

Δημόσιος Διεθνής Διαγωνισμός με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου για την Ανάθεση Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών Δημοσίων Επιβατικών Μεταφορών με λεωφορεία στην περιοχή ευθύνης του ΟΣΕΘ

Αποτελέσματα Δημόσιας Διαβούλευσης

Το κείμενο που ακολουθεί εμπεριέχει σε πινακοποιημένη μορφή τις απαντήσεις του Αναθέτοντα Φορέα (ΟΣΕΘ) επί των ερωτήσεων και σχολίων που υποβλήθηκαν στον ΟΣΕΘ στο πλαίσιο της Διαβούλευσης του κειμένου της Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος για τον Διαγωνισμό Επιβατικών μεταφορών σε λεωφορειακές γραμμές της περιοχής Θεσσαλονίκης.

Υπενθυμίζεται ότι ο διαγωνισμός γίνεται με τη μέθοδο του Ανταγωνιστικού Διαλόγου σε δύο Φάσεις και επομένως ορισμένα θέματα αντιμετωπίζονται στη Β' Φάση της όλης διαδικασίας. Η μέθοδος αυτή επελέγη καθότι ο διαγωνισμός αφορά υπηρεσίες που θα παρασχεθούν σε ένα καινούργιο περιβάλλον με την ένταξη του Μετρό Θεσσαλονίκης και με αναδιαρθρωμένες λεωφορειακές γραμμές. Επιπρόσθετα η θεσμοθέτηση ενός νέου ΟΑΣΘ σύμφωνα με τις αποφάσεις της ηγεσίας του αρμόδιου Υπουργείου, δημιουργεί ένα νέο συγκοινωνιακό χάρτη, και επομένως ο διαγωνισμός θα πρέπει να είναι αρκετά ευέλικτος ώστε να αντιμετωπίζονται όλα τα σχετικά ζητήματα αποτελεσματικά και γρήγορα.

Με βάση τα ερωτήματα και τα σχόλια των συμμετεχόντων στη διαβούλευση, και ιδίως των εγχωρίων φορέων, προκύπτει ότι έχει υπάρξει παρεξήγηση ως προς τη μορφή της σύμβασης των υπηρεσιών που θα προσφερθούν από τον νέο Ανάδοχο. Συγκεκριμένα υπάρχει ο ισχυρισμός ότι πρόκειται για σύμβαση παραχώρησης επειδή υπάρχει όρος για επιπλέον αμοιβή με βάση την αύξηση της επιβατικής κίνησης ως μηχανισμός κινήτρων προς τον Ανάδοχο. Ο όρος αυτός δεν αλλοιώνει την μορφή της σύμβασης που είναι σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας αλλά αντίθετα λειτουργεί μόνο θετικά τόσο για τον Ανάδοχο που μπορεί να αυξήσει την αμοιβή του όσο και για το επιβατικό κοινό που θα αναμένει καλύτερες υπηρεσίες και φυσικά το Δημόσιο που θα αυξήσει τα έσοδα από κόμιστρα.

Τονίζεται ότι ο στόλος των 220 οχημάτων που απαιτείται θα αποτελείται μόνο από καινούρια οχήματα τα οποία θα πρέπει να ενσωματωθούν μέσα στους πρώτους 18 μήνες από την έναρξη των υπηρεσιών (50% στο πρώτο έτος και 50% στο πρώτο εξάμηνο του δεύτερου έτους). Επιπλέον, όπως προσδιορίζεται, εξήντα δυο (62) κατ' ελάχιστον οχήματα από τον υπό προμήθεια και διάθεση στόλο θα πρέπει να είναι καθαρά (ηλεκτρικά ή υδρογόνου), σύμφωνα με τις διατάξεις της σχετικής ενωσιακής και εθνικής νομοθεσίας περί μείωσης των ρύπων (α. 39 Ν.4710/2020, Α'142 και α. 15 Ν.4936/2022, Α' 105, όπως ισχύουν καθώς και ενσωματωμένη Οδηγία (ΕΕ) 2019/1161). Το ακριβές μίγμα του στόλου αποτελεί στοιχείο της προσφοράς των υποψηφίων – Φάση ΒΙΙ.

Ένα ακόμη σημείο που τονίστηκε από τους εγχωρίους φορείς είναι η τιμαριθμική αναπροσαρμογή της χιλιομετρικής αποζημίωσης να ανέλθει στο 100% αντί στο 80%. Με δεδομένη την ύπαρξη ρήτρας καυσίμου ο Ανάδοχος συνδυαστικά καλύπτει πλήρως την όποια αύξηση λειτουργικού κόστους λόγω πληθωρισμού. Εάν λαμβάνει το 100% συν ρήτρα καυσίμου ουσιαστικά αποζημιώνεται περισσότερο από τη όποια αύξηση λόγω

πληθωρισμού. Εξάλλου θα πρέπει να επισημανθεί ότι στην αποζημίωση του αναδόχου περιλαμβάνεται και το ποσό που αντιστοιχεί στην απόσβεση των οχημάτων, ποσό το οποίο δεν αυξάνει με τον πληθωρισμό.

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
1	ΚΤΕΛ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ Σ ΑΕ	14/05/2 024	1.4	<p>Ασάφεια ως προς τον συμβατικό χαρακτήρα του υπό διακήρυξη συμβατικού αντικειμένου.</p> <p>Αντιφατική αναφορά νομικών όρων που προσιδιάζουν σε διαφορετικές συμβατικές μορφές.</p> <p>Αδυναμία σαφούς προσδιορισμού του νομικού πλαισίου που διέπει τη σύμβαση. Διατάξεις που θεμελιώνουν το παρόν σχόλιο και αποδεικνύουν την έλλειψη νομιμότητας της υπό διαβούλευση διακήρυξης είναι τα άρθρα 1.4, 1.6 και 3.2. Η διακήρυξη μολοντί τιτλοφορείται ως σύμβαση υπηρεσιών συγκοινωνιακού έργου και γίνεται ρητή αναφορά ως τέτοια στις παραπάνω διατάξεις της 1.4. και 1.6 εντούτοις, αντιφατικά προβλέπεται ότι ο ανάδοχος αναλαμβάνει επιχειρηματικό κίνδυνο ως προς το επιδιωκόμενο αντάλλαγμα, αφού αυτό εξαρτάται κατά ένα σημαντικό μέρος του από τον ίδιο τον ανάδοχο. Οι τελευταίες προβλέψεις δίνουν στη διακήρυξη χαρακτήρα σύμβασης παραχώρησης ιδίως μάλιστα, όταν προβλέπεται ότι ο ίδιος ο ανάδοχος μπορεί να βελτιώσει το οικονομικό του αντάλλαγμα, αυξάνοντας την επιβατική κίνηση.</p> <p><u>ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ ΣΧΟΛΙΟΥ:</u></p> <p>Σαφήνεια. Έλεγχος του χρόνου προσυμβατικού ελέγχου. Διαφάνεια και νομιμότητα της διακήρυξης σύμφωνα με την ενωσιακή και εθνική νομοθεσία.</p>	<p>Όπως προβλέπεται από τη διακήρυξη το ποσό της αμοιβής που προσδιορίζεται βάσει της επιπλέον επιβατικής κίνησης θα δίδεται στον ανάδοχο από την επιχορήγηση του τακτικού προϋπολογισμού του ΟΣΕΘ.</p> <p>Ο Ανάδοχος δεν αναλαμβάνει επιχειρηματικό κίνδυνο καθώς το επιπλέον αυτό ποσό θα αποτελεί πρόσθετο έσοδο (bonus) και σε καμία περίπτωση δεν διακυβεύεται η πρόσσος του Αναδόχου.</p>
2	ΚΤΕΛ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ Σ ΑΕ	14/05/2 024	1.6	<p>Αντικείμενο σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών Δημόσιων Επιβατικών Μεταφορών.</p>	<p>Το διαμορφούμενο πλαίσιο λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης λόγω της επικείμενης έναρξης λειτουργίας του Μετρό</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>Αντιφατικές, ελλειπείς και παραπλανητικές οι τεχνικές προδιαγραφές του αναγκαίου στόλου για την εκτέλεση της υπό διαβούλευση υπηρεσίας δημόσιων επιβατικών μεταφορών. Αναφέρεται στη διάταξη του άρθρου 1.6 αντιφατικά ως αριθμός των οχημάτων αναγκαίων/ικανών να εκτελέσουν την υπό διαβούλευση υπηρεσία τα 250 λεωφορεία ενώ στην περιγραφή του αντικειμένου της σύμβασης στο παράρτημα 1, ο παραπάνω αριθμός των 250 λεωφορείων αποτελεί μόνον τον ελάχιστο και όχι τον ικανό.</p> <p>Δεν μνημονεύονται τα επιμέρους και αναγκαία για τον προσδιορισμό του κοστολογικού στοιχείου από τον ενδιαφερόμενο ανάδοχο: 1) εάν ο στόλος απαιτείται να είναι εν όλω ή εν μέρει καινούργιος, και στην περίπτωση του εν μέρει ποιος είναι ο αριθμός των καινούριων λεωφορείων και ποιος ο αριθμός των μεταχειρισμένων, 2) ποια είναι η επιτρεπόμενη ηλικία κυκλοφορίας των οχημάτων κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης της υπό διαβούλευσης δημόσιας επιβατικής μεταφοράς, και 3) τυχόν υποχρέωση αντικατάστασής τους κατά τη συμβατική διάρκεια της σύμβασης. Επίσης, είναι αναγκαία και δεν μνημονεύονται ήδη στο παρόν στάδιο η εξειδίκευση του τύπου των οχημάτων, του καυσίμου που καταναλώνουν, η βαρύτητα των επιμέρους τεχνικών χαρακτηριστικών των οχημάτων στην αξιολόγηση της εκάστοτε προσφοράς των ενδιαφερομένων ή έστω η κατά φθίνουσα κατάταξη περιγραφή τους.</p> <p>ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ ΣΧΟΛΙΟΥ:</p> <p>Η εξειδίκευση των τεχνικών χαρακτηριστικών και της επιμέρους βαρύτητάς τους στην αξιολόγηση της προσφοράς του ενδιαφερόμενου θα επιτρέψει να</p>	<p>καθιστά αναγκαία την υιοθέτηση του μοντέλου του ανταγωνιστικού διαλόγου για τη συνδιαμόρφωση των όρων της ανάθεσης. Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο.</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				υποβληθούν ασφαλείς και αξιόπιστες προσφορές που θα εξασφαλίζουν το δημόσιο συμφέρον, σε ένα περιβάλλον υγιούς ανταγωνισμού με στόχο την επιλογή της πλέον αξιόπιστης και φερέγγυας.	
3	ΚΤΕΛ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ Σ ΑΕ	14/05/2024	1.11	Η πρόβλεψη της διάταξης αυτής καθίσταται πασιδηλα αντίθετη στις ενωσιακές και εθνικές διατάξεις των δημοσίων συμβάσεων, του εργατικού δικαίου και της προστασίας των δικαιωμάτων εργοδοτών και εργαζομένων. Οι σημερινοί εργοδότες, υπό τον όρο ότι ενδιαφέρονται να υποβάλλουν προσφορά στο παρόν στάδιο, παραχωρούν διά νόμου τον συμβατικό τους δεσμό με τους εργαζόμενούς τους, στοιχείο που αποτελεί ιδιαίτερο και απαιτούμενο κριτήριο ποιοτικής επιλογής. Έτσι, εισάγεται ένα εκ του νόμου πλεονέκτημα στους ανταγωνιστές, ιδίως σ' αυτούς που δεν συμμετείχαν στο παρόν σχήμα που εκτελεί το παραχωρηθέν έργο. Αντίστοιχα, οι εργαζόμενοι μεταφέρονται υποχρεωτικά σε ένα άλλο νομικό καθεστώς κατά παράβαση της ΣΣΕ.	Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο. Η σχετική διάταξη θα αναδιατυπωθεί.
4	ΚΤΕΛ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ Σ ΑΕ	14/05/2024	7.3	Η πρόβλεψη της διακήρυξης στο άρθρο 7.3. για Οικονομικές Καταστάσεις του έτους 2023, δεδομένης της προθεσμίας του άρθρου 119 παρ. 1 ν. 4548/2018 αποτελεί μία έκνομη πρόβλεψη, δεδομένου ότι η πλειονότητα των ανωνύμων εταιριών δεν έχει εγκρίνει τις Χ.Ο.Κ. της εν λόγω χρήσης.	Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο.
5	ΚΤΕΛ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ Σ ΑΕ	14/05/2024	7.4	Αποτελεί αθέμιτη παρέμβαση στο συνταγματικό δικαίωμα της αυτονομίας και του αυτοδιοίκητου των νομικών προσώπων και των ενώσεων προσώπων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 12 Σ, στο άρθρο 11 της ΕΣΔΑ και	Ο Αναθέτων Φορέας επιθυμεί τη διασφάλιση ύπαρξης μέλους με «ηγετικό προφίλ» στην ένωση – Κοινοπραξία που θα αναλάβει βασικό ενεργό ρόλο στην υλοποίηση της σύμβασης.

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				στο άρθρο 12 του Χάρτη ΘΔ η πρόβλεψη του άρθρου 7.4 για την υποχρεωτική συμμετοχή στο 50+1% της ένωσης προσώπων του προσώπου που πληροί τα κριτήρια που αναφέρονται σε συνδυασμό με την πρόβλεψη του άρθρου 7.3.7.	
6	Γιώργος Καραμήτρος	14/05/2024		<ol style="list-style-type: none"> 1) Απαιτείται ένα ορισμένο ποσοστό του στόλου να είναι ηλεκτρικό; Εάν όχι, αυτό δεν παραβιάζει την ευρωπαϊκή νομοθεσία; 2) Στην παράγραφο 7.3.3, ο όρος "ο μέσος ετήσιος κύκλος εργασιών από το 2019-2023 πρέπει να είναι στον δείκτη τιμών 2023" πρέπει να αλλάξει ή να διαγραφεί η φράση "δείκτης τιμών 2023" ή να διευκρινιστεί ο τρόπος υπολογισμού του "δείκτης τιμών 2023" 3) Υπάρχουν περιορισμοί ή πολιτικές που πρέπει να ακολουθήσετε όσον αφορά τη διαφήμιση στα λεωφορεία; 4) Υπάρχει κάποια ήδη συμφωνημένη/ υπογεγραμμένη νέα Συλλογική Σύμβαση, διαφορετική από την τρέχουσα, που θα γίνει στο άμεσο μέλλον; 5) Υπάρχει κάποια επιδότηση για αγορά ηλεκτρικού στόλου; 6) Ποιες υποδομές υπάρχουν για την υποστήριξη των επιχειρήσεων, ειδικά εάν εμπλέκονται ηλεκτρικά οχήματα; Υπάρχουν αρκετοί σταθμοί φόρτισης; 7) Υπάρχουν περιβαλλοντικοί στόχοι ή στόχοι βιωσιμότητας που πρέπει να επιτευχθούν ως μέρος της σύμβασης; 	<ol style="list-style-type: none"> 1 Θα πρέπει να ικανοποιείται η αναφερόμενη στη διακήρυξη ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία σχετικά με τη χρήση αστικών λεωφορείων μηδενικών ρύπων. Τονίζεται ότι ο στόλος των 220 οχημάτων που απαιτείται θα αποτελείται μόνο από καινούρια οχήματα τα οποία θα πρέπει να ενσωματωθούν μέσα στους πρώτους 18 μήνες από την έναρξη των υπηρεσιών (50% στο πρώτο έτος και 50% στο πρώτο εξάμηνο του δεύτερου έτους). Επιπλέον, όπως προσδιορίζεται, εξήντα δυο (62) κατ' ελάχιστον οχήματα από τον υπό προμήθεια και διάθεση στόλο θα πρέπει να είναι καθαρά (ηλεκτρικά ή υδρογόνου), σύμφωνα με τις διατάξεις της σχετικής ενωσιακής και εθνικής νομοθεσίας περί μείωσης των ρύπων (α. 39 Ν.4710/2020, Α'142 και α. 15 Ν.4936/2022, Α' 105, όπως ισχύουν καθώς και ενσωματωμένη Οδηγία (ΕΕ) 2019/1161). Το ακριβές μίγμα του στόλου αποτελεί στοιχείο της προσφοράς των υποψηφίων – Φάση ΒΙΙ. 2 Βλέπε απάντηση Σχ. 4 3 Το έσοδο από διαφήμιση επί οχημάτων που ανήκουν στον ανάδοχο αποτελεί πρόσοδο του αναδόχου. Ο Αναθέτων Φορέας εισπράττει το

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>8) Μπορεί κάποιος να χρησιμοποιήσει διώροφο ηλεκτρικό στόλο;</p> <p>9) Σχετικά με τον στόλο, θα θεωρηθεί η μάρκα των λεωφορείων για τα κριτήρια ανάθεσης ή θα εξαρτάται μόνο αν ο στόλος είναι καινούργιος/μεταχειρισμένος και ντίζελ/ηλεκτρικός;</p> <p>10) Τι σύστημα ναύλων υπάρχει; Υπάρχουν προπληρωμένες κάρτες ή είναι όλα μετρητά;</p> <p>11) Εάν υπάρχει περιορισμός στην ηλικία του στόλου κατά τη διάρκεια της σύμβασης; Σε περίπτωση που είναι, ποιες είναι οι συνέπειες της υπέρβασης του ανώτατου επιτρεπόμενου μέσου όρου ηλικίας;</p> <p>12) Πόσο συχνά θα επανεξετάζεται η απόδοση της σύμβασης και υπάρχουν μηχανισμοί για την προσαρμογή των όρων με βάση τα λειτουργικά αποτελέσματα ή εξωτερικούς παράγοντες;</p> <p>13) Ποιες διαδικασίες υπάρχουν για την επαναδιαπραγμάτευση των όρων στο μέσο της σύμβασης, εάν προκύψουν σημαντικές αλλαγές στους κανονισμούς ή στις συνθήκες της αγοράς;</p> <p>14) Ποιες είναι οι ειδικές απαιτήσεις εκπαίδευσης για το προσωπικό, ιδιαίτερα για τη λειτουργία οχημάτων νέας τεχνολογίας;</p> <p>15) Ποια θα είναι τα κριτήρια για την επέκταση των συμβατικών χιλιομέτρων (+20%);</p> <p>16) Τι είναι τα δημόσια μέσα μεταφοράς στο σχέδιο ανάπτυξης κατάγματος;</p>	<p>2% κατά τα διαλαμβανόμενα του άρθρου 11 του Ν.4482/2017. Επιπλέον, ο ανάδοχος θα διαθέτει στον Αναθέτοντα Φορέα ένα ποσοστό του διαθέσιμου διαφημιστικού χώρου για προβολή μηνυμάτων κοινωνικού περιεχομένου - θα προσδιοριστεί στη Β' Φάση</p> <p>4 Βλέπε απάντηση Σχ. 3</p> <p>5 Τυχόν ωφέλειες από επιδοτήσεις αυτού του είδους θα πρέπει να διερευνηθούν / αξιοποιηθούν από τον Ανάδοχο και θα συμπεριλαμβάνονται στο προτεινόμενο επιχειρηματικό και επιχειρησιακό σχέδιό του.</p> <p>6 Οι υποδομές αυτού του είδους αποτελούν υποχρέωση του αναδόχου</p> <p>7 Οι στόχοι καθορίζονται από τους σχετικούς Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς και την εθνική νομοθεσία</p> <p>8 Ναι, αποτελεί ωστόσο ευθύνη του αναδόχου να ελέγξει την εφικτότητα χρήσης τους στις γραμμές όπου προτίθεται να τα δρομολογήσει</p> <p>9 Ο Αναθέτων Φορέας θα καθορίσει τις προδιαγραφές για την ηλικία και το είδος της πρόωσης των οχημάτων, ο Ανάδοχος μπορεί να τα προμηθευτεί από οποιονδήποτε προμηθευτή της επιλογής του</p> <p>10 Ο Αναθέτων Φορέας υλοποιεί το νέο Αυτόματο Σύστημα Συλλογής Κομίστρου (με συγκεκριμένα προϊόντα κομίστρου), το οποίο θα χρησιμοποιήσει ο Ανάδοχος</p> <p>11 Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				17) Τι σχέδια προώθησης των μέσων μαζικής μεταφοράς έχει η περιοχή;	<p>12 Ισχύουν τα όσα προβλέπονται στην ενωσιακή και εθνική νομοθεσία περί δημοσίων συμβάσεων</p> <p>13 Βλέπε απάντηση στο ανωτέρω σημείο 12.</p> <p>14 Το πρόγραμμα εκπαίδευσης του προσωπικού θα περιλαμβάνεται στο επιχειρηματικό και επιχειρησιακό σχέδιο του αναδόχου</p> <p>15 Ο Αναθέτων Φορέας μπορεί να ζητήσει μονομερώς την αύξηση του συγκοινωνιακού έργου εφόσον προκύψει ανάγκη από τον ανασχεδιασμό λόγω της επικείμενης έναρξης λειτουργίας του Μετρό</p> <p>16 Μη κατανοητό ερώτημα</p> <p>17 Υπάρχει σχετικός σχεδιασμός σε συνεργασία με το αρμόδιο Υπουργείο ο οποίος δεν είναι ακόμη δημοσιοποιήσιμος</p>
7	Azienda Trasporti Milanesi S.p.A. (ATM)	14/05/2024	4.5.1 4.5.9 6.3 7.6.1 9.3.2 & 9.3.3 9.6.2 & 9.6.3 12 13.1 14.2 17	<p>1. Σχόλια σχετικά με διοικητικές και νομικές διατάξεις.</p> <p>Στο παρόν έγγραφο περιλαμβάνονται οι τοποθετήσεις της Azienda Trasporti Milanesi S.p.A. («ΑΤΜ») στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης σχετικά με το προσχέδιο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών το οποίο δημοσίευσε ο ΟΣΕΘ. Είμαστε ευγνώμονες που μας δίνεται η δυνατότητα να συμμετάσχουμε στη διαβούλευσή σας μέσω των τοποθετήσεων που περιλαμβάνονται στο παρόν έγγραφο.</p> <p>Επισημαίνεται ότι οι εκτιμήσεις μας βασίζονται στην εμπειρία και την τεχνογνωσία που έχει αποκτηθεί κατά τη συμμετοχή σε διαγωνισμούς και την υλοποίηση σύνθετων έργων. Είμαστε πάντοτε στη διάθεσή σας προκειμένου να διευκρινίσουμε το περιεχόμενο του</p>	

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>παρόντος εγγράφου, προσθέτοντας επιπλέον πληροφορίες. Τα σύντομα σχόλια, οι εκτιμήσεις και οι προτάσεις μας κατανέμονται στις ακόλουθες τρεις ενότητες με βάση το σχετικό περιεχόμενο (δηλαδή: νομικά, τεχνικά και επαγγελματικά, οικονομικά ζητήματα).</p> <p>Ενότητα 4.5.1 Θα θέλαμε να ζητήσουμε την αύξηση του ελάχιστου χρονικού διαστήματος για την υποβολή δεσμευτικών προσφορών από 30 στις 60 ημέρες. Το αιτούμενο χρονικό διάστημα κρίνεται απαραίτητο ώστε να επιτρέψει στους ανταγωνιστές να αξιολογήσουν καλύτερα τους όρους του διαγωνισμού και να καταρτίσουν μια ανταγωνιστική προσφορά. Επιπλέον, εάν απαιτούνται ορισμένες δηλώσεις, εκπροσωπήσεις ή η υποβολή δημόσιων εγγράφων, οι αλλοδαποί προσφέροντες θα πρέπει επίσης να λάβουν υπόψη τους τη μεγάλη περίοδο που απαιτείται για την έκδοση των εν λόγω εγγράφων, τα οποία θα πρέπει να συνοδεύονται από Επισημείωση (Apostille) και επίσημη μετάφραση.</p> <p>Ενότητα 4.5.9 Γίνεται αντιληπτό σ' εμάς, ότι δεν απαιτείται η σύσταση φορέα ειδικού σκοπού (special purpose vehicle ή SPV) στην περίπτωση που ο προσωρινός ανάδοχος είναι ένωση προσώπων/νομικών οντοτήτων, αλλά αρκεί μόνο η σύσταση κοινοπραξίας, η οποία θα περιλαμβάνει όλα τα μέλη της ένωσης προσώπων/νομικών οντοτήτων.</p>	<p>4.5.1 Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο. Εξετάζεται η αύξηση του αναφερόμενου ελάχιστου χρονικού διαστήματος με δυνατότητα περαιτέρω επιμήκυνσης εφόσον προκύψει ανάγκη μέσα από τον διάλογο.</p> <p>4.5.9 Ναι, είναι ορθά αντιληπτό. Δεν απαιτείται.</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>Παρακαλούμε διευκρινίστε εάν το παραπάνω έχει γίνει σ' εμάς ορθά αντιληπτό ή όχι.</p> <p>Ενότητα 6.3 Προτείνουμε να προσδιοριστεί ότι τα ακόλουθα γεγονότα που σχετίζονται με τους προσφέροντες επιτρέπονται από τους κανόνες του διαγωνισμού:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ο σχηματισμός ένωσης προσώπων από δύο ή περισσότερους προεπιλεγμένους προσφέροντες, ο καθένας από τους οποίους μπορεί να θεωρηθεί ενιαία οντότητα / μεμονωμένος υποψήφιος. • Ο σχηματισμός ένωσης προσώπων η οποία αποτελείται από ένα ηγετικό μέλος το οποίο πληροί τις προϋποθέσεις της ενιαίας οντότητας / του μεμονωμένου υποψηφίου και από ένα ή περισσότερα μέλη της ένωσης, τα οποία δεν έχουν προκριθεί κατά το στάδιο Β.Ι του διαγωνισμού, υπό την προϋπόθεση ότι αυτά (i) πληρούν τα σχετικά κριτήρια καταλληλότητας, σύμφωνα με την ενότητα 7 της πρόσκλησης υποβολής προσφορών και ότι (ii) η νεοσυσταθείσα ένωση προσώπων πληροί όλα τα σχετικά κριτήρια καταλληλότητας. <p>Ενότητα 7 Σε γενικές γραμμές, και με την επιφύλαξη ενός σύντομου σχολίου σχετικά με την ενότητα 7.6.1, συμφωνούμε με τα προτεινόμενα ποιοτικά κριτήρια επιλογής, δεδομένου ότι φαίνονται επαρκή και προσαρμοσμένα στην παρούσα διαδικασία διαγωνισμού.</p> <p>Ενότητα 7.6.1</p>	<p>6.3</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ναι, επιτρέπεται υπό προϋποθέσεις που ορίζονται στη Διακήρυξη. • Όχι δεν επιτρέπεται <p>7.6.1</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>Φαίνεται ότι τα πιστοποιητικά ποιότητας και τα περιβαλλοντικά πιστοποιητικά μπορούν να ληφθούν από τον προσωρινό ανάδοχο, έτσι ώστε η κατοχή τους από τους προσφέροντες να μην είναι υποχρεωτική για τη συμμετοχή των τελευταίων στον διαγωνισμό. Αναφορικά με αυτό, προτείνουμε να θεωρηθεί η έκδοση των πιστοποιητικών ποιότητας και των περιβαλλοντικών πιστοποιητικών ως προϋπόθεση για την ανάθεση και την εκτέλεση της σύμβασης παροχής υπηρεσιών ή ως ειδική υποχρέωση στο πλαίσιο της ίδιας συμφωνίας, αντί να αποτελέσει κριτήριο καταλληλότητας για τη συμμετοχή στον διαγωνισμό. Με αυτόν τον τρόπο, μπορεί να απλοποιηθεί η διαδικασία προεπιλογής και να διευρυνθεί ο ανταγωνισμός.</p> <p>Ενότητες 9.3.2 και 9.3.3 Για την απλούστευση της αίτησης, ιδίως για τους αλλοδαπούς προσφέροντες, προτείνουμε να ζητηθεί από τους υποψηφίους, αντί του πρακτικού συνεδρίασης του διοικητικού συμβουλίου, μια δήλωση του νόμιμου εκπροσώπου ή ενός δεόντως εξουσιοδοτημένου προσώπου το οποίο να επιβεβαιώνει και να δηλώνει, στο όνομα και για λογαριασμό της εταιρείας την οποία εκπροσωπεί, όλα τα στοιχεία που προβλέπονται στις ενότητες 9.3.2 και 9.3.3. Η απόφαση του διοικητικού συμβουλίου ή των άλλων εταιρικών οργάνων, ανάλογα με την περίπτωση, πρέπει να υποβάλλεται μόνο από τον προσωρινό ανάδοχο.</p> <p>Ενότητες 9.6.2 και 9.6.3</p>	<p>Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο. Εξετάζεται η αναδιατύπωση του άρθρου.</p> <p>9.3.2 & 9.3.3 Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο. Εξετάζεται η αναδιατύπωση του άρθρου.</p> <p>9.6.2 και 9.6.3</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>Με την ίδια λογική που εκφράστηκε προηγουμένως, προτείνουμε να ζητηθεί από τους προσφέροντες να παράσχουν τις λεπτομέρειες της τεχνικής και επαγγελματικής ικανότητας, όπως αυτή προβλέπεται στην ενότητα 7.4 του προσχεδίου της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, μόνο στο Ευρωπαϊκό Ενιαίο Έγγραφο Προμήθειας (ESPD). Θα είναι αποκλειστική ευθύνη του προσωρινού αναδόχου να υποβάλει τις βεβαιώσεις εκτέλεσης των εν λόγω υπηρεσιών και το επικυρωμένο αντίγραφο της σύμβασης ή των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών ως αποδεικτικά μέσα τα οποία απαιτούνται από την ενότητα 10.</p> <p>Ενότητα 12 Ζητάμε από την Αρχή να θέτει στη διάθεση των προσφερόντων τις διευκρινίσεις ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Διαφορετικά, οι προσφέροντες ενδέχεται να μην είναι σε θέση να υποβάλουν την αίτηση προεπιλογής (ούτε τις προσφορές), εάν οι διευκρινίσεις γνωστοποιούνται όλες μαζί σε ένα μοναδικό έγγραφο διευκρινίσεων το οποίο δημοσιεύεται το αργότερο έξι ημέρες πριν από την καταληκτική ημερομηνία υποβολής.</p> <p>Ενότητα 13.1 Για να δοθεί η δυνατότητα στους αλλοδαπούς προσφέροντες να προετοιμάσουν όλα τα έγγραφα για την εκδήλωση ενδιαφέροντος, λαμβάνοντας υπόψη τις αναγκαίες διοικητικές διατυπώσεις που αφορούν τρίτους και δημόσιους φορείς, θεωρούμε ότι η</p>	<p>Ο Αναθέτων φορέας θεωρεί αναγκαία την προσκόμιση αυτών των δικαιολογητικών από τους προσφέροντες, σύμφωνα και με τις απαιτήσεις της Ενιαίας Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων ΕΑΔΗΣΥ.</p> <p>12 Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο.</p> <p>13.1 Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο. Εξετάζεται η αύξηση του αναφερόμενου χρονικού διαστήματος.</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>προθεσμία για την υποβολή των εγγράφων θα πρέπει να οριστεί σε διάστημα όχι μικρότερο από 60 ημέρες από τη δημοσίευση της πρόσκλησης υποβολής προσφορών στην ΕΕΕΕ.</p> <p>Ενότητα 14.2 Θεωρούμε ότι οι επτά ημέρες για την υποβολή διευκρινίσεων αποτελούν προθεσμία η οποία δεν μπορεί να τηρηθεί στην περίπτωση των εγγράφων τα οποία θα χρειαστεί να δημοσιοποιηθούν από αλλοδαπές δημόσιες αρχές. Για τον λόγο αυτό, ζητούμε μία προθεσμία δεκαπέντε ημερών κατ' ελάχιστο.</p> <p>Ενότητα 17 Προκειμένου να επιτευχθεί ανοικτός ανταγωνισμός, ιδίως για τους αλλοδαπούς προσφέροντες, θα εκτιμηθεί ιδιαίτερος εάν η αρχή μπορούσε να διαθέσει μέρος των εγγράφων και στην αγγλική γλώσσα, συμπεριλαμβανομένου τουλάχιστον του εγγράφου της πρόσκλησης υποβολής προσφορών και των επακόλουθων τεχνικών και οικονομικών όρων, υπό την προϋπόθεση ότι η γλώσσα του διαγωνισμού παραμένει μόνο η ελληνική.</p>	<p>14.2 Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο. Εξετάζεται η αύξηση του αναφερόμενου χρονικού διαστήματος.</p> <p>17 Ο Αναθέτων Φορέας έχει ήδη ετοιμάσει και έχει διαθέσει την πρόσκληση και στην αγγλική γλώσσα</p>
8	Azienda Trasporti Milanesi S.p.A. (ATM)	14/05/2 024	1.4 1.11 3.1.2 3.2.3-3.2.6 5.3	<p>Ενότητα 1.4 Αναφέρεται ότι ο ΟΣΕΘ κατασκευάζει νέους τερματικούς σταθμούς/σταθμούς λεωφορείων για τη σύνδεση των λεωφορειακών γραμμών με το μετρό. Προτείνουμε η διαχείριση των σταθμών λεωφορείων (νέων και υφιστάμενων) να παραμείνει στον ΟΣΕΘ, ο οποίος μπορεί να εγγυηθεί τη λειτουργία και τη συντήρηση</p>	1.4

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>όλου του εξοπλισμού που διατίθεται στους σταθμούς λεωφορείων για τις διάφορες εταιρείες εκμετάλλευσης λεωφορείων, προσφέροντας έτσι μια τυποποιημένη υπηρεσία στους επιβάτες των λεωφορειακών γραμμών.</p> <p>Ενότητα 1.4 Αναφέρεται ότι ο ΟΣΕΘ δεν διαθέτει αμαξοστάσια, ωστόσο, θα ήταν επωφελές να διατεθούν, ακόμη και προς ενοικίαση, τα υπάρχοντα αμαξοστάσια και οι χώροι στάθμευσης λεωφορείων στον ανάδοχο φορέα, ώστε να ανοίξει ο ανταγωνισμός και να αποφευχθεί η δέσμευση γαιών για την κατασκευή νέων χώρων αποθήκευσης λεωφορείων. Στην πραγματικότητα, οι εγκαταστάσεις αυτές είναι απαραίτητες για την εκτέλεση των υπηρεσιών και δεν μπορούν να αντικατασταθούν εύκολα.</p> <p>Ενότητα 1.11 Θα ήταν χρήσιμο να παρασχεθούν περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τη διαδικασία πρόσληψης του προσωπικού του σημερινού φορέα, όπως δηλώνεται ότι «Ο ανάδοχος της δημοπρατούμενης σύμβασης υποχρεούται να απασχολήσει το προσωπικό του προκατόχου του ο οποίος παρείχε δημόσιες επιβατικές μεταφορές (ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης σε συνεργασία με ΚΤΕΛ Σερρών και ΚΤΕΛ Χαλκιδικής), τηρώντας τουλάχιστον τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις εργασίας τους [...]»</p> <p>Ενότητα 3.1.2 Όσον αφορά τις ευέλικτες υπηρεσίες μεταφοράς, ενδέχεται να υπάρχει αναντιστοιχία μεταξύ των όσων περιγράφονται στην ενότητα 3.1.2 και των πληροφοριών</p>	<p>1.4 Τα υπάρχοντα αμαξοστάσια χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τον υφιστάμενο φορέα παροχής αστικής συγκοινωνίας. Ο Ανάδοχος θα πρέπει να εγκαταστήσει τα απαραίτητα για τη λειτουργία του αμαξοστάσια και να συμπεριλάβει τις σχετικές προβλέψεις του στο προτεινόμενο επιχειρηματικό και επιχειρησιακό σχέδιό του.</p> <p>1.11 Βλέπε απάντηση Σχ.3</p> <p>3.1.2 Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο. Εκ παραδρομής αναφέρεται στο κείμενο διαφορετικό ποσοστό το οποίο θα διορθωθεί.</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>που παρέχονται στην ενότητα 1.6.2 και στο παράρτημα 1, ιδίως όσον αφορά το μέγιστο ποσό αυτών των υπηρεσιών (διαφορετικό ποσοστό). Δεδομένης της δυνατότητας ανάπτυξης ευέλικτων υπηρεσιών μεταφορών κατά τη διάρκεια της σύμβασης, θα προτείνουμε στον ΟΣΕΘ να αξιολογήσει θετικά την προηγούμενη εμπειρία σχεδιασμού και λειτουργίας τέτοιων υπηρεσιών από τους ανταγωνιστές ως μέρος των κριτηρίων ανάθεσης.</p> <p>Ενότητες 3.2.3 - 3.2.6 Αναφέρεται ότι το Αυτόματο Σύστημα Συλλογής Κομίστρου (ΑΣΣΚ) θα χρησιμοποιηθεί για τον προσδιορισμό του αριθμού των επιβατών, με τον οποίο αριθμό συνδέεται ένα μέρος της αμοιβής του αναδόχου. Ωστόσο, το σύστημα αυτό μπορεί επίσης να παρουσιάσει προσωρινή βλάβη (όπως αναφέρεται στην ενότητα 3.2.6). Η πρότασή μας είναι να αξιολογηθούν θετικά, στο πλαίσιο των κριτηρίων ανάθεσης της τεχνικής προσφοράς, τα πρόσθετα συστήματα που προσφέρονται από τους προσφέροντες για την υποστήριξη των δεδομένων που συλλέγονται από το ΑΣΣΚ, ώστε να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα αναφορικά με τη χωρητικότητα των γραμμών και, κατά συνέπεια, να βελτιστοποιηθεί το δίκτυο.</p> <p>Ενότητα 5.3 Η διάρκεια της μεταβατικής περιόδου από την υπογραφή της σύμβασης έως την ημερομηνία έναρξης παροχής των υπηρεσιών αναφέρεται ως ένα από τα κριτήρια ανάθεσης. Αυτό το κριτήριο μπορεί να ευνοήσει τον τρέχοντα σε λειτουργία φορέα και να περιορίσει τον ανταγωνισμό, καθώς ο τρέχων σε</p>	<p>3.2.3 & 3.2.6 Η χρήση του νέου ΑΣΣΚ από τον Ανάδοχο θα είναι υποχρεωτική βάσει της κείμενης νομοθεσίας. Τυχόν πρόσθετα συστήματα του Αναδόχου – αν μπορούν αντικειμενικά να χρησιμοποιηθούν χωρίς επιπτώσεις στην εύρυθμη λειτουργία του συστήματος Τηλεματικής και του ΑΣΣΚ – δεν θα λαμβάνονται υπόψη για συμβατικούς σκοπούς. Ο Ανάδοχο μπορεί να τα αξιοποιεί για δικούς του εσωτερικούς σκοπούς.</p> <p>5.3 Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο. Τα κριτήρια ανάθεσης ιεραρχήθηκαν κατά φθίνουσα σημαντικότητα. Η διάρκεια θα αποτελέσει αντικείμενο του ανταγωνιστικού διαλόγου.</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>λειτουργία φορέας διαθέτει ήδη οργάνωση, εγκαταστάσεις (αμαξοστάσια) και πόρους (λεωφορεία) και μπορεί, επομένως, να προσφέρει μια ελάχιστη μεταβατική περίοδο σε σύγκριση με έναν νέο φορέα που πρέπει να δημιουργήσει την κατάλληλη οργάνωση, να διαθέσει νέα αμαξοστάσια και λεωφορεία. Προτείνουμε να καθοριστεί μια περίοδος και να αξιολογηθεί, ως κριτήριο ανάθεσης, η ποιότητα και η ευρωστία της προσφερόμενης διαδικασίας μετάβασης.</p>	
9	Azienda Trasporti Milanesi S.p.A. (ATM)	14/05/2024	3 3.2.8 3.3 3.4	<p>Σχόλια σχετικά με τις χρηματοπιστωτικές και οικονομικές διατάξεις.</p> <p>Ενότητα 3 Μια προκαταρκτική αξιολόγηση των οικονομικών όρων του διαγωνισμού δείχνει ότι το πακέτο αμοιβών που περιγράφεται στην ενότητα 3 θα καλύπτει μόνο τη λειτουργία και τη συντήρηση. Ωστόσο, για να ικανοποιηθεί πλήρως η επιθυμητή βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών όπως αυτή απαιτείται από την Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. με τον εν λόγω διαγωνισμό, είναι απαραίτητη μια σειρά από επενδύσεις κεφαλαίων. Οι σημαντικότερες επενδύσεις αφορούν τα εξής:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ανανεώσεις στόλου 2. Μετατροπή και ανακαίνιση αμαξοστασίων 3. Αίθουσα ελέγχου 4. Εγκατάσταση νέας τεχνολογίας για την παρακολούθηση των λεωφορείων και την έκδοση ηλεκτρονικών εισιτηρίων 5. Ανακαίνιση στάσεων και στεγάστρων 	<p>3 Το πακέτο αμοιβών περιλαμβάνει όλες τις αναγκαίες σταθερές δαπάνες καθώς και τις αποσβέσεις. Στο νέο κείμενο της πρόσκλησης τα οικονομικά μεγέθη έχουν διαφοροποιηθεί.</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>Είναι σαφές ότι ο φορέας εκμετάλλευσης δεν θα είναι σε θέση να χρηματοδοτήσει τέτοιες επενδύσεις μέσω της πληρωμής λειτουργίας και συντήρησης. Παρακαλείστε να παράσχετε τις αρχές και τις λεπτομέρειες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα διατεθούν πρόσθετοι πόροι από την ΟΣΕΘ Α.Ε., προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι επενδύσεις αυτές θα καλύπτονται από οικονομική άποψη.</p> <p>Ενότητα 3.2.8 Το άρθρο 3.2.8 προβλέπει πιθανή αύξηση της υπηρεσίας κατά 5% για έως 4 φορές ανά έτος. Δεδομένου ότι αυτή η αύξηση των υπηρεσιών αμείβεται με τους ίδιους όρους που περιγράφονται στο άρθρο 3.1., εάν το αίτημα οδηγεί σε αύξηση των απαιτήσεων όσον τον αριθμό των οχημάτων που απαιτούνται για τη λειτουργία, αυτές οι περαιτέρω επενδύσεις πρέπει να χρηματοδοτηθούν από την ΟΣΕΘ Α.Ε. με πρόσθετους πόρους.</p> <p>Ενότητα 3.3 Για την οικονομική προσφορά ζητείται το ενιαίο μοναδιαίο κόστος εργασίας (ULC) ανά οχηματοχιλιόμετρο. Αυτό το κόστος θα μπορούσε να αποδειχθεί ακατάλληλο εάν πρόκειται να χρησιμοποιηθούν διαφορετικοί τύποι λεωφορείων για την παροχή των υπηρεσιών. Η πρότασή μας είναι να επιτραπεί στον φορέα εκμετάλλευσης να προσφέρει ένα διαφορετικό μοναδιαίο κόστος εργασίας ανά οχηματοχιλιόμετρο ανάλογα με τον τύπο του προσφερόμενου οχήματος,</p>	<p>3.2.8 Το αυξημένο συγκοινωνιακό έργο λόγω ενεργοποίησης της προαίρεσης θα αμείβεται με τους ίδιους όρους στους οποίους περιλαμβάνονται όλες οι αναγκαίες σταθερές δαπάνες καθώς και οι αποσβέσεις.</p> <p>3.3 Το μοναδιαίο κόστος δεν αναφέρεται στο κόστος εργασίας αλλά στην συνολική αποζημίωση ανά εκτελούμενο οχηματοχιλιόμετρο. Ο Αναθέτων Φορέας πάντως λαμβάνει υπόψη το σχόλιο.</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>τόσο από πλευράς κινητήρα (ντίζελ, υδρογόνο, φυσικό αέριο, ηλεκτρικό) όσο και από πλευράς μήκους του οχήματος.</p> <p>Ενότητα 3.4 Στην ενότητα 3.4, ο μηχανισμός τιμαριθμικής αναπροσαρμογής φαίνεται να εφαρμόζεται μόνο στο μοναδιαίο κόστος εργασίας (ULC) ανά οχηματοχιλιόμετρο τακτικών επιβατικών μεταφορών το οποίο περιγράφεται στην ενότητα 3.3. Δεδομένου ότι η αμοιβή του φορέα εκμετάλλευσης συμπληρώνεται, επίσης, από τον μηχανισμό αποζημίωσης επιβατών ο οποίος περιγράφεται στην ενότητα 3.2.4, ο μηχανισμός τιμαριθμικής αναπροσαρμογής θα πρέπει να εφαρμοστεί και σε αυτό το μέρος της αμοιβής.</p>	<p>3.4 Ίδε προηγούμενο σχόλιο για μοναδιαίο κόστος. Η τιμαριθμική αναπροσαρμογή ισχύει και για το μοναδιαίο κόστος και τον δεύτερο τμήμα της αμοιβής που αφορά τους επιβάτες.</p>
10	Kostas Papadopoulos - Representative of European PTO	14/05/2024	7.3, 7.4, 7.6, 9.2, 4.5, 4.4, 4.1, 1.8, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 9.5, 9.6, 9.7	<ol style="list-style-type: none"> 1. What are the penalties for non-compliance with service levels or other contract stipulations? 2. In Paragraph 7.6.1, due to the fact that the ISO certificates need time in order to be issued and according to public discussion document should be issued under the new company or Joint-Venture. Please provide some flexibility on the time issuance of the ISO certificates. We propose that the new operator acquires the ISO certification within 1 to 3 years or gets penalized after this. 3. Is it required for all members of the consortium to meet the financial capacity requirements, or is the compliance by one member (50%+1) considered sufficient? 	<p>Γλώσσα του διαγωνισμού έχει οριστεί η ελληνική – τα σχόλια υποβλήθηκαν στην αγγλική γλώσσα.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Αποτελεί αντικείμενο της Β Φάσης 2. Βλέπε απάντηση Σχ. 7 σημείο 7.6.1 3. Αναφέρεται στη διακήρυξη. Επαρκεί το ένα μέλος με το 50%+1 4. Αποτελεί αντικείμενο της Β Φάσης 5. Βλέπε απάντηση Σχ. 9 σημείο 3.4 6. Βλέπε απάντηση Σχ. 3 7. Ο συγκεκριμένος όρος θα οριστικοποιηθεί στη Β' Φάση μετά τον Διάλογο. 8. Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο, η διάταξη έχει αναδιατυπωθεί και είναι πλέον 5% 9. Βλέπε απάντηση Σχ. 8 σημείο 3.2.3 & 3.2.6

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>4. What is considered an unusually low and therefore invalid bid?</p> <p>5. Shouldn't the passenger rate be affected as well by the rate of inflation? (As it is done with the price per kilometer). Is it planned to be the same for the whole contract?</p> <p>6. What is the regime for transferring current employees? Are there any specific labor standards or union agreements that need to be adhered to?</p> <p>7. What happens to investments made by the operator once the contract ends? Do they belong to the authority, or does the operator retain ownership?</p> <p>8. How can the service be decreased by 20%. There should be a mechanism not to make investment and after not using the fleet.</p> <p>9. When determining the kilometers driven during a certain month, what system is used and what happens if there are discrepancies between OSETH and the operator? Same applies for number of passengers carried for a given period. Is there any system to solve discrepancies between the parties?</p> <p>10. What is the estimated collection time for the operator for a normal month of operation?</p> <p>11. Is the maximum price of 2.00 euros per kilometer considered as final, or will a possible increase be discussed in the future? Why is it not established at 2.3 euros like in Athens?</p> <p>12. The contract mentions that it is the operator's responsibility to install all vehicle telematics and a fare collection system, and that all this must be</p>	<p>10. Μη κατανοητό ερώτημα</p> <p>11. Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο. Το ποσό έχει αναπροσαρμοσθεί στα 2,20 € για θερμικά οχήματα και σε 2,40 € για ηλεκτρικά</p> <p>12. Ο εξοπλισμός θα διατεθεί στον Ανάδοχο από τον ΟΣΕΘ. Ο Ανάδοχος αναλαμβάνει το κόστος εγκατάστασης – μετεγκατάστασης και συντήρησης αυτού. Η τεχνική περιγραφή του συστήματος θα διατεθεί στους προεπιλεγέντες</p> <p>13. Αποτελεί αντικείμενο της Β Φάσης</p> <p>14. Αποτελεί αντικείμενο της Β' Φάσης</p> <p>15. Αποτελεί αντικείμενο της Β Φάσης και της σύμβασης</p> <p>16. Βλέπε απάντηση Σχ. 3</p> <p>17. Βλέπε απάντηση Σχ. 6, σημείο 12&13</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>compatible with OSETH systems. What types are these and what is the approximate cost? Which company developed OSETH's telematics system?</p> <p>13. What are the data reporting requirements to the authority, and how often must these reports be submitted?</p> <p>14. Based on this, the payment formula does not take into account any variation in the hours paid to drivers. A variation in commercial speed would entail a significant variation in the operator's variable costs, shouldn't the payment formula be adjusted accordingly?</p> <p>15. What are the provisions for contract modification in response to significant changes in passenger demand, such as those experienced during recent global events?</p> <p>16. Is there a stipulation for the minimum percentage of local workforce employment under this contract?</p> <p>17. How frequently will the contract performance be reviewed, and are there mechanisms for adjusting terms based on operational results or external factors?</p>	
11	ΑΔΕΛΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Μ.Ε.	14/05/2 024	3.2	Να προσδιοριστεί εάν για το ποσό ανά επιβιβαζόμενο που έχει καθοριστεί στην διακήρυξη θα υπάρξει αναπροσαρμογή ανάλογη του πληθωρισμού ή κάποιου άλλου δείκτη	Θα υπάρξει αναπροσαρμογή λόγω πληθωρισμού. Βλέπε απάντηση Σχ. 9 σημείο 3.4
12	ΑΔΕΛΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Μ.Ε.	14/05/2 024	7.3.3	Θα πρέπει να αποσαφηνιστεί και να προσδιοριστεί επακριβώς ο τρόπος υπολογισμού του πιο πάνω όρου και ειδικά το σημείο σε τιμές 2023 προκειμένου όλοι οι	Βλέπε απάντηση Σχ.4

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				συμμετέχοντες να μπορέσουν να ευθυγραμμιστούν με τις απαιτήσεις της διακήρυξης και να μην υπάρξουν διαφορετικές προσεγγίσεις και παρερμηνείες.	
13	ΑΔΕΛΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Μ.Ε.	14/05/2024	7.6	Να υπάρξει ευελιξία στον χρόνο έκδοσης των απαιτούμενων πιστοποιητικών δεδομένου ότι σύμφωνα με την διακήρυξη και την παρ.7.6.2. Οι σχετικές διαπιστεύσεις θα πρέπει να γίνουν στο όνομα του Αναδόχου ή σε περίπτωση Ένωσης Προσώπων στο όνομα της Κοινοπραξίας ή της εταιρείας που θα συσταθεί. Ως γνωστό η πιστοποίηση με πρότυπα διαχείρισης απαιτεί ένα χρονικό διάστημα λειτουργίας της εταιρίας που θα πιστοποιηθεί, επομένως θα πρέπει να δοθεί ένα χρονικό περιθώριο για να μπορεί ο οικονομικός φορέας να αποκτήσει τις σχετικές πιστοποιήσεις.	Βλέπε απάντηση Σχ. 7 σημείο 7.6.1
14	ΑΔΕΛΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Μ.Ε.	14/05/2024	ΠΑΡ. 1	Είναι αναγκαίο να υπάρξει εκ νέου διαβούλευση η οποία να συμπεριλαμβάνει τεχνικά χαρακτηριστικά των παρεχόμενων υπηρεσιών, κριτήρια επιλογής των οικονομικών φορέων, πλήρης περιγραφή των αναγκών του έργου (στόλος, υποδομές, ακυρωτικά μηχανήματα, κλπ). Επίσης θα πρέπει να γίνει πρόβλεψη κίνησης επιβατών προκειμένου να μπορεί να υπολογιστεί ορθά η οικονομική προσφορά των συμμετεχόντων.	Τα κριτήρια ανάθεσης αναφέρονται στην Πρόσκληση. Τα υπόλοιπα στοιχεία αποτελούν αντικείμενο της Β' Φάσης.
15	ΑΦΟΙ ΜΑΡΟΥΛΗ Α.Ε.	13/05/2024	1.11	Αναγράφεται ότι ο Ανάδοχος υποχρεούται να απασχολήσει το προσωπικό του προκατόχου του. Ο όρος αυτός που έχει τεθεί ενδεχομένως εγείρει ζήτημα νομιμότητας και επηρεάζει τη διακήρυξη. Σε κάθε περίπτωση απουσιάζουν τα σχετικά ποσοτικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά κάνοντας αδύνατη τη δόμηση	Βλέπε απάντηση Σχ.3

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				της οικονομικής προσφοράς των υποψήφιων αναδόχων. Η σχετική διατύπωση θα μπορούσε να αντικατασταθεί με τον καθορισμό απαίτησης για ελάχιστο αριθμό εργαζομένων ανά όχημα.	
16	ΑΦΟΙ ΜΑΡΟΥΛΗ Α.Ε.	13/05/2 024	4.4 & 4.5	<p>Σύμφωνα με το άρθρο 4.5.6. της παραγράφου σχετικά με το ΣΤΑΔΙΟ Β.ΙΙ ΤΗΣ Β΄ ΦΑΣΗΣ ΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ. Το βάρος της τεχνικής προσφοράς θα αντιστοιχεί τουλάχιστον στο 70% της αξιολόγησης. Η τεχνική προσφορά απαρτίζεται μεταξύ άλλων και από το προτεινόμενο επιχειρηματικό και επιχειρησιακό σχέδιο που περιλαμβάνει, (π.χ.σχέδιο marketing). Επιπρόσθετα σύμφωνα με την παράγραφο 4.4. ΣΤΑΔΙΟ Β.Ι. ΤΗΣ Β΄ ΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ οι υποψήφιοι Ανάδοχοι θα καταθέσουν προτάσεις για την βέλτιστη παροχή υπηρεσιών του οργανισμού και με βάση τις παραπάνω προτάσεις θα κριθούν και θα αξιολογηθούν αν προκρίνονται στην επόμενη φάση. Οι παραπάνω όροι αντιβαίνουν στην ελληνική νομοθεσία η οποία διαχωρίζει με διαφορετικούς ΚΑΔ το επάγγελμα του οικονομολόγου (πρόταση marketing), το επάγγελμα του συγκοινωνιολόγου (προτάσεις για βελτίωση του συγκοινωνιακού έργου) και το επάγγελμα του οδικού Μεταφορέα.</p> <p>Στο πλαίσιο της ίσης μεταχείρισης των διαγωνιζομένων θα πρέπει να διευκρινισθεί και να διασφαλισθεί ότι ελληνικές μεταφορικές εταιρείες (που δεν διαθέτουν τμήμα οικονομικών αναλυτών και συγκοινωνιολόγων) θα μπορούν να συμμετέχουν στο διαγωνισμό με κριτήριο το αντικείμενο των εργασιών που παρέχουν.</p>	Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο.

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
17	ΑΦΟΙ ΜΑΡΟΥΛΗ Α.Ε.	13/05/2024	5	Σύμφωνα με το άρθρο 5 που αφορά τα κριτήρια ανάθεσης αναφέρεται ότι δύο από τα επί μέρους κριτήρια είναι η ηλικία και το καύσιμο των οχημάτων. Δεν γίνεται όμως πουθενά σαφής αναφορά στον ακριβή αριθμό των οχημάτων και τα ελάχιστα απαιτούμενα χαρακτηριστικά που απαιτείται να διαθέτουν. Επίσης δεν γίνεται καθόλου αναφορά στις ελάχιστες δυνατές απαιτήσεις σε υποδομές (αμαξοστάσια, συνεργία κ.λ.π.) που απαιτούνται για την εύρυθμη λειτουργία του έργου. Τέλος δεν καθορίζονται τα επί ποινή αποκλεισμού χρονικά όρια, τόσο για τα οχήματα όσο και για την δημιουργία των υποδομών, τα οποία αν ξεπεραστούν από τον Ανάδοχο, τίθεται αυτόματα έκπτωτος από το έργο. Όλα τα παραπάνω κριτήρια, τα οποία είναι ζωτικής σημασίας για την ποιοτική και απρόσκοπτη εκτέλεση του έργου, καθορίζονταν με πλήρη σαφήνεια στην αντίστοιχη διακήρυξη του Ο.Α.Σ.Α. για το μεταφορικό έργο της Αθήνας.	Έχουν υπάρξει τροποποιήσεις σχετικά με τον αριθμό και την ηλικία των οχημάτων και απαιτείται πλέον όπως ο ανάδοχος προμηθευτεί μόνο νέα οχήματα εντός συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος. Τα υπόλοιπα θέματα αποτελούν αντικείμενο της Β Φάσης. Βλέπε και εισαγωγή στο παρόν κείμενο.
18	ΑΦΟΙ ΜΑΡΟΥΛΗ Α.Ε.	13/05/2024	6.6	Σύμφωνα με το άρθρο 6.6 δεν απαιτείται κατάθεση από τους υποψηφίους εγγυητικής συμμετοχής. Ο συγκεκριμένος όρος εγείρει ζήτημα νομιμότητας (βλ. νόμος 4412/2016 άρθρο 72). Για την απόδειξη της οικονομικής επάρκειας των υποψηφίων, θα πρέπει να ζητείται να Εγγυητική Συμμετοχής και Καλής Εκτέλεσης στα αντίστοιχα στάδια του διαγωνισμού και όχι μόνο οι οικονομικές καταστάσεις των πέντε τελευταίων χρήσεων.	Δεν απαιτείται κατάθεση εγγυητικής επιστολής συμμετοχής στην πρώτη φάση της προεπιλογής. Η Εγγυητική Συμμετοχής θα ζητηθεί κατά τη Β' Φάση. Η εγγύηση καλής εκτέλεσης αφορά την υπογραφή της σύμβασης.
19	ΑΦΟΙ ΜΑΡΟΥΛΗ Α.Ε.	13/05/2024	7.3	Στα Κριτήρια Οικονομικής και Χρηματοοικονομικής επάρκειας σε περίπτωση ένωσης νομικών προσώπων αναγράφεται ότι απαιτείται κατ'αναλογία ο	Βλέπε απάντηση Σχ.7 σημείο 9.6.2 και 9.6.3

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>σταθμισμένος μέσος όρος της τελευταίας πενταετίας της ένωσης να υπερβαίνει τα 30 εκατομμύρια Ευρώ και τουλάχιστον ένα μέλος της Ένωσης να διαθέτει μέσο τζίρο κατά την τελευταία πενταετία που να υπερβαίνει τα 18 εκατομμύρια Ευρώ.</p> <p>Στο πλαίσιο της ίσης μεταχείρισης των διαγωνιζομένων και ειδικότερα των ελληνικών υποψήφιων οικονομικών φορέων και λαμβάνοντας υπ όψιν ότι εντός της τελευταίας πενταετίας συμπεριλαμβάνεται και η περίοδος που λόγω της πανδημίας COVID19 έλαβαν χώρα μεταξύ άλλων και απαγορεύσεις μετακινήσεων και κατά συνέπεια υπήρξε μείωση τζίρου, θα πρέπει οι προϋποθέσεις σχετικά με τη χρηματοοικονομική και οικονομική επάρκεια να απαιτείται αθροιστικά από τα μέλη ενώσεως οικονομικών φορέων (και χωρίς περιορισμούς κατ' αναλογία σε ένα μέλος εξ αυτών)</p>	
20	ΑΦΟΙ ΜΑΡΟΥΛΗ Α.Ε.	13/05/2 024	7.4	<p>Στα Κριτήρια Τεχνικής και Επαγγελματικής ικανότητας αναγράφεται ότι οι υποψήφιοι Ανάδοχοι απαιτείται να έχουν εμπειρία παροχής αστικών και υπεραστικών μεταφορών τουλάχιστον πέντε ετών, να διαθέτουν εμπειρία από το ηλεκτρονικό σύστημα συλλογής κομίστρων και να έχουν υπογράψει τουλάχιστον μία σύμβαση δημόσιων επιβατικών μεταφορών με χρήση τηλεματικής.</p> <p>Η διατύπωση είναι εξαιρετικά περιοριστική, πλήττεται ο υγιής ανταγωνισμός και εγείρει ζήτημα νομιμότητας, δεδομένου ότι οι δημόσιες τακτικές μεταφορές στην ελληνική επικράτεια περιλαμβάνονται στα κλειστά επαγγέλματα που δεν μπορεί να εκτελέσει ιδιώτης μεταφορέας, ακόμα και αν έχει εμπειρία σε μεταφορικά έργα ίδιου ή και μεγαλύτερου μεγέθους. Στο πλαίσιο της</p>	Έχει γίνει τροποποίηση στη συγκεκριμένη απαίτηση και αν ο πάροχος δεν έχει τη σχετική εμπειρία με χρήση ηλεκτρονικού συστήματος συλλογής κομίστρου ή/και τηλεματικής, μπορεί να συμμετέχει σε ένωση προσώπων και τεχνολογική εταιρεία που έχει αναπτύξει, και λειτουργήσει τέτοια συστήματα για λογαριασμό παρόχων επιβατικών μεταφορών. Ο Αναθέτων Φορέας θεωρεί απαραίτητη την εμπειρία στα αναφερόμενα της Πρόσκλησης.

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				ίσης μεταχείρισης των διαγωνιζομένων θεωρούμε αυτονόητη την αντικατάσταση της σχετικής διατύπωσης με την εμπειρία στον τομέα δραστηριότητας οδικών μεταφορών επιβατών (ανεξαρτήτως τακτικής, αστικής, δημόσιας μεταφοράς επιβατών), χωρίς περαιτέρω εμπειρία σε σύστημα συλλογής κομίστρου ή χρήση τηλεματικής ίδιας με αυτή που χρησιμοποιούν οι δημόσιες τακτικές επιβατικές μεταφορές.	
21	ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝ ΙΚΗΣ Α.Ε.	13/05/2 024	1	1.α. Ως γνωστόν, η σύμβαση παροχής υπηρεσιών διακρίνεται από τη σύμβαση παραχώρησης με κριτήρια τόσο τον τρόπο αμοιβής του αναδόχου όσο και την ανάληψη του επιχειρηματικού κινδύνου. Στην περίπτωση της σύμβασης παραχώρησης ο ανάδοχος δεν αμείβεται απευθείας ή αποκλειστικά από τον αναθέτοντα φορέα αλλά από τρίτους, προς τους οποίους παρέχεται η υπηρεσία ή οι οποίοι εκμεταλλεύονται το έργο. Περαιτέρω, στην περίπτωση της σύμβασης παραχώρησης, ο ανάδοχος αναλαμβάνει τον επιχειρηματικό κίνδυνο της παροχής της υπηρεσίας μιας και το εργολαβικό αντάλλαγμα δεν παρέχεται από τον ανάδοχο αλλά, έστω σε έναν βαθμό, από τους τρίτους που χρησιμοποιούν την υπηρεσία. Αυτές οι παραδοχές απηχούν τόσο τη νομολογία του ΔΕΚ/ΔΕΕ (βλ., εντελώς, ενδεικτικά, ΔΕΕ της 10ης Σεπτεμβρίου 2009, C-206/08, ECLI:EU:C:2009:540, σκ. 49-59 και 72-80) όσο και τη νομολογία των εθνικών δικαστηρίων και δη του ΣτΕ (ΣτΕ ΕΑ 43/2016, σκέψη 10, ΣτΕ ΕΑ 102/2016, σκέψη 4, ΣτΕ ΕΑ 272/2015, σκέψη 4, ΣτΕ ΕΑ 189/2015, σκέψη 5, ΣτΕ ΕΑ 9/2015, σκέψη 6, ΣτΕ ΕΑ 415/2014, σκέψη 7, ΣτΕ ΕΑ 378/2013, σκέψη 6, ΣτΕ ΕΑ 213/2013, σκέψη 2, ΣτΕ ΕΑ 234/2012, σκέψη 4, ΣτΕ 676/2011,	1.α Βλέπε απάντηση Σχ. 1

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>σκέψη 4, ΣτΕ ΕΑ 64/2009, σκέψη 4, ΣτΕ ΕΑ 1273/2008, σκέψη 4). Χαρακτηριστική είναι η σκέψη 6 της απόφασης 124/2015 της Επιτροπής Αναστολών του Συμβουλίου της Επικρατείας, στην οποία έγινε δεκτό ότι «σύμβασης παραχώρησης υπηρεσιών, κατά την έννοια της οδηγίας 2004/17/ΕΚ και αντιστοίχως του ν. 3886/2010, εφ' όσον αφ' ενός το αντάλλαγμα για τις παρεχόμενες υπηρεσίες συνίσταται στο δικαίωμα του αναδόχου να εκμεταλλεύεται οικονομικά τις υπηρεσίες που συνιστούν την παροχή του προς την αναθέτουσα αρχή και να έχει ίδια έσοδα από τρίτους- χρήστες αυτών των υπηρεσιών (για την παραχώρηση από την αναθέτουσα αρχή στον ανάδοχο του δικαιώματος της οικονομικής εκμετάλλευσης αυτών, αντί καταβολής αμοιβής για την παροχή των υπηρεσιών του, ως εννοιολογικού στοιχείου των «συμβάσεων παραχώρησης» κατά την Οδηγία 2004/17/ΕΚ, βλ. τις αποφάσεις του ΔΕΕ της 10ης Νοεμβρίου 2011, C-348/2010, Norma-A SIA και Dekom SIA κατά Latgales Pliņoanas Relions, σκ. 41 και του ΔΕΚ της 10ης Σεπτεμβρίου 2009, C-206/08, Eurawasser, σκέψη 51, βλ. επίσης και Ε.Α. 415/2014, 378/2013, 142/2012) και αφ' ετέρου ο ανάδοχος αναλαμβάνει τον σχετιζόμενο με την εκμετάλλευση των υπηρεσιών επιχειρηματικό κίνδυνο (για την μετακύλιση στον ανάδοχο του συνυφασμένου με την παροχή των υπηρεσιών και την εκμετάλλευση του έργου κινδύνου, ως στοιχείου των «συμβάσεων παραχώρησης» κατά την οδηγία 2004/17/ΕΚ, βλ. ΔΕΚ, προμνησθείσα απόφαση Eurawasser, σκέψεις 57 έως 68, βλ. επίσης απόφαση ΔΕΕ της 10ης Μαρτίου 2011, C-274/09, Privater Rettungsdienst und Krankentransport Stadler, σκ. 29, βλ. επίσης Ε.Α. 415/2014 και 378/2013)».</p>	

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>β. Ήδη από τον τίτλο της, η προκηρυσσόμενη σύμβαση αφορά στην «παροχή υπηρεσιών δημόσιων επιβατικών μεταφορών». Πρόκειται, δηλαδή, για σύμβαση παροχής υπηρεσιών κατά την έννοια του άρθρου 2.1.9 ν. 4412/2016. Πλην όμως διάφοροι όροι της Πρόσκλησης Υποβολής Ενδιαφέροντος θέτουν εν αμφιβόλω τη νομική φύση της σύμβασης, σε βαθμό που να μπορεί να αμφισβητηθεί η νομιμότητά της είτε ευθύς αμέσως μετά την έναρξη της διαγωνιστικής διαδικασίας είτε στο πλαίσιο του προληπτικού ελέγχου του Ελεγκτικού Συνεδρίου.</p> <p>Χαρακτηριστικά:</p> <p>(i) Στο άρθρο 1.4 της Πρόσκλησης αναφέρεται ότι μεταξύ των στόχων του διαγωνισμού είναι η «αύξηση του συγκοινωνιακού έργου», η επίτευξη του οποίου συνδέεται με την υιοθέτηση εκ μέρους του ΟΣΕΘ της «εισαγωγής κινήτρων προς τον Ανάδοχο που κινούνται σε δύο κατευθύνσεις: αφενός στη μείωση του κόστους των προσφερόμενων υπηρεσιών και αφετέρου στην αύξηση της κερδοφορίας του αναδόχου εφόσον βελτιώσει την ποιότητα και αυξήσει την επιβατική κίνηση.». Ο όρος αυτός, του οποίου οι συνέπειες είναι εμφανείς σε διάφορες κρίσιμες διατάξεις της Πρόσκλησης, δεν συνάδει με μία σύμβαση παροχής υπηρεσιών· ούτε και μπορεί ο ανάδοχος να είναι υπεύθυνος/αρμόδιος για την αύξηση της κερδοφορίας του ή την μείωση του κόστους των προσφερόμενων υπηρεσιών.</p> <p>(ii) Στο άρθρο 3.2 της Πρόσκλησης καθίσταται σαφές ότι μέρος μόνον της αμοιβής του αναδόχου διασφαλίζεται σε σταθερή βάση. Μεγάλο τμήμα του</p>	

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				ανταλλάγματος εξαρτάται ευθέως από την επιβατική κίνηση, ως προκύπτει από το άρθρο 3.2.4 της Πρόσκλησης. Τούτο, όμως, συνιστά μετακύλιση του επιχειρηματικού κινδύνου από τον αναθέτοντα φορέα στον ανάδοχο και, ταυτόχρονα, μετατροπή της σύμβασης παροχής υπηρεσιών σε σύμβαση παραχώρησης.	
22	ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.	13/05/2024	1.6	<p>Στο άρθρο 1.6 της Πρόσκλησης γίνεται απόπειρα καθορισμού του αντικειμένου της σύμβασης. Στο άρθρο 1.6.2, λοιπόν, ορίζεται ότι «Εκτιμάται ότι θα απαιτηθεί στόλος 250 οχημάτων, μαζί με τα εφεδρικά οχήματα ο οποίος θα περιλαμβάνει διαφορετικούς τύπους οχημάτων ως προς το μέγεθος και τη χωρητικότητά τους καθώς και ως προς το είδος καυσίμου. Ο ακριβής απαιτούμενος αριθμός ανά τύπο οχήματος και συνολικά θα οριστικοποιηθεί στην Β΄ Φάση της Διακήρυξης.»</p> <p>Παρότι ο διαγωνισμός διεξάγεται με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου και αναλύεται σε δύο επιμέρους φάσεις, είναι σαφές ότι ήδη σε αυτό το στάδιο οι βασικοί όροι του πρέπει να χαρακτηρίζονται από σαφήνεια για λόγους τήρησης της αρχής της ισότητας, της διαφάνειας αλλά και προστασίας του ανόθευτου ανταγωνισμού. Ο όρος που παρατέθηκε ανωτέρω δεν πληροί αυτές τις αρχές καίτοι είναι ο κρισιμότερος για τον σχεδιασμό της προσφοράς του κάθε ενδιαφερόμενου οικονομικού φορέα. Ενώ, δηλαδή, τόσο η τεχνική όσο και η οικονομική προσφορά εξαρτώνται, εν πολλοίς, από τον τύπο των οχημάτων, το καύσιμό τους και τον αριθμό τους, οι υποψήφιοι οικονομικοί φορείς καλούνται να συμμετέχουν σε έναν</p>	Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο. Σημειώνεται ωστόσο ότι σε αυτό το στάδιο (Α Φάση) ο Αναθέτων Φορέας καλεί τους υποψηφίους σε εκδήλωση ενδιαφέροντος. Όλα τα τεχνικά μεγέθη θα δοθούν στους συμμετέχοντες οικονομικούς φορείς με τον ανταγωνιστικό διάλογο και συγκεκριμένα στη φάση ΒΙ, πριν από την υποβολή της Τεχνικής και Οικονομικής Προσφοράς..

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>διαγωνισμό χωρίς να έχουν τη στοιχειώδη εποπτεία των απαιτήσεων του αναθέτοντος φορέα.</p> <p>Συνεπώς, ο προειρημένος όρος πρέπει να διευκρινιστεί ήδη σε αυτό το χρονικό σημείο αφού στη Β΄ Φάση της Διακήρυξης ο υποψήφιος ανάδοχος μπορεί να βρεθεί «εγκλωβισμένος» στην υποβολή μίας προσφοράς που είναι ανέφικτο να υποστηριχθεί προς βλάβη τόσο του ιδίου όσο και του (δημοσίου) συμφέροντος της υπό ανάθεση σύμβασης.</p>	
23	ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝ ΙΚΗΣ Α.Ε.	13/05/2 024	1.11	<p>Σύμφωνα με το άρθρο 1.11 της Πρόσκλησης, «Ο Ανάδοχος της προκηρυσσόμενης σύμβασης υποχρεούται στην απασχόληση του προσωπικού του προκατόχου του που παρείχε τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές (ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης σε συνεργασία με τα ΚΤΕΛ Σερρών και ΚΤΕΛ Χαλκιδικής), τηρώντας κατ' ελάχιστον τις υπάρχουσες συλλογικές συμβάσεις τους (...).».</p> <p>Ο συγκεκριμένος όρος οφείλει να αφαιρεθεί από την Πρόσκληση διότι: (α) Είναι εσωτερικά αντιφατικός. Η υποχρέωση των εργαζομένων μας να εργαστούν στον ανάδοχο της σύμβασης (στην περίπτωση, προφανώς, που είναι διαφορετικό πρόσωπο από εμάς) έρχεται σε αντίθεση με ρητό όρο της συλλογικής σύμβασης εργασίας τους, την οποία υποτίθεται ότι το άρθρο 1.11 της Πρόσκλησης θωρακίζει. (β) Είναι αντίθετος τόσο με το Σύνταγμα όσο και με το ενωσιακό δίκαιο αφού συνιστά αθέμιτη και αδικαιολόγητη (από άποψη δημοσίου συμφέροντος) παρέμβαση σε ιδιωτικό συμβατικό δεσμό που συνεστήθη μεταξύ των εργαζομένων μας και ημών. (γ) Εισάγει αθέμιτο πλεονέκτημα υπέρ των ανταγωνιστών</p>	Βλέπε απάντηση Σχ. 3

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				μας και σε βάρος μας, τη στιγμή που μεταξύ των κριτηρίων που θα αποτιμηθούν για την ανάθεση της σύμβασης είναι το προσωπικό που θα απασχοληθεί για την εκτέλεση της υπηρεσίας.	
24	ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝ ΙΚΗΣ Α.Ε.	13/05/2024	2.1.12	Δεδομένων των προβλημάτων που ανέκυψαν σε πρόσφατη, συναφή διαγωνιστική διαδικασία, παρακαλούμε για τη διευκρίνιση του άρθρου 2.1.12 σχετικά με την έννοια της «Ένωσης Προσώπων» και τον σαφή προσδιορισμό της εταιρικής μορφής που θα πρέπει να συστηθεί από τα μέλη της Ένωσης, μετά την ανακήρυξή τους ως αναδόχων. Ειδικότερα, ζητείται να προσδιοριστεί κατά πόσο θα πρέπει να συστηθεί Α.Ε., Α.Ε. ειδικού σκοπού, Κοινοπραξία κ.ο.κ..	Ο Αναθέτων Φορέας έχει συμπεριλάβει τον ορισμό της έννοιας της «Ένωσης Προσώπων» στη Διακήρυξη.
25	ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝ ΙΚΗΣ Α.Ε.	13/05/2024	ΠΑΡ 1 7.4 β, γ 3.3 3.4 3.5	Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 αλλά και σε άλλα σημεία της διακήρυξης αναφέρεται ότι έως τον Νοέμβριο του 2024 υλοποιείται από την κοινοπραξία ΤΕΡΝΑ ΕΝΕΡΓΙΑΚΗ-INDIGITAL-AMCO, σύμβαση για την μελέτη, εγκατάσταση θέση σε λειτουργία και εκπαίδευση ενός πλήθους υποσυστημάτων με κύριο του έργου τον ΟΣΕΘ. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται σύστημα ΑΣΣΚ και ευφυών συστημάτων τηλεματικής. Στη συνέχεια αναφέρεται ότι οι προδιαγραφές και οι απαιτήσεις θα κοινοποιηθούν στον ανάδοχο κατά την Β φάση. Με δεδομένο ότι ζητείται ο ανάδοχος να έχει μόνο τη υποχρέωση να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις των συστημάτων και να υποβληθεί στα αντίστοιχα κόστη, είναι ακατανόητο -και αντίθετο με πληθώρα αρχών του εθνικού και ενωσιακού δικαίου- να ζητείται [7.4 (β),(γ)] η ειδική εμπειρία των (3) τριών ετών στην διαχείριση των προαναφερόμενων συστημάτων. Ο συγκεκριμένος	Βλέπε απάντηση στο Σχ. 20

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>όρος πρέπει να αφαιρεθεί διότι θέτει εν αμφιβόλω τη συμφωνία της Πρόσκλησης και της διαγωνιστικής διαδικασίας με τις αρχές της ισότητας και του ανόθευτου ανταγωνισμού ενώ εισάγει δυσμενή διάκριση σε βάρος όλων των ελληνικών οικονομικών φορέων που παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς προσώπων με λεωφορεία.</p> <p>9. Ο τρόπος υπολογισμού του ΜΚ, όπως προβλέπεται στα άρθρα 3.3 και 3.4 της Πρόσκλησης, είναι αντίθετος τόσο στην κοινή λογική όσο και σε βασικές οικονομικές αρχές. Καθιστά, δε, τη σύμβαση ασύμφορη και ανέφικτη, ως προς την εκτέλεσή της, ανατρέποντας εξ αρχής την όποια ισορροπία της. Είναι προφανές ότι -ο μόνος τρόπος για να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα της σύμβασης και, τελικά, το δημόσιο συμφέρον- είναι η αύξηση του ποσοστού του ΔΤΚ από 75% σε 100%. Υπό την υφιστάμενη ρύθμιση, σε περίπτωση που ο αναθέτων φορέας ασκήσει το δικαίωμα προαίρεσής του και η διάρκεια της σύμβασης ανέλθει στα 15 έτη, η απόκλιση της αμοιβής του αναδόχου θα από το αναμενόμενο και εύλογο θα υπερβεί τα 100.000.000 ευρώ.</p> <p>10. Στις τρέχουσες ευμετάβολες μακροοικονομικές συνθήκες, το άρθρο 3.5 της Πρόσκλησης (που προβλέπει ότι η ρήτρα καυσίμου θα υπολογίζεται σε σχέση με την αντίστοιχη τιμή αναφοράς που θα ισχύει την ημέρα της υπογραφής της σύμβασης) ανατρέπει εξ αρχής την ισορροπία της σύμβασης και καθιστά αυτήν –υπό προϋποθέσεις- ζημιογόνα. Η ρήτρα καυσίμου, προφανώς, δεν μπορεί να υπολογίζεται σε σχέση με μία σταθερή τιμή που θα ισχύει την ημέρα υπογραφής της σύμβασης αλλά θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη της την</p>	<p>3.3 και 3.4 Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο. Ωστόσο επισημαίνεται ότι η αύξηση του ΔΤΚ σε 100% είναι αδύνατη καθώς θα σήμαινε διπλή προσαύξηση λόγω της προβλεπόμενης ρήτρας καυσίμου.</p> <p>3.5 Ο ακριβής τρόπος υπολογισμού της ρήτρας καυσίμου θα καθορισθεί στη Β' Φάση όταν θα οριστικοποιηθεί και το σχέδιο της σύμβασης. Δεν θα διαφέρει πάντως από την ισχύουσα πρακτική και από τον τρόπο που εφαρμόζεται από τον ΟΑΣΑ. Η τιμή της αποζημίωσης ανά χιλιόμετρο είναι σε τιμές 2024 και επομένως εάν η έναρξη των υπηρεσιών λάβει χώρα το 2025 θα ληφθεί υπόψη ο πληθωρισμός που μεσολάβησε.</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>αυξητική τάση των τιμών σε ενέργεια και καύσιμα. Χαρακτηριστικά σημειώνεται ότι: Η τιμή των 2 ευρώ, προέρχεται προφανώς από κοστολόγηση προ της σύνταξης της πρόσκλησης σε διαβούλευση, πιθανώς του Φεβρουαρίου 2024 κι έλαβε υπόψη της τιμή πετρελαίου 1,30 προ ΦΠΑ. Εάν την ημέρα υπογραφής της σύμβασης, περί τον ένα χρόνο μετά, η τιμή του καυσίμου έχει αυξηθεί κατά 50% π.χ., και δεδομένου ότι το καύσιμο, εμπειρικά αποτελεί το 40% του κόστους, θα πρέπει η αποζημίωση των 2 ευρώ, να τεθεί στα 2 + 20% = 2,40 ευρώ/χλμ. Ο προκαθορισμός της αποζημίωσης σε σταθερές τιμές (2 ευρώ), μεγάλο χρονικό διάστημα προ της υπογραφής σύμβασης, ενέχει τον κίνδυνο να είναι εντελώς εκτός πραγματικότητας κατά το μάλλον ή ήττον, την ημέρα έναρξης παροχής της υπηρεσίας.</p>	
26	ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝ ΙΚΗΣ Α.Ε.	13/05/2 024	3.1	<p>Σύμφωνα με το άρθρο 3.1 «Ο Αναθέτων Φορέας (..) έχει το δικαίωμα να ζητήσει την υλοποίηση μικρότερου έργου, όχι όμως περισσότερο από 20%».</p> <p>Είναι σαφές ότι η συγκεκριμένη μείωση επηρεάζει καταλυτικά την προοπτική ανάληψης αλλά και εκτέλεσης της υπό προκήρυξη παροχής υπηρεσιών. Ταυτόχρονα, ο σχετικός όρος είναι εντελώς ασαφής, χωρίς να αναφέρονται οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες καλείται σε εφαρμογή. Η διευκρίνισή του είναι, όμως, απολύτως αναγκαία τόσο για την υποβολή της προσφοράς όσο και για την εν γένει οικονομική της</p>	<p>Η σχετική διάταξη έχει τροποποιηθεί και η μέγιστη μείωση που μπορεί να ζητηθεί είναι 5%.</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>αποτίμηση από κάθε ενδιαφερόμενο φορέα. Υπό τη συγκεκριμένη διατύπωση, η σύμβαση κινδυνεύει να έρχεται, εξαρχής, σε αντίθεση με θεμελιώδεις αρχές του ενωσιακού και εθνικού δικαίου αφού δεν φαίνεται να τηρείται οιαδήποτε ισορροπία στον συμβατικό δεσμό. Σε αυτό το πλαίσιο, οιαδήποτε μείωση ου έργου που υπερβαίνει το 5% διακυβεύει την επένδυση οιοδήποτε αναδόχου καθώς τα σταθερά κόστη (π.χ. τοκοχρεωλύσια αγοράς λεωφορείων, ενοίκια και αποσβέσεις εγκαταστάσεων κ.ο.κ.) θα παραμένουν αμετάβλητα τη στιγμή που η προσδοκούμενη πρόσοδος του αναδόχου θα μειωθεί σε σημείο ανατροπής της ισορροπίας της σύμβασης.</p> <p>6. Η εκτιμώμενη αξία της σύμβασης δεν έχει προσδιοριστεί με όρους που να διασφαλίζεται η ισορροπία της και η προοπτική βιώσιμης εκτέλεσής της. Πέραν του ότι, όπως ήδη σημειώθηκε, η κατάτμηση της αμοιβής σε ένα σταθερό μέρος (που συνδέεται με τα οχηματοχιλιόμετρα/έτος) και σε ένα μεταβλητό μέρος (που συνδέεται με την επιβατική κίνηση) αλλοιώνει τη νομική φύση της σύμβασης, ο καθορισμός της τιμής στα 2,00 ευρώ/οχηματοχιλιόμετρο καθιστά αυτήν εντελώς ασύμφορη (=ζημιογόνα) για οποιονδήποτε υποψήφιο ανάδοχο. Περαιτέρω, στο παρόν χρονικό σημείο (αλλά και στο προβλέψιμο μέλλον), το άρθρο 3.2.4 της Πρόσκλησης είναι ανέφικτο να τηρηθεί αφού δεν υφίσταται αξιόπιστος τρόπος μέτρησης των επιβατών που κάνουν χρήση των μέσων μεταφοράς.</p> <p>Η μόνη οδός για τη διασφάλιση της νομικής φύσης της σύμβασης αλλά και της ισορροπίας της είναι ο καθορισμός σταθερής τιμής σε σαφώς μεγαλύτερο</p>	<p>6. Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο. Η σχετική διάταξη έχει τροποποιηθεί μερικώς. Σημειώνεται ότι η καταμέτρηση των επιβατών θα είναι εφικτή με το αυτόματο σύστημα συλλογής κομίστρου και επικουρικά με τους καταμετρητές επί των οχημάτων.</p> <p>Όλα τα τεχνικά μεγέθη θα δοθούν στους φορείς στο επόμενο στάδιο και συγκεκριμένα στη Φάση ΒΙ, πριν από την υποβολή της Τεχνικής και Οικονομικής Προσφοράς..</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>ύψος και η απάλειψη της μεταβλητής αμοιβής ως τρόπου καταβολής του εργολαβικού ανταλλάγματος.</p> <p>Ειδικότερα, επισημαίνεται ότι:</p> <p>Η προβλεπόμενη πρόσθετη αποζημίωση των 0,40€ πλέον ΦΠΑ ανά μεταφερόμενο επιβάτη, καθιστά το έργο μη βιώσιμο για οποιονδήποτε ανάδοχο. Κρίνεται χρήσιμο να επισημανθούν τα κατωτέρω αναφερόμενα:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Πρακτικά για να επιτευχθεί έσοδο 2,4 Ευρώ ανά/χλμ η ρύθμιση αυτή μεταφράζεται σε έναν επιβάτη (ακύρωση) για κάθε χιλιόμετρο. Αυτό για όποιον γνωρίζει έστω και επιφανειακά την κατάσταση είναι αδύνατο να επιτευχθεί σε περαστικά δρομολόγια, στην υφιστάμενη κατάσταση. • Θα ήταν χρήσιμο ο ΟΣΕΘ να δημοσιεύσει τα τελευταία διαθέσιμα ετήσια στοιχεία ακυρώσεων για να μπορέσουν οι υποψήφιοι ανάδοχοι να εκτιμήσουν τις πραγματικές συνθήκες και δεδομένα του έργου. • Θα ήταν εύλογο και εύστοχο η ρύθμιση να προβλέπει τα αντίστοιχα με το πνεύμα του αντίστοιχου διαγωνισμού του ΟΑΣΑ. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται και ενδεχόμενη αμφισβήτηση της διακήρυξης ως προς την εισαγωγή επιχειρηματικού κινδύνου σε σύμβαση παραχώρησης. • Θα ήταν αναμενόμενο να γίνεται αναφορά στην επικείμενη λειτουργία του μετρό και τις επιπτώσεις ή αναγκαίες μεταβολές στο προτεινόμενο έργο. <p>7. Το άρθρο 3.1.2 προβλέπει ότι ο Ανάδοχος οφείλει να μελετήσει, εφόσον του ζητηθεί, την προοπτική των ευέλικτων μεταφορικών υπηρεσιών προκειμένου αυτές να αποτελέσουν αντικείμενο της σύμβασης. Ο συγκεκριμένος όρος υποκρύπτει απευθείας ανάθεση μελέτης, η οποία είναι αυτοτελής</p>	

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				σε σχέση με το κύριο αντικείμενο της σύμβασης, και πρέπει να απαλειφθεί διότι παραβιάζει τις θεμελιώδεις αρχές του ενωσιακού δικαίου δημοσίων συμβάσεων.	
27	ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝ ΙΚΗΣ Α.Ε.	13/05/2 024	5	<p>Το άρθρο 5.3 της Πρόσκλησης που αφορά στα κριτήρια ανάθεσης και τον τρόπο αποτίμησής τους πρέπει να διευκρινιστεί έτι περαιτέρω ήδη από το παρόν χρονικό σημείο δεδομένου ότι πρόκειται για μία εκ των κρισιμότερων διατάξεων που συνδέονται με τον σχεδιασμό της προσφοράς του εκάστοτε ενδιαφερομένου.</p> <p>12. Να διευκρινισθεί ότι ο ανάδοχος θα κάνει χρήση των απαραίτητων υποδομών για την εκτέλεση του έργου αδαπάνως και ατελώς (Τηλεματική, ΑΣΣΚ, Στάσεις, Αφετηρίες, Παροχές ρεύματος, Σταθμαρχεία κλπ). Δεδομένου ότι απαιτούνται συγκεκριμένοι αστικοί χώροι για τερματικούς σταθμούς, οι οποίοι είναι ήδη δεσμευμένοι από τον ΟΑΣΘ (π.χ. Ν.Σ.Σ.), θα πρέπει να διευκρινιστεί εκ των προτέρων, η ακριβής διαδικασία εγκατάστασης στους χώρους αυτούς, καθώς θα προκύψει από την πρώτη ημέρα εκκίνησης της υπηρεσίας, το ακανθώδες ζήτημα της χρήσης δημόσιων και ιδιωτικών χώρων, που δεν διατίθενται προς μίσθωση. Για παράδειγμα, είναι προφανές ότι οποιοσδήποτε ανάδοχος θα κληθεί να εκκινεί σωρεία δρομολογίων και άρα λεωφορείων, από το χώρο του Ν.Σ.Σ. στον οποίο όμως δεν υπάρχουν χώροι προς διάθεση, καθώς το σύνολό τους μισθώνεται από τον κρατικό ΟΑΣΘ. Πού θα στεγαστούν λοιπόν οι ιδιώτες πάροχοι και με ποιες υποχρεώσεις, για τις αφετηρίες τις οποίες καθορίζει ο αναθέτων; Να διευκρινιστεί εάν υπάρχει απαίτηση αμαξοστασίου και εάν ναι να δοθούν</p>	<p>Βλέπε απαντήσεις σε:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Σχ. 8 σημεία 5.3 - Σχ. 8 σημείο 1.4 - Σχ. 17 - Σχ. 10 σημείο 12

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>οι ελάχιστες προδιαγραφές. Επισημαίνεται ότι το αμαξοστάσιο αποτελεί σημαντική παράμετρο με καθοριστική σημασία για την εκτίμηση των επενδυτικών κινήσεων των αναδόχων ενώ τυχόν ελλείψεις στην περιγραφή των σχετικών προδιαγραφών θέτουν εν αμφιβόλω τη νομιμότητα της διαδικασίας λόγω της ασάφειάς τους. Υπενθυμίζεται ότι κατά το ενωσιακό δίκαιο, οι όροι μίας διαγωνιστικής διαδικασίας πρέπει να είναι σαφείς και προβλέψιμοι ώστε ο υποψήφιος ανάδοχος να μπορεί να προετοιμάσει την προσφορά του και να διασφαλίζεται η ισότητα και ο ανόθευτος ανταγωνισμός.</p> <p>13. Είναι, μάλλον, αυτονόητο ότι ο ανάδοχος θα πρέπει να εκτελεί το έργο με καινούρια λεωφορεία, μετά τη συμπλήρωση ευλόγου χρονικού διαστήματος προμήθειας των 2 ετών. Τέλος, θεωρούμε εύλογο, να τεθεί μικρό όριο ηλικίας απόσυρσης, ώστε τα λεωφορεία που θα χρησιμοποιούνται καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης, να είναι πάντα ηλικίας κάτω των 15 ετών, για να διασφαλιστεί η ποιοτική εξυπηρέτηση των επιβατών της Θεσσαλονίκης, που ταλαιπωρούνται την τελευταία εικοσαετία, με μεταχειρισμένα λεωφορεία μεγάλης ηλικίας.</p>	
28	Σωματείο Συνεργασίας Μετόχων ΟΑΣΘ	08/05/2024	1	<p>1.Αρθρο 1 - Σημείο 1.6.2 : Με βάση την μέχρι τώρα εμπειρία που αφορά στις γραμμές του Διαγωνισμού τα απαιτούμενα οχηματοχιλιόμετρα ξεπερνούν κατά πολύ τα οχηματοχιλιόμετρα της προκήρυξης. Είναι δε προφανές ότι και ο ΟΣΕΘ αντιλαμβάνεται το μέγεθος της διαφοράς μεταξύ των οχηματοχιλιόμετρων που έχει εξαγγείλει και αυτών που ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες ώστε αναγκάζεται να προβλέψει</p>	<p>Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο μερικώς. Σημειώνεται ότι το διαμορφούμενο πλαίσιο λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης λόγω της επικείμενης έναρξης λειτουργίας του Μετρό απαιτεί τη διασφάλιση της δυνατότητας απαίτησης αύξησης του</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				(αρχικά) 20% μονομερή αύξηση και επίσης άλλο ένα 20% αύξηση μέσω των ευέλικτων μεταφορών ήτοι 40% - Σημειώνουμε ότι στην περίπτωση του μεταφορικού έργου των Αθηνών ο ΟΑΣΑ προέβλεψε αύξηση που δεν ξεπερνούσε το 4% των προκηρυχθησομένων οχηματοχιλιόμετρων! Για το λόγο αυτό τα οχηματοχιλιόμετρα της προκήρυξης πρέπει να αυξηθούν ώστε να ανταποκρίνονται στο πραγματικό μεταφορικό έργο για τις λεωφορειακές γραμμές της προκήρυξης. Με βάση την δική μας εμπειρία θεωρούμε ότι ένα ρεαλιστικό νούμερο θα προσεγγίζει ή ίσως και υπερβαίνει τα 40,000,000 ωφέλημα οχηματοχιλιόμετρα. Επίσης ο αριθμός των οχημάτων που απαιτούνται για την κάλυψη των γραμμών και των πραγματικών οχηματοχιλιόμετρων πρέπει ομοίως να αυξηθεί σε τουλάχιστον 300.	συγκοινωνιακού έργου εφόσον οι συνθήκες το απαιτούν. Το αναφερόμενο στο σχόλιο μέγεθος αναφορικά με τα οχηματοχιλιόμετρα, ήτοι 40,000,000, αφορά το σύνολο του εκτελούμενου έργου στην αστική και περιαστική περιοχή, μέρος του οποίου αφορά η παρούσα Πρόσκληση.
29	Σωματείο Συνεργασίας Μετόχων ΟΑΣΘ	08/05/2024	2	Είμαστε το Σωματείο των πρώην μετόχων του ΟΑΣΘ που επί 60 έτη εκτελούσαμε με επιτυχία το μεταφορικό έργο της Θεσσαλονίκης. Με το νόμο 4482/2017 και κατά παράβαση των αρχών του κράτους δικαίου και των συνταγματικώς κατοχυρωμένων δικαιωμάτων για προστασία της ιδιωτικής περιουσίας έγινε βίαιη αφαίρεση της περιουσίας μας με κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ και αφαίρεση του μεταφορικού έργου από εμάς. Η Διοίκηση είχε δεσμευθεί να προκηρύξει διαγωνισμό για το μεταφορικό έργο της Θεσσαλονίκης άμεσα και πάντως προ της παρελεύσεως 1-2 ετών από την βίαιη αφαίρεση της περιουσίας μας. Δυστυχώς, για λόγους άγνωστους σε εμάς η διοίκηση κωλυσιέργησε επί 7 και πλέον έτη με αποτέλεσμα οι προϋποθέσεις που εμφανίζονται τώρα στην προκήρυξη ουσιαστικά	Οι βασικοί όροι συμμετοχής στον διαγωνισμό έχουν εγκριθεί από την ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Οι αιτιάσεις του Σωματείου σχετικά με το περιεχόμενο του Ν. 4482/2017 ξεφεύγουν από την αρμοδιότητα του ΟΣΕΘ και άπτονται πολιτικών ζητημάτων. Οι δικαιούμενοι συμμετοχής στον διαγωνισμό καθορίζονται στο σχετικό άρθρο της Πρόσκλησης όπως θα τροποποιηθεί μετά τη διαδικασία της διαβούλευσης που έληξε την 14 ^η Μαΐου 2024. Η ελάχιστη απαίτηση συμμετοχής στον διαγωνισμό είναι η ύπαρξη φορέα τακτικών οδικών επιβατικών μεταφορών σε ένωση προσώπων με ποσοστό 50% +1 και υπογραφή σύμβασης τα τελευταία πέντε έτη

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>φωτογραφικά να μας αποκλείουν από τη διαγωνιστική διαδικασία στρεβλώνοντας τον ανταγωνισμό και πλήττοντας το δημόσιο συμφέρον αφού ένας αξιόπιστος οικονομικός φορέας αποκλείεται από τη διαγωνιστική διαδικασία. Οι προϋποθέσεις της προκήρυξης πρέπει συνεπώς να τροποποιηθούν καταλλήλως καθώς στην παρούσα μορφή τους αποτελούν συνέχεια της αυθαιρεσίας της διοικήσεως, δεν εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον ενώ αντιθέτως βάλουν και κατά του συμφέροντος της επιτυχούς ολοκλήρωσης του διαγωνισμού χωρίς προσφυγές και δικαστικές ακυρώσεις. Για τους λόγους αυτούς στο Σημείο 2.1.16 και Στο τέλος της παραγράφου να τεθεί όρος με το εξής περιεχόμενο: "Για επιχειρήσεις που εκτελούσαν μεταφορικό έργο για πάνω από 20 έτη και λόγω κρατικοποιήσεως έχουν τεθεί υπό την διοίκηση του κράτους εντός της τελευταίας 10ετίας, οι μέτοχοι αυτών δύνανται να υποβάλουν οικονομικές καταστάσεις της τελευταίας πενταετίας κατά τη διάρκεια της οποίας αυτοί είχαν τη διοίκηση του φορέα. Τα στοιχεία αυτά θα επικαιροποιηθούν με βάση το ΔΤΚ της ΕΛΣΤΑΤ"</p>	<p>ή παλαιότερη σύμβαση που ήταν όμως σε ισχύ την τελευταία πενταετία.</p>
30	Σωματείο Συνεργασίας Μετόχων ΟΑΣΘ	08/05/2024	3	<p>Σημείο 3.1: όπως προείπαμε το πραγματικό μετοφορικό έργο είναι πολύ μεγαλύτερο από τα προκηρυσσόμενα οχηματοχιλιόμετρα προσεγγίζοντας ή και υπερβαίνοντας τα 40,000,000. Δέον να αναπροσαρμοστούν τόσο τα οχηματοχιλιόμετρα όσο και η αξία της σύμβασης. Η δε αξία της σύμβασης θα πρέπει να λάβει ως Μοναδιαίο Κόστος οχηματοχιλιομέτρου το ΜΚ που διελάμβανε και η προκήρυξη των Αθηνών</p>	<p>Ομοίως με το Σχ. 28 επισημαίνεται ότι το αναφερόμενο στο σχόλιο μέγεθος αναφορικά με τα οχηματοχιλιόμετρα, ήτοι 40,000,000, αφορά το σύνολο του εκτελούμενου έργου στην αστική και περιαστική περιοχή, μέρος του οποίου αφορά η παρούσα Πρόσκληση.</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				καθώς δεν υφίσταται κανένας δικαιολογητικός λόγος για την απόκλιση κατά 15% στο ΜΚ.	
31	Σωματείο Συνεργασί α Μετόχων ΟΑΣΘ	08/05/2 024	4 και 5	Σημείο 4.5.6 και Άρθρο 5 : Η προκήρυξη είναι ελλιπέστατη στο σημείο αυτό καθώς δεν καθορίζει με την απαιτούμενη σαφήνεια τα κριτήρια ανάθεσης και τη βαρύτητα ενός εκάστου όπως απαιτεί τόσο η Οδηγία 2014/25/ΕΕ άρθρα 48 και 82 καθώς και ο νόμος 4412/2016 άρθρα 267, 301-309 και 311. Ο Αναθέτων φορέας οφείλει να προσδιορίσει με ακρίβεια τα κριτήρια ανάθεσης και τη σχετική βαρύτητα και μόνον εάν δεν μπορεί να προσδώσει ακριβή βαρύτητα υποχρεούται να τα αναγράψει με φθίνουσα σειρά. Δεν μπορεί να είναι προϊόν του διαλόγου τα κριτήρια ανάθεσης. Αντικείμενο του ανταγωνιστικού διαλόγου είναι μόνον τα μέσα που μπορούν να ικανοποιήσουν με τον καλύτερο τρόπο τις ανάγκες του έργου όπως προκύπτουν από τα κριτήρια ανάθεσης. Ο λόγος αυτός καθιστά την προκήρυξη ευάλωτη σε προσφυγές και δέον να διορθωθεί άμεσα.	Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο.
32	Σωματείο Συνεργασί α Μετόχων ΟΑΣΘ	08/05/2 024		Σημείο 7.2 - Κριτήρια Προσωπική Κατάσταση: Να τεθεί υποχρέωση υποβολής Υπεύθυνης Δήλωσης για όλα τα κριτήρια που αφορούν στην καταλληλότητα προσωπικής κατάστασης του Αναδόχου και όπου είναι δυνατή η λήψη επίσημων βεβαιώσεων/πιστοποιητικών συμμόρφωσης να προσκομίζονται από τον ανάδοχο. 7.3.2 Για την οικονομική επάρκεια να συνυπολογίζεται και η αγοραία αξία ακίνητης περιουσίας ιδίως ακίνητα που χρησιμοποιούνται ως γραφεία και Αμαξοστάσια. Στο τέλος της παραγράφου να τεθεί νέο σημείο γ με το	7.2 Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο 7.3.2 Αποτελούν αντικείμενο της Β' Φάσης

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>εξής περιεχόμενο “(γ) αποτιμήσεις ακίνητης περιουσίας από ανεξάρτητο εκτιμητή γνωσμένου κύρους.</p> <p>Σημείο 7.3.3 : Ο κύκλος εργασιών να λαμβάνεται από την τελευταία ενεργή πενταετία όσων υπέστησαν κρατικοποίηση εντός της τελευταίας δεκαετίας. Άρα να μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα έτη 2016-15-14-13-12 επικαιροποιημένα με το ΔΤΚ της ΕΛΣΤΑΤ σε τιμές 2023.</p> <p>Σημείο 7.3. οικονομική επάρκεια να τεθεί στο ποσό των 60,000,000 ευρώ στην οποία θα πρέπει να προσμετρώνται και στοιχεία ακίνητης περιουσίας.</p> <p>Σημείο 7.3.5 (α): Να τροποποιηθεί ως εξής “δεν θα γίνεται αποδεκτή επίκληση οικονομικής χρήσης που έληξε προ του 2015.”</p> <p>Σημείο 7.3.7: Λόγω της ιδιαίτερης δυσκολίας που εμφανίζουν οι περιιαστικές περιοχές της Θεσσαλονίκης (μεγάλες χιλιομετρικές αποστάσεις με δύσκολες οδούς, η ζητούμενη εμπειρία των υποψηφίων αναδόχων πρέπει να είναι τουλάχιστον 10ετής με συγκεκριμένους δείκτες επιτυχούς εκτέλεσης του μεταφορικού έργου όπως για παράδειγμα :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Βλάβες οχημάτων ανά έτος b. Βαθμός Τήρησης ωραρίων και δρομολογίων - ποσοστό αποκλίσεων - λόγοι αποκλίσεων c. Εκπομπές ρύπων ανά οχηματοχιλιόμετρο d. Συντήρηση οχημάτων e. Διαθεσιμότητα αμαξοστασίων f. Διαθεσιμότητα ικανού αριθμού συντηρητών g. Ικανότητα προσωπικού - εκπαίδευση h. Αριθμός μηχανικών / οδηγών / λοιπού προσωπικού κατ’ αναλογία με το στόλο. i. Αμαξοστάσια - χωρητικότητα - γεωγραφική τοποθεσία 	<p>7.3.3 Ο προτεινόμενος όρος είναι φωτογραφικός και δεν μπορεί να ενσωματωθεί στην πρόσκληση</p> <p>7.3 Το ποσό της οικονομικής επάρκειας δεν δύναται να αυξηθεί. Βλέπε απάντηση σχολίου 29</p> <p>Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη τα υπόλοιπα σχόλια.</p> <p>7.3.7 Αποτελεί αντικείμενο της Β’ Φάσης και της σύμβασης</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>Στην παράγραφο 7.3.7 όπου απαιτείται ένα τουλάχιστον μέλος της ένωσης προσώπων να έχει πενταετή προϋπηρεσία και μέσο όρο κύκλου εργασιών τα 18,000,000 σε τιμές 2023. Να αυξηθεί η προϋπηρεσία σε 10ετία και ο τζίρος σε 40,000,000ευρώ και να διευκρινιστεί ότι και οι χρήσεις προ του 2017 ικανοποιούν την απαίτηση αυτή.</p> <p>Ομοίως στο σημείο 7.4 (α) η ειδική εμπειρία να γίνει δεκαετής εντός της τελευταίας εικοσαετίας.</p> <p>Να τεθεί όρος ότι η εμπειρία που δέον να έχουν οι υποψήφιοι πρέπει να προέρχεται από μεταφορικό έργο σε μεγάλες πόλεις με 700,000 κατοίκους και πλέον και να ξεπερνά ή τουλάχιστον να ισούται με τη διαχείριση 300 λεωφορείων την ημέρα.</p> <p>Σημείο 7.4. (β) και (γ) Η εμπειρία στην τηλεματική οργάνωση και στο Αυτόματο σύστημα συλλογής κομίστρου να είναι δεκαετής και πάντως μεγαλύτερη των 5 ετών με συγκεκριμένους δείκτες επίτευξης στόχων όπως :</p> <ul style="list-style-type: none"> a.Ποσοστό συλλογής κομίστρου και λαθρεπιβίβασης b.Τεχνολογία συμβατή με του ΜΕΤΡΟ και άλλων μέσων μετεπιβίβασης c.Διάθεση λογισμικού για την ακρίβεια στοιχείων και διασύνδεση με τα συστήματα των Αστικών Συγκοινωνιών και του ΜΕΤΡΟ <p>Να απαλειφθεί η παράγραφος 7.4. (δ) ως φωτογραφική. Αντ' αυτής να τεθεί ο όρος για εμπειρία από μεγάλη πόλη άνω των 700,000 κατοίκων και διαχείριση στόλου άνω των 300 λεωφορείων συμπληρωμένος από την απαίτηση όπως η εμπειρία συνοδεύεται από Αποδεικτικό Ορθής Εκτέλεσης της Σύμβασης που θα εκδώσει ο αναθέτων φορέας από το οποίο δέον να</p>	

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				προκύπτει η διάρκεια, το εύρος κάλυψης, οχηματοχιλιόμετρα, στόλος, κύκλος εργασιών και ποιοτικά στοιχεία εκτέλεσης του έργου (Σύμφωνα με όσα προβλέπει και η Προκήρυξη για το μεταφορικό έργο των Αθηνών).	
33	Σωματείο Συνεργασίας Μετόχων ΟΑΣΘ	08/05/2024	9	<p>Για τη χρηματοοικονομική επάρκεια δέον να προσμετράται και ακίνητη περιουσία που δύναται να χρησιμοποιηθεί ως γραφεία της διοικήσεως και αμαξοστάσια. Στο σημείο 9.5.4 Να προστεθούν βεβαιώσεις εκτιμητών για την αγοραία αξία ακίνητης περιουσίας που θα χρησιμοποιηθεί ως γραφεία και αμαξοστάσια.</p> <p>Σημείο 9.6.2 (β) να προστεθεί ότι το πιστοποιητικό ορθής εκτέλεσης θα πρέπει να περιλαμβάνει μεταξύ άλλων και τους εξής δείκτες :</p> <p>a. Δρομολόγια εκτελεσθέντα στην ώρα τους σε σχέση με το πλήθος των εκτελεσθέντων δρομολογίων</p> <p>b. Δρομολόγια που εκτελέστηκαν σε σχέση με δρομολόγια που είχαν προγραμματιστεί</p> <p>c. Βαθμός ικανοποίησης των χρηστών με βάση έρευνες καταναλωτή/χρήστη</p> <p>d. Δείκτης έγκαιρης πληροφόρησης χρηστών</p>	Θα ληφθούν υπόψη στη Β' Φάση εφόσον κριθούν απαραίτητα
34	Σωματείο Συνεργασίας Μετόχων ΟΑΣΘ	08/05/2024	ΠΑΡ. 1	το Παράρτημα πρέπει να τροποποιηθεί καταλλήλως ώστε να συνάδει με τις αναγκαίες τροποποιήσεις των άρθρων της προκήρυξης που έχουμε επισημάνει κατ' ιδίαν	Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
35	ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ (ΠΟΑΥΣ)	29/04/2024	1.6	<p>Προσδιορισμός του αριθμού των απαιτούμενων προς δρομολόγηση λεωφορείων, συνολικά και κατά τύπους, ως και του απαιτούμενου αριθμού εφεδρικών λεωφορείων και όχι κατ' εκτίμηση και αορίστως</p> <p>Αιτιολόγηση:</p> <p>α) Η γνώση των στοιχείων αυτών είναι άκρως απαραίτητη και για την εκδήλωση ενδιαφέροντος</p> <p>β) Ενώ στην παρ. 1.6 του άρθρου 1 προβλέπονται 250 λεωφορεία, στον επισυναπτόμενο πίνακα προβλέπονται τουλάχιστον 250 λεωφορεία. Άρα είναι απαραίτητος ο σαφής προσδιορισμός του συνολικού αριθμού και του αριθμού των απαιτούμενων λεωφορείων κατά τύπους.</p> <p>γ) Κάθε ενδιαφερόμενος, προκειμένου να υποβάλλει τα δικαιολογητικά της Α' φάσης, πρέπει να έχει στη διάθεσή του όλα τα απαιτούμενα κοστολογικά στοιχεία. Άρα η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος (Α' φάση διαγωνισμού) πρέπει να αποτελεί την Α' φάση μιας πλήρους διαγωνιστικής διαδικασίας, που προφανώς στη Β' φάση θα συμμετέχουν οι προεπιλεγέντες ενδιαφερόμενοι και με την περιγραφόμενη διαδικασία.</p>	<p>α) Τα στοιχεία αυτά αφορούν τη Β' Φάση</p> <p>β) Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο.</p> <p>γ) Για την υποβολή των δικαιολογητικών της Α' Φάσης και την εκδήλωση ενδιαφέροντος δεν απαιτούνται κοστολογικά στοιχεία. Τα αναγκαία γι' αυτή τη Φάση στοιχεία περιλαμβάνονται στην Πρόσκληση.</p>
36	ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ (ΠΟΑΥΣ)	29/04/2024	3.1	<p>Ιδιαίτερα μεγάλο το εύρος του περιορισμού και της προαίρεσης αύξησης του προς ανάθεση έργου εκ μέρους του Αναθέτοντα Φορέα (20% μείωση, 20% αύξηση και επιπλέον 20% ανάθεση πρόσθετου συγκοινωνιακού έργου ευέλικτων μεταφορικών υπηρεσιών), το οποίο θα πρέπει να περιοριστεί σε ένα εύλογο ποσοστό έως +-10%, περιλαμβανομένου και του έργου των ευέλικτων μεταφορικών υπηρεσιών.</p> <p>Αιτιολόγηση:</p> <p>α) Οι ως άνω προβλεπόμενες αποκλίσεις έναντι του προς προκήρυξη έργου, συνιστούν ενδείξεις για</p>	<p>Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο.</p> <p>Εκ παραδρομής αναφέρεται στο κείμενο διαφορετικό ποσοστό για τις ευέλικτες μεταφορικές υπηρεσίες το οποίο θα διορθωθεί.</p> <p>Σημειώνεται ότι το διαμορφούμενο πλαίσιο λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης λόγω της επικείμενης έναρξης λειτουργίας του Μετρό απαιτεί τη διασφάλιση της δυνατότητας απαίτησης αύξησης του</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>ενδεχόμενη προσπάθεια ενδιαφερόμενων οικονομικών φορέων, για να εξασφαλίσουν εσωτερική πληροφόρηση.</p> <p>β) Η προαίρεση της μείωσης κατά 20% του προς ανάθεση έργου, ως και της αύξησης κατά 20%, πλέον του 20% της προαίρεσης για ευέλικτες μορφές εξυπηρέτησης, προκαλούν σύγχυση και αβεβαιότητα εκδήλωσης ενδιαφέροντος.</p>	<p>συγκοινωνιακού έργου εφόσον οι συνθήκες το απαιτούν.</p>
37	ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ (ΠΟΑΥΣ)	29/04/2024	3.2 & 3.3	<p>Προτείνουμε επανεξέταση των προβλεπόμενων ως προς την αμοιβή του αναδόχου, που ορίζεται να προκύπτει απ' το άθροισμα του μοναδιαίου κόστους (ΜΚ) που καθορίζεται το μέγιστο σε 2,00€/οχηματοχιλιόμετρο σε τιμές 2024 (αναπροσαρμοζόμενο κατ' έτος) και σε 0,40€ ανά επιβιβαζόμενο επιβάτη στα λεωφορεία των προς ανάθεση γραμμών. Προτείνουμε η αποζημίωση του αναδόχου, να προκύπτει με ανάλογο τρόπο του αντίστοιχου διαγωνισμού της Αθήνας απ' τον Ο.Α.Σ.Α., που πρόσφατα έγινε και έχει προεπιλεγεί ο ανάδοχος, δηλαδή αποζημίωση ανά πραγματοποιούμενο οχηματοχιλιόμετρο, με ανώτερη τιμή 2,34€ σε τιμές 2024 (πλέον της ρήτρας καυσίμων και μεταβολής του Δ.Τ.Κ.).</p> <p>Αιτιολόγηση:</p> <p>α) Στον αντίστοιχο διαγωνισμό της Αθήνας (προκήρυξη για 211 λεωφορεία) καθορίστηκε η αποζημίωση να είναι ανάλογη των παρεχόμενων υπηρεσιών, με ανώτερη τιμή προσφοράς 2,34€/οχηματοχιλιόμετρο που εκτελείται, χωρίς πρόσθετη αποζημίωση ανά επιβιβαζόμενο επιβάτη (πλέον της ρήτρας καυσίμων και μεταβολής του Δ.Τ.Κ.).</p>	<p>Η σχετική διάταξη θα επανεξεταστεί και θα τροποποιηθεί από τον Αναθέτοντα Φορέα.</p>

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				β) Δεν είναι κατανοητοί οι λόγοι διαφοροποίησης των διαγωνιστικών διαδικασιών της Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) έναντι της Αθήνας (ΟΑΣΑ), όχι μόνο ως προς την προβλεπόμενη αποζημίωση, αλλά και ως προς την διαγωνιστική διαδικασία.	
38	ΠΑΝΕΛΛΑ ΔΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ (ΠΟΑΥΣ)	29/04/2024	4.2	<p>Η εκδήλωση ενδιαφέροντος απ' τους ενδιαφερόμενους οικονομικούς φορείς (Α' φάση – προεπιλογή), χωρίς γνώση των στοιχείων της τεχνικής και οικονομικής προσφοράς που θα ακολουθήσει (Β ΙΙ φάση του διαγωνισμού) και αφού προηγηθεί η Β Ι φάση (διάλογος) μεταξύ των προεπιλεγέντων της Α' φάσης, ενδεχομένως να λειτουργήσουν αποτρεπτικά στην ανταγωνιστικότητα και στην συμμετοχή οικονομικών φορέων που να δύνανται να ανταποκριθούν στο προς ανάθεση έργο</p> <p>Αιτιολόγηση: Είναι αβέβαιη η συμμετοχή στην Α' φάση αξιόπιστων οικονομικών φορέων με τις απαιτούμενα κριτήρια επιλογής όπως επιγραμματικά περιγράφονται στην παρ. 4.2.2 του άρθρου 4 και στη παρ. 9.1.1 του άρθρου 9 και αναλύονται στο άρθρο 7 της πρόσκλησης, χωρίς να έχουν πλήρη γνώση του προς προκήρυξη έργου κατά την υποβολή της τεχνικής και οικονομικής προσφοράς (Β ΙΙ φάση), όπως αριθμοί και τύποι λεωφορείων, ηλικία και απαιτητός μέσος όρος ηλικίας αυτών καθ' όλη την 10ετή περίοδο της σύμβασης και της 5ετούς προαίρεσης παράτασης, βαρύτητα τεχνικών χαρακτηριστικών προσφερόμενων λεωφορείων, βαρύτητα κάθε τεχνικού χαρακτηριστικού, χρόνος ανάληψης του έργου απ' την ανάθεση, βαρύτητα ενέργειας αναλόγως του τρόπου λειτουργίας των λεωφορείων, εγκαταστάσεων,</p>	Η συμμετοχή στη διαβούλευση έδειξε ότι υπάρχει αυξημένο ενδιαφέρον από οικονομικούς φορείς.

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				υποδομών, εξοπλισμού, το βάρος της τεχνικής προσφοράς (70% τουλάχιστον) έναντι της οικονομικής προσφοράς (30% κατά μέγιστον) κλπ.	
39	ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ (ΠΟΑΥΣ)	29/04/2024	5	<p>Τα κριτήρια ανάθεσης είναι παντελώς αόριστα και άγνωστα στους ενδιαφερόμενους οικονομικούς φορείς. Πρέπει στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, τα κριτήρια ανάθεσης, τα τεχνικά χαρακτηριστικά των προσφερόμενων λεωφορείων να είναι κατ' ελάχιστον γνωστά, το ίδιο και οι απαιτούμενες εγκαταστάσεις και υποδομές, η βαρύτητα κάθε τεχνικού χαρακτηριστικού στην τεχνική αξιολόγηση, η μέγιστη και η ελάχιστη περίοδος έναρξης παροχής των υπηρεσιών απ' την ανάθεση, κλπ.</p> <p>Αιτιολόγηση: Μόνο δια μιας πλήρους προκήρυξης (με τις δύο διακριτές φάσεις της πρόσκλησης – Α και ΒΙΙ) θα εξασφαλιστεί ο υγιής ανταγωνισμός και θα διασφαλιστούν τα συμφέροντα του ΟΣΕΘ και του Ελληνικού Δημοσίου, με δυνατότητα βελτιώσεων αυτής κατά την Β-Ι φάση του διαγωνισμού (διάλογος με τους προεπιλεγέντες) και υποβολή προσφορών Β' φάσης απ' τους προεπιλεγέντες.</p>	Ο Αναθέτων Φορέας θα αναδιατυπώσει και θα ιεραρχήσει τα κριτήρια ανάθεσης. Τα υπόλοιπα αποτελούν αντικείμενο της Β' Φάσης.
40	ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ	29/04/2024	5.3.α	Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο εδάφιο αυτό, προκύπτει ότι ακόμη και όλα τα λεωφορεία μπορεί να είναι μεταχειρισμένα. Προτείνουμε όλα τα λεωφορεία να είναι καινούργια, προκειμένου και σε συνδυασμό με την έναρξη λειτουργίας του ΜΕΤΡΟ και την προβλεπόμενη ανανέωση του στόλου των λεωφορείων του ΟΑΣΘ (ηλεκτρικά λεωφορεία, κλπ), η Θεσσαλονίκη	Ο Αναθέτων Φορέας θεωρεί σημαντικό να διασφαλίσει ότι ο Ανάδοχος θα διαθέτει μια χαμηλή μέση ηλικία οχημάτων καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης, η οποία θα προσδιοριστεί στην Πρόσκληση. Πάντως η απαίτηση σχετικά με τον στόλο έχει αλλάξει και πλέον ζητούνται μόνο καινούργια οχήματα.

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
	ΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩ ΝΙΩΝ (ΠΟΑΥΣ)			<p>και οι Θεσσαλονικείς να έχουν τις βέλτιστες δυνατές ποιοτικές και ασφαλείς τακτικές αστικές οδικές μεταφορές επιβατών.</p> <p>Αιτιολόγηση:</p> <p>α) Καινούργη λεωφορεία προέβλεπε και ο αντίστοιχος διαγωνισμός που έγινε στην Αθήνα απ' τον ΟΑΣΑ και ήδη αναδείχτηκε ανάδοχος.</p> <p>β) Εκτός της ταξινόμησης καινούργων λεωφορείων, θα προτείναμε να προστεθεί ένα ανώτερο επιτρεπόμενο όριο ηλικίας αυτών (π.χ. έως 15 ετών απ' το έτος κατασκευής τους) και μέσος όρος ηλικίας (π.χ. τα 10 έτη), ούτως ώστε σε περίπτωση άσκησης εκ μέρους του ΟΣΕΘ της προαίρεσης παράτασης κατά τα 5 επιπλέον έτη, να υπάρξει και σταδιακή αντικατάσταση ενός αριθμού των 250 λεωφορείων (ή όποιου αριθμού λεωφορείων προκηρυχθεί) σταδιακά απ' την άσκηση της προαίρεσης.</p>	
41	ΠΑΝΕΛΛΑ ΔΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟ ΝΔΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗ ΤΙΣΤΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚ ΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩ ΝΙΩΝ (ΠΟΑΥΣ)	29/04/2024	7.4 β, γ, δ	<p>Τα κριτήρια των εδαφίων αυτών, χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής ως προς την διατύπωση στις τεχνικές προδιαγραφές του πλήρους τεύχους του διαγωνισμού.</p> <p>Αιτιολόγηση:</p> <p>α) Για την εξασφάλιση της δυνατότητας και του δικαιώματος συμμετοχής συγκοινωνιακών φορέων που και σήμερα εξυπηρετούν σημαντικό μέρος της αστικής περιοχής ευθύνης του ΟΣΕΘ.</p> <p>β) Για την διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας και της μεγαλύτερης δυνατής συμμετοχής οικονομικών φορέων στην διαγωνιστική διαδικασία.</p>	Βλέπε απάντηση Σχ.20
42	ΠΑΝΕΛΛΑ ΔΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟ	29/04/2024	ΠΑΡ. 1	Γενικόλογη περιγραφή του αντικειμένου της σύμβασης, ως ήδη περιγράφηκε στις προηγούμενες επισημάνσεις, ενώ σε κάποια στοιχεία έρχονται σε αντίθεση με τα	Βλέπε απάντηση Σχ. 2 και Σχ.22

	ΦΟΡΕΑΣ / ΟΝΟΜΑ	ΗΜΕΡΟ ΜΗΝΙΑ	ΑΡΘΡΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ/ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΟ / ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
	ΝΔΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗ ΤΙΣΤΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚ ΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩ ΝΙΩΝ (ΠΟΑΥΣ)			<p>περιγραφόμενα στο κύριο σώμα της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος (250 τουλάχιστον λεωφορεία, δεν αναφέρεται δυνατότητα μείωσης έως 20%, κλπ)</p> <p>Αιτιολόγηση :</p> <p>α) Προτείνουμε πλήρη περιγραφή και του προς προκήρυξη έργου, σε αριθμούς και τύπους λεωφορείων, κριτήρια βαρύτητας, εγκαταστάσεις και υποδομές, κλπ</p> <p>β) Το τεύχος της διαγωνιστικής διαδικασίας, με τις στο σχέδιο της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος τρεις φάσεις (Α, ΒΙ, ΒΙΙ), να είναι πλήρες κα ως προς το μέρος των τεχνικών προδιαγραφών και εγκαταστάσεων και βέβαια των συστημάτων τηλεματικής και Ηλεκτρονικού Συστήματος Είσπραξης Κομίστρου συμβατών με τα αντίστοιχα συστήματα ΟΣΕΘ – ΟΑΣΘ – ΜΕΤΡΟ</p>	