

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΑΡΧΗ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΠΡΟΔΙΚΑΣΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ
4^ο ΚΛΙΜΑΚΙΟ

ΑΠΟΦΑΣΗ 92 /2017

Συνεδρίασε στην έδρα της στις 23 Οκτωβρίου 2017 με την εξής σύνθεση: Ιωάννης Κίτσος, Πρόεδρος και Εισηγητής, Χρυσάνθη Χαραλαμποπούλου, Νεκταρία-Πηνελόπη Ταμανίδη, Μέλη.

Για να εξετάσει την από 26.09.2017 Προδικαστική Προσφυγή με στοιχεία ΓΑΚ ΑΕΠΠ/106 – ΕΑΚ IV/19 του οικονομικού φορέα με την επωνυμία «Αστικό ΚΤΕΛΑ.Ε.»,

κατά του Δημοκρίτειου Πανεπιστήμιου Θράκης [εφεξής Δ.Π.Θ.].

Με την Προδικαστική Προσφυγή η αιτούσα επιδιώκει να ακυρωθεί η υπ' αριθμ. 608/2017 Διακήρυξη «ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΑΝΟΙΧΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ» που εξέδωσε το καθού αφορώσα τη: «Μίσθωση μεταφορικών μέσων, με φυσικά ή νομικά πρόσωπα οποιασδήποτε νομικής μορφής που έχουν νόμιμη άδεια, για τη μεταφορά των φοιτητών του ΔΠΘ στις πόλεις ΞΑΝΘΗ–ΚΟΜΟΤΗΝΗ–ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ από και προς τους χώρους εκπαίδευσης, σίτισης και στέγασης, για το ακαδημαϊκό έτος 2017-2018» (Κωδικός CPV 60172000-4) [εφεξής Διακήρυξη 608/2017], είτε στο σύνολό της (λόγοι 1^{ος} και 2^{ος} της Προσφυγής) είτε στις επιμέρους αναφορές ή παραλείψεις (λόγοι 3^{ος} έως 10^{ος}), έτσι ώστε να εκδοθεί νέα διορθωμένη Διακήρυξη.

Η συζήτηση άρχισε με την ανάγνωση της Έκθεσης του Εισηγητή Ιωάννη Κίτσου.

Αφού μελέτησε τα σχετικά έγγραφα

Σκέφτηκε κατά τον Νόμο

1. Επειδή, για την άσκηση της κρινόμενης Προδικαστικής Προσφυγής προκύπτει, δυνάμει της από 27.09.2017 Βεβαίωσης της ΑΕΠΠ, πως έχει προσκομιστεί, ελεγχθεί και δεσμευτεί το υπ' αριθμ. 166087346957 1124 0029 Παράβολο υπέρ Ελληνικού Δημοσίου σύμφωνα με τα άρθρα 6 παρ. 1 εδ. α', 363 παρ. 1 του Ν. 4412/2016 (ΦΕΚ Α' 147) και 5 παρ. 1 του Π.Δ. 39/2017 «Κανονισμός Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών ενώπιον της ΑΕΠΠ» (ΦΕΚ Α' 64) [εφεξής Κανονισμός], ποσού €2.711 έναντι του ορθού €2.554,20 σύμφωνα με τη σκέψη 3.

2. Επειδή, κατά της ανωτέρω Διακήρυξης «ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΑΝΟΙΧΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ» που εκδόθηκε από το ΔΠΘ, υπό το καθεστώς του νέου ενοποιημένου Ν. 4412/2016 για τις δημόσιες συμβάσεις, με αντικείμενο το μεταφορικό έργο των φοιτητών του από και προς τους χώρους εκπαίδευσης, σίτισης και στέγασης για το ακαδημαϊκό έτος 2017-2018, στρεφόμενη κατά το τμήμα του που αφορά ειδικότερα (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄ – ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ – ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ – ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ, Α – ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ, σελ. 10) τη μεταφορά όλων των φοιτητών του (αδιάφορο προπτυχιακών, μεταπτυχιακών, διδακτορικών, Ελλήνων ή αλλοδαπών) στην πόλη της Κομοτηνής, με κριτήριο ανάθεσης «την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά βάσει βέλτιστης σχέσης ποιότητας-τιμής, δρομολόγιο (μετάβαση και επιστροφή) ανά πόλη» (σελ. 19 της Διακήρυξης), η προσφεύγουσα εταιρία άσκησε με τη χρήση του τυποποιημένου εντύπου της ΑΕΠΠ όπως προβλέπεται από τα άρθρα 362 παρ. 2 Ν. 4412/2016 και 8 παρ. 2 Κανονισμού, την κρινόμενη Προδικαστική Προσφυγή με στοιχεία ΓΑΚ ΑΕΠΠ/106 – ΕΑΚ IV/19 – Ημερομηνία 26.09.2017 την οποία θεμελίωσε σε 10 αιτιάσεις περί παρανομίας της ανωτέρω Διακήρυξης λόγω αντίθεσής της σε πληθώρα νομοθετικών διατάξεων, όπως υποστηρίζει.

3. Επειδή, η ως άνω Προδικαστική Προσφυγή στρέφεται κατά της Διακήρυξης 608/2017 του ΔΠΘ συνολικής προϋπολογισθείσας αξίας €510.841,60 (άνευ ΦΠΑ 24% €96.791,04) [δηλαδή δαπάνης μεταφορικού έργου €306.504,96 (άνευ ΦΠΑ 24% €96.791,04) για το ακαδημαϊκό έτος 2017-2018 ήτοι από 01.01.2018-30.06.2018 και, συνυπολογιζομένης, δαπάνης δικαιώματος προαίρεσης €204.336,64 (άνευ ΦΠΑ 24% €64.527,36) για 4 μήνες επιπλέον ήτοι από 01.09.2018 έως 31.12.2018] ανώτερης του ορίου που θεσπίζεται στο άρθρο 345 του Ν. 4412/2016 για την καθ' ύλην αρμοδιότητα της ΑΕΠΠ, ενώ επιπλέον θεμελιώνεται και η κατά χρόνο αρμοδιότητά της όπως απαιτείται από τις μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 379 παρ. 7 του Ν. 4412/2016 τροποποιηθείσας της διάταξης δυνάμει του άρθρου 43 παρ. 4 του Ν. 4487/2017 (ΦΕΚ Α΄ 116), δεδομένου πως η έναρξη της αντίστοιχης διαγωνιστικής διαδικασίας ξεκίνησε μετά τις 26.6.2017 όπως αποδεικνύεται από τη σκέψη 4.

4. Επειδή, εμπρόθεσμα η προσφεύγουσα εταιρία προσβάλλει την ως άνω Διακήρυξη η οποία, ως αποδεικνύεται από τον ηλεκτρονικό τόπο του αντίστοιχου Διαγωνισμού, έχει αναρτηθεί ηλεκτρονικά, σύμφωνα με το άρθρο 38 του Ν. 4412/2016, στο ΚΗΜΔΗΣ την 06.09.2017 λαμβάνοντας ΑΔΑ: 17PROC001903023/06.09.2017, παρότι η Διακήρυξη λανθασμένα αναφέρει (σελ. 1, 9) ως ημερομηνία ανάρτησης την 11.09.2017 γεγονός στο οποίο βασίστηκε καλόπιστα η αιτούσα, και η κατ' αυτής Προδικαστική Προσφυγή έχει κατατεθεί από το ΚΤΕΛ, υπογραφείσα από τον νόμιμο εκπρόσωπό του, διά ηλεκτρονικής ανάρτησής της στο ΕΣΗΔΗΣ την 25.09.2017 εντός της

προθεσμίας που ορίζουν το άρθρα 361 παρ. 1 περ. (γ) Ν. 4412/2016 και 4 παρ. 1 περ. (γ) του Κανονισμού, ήτοι εντός προθεσμίας 25 ημερών από τη δημοσίευση της Διακήρυξης στο ΚΗΜΔΗΣ.

5. Επειδή, η αιτούσα ασκεί την Προδικαστική Προσφυγή με έννομο συμφέρον, καθώς όπως υποστηρίζει (σελ. 4 αυτής): «εκτελεί τη δημόσια επιβατική αστική συγκοινωνία με λεωφορεία στην πόλη και τα περίχωρα της Κομοτηνής συμπεριλαμβανομένης της Πανεπιστημιούπολης... Ο διεθνής ηλεκτρονικός διαγωνισμός ανοιχτής διαδικασίας, που προκήρυξε το ΔΠΘ ... κατά το μέρος που αφορά στην ανάδειξη αναδόχου του έργου μίσθωσης μεταφορικών μέσων για τη μεταφορά των φοιτητών του ... στην πόλη της Κομοτηνής, ..., με ζημιώνει γιατί μου αφαιρεί μεταφορικό έργο...», ήτοι η προσφεύγουσα επικαλείται πως η επίμαχη ανάθεση της μεταφοράς των πανεπιστημιακών φοιτητών οδηγεί σε απώλεια μεταφορικής κίνησης συνάμα και επιχειρηματικών εσόδων γι' αυτή προσβάλλοντας τα αποκλειστικά δικαιώματά του ως νόμιμα συσταθέν ΚΤΕΛ σύμφωνα με τον Ν. 2963/2001 «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 268).

6. Επειδή η προσβαλλόμενη Διακήρυξη έχει αντικείμενο τον Κωδικό CPV 60172000-4 «Ενοικίαση λεωφορείων και πούλμαν με οδηγό», σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 213/2008 της Επιτροπής της 28.11.2007 περί του κοινού λεξιλογίου για τις δημόσιες συμβάσεις (CPV) (ΕΕ L 74) (βλ. σελ. 176, 251 αυτού) κατηγοριοποιούμενος στις «υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών», η μίσθωση των οποίων αποσκοπεί σε εκτέλεση δημόσιας υπηρεσίας με την ουσιαστική ή λειτουργική έννοια (ΣΤΕ Ολομ. 957/1978), συνιστάμενη στην εξυπηρέτηση του μεταφορικού έργου ευαίσθητης κοινωνικής ομάδας (όχι του εκεί τοπικού αστικού πληθυσμού γενικώς), ήτοι των χιλιάδων πανεπιστημιακών φοιτητών οι οποίοι σπουδάζοντας εκεί αναγκαίως διαβιούν στην πόλη της Κομοτηνής. Το παρόν Κλιμάκιο επισημαίνει, πως επειδή η Πανεπιστημιούπολη βρίσκεται εκτός των ορίων του κέντρου της πόλης όπου διαμένει η συντριπτική πλειοψηφία των σπουδαστών φοιτητών, το ΔΠΘ με ίδιες δημόσιες δαπάνες (πανεπιστημιακά κονδύλια) καλύπτει το κόστος μίσθωσης των μεταφορικών μέσων επιδοτώντας πλήρως το κόστος λειτουργίας των αντίστοιχων γραμμών χωρίς την οποιαδήποτε οικονομική επιβάρυνση των εκεί φοιτητών, βάρος το οποίο αυτονόητα θα μετακυλιόταν στους τελευταίους εάν, σε απουσία της δημόσιας πολιτικής αυτής, αναγκάζονταν να χρησιμοποιούν δια εισιτηρίου, ακόμη και μειωμένου, το τακτικό δρομολόγιο των αστικών γραμμών του ΚΤΕΛ ως εναλλακτικού παρόχου της κρίσιμης δημόσιας υπηρεσίας.

7. Επειδή, δυνάμει της υπ' αριθμ. 123043/Β1/ 19.07.2017 Κοινής Υπουργικής Απόφασης [εφεξής ΚΥΑ] των Υπουργών Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Οικονομικών (ΦΕΚ Β' 2729/04.08.2017) σύμφωνα με την

οποία προβλέφθηκε πως επιτρέπεται η σύναψη συμβάσεων για τη μίσθωση μεταφορικών μέσω από το ΔΠΘ για τη μεταφορά των φοιτητών του στις πόλεις της Ξάνθης, Κομοτηνής και Αλεξανδρούπολης για το ακαδημαϊκό έτος 2017-2018, ο Πρύτανης του ΔΠΘ αποφάσισε στις 30.08.2017, εκκρίνοντας την αντίστοιχη πανεπιστημιακή δαπάνη, να προκηρύξει τον επίμαχο διεθνή ηλεκτρονικό διαγωνισμό ορίζοντας τους όρους διενέργειάς του (βλ. την ηλεκτρονική ανάρτηση της απόφασής του με ΑΔΑ: ΩΙΡ246ΨΖΥ1-ΓΛΞ). Στη συνέχεια, η πρυτανειακή απόφαση εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 92/46/14.9.2017 απόφαση της Συγκλήτου του ΔΠΘ (βλ. την ηλεκτρονική ανάρτηση της απόφασής της με ΑΔΑ:67Τ646ΨΖΥ1-6ΜΘ) η οποία είναι το ανώτατο πανεπιστημιακό όργανο. Ακουθώντας τις νόμιμες διατυπώσεις δημοσιότητας, το ΔΠΘ εξέδωσε την προσβαλλόμενη υπ' αριθμ. 608/2017 Διακήρυξη (βλ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α' – Στοιχεία Διαγωνισμού σελ. 8-9). Στο σημείο αυτό αιτιάζεται η προσφεύγουσα εταιρία πως η προσβαλλόμενη Διακήρυξη παρανομεί, καθώς δεν έχει εκδοθεί βάσει του Ν. 4485/2017 «Οργάνωση και λειτουργία της ανώτατης εκπαίδευσης, ρυθμίσεις για την έρευνα και άλλες διατάξεις» ο οποίος δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ Α' 114 ομοίως την 4.8.2017, δηλαδή την ίδια ημέρα που δημοσιεύτηκε η ανωτέρω ΚΥΑ, μάλιστα, αιτιάζεται ότι ο Ν. αυτός με το άρθρο 88 περ. β. καταργεί, μεταξύ πολλών άλλων, το άρθρο 5 και ανάμεσα στις διατάξεις του την παρ. 2 στοιχείο λδ' (όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 5 παρ. 1 του Ν. 4076/2012, ΦΕΚ Α' 159). Η καταργηθείσα τελευταία διάταξη όριζε πως με τον Οργανισμό του κάθε Ιδρύματος καθορίζονται, μεταξύ πολλών άλλων, η δυνατότητα των ΑΕΙ να συνάπτουν συμβάσεις μίσθωσης μεταφορικών μέσων για τη μεταφορά των φοιτητών τους, αρμοδιότητα η οποία πλέον, δυνάμει του άρθρου 13 παρ. 3 Ν. 4485/2017 απαιτεί απόφαση της Συγκλήτου, η οποία εν προκειμένω, όπως αναφέρθηκε, έχει ήδη εκδοθεί. Έτσι, η εγερθείσα αιτίαση ερείδεται επί εσφαλμένης αντίληψης πως η δημοσιευθείσα Διακήρυξη βασίζεται στις καταργημένες με την ως άνω διάταξη του άρθρου 88 περ. β. του Ν. 4485/2017 διατάξεις, αλλά, όπως ήδη αναφέρθηκε, αυτή ακολουθεί το νέο, ενοποιημένο πλέον, νομοθετικό πλαίσιο για τις δημόσιες συμβάσεις, δηλαδή τον Ν. 4412/2016 ο οποίος εφαρμόζεται ειδικότερα για τις δημόσιες συμβάσεις που συνάπτουν τα Πανεπιστήμια (ΝΠΔΔ) ομοίως. Συνεπώς, πρέπει να απορριφθεί ο 1^{ος} λόγος της Προσφυγής.

8. Επειδή, η Διακήρυξη ορίζει πως (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β' – ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ – ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ – ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ, Α – ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ, σελ. 10): «Όλοι οι συμμετέχοντες πρέπει να ασχολούνται και δραστηριοποιούνται συστηματικά και αποδεδειγμένα με το αντικείμενο του προκηρυσσόμενου διαγωνισμού, κατά τη διάρκεια 3 τουλάχιστον προηγούμενων ετών συνεχώς με τη σημερινή μορφή της επιχείρησης», επίσης πως (Ε – ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ, Πίνακας Κριτηρίων Αξιολόγησης Προσφορών, στην Ομάδα Β' (Επαγγελματική Ικανότητα), υπό Β.1., σελ. 19) οι συμμετέχοντες στον Διαγωνισμό: «πρέπει να διαθέτουν εμπειρία παροχής υπηρεσιών μαζικής

μεταφοράς τουλάχιστον για 5έτη». Πρέπει να τονιστεί πως με τη δημοσίευση της επίμαχης Διακήρυξης, σκοπός του ΔΠΘ ήταν, από την άποψη του Δικαίου των Δημοσίων Συμβάσεων, να προκληθεί το ευρύτερο δυνατό επιχειρηματικό ενδιαφέρον συμμετοχής στον κρίσιμο δημόσιο διαγωνισμό, ανεξάρτητα εάν οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις εντάσσονταν στο αστικό ή υπεραστικό ΚΤΕΛ σύμφωνα με τον Ν. 2963/2001, ή διέθεταν απλά τουριστικά λεωφορεία κατά τον Ν. 711/1977 «Περί Ειδικών Τουριστικών Λεωφορείων» (ΦΕΚ Α' 284). Ειδικότερα όσον αφορά τα τουριστικά λεωφορεία, δύναται ομοίως αυτά να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά των φοιτητών στους χώρους εκπαίδευσης, σίτισης και στέγασης –αυτό προκύπτει με τελεολογική-διασταλτική ερμηνεία της διάταξη του άρθρου 1 (όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 3 της υποπαρ. Α.3. του άρθρου 2 Ν. 4336/2015 ΦΕΚ Α' 94) περ. η) του τελευταίου Ν., σε κάθε περίπτωση η διάταξη του άρθρου 1 απαγορεύει σε αυτά –μόνο– τη με οποιοδήποτε τρόπο εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου των τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών (οι οποίες έχουν ανατεθεί αποκλειστικά στα ΚΤΕΛ). Περαιτέρω, η Διακήρυξη ορίζει (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ' - ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ, σελ. 27) πως ο ανάδοχος: «υποχρεούται να εκτελεί στην πόλη της Κομοτηνής 1700 δρομολόγια περίπου μηνιαίως, με δρομολόγηση συνολικά τουλάχιστον 6 λεωφορείων, με τιμή €22,30 με ΦΠΑ ανά δρομολόγιο [συμβατικό αντάλλαγμα επωφελές για τα συμφέροντα του ΔΠΘ], ακολουθώντας 2 διαδρομές, ήτοι ΓΡΑΜΜΗ 1: α. Αφετηρία αστικών – Τμήμα Κοινωνικής Διοίκησης – Παλιά Πρυτανεία (Τσανάκλειος) – Εγνατίας – Κοσμόπολις – Πανεπιστημιούπολη και επιστροφή· ΓΡΑΜΜΗ 2: Αφετηρία Αστικών – Τμήμα Κοινωνικής Διοίκησης – Παλιά Πρυτανεία (Τσανάκλειος) – ΙΚΑ – Μεταλλουργική και επιστροφή (βλ. τη σκέψη 11 ως προς το επαναλαμβανόμενο αίτημα του ΔΠΘ στο Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Κομοτηνής για τον ορισμό-παραχώρηση των αντίστοιχων στάσεων επιβίβασης/αποβίβασης). Πάντως, όπως επισημαίνει το ΔΠΘ στο από 05.10.2017 έγγραφο των απόψεών του που απέστειλε στην ΑΕΠΠ, εκ παραδρομής αναφέρεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ' – ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ, Τεχνικές απαιτήσεις Δ.Π.Θ. (σελ. 27) η φράση «Αφετηρία αστικών» αντί του ορθού «Αφετηρία που θα οριστεί», το οποίο διευκρινίστηκε εκ των υστέρων από το ΔΠΘ.

9. Επειδή, η προσφεύγουσα εταιρία αιτιάται ότι, την άσκηση του συγκοινωνιακού έργου στην πόλη και τα περίχωρα της (μεταξύ των οποίων και την πρόσβαση στην Πανεπιστημιούπολη του ΔΠΘ και τη Μεταλλουργική), έχει αναλάβει αποκλειστικά αυτή (απόφαση Νομάρχη 4545/1989), έτσι ώστε η Διακήρυξη του διαγωνισμού να θεσπίζει, κατ' ουσίαν, 2 αστικές γραμές με αφετηρία, ενδιάμεσες στάσεις και τερματισμό, δρομολόγια τα οποία εντάσσονται στο πεδίο αποκλειστικής δραστηριότητας του ΚΤΕΛ. Συγκεκριμένα, κατά την αιτούσα (σελ. 7-8 της Προσφυγής): «...η μεταφορά των φοιτητών δύναται να αποτελεί κατ' ευρεία έννοια μεταφορά προσχηματισμένης ομάδας που εκτελείται σπό τουριστικά

λεωφορεία πλην όμως δεν πρέπει επ' ουδενί η μεταφορά τους να υποκρύπτει άσκηση συγκοινωνικού έργου... Ο μόνος φορέας που δύναται να εκτέλεσει το συγκεκριμένο μεταφορικό έργο είναι η εταιρία μας, είτε δι' απευθείας αναθέσεως, είτε δια της ένταξης των συγκεκριμένων δρομολογίων (με απόφαση του Δήμου Κομοτηνής, κατόπιν κοινού αιτήματος του Πανεπιστημίου και της εταιρείας μας) κατά τρόπο συχνότερο στο δρομολογίο αστικής συγκοινωνίας. Στην τελευταία μάλιστα περίπτωση η εταιρεία μας δύναται πλήρως να εντάξει τη μεταφορά των φοιτητών στα καθημερινά δρομολογία της, απαλλάσσοντας ταυτόχρονα και το Πανεπιστήμιο από την σχετική δαπάνη της μισθωμένης μεταφοράς. Επισημαίνουμε ότι, ο ανανεωμένος στόλος της εταιρείας αποτελείται από 19 οχήματα με δυνατότητα μεταφοράς 1.500 ατόμων αλλά και την αποτελεσματική εξυπηρέτηση και ατόμων με ειδικές ανάγκες...».

10. Επειδή, επί των ανωτέρω ισχυρισμών-αιτιάσεων που προβάλλει το προσφεύγων ΚΤΕΛ, λεκτέα είναι τα εξής: 1) Λανθασμένα υπολαμβάνει πως στον ανάδοχο της μέλλουσας να συναφθεί δημόσιας σύμβασης ανατίθεται, ή τουλάχιστον «υποκρύπτεται», η εκτέλεση «τακτικής», αστικής και υπεραστικής, γραμμής (άρθρο 1 Ν. 2963/2001), καθώς από τη μελέτη των στοιχείων του ηλεκτρονικού φακέλλου, τόσο της Διακήρυξης (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ' – ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ, σελ. 28) όσο και της μέλλουσας να συναφθεί δημόσιας σύμβασης (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ' – ΣΧΕΔΙΟ ΣΥΜΒΑΣΗΣ, άρθρο 1, σελ. 31) προκύπτει πως η μεταφορά των φοιτητών, με τη ζητούμενη μίσθωση λεωφορείων, θα γίνεται στα χρονικά διαστήματα που ορίζονται από το ακαδημαϊκό ημερολόγιο του ΔΠΘ (ήτοι εκτός των διακοπών Χριστουγέννων, Πάσχα και θερινών διακοπών). 2) Λανθασμένα υπολαμβάνει, επίσης, πως με τον ανάδοχο της μίσθωσης των μέσων μεταφοράς των πανεπιστημιακών φοιτητών διαθέτουν τους ίδιους πελάτες/κοινό επιβατών. 3) Όποιοσδήποτε δε αιτιάσεις βασιζόμενες σε ισχυρισμούς «περί αφαίρεσης πελατείας δια κεκαλυμμένης άσκησης τακτικών αστικών δρομολογίων από τον ανάδοχο της υπόψη δημόσιας σύμβασης», και «συναφή απώλεια επιχειρηματικών εσόδων» υποβάλλονται ενώπιον αναρμοδίου οργάνου και είναι παντελώς άσχετα με την επίλυση της αναθεσιακής διαφοράς (άρθρα 345επ. Ν. 4412/2016) από τον συγκεκριμένο διαγωνισμό, πολύ περισσότερο όταν συνιστούν επιχειρηματικές προτάσεις, απευθυνόμενες είτε στον εκεί Δήμο είτε στο ΔΠΘ, επιδεικνύοντας πρόδηλη ικανότητα ανάληψης του μεταφορικού έργου των φοιτητών, όμως, με αντίτιμο εισητηρίου και με πρόδηλη επιβάρυνσή τους, μάλιστα, όταν αυτοί, υπό τις υπάρχουσες συνθήκες, απολαμβάνουν τις μεταφορικές υπηρεσίες χωρίς καμία οικονομική επιβάρυνση. 4) Προβαλλόμενες άνευ εννόμου συμφέροντος είναι οι αιτιάσεις κατά το μέρος που αφορούν τη ζημία στο αποκλειστικό έργο της συγκοινωνιακής ετέλεσης των υπεραστικών γραμμών που υφίσταται η εταιρία «ΚΤΕΛ Α.Ε.». Συνεπώς, με βάση τις ανωτέρω σκέψεις 8-10, πρέπει να απορριφθούν οι 2 και 6^{ος} λόγος ακύρωσης.

11. Επειδή, όσον αφορά την περαιτέρω προβαλλόμενη παρανομία των στάσεων στις οποίες δύναται και υποχρεούται να προβαίνει ο ανάδοχος της δημόσιας σύμβασης για τη μεταφορική εξυπηρέτηση των φοιτητών, αποδεικνύεται πως, κατ' άσκηση των αρμοδιοτήτων που αναγνωρίζει το άρθρο 94 (Πρόσθετες αρμοδιότητες Δήμων) παρ. 2 περ. 17 [«Ο καθορισμός των αστικών γραμμών λεωφορείων, της αφετηρίας, της διαδρομής, των στάσεων και του τέρματος των αντίστοιχων γραμμών...] Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της ΑυτοΔιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης» ΦΕΚ Α΄] [βλ. αντίστοιχα άρθρο 186 (Αρμοδιότητες Περιφερειών) V II. Ε. αριθ. 4), όσον αφορά τις υπεραστικές γραμμές λεωφορείων οι οποίες καθορίζονται από την Περιφέρεια] πως ο «Καθορισμός των στάσεων επιβίβασης-αποβίβασης φοιτητών από την πόλη της Κομοτηνής προς την Πανεπιστημιούπολη και αντίστροφως», αποτέλεσε, κατόπιν αιτήματος του ΔΠΘ για ορισμό-παραχώρηση των αντίστοιχων στάσεων επιβίβασης/αποβίβασης (το οποίο προφανώς επαναλαμβάνεται κάθε φορά που συνάπτεται νέα αντίστοιχη σύμβαση μεταφοράς), αντικείμενο της υπ αριθμ. 6/2017 τακτικής συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου [εφεξής ΔΣ] του Δήμου Κομοτηνής το οποίο εξέδωσε την υπ' αριθμ. 124/2017 απόφασή του (αναρτητέα στο διαδίκτυο με ΑΔΑ: 6Ε8ΞΩΛΟ-ΘΟΤ), με την οποία έγινε αποδεκτή η εισήγηση της Προϊσταμένης της Δ/νης Τεχνικών Υπηρεσιών [βλ. αντίστοιχα την, αναρτητέα στο διαδίκτυο, υπ' αριθμ. 367/2016 απόφαση του ΔΣ του Δήμου Αλεξανδρούπολης για τον «Καθαρισμό στάσεων επιβίβασης-αποβίβασης φοιτητών από την πόλη της Αλεξανδρούπολης προς το αμφιθέατρο Ιατρικής Σχολής και αντίστροφα» αποδεχόμενο την υπ' αριθμ. 18/2016 απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής]. Από την απόφαση αυτή προκύπτει πως το εκεί ΔΣ αντιμετώπισε συμβιβαστικά κάποια προβλήματα που είχαν δημιουργηθεί μετά από προηγούμενη ανάθεση, κατόπιν αντίστοιχης διαγωνιστικής διαδικασίας, από το ΔΠΘ του μεταφορικού έργου των εκεί φοιτητών σε ιδιώτη μεταφορέα, σε σχέση με την παραχώρηση κάποιων στάσεων στο ΔΠΘ, δεδομένου πως οι στάσεις ήταν ήδη παραχωρημένες στο εκεί ΚΤΕΛ, το οποίο είχε συμβληθεί ως φορέας παροχής συγκοινωνιακού έργου με τον Δήμο κατά τις διατάξεις του άρθρου 19 του Ν. 2963/2001. Σύμφωνα με την απόφαση του ΔΣ: «Περαιτέρω υπεβλήθη στον Δήμο Κομοτηνής το με αριθμ. πρωτ. 10256/06.04.2017 αίτημα του κ. Δολιανίτη Δημητρίου, εκπροσώπου της εταιρείας με την επωνυμία ".....", ο οποίος μεταξύ άλλων ισχυρίζεται ότι νομίμως και σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις αναδείχθηκε ανάδοχος του μεταφορικού έργου των φοιτητών από την πόλη της Κομοτηνής προς την Πανεπιστημιούπολη και αντίστροφα και υπέγραψε σχετική σύμβαση με την οποία ανέλαβε να εκτελεί 1.400 δρομολογια μηνιαίως για τη μεταφορά των φοιτητών του ΔΠΘ στην πόλη της Κομοτηνής από και προς τους χώρους εκπαίδευσης, σίτισης και στέγασης», απόφαση στην οποία επισημαίνεται πως ο συμβατικός ανάδοχος αυτός: «δε ζητάει χώρο στάθμευσης για τα λεωφορεία, καθώς και ότι σε καμία περίπτωση δεν υποκαθιστά την εκτέλεση

συγκοινωνιακού έργου, δεδομένου ότι το μεταφορικό έργο των τουριστικών λεωφορείων δημοσίας χρήσης συνίσταται στη διενέργεια εκτάκτων γραμμών κλειστής διαδρομής που εξυπηρετούν μεταφορά προγραμματισμένης ομάδας προσώπων και αποσκευών με κοινό προορισμό απαγορευμένης της με οποιοδήποτε τρόπο εκτέλεσης συγκοινωνίας. Ο Δήμος Κομοτηνής με γνώμονα το γεγονός ότι πρέπει πρωτίστως να εξυπηρετηθούν οι φοιτητές στις μετακινήσεις τους, από την Κομοτηνή προς την Πανεπιστημιούπολη και αντίστροφα, που ως γνωστόν συμβάλλουν τα μέγιστα στην ανάπτυξη της πόλης μας, σε όλα τα επίπεδα (εκπαιδευτικό-πολιτιστικό-οικονομικό) και θέλοντας παράλληλα να διατηρήσει το θετικό πλαίσιο συνεργασίας με το ΔΠΘ και επιπλέον κρίνοντας ότι δεν θίγεται κατ' ουσία το συγκοινωνιακό έργο όπως αυτό εκτελείται σήμερα από το Αστικό ΚΤΕΛ, εισάγει στο Δημοτικό Συμβούλιο πρόταση κοινά γενόμενη αποδεκτή και από όλους τους εμπλεκομένους»: ορίστηκαν λοιπόν 2 Γραμμές 1 και 2 με συγκεκριμένες στάσεις επιβίβασης/αποβίβασης απολύτως απαραίτητες για την όσο το δυνατό μεγαλύτερη εξυπηρέτηση των φοιτητών οι οποίοι διαμένουν κατά μήκος των ορίων της πόλης, διαδρομές τις οποίες ακολούθησε η Διακήρυξη (ανωτέρω σκέψη 8), προβλέποντας πως απαγορεύεται η επιβίβαση και αποβίβαση των φοιτητών από στάση σε στάση και υποχρεώνοντας τον ανάδοχο του κυκλοφοριακού έργου, για την αποφυγή κυκλοφοριακής συμφόρησης, να προγραμματίσει τα ανατειθέμενα δρομολόγια έτσι ώστε να μην συμπίπτουν με τα δρομολόγια του Αστικού ΚΤΕΛ.

12. Επειδή, σύμφωνα με όσα εκτέθηκαν στην προηγούμενη σκέψη, πρέπει να απορριφθούν οι αντίθετοι ισχυρισμοί της αιτούσας πως (σελ. 10-11 της Προσφυγής): «θα έπρεπε στη Διακήρυξη του διαγωνισμού, να είχαν καθοριστεί ρητά τα σημεία των στάσεων προς επιβίβαση και αποβίβαση των φοιτητών... έτσι ώστε η μη ρητή αναφορά στη Διακήρυξη των συγκεκριμένων σημείων, στα οποία θα γίνονται οι στάσεις για την επιβίβαση και αποβίβαση των φοιτητών, θέτει σε πολύ μεγάλο κίνδυνο την εκτέλεση του δημοπρατούμενου έργου... Ταυτόχρονα θα γνώριζα και εγώ από την Διακήρυξη, εάν οι προβλεπόμενες από αυτήν στάσεις προς επιβίβαση και αποβίβαση των φοιτητών συμπίπτουν ή όχι με τις δικές μου στάσεις, σε τι απόσταση από τις δικές μου στάσεις βρίσκονται, εάν δημιουργούν προβλήματα, εμπόδια και κινδύνους ή όχι στην κυκλοφορία των δικών μου λεωφορείων, και εάν τελικά ο ανάδοχος του έργου θα μπορεί να τις χρησιμοποιεί για υποκλοπή δικού μου μεταφορικού έργου», και ότι με την υποστηριζόμενη παράλειψη παραβιάζονται οι διατάξεις των άρθρων 2, 34 παρ. 2 περ. β), 52 και 11 παρ. 4 Ν. 4249/2014 (ΦΕΚ Α' 73), ανεξαρτήτως πως όσον αφορά το «μοίρασμα» των στάσεων υποβάλλονται ενώπιον καθ' ύλη αναρμόδιας Αρχής, καθώς δεν προκύπτει με ποιο τρόπο η εν προκειμένω εκδοθείσα απόφαση του ΔΣ παραβίασε όλες τις αναφερόμενες νομοθετικές διατάξεις. Συνεπώς, πρέπει να απορριφθεί ο 3^{ος} λόγος ακύρωσης.

13. Επειδή, αντικείμενο του υπόψη δημόσιου διαγωνισμού είναι η «Μίσθωση μεταφορικών μέσων, με φυσικά ή νομικά πρόσωπα οποιασδήποτε νομικής μορφής που έχουν νόμιμη άδεια, για τη μεταφορά των φοιτητών του ΔΠΘ στις πόλεις ΞΑΝΘΗ-ΚΟΜΟΤΗΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ από και προς τους χώρους εκπαίδευσης, σίτισης και στέγασης, για το ακαδημαϊκό έτος 2017-2018», η αιτούσα αιτιάζεται πως (σελ. 14): «από αυτούς, και μόνο από αυτούς, τους χώρους μπορεί, να επιβιβάζει φοιτητές, και σ' αυτούς και μόνο σ' αυτούς τους χώρους, μπορεί να αποβιβάζει φοιτητές, ο ανάδοχος του έργου της μεταφοράς των φοιτητών...». Πρόκειται για ισχυρισμό ο οποίος δεν αντέχει στη λογική, καθώς με τη συλλογιστική αυτή θα συνιστούσε προσβολή του σκοπού δημόσιου συμφέροντος που καλείται να εκπληρώσει η προς ανάθεση δημόσια υπηρεσία εάν οι φοιτητές έπρεπε να συγκεντρώνονταν μόνο στα σημεία αυτά και να εξυπηρετούνται μόνο από τα σημεία αυτά, αναμένοντας το λεωφορείο για να τους μεταφέρει στα πανεπιστημιακά έδρανα, στη λέσχη και στις οικίες τους. Ούτε ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα ο ισχυρισμός της αιτούσης πως η μεταφορική δραστηριότητα του φοιτητικού πληθυσμού εξυπηρετεί αυτούς που διαμένουν στις εστίες, καθώς από τη σύμβαση δεν προκύπτει πως δικαίωμα επιβίβασης και αποβίβασης από τα μισθωμένα λεωφορεία έχουν όσοι μόνο φοιτητές (έχουν γίνει δεκτοί) στις πανεπιστημιακές εστίες, καθώς η ανάθεση της συγκεκριμένης δημόσιας υπηρεσίας σκοπό έχει να καλύψει το σύνολο του φοιτητικού πληθυσμού που σπουδάζει στην Κομοτηνή. Επίσης, ο ισχυρισμός πως «η μεταφερόμενη ομάδα πρέπει να είναι προσχηματισμένη και δη να αποτελείται αποκλειστικά από φοιτητές. Απαγορεύεται, να επιβιβάζονται στο λεωφορείο κατά την διάρκεια της διαδρομής επιβάτες, που δεν ανήκουν στην προσχηματισμένη ομάδα των φοιτητών. Στους παραβάτες μεταφορείς επιβάλλονται οι διοικητικές και ποινικές κυρώσεις (που προβλέπονται π.χ. στο άρθρο 13 Ν. 2446/1996 και στο άρθρο 18 παρ. 1 Ν. 1903/1990)», προβάλλεται άνευ εννόμου συμφέροντος και πρέπει να απορριφθεί. Συνεπώς, πρέπει να απορριφθεί ο 4^{ος} λόγος ακύρωσης.

14. Επειδή, στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ' – Τεχνικές Προδιαγραφές της Διακήρυξης (σελ. 28) και στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ' – Σχέδιο Σύμβασης (σελ. 31) ορίζεται: «Ο αριθμός των δρομολογίων και ο αριθμός των προς μίσθωση λεωφορείων, στο πλαίσιο του προϋπολογισμού δαπάνης μπορούν να τροποποιούνται και να αυξομειώνονται, ακόμη και να αναστέλλονται εντελώς και θα ισχύουν για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (με ανάλογη αυξομείωση της αμοιβής), για την καλύτερη εξυπηρέτηση των φοιτητών, κατόπιν εντολής του αρμοδίου υπαλλήλου του Πανεπιστημίου, ο οποίος μπορεί να καθορίζει και τις τυχόν στάσεις για την επιβίβαση - αποβίβαση των φοιτητών. Η ειδοποίηση για τροποποιήσεις - αλλαγές θα γίνεται τουλάχιστον από την προηγούμενη. Τον έλεγχο των διαδρομών και τη σωστή τήρηση των όρων της διακήρυξης και της σχετικής σύμβασης θα έχει ο αρμόδιος υπάλληλος που θα ορισθεί από το Πανεπιστήμιο». Όμως, σύμφωνα με όσα

ελέχθησαν ανωτέρω στη σκέψη 11, σύμφωνα με το άρθρο 94 παρ. 2 περ. 17 Ν. 3852/2010, ο καθορισμός των στάσεων των αστικών γραμμών λεωφορείων, αποτελεί δημοτική αρμοδιότητα, ενώ σύμφωνα με το άρθρο 186 (Αρμοδιότητες Περιφερειών) V II. Ε. αριθ. 4) για τις αντίστοιχες στάσεις των υπεραστικών γραμμών λεωφορείων περιφερειακή αρμοδιότητα. Τη νομιμότητα της φράσης αυτής του συγκεκριμένου όρου της Διακήρυξης αμφισβητεί η αιτούσα, δεδομένου πως διοικητική αρμοδιότητα σε υπάλληλο του Πανεπιστημίου να ορίζει-καθορίζει σημεία στάσεων δεν αναγνωρίζει ο νόμος. Κατά νομική ακριβολογία οποιαδήποτε αντίστοιχη πράξη δεν είναι απλώς παράνομη αλλά, πολύ περισσότερο, ανυπόστατη. Γενικά, ο όρος της διακήρυξης αυτός προβλέπει ειδικά τον ορισμό υπάλληλου ο οποίος εκπροσωπεί την αναθέτουσα αρχή σαν αρμόδιο όργανο παρακολούθησης της εκτέλεσης της δημόσιας σύμβασης («επιβλέπων» ή «contract supervisor/manager») ο οποίος, ως υπάλληλος της αναθέτουσας αρχής, θεωρείται ότι δρα κατ' εντολή ή εκπροσώπηση αυτής. Σύμφωνα με όσα ελέχθησαν στις προηγούμενες σκέψεις 8 και 11, η αληθινή έννοια της διάταξης είναι πως ο αρμόδιος υπάλληλος μπορεί να εκπροσωπεί το ΔΠΘ στην ανανέωση των αιτημάτων προ το ΔΣ του Δήμου Κομοτηνής για τον ορισμό-παραχώρηση των αντίστοιχων στάσεων επιβίβασης-αποβίβασης των φοιτητών (το οποίο προφανώς δεν μπορεί να αναλάβει ο συμβατικός ανάδοχος των μεταφορικών υπηρεσιών). Συνεπώς, πρέπει να απορριφθεί ο 5^{ος} λόγος ακύρωσης.

15. Επειδή, στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ' – ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ της Διακήρυξης (σελ. 27) ορίζεται πως: «Τα προς μίσθωση λεωφορεία θα πρέπει να διαθέτουν ειδικές ράμπες (υδραυλικές ή μηχανικές) για επιβίβαση ΑΜΕΑ (ατόμων με κινησιακές δυσκολίες) και με δυνατότητα μεταφοράς 2 τουλάχιστον αναπηρικών αμαξιδίων (ελάχιστη απαίτηση: 2 τουλάχιστον λεωφορεία), που θα αποδεικνύεται από βεβαίωση αρμοδίου φορέα του Δημοσίου ή από βεβαίωση Μηχανολόγου Μηχανικού. Εναλλακτικά οι υποψήφιοι πρέπει να διαθέσουν δωρεάν 2 οχήματα ειδικά διασκευασμένα για επιβίβαση ΑΜΕΑ (ατόμων με κινησιακές δυσκολίες) και με δυνατότητα μεταφοράς δύο 2 τουλάχιστον αναπηρικών αμαξιδίων το καθένα ή να διαθέτουν ένα λεωφορείο και ένα όχημα». Στο από 05.10.2017 έγγραφο των απόψεών του, το ΔΠΘ διευκρινίζει, σε απόρριψη των αιτιάσεων του ΚΤΕΛ, πως, όσον αφορά τον εφοδιασμό των μισθωμένων λεωφορείων με την ειδική ράμπα υπέρ των φοιτητών ΑΜΕΑ σύμφωνα με την Οδηγία 2001/85/ΕΚ (ΕΕ L 42): Α) Η τοποθέτηση αυτή πρέπει να αναγράφεται είτε στις άδειες κυκλοφορίας των αντίστοιχων λεωφορείων είτε να αποδεικνύεται από βεβαίωση της Δ/σης Συγκοινωνιών είτε (ακόμη και από) βεβαίωση Μηχανολόγου Μηχανικού (βλ. και το από 18.09.2017 διευκρινιστικό έγγραφο του ΔΠΘ). Β) Εναλλακτικά, εάν κανένα από τα διατιθέμενα λεωφορεία των υποψηφίων δε διαθέτει την τοποθέτηση αυτή, τότε οι υποψήφιοι πρέπει να διαθέτουν δωρεάν 2 οχήματα ειδικά διασκευασμένα για τη μεταφορά

αναπηρικών αμαξιδίων, τα οποία μπορεί να είναι είτε Επιβατηγά Δημοσίας Χρήσεως/ΕΔΧ (βλ. άρθρο 82 Ν. 4070/2012, ΦΕΚ Α΄ 82) είτε Επιβατηγά Ιδιωτικής Χρήσεως/ΕΙΧ (βλ. ΚΥΑ 16597/29.12.2012 ΦΕΚ Β΄ 2156, ΚΥΑ 7350/ΦΕΚ Β΄ 807/21.03.2014, ΚΥΑ 15732/13.11.2012 (ΦΕΚ Β΄ 3053)). Συνεπώς, πρέπει να απορριφθούν οι 7 και 8^{ος} λόγοι λόγοι ακύρωσης.

16. Επειδή, στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄ – ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ – ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ – ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ, Ε – ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ, Πίνακας Κριτηρίων Αξιολόγησης Προσφορών, στην Ομάδα Β΄ (Επαγγελματική Ικανότητα), υπό Β.1. αναφέρεται «η απαιτούμενη εμπειρία παροχής υπηρεσιών μαζικής μεταφοράς (ελάχιστη απαίτηση 5 έτη)» με συντελεστή βαρύτητας 10% και βαθμολόγηση 100-120 (σελ. 19). Απορριπτομένων των ισχυρισμών της αιτούσας εταιρίας περί μη προσήκουσας αναφοράς των αποδεικτικών προς τούτο εγγράφων, το ΔΠΘ στο ανωτέρω έγγραφο των απόψεών του, ως εκ περισσού, διευκρινίζει πως τα κρίσιμα δικαιολογητικά τα αποδεικνύοντα τη ζητηθείσα προϋπηρεσία είναι: προγενέστερες συμβάσεις με φορείς του δημοσίου ή ιδιωτικού τομέα, βεβαιώσεις καλής εκτέλεσης, άδεια λειτουργίας της επιχείρησης –και γενικότερα κάθε νόμιμο αποδεικτικό μέσο το οποίο στηρίζει την επικαλούμενη εμπειρία τονίζει το παρόν Κλιμάκιο–, ενώ ο όγκος μεταφοράς των επιβατών συνυπολογίζεται. Συνεπώς, πρέπει να απορριφθεί ο 9^{ος} λόγος ακύρωσης.

17. Επειδή, τέλος, στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ΄ – ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ, στις Τεχνικές απαιτήσεις ΔΠΘ της Διακήρυξης (σελ. 27-28) προσδιορίζονται τα απαιτούμενα δρομολόγια που απαιτείται να εκτελεί καθ΄ έκαστο μήνα ο ανάδοχος των μισθωμένων μεταφορικών υπηρεσιών και προσδιορίζεται ο ελάχιστος αριθμός των λεωφορείων που πρέπει να διαθέτει αυτός. Το προσφεύγων ΚΤΕΛ αιτιάται πως ανάμεσα στα απαιτούμενα δρομολόγια και στα διαθέσιμα λεωφορεία δεν έχει τηρηθεί καμία αριθμητική αναλογία για τις πόλεις της Ξάνθης και της Αλεξανδρούπολης συγκρινόμενες με αυτή της Κομοτηνής, η οποία εάν και έχει υπερδιπλάσιο αριθμό φοιτητών, όπως αναφέρει, γι΄ αυτή ο ανάδοχος απαιτείται να διαθέτει μόλις 6 λεωφορεία, δηλαδή 1 περισσότερο από τις δύο άλλες γειτονικές πόλεις για τις οποίες απαιτούνται κατ΄ ελάχιστον 5. Ανεξάρτητα από το ότι οι προβαλλόμενες αιτιάσεις, όσον αφορά τις δύο άλλες πόλεις της Ξάνθης και της Αλεξανδρούπολης το αντίστοιχο τμήμα του Διαγωνισμού των οποίων δεν προσβάλει η προσφεύγουσα εταιρία, προβάλλονται άνευ εννόμου συμφέροντος, εν πάσει περιπτώσει δεν προσδιορίζει ακριβώς το ΚΤΕΛ τη ζημία που υφίσταται (σύμφωνα με τα άρθρα 346 παρ. 1 Ν. 4412/2016 και 3 παρ. 1 Κανονισμού) από τη δυσανάλογη, κατά τους ισχυρισμούς του, κατανομή δρομολογίων-λεωφορείων. Αυτονόητα, όπως ορθά υπενθυμίζει το ΔΠΘ στο ανωτέρω έγγραφο των απόψεών του, ο αριθμός των απαιτούμενων λεωφορείων που πρέπει να θέσει σε κυκλοφορία ο ανάδοχος για τη μεταφορά των φοιτητών συνιστά βαθμολογούμενο κριτήριο σύμφωνα με τον Πίνακα

Κριτηρίων Αξιολόγησης Προσφορών, Τεχνικές Προδιαγραφές, Ομάδα Α, «Α.2. Αριθμός Λεωφορείων που θα δρομολογηθούν» με Συντελεστή Βαρύτητας 35% και βαθμολογία 100-120 (σελ. 18-19), έτσι ώστε να είναι προς το συμφέρον των συμμετεχόντων να διαθέσουν περισσότερα λεωφορεία από όσα ανωτέρω ζητούνται. Στον αντίστοιχο δημόσιο διαγωνισμό του προηγούμενου ακαδημαϊκού έτους με αριθμό Διακήρυξης 593/2016, όπως αναφέρεται, τα απαιτούμενα λεωφορεία ήταν 4 για την Κομοτηνή, 3 για την πόλη της Ξάνθης και 3 για την πόλη της Αλεξανδρούπολης, χωρίς να είχε δημιουργηθεί πρόσβλημα ανεπαρκούς μεταφοράς φοιτητών κατά την υλοποίηση της προγενέστερης δημόσιας σύμβασης, πολύ περισσότερο που με τη νέα ελεγχόμενη Διακήρυξη ο αριθμός των απαιτούμενων λεωφορείων έχει αυξηθεί. Συνεπώς, πρέπει να απορριφθεί ο 10^{ος} λόγος ακύρωσης.

18. Επειδή, κατόπιν των η κρινόμενη Προδικαστική Προσφυγή πρέπει να απορριφθεί.

Διά ταύτα

Απορρίπτει την Προδικαστική Προσφυγή.

Διατάζει την κατάπτωση του προσκομισθέντος Παραβόλου κατά το ποσό των €2.554,20 και την επιστροφή του υπερβάλλοντος ποσού €156,80.

Κρίθηκε και αποφασίσθηκε στον Άγιο Ιωάννη Ρέντη στις 23.10.2017.

Ο Πρόεδρος του 4^{ου} Κλιμακίου

Η Γραμματέας του 4^{ου} Κλιμακίου

Ιωάννης Κίτσος

Μελπομένη Τσιαλαφούτα