεται στο από 21.10.2022 νομίμως κατατεθέν υπόμνημα και την υπέρ αυτής, παραδεκτώς ασκηθείσα παρέμβαση της, ζητείται η ανάκληση της πράξης του Ζ' Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου, με την οποία κρίθηκε ότι κωλύεται η υπογραφή του σχεδίου σύμβασης μεταξύ της, της ανώνυμης εταιρείας ΚΤΕΛ Α.Ε. και της, ως εκ τρίτου συμβαλλόμενης για την «[τ]ροποποίηση (παράταση και επέκταση) της αριθμ. σύμβασης όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την αριθμ. σύμβαση ανάθεσης εκτέλεσης αστικών και ειδικών τοπικού χαρακτήρα δρομολογίων στην περιοχή αρμοδιότητας

5. Το Κλιμάκιο ήχθη στην ως άνω κρίση με την εξής αιτιολογία: **(i)** Το υποβληθέν σχέδιο σύμβασης δεν επιφέρει τροποποίηση της κύριας σύμβασης εκτέλεσης δρομολογίων, συνιστάμενη σε παράταση του χρόνου της διάρκειάς της και επέκταση του αντικειμένου της, αλλά αφορά κατ' ορθό νομικό χαρακτηρισμό αυτού, σε νέα αυτοτελή απευθείας ανάθεση με αντικείμενο την εξακολούθηση, μετά την εξάντληση του αντικειμένου και της διάρκειας της αρχικής σύμβασης, της εκτέλεσης των ήδη ανατεθεισών δρομολογίων στην Περιφέρεια καθώς και την πρόσθετη δρομολόγηση πενήντα (50) λεωφορείων σε δώδεκα (12) πρόσθετες γραμμές της προσφεύγουσας, **(ii)** Η επικαλούμενη από τον αναθέτοντα φορέα ρύθμιση της παρ.1 του άρθρου 42 του ν. 4972/2022, ερμηνευόμενη υπό το φως των διατάξεων των άρθρων 26 και 98 παρ.1 περ. β' του Συντάγματος, δεν μπορεί παρά να διατηρεί επιφύλαξη υπέρ του ελέγχου της τήρησης των ενωσιακής προέλευσης επιταγών και όρων του άρθρου 337 του ν. 4412/2016 -όταν επιχειρείται

πράγματι τροποποίηση κατά τη διάρκεια εκτέλεσης της σύμβασης- ή του άρθρου 269 του ίδιου νόμου -όταν, ως εν προκειμένω, επιχειρείται προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης. Και (iii) Δεν αιτιολογείται επαρκώς από την η ζητούμενη από το άρθρο 269 περ. δ' του ν. 4412/2016 προϋπόθεση του απρόβλεπτου, ήτοι η συνδρομή συγκεκριμένων, αιφνίδιων πραγματικών γεγονότων, μη οφειλόμενων σε υπαιτιότητα ή έλλειψη επιμέλειας εκ μέρους του αναθέτοντος φορέα, τα οποία καθιστούν πλέον την προσφυγή στην εξαιρετική διαδικασία της διαπραγμάτευσης απολύτως επιβεβλημένη και δεν στοιχειοθετείται η κατεπείγουσα ανάγκη, που, αποσυνδεδεμένη από την τακτική ανάγκη μετακίνησης του πληθυσμού με δημόσια συγκοινωνία στην ευρύτερη περιοχή της Περιφέρειας, καθιστά αδύνατη την τήρηση των προθεσμιών για την εξασφάλιση της παροχής των υπηρεσιών αυτών στις εν λόγω λεωφορειακές γραμμές κατά το κρίσιμο διάστημα, χωρίς τούτο να απορρέει από ευθύνη του αναθέτοντος φορέα. Τούτο, διότι (i) στο προοίμιο του υποβληθέντος σχεδίου γίνεται μια γενικόλογη αναφορά σε «εξελισσόμενα υγειονομικά γεγονότα» που υπερβαίνουν κατά πολύ τον συνήθη ρου του οικονομικού και κοινωνικού βίου καθώς και σε συνεχόμενες μεταβαλλόμενες επιδημιολογικές συνθήκες και γενικώς επικρατούσα αβεβαιότητα κατά το τελευταίο διάστημα, συνδυαζόμενη με την επανέναρξη λειτουργίας της οικονομίας και την αυξητική τάση χρησιμοποίησης των δημόσιων συγκοινωνιών στην Περιφέρεια, παράγοντες που καθιστούν κατεπειγόντως απαραίτητη τόσο την παράταση της εν ισχύ σύμβασης, με χρονικό μάλιστα ορίζοντα έως τον Οκτώβριο του έτους 2023 όσο και την περαιτέρω ενίσχυση του στόλου με πρόσθετες γραμμές, προκειμένου να αποφευχθεί αποτελεσματικά ο συνωστισμός σε ποσοστό άνω του αποδεκτού ορίου του 65% στο δίκτυο των λεωφορειακών γραμμών και να εξυπηρετηθεί το κοινό και (ii) δεν παρατίθενται αναλυτικά στοιχεία για τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της πανδημίας του κορωνοϊού Covid-19, όπως ισχύουν κατά τον παρόντα χρόνο, η ένταση και η έκταση των οποίων δεν μπορούσε αποδεδειγμένα να εκτιμηθεί εγκαίρως από έναν επιμελή αναθέτοντα φορέα και συνεπώς δεν αναφέρονται οι λόγοι για τους οποίους η δεν

προέβη ήδη στην προκήρυξη και διενέργεια ανοικτών διαγωνιστικών διαδικασιών ή, έστω, στον προγραμματισμό και τη δρομολόγηση αυτών, προκειμένου να ενισχύσει τον στόλο των οχημάτων της, καθώς και την επιχειρησιακή ικανότητά του συνολικά, ώστε να καλύψει τις έκτακτες ανάγκες παροχής συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή αρμοδιότητάς της με μέριμνα για τον περιορισμό της διασποράς της νόσου Covid-19 στα μέσα μαζικής μεταφοράς, συνεκτιμώμενου του ικανού χρόνου που έχει παρέλθει από την έναρξη της υγειονομικής κρίσης το έτος 2020 και την ήδη ανάθεση συμβάσεων εκτέλεσης δρομολογίων με την εξαιρετική διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης.

6. Με τον ν. 3920/2011 «Εξυγίανση, αναδιοργάνωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις» (Α'33) αναδιοργανώθηκαν οι δημόσιες συγκοινωνίες που εκτελούνται εντός της Περιφέρειας Αττικής, όπως οριοθετείται στον ν. 3852/2010, εκτός από τις νήσους που ανήκουν σ' αυτή (άρθρο 1 παρ.1 εδ. α). Ειδικότερα, με τον νόμο αυτό ορίσθηκε **(i)** ότι ο στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός, ο συντονισμός και ο έλεγχος του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή αυτή ανήκουν στην ανώνυμη εταιρεία ΟΑΣΑ Α.Ε. [Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Α.Ε.] (άρθρο 4 παρ.1), **(ii)** ότι το συγκοινωνιακό έργο στην ίδια περιοχή, για την εξυπηρέτηση του γενικότερου δημόσιου συμφέροντος, προγραμματίζεται, οργανώνεται και διενεργείται α) από την ΟΣΥ Α.Ε. [Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε.] με μέσα οδικής μεταφοράς (θερμικά λεωφορεία, ηλεκτροκίνητα λεωφορεία –τρόλεϊ και λοιπά μέσα οδικής μεταφοράς), β) από τη ΣΤΑΣΥ Α.Ε. [Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε.] με επίγεια και υπόγεια μέσα σταθερής τροχιάς (αστικοί σιδηρόδρομοι, τροχιόδρομοι – τραμ και λοιπά μέσα) και γ) από τις λοιπές Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΠΣΕ), στις οποίες περιλαμβάνονται (πλην της ΟΣΥ Α.Ε. και της ΣΤΑΣΥ Α.Ε.) οι φορείς των ΟΤΑ που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο και τα Κοινά Ταμεία Είσπραξης Λεωφορείων που οργανώθηκαν με τον ν. 2963/2001 ως ανώνυμες εταιρείες (ΚΤΕΛ Α.Ε.) ή οποιοσδήποτε άλλος φορέα πρόκειται να παρέχει στο μέλλον έργο δημόσιων συγκοινωνιών (άρθρα 1 παρ.7, και 4 παρ.2 περ. α), **(iii)** ότι οι ΕΠΣΕ, στο σύνολό

τους, αποτελούν νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου που υπηρετούν σκοπούς κοινής ωφέλειας, λειτουργούν με βάση τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας και διέπονται από τον παρόντα νόμο και τις διατάξεις της νομοθεσίας περί ανωνύμων εταιρειών (άρθρο 4 παρ.2 περ. γ). Η ΟΑΣΑ Α.Ε. έχει αρμοδιότητα συντονισμού, ελέγχου και παροχής οδηγιών και κατευθύνσεων στις ΕΠΣΕ σχετικά με την εκτέλεση του ανατιθεμένου σε αυτές έργου (άρθρο 5 παρ.1 περ. ιστ), (iv) ότι στον όμιλο ΟΑΣΑ Α.Ε. υπάρχουν οι εταιρείες ΟΑΣΑ Α.Ε., ΟΣΥ Α.Ε. και ΣΤΑΣΥ Α.Ε. (άρθρο 1 παρ.1 εδ. β' και άρθρο 7 παρ.1), (v) ότι η ΟΑΣΑ Α.Ε. είναι αρμόδια να συνάπτει «συμβάσεις συγκοινωνιακού έργου» με τις ΕΠΣΕ, με τις οποίες ορίζονται, μεταξύ άλλων, το ανατιθέμενο σ' αυτές έργο και οι υποχρεώσεις αυτών με βάση δείκτες που αφορούν στο παρασχεθησόμενο έργο, το οφειλόμενο κόστος και την απαιτούμενη ποιότητα. Στους δείκτες περιλαμβάνονται υποχρεωτικά τα ελάχιστα προσφερόμενα οχηματοχιλιόμετρα, το ανώτατο επιτρεπτό λειτουργικό κόστος ανά οχηματοχιλιόμετρο και ο κατώτερος επιτρεπτός βαθμός ικανοποίησης πελατείας καθώς και οποιοδήποτε άλλο δείκτης εφαρμόζονται διεθνώς κατά την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου και περιλαμβάνονται στο επιχειρησιακό σχέδιο της ΟΑΣΑ Α.Ε. Στις ίδιες συμβάσεις ορίζεται το ετήσιο αντάλλαγμα των ΕΠΣΕ για την παροχή του έργου, καθώς και οι συνέπειες που αυτές υπέχουν σε περίπτωση αθέτησης των συμφωνηθέντων (άρθρο 4 παρ.3 και άρθρο 5 παρ.1 περ. ιη) και (vi) ότι «[ο]ι εταιρείες του ομίλου ΟΑΣΑ μπορούν με απόφασή τους, στο πλαίσιο του εγκρινόμενου κάθε φορά επιχειρησιακού σχεδίου και σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις για την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων από το Δημόσιο και τα Ν.Π.Δ.Δ. ή για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (...) (α) [ν]α αναθέτουν σε τρίτους κάθε είδους (...) υπηρεσίες (...) που εκτελούνται από τις Εταιρείες αυτές (...)» (άρθρο 7 παρ.4 περ. α).

7. Στο άρθρο 5Α, του ν. 3920/2011, όπως το άρθρο αυτό προστέθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 54 του ν. 4568/2018 (Α' 178) και η παρ. 3 αυτού αντικαταστάθηκε με το άρθρο 38 παρ. 1 του ν. 4663/2020 (Α' 30/12.2.2020), ορίζεται: «1. (...) 3. Στις περιοχές αρμοδιότητας των Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ.

Α.Ε., επιτρέπεται να εκτελούνται αστικά και υπεραστικά δρομολόγια από τα οικεία Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., με την υπογραφή σύμβασης μεταξύ αφενός του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και αφετέρου του οικείου Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., εντός των ορίων του εγκεκριμένου προϋπολογισμού τόσο των ανωτέρω μητρικών εταιρειών όσο και των θυγατρικών τους χωρίς καμία περαιτέρω επιβάρυνση του τακτικού προϋπολογισμού, εξαιρουμένης της επιβάρυνσης του προϋπολογισμού του έτους 2020. Η ως άνω ανάθεση έχει προσωρινό χαρακτήρα, για την αντιμετώπιση διακοπής των παρεχόμενων υπηρεσιών ή και επικείμενου κινδύνου διακοπής τους εκ μέρους των υφιστάμενων παρόχων των συγκοινωνιακών υπηρεσιών στις περιοχές αρμοδιότητας των Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και δεν δύναται να υπερβαίνει τα δύο έτη. Αναλόγως της έκτασης των προς ανάθεση υπηρεσιών και ενδεχόμενης αδυναμίας ανταπόκρισης του οικείου Κ.Τ.Ε.Λ. 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 Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. Περιφερειακών Ενοτήτων, δια ιδιαίτερων συμβάσεων υπεκμίσθωσης μεταξύ των Αναδόχων (Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. της περιοχής ευθύνης των Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.) και άλλων Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. Περιφερειακών Ενοτήτων. Οι αναθέσεις αυτές λόγω του επείγοντος και προσωρινού χαρακτήρα, διενεργούνται μετά από διαβουλεύσεις μεταξύ του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και των υποψήφιων παρόχων. Οι προς ανάθεση λεωφορειακές γραμμές, τα δρομολόγια, το χιλιομετρικό κόστος ανάθεσης, η διάρκεια του προς ανάθεση συγκοινωνιακού έργου, ως και το ή τα προτεινόμενα Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. άλλων Περιφερειακών Ενοτήτων για την υπεκμίσθωση μέρος του προς προσωρινή ανάθεση συγκοινωνιακού έργου, 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. 4. Στις περιοχές αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. επιτρέπεται να καθορίζονται ειδικά δρομολόγια τοπικού χαρακτήρα για την εκτέλεση των οποίων καταρτίζονται συμβάσεις μεταξύ αφενός του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και

αφετέρου του κατά τόπον αρμόδιου Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. Στις συμβάσεις αυτές καθορίζεται ο τρόπος σύμπραξης και διάθεσης των υλικών και ανθρώπινων πόρων από τους συμβαλλομένους. Τα παραπάνω 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. Σε περίπτωση μη κατάρτισης της σύμβασης με το κατά τόπον αρμόδιο Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., αυτή μπορεί να καταρτίζεται με άλλους οδικούς μεταφορείς επιβατών. 5. (...)).

8. Στην αιτιολογική έκθεση του ν. 4663/2020 και αναφορικά με τη ρύθμιση του άρθρου 38 παρ.1 αυτού, με την οποία τροποποιήθηκε η προστεθείσα με το άρθρο 54 παρ. 3 του ν. 4568/2018 παράγραφος 3 του άρθρου 5Α του ν. 3920/2011 αναφέρεται: «1. Με τη ρύθμιση (...) βελτιώνεται η υφιστάμενη και ισχύουσα ρύθμιση της παραγράφου 3 του άρθρου 54 του ν. 4568/2018, προκειμένου αυτή να καταστεί εφαρμόσιμη και χωρίς προβλήματα νομιμότητας. Οι βελτιώσεις που προτείνονται (...) είναι οι εξής: α. Προσδιορίζεται η επιτρεπόμενη μέγιστη διάρκεια ανάθεσης, η οποία δεν δύναται να υπερβαίνει τα 2 έτη πλέον 50% παράτασης αυτού, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Η διάρκεια αυτή κρίνεται εύλογη (...) β. Διευκρινίζεται ότι ενόψει της διάταξης του άρθρου 5 παρ.5 του ανωτέρω Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 1370/2007, λόγω του επικείμενου κινδύνου διακοπής των προς ανάθεση υπηρεσιών ή υπάρχουσας επιδείνωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών και αδυναμίας των υφιστάμενων παρόχων να ανταποκριθούν αξιόπιστα σ' αυτές, η ανάθεση θα γίνεται μετά από διαπραγμάτευση μεταξύ τ[ης] Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. (...) και των οικείων ΚΤΕΛ Α.Ε., που λόγω της υφιστάμενης εμπειρίας, των μέσων, των υποδομών κλπ. που διαθέτουν, δύνανται να ανταποκριθούν κατά τον βέλτιστο δυνατό τρόπο στην παροχή των προς ανάθεση υπηρεσιών με εύλογο και σε σημαντικό ποσοστό μικρότερο κόστος έναντι του κόστους που παρέχεται από τους υφιστάμενους παρόχους των αντίστοιχων υπηρεσιών. Επιπρόσθετα, το προς προσωρινή ανάθεση έργο διασφαλίζεται, ως προς τη δυνατότητα υλοποίησης, με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο και με το μικρότερο δυνατό κόστος, με την πρόβλεψη και του

δικαιώματος υπεκμίσθωσης μέρους του προσωρινά ανατιθέμενου συγκοινωνιακού έργου και σε ΚΤΕΛ Α.Ε. άλλων Περιφερειακών Ενοτήτων (προς την περιοχή ευθύνης τ[ης] Ο.Α.Σ.Α Α.Ε ...), που παρέχουν υπεραστικό (ή και αστικό) έργο, ούτως ώστε να αξιοποιούνται όλες οι δυνατότητες παροχής των βέλτιστων δυνατών υπηρεσιών και με εξοικονόμηση σημαντικών πόρων για τους υφιστάμενους δημόσιους συγκοινωνιακούς φορείς και την εθνική οικονομία. γ. (...) [Π]ρος μέγιστη δυνατή διασφάλιση των συμφερόντων των δημόσιων συγκοινωνιακών φορέων [της] Ο.Α.Σ.Α Α.Ε. (...) και κατ' επέκταση των συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου, θεσπίζεται η υποχρέωση τ[ης] Ο.Α.Σ.Α Α.Ε. (...) μετά τις διαβουλεύσεις που θα πραγματοποιήσουν με άλλα ΚΤΕΛ Α.Ε., να υποβάλουν προς έγκριση στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τα βασικά στοιχεία του προς ανάθεση έργου (γραμμές, δρομολόγια, κόστος ανά χιλιόμετρο, διάρκεια, προτεινόμενα ΚΤΕΛ Α.Ε. άλλων Περιφερειακών Ενοτήτων για υπεκμίσθωση), αλλά και τον προγραμματισμό για την παροχή του προς ανάθεση έργου από τους υφιστάμενους παρόχους, μετά τη λήξη της σύμβασης προσωρινής ανάθεσης.

9. Με το άρθρο 75 του ν. 4949/2022 (Α' 126/30.6.2022), το οποίο φέρει τον τίτλο «[π]αράταση συμβάσεων ανάθεσης και υπεκμίσθωσης συγκοινωνιακού έργου κατά την παρ. 3 [του] άρθρου 54 του ν. 4568/2018» ορίζεται: «Συμβάσεις ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου, καθώς και συμβάσεις υπεκμίσθωσης, που έχουν υπογραφεί έως την έναρξη ισχύος του παρόντος μεταξύ του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Α.Ε. (...) και των οικείων Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., κατ' εφαρμογή της παρ.3 του άρθρου 54 του ν. 4568/2018 (Α' 178) δύνανται να παραταθούν έως και ένα (1) έτος από τη λήξη τους και να προσαυξηθεί το έργο που τους έχει ανατεθεί που αφορά στις γραμμές, τα δρομολόγια και τα οχηματοχιλιόμετρα έως ποσοστού είκοσι πέντε τοις εκατό (25%). Η παράταση των συμβάσεων ανάθεσης και των συμβάσεων υπεκμίσθωσης, ως και το πρόσθετο προς ανάθεση έργο, κατ' εφαρμογή του παρόντος, συνιστά τροποποίηση των υφισταμένων συμβάσεων μόνο ως προς αυτούς του όρους και υπόκειται στην έγκριση του αρμοδίου οργάνου».

10. Επακολούθησε ο ν. 4972/2022 (Α'181/23.9.2022), στο άρθρο 42 του οποίου, υπό τον τίτλο «[π]αράταση συμβάσεων παροχής υπηρεσιών επιβατικών οδικών μεταφορών και υπεκμίσθωσης αυτών και κρατική επιδότηση Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.» ορίζεται: «1. Συμβάσεις παροχής υπηρεσιών επιβατικών οδικών μεταφορών, καθώς και συμβάσεις υπεκμίσθωσης, που έχουν υπογραφεί έως την έναρξη ισχύος του παρόντος μεταξύ του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Α.Ε. (...) και των οικείων Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. δύνανται να παραταθούν έως και ένα (1) έτος από τη λήξη τους και να προσαυξηθεί η υπηρεσία που τους έχει ανατεθεί που αφορά στις γραμμές, τα δρομολόγια και τα οχηματοχιλιόμετρα έως ποσοστού είκοσι πέντε τοις εκατό (25%). Η παράταση των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών επιβατικών οδικών μεταφορών και των συμβάσεων υπεκμίσθωσης, ως και το πρόσθετο προς ανάθεση συγκοινωνιακό έργο, κατ' εφαρμογή του παρόντος, και κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διατάξεως, συνιστά νόμιμη και επιτρεπτή τροποποίηση των υφισταμένων συμβάσεων μόνο ως προς αυτούς τους όρους και υπόκειται στην έγκριση του αρμοδίου οργάνου. 2. Το άρθρο 75 του ν. 4949/2022 (Α' 126) καταργείται. 3. (...)».

11. Στην αιτιολογική έκθεση, επί του τελευταίου αυτού άρθρου ορίζεται: «Με την υιοθετούμενη ρύθμιση, προβλέπεται η δυνατότητα παράτασης κατά ένα (1) έτος των υφιστάμενων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών επιβατικών οδικών μεταφορών και συμβάσεων υπεκμίσθωσης, καθώς και η δυνατότητα ανάθεσης πρόσθετου έργου έως ποσοστού 25%, δεδομένου ότι οι ανάγκες και η ζήτηση μετακινήσεων έχουν μεταβληθεί και συνεχώς μεταβάλλονται, δυνατότητα που θα συμβάλλει στην εξασφάλιση βελτιωμένων υπηρεσιών εξυπηρέτησης των πολιτών στο σύνολο περιοχών ευθύνης Ο.Α.Σ.Α. (...) Το γεγονός δε ότι η παράταση των συμβάσεων (ως και του τυχόν πρόσθετου έργου αν ανατεθεί) ορίζεται να γίνει με τους αυτούς όρους των υφιστάμενων και ισχυουσών συμβάσεων, διασφαλίζει και το δημόσιο συμφέρον, αφού το κόστος παροχής των υπηρεσιών αυτών δια των συμβάσεων ανάθεσης, είναι πολύ μικρότερο έναντι του κόστους παροχής από τους δημόσιους συγκοινωνιακούς φορείς Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Όσον δε αφορά στην ποιότητα και αξιοπιστία παροχής των υπηρεσιών απ' τις ΚΤΕΛ Α.Ε., δια των συμβάσεων ανάθεσης

(σύμπραξη δημόσιων – ιδιωτικών φορέων), είναι ιδιαίτερα σημαντική και προσεγγίζει το 100% του ανατεθέντος έργου».

12. Δοθέντος ότι (i) τόσο η αρχική όσο και η συμπληρωματική σύμβαση αφορούσαν σε παροχή υπηρεσιών οδικών μεταφορών και όχι σε παραχώρηση (δημόσιας) υπηρεσίας επιβατικών μεταφορών κατ' εφαρμογή του Κανονισμού 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 «για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές (...)» (EE L 315), όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό 2016/2338 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14^{ης} Δεκεμβρίου 2016 «για την τροποποίηση του κανονισμού 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών» (EE L 354) και (ii) ότι η, η οποία ανήκει στις λοιπές θυγατρικές της ανώνυμης εταιρείας «Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε.» (βλ. άρθρο 198 και Παράρτημα Δ' του ν. 4389/2016 – Α 94) ασκεί κατ' αποκλειστικότητα βάσει του άρθρου 1 του ν. 3920/2011 στην Περιφέρεια την αρμοδιότητα λειτουργίας δημόσιων δικτύων που παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών (μέσω της θυγατρικής της) με μέσα οδικής μεταφοράς, η επίμαχη ανάθεση, ως εκ του αντικειμένου της που αφορά σε παροχή των ίδιων ως άνω υπηρεσιών προσαυξημένων κατά 25% και του ύψους της προϋπολογιζόμενης δαπάνης της, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2014/25/ΕΕ (EE L 94) και του Βιβλίου ΙΙ του ν. 4412/2016.

13. Ο ν. 4412/2016 «Δημόσιες Συμβάσεις έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών» (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)» (Α' 147) ορίζει στο Βιβλίο ΙΙ και στο άρθρο 263: «1. Οι αναθέτοντες φορείς μπορούν να προσφεύγουν στις ανοικτές ή στις κλειστές διαδικασίες ή στις διαδικασίες με διαπραγμάτευση με προηγούμενη προκήρυξη διαγωνισμού (...) σύμφωνα με το παρόν Βιβλίο. (...) 3. Στις ειδικές περιπτώσεις και περιστάσεις που αναφέρονται ρητά στο άρθρο 269, οι αναθέτοντες φορείς δύνανται να προσφεύγουν στη διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς δημοσίευση προκήρυξης» και στο άρθρο 269: «Οι αναθέτοντες φορείς μπορούν να χρησιμοποιούν μια διαδικασία με

διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη προκήρυξη διαγωνισμού, στις ακόλουθες περιπτώσεις: α) (...) 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. ε) (...)».

14. Από τις διατάξεις που εκτέθηκαν στην προηγούμενη σκέψη συνάγονται, μεταξύ άλλων, τα εξής: **(i)** Για τη σύναψη συμβάσεων παροχής υπηρεσιών επιβατικών οδικών μεταφορών θεσπίζεται ως γενικός κανόνας η προσφυγή στην ανοικτή διαγωνιστική διαδικασία προς τον σκοπό διασφάλισης των θεμελιωδών αρχών της διαφάνειας, της ισότητας συμμετοχής στη διαδικασία ανάθεσης και του ελεύθερου ανταγωνισμού. Η προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης, κατά την οποία ο αναθέτων φορέας δεν υποχρεούται να γνωστοποιήσει ευρέως την πρόθεσή του για τη σύναψη της σύμβασης, μέσω προκήρυξης, αλλά με ευρεία διακριτική ευχέρεια μπορεί να διαπραγματευθεί με έναν ή περισσότερους οικονομικούς φορείς της επιλογής του, συνιστά παρέκκλιση από τον κανόνα της διεξαγωγής διαγωνιστικής διαδικασίας και για τον λόγο αυτό λαμβάνει χώρα μόνο στις περιοριστικά προβλεπόμενες εξαιρετικές περιπτώσεις (*numerus clausus*), οι οποίες πρέπει να ερμηνεύονται συσταλτικά (ΕλΣυν Έβδομο Τμ. 1308/2021, VI Τμ. 1361/2020, 1542/2019, Τμ. Μειζ. Επτ. Συνθ. 707/2013). Μεταξύ αυτών περιλαμβάνεται και η περίπτωση, κατά την οποία, εξαιτίας απρόβλεπτων γεγονότων, δημιουργείται μία κατεπείγουσα ανάγκη, για τη κάλυψη της οποίας δεν είναι δυνατή η τήρηση των προθεσμιών που προβλέπονται για τις ανοικτές ή κλειστές διαδικασίες υπό την προϋπόθεση ότι το αντικείμενο της σύμβασης είναι κατ' αρχήν πρόσφορο για την αντιμετώπιση της κατεπείγουσας ανάγκης, περιορίζεται στο μέτρο που είναι απολύτως απαραίτητο για την αντιμετώπισή της και δεν αφορά στην κάλυψη των τακτικών (πάγιων) αναγκών του

αναθέτοντος φορέα (πρβλ. Ολομ.ΕλΣυν 182/2022, σκ. 7, ΕλΣυν VI Τμ. 1361/2020 σκ. 4). Τούτο ειδικότερα σημαίνει ότι η ανάγκη ικανοποίησης του δημοσίου συμφέροντος, που ανακύπτει από αιφνίδια και απρόβλεπτα γεγονότα, μη αναγόμενα σε υπαίτια συμπεριφορά του αναθέτοντος φορέα, κατισχύει των κανόνων του ελεύθερου ανταγωνισμού και των λοιπών αρχών που διέπουν την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων, στο μέτρο που αυτό είναι απολύτως αναγκαίο για την αντιμετώπιση της κατεπείγουσας ανάγκης που προκύπτει εξ αυτών. **(ii)** Ως απρόβλεπτες περιστάσεις νοούνται αιφνίδια πραγματικά γεγονότα, τα οποία δεν ήταν γνωστά στον αναθέτοντα φορέα ούτε ανάγονται στη σφαίρα ευθύνης του και καθιστούν ανέφικτο τον έγκαιρο προγραμματισμό των αναγκαίων ενεργειών για την αντιμετώπιση της επείγουσας ανάγκης και ιδίως την τήρηση των προθεσμιών που προβλέπονται στις ανοικτές ή κλειστές διαδικασίες σύναψης δημόσιας σύμβασης. Οι απρόβλεπτες περιστάσεις πρέπει να συνδέονται αιτιωδώς με την κατεπείγουσα κατάσταση, προς αποτροπή της οποίας ο ίδιος προβαίνει στην κατάρτιση της σύμβασης με την εξαιρετική αυτή διαδικασία. Και **(iii)** Το βάρος απόδειξης ότι συντρέχουν οι σωρευτικώς τασσόμενες προϋποθέσεις του άρθρου 269 περ.δ) του ν. 4412/2016 φέρει ο αναθέτων φορέας, ο οποίος υποχρεούται να αιτιολογεί πάντα πλήρως και ειδικώς την επιλογή προσφυγής σε αυτήν (πρβλ. Έβδομου Τμ. 1166/2021, VI Τμ. 1361/2020, ΕλΣυν Μείζ. Επτ. Σύνθ. 703/2013) και οφείλει να επιδεικνύει τη δέουσα επιμέλεια κατά την εκτίμηση του αν κάθε ειδικότερη απρόβλεπτη περίπτωση έλκει σε εφαρμογή τη διάταξη αυτή (πρβλ. Ολομ. ΕλΣυν 182/2022).

15. Από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτουν όσα εκτίθενται στις σκ. 16 έως 29 που ακολουθούν:

16. Με την πράξη του Ζ' Κλιμακίου κρίθηκε ότι δεν κωλύεται η υπογραφή της σύμβασης, διετούς διάρκειας, μεταξύ του αναθέτοντος φορέα «.....», της «ΚΤΕΛ» και της εταιρείας «.....», ως εκ τρίτου συμβαλλόμενης, για την «Ανάθεση εκτέλεσης αστικών και ειδικών τοπικού χαρακτήρα δρομολογίων στην περιοχή αρμοδιότητας του», συνολικής δαπάνης 48.262.036,44 ευρώ χωρίς ΦΠΑ. Το αντικείμενο της σύμβασης,

η οποία υπεγράφη στις, συνίστατο στην ανάθεση από την «.....» στην εταιρεία «ΚΤΕΛ» (και στις υπομισθώτριες αυτής εταιρείες «ΚΤΕΛ», «ΚΤΕΛ» και «ΚΤΕΛ») της εκτέλεσης αστικών και ειδικού τοπικού χαρακτήρα δρομολογίων τακτικών επιβατικών μεταφορών στην Περιφέρεια σε εξήντα (60) συνολικά γραμμές, ως έκτακτου μέτρου για την αντιμετώπιση των απρόβλεπτων περιστάσεων και συγκεκριμένα της διασποράς της πανδημίας covid-19, καθόσον ίσχυαν (i) η κυρωθείσα με το άρθρο 2 του ν. 4722/2020 (Α' 177), 22/22.8.2020 Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου (ΠΝΠ, Α'161), με την οποία επετράπη στην ΟΑΣΑ Α.Ε., μεταξύ άλλων, η εντός περιορισμένου χρονικού διαστήματος σύναψη συμβάσεων παροχής συγκοινωνιακού έργου, με βάση τις διατάξεις του ν. 4412/2016 και (ii) η ΚΥΑ Δ1α/Γ.Π.οικ. 56435/14.9.2020 (Β' 3958) περί θέσπισης κανόνων τήρησης αποστάσεων και άλλων μέτρων προστασίας, όπως ο περιορισμός της πληρότητας των λεωφορείων στο 65%, η ισχύς της οποίας είχε παραταθεί έως τις 12.10.2020 με την ΚΥΑ Δ1α/Γ.Π.οικ. 60943/30.9.2020 (Β' 4259). Η λήξη της σύμβασης ορίσθηκε στις

17. Ειδικότερα, με τη σύμβαση αυτή ανατέθηκαν 60 περιφερειακές – προαστιακές γραμμές, το ετήσιο κόστος των οποίων υπολογίσθηκε σε 24.131.018,22 ευρώ, με προσφερόμενη τιμή 1,41 ευρώ ανά οχηματοχιλιόμετρο (X 17.114.197,32 οχηματοχιλιόμετρα με μία απόκλιση της τάξης του $\pm 2\%$) κατ' έτος. Σύμφωνα με την από τον του έκθεση της «Εκτίμηση Επιχειρησιακής Δυνατότητας Πρόταση ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου στην ΚΤΕΛ» (τμήμα της οποίας ενσωματώθηκε στο Παράρτημα 4 του σχεδίου σύμβασης) η επιχειρησιακή δυνατότητα της κυμαινόταν σε χαμηλό πλαίσιο απόδοσης (κατά τον χρόνο σύνταξης της έκθεσης) λόγω της μη διαθεσιμότητας ικανού αριθμού λεωφορείων και οδηγών, κατάσταση, η οποία είχε επιβαρυνθεί λόγω της πανδημίας της νόσου Covid-19 και των έκτακτων μέτρων που τέθηκαν σε ισχύ για τα μέσα μαζικής μεταφοράς (ΜΜΜ), ιδία δε του περιορισμού της πληρότητας των λεωφορείων και τρόλεϊ σε ποσοστό 65%. Η εξοικονόμηση των πόρων από την

ως άνω ανάθεση των 60 περιφερειακών – προαστιακών γραμμών στην ΚΤΕΛ ..
 και τις υπομισθώτριες ΚΤΕΛ Α.Ε. κατά τη χειμερινή περίοδο υπολογίσθηκε
 σε 160 οχήματα και 327 βάρδιες οδηγών ανά τυπική καθημερινή ημέρα.
 Λαμβάνοντας υπόψη ότι κατά την τυπική καθημερινή ημέρα 106 θερμικά λεωφορεία
 υπολείπονταν του προγραμματισμένου αριθμού οχημάτων, λόγω της μη
 διαθεσιμότητας οδηγών και οχημάτων, τα 160 οχήματα που εξοικονομούνταν
 επρόκειτο να καλύψουν αφενός την ανάγκη εξόδου σε ποσοστό 100% των
 προγραμματισμένων οχημάτων και αφετέρου τα υπόλοιπα (160-106=) 54 οχήματα
 επρόκειτο να δρομολογηθούν στις υπόλοιπες γραμμές του δικτύου της,
 ενισχύοντας σημαντικά το επίπεδο συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης. Στην ίδια έκθεση
 επισυνάφθηκε πίνακας με τα λειτουργικά στοιχεία των 60 περιφερειακών και
 προαστιακών γραμμών, στον οποίο αναγράφονταν ο απαιτούμενος τύπος
 λεωφορείου, το μήκος της διαδρομής, ο αριθμός των δρομολογίων τις καθημερινές, τα
 Σάββατα και τις Κυριακές κατά τη χειμερινή και τη θερινή περίοδο, ο συνολικός
 αριθμός οχηματοχιλιομέτρων ανά γραμμή για 12μηνη περίοδο, καθώς και το ύψος
 της ετήσιας αποζημίωσης ανά γραμμή.

18. Η χρηματοδότηση της σύμβασης προβλέφθηκε ότι θα γινόταν από τον
 Κρατικό Προϋπολογισμό με εγγραφή ειδικής προς τον σκοπό αυτό επιδότησης προς
 την Σύμφωνα με την Οικονομική Συμφωνία των μερών που
 περιλαμβάνονταν στο Παράρτημα 3 αυτής και στην οποία παραπέμπει η επίδικη
 σύμβαση, η «αποζημίωση» της ΚΤΕΛ και των υπομισθωτριών
 ΚΤΕΛ Α.Ε. περιελάμβανε την κάλυψη α) των μεταβλητών δαπανών (πετρελαίου,
 λιπαντικών και λοιπών μεταβλητών δαπανών), β) των σταθερών δαπανών
 μισθοδοσίας του προσωπικού, των λοιπών σταθερών δαπανών και της εύλογης
 αμοιβής και ορίστηκε σε 1,41 ευρώ ανά οχηματοχιλιόμετρο και συνολικά σε
 24.131.018,22 (= 1,41 X 17.114.197,32 οχηματοχιλιόμετρα) χωρίς ΦΠΑ κατ' έτος
 και επιπλέον αυτών, γ) ποσοστού 4% επί των εισπράξεων από την πώληση
 εισιτηρίων, ως κινήτρου για τη διασφάλιση της καταβολής κομίστρου από το
 επιβατικό κοινό και την αποφυγή της «εισιτηριοδιαφυγής» και δ) της προσαύξησης

των μεταβλητών δαπανών κατά 3% των πραγματοποιούμενων προγραμματισμένων δρομολογίων και οχηματοχιλιομέτρων λόγω της πραγματοποίησης σημαντικού αριθμού εν γένει «κενών» άφορτων χιλιομέτρων, της προσαύξησης αυτής μη δυνάμενης να υπερβεί τις 300.000,00 ευρώ κατ' έτος. Περαιτέρω, από τη συνολική δαπάνη των 24.131.018,22 ευρώ κατ' έτος, ποσό 10.268.518,39 ευρώ προοριζόταν να καλύψει τις μεταβλητές δαπάνες, οι οποίες υπολογίσθηκαν με τιμή 0,60 ευρώ/χιλιόμετρο X 17.114.197,32 οχηματοχιλιόμετρα. Η τιμή 0,60 ευρώ/χιλιόμετρο αφορούσε σε δαπάνες κίνησης με τιμή πετρελαίου (προ ΦΠΑ) ίση με τη μέση τιμή πετρελαίου κίνησης (προ ΦΠΑ) 0,909 ευρώ με βάση τα 13 εβδομαδιαία δελτία επισκόπησης καυσίμων του τριμήνου Ιουνίου – Αυγούστου 2020 για την Περιφέρεια που εκδόθηκαν από τη Γενική Γραμματεία Κατά την εκκαθάριση κάθε τριμήνου, το ποσό των μεταβλητών δαπανών αυξομειωνόταν κατά το μέσο ποσοστό αυξομείωσης της μέσης τιμής πετρελαίου κίνησης προ ΦΠΑ που προέκυπτε βάσει των αντίστοιχων δελτίων κατά το προηγούμενο τρίμηνο (ρήτρα καυσίμου). Το υπολειπόμενο ποσό των 13.862.499,83 ευρώ κατ' έτος προοριζόταν να καλύψει α) τη δαπάνη απόσβεσης 200 μεταχειρισμένων λεωφορείων που θα διατίθεντο από τις ΚΤΕΛ Α.Ε., εκ των οποίων τα 20 εφεδρικά, β) τη δαπάνη μισθοδοσίας του προσωπικού που ανερχόταν σε 9.360.000,00 ευρώ ετησίως (και υπολογίσθηκε με δείκτη 2,6 άτομα (2,3 οδηγοί και 0,3 λοιπό προσωπικό) ανά κυκλοφορούν λεωφορείο, ήτοι 468 άτομα (= 2,6 άτομα X 180 λεωφορεία) με μέσο κόστος μισθοδοσία ανά άτομο 20.000,00), γ) τη δαπάνη ελαστικών, ύψους 528.000,00 ευρώ ετησίως [(170 κανονικά λεωφορεία X 6 ελαστικά X 400,00 ευρώ =) 408.000,00 ευρώ + (30 αρθρωτά λεωφορεία X 10 ελαστικά X 400,00 ευρώ =) 120.000,00 ευρώ], δ) τη δαπάνη για τη διαμόρφωση των χώρων στάθμευσης και φύλαξης των διατιθέμενων λεωφορείων, συνολικού ύψους 100.000,00 ευρώ, ε) τη δαπάνη εξοπλισμού με συστήματα τηλεματικής και ηλεκτρονικού συστήματος είσπραξης κομίστρου, συντήρησης και υποστήριξης αυτών, η οποία ανερχόταν σε 1.200.000,00 ευρώ (= 2.5000,00 ευρώ ανά λεωφορείο για το σύστημα τηλεματικής και 3.500,00 ευρώ για το ηλεκτρονικό σύστημα κομίστρου X 200 λεωφορεία), επιμερισμένη σε 600.000,00

ευρώ κατ' έτος, στ) τη δαπάνη τελών ταξινόμησης, ετήσιου ύψους 90.000,00 ευρώ, ζ) τη δαπάνη ασφαλιστικής κάλυψης των λεωφορείων, ποσού 400.000,00 ευρώ κατ' έτος (= 2.000,00 ευρώ μέσο ετήσιο κόστος ασφάλισης ανά λεωφορείο X 200 λεωφορεία) και η) την προσαύξηση σε ποσοστό 10%, ήτοι 1.252.742,59 ευρώ ετησίως που αντιστοιχεί σε διοικητικές δαπάνες, απρόβλεπτες δαπάνες και εύλογο κέρδος. Ρητώς ορίστηκε ότι κατά την εκκαθάριση των σταθερών δαπανών, το ποσό αυτών επρόκειτο να υπολογισθεί με βάση τα εκτελεσθέντα χιλιόμετρα και δεν μπορούσε να υπερβεί τα 13.862.499,83 ευρώ, που αντιστοιχούσε στο συνολικό ποσό των σταθερών δαπανών, εξαιρουμένης της απόκλισης \pm 2% των οχηματοχιλιομέτρων.

19. Με την ως άνω πράξη κρίθηκαν, περαιτέρω, τα εξής: **(i)** Η σύμβαση αποτελεί, κατ' ορθό νομικό χαρακτηρισμό, σύμβαση παροχής υπηρεσιών επιβατικών οδικών μεταφορών και όχι σύμβαση παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας και συνεπώς δεν τυγχάνουν εφαρμογής οι διατάξεις του άρθρου 5 παρ.5 του Κανονισμού 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (EE L 315), όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό 2016/2338 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (EE L 354) καθώς και οι ερμηνευόμενες υπό το φως αυτού, διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 54 του ν. 4568/2018 (Α' 178), όπως αντικαταστάθηκαν από τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 38 του ν. 4663/2020 (Α' 30), τις οποίες επικαλείτο ο αναθέτων φορέας ως νομική βάση για την απευθείας ανάθεσή του. Τούτο, διότι (i) η αποζημίωση που επρόκειτο να λάβει η ΚΤΕΛ επιβάρυνε τον κρατικό προϋπολογισμό, καταβαλλόταν απευθείας από την, ήτοι από τον αναθέτοντα φορέα και όχι από τρίτο, δεν προερχόταν από την εκμετάλλευση της υπηρεσίας, διότι ρητώς ορίστηκε ότι οι εισπράξεις από τα κόμιστρα του ανατιθέμενου συγκοινωνιακού έργου αποτελούσαν έσοδα της και η πρόβλεψη της καταβολής στην ανωτέρω ΚΤΕΛ Α.Ε. ποσοστού 4% επί των εισπράξεων από την πώληση εισιτηρίων αποτελούσε κίνητρο για τη διασφάλιση της καταβολής κομίστρου από το επιβατικό κοινό και την αποφυγή της εισιτηριοδιαφυγής και όχι αντάλλαγμα για την εκτέλεση των ανατιθέμενων

δρομολογίων και (ii) η πλέον της καταβολής στην αντισυμβαλλόμενη ΚΤΕΛ εύλογης αμοιβής κάλυπτε τόσο τις μεταβλητές δαπάνες όσο και τις σταθερές δαπάνες με συνέπεια η τελευταία και οι υπομισθώτριες αυτής να μην αναλάμβαναν κάποιον επιχειρηματικό κίνδυνο σχετικό με την εκμετάλλευση των ανατεθεισών υπηρεσιών. (ii) Η προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης, κατ' επίκληση, μεταξύ άλλων, της κυρωθείσας, με το άρθρο 2 του ν. 4722/2020 (Α' 177), από 22/22.8.2020 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου, σχετικά με τη λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση της νόσου Covid-19 και περιορισμού της πληρότητας των λεωφορείων στο 65% ήταν νόμιμη, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της ενσωματώνουσας ενωσιακό δίκαιο διάταξης του άρθρου 269 περ. δ' του ν. 4412/2016, ο έλεγχος τήρησης της οποίας, δεν ήταν δυνατόν να αδρανοποιηθεί από εθνική διάταξη. Και (iii) Η πρόβλεψη της δυνατότητας παράτασης της σύμβασης πέραν της διετίας (της τελευταίας θεωρηθείσας ως εύλογης και ανταποκρινόμενης στο απολύτως αναγκαίο μέτρο για την αντιμετώπιση της κατεπείγουσας ανάγκης) ήταν μη συμβατή με τον όλως εξαιρετικό χαρακτήρα της ανάθεσης.

20. Με την πράξη του Ζ' Κλιμακίου κρίθηκε ότι δεν κωλύεται η υπογραφή του σχεδίου τροποποιητικής (συμπληρωματικής) σύμβασης με τίτλο «Συμπλήρωση της αριθμ. σύμβασης περί ανάθεσης εκτέλεσης αστικών και ειδικών τοπικού χαρακτήρα δρομολογίων στην περιοχή αρμοδιότητας του», αξίας 1.852.243,83 ευρώ χωρίς ΦΠΑ, κατ' εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 337 παρ.1 περ. γ' του ν. 4412/2016. Με την υπογραφείσα στις, συμπληρωματική σύμβαση, ανατέθηκαν 1.313.648,10 πρόσθετα οχηματοχιλιόμετρα (υπολογισθέντα για περίοδο 12 μηνών) στις γραμμές που ήδη είχαν ανατεθεί με την κύρια σύμβαση, τα οποία αντιστοιχούσαν σε αύξηση σε ποσοστό 3,84% της αξίας του συμβατικού αντικειμένου της αρχικής σύμβασης.

21. Ειδικότερα, με την ως άνω πράξη κρίθηκε ότι «(...) αιτολογείται (...) η συνδρομή των προϋποθέσεων εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 337 παρ.1 περ.γ' του ν. 4412/2016 (...) Οι υπηρεσίες αυτές απαιτούνται για την αντιμετώπιση

αναγκών που ανέκυψαν εκ των υστέρων, μετά την υπογραφή της αρχικής σύμβασης και οφείλονται στο νέο και ισχυρότερο κύμα έντασης επιδημιολογικών φαινομένων (στέλεχος Δ), ενώ η εν λόγω εξέλιξη δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθεί παρά την επιμέλεια που επέδειξε ο κατά την ανάθεση της αρχικής σύμβασης. (...) [Μ]ε την επανέναρξη της οικονομίας και της σταδιακής και συνεχώς αυξητικής τάσης χρησιμοποίησης των μέσων μαζικής μεταφοράς απαιτήθηκε η λήψη περαιτέρω μέτρων προφύλαξης του πληθυσμού (...) Επομένως, η (...) σύμβαση σκοπεί στην κάλυψη της άμεσης ανάγκης αποφυγής συνωστισμού και συνεπώς στον περιορισμό της πληρότητας των ήδη κυκλοφορούντων λεωφορείων και τρόλεϊ με τη μείωση του αριθμού των επιβαινόντων ανά εκτελούμενο δρομολόγιο επιβατών (...) [και δεν] υπερβαίνει το 50% της αξίας της αρχικής σύμβασης». Στην σύμβαση υπήρχε και η γενική ρήτρα ότι «σε περίπτωση κατά την οποία η περίοδος ισχύος της παρούσας καταστεί μικρότερη των 12 μηνών, τα ως άνω πρόσθετα οχηματοχιλιόμετρα θα μειωθούν αναλογικά (...)».

22. Στις 30.6.2022, δημοσιεύθηκε ο ν. 4949/2022 (βλ. σκέψη 9), στο άρθρο 75 του οποίου ορίστηκε ότι οι συμβάσεις ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου καθώς και οι συμβάσεις υπεκμίσθωσης που έχουν υπογραφεί έως την έναρξη εφαρμογής του μεταξύ της και των οικείων ΚΤΕΛ ΑΕ κατ' εφαρμογή της παρ.3 του άρθρου 54 του ν. 4568/2018 δύνανται, με τροποποίηση της προηγούμενης σύμβασης να παραταθούν κατά ένα έτος από τη λήξη τους με προσαύξηση του αντικειμένου τους σε ό,τι αφορά στις γραμμές, τα δρομολόγια και τα οχηματοχιλιόμετρα σε ποσοστό έως 25% υπό την προϋπόθεση της λήψης της «έγκρισης του αρμοδίου οργάνου».

23. Με την πράξη του Ζ' Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου κρίθηκε ότι κωλύεται η υπογραφή του υποβληθέντος από την, κατ' επίκληση της ως άνω διάταξης και εγκριθέντος από τα αρμόδια όργανα όλων των συμβαλλομένων, συμπεριλαμβανομένων των υπομισθωτριών εταιρειών, σχεδίου σύμβασης για την «Τροποποίηση (Παράταση και Επέκταση) της αριθμ., όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την αριθμ. σύμβαση ανάθεσης

εκτέλεσης αστικών και ειδικών τοπικού χαρακτήρα δρομολογίων στην περιοχή αρμοδιότητας», με αντικείμενο αφενός την παράταση για ένα (1) έτος της διάρκειας των ανωτέρω συμβάσεων και αφετέρου την προσαύξηση του ήδη ανατεθέντος έργου σε ποσοστό έως 25%. Ειδικότερα, το Κλιμάκιο έκρινε τα εξής: **(i)** Η τροποποίηση δεν μπορεί να υπαχθεί στην επικαλούμενη διάταξη του άρθρου 75 του ν. 4949/2022, διότι, κατά τα κριθέντα με την Πράξη του, η αρχική σύμβαση, ως σύμβαση παροχής υπηρεσιών (και όχι σύμβαση παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας), δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 54 του ν. 4567/2018. Και **(ii)** Δοθέντος (i) ότι στην σύμβαση δεν προβλέφθηκε δυνατότητα παράτασης πέραν των δύο (2) ετών, (ii) ότι δεν έγινε μνεία ούτε προέκυπτε από τα στοιχεία του φακέλου η ύπαρξη απρόβλεπτων περιστάσεων που κατέστησαν αναγκαία την τροποποίηση και (iii) ότι επιδιώχθηκε η συνέχιση μετά τη λήξη της υφιστάμενης σύμβασης, της εξυπηρέτησης των αναγκών της για την εκτέλεση των αστικών και ειδικών τοπικού χαρακτήρα δρομολογίων, η σύμβαση δεν αφορούσε σε τροποποίηση των προηγούμενων συμβάσεων, αλλά σε νέα αυτοτελή απευθείας ανάθεση υπηρεσιών, ανεξάρτητη της προηγούμενης συμβατικής σχέσης των μερών, χωρίς να γίνεται επίκληση ή να προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου η συνδρομή των προϋποθέσεων του άρθρου 269 του ν. 4412/2016.

24. Κατόπιν αυτού, στις 23.9.2022 δημοσιεύθηκε ο ν. 4972/2022 (Α' 181), στο άρθρο 42 παρ.1 του οποίου προβλέφθηκε η δυνατότητα παράτασης για ένας έτος από τη λήξη τους των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών επιβατικών οδικών μεταφορών καθώς και των συμβάσεων υπεκμίσθωσης, που είχαν υπογραφεί έως την έναρξη ισχύος του, καθώς και η δυνατότητα προσαύξησης του φυσικού αντικειμένου των υπηρεσιών σε ότι αφορά στις γραμμές, στα δρομολόγια και τα οχηματοχιλιόμετρα σε ποσοστό έως 25%, «κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διατάξεως» μόνο ως προς αυτούς τους όρους και υπό την προϋπόθεση λήψης της «έγκριση[ς] του αρμοδίου οργάνου». Με την παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου καταργήθηκε το πρότερον ισχύσαν άρθρο 75 του ν. 4949/2022 (βλ. σκ. 10).

25. Το Διοικητικό Συμβούλιο (ΔΣ) της, λαμβάνοντας υπόψη την ως άνω διάταξη (βλ. το προοίμιο του υποβληθέντος σχεδίου), με την απόφασή του, ενέκρινε νέο σχέδιο σύμβασης για την παροχή υπηρεσιών επιβατικών οδικών μεταφορών. Το σχέδιο αυτό εγκρίθηκε και από τα διοικητικά συμβούλια όλων των λοιπών συμβαλλομένων στην αρχική σύμβαση, ήτοι της ΚΤΕΛ της, ως εκ τρίτου συμβαλλόμενης και των υπομισθωτριών ΚΤΕΛ

26. Στο προοίμιο του σχεδίου της ανωτέρω σύμβασης: **(i)** Αναφέρεται η έως την υποβολή του σχεδίου σύμβασης διαμορφωθείσα νομική κατάσταση και ειδικότερα ότι «[μ]εταξύ των συμβαλλομένων μερών έχει συναφθεί η (...) Σύμβαση παροχής υπηρεσιών επιβατικών οδικών μεταφορών σχετικά με την «.....»» (...) [και] η υπ' αριθμ., συμπληρωματική αυτής σύμβαση προκειμένου να ληφθούν περισσότερα αναγκαία μέτρα προφύλαξης του πληθυσμού που κάνει χρήση των ΜΜΜ και να αντιμετωπισθούν οι ιδιαίτερα φορτισμένες υγειονομικές συνθήκες και δεδομένα που ανέκυψαν αιφνιδίως και απρόβλεπτα κατά την διάρκεια εκτέλεσης της σύμβασης». **(ii)** Αναφέρονται οι υφιστάμενες συνθήκες αναφορικά με τα διαθέσιμα μέσα της και ειδικότερα ότι: α) «[σ]την Περιφέρεια λειτουργούν 256 λεωφορειακές γραμμές και 21 γραμμές τρόλεϊ της, πραγματοποιώντας κατά μέσο όρο καθημερινά 17.601 δρομολόγια (τυπική καθημερινή) και εξυπηρετούν περίπου 144 εκατομμύρια επιβάτες κατ' έτος (2021). Τα παραγόμενα οχηματοχιλιόμετρα των λεωφορείων και τρόλεϊ είναι 87.974.000 ετησίως (έτος 2021). (...) [Μ]ε την υφιστάμενη (...) Σύμβαση (...) όπως αυτή συμπληρώθηκε, σε συνδυασμό με τα οχήματα χρονομίσθωσης και την πρόσληψη οδηγών, ο καθημερινά εξερχόμενος στόλος της ... ενισχύθηκε και παράλληλα αντικαταστάθηκαν σε μεγάλο βαθμό τα οχήματα της ... προς απόσυρση», β) «μεταξύ Σεπτεμβρίου 2020 και Μαρτίου 2022 καταγράφηκε σημαντική αύξηση του αριθμού των λεωφορείων της ΟΣΥ που εξέρχονται κατά την

πρωινή αιχμή. Παρά ταύτα λόγω των (...) έκρυθμων υγειονομικών απρόβλεπτων συνθηκών η εν λόγω αύξηση δεν επαρκεί καθώς τα προγραμματισμένα οχήματα της ... προς κυκλοφορία ανέρχονται σε 1.152 (Μάρτ. 2022) ενώ προκύπτει ότι στις ώρες πρωινής αιχμής, την τυπική καθημερινή 63 θερμικά λεωφορεία του στόλου οχημάτων υπολείπονται του προγραμματισμένου αριθμού οχημάτων ΟΣΥ. Για την αύξηση του ποσοστού οχημάτων που κυκλοφορούν καθημερινά αναμένεται ότι περίπου 13 οχήματα είναι δυνατό να εξασφαλιστούν από εσωτερικές ρυθμίσεις της ..., αλλά τα υπόλοιπα 50 οχήματα δεν είναι εφικτό να εξασφαλιστούν», γ) «[η] ανάλυση κατά τους χειμερινούς μήνες του 2022 (περίοδος Ιανουαρίου – Μαρτίου 2022), ανέδειξε ότι η πληρότητα κατά μέσο όρο σε 25 λεωφορειακές γραμμές κατά την πρωινή αιχμή, ήταν ιδιαίτερα αυξημένη και ξεπερνούσε σε ποσοστό 65% της χωρητικότητας των λεωφορείων, που αποτελεί το ανώτατο αποδεκτό όριο για συνθήκες συνωστισμού σε έξαρση περιόδου Covid, σύμφωνα με την Επιτροπή Λοιμωξιολόγων, οδηγώντας σε φαινόμενα συνωστισμού. Στις λεωφορειακές αυτές γραμμές, παρατηρούταν πληρότητα των οχημάτων μεγαλύτερη του 65% της χωρητικότητας, με συχνότητα μεγαλύτερη από 3 φορές την εβδομάδα τις ώρες αιχμής. Το όριο αυτό επιβάλλεται να μπορεί να εφαρμοστεί από τον ΟΑΣΑ στην περίπτωση της αναμενόμενης έξαρσης της νόσου Covid το φθινόπωρο 2022. Για την αντιμετώπιση αυτών των φαινομένων συνωστισμού υπολογίσθηκε ότι απαιτείται η δρομολόγηση 50 περίπου πρόσθετων λεωφορείων στις γραμμές αυτές». (iii) Αναφέρονται οι απρόβλεπτες συνθήκες που οδήγησαν στην κατάρτιση νέου σχεδίου σύμβασης και δη: α) «τα διαρκώς εξελισσόμενα γεγονότα [που] υπερβαίνουν κατά πολύ τον συνήθη ρου του οικονομικού και κοινωνικού βίου και καθιστούν κατεπειγόντως απαραίτητη την περαιτέρω ενίσχυση του στόλου των λεωφορείων, ώστε αποτελεσματικά να αποφευχθεί ο συνωστισμός και συνεπώς ο περιορισμός της πληρότητας των ήδη κυκλοφορούντων λεωφορείων με τη μείωση του αριθμού των επιβαινόντων ανά εκτελούμενο δρομολόγιο επιβατών», β) «οι συνεχώς μεταβαλλόμενες επιδημιολογικές συνθήκες που επικρατούν ιδίως το τελευταίο χρονικό διάστημα, (πρβλ. μεταλλάξεις της πανδημίας, αύξηση κρουσμάτων και

βαθμός/συχνότητα μετάδοσης της νόσου) αλλά και η αβεβαιότητα που έχει δημιουργηθεί [που] καθιστούν επιτακτική την παράταση της υφιστάμενης σύμβασης (...)» γ) «[τ]α ως άνω σε συνδυασμό με την επανέναρξη λειτουργίας της οικονομίας και της σταδιακής και συνεχώς αυξητικής τάσης χρησιμοποίησης των μέσων μαζικής μεταφοράς [που] απαιτούν τη λήψη άμεσων μέτρων για την βελτίωση των υφιστάμενων συγκοινωνιακών συνθηκών, για την αντιμετώπιση των αναμενόμενων λόγω Covid απαιτήσεων τη χειμερινή περίοδο 2022-2023» και δ) Η «αύξηση της επιβατικής κίνησης, τόσο στο δίκτυο του μετρό, όσο και στο δίκτυο των οδικών ΜΜΜ λόγω επέκτασης της λειτουργίας 3 νέων σταθμών του Μετρό». Και (iv) Γίνεται επίκληση της νέας διάταξης περί παράτασης της αρχικής και συμπληρωματικής σύμβασης, με την οποία «[ε]νόψει των ως άνω και δεδομένης της ανάγκης αντιμετώπισης της διάδοσης και διασποράς του COVID-19 καθώς και της ανάγκης καλύτερης εξυπηρέτησης του κοινού και αποφυγής του συνωστισμού (προβλέπεται κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης η δυνατότητα παράτασης των ως άνω συμβάσεων παροχής υπηρεσιών επιβατικών οδικών μεταφορών καθώς και (...) [των συμβάσεων] υπεκμίσθωσης μεταξύ των εδώ συμβαλλομένων μερών έως και ένα (1) έτος από τη λήξη τους και προσαύξησης της υπηρεσίας που τους έχει ανατεθεί που αφορά στις γραμμές, τα δρομολόγια και τα οχηματοχιλιόμετρα έως ποσοστού 25%. Η δε ως άνω παράταση συνιστά επιτρεπτή και νόμιμη τροποποίηση των υφιστάμενων συμβάσεων».

27. Στο άρθρο 1 της ίδιας σύμβασης αναφέρεται ότι αντικείμενο αυτής «1.1 (...) είναι η παράταση για ένα (1) έτος της διάρκειας της υπ' αριθμ. σύμβασης όπως αυτή συμπληρώθηκε με την υπ' αριθμ. σύμβαση, καθώς και η προσαύξηση του ήδη ανατεθέντος έργου κατά ποσοστό 25%. Η εκτέλεση του πρόσθετου συγκοινωνιακού έργου (...) διέπεται από τους όρους, τις ειδικότερες προϋποθέσεις, προβλέψεις, περιορισμούς και απαγορεύσεις που ρητά προβλέπονται στην αριθμ. αρχική Σύμβαση όπως αυτή έχει συμπληρωθεί και ισχύει. 1.2. Ειδικότερα, ο (...) αναθέτει στην ΚΤΕΛ και τις υπομισθώτριες ΚΤΕΛ Α.Ε. και αυτές αποδέχονται και αναλαμβάνουν την υποχρέωση εκτέλεσης των

αστικών και ειδικού τοπικού χαρακτήρα δρομολογίων, τακτικών οδικών επιβατικών μεταφορών που περιγράφονται στο Παράρτημα 1 (...), στην περιοχή ευθύνης της Περιφέρειας (...) Τα συνολικά πρόσθετα οχηματοχιλιόμετρα σε ετήσια βάση που ανατίθενται με την παρούσα σύμβαση και περιγράφονται στο εισυναπτόμενο Παράρτημα 1 ανέρχονται σε 3.875.350,25 και ποσοστό πρόσθετου έργου κατά 21,03%, υπολογιζομένων για περίοδο 12 μηνών (από έως) (...). Στο άρθρο 3.2 ορίζεται ότι «[τ]α συνολικά οχηματοχιλιόμετρα του προγραμματισμένου έργου, όπως αυτό ορίζεται στο Παράρτημα Ι της (...) Σύμβασης, ανέρχονται σε 22.303.195,67 ετησίως με απόκλιση θετική ή αρνητική μέχρι πέντε τοις εκατό (+5%)», και στο άρθρο 5 ότι η αποζημίωση «για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου υπολογίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα 3 της παρούσας»

28. Στο Παράρτημα 3 ορίζεται ότι «[η] συνολική αποζημίωση της ΚΤΕΛ και των υπομισθωτριών ΚΤΕΛ Α.Ε. (...) ανέρχεται σε (...) 31.447.505,89 ευρώ (22.303.195,67 οχηματοχιλιόμετρα X 1,41) υπό την επιφύλαξη της μεταβολής των μεταβλητών δαπανών βάσει της «ρήτρας καυσίμου» πλέον των πρόσθετων μεταβλητών δαπανών «κενών» οχηματοχιλιομέτρων της περίπτωσης (Δ) της παρούσας οικονομικής συμφωνίας». Ειδικότερα, το αντάλλαγμα για την παροχή των υπηρεσιών, το οποίο στο σχέδιο σύμβασης αναφέρεται ως «αποζημίωση» προορίζεται να καλύψει: **(Α)** τις μεταβλητές δαπάνες (πετρέλαιο, λιπαντικά, λοιπές μεταβλητές δαπάνες), ποσού 13.381.917,40 ευρώ (ποσοστό 42,55% περίπου του συμβατικού αντικειμένου), υπολογιζόμενες με 0,60 ευρώ/χιλιόμετρο (= 22.303.195,67 X 0,60), οι οποίες κατά την εκκαθάριση συγκεκριμενοποιούνται από τα πιστοποιημένα εκτελεσθέντα οχηματοχιλιόμετρα, με την επιφύλαξη της ρήτρας καυσίμου, ενώ τα τυχόν περισσότερα χιλιόμετρα που θα εκτελεσθούν κάθε τρίμηνο καθ' υπέρβαση των προσδιορισθέντων (σε ποσοστό \pm 5%) μεταφέρονται και συμψηφίζονται στο επόμενο τρίμηνο. Σε ό,τι αφορά στο κόστος των 0,60 ευρώ/χιλιόμετρο, αυτό συμπεριλαμβάνει δαπάνες κίνησης με τιμή πετρελαίου (προ ΦΠΑ) 0,909 ευρώ και υπολογίσθηκε με βάση τη μέση τιμή των 13 επίσημων πρωτοκολλημένων «Εβδομαδιαίων Δελτίων Επισκόπησης Καυσίμων» του τριμήνου

Ιουνίου, Ιουλίου και Αυγούστου 2020 (του τριμήνου προ του μήνα υπογραφής της σύμβασης) για την περιφέρεια που δημοσιεύθηκαν στην επίσημη ιστοσελίδα της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου και Προστασίας Καταναλωτή (Τμήμα Παρατηρητηρίου Τιμών). Κατά την εκκαθάριση το ποσό αυτό αυξομειώνεται κατά το μέσο ποσοστό αυξομείωσης της μέσης τιμής πετρελαίου κίνησης προ ΦΠΑ με βάση τη μέση τιμή των 13 επίσημων πρωτοκολλημένων «Εβδομαδιαίων Δελτίων Επισκόπησης Καυσίμων» του τριμήνου για την Περιφέρεια που θα δημοσιευθούν στην ανωτέρω ιστοσελίδα. Τυχόν υπερβάλλοντα ποσά ανά τρίμηνο που θα προκύψουν από την αύξηση της τιμής των καυσίμων πέραν του 1,059 ευρώ/lt προ ΦΠΑ και θα επιβαρύνουν τις μεταβλητές δαπάνες θα εκκαθαρισθούν κατά τη λήξη της σύμβασης και θα «αποζημιωθούν», μέσω χρηματοδότησης της από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, βάσει νέας συμπληρωματικής πίστωσης. **(Β)** τις σταθερές δαπάνες, ποσού 18.065.588,49 ευρώ, δηλαδή τη μισθοδοσία των εργαζομένων διαφόρων ειδικοτήτων (προσωπικό κίνησης, διοικητικό προσωπικό, τεχνικό προσωπικό, βοηθητικό προσωπικό), τις λοιπές σταθερές δαπάνες (όπως προσπάθεια, φροντίδα, επιμέλεια και ευθύνη εξεύρεσης, συντήρησης, διαχείρισης και διάθεσης πόρων, τροχαίου υλικού, λεωφορείων, ανταλλακτικών, αναλωσίμων, ανθρώπινου δυναμικού, στελεχών και συνεργατών, υλικοτεχνικών υποδομών και εγκαταστάσεων, αντιμετώπισης κινδύνων, τροχαίων ατυχημάτων, απρόβλεπτων καταστάσεων κ.λπ) και της εύλογης αμοιβής. Κατά την εκκαθάριση το ποσό των σταθερών δαπανών υπολογίζεται με βάση τα πιστοποιηθέντα οχηματοχιλιόμετρα και δεν μπορεί να υπερβεί το ορισθέν ποσό για τις σταθερές δαπάνες, με την επιφύλαξη της απόκλιση του (\pm 5%) στα πραγματοποιηθέντα οχηματοχιλιόμετρα, ενώ σε περίπτωση που δεν εκτελεστούν τα προβλεπόμενα οχηματοχιλιόμετρα, εξαιρουμένων των λόγων ανωτέρας βίας, αφαιρείται από το ποσό των σταθερών δαπανών, ποσό ίσο με το γινόμενο που ποσού των σταθερών δαπανών επί τον αριθμό των μη εκτελεσθέντων οχηματοχιλιομέτρων διαιρούμενου δια του ετήσιου προγραμματισμένου αριθμού οχηματοχιλιομέτρων. **(Γ)** τις δαπάνες κινήτρου αντιμετώπισης της εισιτηριοδιαφυγής (4% επί των

εισπράξεων από την πώληση των εισιτηρίων, όπως προβλεπόταν στη σύμβαση) και (Δ) τις πρόσθετες μεταβλητές δαπάνες «κενών» οχηματοχιλιομέτρων που περιλαμβάνει τις δαπάνες για την κάλυψη των αποστάσεων των λεωφορείων από τους χώρους στάθμευσης στις αφετηρίες και τα τέρματα και αντίστροφα, αλλά και τις δαπάνες για τα «άφορτα» οχηματοχιλιόμετρα που πραγματοποιούν τα λεωφορεία, εκτός προγραμματισμένων δρομολογίων, για την ανάρτηση ή απάλειψη διαφημίσεων, τη συντήρηση, τον καθαρισμό, τον εφοδιασμό τους με καύσιμα κ.λπ. Οι πρόσθετες αυτές δαπάνες υπολογίζονται σε ποσοστό 5% επί των πραγματοποιηθέντων προγραμματισμένων δρομολογίων και οχηματοχιλιομέτρων και σε κάθε περίπτωση το ποσό αυτών δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 180.000,00 ευρώ σε κάθε τρίμηνο, ήτοι 720.000,00 ευρώ ετησίως.

29. Στο Παράρτημα 1 εμφανίζονται οι προς ανάθεση 74 λεωφορειακές γραμμές και ο τρόπος κατανομής τους μεταξύ της ΚΤΕΛ και των υπομισθωτριών ΚΤΕΛ Α.Ε., τα δρομολόγια, ο αριθμός αυτών κατά τη θερινή και τη χειμερινή περίοδο και ο συνολικός αριθμός οχηματοχιλιομέτρων ανά γραμμή για δωδεκάμηνη περίοδο. Το αντικείμενο του ελεγχόμενου σχεδίου σύμβασης σε σχέση με τις προηγούμενες συμβάσεις διαμορφώνεται ως κατωτέρω:

Σύμβαση	Αριθμός Λεωφορείων	Αριθμός Γραμμών	Οχηματοχιλιόμετρα	Αξία χωρίς ΦΠΑ
	160	60	ετησίως 17.114.197,32 διετίας 34.228.394,64	ετησίως 24.131.018,22 διετίας 48.262.036,44
	160	ίδιες γραμμές	1.313.648,10	1.852.243,83
Ελεγχόμενη (ετήσιας διάρκειας)	160+50	74	17.114.197,32 + 1.313.648,10 <u>3.875.350,25</u> (± 5%) 22.303.195,67	31.447.505,89

30. Ήδη, με τον πρώτο λόγο προβάλλεται ότι η επίμαχη σύμβαση ερείδεται στην ad hoc νομοθετική πρόβλεψη του άρθρου 42 παρ.1 του ν. 4972/2022 που

επιτάσσει την παράταση της προηγούμενης με προσαύξηση του ποσοστού των ανατιθεμένων υπηρεσιών σε ποσοστό 25% κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης. Η κατά νομοθετική πρόβλεψη τροποποίηση της αρχικής σύμβασης είναι νόμιμη ως αποσκοπούσα στη θεραπεία κατεπείγουσας ανάγκης, η οποία δεν ανάγεται σε υπαιτιότητα του αναθέτοντος φορέα (.....), διότι ο τελευταίος έχει de facto αποστερηθεί της ελευθερίας και συνακόλουθα της δυνατότητας προγραμματισμού των απαραίτητων ενεργειών για την κάλυψη των αναγκών του συγκοινωνιακού έργου που διαχειρίζεται. Η διαχείριση της πανδημίας στηρίχθηκε στην ενεργό παρέμβαση της Πολιτείας με τη λήψη σειράς περιοριστικών μέτρων μέσω Πράξεων Νομοθετικού Περιεχομένου (ΠΝΠ) και Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων (ΚΥΑ) με γνώμονα τη διαρκή επιτήρηση της πορείας της πανδημίας και την περιοδική αξιολόγηση της πορείας της. Ο τομέας των μέσων μαζικής μεταφοράς βρέθηκε στο επίκεντρο της παρέμβασης της Πολιτείας, καθόσον χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερες ευνοϊκές συνθήκες για τη μετάδοση της νόσου Covid-19. Τούτων δοθέντων η τροποποίηση της επίμαχης σύμβασης (ως προς τη διάρκεια και την τυχόν προσαύξηση του αντικειμένου της σε ποσοστό 25%) συνιστά, ενόψει των συνθηκών, νόμιμη και επιτρεπτή τροποποίηση της αρχικής σύμβασης, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης και συνεπώς και του ν. 4412/2016, καθόσον πρόκειται για νομοθετική παρέμβαση, συναρτώμενη με τη λήψη μέτρων για την πρόληψη και τη διασπορά της νόσου. Η νομοθετική αυτή επιλογή, περί του επιτρεπτού της τροποποίησης, εντάσσεται στα περιοριστικά μέτρα για τον περιορισμό της διασποράς της πανδημίας, είναι συνταγματική και σύμφωνη με τις θεμελιώδεις αρχές του ενωσιακού δικαίου, αποσκοπώντας στην προστασία της δημόσιας υγείας, περιορίζεται δε στο απολύτως αναγκαίο μέτρο (παράταση ενός έτους και προσαύξηση το πολύ κατά 25%), έχει προσωρινό χαρακτήρα και είναι εύλογη (δεδομένου του παρόντος χαρακτήρα της απειλής της νόσου, της άδηλης έκβασης της πανδημίας και του χρόνου κατά τον οποίο λαμβάνεται -αρχές φθινοπώρου και ακολουθούν εννέα μήνες προ της έλευσης του θέρους), ενώ περαιτέρω διασφαλίζει την ομαλή μακροπρόθεσμη διαχείριση τόσο γενικά της πανδημίας όσο και ειδικά των

υγειονομικών κινδύνων που θέτουν οι συγκοινωνίες. Άρα, δεν αντιβαίνει στο Σύνταγμα ούτε στο ενωσιακό δίκαιο, διότι αποτελεί ένα εξαιρετικό, προσωρινό και απολύτως αναγκαίο μέτρο απόκλισης χάριν της προστασίας της δημόσιας υγείας, η οποία προστατεύεται στα άρθρα 21 παρ. 3 του ισχύοντος Συντάγματος και στο άρθρο 35 του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων.

31. Επί του λόγου αυτού του Δικαστήριο κρίνει τα εξής: **(i)** Η ρύθμιση του άρθρου 42 του ν. 4972/2022 δεν συγκαταλέγεται μεταξύ των νομοθετικών ή κανονιστικών ρυθμίσεων για την αντιμετώπιση της νόσου covid-19, διότι ο νομοθέτης δεν συσχετίζει το περιεχόμενό της με την αντιμετώπιση της πανδημίας [πρβλ. το άρθρο πρώτο της κυρωθείσας με το άρθρο 2 του ν. 4722/2020 (Α'177) 22/22.8.2020 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου (Α' 161), βάσει της οποίας καταρτίστηκε η σύμβαση], ενώ η οικεία αιτιολογική έκθεση αναφέρει γενικώς «ότι οι ανάγκες και η ζήτηση μετακινήσεων, έχουν μεταβληθεί και συνεχώς μεταβάλλονται» και εστιάζει στο ότι η παράταση α. «συμβάλλει στην εξασφάλιση βελτιωμένων υπηρεσιών εξυπηρέτησης των πολιτών στο σύνολο των περιοχών ευθύνης (...)», β. «διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον, αφού το κόστος παροχής των υπηρεσιών αυτών δια των συμβάσεων ανάθεσης είναι πολύ μικρότερο έναντι του κόστους παροχής από τους δημόσιους συγκοινωνιακούς φορείς (...)», δοθέντος ότι «η παράταση των συμβάσεων (ως και του τυχόν πρόσθετου έργου αν ανατεθεί) ορίζεται να γίνει με τους αυτούς όρους των υφιστάμενων και ισχυουσών συμβάσεων» και γ. «[ό]σον (...) αφορά στην ποιότητα και αξιοπιστία παροχής των υπηρεσιών απ' τις ΚΤΕΛ Α.Ε. (...) είναι ιδιαίτερα σημαντική και προσεγγίζει το 100% του ανατεθέντος έργου». Εν αντιθέσει προς την κρίσιμη εν προκειμένω νομοθετική ρύθμιση, η οποία δεν αναφέρεται στην πανδημία covid-19, τα μέτρα για την τελευταία, εκτός από τις κυρωθείσες με διάταξη νόμου ΠΝΠ, καθορίζονται με ΚΥΑ βραχυπρόθεσμης διάρκειας και ήδη από 16.5.2022 με την ΚΥΑ Δ1α/Γ.Π.οικ. 27937/14.5.2022 (Β' 2369) ήρθη ο περιορισμός της πληρότητας των λεωφορείων σε ποσοστό 65% και καθορίστηκε «[ω]ς προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς (λεωφορεία δημόσιας χρήσης (λεωφορεία αστικών ΚΤΕΛ ή ΚΤΕΛ Α.Ε., υπεραστικών ΚΤΕΛ ή

ΚΤΕΛ Α.Ε., λεωφορεία μεμονωμένων αυτοκινητιστικών άγονων γραμμών) (...) λεωφορεία αρμοδιότητας ΟΑΣΑ ΑΕ και ΟΣΑΘ ΑΕ, μέσα σταθερής τροχιάς αρμοδιότητας ΣΤΑΣΥ Α.Ε., (...) [η] λειτουργία [αυτών] με πληρότητα εκατό τοις εκατό (100%) και με υποχρεωτική χρήση μάσκας υψηλής προστασίας (...) ή εναλλακτικά διπλής μάσκας (...)».

Οι ως άνω ρυθμίσεις ισχύουν με την έκδοση διαδοχικών ΚΥΑ έως τις 14 Νοεμβρίου 2022 [τελευταία ΚΥΑ η Δια/ΓΠ. οικ. 61055/27.10.2022 (Β' 5563)].

(ii) Η ελεγχόμενη σύμβαση δεν έχει το ίδιο οικονομικό και συμβατικό αντικείμενο με την σύμβαση, διότι:

α. η συμβατική δαπάνη υπολογίσθηκε με τιμή χαμηλότερη (0,909 ευρώ/lit) της ισχύουσας μέσης τιμής πετρελαίου κίνησης (1,059/lit) κατά το χρονικό διάστημα 13 εβδομάδων πριν από την ημερομηνία έγκρισής της από την και ήδη η τιμή έχει υπερβεί το ανώτατο όριο της ρήτρας αναπροσαρμογής καυσίμου (1,059 ευρώ/lit) με συνέπεια την ενεργοποίηση αυτής αμέσως μετά την υπογραφή της από τα συμβαλλόμενα μέρη. Αυτό συνομολογείται και στη σελίδα 37 του σχεδίου της ελεγχόμενης σύμβασης, όπου αναφέρεται ότι η τιμή της ρήτρας καυσίμου σε 1,059 ευρώ/lit προ ΦΠΑ ορίσθηκε με βάση τη μέση τιμή που ίσχυε στην Περιφέρεια για διάστημα 13 εβδομάδων πριν από την έγκριση της σύμβασης από το ΔΣ της , στις , ενώ η τιμή της προϋπολογισθείσας δαπάνης καυσίμων ορίσθηκε σύμφωνα με την τιμή που υπήρχε στην σύμβαση (η οποία κατά τον χρόνο έγκρισης του νέου σχεδίου δεν ίσχυε).

β. Προστίθενται στα ορισθέντα με την και οχηματοχιλιόμετρα 3.189.541,08 νέα και το ποσοστό απόκλισης από τα προς ανάθεση εκτελεσθησόμενα 22.303.195,68 οχηματοχιλιόμετρα καθορίζεται σε $\pm 5\%$ από $\pm 2\%$, που ίσχυε με την σύμβαση.

γ. Οι προς ανάθεση γραμμές αυξάνονται από 60 σε 74. Και δ. Οι πρόσθετες δαπάνες κενών οχηματοχιλιομέτρων υπολογίζονται σε ποσοστό 5% επί των πραγματοποιηθέντων προγραμματισμένων δρομολογίων και οχηματοχιλιομέτρων, από 3% που ήταν στην σύμβαση ενώ η συνολική ανώτατη δαπάνη δεν μπορεί να υπερβεί τις 720.000,00 ετησίως (180.000,00 ευρώ ανά τρίμηνο) από 300.000,00 ευρώ ετησίως που καθορίσθηκε στην σύμβαση.

Άρα ούτως ή άλλως δεν τίθεται ζήτημα «τροποποίησης» της σύμβασης και της συμπληρωματικής αυτής μόνον ως προς τη διάρκεια και το προστιθέμενο ποσοστό υπηρεσιών. **(iii)** Σε κάθε περίπτωση η αρχική σύμβαση έληξε στις και συνεπώς δεν είναι δυνατή η παράταση αυτής. **(iv)** Τούτων δοθέντων, η ως άνω εξαιρετική και συνεπώς στενώς ερμηνευτέα διάταξη, με την οποία ορίζεται ότι «[η] παράταση των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών επιβατικών οδικών μεταφορών και των συμβάσεων υπεκμίσθωσης, ως και το πρόσθετο προς ανάθεση συγκοινωνιακό έργο (...) κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης, συνιστά νόμιμη και επιτρεπτή τροποποίηση των υφιστάμενων συμβάσεων μόνον ως προς τους όρους αυτούς (...)», πρέπει να ερμηνευθεί, σε συμφωνία με το άρθρο 98 παρ.1 περ.β) του Συντάγματος και την αρχή της αποτελεσματικής εφαρμογής του ενωσιακού δικαίου (στην οδηγία 2014/25/ΕΕ του οποίου εμπίπτει ως εκ του φορέα ανάθεσης και του προϋπολογισμού της σύμβασης), ως έχουσα την έννοια ότι δύνανται να εφαρμοσθούν εν προκειμένω οι εξαιρετικές διατάξεις του ν. 4412/2016 που επιτρέπουν την ανάθεση σύμβασης χωρίς διαγωνιστική διαδικασία εφόσον συντρέχουν όλες οι προβλεπόμενες υπ' αυτών προϋποθέσεις. Συνεπώς, ο λόγος αυτός πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό του ως αβάσιμος.

32. Με τον δεύτερο λόγο προβάλλεται ότι ακόμη και αν ήθελε θεωρηθεί ότι η ελεγχόμενη σύμβαση υπάγεται στον ν. 4412/2016, η προσβαλλόμενη απόφαση κατά πλάνη περί τον νόμο και τα πράγματα υπέλαβε ότι δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις που τίθενται στο άρθρο 269 για τη σύναψή της. Τούτο διότι: (i) η υπό τις συνθήκες της πανδημίας έχει de facto απωλέσει τόσο την ελευθερία όσο και τον έλεγχο της διαχείρισης του συγκοινωνιακού έργου και κατ' επέκταση τη δυνατότητα προγραμματισμού των ενεργειών που απαιτούνται για την ικανοποίηση των σχετικών αναγκών, προσαρμόζοντας τις ενέργειές της στις αποφάσεις και στα οικεία περιοριστικά μέτρα της Πολιτείας, (ii) η ελεγχόμενη τροποποίηση, όπως και η σύναψη της αρχικής σύμβασης, λαμβάνει χώρα στο πλαίσιο του προγραμματισμού των αστικών συγκοινωνιών από την ίδια την Πολιτεία, η οποία δια του νομοθέτη έχει αναλάβει την εξαιρετική ρύθμιση του κρίσιμου τομέα της διαχείρισης της πανδημίας

στο τομέα των αστικών συγκοινωνιών, (iii) υπό τις συνθήκες αυτές, οι οποίες σηματοδοτούν κατεπείγουσα ανάγκη, συνδεδεμένη με την απειλή της δημόσιας υγείας, θεσπίσθηκε η νομοθετική παρέμβαση της Πολιτείας, η οποία δεν συνδέεται με υπαιτιότητα του αναθέτοντος φορέα, αλλά υποχρεώνει την να την εφαρμόσει. Δοθέντος ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 269 του ν. 4412/2016 είναι πεπλανημένη και η ειδικότερη κρίση της προσβαλλομένης περί μη παράθεσης από τον αναθέτοντα φορέα αναλυτικών στοιχείων για τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της πανδημίας, τα οποία δεν εκτιμώνται από αυτόν πρωτογενώς, αλλά από τον ίδιο τον νομοθέτη, ο οποίος αποφασίζει και για τα ληπτέα μέτρα και (iv) δεδομένης της ρευστότητας ως προς την πορεία της πανδημίας και συνακόλουθα ως προς τα εκάστοτε αναγκαία μέτρα για την αναχαίτισή της, είναι παντελώς αδύνατος ο προγραμματισμός από την ένα τουλάχιστον χρόνο πριν, μίας διαγωνιστικής διαδικασίας, διότι οφείλει να διεκπεραιώσει το συγκοινωνιακό έργο όχι υπό συνθήκες κανονικότητας και ασφάλειας, αλλά λαμβάνοντας υπ' όψιν τις συνθήκες και τα μέτρα που επιβάλλονται κάθε φορά για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα με την επιφύλαξη επικαιροποίησης/παράτασής τους. Ο αναθέτων φορέας, υπό τις απρόβλεπτες περιστάσεις που διαμορφώνει η πανδημία, η οποία εξακολουθεί υφιστάμενη, είναι αδύνατο να προβλέψει και να προγραμματίσει μετά βεβαιότητας τον αριθμό των αναγκαίων λεωφορείων, την συχνότητα των διαδρομών αυτών κ.λπ. Ούτε ο ίδιος μπορεί να σχεδιάσει, ούτε οι Επιστήμονες αναλαμβάνουν την ευθύνη ρεαλιστικής πρόβλεψης της κατάστασης της πανδημίας ούτε η Πολιτεία εγγυάται το κανονιστικό πλαίσιο που θα ισχύει ένα έτος μετά αναφορικά με τις συνθήκες διεξαγωγής του συγκοινωνιακού έργου της Περιφέρειας

33. Επί του λόγου αυτού το Δικαστήριο κρίνει τα εξής: Ως ήδη αναφέρθηκε στην σκέψη 31, η νομοθετική ρύθμιση του άρθρου 42 παρ.1 του ν. 4972/2022 δεν συγκαταλέγεται, σύμφωνα με το περιεχόμενό της και την συνοδούσα αυτή σχετική αιτιολογική έκθεση, μεταξύ των περιοριστικών μέτρων που έλαβε η Πολιτεία για την πρόληψη της διασποράς της νόσου Covid-19. Περαιτέρω, η αρμοδιότητα της για τον προγραμματισμό και τη διαχείριση των δρομολογίων αφενός δεν

καταργήθηκε ποτέ, διότι δεν νοείται de facto κατάργηση νομοθετικής ρύθμισης, ως εν προκειμένω της διάταξης του άρθρου 4 παρ.1 του ν. 3920/2011, με την οποία ορίστηκε ότι «ο στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός, ο συντονισμός και ο έλεγχος του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή [της Περιφέρειας πλην των νήσων] (...) ανήκουν στην ανώνυμη εταιρεία». Εν προκειμένω δε, ο αναθέτων φορέας, θεωρώντας ότι πρόκειται περί σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, φέρεται ότι άσκησε την αρμοδιότητά του, καθόσον στα «έχοντας υπόψη» του σχεδίου σύμβασης, στον αρ. 14, μνημονεύεται (χωρίς αριθμό και ΦΕΚ) απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με την «Έγκριση ανάθεσης εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή ευθύνης (Περιφέρεια) από τον, μέσω υπογραφής τροποποιητικής (παράτασης και επέκτασης) σύμβασης εκτέλεσης του καθοριζόμενου συγκοινωνιακού έργου στον συγκοινωνιακό φορέα με την επωνυμία ΚΤΕΛ ΝΟΜΟΥ, με δικαίωμα υπεκμίσθωσης μέρους του συγκοινωνιακού έργου στα ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΑ ΚΤΕΛ, η οποία, σύμφωνα με το άρθρο 5Α παρ. 3 του ν. 3920/2011 προτάθηκε από την Συνεπώς δεν είναι δυνατή η προσφυγή στο άρθρο 269 παρ.1 περ. δ) του ν. 4412/2016, υπό την εκδοχή που προβάλλεται με το δικόγραφο της προσφυγής, ότι συνιστά αναγκαστική εφαρμογή από την της διάταξης του άρθρου 42 παρ.1 του ν. 4972/2022 που αποτελεί νομοθετικό μέτρο πρόληψης της διασποράς της πανδημίας, περί παράτασης των και συμβάσεων για ένα ακόμη έτος με προσθήκη επιπλέον υπηρεσιών σε ποσοστό 21,03%.

34. Στη συνέχεια, δοθέντος ότι με το δικόγραφο της προσφυγής προβάλλονται λόγοι περί απρόβλεπτων περιστάσεων, το Δικαστήριο κρίνει ότι πρέπει να εξετασθεί αν συντρέχουν όλες οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 269 περ. δ του ν. 4412/2016) για τη νόμιμη προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης και κατά πλειοψηφία δέχθηκε τα ακόλουθα: (i) Η πανδημία της νόσου Covid-19 συνιστά υπαρκτή σοβαρή απειλή για τη δημόσια υγεία. Ήδη από την πρώτη πανδημική φάση, την άνοιξη του έτους 2020,

δημιουργήθηκε μια εξαιρετική κατάσταση (βλ. την κοινή δήλωση Δανίας, Γερμανίας, Ισπανίας, Γαλλίας, Ιρλανδίας, Ελλάδας, Λετονίας, Λουξεμβούργου, Φιλανδίας, Βελγίου, Πορτογαλίας, Σουηδίας και των Κάτω Χωρών στις 2 Απριλίου 2020) η οποία κατέστησε αναγκαία σε εθνικό, ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο, την προσφυγή σε εξαιρετικά μέτρα έκτακτης ανάγκης, με σκοπό την πρόληψη, την υγειονομική παρακολούθηση, καθώς και τον περιορισμό της διάδοσης της νόσου και την αντιμετώπιση των συνεπειών της. Το γεγονός ότι η αντιμετώπιση της πανδημίας και των συνεπειών της συνιστά κατεπείγουσα ανάγκη οφειλόμενη σε απρόβλεπτα γεγονότα, που δικαιολογεί απόκλιση από τους γενικά ισχύοντες κανόνες άσκησης οικονομικής δραστηριότητας έχει αναγνωρισθεί σε ενωσιακό επίπεδο [βλ. το εγκριθέν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή «Προσωρινό πλαίσιο για την περαιτέρω στήριξη της οικονομίας», που παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να κάνουν χρήση της πλήρους ευελιξίας που προβλέπεται στο πλαίσιο των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις, με στόχο τη στήριξη της οικονομίας υπό τις σημερινές συνθήκες της πανδημίας Covid-19 (C 2020, 1862 final), καθώς και την Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Οδηγίες σχετικά με τη χρήση του πλαισίου για τις δημόσιες συμβάσεις στην κατάσταση έκτακτης ανάγκης που σχετίζεται με την κρίση της νόσου Covid-10» (Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωση 1.4.2020 C 108 I/1)].

(ii) Τους τελευταίους μήνες έχει διαφανεί ότι η εξέλιξη του πανδημικού κύματος τίθεται υπό έλεγχο στην ελληνική επικράτεια, όμως αυτό δεν αναιρεί το γεγονός ότι η εξέλιξη της διασποράς της πανδημίας covid 19 δεν είναι προβλέψιμη. Όπως προκύπτει από την τελευταία 108^η Έκθεση Προόδου του Παρατηρητηρίου covid-19, που έχει αναρτηθεί στον διαδικτυακό τόπο covid19.gov.gr και αφορά στο διάστημα 23 έως 29 Ιουνίου 2022, ο μέσος όρος των ημερησίων κρουσμάτων διαμορφώθηκε σε 7ήμερη κυλιόμενη βάση σε 12.529 κρούσματα, από 7.873 στην προηγούμενη έκθεση, το δε 61,2% των κρουσμάτων καταγράφηκε στην Αττική και το 8,08% στη Θεσσαλονίκη, ενώ τα υπόλοιπα κρούσματα ήταν διάσπαρτα σε όλη την επικράτεια. Σύμφωνα με την ίδια Έκθεση, παρατηρήθηκε αύξηση της κινητικότητας του πληθυσμού, κυρίως στα πάρκα και τους υπαίθριους χώρους (+41,4 ποσοστιαίες

μονάδες -πμ-), στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (+ 39,0 πμ), στα καταστήματα και στους χώρους εστίασης και ψυχαγωγίας (+ 20,2 πμ). Επιπλέον, σύμφωνα με την πιο πρόσφατη έκθεση επιδημιολογικής επιτήρησης της λοίμωξης από τον νέο κορωνοϊό (covid-19) του Ε.Ο.Δ.Υ. (αφορά στο διάστημα από τις 10 Οκτωβρίου 2022 έως τις 16 Οκτωβρίου 2022) και τα περιλαμβανόμενα σ' αυτές αποτελέσματα ανάλυσης από το Εθνικό Δίκτυο Επιτήρησης για τις μεταλλάξεις του κορωνοϊού, το σύνολο των εισαγωγών στα νοσοκομεία της επικράτειας την εβδομάδα αναφοράς ήταν 1.351 ασθενείς, η διάμεση ηλικία των κρουσμάτων ήταν τα 39 έτη και καταγράφηκαν 107 θάνατοι ασθενών. Οι περισσότερες μολύνσεις προέρχονταν από τις υπο-παραλλαγές του στελέχους Omicron και το ποσοστό επαναλοιμώξεων ανήλθε σε 21%. **(iii)** Από τα δεδομένα που εκτέθηκαν προηγουμένως προκύπτει ότι οι έκτακτες συνθήκες οξείας υγειονομικής κρίσης, οι οποίες συνέτρεχαν κατά τον χρόνο σύναψης της σύμβασης και κατέστησαν επιτακτική την ανάθεση, με τη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης, της εκτέλεσης των επιβατικών οδικών μεταφορών σε άλλο φορέα παροχής συγκοινωνιακού έργου πλην της «.....», εξαιτίας της αδυναμίας της τελευταίας να ανταποκριθεί με ίδια μέσα στην εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου, λόγω της ανεπάρκειας και της παλαιότητας των οχημάτων της, εξακολούθησαν να συντρέχουν και κατά τον χρόνο έγκρισης της σύναψης της επίμαχης σύμβασης. Περαιτέρω, η άρση του μέτρου της μέγιστης πληρότητας 65% στα ΜΜΜ, από τον Μάιο του έτους 2022 και η λειτουργία αυτών με πληρότητα 100% και υποχρεωτική χρήση μάσκας υψηλής αναπνευστικής προστασίας ή εναλλακτικά διπλής μάσκας (χειρουργικής και υφασμάτινης) σε συνδυασμό με την τρέχουσα ενεργειακή κρίση και τη σημαντική αύξηση στις τιμές των καυσίμων, είχε ως αποτέλεσμα την περαιτέρω αύξηση της κινητικότητας του πληθυσμού με τα ΜΜΜ, που, κατά την κοινή πείρα, αποτελούν εστία υπερμετάδοσης της νόσου. **(iv)** Τον του έτους 2021 προκηρύχθηκε (διακήρυξη με αρ. πρωτ.) από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ανοικτός ηλεκτρονικός διαγωνισμός για την επιλογή αναδόχου της προμήθειας και των παρελκομένων τους με στόχο την ανανέωση

του στόλου των αστικών λεωφορείων, ο οποίος δεν έχει εισέτι ολοκληρωθεί, ενώ κατά το χρονικό διάστημα από έως τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση από την σχέδιο διακήρυξης για την ανάθεση, μέσω διεθνούς ανοικτού ηλεκτρονικού διαγωνισμού, της προμήθειας 25 απλών ηλεκτρικών αστικών οχημάτων μήκους έως 6 μ. (minibus) και των παρελκομένων τους, με σκοπό την ανανέωση του στόλου των αστικών λεωφορείων στη μείζονα περιοχή της Αθήνας. (v) Εν όψει όλων των ανωτέρω και ιδίως της αβεβαιότητας ως προς την εξέλιξη του πανδημικού κύματος και του μεγέθους του επιδημιολογικού φορτίου στην Περιφέρεια καθώς και του γεγονότος ότι η, όπως συνομολογεί, εξακολουθεί να αδυνατεί να εκτελέσει με ίδια μέσα το συγκοινωνιακό έργο, λόγω του μη επαρκούς αριθμού των οχημάτων της, καθώς και του παρωχημένου και της παλαιότητάς τους καθίσταται αναγκαία η προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης για ένα επιπλέον έτος του επίδικου συγκοινωνιακού έργου εκτέλεσης αστικών και ειδικού τοπικού χαρακτήρα δρομολογίων προκειμένου να αντιμετωπισθεί και να προληφθεί η διασπορά της νόσου covid-19 σε περίπτωση ενός πιθανού επόμενου επεισοδίου έξαρσης της πανδημίας στην Ελλάδα. Η προσφυγή στην εξαιρετική αυτή διαδικασία δεν απορρέει από ευθύνη του αναθέτοντος φορέα, διότι βρίσκονται εν εξελίξει οι ανωτέρω διαγωνιστικές διαδικασίες για την αντικατάσταση των παλαιών οχημάτων και την ενίσχυση του στόλου του. Και (vi) Σε ό,τι αφορά στην τήρηση του απολύτως αναγκαίου μέτρου, οι ελλείψεις που υπάρχουν στα οχήματα της και το μέγεθος του προς ανάθεση συγκοινωνιακού έργου (160 λεωφορεία και 74 γραμμές μαζί με τις απαιτούμενες υποδομές, τις οποίες δεν διαθέτει η), ενόψει και του υπαρκτού κινδύνου διασποράς της πανδημίας covid-19 και άλλων ιογενών λοιμώξεων λόγω του συνωστισμού, δικαιολογεί την προσφυγή στην εξαιρετική διαδικασία με διαπραγμάτευση για περιορισμένο χρονικό διάστημα ενός έτους.

35. Μειοψήφησε η Σύμβουλος Ευαγγελία Σεραφή, η οποία αναφορικά με την εφαρμογή του άρθρου 269 περ.δ) του ν. 4412/2016 διατύπωσε την ακόλουθη γνώμη,

με την οποία συντάχθηκε και ο Πάρεδρος Ιωάννης Νταλαχάνης: (i) Η προσφυγή στην εξαιρετική διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης είναι επιτρεπτή μόνον όταν υφίσταται κατεπείγουσα ανάγκη οφειλόμενη σε απρόβλεπτα γεγονότα, για την αντιμετώπιση της οποίας δεν είναι δυνατή η τήρηση των προθεσμιών που προβλέπονται για τις ανοικτές ή κλειστές διαγωνιστικές διαδικασίες ακόμη και με σύντμηση προθεσμιών (ΕλΣυν Ολομ. 1309/2022 σκ. 9, 1306/2022 σκ. 4, και εκεί παρατιθέμενη νομολογία, βλ. και την Ανακοίνωση της Επιτροπής «Οδηγίες (...) σχετικά με τη χρήση του πλαισίου για τις δημόσιες συμβάσεις στην κατάσταση έκτακτης ανάγκης που σχετίζεται με την κρίση της νόσου Covid-10» (EE L 108), σύμφωνα με την οποία η χρήση της διαδικασίας αυτής πρέπει να γίνεται κατ' εξαίρεση, εφόσον η κατεπείγουσα ανάγκη δεν επιτρέπει την επιλογή της διεξαγωγής επισπευσμένων -με σύντμηση της προθεσμίας υποβολής προσφορών- ανοικτών ή κλειστών διαδικασιών). Εν προκειμένω, οι συνθήκες της πανδημίας διαφοροποιούνται αισθητά σε σχέση με αυτές που υφίσταντο το έτος 2020, όταν συνήφθη, με απευθείας ανάθεση, η σύμβαση (υπάρχουν εμβόλια, φάρμακα και οι παραλλαγές της omicron, που έχουν επικρατήσει, θεωρούνται ηπιότερες από τις προηγούμενες μεταλλάξεις του υιού) και για τον λόγο αυτό, ήδη από τις 16 Μαΐου 2022, η Πολιτεία (με την ΚΥΑ Δ1α/Γ.Π. οικ. 27397/14.5.2022, Β' 2369) έχει άρει τον περιορισμό στην πληρότητα των λεωφορείων μαζικής μεταφοράς, επιβάλλοντας μόνον την υποχρεωτική χρήση μάσκας υψηλής προστασίας (ή διπλής μάσκας). Τούτου δοθέντος, ο περιορισμός της πληρότητας στο 65%, όπως αναφέρεται στο προοίμιο του ελεγχόμενου σχεδίου σύμβασης δεν είναι επαρκής, δυνάμενος να οδηγήσει στην απευθείας ανάθεση του συνόλου των υπηρεσιών που περιγράφονται στο σχέδιο σύμβασης, η δε μελλοντική εξέλιξη της νόσου κατά τρόπον ώστε να δημιουργηθεί η ανάγκη εκ νέου λήψης μέτρων περιοριστικών της πληρότητας, οφείλει να αντιμετωπισθεί κατά τον χρόνο εμφάνισης της κατεπείγουσας ανάγκης και όχι προληπτικά σε χρόνο που δεν υφίστανται έκτακτες ανάγκες. Πολλώ μάλλον όταν η δαπάνη της ελεγχόμενης σύμβασης είναι άδηλη (καθόσον η τιμή του πετρελαίου κίνησης -δαπάνη που

αντιστοιχεί στο 42% περίπου της συμβατικής τιμής- υπολογίσθηκε με την τιμή της σύμβασης (0,909 ευρώ/lit), η οποία, ως συνομολογείται, δεν ίσχυε κατά τον χρόνο έγκρισης του σχεδίου σύμβασης από το ΔΣ της, διότι λόγω της ενεργειακής κρίσης η τιμή αυτή είχε ήδη ανέλθει σε 1,059 ευρώ/lit, γεγονός που καθιστά αναγκαία, την από την υπογραφή της σύμβασης, ενεργοποίηση της ρήτρας καυσίμου με αποτέλεσμα τη διάθεση περισσότερων από την αρχική σύμβαση δημόσιων πόρων για την αντιμετώπιση μίας ανάγκης που δεν είναι κατεπείγουσα, αλλά μελλοντική και αβέβαιη, (ii) Ομοίως, δεν τεκμηριώνεται από τα στοιχεία του φακέλου η έλλειψη μέσων και υποδομών από την καθόσον, κατά τα γνωστά στο Δικαστήριο από προηγούμενες πράξεις του, από τα 160 λεωφορεία που διατέθηκαν από τη συμβαλλόμενη και τις υπομισθώτριες ΚΤΕΛ Α.Ε., με την σύμβαση, τα 106 επρόκειτο να καλύψουν τις ανάγκες των προγραμματισμένων δρομολογίων κατά 100% και τα υπόλοιπα 54 θα διατίθεντο για την ενίσχυση του επιπέδου συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης στις υπόλοιπες γραμμές του δικτύου της Στο προοίμιο του σχεδίου σύμβασης δεν αιτιολογείται πώς από την υπερπλήρωση των απαιτήσεων του αναθέτοντος φορέα με την σύμβαση (σε χρόνο κατά τον οποίο η πανδημία δεν είχε τεθεί υπό έλεγχο και ίσχυαν περιοριστικά μέτρα στην πληρότητα των λεωφορείων) και τη συμπλήρωση των ανατεθέντων οχηματοχιλιομέτρων με την τροποποιητική σύμβαση (λόγω της μετάλλαξης Δ και του εισέτι ισχύοντος περιορισμού της πληρότητας) υπάρχει πλέον κατεπείγουσα ανάγκη οφειλόμενη σε απρόβλεπτα γεγονότα για την περαιτέρω ανάθεση χωρίς δημοσίευση προκήρυξης όχι μόνον των ανωτέρω, αλλά και πρόσθετων οχηματοχιλιομέτρων και λεωφορείων σε ποσοστό που προσεγγίζει το 21,03% των ήδη ανατεθεισών υπηρεσιών, όταν η πανδημία έχει τεθεί υπό έλεγχο, έχουν αρθεί όλοι οι περιορισμοί στην πληρότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς και συνεπεία αυτών έχει επιτευχθεί μια εξοικονόμηση στα διατιθέμενα μέσα (οχήματα). Άλλωστε και η προσφεύγουσα με το έγγραφό της, με το οποίο υπέβαλε «αίτημα επίσευσης» της διαδικασίας ενώπιον του Τμήματος, ισχυρίζεται ότι «[ο] προς χάριν του δημοσίου συμφέροντος και της αδιάλειπτης και

επαρκούς εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού της , καλύπτει με δυσχέρεια τις ολοένα και αυξανόμενες ανάγκες». Οι ολοένα και αυξανόμενες ανάγκες δεν παραπέμπουν σε απρόβλεπτα γεγονότα και η εξυπηρέτηση των επιβατών, αν και με δυσχέρεια, πάντως πραγματοποιείται από την (iii) Η ενεργειακή κρίση και η θέση σε λειτουργία τριών νέων σταθμών του μετρό, ως προς τους οποίους ο αναθέτων φορέας ισχυρίζεται ότι οδήγησαν στην αύξηση της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς, αφενός δεν αποτέλεσαν στοιχεία που έλαβε υπόψη του για την προσφυγή στην εξαιρετική αυτή διαδικασία, διότι δεν περιλαμβάνονται στους λόγους που αναφέρονται στο προοίμιο του σχεδίου σύμβασης, αφετέρου δεν τεκμηριώνεται με αναλυτικά στοιχεία σε τί ποσοστό αυξήθηκε η ζήτηση του κοινού σε λεωφορεία και ποιές λεωφορειακές γραμμές επηρεάστηκαν από την αυξημένη ζήτηση, ώστε να δύνανται να συσχετισθούν με τις προς ανάθεση υπηρεσίες. Πέραν αυτού, η εξυπηρέτηση των αυξημένων αναγκών του επιβατικού κοινού με λεωφορεία μετά την έναρξη λειτουργίας των νέων σταθμών του μετρό ανάγεται στην κάλυψη των τακτικών υποχρεώσεων του αναθέτοντος φορέα και δεν συνιστά απρόβλεπτο γεγονός, καθόσον μπορούσε και έπρεπε να αποτελέσει αντικείμενο προγραμματισμού επειδή ήταν γνωστή (βάσει των χρονοδιαγραμμάτων και των οικείων μελετών) η αποπεράτωση και η παράδοση των νέων σταθμών σε δημόσια χρήση. Σε κάθε περίπτωση, οι παράγοντες αυτοί (ενεργειακή κρίση και θέση σε λειτουργία των νέων σταθμών), ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι προκάλεσαν αύξηση του επιβατικού κοινού σε συγκεκριμένες γραμμές, δεν δικαιολογούν αυτοτελώς την ανάθεση του συνόλου των οχηματοχιλιομέτρων της σύμβασης και της συμπληρωματικής – τροποποιητικής τοιαύτης με προσαύξηση κατά 21,03%. (iv) Ακόμη και αν ήθελε θεωρηθεί, όπως ισχυρίζεται ο αναθέτων φορέας, ότι οι συνθήκες της πανδημίας όπως έχουν διαμορφωθεί από το έτος 2020 έως σήμερα συνιστούν, χωρίς διαφοροποίηση, απρόβλεπτη κατάσταση που δημιουργεί κατεπείγουσα ανάγκη αποτροπής του συνωστισμού στα μέσα μεταφοράς, ο ίδιος γνωρίζοντας (ήδη από το έτος 2020) ότι δεν διέθετε τις αναγκαίες υποδομές και τα μέσα για την εξυπηρέτηση αυτής της ανάγκης, όφειλε, ακολουθώντας τις

ανακοινώσεις του ΕΟΔΥ και των επιστημονικών επιτροπών, σύμφωνα με τις οποίες η νόσος Covid-19 θα διαρκούσε για μεγάλο χρονικό διάστημα έως ότου καταστεί ενδημική νόσος με ήπια συμπτώματα, να εκκινήσει τη διαδικασία του ανοικτού διαγωνισμού προκειμένου να αναθέσει εγκαίρως τις υπηρεσίες οδικών επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο με διαφάνεια, κατόπιν ανάπτυξης ανταγωνισμού. Ο ισχυρισμός ότι οι διαρκώς μεταβαλλόμενες συνθήκες της νόσου covid-19 δεν επέτρεψαν τη σύνταξη διακήρυξης δημόσιου διαγωνισμού αντιβαίνει (i) στη διετή διάρκεια της προηγούμενης σύμβασης όπως συμπληρώθηκε με την τροποποιητική αυτής και (ii) στην ενιαύσια διάρκεια της ήδη ελεγχόμενης, καθόσον, αν υποτεθεί ότι τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της πανδημίας μεταβάλλονται σε μικρό χρονικό διάστημα (με συνέπεια να μην καθίσταται εφικτός ο ακριβής προσδιορισμός των αναγκών του αναθέτοντος φορέα και να μην είναι δυνατή η σύνταξη διακήρυξης), για τον αυτό λόγο δεν μπορεί να εγκριθεί η σύμβαση προσφυγής στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης για ένα έτος, καθόσον δεν δύνανται να προσδιορισθούν οι ανάγκες του αναθέτοντος φορέα για τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα. Και (v) Το γεγονός ότι τοντου έτους προκηρύχθηκε από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ανοικτός διαγωνισμός για την προμήθεια 750 λεωφορείων «για την ανανέωση του στόλου των αστικών λεωφορείων», υποδεικνύει ότι ήδη κατά τον χρόνο εκείνο ο αναθέτων φορέας γνώριζε τις ελλείψεις που υπήρχαν στα οχήματά του και όφειλε χρησιμοποιώντας τις ανοικτές ή κλειστές διαδικασίες, ακόμη και με σύντμηση προθεσμιών, να διενεργήσει διαγωνισμό προκειμένου κατά τη λήξη της τότε υπάρχουσας σύμβασης (.....) να μπορούν να συμμετάσχουν όλοι οι οικονομικοί φορείς που δραστηριοποιούνται στις επιβατικές οδικές μεταφορές. Τούτων δοθέντων, η προσφυγή στην εξαιρετική διαδικασία του άρθρου 269 περ. δ) του ν. 4412/2016 δεν είναι νόμιμη κατά τα βασίμως κριθέντα με την προσβαλλόμενη πράξη του Κλιμακίου. Η γνώμη αυτή δεν εκράτησε.

36. Μετά την αποδοχή της προσφυγής λόγω συνδρομής των προϋποθέσεων του άρθρου 269 περ. δ) του ν. 4412/2016 παρέλκει ως αλυσιτελής η εξέταση των

λόγων που αφορούν στη συγγνωστή πλάνη των αρμοδίων οργάνων του αναθέτοντος φορέα και στην ύπαρξη επιτακτικών λόγων δημοσίου συμφέροντος.

37. Το Δικαστήριο επισημαίνει ότι η ελεγχόμενη σύμβαση αποτελεί νέα τοιαύτη σύμφωνα με όσα εκτέθηκαν στη σκέψη 31 και για τον λόγο αυτό πρέπει να διορθωθεί στο υποβληθέν προς έλεγχο σχέδιο η αφετηρία της ενιαύσιας διάρκειάς της κατά τρόπον ώστε αυτή να αρχίσει να ισχύει από την υπογραφή της από τα συμβαλλόμενα μέρη και τις υπομισθώτριες ΚΤΕΛ Α.Ε.

38. Κατ' ακολουθίαν των ανωτέρω πρέπει η κρινόμενη προσφυγή και η υπέρ αυτής παρέμβαση να γίνουν δεκτές επί των τέλει υπογραφής της οικείας σύμβασης και να διαταχθεί η απόδοση στην προσφεύγουσα του παραβόλου που κατέθεσε για την άσκησή της.

Για τους λόγους αυτούς

Απορρίπτει την από 14.10.2022 παρέμβαση του επαγγελματικού σωματείου με την επωνυμία «.....».

Δέχεται την από 7.10.2022 προσφυγή ανάκλησης της και την υπέρ αυτής παρέμβαση της

Ανακαλεί την πράξη του Ζ' Κλιμακίου.

Αποφαίνεται ότι δεν κωλύεται η σύναψη της ελεγχόμενης σύμβασης, θεωρούμενης ως νέας τοιαύτης, υπό τον όρο ότι τα αποτελέσματά της άρχονται από την υπογραφή της, αντίγραφο της οποίας επισυνάπτεται στην παρούσα σε ηλεκτρονική μορφή και τηρείται στη Γραμματεία.

Διατάσσει την απόδοση στην του παραβόλου που κατέθεσε για την άσκηση της προσφυγής.

Κρίθηκε και αποφασίσθηκε δια ζώσης την 1^η Νοεμβρίου 2022 και με τηλεδιάσκεψη στις 8 και 14 Νοεμβρίου 2022.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΣΩΤΗΡΙΑ ΝΤΟΥΝΗ

Η ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΣΕΡΑΦΗ

**Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΠΕΛΑΓΙΑ ΚΡΗΤΙΚΟΥ**

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο ακροατήριο του Δικαστηρίου στις
16 Νοεμβρίου 2022.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΣΩΤΗΡΙΑ ΝΤΟΥΝΗ**

**Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΠΕΛΑΓΙΑ ΚΡΗΤΙΚΟΥ**