



ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ
TENDERS REVIEW AUTHORITY

Λεωφ. Γρίβα Διγενή 81-83, 2ο όροφο, Τ.Θ. 24820, 1304 Λευκωσία
Τηλ: 22445100, Φαξ: 22445107, Email: tra@aap.gov.cy, Web: www.tra.gov.cy

Προσφυγή Αρ. 49/2015

Μεταξύ:

IBM ITALIA S.P.A.

Αιτητών

v.

ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Αναθέτουσας Αρχής

**Αναθεωρητική Αρχή
Προσφορών**

Έφη Παπαδοπούλου, Πρόεδρος
Λοΐζος Κάππας, Μέλος
Γιώργος Αναστασίου, Μέλος
Σόλων Παπαθεοχάρους, Μέλος

Αιτητές:

IBM ITALIA S.P.A.

Αντιπροσωπεύθηκε από τους:

1. Ριάνα Πασιουρτίδη, Δικηγόρο για Άντης Τριανταφυλλίδης & Υιοί ΔΕΠΕ
2. Μίνωα Γιωργάκη, Εκπρόσωπο αιτούσας εταιρείας
3. Κώστα Πέτσα, Εκπρόσωπο αιτούσας εταιρείας
4. Στάθη Παναγίδη, Εκπρόσωπο αιτούσα εταιρείας

Αναθέτουσα Αρχή:

ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Αντιπροσωπεύθηκε από τους:

1. Έλενα Συμεωνίδου, Δικηγόρο της Δημοκρατίας
2. Αριστοτέλη Σάββα, Συντονιστή Επιτροπής Αξιολόγησης

Ημερομηνία έκδοσης Απόφασης: 16 Μαρτίου, 2016

Α Π Ο Φ Α Σ Η

Οι Αιτητές με την παρούσα προσφυγή αμφισβήτησαν την ορθότητα της απόφασης του Τμήματος Δημοσίων Έργων («η Αναθέτουσα Αρχή») με την οποία η προσφορά τους αποκλείστηκε από το στάδιο της πλήρωσης των προϋποθέσεων συμμετοχής και ο Διαγωνισμός με αρ. PS/GS/11 και τίτλο «*The Deployment of Integrated Public Transport ITS Systems incorporating: 1. Automated Bus Fare Collection System, 2. Fleet Management and Passenger Information System*» κατακυρώθηκε στην εταιρεία Grupo Mecanica del Vuelo Sistemas S.A. («επιτυχών»).

Ο υπό εξέταση διαγωνισμός δημοσιεύτηκε στο ηλεκτρονικό σύστημα καταχώρησης συμβάσεων του Γενικού Λογιστηρίου e-procurement στις 21.7.2014, με τελική ημερομηνία υποβολής προσφορών τη 31.10.2014.

Με την ολοκλήρωση από την Επιτροπή Αξιολόγησης της Ποιοτικής και Τεχνικής Αξιολόγησης των Προσφορών υποβλήθηκε στο Συμβούλιο Προσφορών του Υπουργείου Μεταφορών Επικοινωνιών και Έργων Έκθεση Τεχνικής Αξιολόγησης με ομόφωνη εισήγηση για το άνοιγμα των Οικονομικών Φακέλων των προσφορών που κρίθηκαν αποδεκτές. Η εισήγηση υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο Προσφορών.

Ακολούθως ανοίχθηκαν οι Οικονομικοί Φάκελοι των προσφερόντων έγινε η Οικονομική Αξιολόγηση τους και στις 4.9.2015 υποβλήθηκε Έκθεση Οικονομικής

Αξιολόγησης με εισήγηση για κατακύρωση της προσφοράς στον επιτυχόντα. Η εισήγηση υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο Προσφορών και η απόφαση γνωστοποιήθηκε με επιστολές ημερομηνίας 14.9.2015.

Θεωρούμε χρήσιμο για να είναι καλύτερα αντιληπτές οι θέσεις των Αιτητών και της Αναθέτουσας Αρχής να παραθέσουμε τους λόγους απόρριψης της προσφοράς των Αιτητών όπως αυτές τους γνωστοποιήθηκαν.

«3. *Your Tender was found not to be admissible at the stage of verification of the participation credentials and, therefore, it was not progressed to the subsequent stages of assessment, Specifically, your Tender was found not to have all the required Participation Credentials as those were set in paragraph 6.2.3” Technical and professional ability” of Part A of the Tender Documents “Instructions to Economic Operators”. You have Failed to demonstrate that you meet the requirement (2) of the said paragraph and in particular that you “possess, and be able to document adequately, know-how, reliability, effectiveness and experience in the implementation, of contracts similar to the present contract tender and, more specifically, experience in the delivery, **of multi-client contracts of similar complexity”** in the field of Automated Fare Collection Systems as this is explained below in more detail.*

You have submitted in Form 5 – “Experience of the Tenderer” – details of three projects, in which IBM Israel (the entity you are relying on its capacities) had substantial involvement, as evidence of your technical and professional ability in Automated Fare Collection Systems. None of those projects qualified for meeting the participation requirements of this Tender Process:

- *Project 1-“Dan North Automated Bus Fare Collection System with the use of Smart Cards” – The Project cannot be characterized as of Similar complexity to this present project as the installations of Automated Fare Collection equipment were on fixed sites – tram platforms. The complexity of the Dan North Project did not involve installation of any hardware or software on buses. The Technical specifications in this contract examine numerous*

important items that are related to this element – such as suitability of equipment for bus environment, voltages, mobile communication, driver training, driver and customer interaction, driver-machine interface etc, and therefore the lack of experience of the Tenderer in such elements could not be overlooked.

- *Project 2 – Egged Automated Bus Fare Collection System with the use of Smart Card – The Project cannot be characterized as of similar complexity to this present project. The Egged project concerns only part installation of components in existing driver consoles as per declaration provided by the client –EGGED PT Operator, Therefore, the project did not deal with the complexity of installations on buses and all other elements of a complete project which involves the development of a complete system from front to back end.*

- *Project 3: Ministry of Transport of Israel – Multi-client Fare Collection System – The Project cannot be characterized as of similar complexity to this present project. From you written response on 09/03/2015 to the Evaluation Committee’s request for clarifications – letter or 02/03/2015 regarding contract’s complexity and similarity to the present project, whether it included direct integration with devices and PT Operators Offices, functional modules that are specifically requested in the Tender Documents, if the Project of the ministry of Transport of Israel was integrated with the other two projects presented in Form 5 – it was made clear that the central system provided for the Ministry of Transport of Israel exchanges information with PT Operators Central Systems only and therefore did not directly communicate with field devices (on board devices).*

Furthermore, you have conferment in the same letter that this central system was linked to the two projects above. Therefore, the Project of the Ministry of Transport of Israel could not be considered as an separate project from the other two above mentioned projects as per relevant clarification given on Single Ticketing Projects in the same paragraph 6.2.3(2), which specifically states that:

“Single Ticketing Projects where all system functionalities are centralized and managed through this central point – Planning, Ticketing Sales, Database, Clearing House Function and Reporting Function – and comprise different contracts with PT Operators and Managing Public Authorities that are controlling key financial and performance aspects, with client access to the central system, will qualify as “One Contract” for the purposes of meeting the requirements of this Paragraph.”

However, all three projects put together could not be even accepted as “One Contact” as the other related projects have failed to meet important Tender requirements as detailed above.

In addition, from your response of 09/03/2015 to the Evaluation Committee’s request for clarifications, letter of 02/03/2015, it was clear that the Postal Bank of Israel was not the Awarding Authority with which IBM Israel signed the contract, but you have not provided a written confirmation from the actual Client of the Project, despite that you were specifically requested to do so».

Οι Αιτητές ισχυρίζονται ότι η Αναθέτουσα Αρχή τελώντας υπό πλάνη και χωρίς την δέουσα έρευνα, έκρινε ότι τα έργα που επικαλέστηκαν στην προσφορά τους δεν ανταποκρίνονταν στις απαιτήσεις του όρου 6.2.3.2 του Μέρους Α Οδηγίες προς Οικονομικούς Φορείς των εγγράφων του διαγωνισμού. Απέρριψε την προσφορά τους θεωρώντας πεπλανημένα ότι τα έργα που επικαλέστηκαν δεν ήταν παρόμοιας πολυπλοκότητας με την πολυπλοκότητα του αντικειμένου του διαγωνισμού, για λόγους όμως και με αναφορά σε κριτήρια που τέθηκαν εκ των υστέρων και όχι αυτά που ρητά καταγράφονται στον όρο 6.2.3.2.i του Μέρους Α των εγγράφων του διαγωνισμού.

Οι Αιτητές σε σχέση με το πρώτο έργο που επικαλέστηκαν με τίτλο «*Dan North: Automated Bus Fare Collection System with the use of smart card*», ανέφεραν ότι

αυτό απορρίφθηκε από την Αναθέτουσα Αρχή επειδή κρίθηκε ότι δεν ήταν παρόμοιας πολυπλοκότητας με το επίδικο για το λόγο ότι: *«the installations of Automated Fare Collection equipment were on fixed sites – tram platforms. The complexity of the Dan North Project did not involve installation of any hardware or software on buses»*. Παρ' όλων ότι με τον όρο 6.2.3.2 του Μέρους Α των εγγράφων του διαγωνισμού δεν εξητείτο όπως στο έργο που θα υποβάλλετο η εγκατάσταση του εξοπλισμού και του λογισμικού έπρεπε να είχε γίνει μέσα στα λεωφορεία. Από τη στιγμή, ανέφεραν, που στον όρο γινόταν απλή αναφορά σε «installation» και το συγκεκριμένο έργο ικανοποιούσε την απαίτηση υπό πλάνη αυτό αποκλείστηκε. Ο όρος ανέφεραν ότι απαιτούσε ήταν «installation» και όχι «installation on buses» όπως εκ των υστέρων η Αναθέτουσα Αρχή κατά την αξιολόγηση απαιτούσε.

Διαζευκτικά, οι Αιτητές ισχυρίστηκαν ότι η απαίτηση του πιο πάνω όρου αφορά πείρα σε έργα παρόμοιας πολυπλοκότητας και όχι σε έργα με πανομοιότυπα χαρακτηριστικά. Συνεπώς, η απόρριψη της προσφοράς τους επειδή οι λεπτομέρειες του έργου δεν ήταν πανομοιότυπες με το αντικείμενο του παρόντα διαγωνισμού είναι εσφαλμένη.

Σε ότι αφορά το δεύτερο έργο που οι Αιτητές υπέβαλαν με τίτλο *«Egged Automated Bus Fare Collection System with the use of Smart Card»*, και πάλι εσφαλμένα κρίθηκε από την Αναθέτουσα Αρχή έκρινε ότι δεν ήταν παρόμοιας πολυπλοκότητας με το αντικείμενο του διαγωνισμού επειδή: *«the project concerns*

only part installation of components in existing driver consoles as per declaration provided by the client – EGGED PT Operator». Οι Αιτητές επαναλαμβάνοντας τη θέση τους ότι η Αναθέτουσα Αρχή αξιολόγησε με βάση κριτήρια που δεν περιλαμβάνονταν στους όρους του διαγωνισμού, υποστήριξαν ότι από τα έγγραφα που υπέβαλαν προκύπτει ξεκάθαρα ότι στο εν λόγω έργο περιλαμβανόταν η εγκατάσταση όλων των αναγκαίων λογισμικών και υλισμικών σε 3.000 λεωφορεία. Οι Αιτητές κατέληξαν ότι η πλάνη της Αναθέτουσας Αρχής επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι δεν αντιλήφθηκε τα επί μέρους χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου έργου που ξεπερνούσαν κατά πολύ σε πολυπλοκότητα το επίδικο.

Εν πάση περιπτώσει, καταλήγουν οι Αιτητές, η Αναθέτουσα Αρχή όφειλε, αν από τα ενόπιον της στοιχεία έκρινε ότι δεν ήταν ξεκάθαρη η συμμόρφωση, να ζητήσει διευκρινίσεις από τους ίδιους, παράλειψη η οποία οδηγεί την προσβαλλόμενη απόφαση σε ακύρωση.

Αναφορικά με το τρίτο έργο που οι Αιτητές υπέβαλαν στα πλαίσια της προσφοράς τους, *«Ministry of Transport of Israel: Multi-client Fare Collection System»*, υποστήριξαν ότι εσφαλμένα η Αναθέτουσα Αρχή έκρινε ότι δεν υποβλήθηκε επιστολή από τον πελάτη του εν λόγω έργου. Στο ερώτημα που η Αναθέτουσα Αρχή υπέβαλε στους Αιτητές:

«In addition, the confirmation for contract execution for this contract is given by the “Postal Bank of Israel”. Please clarify the role of the Postal

Bank of Israel in this project and under what remit has given such confirmation.

If Postal Bank of Israel is not the client of the specific project please provide us with confirmation on project details from the client of the project.»

οι Αιτητές απάντησαν ως εξής:

«The MOT BFCS system is operated by the Postal Bank. The Israel Postal Bank, which is a spin off the MOT of the Government of Israel, was assigned by the MOT to be its operational arm for the BFCS system and thus the confirmation of contract execution. The Israel Postal Bank is very familiar with the monetary and accounting processes need to operate a national BFCS system due to its government affiliation».

Σύμφωνα με τους Αιτητές, από τη στιγμή που με σαφήνεια εξήγησαν ότι αντισυμβαλλόμενος τους στο συγκεκριμένο έργο ήταν η Postal Bank δεν θα ήταν δυνατόν να αναμένεται από αυτούς να προσκομίσουν βεβαίωση από οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο.

Περαιτέρω, ανέφεραν ότι, όπως φαίνεται από την επιστολή της Αναθέτουσας Αρχής ημερομηνίας 15.9.2015, το τρίτο έργο απορρίφθηκε και για τον λόγο ότι:

«it was made clear that the central system provided for the Ministry of Transport of Israel exchanges information with PT Operators Central Systems only and therefore did not directly communicate with the field devices (on board devices).»

Οι Αιτητές ισχυρίστηκαν ότι η απόφαση απόρριψης και του τρίτου έργου από την Αναθέτουσα Αρχή δεν βρίσκει έρεισμα στον όρο 6.2.3.2 του Μέρους Α των εγγράφων του διαγωνισμού όπου τα κριτήρια για να χαρακτηριστεί ένα έργο ως παρόμοιας πολυπλοκότητας καταγράφονται με τρόπο εξαντλητικό. Περαιτέρω,

ισχυρίστηκαν ότι το πιο πάνω συμπέρασμα της Αναθέτουσας Αρχής είναι αυθαίρετο επειδή από τις απαντήσεις τους στα ερωτήματα που τους υποβλήθηκαν επιβεβαιώνεται ότι το συγκεκριμένο έργο, σε αντίθεση με τις διαπιστώσεις της Αναθέτουσας Αρχής, ανταλλάσσει πληροφόρηση με όλες τις απαιτούμενες συσκευές και όχι μόνο με τα κεντρικά συστήματα των Φορέων ΡΤ.

Σ' ότι αφορά τον πρόσθετο λόγο απόρριψης του τρίτου έργου, ότι δηλαδή αυτό συνδέεται με τα δύο προηγούμενα έργα και ως εκ τούτου δεν μπορεί να θεωρηθεί ξεχωριστό έργο, όπως προνοεί ο όρος 6.2.3.2 του Μέρους Α των εγγράφων του διαγωνισμού, για να αποδείξουν το εσφαλμένο της απόρριψης ανέφεραν τα εξής. Όπως αναφέρει ο όρος 6.2.3.2 του Μέρους Α των εγγράφων του διαγωνισμού που η ίδια η Αναθέτουσα Αρχή επικαλείται, προκειμένου τα τρία έργα που επικαλέστηκαν να μπορούν να θεωρηθούν ως ένα θα έπρεπε όλες οι λειτουργίες και των τριών συστημάτων να είναι συγκεντρωμένες και να διαχειρίζονται από ένα κεντρικό σημείο. Το έργο με αριθμό 3 «Ministry of Transport of Israel: Multi-client Fare Collection System», ανέφεραν, είναι διαφορετικό από τα έργα «Dan North: Automated Bus Fare Collection System with the use of smart card» και «Egged Automated Bus Fare Collection System with the use of Smart Card» με τρία διαφορετικά συμβόλαια και τρεις διαφορετικούς Φορείς. Στο έργο με αριθμό 1, αντισυμβαλλόμενος είναι η εταιρεία Dan North, στο έργο με αριθμό 2, αντισυμβαλλόμενος είναι η εταιρεία Egged και στο έργο με αριθμό 3 αντισυμβαλλόμενος είναι η Postal Bank of Israel. Παρά το ότι τα τρία συστήματα

ανταλλάζουν πληροφορίες σχετικά με την τιμολογιακή πολιτική των κομίστρων, οι Αιτητές τόνισαν ότι σε καμία περίπτωση όλες οι λειτουργίες των τριών συστημάτων είναι συγκεντρωμένες και διαχειρίζονται μέσω ενός κεντρικού συστήματος και ούτε έχουν κοινή βάση δεδομένων.

Η Αναθέτουσα Αρχή χαρακτήρισε αβάσιμους όλους τους ισχυρισμούς των Αιτητών και εισηγήθηκε την απόρριψη τους. Με αναφορά στις πρόνοιες του όρου 6.2.3.2 του Μέρους Α των εγγράφων του διαγωνισμού υπέδειξε ότι το ζητούμενο ήταν να αποδειχθεί εμπειρία σε έργα όμοια με το υπό κρίση, τόσο στο αντικείμενο του, όσο και στην πολυπλοκότητα του.

Για σκοπούς συμμόρφωσης με τον πιο πάνω όρο, οι Αιτητές υπέβαλαν στα πλαίσια της προσφοράς τους τρία έργα που εκτέλεσε η εταιρεία IBM Israel στην οποία στηρίχθηκαν για να τεκμηριώσουν την απαιτούμενη εμπειρία στην υλοποίηση συστημάτων που αφορούν την αυτόματη έκδοση και ακύρωση εισιτηρίων με την χρήση έξυπνης κάρτας – «Automated Bus Fare Collection with the use of smartcard».

Σε σχέση με το πρώτο έργο «*Dan North Automated Bus Fare Collection System with the use of Smart Cards*» που υπέβαλαν οι Αιτητές, η Αναθέτουσα Αρχή εξήγησε ότι ο λόγος που αυτό κρίθηκε ότι δεν ικανοποιούσε τις απαιτήσεις του όρου 6.2.3.2 ήταν επειδή η εμπειρία που εμπεριέχεται στο εν λόγω έργο αφορά σύστημα πλατφόρμας και όχι ένα ολοκληρωμένο «Automated Bus Fare Collection

System» με εγκαταστάσεις σε στόλο λεωφορείων. Επομένως, ανέφερε, η Επιτροπή Αξιολόγησης ορθά έκρινε ότι, με βάση του τι δηλώθηκε από τους Αιτητές σε σχέση με το εν λόγω έργο, δεν τεκμηριώνεται ότι η IBM Israel κατέχει εξειδικευμένη εμπειρία στην υλοποίηση παρόμοιων έργων, αλλά ούτε και όμοιας πολυπλοκότητας.

Σ' ότι αφορά το δεύτερο έργο «*Egged Automated Bus Fare Collection System with the use of Smart Card*» που υπέβαλαν οι Αιτητές, η Αναθέτουσα Αρχή υποστήριξε ότι ορθά η Επιτροπή Αξιολόγησης έκρινε ότι δεν πληρούσε τις απαιτήσεις του όρου 6.2.3.2 καθότι η εμπειρία αφορά ένα πολύ μικρό υποσύνολο ενός ολοκληρωμένου συστήματος «Automated Bus Fare Collection System». Σύμφωνα με την Αναθέτουσα Αρχή, οι ολοκληρωμένες συσκευές εντός λεωφορείου που απαιτούνται στο έργο του διαγωνισμού είναι πολύπλοκες με πολλαπλά δυαλειουργικά συστήματα και εξειδικευμένα λογισμικά, διεπαφή οδηγού – πελάτη. Από τα υποβληθέντα στοιχεία, υπέδειξε, προκύπτει ότι η IBM Israel με το έργο Egged τεκμηριώνει εμπειρία όμοια με το έργο του διαγωνισμού μόνο αναφορικά με την εγκατάσταση εντός υφιστάμενου «driver console» και «Personalization Station», καθώς και «Database (Oracle RDBMS / Oracle Application Server)». Η IBM Israel έχει εξοπλίσει τα γραφεία της εταιρείας Egged με «35 smart card issuing and personalization work solutions (PC) και pre-personalization (mass production) work station» τα οποία όμως αφορούν συστήματα που διατίθενται στην αγορά και δεν μπορεί μία εταιρεία με την

εγκατάστασή τους ή την προμήθεια τους να ισχυρίζεται ότι αποτελούν εξειδικευμένη εμπειρία όμοια με το παρόν έργο. Από το έργο που επικαλέστηκαν απουσιάζουν τα εξειδικευμένα λογισμικά που αποτελούν το «Automated Bus Fare Collection System». Με άλλα λόγια, απουσιάζει το μεγαλύτερο μέρος του ολοκληρωμένου συστήματος και κατ' επέκταση η επαρκής εμπειρία σε συστήματα όπως το σύστημα του διαγωνισμού. Η Αναθέτουσα Αρχή τόνισε ότι οι απαιτήσεις του διαγωνισμού επιβάλλουν όπως οι Προσφέροντες έχουν εμπειρία σε ολοκληρωμένα έργα, όμοια με το παρόν και σε όλο το φάσμα τους, από την αρχή μέχρι το τέλος (beginning to end).

Σε ότι αφορά το τρίτο έργο που υλοποίησε η IBM Israel με τίτλο «*Ministry of Transport of Israel: Multi-client Fare Collection System*» η Αναθέτουσα Αρχή παρέπεμψε στην επιστολή γνωστοποίησης των αποτελεσμάτων στην οποία καταγράφονται οι τέσσερις λόγοι για τους οποίους απέρριψε το εν λόγω έργο.

Η Αναθέτουσα Αρχή επεσήμανε ότι το έργο αυτό συνδέεται με τα συστήματα αυτόματης έκδοσης και ακύρωσης εισιτηρίων με την χρήση έξυπνων καρτών των δύο άλλων έργων. Συνεπώς, καταλήγει, και τα τρία έργα στην ουσία αποτελούν ένα ενοποιημένο έργο, έστω και αν αυτό υλοποιήθηκε σε στάδια και με διαφορετικά συμβόλαια.

Αναφορικά με τον πρώτο λόγο απόρριψης, ότι το έργο «*Ministry of Transport of Israel: Multi-client Fare Collection System*» δεν είναι όμοιας πολυπλοκότητας με

το επίδικο έργο, η Αναθέτουσα Αρχή υποστήριξε ότι αυτά που έχει υλοποιήσει η IBM Israel στο έργο σύμφωνα με τα στοιχεία που έχει δώσει και είναι όμοια με το παρόν έργο αφορούν μόνο το «Database (Oracle RDBMS / Oracle Application Server)» ενώ το μεγαλύτερο μέρος του ολοκληρωμένου συστήματος απουσιάζει. Ως εκ τούτου, ανέφερε, ορθά η Επιτροπή Αξιολόγησης έκρινε ότι το εν λόγω έργο δεν είναι ολοκληρωμένο «Automated Bus Fare Collection System», παρά ένα πολύ μικρό κομμάτι ενός τέτοιου συστήματος που ανταλλάζει πληροφορίες μεταξύ συστημάτων («exchanges information with PT Operators Central Systems only»).

Τους ισχυρισμούς για έλλειψη διερεύνησης του έργου η Αναθέτουσα Αρχή τους απορρίπτει και ισχυρίζεται ότι στα πλαίσια της διαδικασίας αξιολόγησης, η Επιτροπή Αξιολόγησης ζήτησε με επιστολή της ημερομηνίας 2.3.2015 από τους Αιτητές, τις ακόλουθες διευκρινίσεις:

«b. Project 3: Ministry of Transport of Israel - Multi-client Fare Collection System

The system as it is understood concerns the back office application. Please explain in more detail how the above contract is of similar complexity to the present contract – i.e. whether it includes integration with equipment installation on buses or other public transport rolling stock, integration with PT Operators Central Offices, and also whether the other two projects you have declared in this form regarding Automated Bus Fare Collection Systems are also integrated to this system.

Please clarify which system functionalities are centralized and managed through a central point –eg. Planning, Ticketing Sales, Database, Clearing House Function and Reporting Function.».

Σύμφωνα με την Αναθέτουσα Αρχή, ένα σύστημα θα μπορούσε να χαρακτηριστεί όμοιο με το έργο του παρόντος διαγωνισμού και πολύ-πελατειακό (multi-client), στην περίπτωση που όλες οι λειτουργίες του συστήματος βρίσκονται στο κέντρο και όλα τα συστήματα (πεδίου, στο λεωφορείο και σε γραφειακές εγκαταστάσεις) όπως και οι εταιρείες λεωφορείων αλλά και οι διαχειριστικές αρχές δρουν ως πελάτες «clients» στο σύστημα, χωρίς δυνατότητα παρεμβολής.

Από την απάντηση των Αιτητών, με την επιστολή τους 9.3.2015, προκύπτει ότι το σύστημα περιλαμβάνει μια σειρά λειτουργιών που δεν μπορούσαν να είχαν υλοποιηθεί μέσα από τα λογισμικά ευθύνης της IBM Israel και ούτε όπως περιγράφηκαν έπεισαν την Επιτροπή Αξιολόγησης ότι ήταν όμοιο με το παρόν έργο. Εάν οι βασικές και απαραίτητες λειτουργίες ενός πολύ-πελατειακού συστήματος «Automated Bus Fare Collection with the use of smart card» πράγματι δεν είναι κεντρικοποιημένες, όπως ισχυρίζονται τώρα οι Αιτητές, τότε απομακρύνεται ακόμα περισσότερο από την ομοιότητα του με το έργο του παρόντος διαγωνισμού και επιβεβαιώνει σε μεγαλύτερο ακόμα βαθμό το λόγο απόρριψής τους, δηλαδή ότι «*the central system provided for the Ministry of Transport of Israel exchanges information with PT Operators Central Systems only*».

Με τον δεύτερο λόγο απόρριψης ότι δηλαδή «*...the Project of the Ministry of Transport of Israel could not be considered as a separate project from the other*

two above mentioned projects as per relevant clarification given on Single Ticketing Projects in the same paragraph 6.2.3 (2)...» η Αναθέτουσα Αρχή τόνισε ότι η υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου πολύ-πελατειακού συστήματος «*Multi-client Automated bus Fare Collection System*» όμοιου με το έργο του παρόντος διαγωνισμού, απαιτεί όπως υλοποιηθούν συστήματα:

- α) στο πεδίο - σε λεωφορεία, σε γραφεία αναδόχων και σημεία πωλήσεων για να υπάρχει η διεπαφή με τον πελάτη και τον οδηγό του λεωφορείου οι οποίοι είναι χρήστες του συστήματος,
- β) σε επιμέρους σημεία διαχείρισης από όπου οι ίδιες οι εταιρείες και ο κεντρικός φορέας έχουν πρόσβαση, ως πελάτες στο κεντρικό σύστημα, σε όλα τα εξειδικευμένα λογισμικά και ανάλυση δεδομένων για να διεκπεραιώνουν τις καθημερινές τους διαχειριστικές εργασίες,
- γ) σε κεντρικό επίπεδο, όπου όλες οι συσκευές πεδίου, αλλά και όλα τα δεδομένα από τα επιμέρους σημεία διαχείρισης συλλέγονται απευθείας για λόγους ασφάλειας.

Η Αναθέτουσα Αρχή υποστήριξε ότι η πιο πάνω δομή ενός λειτουργικού συστήματος δεν μπορεί να διασπαστεί σε επιμέρους αυτοτελή κομμάτια τα οποία να είναι λειτουργικά και όμοια με το έργο του παρόντος διαγωνισμού. Αυτή η δομή μπορεί να υλοποιηθεί εξολοκλήρου κάτω από ένα συμβόλαιο ή/και

πολλαπλά συμβόλαια με πελάτες. Για το θέμα υπέδειξαν ο ορισμός στον όρο 6.2.3.3 του Μέρους Α είναι ξεκάθαρος.

Απαντώντας στον ισχυρισμό των Αιτητών ότι δεν αναφέρεται στην προσφορά τους ότι όλες οι λειτουργίες και των τριών έργων είναι συγκεντρωμένες σε ένα κεντρικό σύστημα, η Αναθέτουσα Αρχή ανέφερε ότι αυτό δεν συνάδει με όσα δήλωσαν οι Αιτητές στην επιστολή τους ημερομηνίας 9.3.2015.

Όσον αφορά στον τρίτο λόγο απόρριψης ότι «*..all three projects put together could not be even accepted as “One Contract” as the other related projects have failed to meet important Tender requirements..*» η Αναθέτουσα Αρχή ισχυρίστηκε ότι στην προσφορά των Αιτητών και την απαντητική επιστολή τους ημερ. 9.3.2015, τεκμηριώνεται ότι η IBM Israel με τα έργα Dan North και Egged έχει υλοποιήσει, ένα μικρό μέρος των πιο πάνω αναφερόμενων σημείων (α) και (β), καθώς και ένα μικρό μέρος του (γ). Γι' αυτό το λόγο η Επιτροπή Αξιολόγησης υπέδειξε ότι και τα τρία έργα θα μπορούσαν, αν υλοποιούνταν σε ουσιαστικό βαθμό από την IBM Israel, να ικανοποιούσαν την απαίτηση ενός ολοκληρωμένου έργου multi-client, το οποίο θα είχε υλοποιηθεί σε διαφορετικές φάσεις, με διαφορετικά συμβόλαια. Όμως, σε κανένα από τα τρία έργα η IBM Israel δεν είχε τον κύριο ρόλο υλοποίησης των συστημάτων «Automated Bus Fare Collection System» και επομένως δεν έχει τεκμηριώσει, σύμφωνα με την Αναθέτουσα Αρχή, την ελάχιστη απαιτούμενη πείρα στην υλοποίηση τέτοιων πολύπλοκων έργων.

Τέλος, αναφορικά με το λόγο απόρριψης σε σχέση με τη Postal Bank of Israel, η Αναθέτουσα Αρχή υποστήριξε ότι ενώ ζητήθηκε από τους Αιτητές να προσκομίσουν βεβαίωση από τον ίδιο τον πελάτη, δηλαδή το Υπουργείο Μεταφορών του Ισραήλ, εκείνοι προσκόμισαν πιστοποιητικό από τον υποτιθέμενο, όπως τον χαρακτήρισε, διαχειριστή του συστήματος. Ωστόσο, σύμφωνα με την Αναθέτουσα Αρχή, από την δήλωση της Postal Bank of Israel δεν προκύπτει ότι αυτή έχει αναλάβει την υλοποίηση του έργου εκ μέρους του Υπουργείου Μεταφορών του Ισραήλ, ούτε ποια είναι η σχέση της με το έργο. Άλλωστε, ανέφερε, οι ίδιοι οι Αιτητές στην περιγραφή του έργου, στον πίνακα 5 της προσφοράς τους δηλώνουν ότι ο πελάτης της IBM Israel, για την υλοποίηση του μέρους του έργου που έχει εκτελέσει, ήταν το Υπουργείο Μεταφορών του Ισραήλ και όχι η Postal Bank. Πρόσθετα, η Αναθέτουσα Αρχή επεσήμανε ότι η Επιτροπή Αξιολόγησης ζήτησε και από άλλους προσφέροντες ανάλογη βεβαίωση όπου υπήρχαν αντικρουόμενες δηλώσεις και παρέπεμψε ενδεικτικά σε επιστολή ημερομηνίας 3.3.2015 προς τον προσφοροδότη Logicom Solutions Ltd.

Η Αναθέτουσα Αρχή στη συνέχεια αναφέρεται σε επιβεβαιωτικά στοιχεία της ορθότητας της απόφασης της Επιτροπής Αξιολόγησης που εξασφάλισε από διερεύνηση που διενήργησε στο διαδίκτυο, στα οποία όμως δεν θα αναφερθούμε δεδομένου ότι πρόκειται για στοιχεία που εξασφάλισε σε χρόνο μεταγενέστερο της έκδοσης της προσβαλλόμενης απόφασης και δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο εξέτασης στην παρούσα διαδικασία.

Με παραπομπή σε σχετική νομολογία, η Αναθέτουσα Αρχή προέβαλε τον ισχυρισμό ότι εφόσον διαπιστωθεί ότι η προσφορά των Αιτητών πράγματι παραβιάζει ουσιώδεις όρους του διαγωνισμού, τότε παρέλκει η εξέταση των λοιπών ισχυρισμών που τίθενται, αναφορικά με την συμμόρφωση της προσφοράς του επιτυχόντα προσφοροδότη με τους όρους του διαγωνισμού, καθότι θα στερούνται εννόμου συμφέροντος.

Η θέση αυτή της Αναθέτουσας Αρχής μας βρίσκει σύμφωνους και γι' αυτό το λόγο θα εξετάσουμε κατά προτεραιότητα τους λόγους ακύρωσης που προβάλλουν οι Αιτητές σε σχέση με την απόρριψη της προσφοράς τους και μόνο αν κριθεί ότι εσφαλμένα αυτοί αποκλείστηκαν από το διαγωνισμό θα προχωρήσουμε να εξετάσουμε τους ισχυρισμούς τους που άπτονται της νομιμότητας της απόφασης κατακύρωσης στον επιτυχόντα προσφοροδότη.

Στην *A.TH.K. v. Digicom Ltd (2011) 3 A.A.Δ. σελ. 9, 16* αναφέρονται τα εξής:

*Είναι γνωστό νομολογιακά ότι το Δικαστήριο δεν υπεισέρχεται, για σκοπούς ελέγχου της νομιμότητας μιας απόφασης, σε λεπτομέρειες που αφορούν τεχνολογικά θέματα. Αυτά εμπίπτουν στην αποκλειστική σφαίρα της διοίκησης και ελέγχονται μόνο σε περίπτωση ύπαρξης κακοπιστίας ή εμφανούς παράβασης νόμου - (βλ., μεταξύ άλλων, **Ε. Φιλίππου Ατδ. v. Δημοκρατίας (2004) 3 A.A.Δ. 389**· **Πιερίδη v. Δημοκρατίας (Αρ. 2) (2007) 3 A.A.Δ. 543** και **Στόρεϋ v. Δημοκρατίας (2008) 3 A.A.Δ. 113**). Στην παρούσα περίπτωση, από τη στιγμή που το προσφερόμενο σύστημα διαπιστώθηκε από την Τεχνική Επιτροπή ότι είχε τη δυνατότητα απενεργοποίησής του από εύκολα προσβάσιμο σημείο, όπως προβλεπόταν από τον όρο 12 του Μέρους III των προδιαγραφών του διαγωνισμού, με άλλα λόγια, με τοποθέτηση στο σύστημα διακόπτη πλήρους διακοπής, το πώς και γιατί αυτό ήταν τεχνικά δυνατό, δεν απαιτείται να αιτιολογηθεί, ούτε και το Δικαστήριο μπορούσε να το εξετάσει.*

Επίσης στην *Ττούσουνα ν. Δημοκρατίας (2013) 3 ΑΑΔ 151, 160*:

«Προσεκτική μελέτη του διοικητικού φακέλου, φανερώνει ξεκάθαρα, ότι στην περίπτωση της εφεσείουσας και δέουσα έρευνα έγινε καισαφής αιτιολογία δόθηκε. Το Αναθεωρητικό Δικαστήριο ελέγχει τη νομιμότητα της πράξης αποφεύγοντας να ελέγξει την ουσιαστική κρίση της διοίκησης, δεν υπεισέρχεται σε τεχνικά θέματα ούτε σκοπός του είναι να διαπιστώσει, αξιολογήσει, ή επιλύσει τέτοια ζητήματα τα οποία αφορούν κατ' εξοχήν τη διοίκηση».

Ο όρος 6.2.3.2 του Μέρους Α των εγγράφων του διαγωνισμού για τους ενδιαφερόμενους οικονομικούς φορείς προνοεί τα ακόλουθα:

«2. They must possess, and be able to document adequately, know-how, reliability, effectiveness and experience in the implementation of contracts similar to the present contract tender and, more specifically, experience in the delivery of multi-client contracts of similar complexity. Through these contracts it shall be demonstrated that there is specific experience in carrying out implementation planning, supply, installation, system integration activities, user training and maintenance services. Therefore, on the basis of these criteria, interested economic operators must provide details of successfully completed contracts that had substantial involvement in their delivery and specifically:

i. Three Automated Bus Fare Collection Systems with the use of smart card:

- One shall be a multi-client system*
- One shall be serving a fleet of 500 buses or more*
- One shall be within an urban/metropolitan environment*

ii. Three Contracts related to Bus Fleet Management & Passenger Information System which:

- One shall be a multi-client System*
- One shall be serving a fleet of 500 buses or more*
- One shall be within an urban/metropolitan environment*

One contract may meet more than one requirements. Two is the minimum number of contracts to be successfully completed per system, and when

combined meet all requirements set per system. Two contracts covering both systems and meeting each all above requirements also qualify.

Single Ticketing Projects where all system functionalities are centralized and managed through this central point - Planning, Ticketing Sales, Database, Clearing House Function and Reporting Function - and comprise different contracts with PT Operators and Managing Public Authorities that are controlling key financial and performance aspects, with client access to the central system, will qualify as “One Contract” for the purposes of meeting the requirements of this paragraph.

Single Fleet Management Projects where all system functionalities are centralized and managed through this central point - Fleet Management Application, Database, Reporting Function, Passenger Information - and comprise different contracts with Operators and Managing Public Authorities that are controlling key financial and performance aspects, with client access to the central system, will qualify as “One Contract” for the purposes of meeting the requirements of this paragraph.

The term “completed” shall mean that the actual implementation of all back office (physical and functional) is 100% complete, and 80% of bus fleet has been equipped and linked to the system. The system must be in Operational Use.

The term “substantial involvement” shall mean that the economic operators’ minimum participation rate in these contracts shall be of seventy percent (70%).»

Ο όρος 1.1.6 του ANNEX II: TERMS OF REFERENCE – TECHNICAL SPECIFICATIONS του Μέρους Α, Scope of this Contract προβλέπει ότι:

*«The scope of the project concerns the supply, installation, integration of all necessary equipment and software to deliver a **COMPLETE TURN KEY INTEGRATED PT TELEMATICS SOLUTION** for Cyprus and includes:*

- i) **An Automated Bus Fare Collection System,***
- ii) **A Bus Fleet Management System,***

Both Systems shall be installed to cover:

a. 6 PT Operators contracted with the Ministry of Communications and Works

b. 1 PT Operator which will be contracted with the Nicosia Municipality

c. A fleet size of approximately 790 buses as follows:

OPERATOR	FLEET & TICKETING SYSTEMS > 2000 YR	TICKETING SYSTEM ONLY WITH GPS CAPABILITY < 1999 YR	PORTABLE DEVICES IN SMALL BUSES	TOTAL
NICOSIA - OSEL	190	39	43	272
LIMASSOL - EMEL	82	108	4	194
PAPHOS - OSYPA	52	38	5	95
LARNACA - ZINON	33	27	23	83
FAMAGUSTA - OSEA	31	51	1	83
INTERCITY BUSES	31	17	1	49
NICOSIA - MUNICIPALITY	14	0	0	14
TOTAL	433	280	77	790

d. Approximately 35 Inspectors

And shall be provided with:

e. A Hosted Central Back Office (Primary & Disaster Recovery Sites)

f. PT Operators Service Control/Operating Centres

g. Central Operating Office which shall be managed by the Supply and Distribution of Cards, Promotion & Advertising Contractor

h. Data Back-up server/s to Ministry of Communications and Works, Public Works Department

i. Thirty Ticket Sale Outlets for PT Operators, Citizens Service Centres, Post Offices, and Supply and Distribution of Cards, Promotion & Advertising Contractor

j. Client access to Central Back Office for all stakeholders to be able to administer all tasks relevant to them».

Έχουμε εξετάσει με προσοχή όσα τα μέρη έθεσαν ενώπιον μας προς υποστήριξη της θέσης τους. Εκείνο το οποίο διαπιστώνουμε από τον τίτλο του διαγωνισμού και από τον όρο 1.1.6 πιο πάνω είναι ότι σκοπός του αντικειμένου της σύμβασης είναι η απόκτηση από την Αναθέτουσα Αρχή ενός ολοκληρωμένου συστήματος έξυπνης κάρτας που θα αναπτυχθεί σε στόλους λεωφορείων. Στον όρο 1.2.1.4 του ANNEX II «Logical – Functional and Physical Architecture» δίδεται η αρχιτεκτονική του εν λόγω έργου από την οποία φαίνεται και το πολύπλοκο του σε σχέση με τα λεωφορεία υπάρχει σαφής αναφορά σε «driver console, validator, conductors' handheld».

Με δεδομένες τις πιο πάνω καταγραφές στους όρους του διαγωνισμού συμφωνούμε με την Αναθέτουσα Αρχή ότι το αντικείμενο που εξητείτο με τα έγγραφα του διαγωνισμού είναι ένα ολοκληρωμένο σύστημα έτσι ώστε η απαίτηση του όρου 6.2.3.2 του Μέρους Α δεν μπορεί παρά να διαβάζεται με αναφορά πάντοτε και στον όρο 1.1.6 του ANNEX II - Scope of this Contract.

Ότι το πρώτο έργο που υπέβαλαν οι Αιτητές για να τεκμηριώσουν την τεχνική και επαγγελματική τους επάρκεια σύμφωνα με τον όρο 6.2.3.2 του Μέρους Α δεν περιλάμβανε «installation on buses» φαίνεται να είναι παραδεκτό από τους Αιτητές αφού ο ισχυρισμός τους είναι ότι τόσο για το έργο αυτό όσο και για το δεύτερο έργο «Egged Automated Bus Fare Collection System with the use of Smart Card» αποκλείστηκαν από την Αναθέτουσα Αρχή κατ' επίκληση κριτηρίων που δεν αναφέρονται στους όρους του διαγωνισμού. Τα όσα προβλέπονται στους

όρους 1.1.6 και 1.2.1.4 του ANNEX II ΤΟΥ του Μέρους Α δεν μας επιτρέπουν να συμφωνήσουμε με τους Αιτητές και να θεωρήσουμε ότι η απόρριψη των εν λόγω έργων έγινε στη βάση κριτηρίων που τέθηκαν εκ των υστέρων από την Αναθέτουσα Αρχή. Οι Αιτητές, δεδομένων των πιο πάνω καταγραφών στα έγγραφα του διαγωνισμού, δεν μπορούν εκ των υστέρων να επικαλούνται ότι επειδή όρος 6.2.3.2 του Μέρους Α αναφερόταν σε «installation» και όχι «installation on buses» πληρούσαν την προϋπόθεση και δεν έπρεπε να αποκλειστούν. Εάν η διατύπωση του όρου τους δημιουργούσε οποιαδήποτε αμφιβολία λαμβανομένου υπόψη του σκοπού της σύμβασης, είχαν τη δυνατότητα προτού υποβάλουν την προσφορά τους να το διερευνήσουν με την Αναθέτουσα Αρχή και όχι εκ των υστέρων να διατείνονται ότι ο όρος δεν απαιτούσε «installation on buses» σε διαγωνισμό για ολοκληρωμένο σύστημα «Automated Bus Fare Collection» για το οποίο μάλιστα στα έγγραφα υπάρχει η Αρχιτεκτονική δομή του. Η Αναθέτουσα Αρχή, το κατ' εξοχήν αρμόδιο όργανο για αξιολόγηση των προσφορών ειδικότερα στις περιπτώσεις που το αντικείμενο του διαγωνισμού απαιτεί τεχνικές και επιστημονικές γνώσεις σε συγκεκριμένους τομείς όπως το παρόν, προτού απορρίψει οποιαδήποτε προσφορά από το στάδιο πλήρωσης των προϋποθέσεων συμμετοχής έχει αυξημένη υποχρέωση διερεύνησης των ενώπιον της στοιχείων και αιτιολόγηση της κατάληξης της.

Στην παρούσα περίπτωση έχοντας υπόψη όσα τέθηκαν ενώπιον μας και φαίνονται στους σχετικούς φακέλους κρίνουμε ότι το καθήκον της αυτό η Αναθέτουσα Αρχή

το έχει επιτελέσει οι δε Αιτητές απέτυχαν να πείσουν για τους ισχυρισμούς τους περί πλάνης και έλλειψη δέουσας έρευνας από την Αναθέτουσα Αρχή. Έχουμε την άποψη ότι η Αναθέτουσα Αρχή αξιολόγησε την προσφορά των Αιτητών με σοβαρότητα και σε βάθος έτσι ώστε η απόφαση της να μην είναι προϊόν έλλειψης δέουσας έρευνας ούτε να στερείται της αναγκαίας αιτιολογίας. Τόσο από την Έκθεση Αξιολόγησης όσο και από το περιεχόμενο των διοικητικών φακέλων προκύπτει ότι αυτή ερεύνησε με προσοχή τα όσα οι Αιτητές έθεσαν ενώπιον της.

Το πρώτο έργο που υπέβαλαν οι Αιτητές είναι αδιαμφισβήτητο ότι αφορούσε σύστημα πλατφόρμας και όχι ολοκληρωμένο «Automated Bus Fare Collection System» με εγκαταστάσεις σε στόλο λεωφορείων. Η επίκληση από τους Αιτητές του περιεχομένου επιστολής τους ημερ. 9.3.2015 λαμβανομένου υπόψη ότι τα ζητήματα που προβάλλονται σε αυτή είναι κατ' εξοχήν τεχνικά και ως τέτοια εκφεύγουν του ελέγχου δεν τους βοηθά. Αυτά εξετάστηκαν από την Αναθέτουσα Αρχή, δεν ικανοποίησαν όμως για λόγους που εξηγούνται. Άλλωστε στην επιστολή τους εμμέσως πλην σαφώς δέχονται ότι το εν λόγω έργο δεν περιλαμβάνει «installation on buses» προσθέτουν όμως ότι αυτό περιλαμβάνει συστήματα τα οποία είναι πιο προχωρημένα και όμοια με το ζητούμενο. Το εάν όντως το σύστημα «installation on platforms and stations» απαιτούν πιο προχωρημένα συστήματα και παρουσιάζουν μεγαλύτερη πολυπλοκότητα η Αναθεωρητική Αρχή Προσφορών δεν είναι σε θέση να το γνωρίζει αφού τα ζητήματα αυτά προϋποθέτουν εξειδικευμένη τεχνική και επιστημονική γνώση.

Σ' ότι αφορά τους ισχυρισμούς για εφαρμογή από την Αναθέτουσα Αρχή εκ των υστέρων κριτηρίων ισχύουν και για το έργο «Egged Automated Bus Fare Collection System with the use of Smart Card» όσα έχουμε προαναφέρει για το πρώτο έργο.

Σύμφωνα με την Αναθέτουσα Αρχή τα «driver console» στο εν λόγω έργο ήσαν ήδη εγκατεστημένα και λειτουργούσαν, τα δε «smart card readers» όπως οι ίδιοι οι Αιτητές δήλωναν ανήκαν σε άλλη εταιρεία την Transway η οποία διαθέτει τέτοιου είδους εξοπλισμό και λογισμικά. Η Αναθέτουσα Αρχή, καθώς προκύπτει, εξέτασε με προσοχή όλα τα επιμέρους στοιχεία στη βάση των δικών της εξειδικευμένων γνώσεων προτού καταλήξει ότι και το δεύτερο έργο που υποβλήθηκε αφορά σε μέρος του ολοκληρωμένου έργου του διαγωνισμού. Δεδομένης της απόρριψης των ισχυρισμών των Αιτητών για εισαγωγή εκ των υστέρων κριτηρίων δεν βλέπουμε να παρέχεται δυνατότητα επέμβασης μας στην κατάληξη της Αναθέτουσας Αρχής αφού δεν έχουμε πεισθεί με όσα οι Αιτητές προώθησαν, ότι δηλαδή στην απόφαση της έχει εμφιλοχωρήσει πλάνη ή ότι η απόφαση της λήφθηκε χωρίς έρευνα.

Σ' ότι αφορά το τρίτο έργο Ministry of Transport of Israel και αυτού οι λόγοι απόρριψης του όπως έχουν αναφερθεί πιο πάνω αφορούν σε θέματα καθαρά τεχνικής φύσης για τα οποία δεν έχουμε εξουσία ελέγχου αλλά ούτε και γνωστική δυνατότητα. Περαιτέρω η κατάληξη μας σε σχέση με τα πρώτα δύο καθιστά χωρίς σημασία το τρίτο έργο.

Σ' ότι αφορά τον ισχυρισμό των Αιτητών ότι η Αναθέτουσα Αρχή ενεργούσε στη βάση της αντίληψης ότι το υποβληθέν έργο «Ministry of Transport of Israel» θα έπρεπε να είναι όμοιο και όχι παρόμοιο, ούτε αυτός ευσταθεί δεδομένης της διαπίστωσης της Αναθέτουσας Αρχής ότι από το έργο απουσιάζουν τα εξειδικευμένα λογισμικά που αποτελούν το «Automated Bus Fare Collection» όπως δόθηκε στο ANNEX II – Terms of Reference - Technical Specifications. Τόσο από το διοικητικό φάκελο όσο και από τις αναφορές των Αιτητών προκύπτει ότι η Αναθέτουσα Αρχή κατά την αξιολόγηση του εν λόγω έργου δεν περιορίστηκε στα όσα οι Αιτητές με την προσφορά τους υπέβαλαν αλλά στα πλαίσια έρευνας ζήτησε από τους Αιτητές όπως διευκρινίσουν ζητήματα που δεν ήσαν σαφή οι απαντήσεις τους όμως δεν έπεισαν. Στην προκειμένη περίπτωση το ζήτημα της μη πλήρωσης των προϋποθέσεων συμμετοχής σε σχέση με την τεχνική και επαγγελματική επάρκεια από τους Αιτητές όπως διαγράφονται πιο πάνω αφορά σε θέματα καθαρά τεχνικής φύσης τα οποία εκφεύγουν του ελέγχου μας. Από τα ενώπιον μας δεδομένα δεν έχει προκύψει ότι τα συμπεράσματα της Τεχνικής Επιτροπής και στη συνέχεια του Συμβουλίου Προσφορών έπασχαν καθ' οιονδήποτε τρόπο. Συνεπώς η προσφορά των Αιτητών δεν πληρούσε τους όρους του διαγωνισμού και συνακόλουθα ορθά οι Αιτητές αποκλείστηκαν από την περαιτέρω διαδικασία.

Με βάση όλα τα πιο πάνω αποφασίζουμε ομόφωνα ότι η παρούσα Προσφυγή απορρίπτεται και η απόφαση της Αναθέτουσας Αρχής επικυρώνεται.

Δεν επιδικάζονται έξοδα.