



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

Ιεραρχική Προσφυγή Αρ. 81/2008

Μεταξύ:

COLLABORATION OF CONSULTING FIRMS: G.C. HADJICOSTAS
CONSULTANCIES – ALA PLANNING PARTNERSHIP (ENVIRONMENT)
LTD – AXIS INGENIEURLEISTUNGEN

Αιτούσας Κοινοπραξίας

v.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ

Αναθέτουσας Αρχής

**Αναθεωρητική Αρχή
Προσφορών**

κ. Ζαχαρίας Τουλούρας, Πρόεδρος
κ. Ανδρέας Χριστοφή, Μέλος
κ. Νίκος Πιπτοκοπίτης, Μέλος
κ. Ιωσήφ Ιωσηφίδης, Μέλος
κ. Κυριάκος Συρίμης, Μέλος

Αιτούντες:

COLLABORATION OF CONSULTING FIRMS: G.C. HADJICOSTAS
CONSULTANCIES – ALA PLANNING PARTNERSHIP
(ENVIRONMENT) LTD – AXIS INGENIEURLEISTUNGEN.

Αντιπροσωπεύθηκε από τους:

1. κο Ανδρέα Παναγιώτου, Δικηγόρο
2. κο Γιώργο Χατζηκώστα, Διευθυντή αιτούσας εταιρείας
3. κα Άννα Καραμοντάνη, Πολιοδόμο
4. κο Χαράλαμπο Παναγιώτου, Περιβαλλοντολόγο

Αναθέτουσα Αρχή:

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ

Αντιπροσωπεύθηκε από τους:

1. κα Λουΐζα Γρηγορίου, Δικηγόρος της Δημοκρατίας
2. κο Μιχάλη Λαμπρινό, Πολιτικό Μηχανικό, Υπουργείο
Συγκοινωνιών και Έργων

Ημερομηνία έκδοσης Απόφασης: 19 Μαρτίου, 2009

Α Π Ο Φ Α Σ Η

A. Με την παρούσα Ιεραρχική Προσφυγή οι Αιτητές προσβάλλουν την απόφαση της Αναθέτουσας Αρχής (Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων) να κατακυρώσει το διαγωνισμό αρ. PS/TS/5A, για την «Παροχή Υπηρεσιών για Μελέτη Προγράμματος Ενίσχυσης Δημοσίων Μεταφορών» σε άλλο προσφοροδότη.

B. Περιληπτικά τα γεγονότα της υπόθεσης είναι τα ακόλουθα:

1. Η δημοσίευση της προκήρυξης του διαγωνισμού έγινε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 15.3.2008 και ακολούθησε στην Εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας.
2. Ακολουθήθηκε η ανοικτή διαδικασία και κριτήριο ανάθεσης ήταν η πλέον οικονομικά συμφέρουσα προσφορά.
3. Η εκτιμώμενη αξία του έργου χωρίς Φ.Π.Α. ήταν 600.000 ευρώ.
4. Στις 24 Σεπτεμβρίου, 2008, η Αναθέτουσα Αρχή πληροφόρησε τους Αιτητές ότι το Συμβούλιο Προσφορών του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων, έχει κατακυρώσει την προσφορά στην Κοινοπραξία «Denko Σύμβουλοι Μηχανικοί Α.Ε. – Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ) – ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ Μεταφορών (ΙΜΕΤ) – CTL Cyprus Transport Logistics Ltd – Πολυτία Αρμός» (ενδιαφερόμενο πρόσωπο).

Συγκεκριμένα, με βάση το κριτήριο επιλογής της πλέον συμφέρουσας οικονομικά προσφοράς, η πιο πάνω Κοινοπραξία αξιολογήθηκε με σταθμισμένη τιμή 99.39 έναντι 98.39 που έλαβαν οι Αιτητές. Το συνολικό ποσό της οικονομικής προσφοράς της Κοινοπραξίας με την πιο ψηλή σταθμισμένη τιμή ήταν €494.815 συν Φ.Π.Α., σε σχέση με €537.710 συν Φ.Π.Α., των Αιτητών.

5. Στις 2.10.2008 οι Αιτητές με επιστολή τους προς την Αναθέτουσα Αρχή εξέφρασαν την πρόθεσή τους να καταχωρήσουν Ιεραρχική Προσφυγή στην Αναθεωρητική Αρχή Προσφορών, εναντίον της κατακύρωσης της προσφοράς, σε άλλο προσφοροδότη, αντί της δικής τους Κοινοπραξίας.
6. Στις 19.10.2008 οι Αιτητές καταχώρησαν την παρούσα Ιεραρχική Προσφυγή στην Αναθεωρητική Αρχή Προσφορών, ζητώντας την ακύρωση της κατακύρωσης της προσφοράς στην επιτυχούσα Κοινοπραξία.

Γ. Οι λόγοι που πρόβαλαν οι Αιτητές για στήριξη της Προσφυγής τους είναι οι ακόλουθοι:

1. Η επιστολή του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων προς τους Αιτητές αναφέρεται σε κατακύρωση της Προσφοράς υπ' αρ. Διαγωνισμού PS/TS/4, ενώ αυτή για την οποία υπέβαλαν την Προσφορά τους είναι η υπ' αρ. Διαγωνισμού PS/TS/5A και ως εκ τούτου εγείρεται σοβαρό θέμα αμφιβολίας ποια από τις εν λόγω προσφορές κατακυρώθηκε.
2. Αντιφατικές και συγκεχυμένες πρόνοιες και ορολογίες.
 - (α) Στην επίσημη εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης Αρ. 2008/S53-072291 αναφέρεται ως αντικείμενο της Μελέτης η παροχή υπηρεσιών για ετοιμασία ολοκληρωμένου Σχεδίου Διακίνησης στη Λευκωσία, όπως περιγράφεται και στους όρους του Τμήματος II.1.1 και II.1.5 της Προκήρυξης. Αντίθετα τόσο στον όρο II.2.1, όσο και στην ορολογία των εγγράφων του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων για το Διαγωνισμό, όπως και στην επιστολή του ίδιου Υπουργείου με την οποία κοινοποιήθηκε η κατακύρωσή του, το αντικείμενο της μελέτης αναφέρεται και περιορίζεται σε Προσφορά για παροχή υπηρεσιών για Μελέτη Προγράμματος Ενίσχυσης Δημόσιων Μεταφορών στη Λευκωσία.

- (β) Μεταξύ της Μελέτης για ετοιμασία ολοκληρωμένου Σχεδίου Διακίνησης στη Λευκωσία και Μελέτης προγράμματος ενίσχυσης Δημόσιων Μεταφορών στη Λευκωσία υπάρχει ουσιώδης διαφορά και στο περιεχόμενο και την ευρύτητα της, στην προσπάθεια για την ετοιμασία της, την ικανότητα, το επίπεδο και την ειδικότητα των Μελετητών, στο ποσό της τιμής της και το Κριτήριο Αξιολόγησής της.
- (γ) Ενόψει τούτου προκύπτει αμφισβήτηση και σοβαρή αμφιβολία με βάση ποιο από τα εν λόγω αντικείμενα της Σύμβασης έγινε η αξιολόγηση του περιεχομένου των Προσφορών και ποια μεθοδολογία χρησιμοποιήθηκε.
- (δ) Η προσφορά των Αιτητών περιέχει ολοκληρωμένο Σχέδιο Διακίνησης γι' αυτό και το ανάλογο ποσό της τιμής της και ως τέτοια θα έπρεπε να αξιολογηθεί και βαθμολογηθεί σε σύγκριση με την προσφορά του ενδιαφερόμενου προσώπου.
- (ε) Επιπρόσθετα υποδεικνύεται ότι το ολικό της ποσοστιαίας βαθμολογίας που αναγράφεται στο Φύλλο 1 από 2 για την Ενότητα 4.3.2.α (%) του Πίνακα Αξιολόγησης των Όρων Εντολής είναι διαφορετική για την περίπτωση του Προσφοροδότη Αρ. 1 και των άλλων Προσφοροδοτών. Ως εκ τούτου εγείρεται σοβαρό θέμα αμφιβολίας με ποια βάση η Επιτροπή Αξιολόγησης βαθμολόγησε την υπό αναφορά Ενότητα των Προσφορών που υποβλήθηκαν.

3. Η προσφορά των Αιτητών είναι η πλέον συμφέρουσα σε σύγκριση με την προσφορά του ενδιαφερόμενου προσώπου γιατί περιέχει ολοκληρωμένο Σχέδιο Διακίνησης σε εξαιρετικά συμφέρουσα τιμή.

4. Το Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ) που συμμετέχει στην Κοινοπραξία του ενδιαφερόμενου προσώπου επιχορηγείται από το Ελληνικό Δημόσιο και ως εκ τούτου παραβιάζεται κατάφωρα η βασική αρχή του ελεύθερου και ισότιμου ανταγωνισμού εξ ου και η διαφορά στο ποσό της τιμής.

Όπως φαίνεται και από τον οικονομικό απολογισμό του ΕΚΕΤΑ μεταξύ των ετών 2000-2006 που παρουσιάζεται στην ιστοσελίδα του οργανισμού, υπάρχει επιχορήγηση από το Ελληνικό Δημόσιο.

5. Ο Αιτητής ισχυρίζεται ότι βασικές απαιτήσεις της προκήρυξης και των όρων του διαγωνισμού δεν πληρούνται, επικαλούμενος τα εξής δύο σημεία:

(α) Ενώ στους όρους εντολής του έργου ζητείται να ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις των οχηματικών ρύπων και της ποιότητας του αέρα, λαμβάνοντας υπόψη τις υποχρεώσεις της Κύπρου σε σχέση με το πρωτόκολλο του ΚΥΟΤΟ και τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης, ο επιτυχών προσφοροδότης δεν έλαβε υπόψη τις υποχρεώσεις σε σχέση με το πρωτόκολλο του ΚΥΟΤΟ, εφόσον, με βάση αυτό απαιτείται η καταμέτρηση του διοξειδίου του άνθρακα. Σύμφωνα με τον Αιτητή, ο επιτυχών προσφοροδότης αναφέρεται μόνο σε μονοξειδίο του άνθρακα στην προσφορά του, ενώ η προσφορά του ιδίου περιλαμβάνει τη διενέργεια μετρήσεων του διοξειδίου του άνθρακα και τη χρήση πολύπλοκου λογισμικού.

(β) Η Κοινοπραξία του ενδιαφερόμενου προσώπου δεν πληροί ή/και δεν ανταποκρίνεται επαρκώς στις τεχνικές απαιτήσεις των όρων της προκήρυξης σε σχέση με την εκτέλεση παρόμοιων υπηρεσιών και για μελέτες και εφαρμογές παρόμοιων έργων και ειδικότερα κυκλοφοριακές μελέτες σε αστικό περιβάλλον και ενίσχυσης των δημοσίων μεταφορών, εν πάση δε περιπτώσει δεν συγκρίνονται με τις τεχνικές ικανότητες της Κοινοπραξίας των Αιτητών.

Όπως προκύπτει από τις ιστοσελίδες της κοινοπραξίας του ενδιαφερόμενου προσώπου δεν έχουν να επιδείξουν επιτεύγματα στον τομέα των αστικών μεταφορών και ελάχιστες αναφορές υπάρχουν για συμμετοχή τους σε μελέτες για Ολοκληρωμένα Σχέδια Διακίνησης σε αστικές περιοχές και των άλλων ενοτήτων που αναφέρονται στους όρους της προκήρυξης.

Τούτο σε αντίθεση με την ειδική εμπειρογνωμοσύνη της κοινοπραξίας των Αιτητών επί των εν λόγω θεμάτων.

6. Τα πρόσωπα της Ομάδας Μελέτης της κοινοπραξίας του ενδιαφερόμενου προσώπου δεν πληρούν ή/και δεν ανταποκρίνονται επαρκώς στα προσόντα των όρων της Προκήρυξης σε σχέση με την απαιτούμενη πείρα και τις άλλες απαιτήσεις της ειδίκευσης και καταλληλότητας σε σχέση με αυτά της κοινοπραξίας των Αιτητών ή/και εν πάση περιπτώσει δεν συγκρίνονται με αυτά της κοινοπραξίας των Αιτητών.

7. Δεν έγινε σωστή αξιολόγηση και βαθμολόγηση του τεχνικού μέρους των Προσφορών και των επί μέρους στοιχείων της κάθε ενότητας, του οικονομικού μέρους, της σταθμισμένης τιμής και της τελικής αξιολόγησης για υπολογισμό της πλέον συμφέρουσας Προσφοράς.

Σύμφωνα με τα δεδομένα της υπόθεσης η αξιολόγηση-βαθμολόγηση και σταθμισμένη τιμή της Προσφοράς της κοινοπραξίας των Αιτητών θα έπρεπε να ήταν ασυγκρίτως μεγαλύτερη από αυτή της κοινοπραξίας του ενδιαφερόμενου προσώπου και η προσφορά της να κριθεί ως η πλέον συμφέρουσα.

Δ. Η Αναθέτουσα Αρχή απέρριψε τους πιο πάνω ισχυρισμούς και απάντησε με τα εξής:

1. Το πρώτο θέμα που εγείρει ο Αιτητής αφορά την επιστολή γνωστοποίησης της κατακύρωσης του διαγωνισμού (αρ. φακ. 16.6.35.01.01 και ημερομηνία 24.9.2008), όπου στον τίτλο της επιστολής, ο αριθμός του διαγωνισμού αναγράφεται ως PS/TS/4 αντί του PS/TS/5A που είναι ο ορθός, υποστηρίζοντας ότι εγείρεται θέμα ως προς το ποια προσφορά έχει πράγματι κατακυρωθεί. Εκτός του ότι στον τίτλο της επιστολής γίνεται αναφορά ότι η κατακύρωση αφορά προσφορά για Υπηρεσίες για Μελέτη Προγράμματος Δημόσιων Μεταφορών, η Αναθέτουσα Αρχή απέστειλε νέα επιστολή με ημερομηνία 2.10.2008 σε όλους τους προσφοροδότες γνωστοποιώντας τους ότι ο ορθός αριθμός του διαγωνισμού που κατακυρώθηκε είναι ο PS/TS/5A.

Τα συγκεκριμένα λάθη που εντοπίστηκαν, δεν επηρέασαν με οποιοδήποτε τρόπο το αποτέλεσμα του διαγωνισμού, ούτε είχαν ως αποτέλεσμα την παραπλάνηση του Αιτητή.

2. Εγείρεται θέμα από τον Αιτητή για το ότι στην προκήρυξη της προσφοράς η ονομασία του έργου αναγράφεται ως «Παροχή υπηρεσιών για ετοιμασία ολοκληρωμένου Σχεδίου Διακίνησης στη Λευκωσία», ενώ στα έγγραφα διαγωνισμού ο τίτλος αναγράφεται ως «Παροχή υπηρεσιών για μελέτη Προγράμματος Δημοσίων Μεταφορών».

Στην πραγματικότητα, το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, με την Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου 65.529 της 16^{ης} Μαΐου 2007, προωθεί την υλοποίηση ενός Προγράμματος Ενίσχυσης των Δημόσιων Μεταφορών στο οποίο περιλαμβάνονται όλες οι δράσεις που θα αυξήσουν το μερίδιο διακινήσεων με δημόσιες μεταφορές και/ή άλλων εναλλακτικών βιώσιμων μεταφορών, σε βάρος της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου, ρυθμίζοντας παράλληλα και τη στάθμευση στη βάση ενιαίας πολιτικής. Το Πρόγραμμα είναι Παγκύπριο (για όλες τις αστικές και αγροτικές περιοχές) και σε αυτό περιλαμβάνεται η ετοιμασία ολοκληρωμένων σχεδίων διακίνησης για κάθε περιοχή, καθώς και άλλες δράσεις. Επομένως, με την έννοια ότι η ετοιμασία ολοκληρωμένου σχεδίου διακίνησης για τη Λευκωσία είναι υποσύνολο του όλου Προγράμματος Ενίσχυσης των Δημόσιων Μεταφορών, ο τίτλος που αναγράφεται στα έγγραφα του διαγωνισμού ουδόλως περιορίζει το πεδίο των προσφερόμενων υπηρεσιών. Η σχέση μεταξύ των δύο, σε ότι αφορά τη Λευκωσία, περιγράφεται εκτεταμένα στο κεφάλαιο 1.2 των όρων εντολής του έργου κάτω από τον τίτλο “Nicosia Public Transport Enhancement Programme” (σελ 38-40).

Πέρα από τα πιο πάνω, ο τίτλος του έργου είναι επουσιώδης, εφόσον το εύρος του έργου περιγράφεται αναλυτικά στους όρους εντολής των εγγράφων διαγωνισμού (κεφάλαιο 1.5 “Nature of the assignment”).

Τέλος, προκύπτει από τις προσφορές που υποβλήθηκαν από τους διαγωνιζόμενους ότι ουδείς παραπλανήθηκε από τη διαφορά στους δύο τίτλους, εφόσον οι τεχνικές

προσφορές όλων των διαγωνιζόμενων καλύπτουν ικανοποιητικά τις πρόνοιες των όρων εντολής. Η ένσταση του αιτητή επί του παρόντος σημείου θα είχε νόημα αν συνέβαινε το αντίθετο, δηλαδή αν η προσφορά του κάλυπτε κάποιο πεδίο στενότερο από αυτό που ζητείται στους όρους εντολής του διαγωνισμού.

3. Ο Αιτητής υποστηρίζει επίσης ότι η προσφορά του είναι η πλέον συμφέρουσα, συγκριτικά με την προσφορά του επιτυχόντα προσφοροδότη γιατί η δική του περιέχει «Ολοκληρωμένο Σχέδιο Διακίνησης σε εξαιρετικά συμφέρουσα τιμή» υπονοώντας ότι η προσφορά του επιτυχόντα προσφοροδότη περιέχει κάτι διαφορετικό. Αμφισβητείται η ικανότητα της Επιτροπής Αξιολόγησης να κρίνει ορθά κατά πόσο οι προσφορές συνάδουν με το αντικείμενο του έργου. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η Επιτροπή Αξιολόγησης έκρινε ότι η προσφορά του επιτυχόντα προσφοροδότη καλύπτει ικανοποιητικά τους όρους εντολής του έργου. Είναι γεγονός ότι η Τεχνική Προσφορά του Αιτητή αξιολογήθηκε ως καλύτερη από αυτή του Επιτυχόντα Προσφοροδότη (90,25% έναντι 89,83%), όμως συμψηφίζοντας και τις οικονομικές προσφορές, σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιγράφεται στους όρους του Διαγωνισμού, η σταθμισμένη τιμή που προκύπτει για τον επιτυχόντα προσφοροδότη είναι 99,39 έναντι 98,39 του Αιτητή.

4. Ο Αιτητής εγείρει θέμα για τη νομιμότητα της συμμετοχής του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ) στην Κοινοπραξία που κατακυρώθηκε η προσφορά. Συγκεκριμένα, υποστηρίζει ότι, εφόσον το ΕΚΕΤΑ επιχορηγείται από το Ελληνικό Δημόσιο, παραβιάζεται η αρχή του ελεύθερου και ισότιμου ανταγωνισμού και επομένως η οικονομική πρόταση του διαγωνιζόμενου γίνεται πιο ελκυστική. Επομένως, σύμφωνα με τον αιτητή, η πρόσφορά του διαγωνιζόμενου θα έπρεπε είτε να αποκλειστεί ή να ληφθεί με κάποιο τρόπο υπόψη το γεγονός αυτό στην αξιολόγηση της οικονομικής προσφοράς του διαγωνιζόμενου.

Στους Όρους των εγγράφων του Διαγωνισμού, κάτω από το άρθρο 1.3 Δικαίωμα Συμμετοχής, στην παράγραφο 1 αναφέρεται επί λέξει ότι «Δικαίωμα συμμετοχής στο διαγωνισμό έχουν φυσικά ή νομικά πρόσωπα (δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου) ή κοινοπραξίες φυσικών και/ή νομικών προσώπων, που λειτουργούν νόμιμα στην Κύπρο

ή σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.)...». Εφόσον ο όρος αυτός ικανοποιείται (το ΕΚΕΤΑ είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου), η Αναθέτουσα Αρχή δεν είχε κανένα δικαίωμα να αποκλείσει την προσφορά του διαγωνιζόμενου. Εξ άλλου, σύμφωνα με τον πιο πάνω όρο θα μπορούσε να συμμετάσχει ακόμα και οργανισμός δημοσίου δικαίου, ο οποίος ενδεχόμενα να είχε επιχορήγηση του δημοσίου σε μεγαλύτερο βαθμό. Η Αναθέτουσα Αρχή δεν έχει καμιά υποχρέωση να προβεί σε οποιαδήποτε αξιολόγηση των οικονομικών στοιχείων του οργανισμού, εκτός αν πρόκειται για ασυνήθιστα χαμηλή προσφορά, οπότεν οφείλει να ζητήσει γραπτώς διευκρινήσεις από τον προσφοροδότη. Στην περίπτωση αυτή η τιμή της υποβληθείσας προσφοράς δεν είναι ασυνήθιστα χαμηλή.

Πιο σημαντικό από όλα όμως είναι το γεγονός ότι υπάρχει απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 0094/1999 ΔΕΚ (328256), σε παρόμοια υπόθεση, με βάση την οποία η αρχή της ίσης μεταχείρισης των υποβαλλόντων προσφορές για τον συντονισμό των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων υπηρεσιών, δεν παραβιάζεται για τον λόγο και μόνο ότι η Αναθέτουσα Αρχή επιτρέπει τη συμμετοχή σε διαδικασία συνάψεως δημόσιας σύμβασης παροχής υπηρεσιών οργανισμών στους οποίους η ίδια ή άλλες αναθέτουσες αρχές καταβάλλουν επιδοτήσεις οποιασδήποτε φύσης, οι οποίες παρέχουν τη δυνατότητα στους οργανισμούς αυτούς να υποβάλλουν προσφορές σε τιμές οι οποίες υπολείπονται σημαντικά των τιμών που προσφέρουν οι λοιποί μετέχοντες στη διαδικασία, που δεν λαμβάνουν τέτοιες επιδοτήσεις. Το γεγονός και μόνο ότι η Αναθέτουσα Αρχή επιτρέπει σε τέτοιους οργανισμούς τη συμμετοχή σε διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης παροχής υπηρεσιών δεν συνιστά ούτε συγκαλυμμένη διάκριση ούτε περιορισμό που να αντιβαίνουν στο άρθρο 59 της Συνθήκης.

5. Σε ότι αφορά τους ισχυρισμούς του Αιτητή ότι η επιτυχούσα Κοινοπραξία δεν πληροί βασικές απαιτήσεις των όρων του διαγωνισμού η Αναθέτουσα Αρχή απάντησε ως ακολούθως:

(α) Η σχετική παράγραφος της σελίδας 41 των όρων εντολής του έργου που αναφέρει επί λέξει τα ακόλουθα σε σχέση με υποχρεώσεις του ανάδοχου του έργου:

«Consider the impact of the proposals, included in the alternative traffic plans on the environment. In particular, the Consultant shall assess:

- *The physical impact on new infrastructure,*
- *The impact on vehicle emissions and air quality, taking into consideration the obligations of Cyprus with respect to the Kyoto protocol and the principles of sustainable development, and*
- *The impact on noise».*

Οι συγκεκριμένοι όροι εντολής του έργου δεν αποτελούν βασικό κριτήριο (κριτήριο επιλογής), όπως διατείνεται ο αιτητής, αλλά αντικείμενο της εργασίας που θα εκτελέσει ο ανάδοχος. Επομένως, το μέρος της τεχνικής πρότασης των διαγωνιζόμενων που αναφέρεται στην ικανοποίηση των όρων εντολής αξιολογείται στη βάση κριτηρίων αξιολόγησης όπου δίδονται οι ανάλογοι βαθμοί από την Επιτροπή Αξιολόγησης. Οι βαθμοί αυτοί συμψηφίζονται με όλους τους υπόλοιπους βαθμούς, σύμφωνα με τον Πίνακα Αξιολόγησης που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα Θ των εγγράφων του διαγωνισμού.

Η συγκεκριμένη απαίτηση των όρων εντολής είναι μια από επτά που απαιτούνται για την ενότητα 2 του έργου (όχι η πιο σημαντική). Επιπλέον, ο συγκεκριμένος όρος ζητά από τον ανάδοχο να λάβει υπόψη τις επιπτώσεις των προτεινόμενων μέτρων των κυκλοφοριακών σχεδιασμών στο περιβάλλον. Σαν υποσημείωση αναφέρεται ότι θα πρέπει να αξιολογηθούν, μεταξύ άλλων, τρεις παράγοντες από τους οποίους ένας αναφέρεται στις επιπτώσεις που θα έχουν οι προτάσεις στους ατμοσφαιρικούς ρύπους και τη ποιότητα του αέρα, λαμβάνοντας υπόψη τις υποχρεώσεις της Κύπρου σε σχέση με το πρωτόκολλο του ΚΥΟΤΟ και τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης. Από τον όρο αυτό δεν συνεπάγεται ότι ο ανάδοχος θα πρέπει απαραίτητα να διενεργήσει μετρήσεις του διοξειδίου του άνθρακα και/ή να χρησιμοποιήσει πολύπλοκα λογισμικά για να υπολογίσει με μεγάλη ακρίβεια τις αναμενόμενες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.

Επομένως, δεν παραβιάζεται οποιαδήποτε βασική απαίτηση της προκήρυξης και των όρων του διαγωνισμού, αλλά ούτε και αναλογικά μπορεί να προσδοθεί μεγάλη σημασία

στη μη αναφορά σε μετρήσεις ή/ και λεπτομερή υπολογισμό των ρύπων διοξειδίου του άνθρακα.

(β) Η ερμηνεία που δίδεται από την Αναθέτουσα Αρχή στη φράση των όρων του διαγωνισμού «ως παρόμοιες συμβάσεις υπηρεσιών νοούνται ειδικότερα οι κυκλοφοριακές μελέτες σε αστικό περιβάλλον με έμφαση την ενίσχυση των δημόσιων μεταφορών» είναι η εξής:

Κυκλοφοριακή μελέτη σε αστικό περιβάλλον σημαίνει οποιαδήποτε μελέτη που περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα από τα πιο κάτω στοιχεία και που διεξάγεται σε αστικό περιβάλλον:

- Σχεδιασμός, προγραμματισμός και εκτέλεση ερευνών κυκλοφορίας.
- Ανάλυση των δεδομένων από κυκλοφοριακές έρευνες και δημιουργία πινάκων προέλευσης προορισμού (origin-destination matrices).
- Υπολογισμός και κατηγοριοποίηση διακινήσεων κατά μέσο μεταφοράς (π.χ. ιδιωτικό αυτοκίνητο, λεωφορείο, πεζή, με ποδήλατο).
- Κωδικοποίηση οδικού δικτύου και φόρτιση του με τις διακινήσεις στα πλαίσια αξιολόγησης υπαλλακτικών λύσεων.
- Υπολογισμός διακινήσεων σε μελλοντικό χρόνο (projections) στη βάση κοινωνικοοικονομικών, δημογραφικών και άλλων δεδομένων.
- Λεπτομερής σχεδιασμός κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε επίπεδο πόλης ή/ και σε επίπεδο μεμονωμένης περιοχής.
- Εξειδικευμένες μελέτες για αστικές δημόσιες μεταφορές.
- Εξειδικευμένες μελέτες για στάθμευση οχημάτων.
- Εξειδικευμένες μελέτες για ρυθμίσεις κυκλοφοριακής διαχείρισης ή/ και ύφεσης.

Έμφαση στην ενίσχυση των δημόσιων μεταφορών σημαίνει ότι οι κυκλοφοριακές μελέτες που έχουν εκπονηθεί θα πρέπει να περιλαμβάνουν πρόνοιες που σχετίζονται με ένα τουλάχιστον από τα πιο κάτω θέματα που αφορούν τις δημόσιες μεταφορές με την ευρύτερη έννοια τους και να διαπραγματεύονται θέματα παρόμοια με αυτά που περιλαμβάνονται στους όρους εντολής του παρόντος έργου, όπως:

- Ετοιμασία κυκλοφοριακών μοντέλων με διαχωρισμό των διακινήσεων των διαφόρων μέσων μεταφοράς, περιλαμβανομένων και των δημόσιων μεταφορών.
- Μοντελοποίηση δικτύων δημόσιων μεταφορών και οδικού δικτύου ξεχωριστά.
- Προτάσεις για τις παρεχόμενες υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών (ωράρια, διαδρομές, συχνότητες, κόμιστρα κλπ).
- Ετοιμασία ή/και διαχείριση συμβάσεων δημόσιων μεταφορών.
- Μελέτες για την αποσυμφόρηση περιοχών.
- Υπολογισμός αριθμού επιβατών για τις δημόσιες μεταφορές.
- Υπολογισμός κυκλοφοριακών φόρτων ανά μέσο διακίνησης.
- Αξιολόγηση της προσφοράς και ζήτησης της στάθμευσης σε αστικά κέντρα σε συνδυασμό με υπαλλακτικές λύσεις κυκλοφοριακής διαχείρισης και/ή ανακατανομής των τελών στάθμευσης και των κομίστρων των δημόσιων μεταφορών.
- Μελέτες για χώρους στάθμευσης στη βάση υπολογιζόμενης ζήτησης για χώρους για ιδιωτικά οχήματα, λεωφορεία κλπ.
- Ετοιμασία πολιτικής για τη στάθμευση.
- Σχεδιασμός δικτύων δημόσιων μεταφορών περιλαμβανομένων ειδικών λωρίδων προτεραιότητας για τις δημόσιες μεταφορές.
- Σχεδιασμός δικτύων πεζοδρομίων/ πεζοδρόμων και/ ή ποδηλατοδρόμων.
- Ετοιμασία τεχνοοικονομικών μελετών για τις δημόσιες μεταφορές.
- Ανασχεδιασμός οδών με προοπτική την ανακατανομή του διαθέσιμου πλάτους στα διάφορα μέσα μεταφοράς.
- Σχεδιασμός και/ ή υλοποίηση ευφυών συστημάτων μεταφορών για τις δημόσιες μεταφορές, τη στάθμευση και/ ή τη διαχείριση της κυκλοφορίας.
- Ετοιμασία προγράμματος προβολής και εκστρατειών διαφώτισης του κοινού για τη χρήση των δημόσιων μεταφορών και/ ή άλλων βιώσιμων μέσων μεταφοράς.
- Ετοιμασία ή διαχείριση ολοκληρωμένων ρυθμιστικών σχεδίων σε επίπεδο πόλης ή περιοχής.
- Μελέτες για οχήματα δημόσιων μεταφορών διαφόρων τύπων καυσίμων, σε σχέση με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Με βάση τα πιο πάνω οι τρεις συμβάσεις υπηρεσιών που υποβλήθηκαν από τον επιτυχόντα προσφοροδότη και που αναφέρονται στα πρακτικά της Επιτροπής Αξιολόγησης ότι ικανοποιούν το κριτήριο αυτό, όσο και μερικές άλλες συμβάσεις που παρατίθενται στην προσφορά του, ικανοποιούν πράγματι τις απαιτήσεις των σχετικών όρων του διαγωνισμού.

6. Ο Αιτητής υποστηρίζει ότι δύο από τους εμπειρογνώμονες που απαρτίζουν την ομάδα των συμβούλων του επιτυχόντα προσφοροδότη, ο Πολεοδόμος/ Αρχιτέκτονας και ο Οικονομικός Σύμβουλος, δεν ικανοποιούν τα επιμέρους κριτήρια επιλογής που αναφέρονται σε συγκεκριμένη μεταπτυχιακή πείρα που οφείλουν αυτοί να διαθέτουν.

Σε ότι αφορά τους όρους για τους δυο πιο πάνω εμπειρογνώμονες, αναφέρονται τα πιο κάτω:

i) Πολεοδόμος/ Αρχιτέκτονας

Στους όρους του διαγωνισμού αναγράφεται ότι ο εμπειρογνώμονας αυτός θα πρέπει να έχει τουλάχιστον δεκαετή μεταπτυχιακή πείρα στον τομέα του και ειδικά σε σχεδιασμό δικτύων πεζών, ποδηλατιστών και σταθμών λεωφορείων, σε αστικό περιβάλλον.

Ο επιτυχών προσφοροδότης προτείνει τη χρήση δύο Πολεοδόμων/ Αρχιτεκτόνων τους κ.κ. Νίκο Μεσαρίτη και Θάνο Βλαστό πλαισιωμένους από ένα ακόμα βοηθό τον κ. Μάριο Πελεκάνο.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ο κ. Μεσαρίτης διαθέτει πολύ περισσότερη από δεκαετή μεταπτυχιακή πείρα στον τομέα του, όπως απαιτείται. Επιπρόσθετα, είναι πολύ καλός γνώστης της κυπριακών δεδομένων στον τομέα της αρχιτεκτονικής, εφόσον για αρκετά χρόνια έχει το δικό του αρχιτεκτονικό γραφείο, ενώ έχει επίσης διατελέσει πρόεδρος του Επιστημονικού Τεχνικού Επιμελητηρίου Κύπρου (ΕΤΕΚ). Από τον κατάλογο των υπηρεσιών που έχει προσφέρει, όπως παρουσιάζονται στο βιογραφικό του σημείωμα, τα έργα που αφορούν το Σχέδιο Περιοχής Αστικού Κέντρου της Λάρνακας, την Ανάπλαση Διαμόρφωση Παραλιακού Μετώπου Πάφου, την Ανάπλαση Διαμόρφωση

Τριών Πλατειών στη Λάρνακα και το Σχέδιο Περιοχής του Παραδοσιακού Πυρήνα και Βιομηχανικής Περιοχής Έγκωμης περιλαμβάνουν όλα διαμορφώσεις οδικών δικτύων πεζών, ποδηλατιστών, σταθμών λεωφορείων και ταξί σε αστικό περιβάλλον. Μερικές επίσης από τις άλλες υπηρεσίες που παρατίθενται, περιλαμβάνουν διαμορφώσεις πεζοδρομίων, πεζοδρόμων και πλατειών.

Ο κ. Βλαστός διαθέτει μεταπτυχιακή πείρα αρκετά μεγαλύτερη από 10 χρόνια κυρίως σε πολεοδομικό σχεδιασμό και σε θέματα υποδομών και πολιτικής μεταφορών, με εξειδίκευση στο σχεδιασμό υποδομών ποδηλάτου και δικτύων πεζών. Στον κατάλογο των υπηρεσιών που έχει παράσχει (σελ. 297-299), περιλαμβάνονται πολλές μελέτες σε σχέση με την ένταξη του ποδηλάτου, το σχεδιασμό ποδηλατοδρόμων, πολιτικές για το ποδήλατο, καθώς και πολιτικών για βιώσιμη κινητικότητα.

Από τα βιογραφικά σημειώματα των δύο πιο πάνω εμπειρογνώμωνων, προκύπτει ότι τόσο ο ένας, όσο και ο άλλος καλύπτουν τα απαιτούμενα από τους όρους κριτήρια για υπηρεσίες Πολεοδόμου/Αρχιτέκτονα.

ii) Οικονομικός Σύμβουλος

Στους όρους του διαγωνισμού αναγράφεται ότι ο εμπειρογνώμονας αυτός θα πρέπει να έχει τουλάχιστον πενταετή μεταπτυχιακή πείρα στην διαμόρφωση συμβάσεων τύπου Συνδιαχείριση Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα (Public - Private Partnerships).

Ο επιτυχών προσφοροδότης προτείνει τον κ. Peter Boode ως Οικονομικό Σύμβουλο. Ο κ. Boode διαθέτει 15ετή μεταπτυχιακή πείρα στο τομέα των μεταφορών, με εξειδίκευση, κατά τα τελευταία 7 χρόνια, σε οικονομικές μελέτες σχετικές με δημόσιες επιβατικές μεταφορές. Οι υπηρεσίες που παρατίθενται στο βιογραφικό του σημείωμα σχεδόν όλες αφορούν οικονομικές μελέτες και/ ή ετοιμασία οικονομικών μοντέλων στον τομέα των δημόσιων μεταφορών. Τέτοιες μελέτες αποτελούν τη βάση της οικονομικής αξιολόγησης που απαιτείται για αναθέσεις υπηρεσιών για συνδιαχείριση δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Σαν παράδειγμα, η μελέτη “Chip card introduction in public transport”

καλύπτει οπωσδήποτε συμβάσεις ΣΔΙΤ, εφόσον τέτοια συστήματα κατά κανόνα εφαρμόζονται μέσω τέτοιων συμβάσεων.

Από τα πιο πάνω, προκύπτει ότι ο κ. Boode ικανοποιεί τα απαιτούμενα κριτήρια για υπηρεσίες Οικονομικού Συμβούλου.

7. Ο Αιτητής ισχυρίζεται ότι "δεν έγινε σωστή αξιολόγηση και βαθμολόγηση του Τεχνικού μέρους των Προσφορών και των επί μέρους στοιχείων της κάθε ενότητας, του οικονομικού μέρους, της σταθμισμένης τιμής και της τελικής αξιολόγησης για υπολογισμό της πλέον συμφέρουσας Προσφοράς." Με άλλα λόγια η Επιτροπή Αξιολόγησης έχει κάμει λάθος σε όλα τα στάδια της αξιολόγησης, ακόμα και στις μαθηματικές πράξεις για τον υπολογισμό των σταθμισμένων τιμών. Τον ισχυρισμό αυτό ο Αιτητής τον στηρίζει στην αναφορά του ότι η αξιολόγηση – βαθμολόγηση και σταθμισμένη τιμή της Προσφοράς του θα έπρεπε να ήταν ασυγκρίτως μεγαλύτερη από αυτή της κοινοπραξίας του επιτυχόντα προσφοροδότη, χωρίς όμως να στοιχειοθετεί αυτή τη δήλωση. Η Επιτροπή Αξιολόγησης βαθμολόγησε όλες τις τεχνικές προσφορές, σύμφωνα με τα επιμέρους κριτήρια που προνοούνται στα Έγγραφα Προσφοράς (Παράρτημα Θ), χωρίς να γνωρίζει τις Οικονομικές Προσφορές των Διαγωνιζόμενων. Η τεχνική προσφορά του Αιτητή έλαβε την πιο ψηλή βαθμολογία μεταξύ όλων των διαγωνιζομένων, όμως λόγω της διαφοράς στην τιμή που διαπιστώθηκε όταν ανοίχτηκαν οι Οικονομικοί Φάκελοι των προσφοροδοτών, η σειρά κατάταξης ανατράπηκε, μετά που εφαρμόστηκαν οι μαθηματικοί τύποι για τον υπολογισμό της σταθμισμένης τιμής.

Ε. Αφού ακούσαμε τους ισχυρισμούς και τα επιχειρήματα των δύο πλευρών, και αφού μελετήσαμε τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου, καταλήγουμε στα ακόλουθα:

1. Η Αναθέτουσα Αρχή αναγνώρισε και διόρθωσε τα τυπογραφικά λάθη που έγιναν εκ παραδρομής στην επιστολή γνωστοποίησης των αποτελεσμάτων. Αυτά τα τυπογραφικά λάθη σχετικά με τον αριθμό του διαγωνισμού καθόλου δεν επηρεάζουν ούτε το ουσιαστικό περιεχόμενο της επιστολής, αλλά ούτε και το αποτέλεσμα της βαθμολογίας, ώστε αυτά να κριθούν σημαντικά ή ουσιαστικά.

Πέραν τούτου η Αναθέτουσα Αρχή απέστειλε νέα επιστολή με ημερομηνία 2.10.2008, σε όλους τους προσφοροδότες γνωστοποιώντας τους ότι ο ορθός αριθμός του διαγωνισμού που κατακυρώθηκε είναι ο PS/TS/5A, χωρίς να μένει οποιαδήποτε αμφιβολία σχετικά με το ποια προσφορά κατακυρώθηκε.

2. Το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, με την Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου 65529 της 16^{ης} Μαΐου, 2007, **σαφέστατα** προωθεί την υλοποίηση ενός Γενικού Προγράμματος Ενίσχυσης των Δημοσίων Μεταφορών στο οποίο περιλαμβάνονται όλες οι δράσεις που θα αυξήσουν το μερίδιο διακινήσεων με δημόσιες μεταφορές και/ή άλλων εναλλακτικών βιώσιμων μεταφορών, σε βάρος της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου, ρυθμίζοντας παράλληλα και τη στάθμευση στη βάση ενιαίας πολιτικής. Το πρόγραμμα είναι Παγκύπριο (για όλες τις αστικές και αγροτικές περιοχές) και σε αυτό περιλαμβάνεται η **ετοιμασία ολοκληρωμένων σχεδίων διακίνησης για κάθε περιοχή**, καθώς και άλλες δράσεις.

Επομένως, με την έννοια ότι η **ετοιμασία ολοκληρωμένου σχεδίου διακίνησης για τη Λευκωσία είναι υποσύνολο του όλου προγράμματος ενίσχυσης των Δημοσίων Μεταφορών**, ο τίτλος που αναγράφεται στα έγγραφα του διαγωνισμού, ουδόλως περιορίζει το πεδίο των προσφερόμενων υπηρεσιών. Η σχέση μεταξύ των δύο, σε ότι αφορά τη Λευκωσία, περιγράφεται εκτενώς στο κεφάλαιο 1.2 των όρων εντολής του έργου κάτω από τον τίτλο «Nicosia Public Transport Enhancement Programme» (σελ. 38-40).

Πέρα από τα πιο πάνω, ο τίτλος του διαγωνισμού δεν μπορεί να αξιολογηθεί και να κριθεί ως δικαιολογημένη αιτία παραπλάνησης, εφόσον το εύρος του έργου

περιγράφεται αναλυτικά στους όρους εντολής των εγγράφων διαγωνισμού (Κεφ. 1-5, «Nature of the assignment»), με βάση τους οποίους έγινε και η αξιολόγηση.

3. Η Επιτροπή Αξιολόγησης ενεργώντας στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της, **ορθά** έκρινε ότι η προσφορά του επιτυχόντα προσφοροδότη όσο και η προσφορά των Αιτητών καλύπτουν ικανοποιητικά τους όρους εντολής του έργου του συγκεκριμένου διαγωνισμού.

Η Αναθέτουσα Αρχή δεν αμφισβητεί το γεγονός ότι η προσφορά του Αιτητή υπερεπέρσεν σε ορισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά από εκείνη του Επιτυχόντα Προσφοροδότη. Γι' αυτό και επιβραβεύτηκε στην τεχνική αξιολόγηση με ψηλότερη βαθμολογία. Συμψηφίζοντας όμως τη βαθμολογία της τεχνικής προσφοράς και τη βαθμολογία της οικονομικής προσφοράς, σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιγράφεται στους όρους του διαγωνισμού, η σταθμισμένη τιμή που προκύπτει για τον επιτυχόντα προσφοροδότη είναι 99,39 έναντι 98,39 του Αιτητή.

Για το λόγο αυτό ο ισχυρισμός του Αιτητή ότι η προσφορά του είναι η πλέον οικονομικά συμφέρουσα κρίνεται **αβάσιμος**.

4. Όσον αφορά τον ισχυρισμό του Αιτητή, ότι η συμμετοχή του ΕΚΕΤΑ στην Κοινοπραξία του ενδιαφερόμενου προσώπου παραβιάζει κατάφωρα την αρχή του ελεύθερου και ισότιμου ανταγωνισμού, εξ ου και η διαφορά στο ποσό της τιμής, έχουμε να παρατηρήσουμε τα ακόλουθα:

4.1 Στα έγγραφα του Διαγωνισμού, κάτω από το άρθρο **1.3 Δικαίωμα Συμμετοχής** αναφέρεται επί λέξει ότι «*Δικαίωμα συμμετοχής στο διαγωνισμό έχουν φυσικά και νομικά πρόσωπα (δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου) ή κοινοπραξίες φυσικών ή νομικών προσώπων που λειτουργούν νόμιμα στην Κύπρο ή σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης*».

Επίσης σύμφωνα με το Νόμο 12(I)/2006, ορίζεται ότι «παρέχων υπηρεσίες» σημαίνει κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή φορέα του δημοσίου ή κοινοπραξία

αυτών των προσώπων ή και οργανισμών, που προσφέρει την παροχή υπηρεσιών στην αγορά.

4.2. Δεν αμφισβητείται από τις δύο πλευρές ότι το ΕΚΕΤΑ είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, που σκοπό έχει την παροχή υπηρεσιών για την ερευνητική και τεχνολογική υποστήριξη της παραγωγικής διαδικασίας και της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης ιδίως στους τομείς των μεταφορών και ότι για την κάλυψη των εξόδων λειτουργίας του δέχεται κρατικές επιχορηγήσεις από το Ελληνικό δημόσιο.

4.3. Στην απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 0094/1999 ΔΕΚ (328256), αναφέρεται ότι η **αρχή της ίσης μεταχείρισης** των υποβαλλόντων προσφορές για το συντονισμό των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων υπηρεσιών, **δεν παραβιάζεται** για το λόγο και μόνο ότι η Αναθέτουσα Αρχή επιτρέπει τη συμμετοχή σε διαδικασία σύναψης δημοσίας σύμβασης παροχής υπηρεσιών οργανισμών στους οποίους η ίδια ή άλλες αναθέτουσες αρχές κατέβαλαν επιδοτήσεις.

Ως εκ τούτου η Αναθέτουσα Αρχή δεν είχε κανένα δικαίωμα να αποκλείσει την προσφορά του συγκεκριμένου προσφοροδότη, ούτε και είχε υποχρέωση να προβεί σε οποιαδήποτε αξιολόγηση των οικονομικών στοιχείων του συγκεκριμένου Οργανισμού, αφού δεν προκύπτει θέμα για ασυνήθιστα χαμηλή τιμή.

Η Αναθεωρητική Αρχή Προσφορών στηριζόμενη στα πιο πάνω κρίνει ότι η συμμετοχή του ΕΚΕΤΑ ως νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου στην Κοινοπραξία του ενδιαφερόμενου προσώπου δεν παραβιάζει την αρχή του ελεύθερου και ισότιμου ανταγωνισμού ή οποιαδήποτε διάταξη του ισχύοντος δικαίου καθότι και οι Αιτητές είχαν το δικαίωμα, σύμφωνα με το Νόμο και τα έγγραφα του διαγωνισμού, να συνεργαστούν με ανάλογο οργανισμό δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου.

5. Όσον αφορά τους ισχυρισμούς του Αιτητή, ότι η Κοινοπραξία του ενδιαφερόμενου προσώπου δεν πληροί ή/και δεν ανταποκρίνεται επαρκώς στις τεχνικές απαιτήσεις των

όρων του διαγωνισμού, που έχουν σχέση με το πρωτόκολλο του ΚΥΟΤΟ και με την εκτέλεση παρόμοιων υπηρεσιών και για μελέτες παρόμοιων έργων έχουν εφαρμογή τα ακόλουθα:

5.1 Εξετάσαμε τις θέσεις των δύο πλευρών σε σχέση με την ικανοποίηση ή μη του όρου που αφορά το πρωτόκολλο του ΚΥΟΤΟ και συμφωνούμε με τη θέση της Αναθέτουσας Αρχής ότι οι συγκεκριμένοι όροι εντολής του έργου δεν αποτελούν βασικό κριτήριο (κριτήριο επιλογής), όπως ισχυρίζεται ο Αιτητής, αλλά αντικείμενο της εργασίας που θα εκτελέσει ο ανάδοχος. Επομένως η συγκεκριμένη απαίτηση δεν αποτελεί κριτήριο αποκλεισμού αλλά ένα από τα πολλά κριτήρια αξιολόγησης που βαθμολογείται αναλόγως από την Επιτροπή Αξιολόγησης, πράγμα το οποίο έγινε όπως παρουσιάζεται στο Παράρτημα Θ της Έκθεσής της.

5.2. Μετά από μελέτη των όσων έχουν κατατεθεί και όλων των στοιχείων που βρίσκονται στους διοικητικούς φακέλους κρίνουμε ότι οι όροι των εγγράφων του διαγωνισμού ορίζουν ως παρόμοιες συμβάσεις υπηρεσιών και μελετών ένα ευρύ φάσμα συμβάσεων που μπορεί κάποιος οικονομικός φορέας να επικαλεστεί. Με βάση τα υποβληθέντα από την επιτυχούσα κοινοπραξία στοιχεία κρίνουμε ότι τρεις τουλάχιστον συμβάσεις υπηρεσιών που αναφέρονται στον πίνακα που υποβλήθηκε ικανοποιούν τα κριτήρια του εν λόγω όρου και ο ισχυρισμός του Αιτητή δεν γίνεται αποδεκτός.

6. Στο θέμα που εγείρει ο Αιτητής, ότι πρόσωπα της Ομάδας Μελέτης της Κοινοπραξίας του επιτυχόντα προσφοροδότη: α. **Πολεοδόμος/Αρχιτέκτονας**, β. **Οικονομικός Σύμβουλος** δεν πληρούν ή/και δεν ανταποκρίνονται επαρκώς στα προσόντα των όρων του διαγωνισμού, σε σχέση με την πείρα και τις απαιτήσεις της ειδίκευσης και καταλληλότητας, καταλήγουμε στα εξής:

α. **Πολεοδόμος/Αρχιτέκτονας**

Στους όρους του διαγωνισμού απαιτείται όπως ο εμπειρογνώμονας αυτός έχει τουλάχιστον δεκαετή μεταπτυχιακή πείρα **στον τομέα του και ειδικά σε σχεδιασμό δικτύων πεζών, ποδηλατιστών και σταθμών λεωφορείων, σε αστικό περιβάλλον.**

Με βάση τα βιογραφικά σημειώματα που συνοδεύουν την προσφορά της επιτυχούσας Κοινοπραξίας τα απαιτούμενα κριτήρια για τις ζητούμενες υπηρεσίες Πολεοδόμου/Αρχιτέκτονα καλύπτονται ικανοποιητικά.

Ως εκ τούτου οι ισχυρισμοί του Αιτητή ότι ο κ. Μεσαρίτης και ο κ. Βλαστός, δεν πληρούν και δεν ανταποκρίνονται επαρκώς στα προσόντα του Πολεοδόμου/Αρχιτέκτονα, όπως απαιτείται από τους όρους του διαγωνισμού, κρίνονται αβάσιμοι.

β. Οικονομικός Σύμβουλος

Στους όρους του διαγωνισμού απαιτείται όπως ο εμπειρογνώμονας αυτός έχει τουλάχιστον πενταετή μεταπτυχιακή πείρα στη **διαμόρφωση συμβάσεων τύπου Συνδιαχείριση Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα**.

Με βάση το βιογραφικό σημείωμα του κ. Peter Boode, που προτείνεται ως Οικονομικός Σύμβουλος, οι περισσότερες από τις υπηρεσίες που παρατίθενται σε αυτό αφορούν οικονομικές μελέτες στον τομέα των δημοσίων μεταφορών. Επιπρόσθετα ο κ. Peter Boode διαθέτει 15ετή μεταπτυχιακή πείρα στον τομέα των μεταφορών, με εξειδίκευση κατά τα τελευταία 7 χρόνια σε οικονομικές μελέτες, σχετικές με δημόσιες επιβατικές μεταφορές.

Ως εκ τούτου εκτιμούμε ότι ο κ. Peter Boode ικανοποιεί τα απαιτούμενα κριτήρια για τις υπηρεσίες του Οικονομικού Συμβούλου των όρων του διαγωνισμού και οι ισχυρισμοί του Αιτητή κρίνονται αβάσιμοι.

7. Στον ισχυρισμό του Αιτητή ότι *«δεν έγινε σωστή αξιολόγηση και βαθμολόγηση του τεχνικού μέρους των προσφορών και των επί μέρους στοιχείων της κάθε ενότητας του οικονομικού μέρους, της σταθμισμένης τιμής και της τελικής αξιολόγησης για τον υπολογισμό της πλέον συμφέρουσας προσφοράς»* καταλήγουμε στα εξής:

Η Επιτροπή Αξιολόγησης βαθμολόγησε όλες τις τεχνικές προσφορές, σύμφωνα με τα επιμέρους κριτήρια που προνοούνται στα έγγραφα προσφοράς (Παράρτημα Θ), χωρίς να γνωρίζει τις οικονομικές προσφορές των διαγωνιζομένων.

Η Τεχνική Προσφορά του Αιτητή έλαβε την πιο ψηλή βαθμολογία μεταξύ όλων των διαγωνιζομένων. Όμως, μετά το άνοιγμα των οικονομικών φακέλων των προσφοροδοτών και την οικονομική αξιολόγησή τους, και αφού εφαρμόστηκαν οι μαθηματικοί τύποι για τον υπολογισμό της σταθμισμένης τιμής, σύμφωνα με τους όρους του διαγωνισμού, η σειρά κατάταξης ανατράπηκε.

Η σταθμισμένη τιμή προκύπτει από τους μαθηματικούς τύπους, όπου οι δύο τιμές (Βαθμός Τεχνικής Προσφοράς, ΒΤΠ και Βαθμός Οικονομικής Προσφοράς, ΒΟΠ) προκύπτουν από το λόγο της τεχνικής βαθμολογίας του προσφοροδότη προς την τεχνική βαθμολογία της καλύτερα αξιολογηθείσας τεχνικής προσφοράς και το λόγο της χαμηλότερης οικονομικής προσφοράς προς την οικονομική προσφορά του προσφοροδότη.

Σύμφωνα με το κριτήριο επιλογής της πλέον συμφέρουσας οικονομικά προσφοράς, ο επιτυχών προσφοροδότης αξιολογήθηκε με σταθμισμένη τιμή 99,39, έναντι 98,39 των Αιτητών.

Με βάση τα πιο πάνω στοιχεία και αποτελέσματα, είναι προφανές ότι η σταθμισμένη τιμή (βαθμολογία) που έλαβε ο Αιτητής είναι χαμηλότερη από αυτή που έλαβε η επιτυχούσα κοινοπραξία και ως εκ τούτου απορρίπτουμε τον ισχυρισμό του Αιτητή ότι η προσφορά του έπρεπε να κριθεί ως η πλέον οικονομικά συμφέρουσα.

Ενόψει όλων των πιο πάνω κρίνουμε ομόφωνα ότι η παρούσα Ιεραρχική Προσφυγή των Αιτητών είναι αβάσιμη και απορρίπτεται και ως εκ τούτου η προσβαλλόμενη απόφαση της Αναθέτουσας Αρχής επικυρώνεται.

Δεν επιδικάζονται έξοδα επί της διαδικασίας.