



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ**  
**ΕΝΙΑΙΑ ΑΡΧΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ**

**ΓΝΩΜΗ**

**Δ 62 ΕΑΔΗΣΥ/2023**

**(του άρθρου 347 παρ. 2 περ. γ' υποπερ. γδ' του ν. 4412/2016, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του ν. 4912/2022).**

**Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

**της παρ. 5 του άρθρου 353 του ν. 4412/2016, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 10 του ν. 4912/2022**

Στην Αθήνα σήμερα, 30 Μαΐου 2023, ημέρα Τρίτη και ώρα 13:00 μ.μ., στα επί της οδού Κεφαλληνίας 45 και Κομνά Τράκα γραφεία της, συνήλθε σε συνεδρίαση η ως άνω ΕΠΙΤΡΟΠΗ της ΕΝΙΑΙΑΣ ΑΡΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ (εφεξής και «Αρχή» ή «ΕΑΔΗΣΥ»), μετά από σχετική πρόσκληση της Προέδρου, η οποία γνωστοποιήθηκε νομίμως σε όλα τα Μέλη.

Τα Μέλη της Επιτροπής παρέστησαν κατά τη συνεδρίαση, ως εξής:

**Πρόεδρος:** Ανδρονίκη Θεοτοκάτου, (μέσω τηλεδιάσκεψης).

**Σύμβουλοι:** Ευαγγελία Κουτούπα, (μέσω τηλεδιάσκεψης),  
Δημήτριος Χανής.

**Μέλη:** Χρυσάνθη Ζαράρη, (μέσω τηλεδιάσκεψης)  
Αδάμ Καραγλάνης,  
Βασιλική Σκαρτσούνη, (μέσω τηλεδιάσκεψης),  
Δημήτριος Σταθακόπουλος, (μέσω τηλεδιάσκεψης).

**Γραμματέας:** Αθανάσιος Λαμπράκης, ΠΕ Διοικητικού Οικονομικού.

**Εισηγητές:** Φιλία Κοντραφούρη, ΕΕΠ Νομικών και Κωσταντίνος Γιαννικόπουλος, ΕΕΠ Πληροφορικής.

Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης παρέστησαν οι εισηγητές (ο Κωνσταντίνος Γιαννικόπουλος μέσω τηλεδιάσκεψης), η Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Ελέγχου, Μαρία-Ελένη Σιδέρη και η Προϊσταμένη του Τμήματος Ελέγχου Αιτημάτων Διαπραγμάτευσης, Μαρία Παναγοηλιοπούλου, οι οποίοι αποχώρησαν πριν την έναρξη της διαδικασίας ψηφοφορίας των Μελών της Επιτροπής και τη λήψη απόφασης.

**ΘΕΜΑ: Παροχή σύμφωνης γνώμης της Αρχής επί αιτήματος του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αττικής Α.Ε, για την προσφυγή στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς προηγούμενη δημοσίευση διακήρυξης, για τη σύναψη σύμβασης με αντικείμενο την «αναβάθμιση προγράμματος δρομολόγησης *Hastus* και αγορά υποπρογράμματος *Minbus*», εκτιμώμενης αξίας 590.502,00 ευρώ, πλέον ΦΠΑ.**

I. Με το αρ. πρωτ. 137/22.03.2023 (αρ. πρωτ. εισερχ. ΕΑΔΗΣΥ 1496/22.03.2023) έγγραφο, όπως συμπληρώθηκε κατόπιν του αρ. πρωτ. 1496/06.04.2023 αιτήματος της Αρχής με το αρ. πρωτ. 225/05.05.2023 όμοιο (αρ. πρωτ. εισ. ΕΑΔΗΣΥ 2171/08.05.2023), ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αττικής Α.Ε (εφεξής ΟΑΣΑ), αιτείται την παροχή σύμφωνης γνώμης της Αρχής, προκειμένου να προσφύγει σε διαδικασία διαπραγμάτευσης, σύμφωνα με το άρθρο 347 παρ. 2 περ. γ' υποπερ. γδ' του ν. 4412/2016, όπως ισχύει, για την ανάθεση σύμβασης, βάσει του άρθρου 269 παρ. ε' του ν. 4412/2016, με αντικείμενο την «αναβάθμιση προγράμματος δρομολόγησης *Hastus* και αγορά υποπρογράμματος *Minbus*», διάρκειας (7) μηνών και εκτιμώμενης αξίας 590.502,00 ευρώ, πλέον ΦΠΑ.

## II. Ιστορικό – Πραγματικά περιστατικά

1. Η αναθέτουσα αρχή επικαλείται τα ακόλουθα:

1.1. Ως προς την αρχική προμήθεια του προγράμματος δρομολόγησης «*HASTUS*» και τις ιδιότητές του.

Το πρόγραμμα «*HASTUS*» της εταιρείας «*GIRO INC*» με έδρα τον Καναδά, είναι ένα ολοκληρωμένο σύστημα για τον σχεδιασμό, προγραμματισμό και την καθημερινή λειτουργία συστημάτων αστικών συγκοινωνιών (λεωφορεία, μετρό, τραμ και επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές) και χρησιμοποιείται από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου σε όλο τον κόσμο (Βρυξέλλες, Βιέννη κ.α.).

Η επιλογή του ανωτέρω συστήματος, το οποίο αποτελεί το μοναδικό εργαλείο για την εκπόνηση προγραμμάτων δρομολογήσεων των γραμμών λεωφορείων και τρόλεϊ του Συγκοινωνιακού Δικτύου του ΟΑΣΑ, προέκυψε από τον διεθνή ανοικτό διαγωνισμό που διενεργήθηκε με τη 10/96 διακήρυξη, στο πλαίσιο του οποίου υπεγράφη η από 24.12.1997 σύμβαση μεταξύ του ΟΑΣΑ και της εταιρείας «*GIRO INC*».

Το αντικείμενο της προμήθειας αποτελείται από δύο βασικά συστήματα λογισμικού «*modules*» για τον προγραμματισμό δρομολογίων και βαρδιών, το «*Hastus-Vehicle*» και το «*Hastus-Crew Version 5.3*», αντίστοιχα. Η έκδοση 5.3, αναβαθμίστηκε, καταρχάς, το 2001 στην έκδοση «*Hastus v.5.11*» και στη συνέχεια, το 2008, με την εγκατάσταση της έκδοσης του 2007.

Η αρχική άδεια λειτουργίας επιτρέπει με την αξιοποίηση ενός κλειδιού στον server, τη χρήση του συστήματος σε όλους τους διαμορφωμένους σταθμούς εργασίας και υποστηρίζει δρομολογήσεις μέχρι και 1800 οχημάτων αιχμής (1500 λεωφορεία και 300 τρόλεϊ και τη γραμμή 1 του Μετρό), ενώ οι βασικές λειτουργίες που υποστηρίζονται από τα δύο προαναφερόμενα συστήματα του «Hastus» είναι οι κάτωθι:

- Κωδικοποίηση δικτύου
- Προγραμματισμός δρομολογίων
- Προγραμματισμός οχημάτων
- Προγραμματισμός ημερησίων υπηρεσιών οδηγών
- Εκτυπώσεις πινάκων και διαγραμμάτων
- Παραγωγή αναφορών με στατιστικά.

Συγκεκριμένα, στο «Hastus-Vehicle module», αφού οριστούν τα δεδομένα όλων των γραμμών (θέσεις, αφητηρίες, τέρματα, στάσεις, χρόνοι διαδρομής, οχήματα, αμαξοστάσια κ.λπ.), δημιουργούνται τα επιθυμητά δρομολόγια κάθε γραμμής, ανάλογα με τη συχνότητα που απαιτείται για την εξυπηρέτησή της και παράλληλα γίνεται η αντιστοίχισή τους στα οχήματα που θα τα εκτελέσουν κατά τη διάρκεια της ημέρας. Για κάθε γραμμή μπορούν να δημιουργηθούν και να αποθηκευτούν πολλαπλά σενάρια προγραμμάτων για διαφορετικούς τύπους ημέρας και περιόδους του χρόνου.

Στο «Hastus-Crew module», τα προγράμματα δρομολογίων των οχημάτων που έχουν δημιουργηθεί αντιστοιχίζονται σε ημερήσια προγράμματα εργασίας οδηγών (βάρδιες). Η δημιουργία των βαρδιών γίνεται ακολουθώντας τους παραμετροποιημένους κανόνες εργασίας των οδηγών που ισχύουν τόσο βάσει της ελληνικής νομοθεσίας, όσο και με βάση τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας του οικείου κλάδου.

Η προμηθεύτρια εταιρεία συνεργάζεται στην Ελλάδα κατ' αποκλειστικότητα με την εταιρεία ATC ATEBE (Athens Technology Center) με έδρα το Χαλάνδρι, η οποία παρέχει υποστήριξη πρώτης γραμμής για θέματα του «Hastus» (βλ. την από 17.02.2023 επιστολή της Ανώτερης Διευθύντριας Επιχειρηματικών Σχέσεων και Διαχείρισης Κινδύνων της εταιρείας GIRO INC).

**1.2.** Ως προς τη σύνδεση του προγράμματος “Hastus” με άλλα λογισμικά και συστήματα.

Οι «Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε» (ΟΣΥ ΑΕ), οι οποίες είναι επιφορτισμένες με το έργο της εκτέλεσης των προγραμμάτων δρομολόγησης των γραμμών που εκπονούνται από τον ΟΑΣΑ, είναι συνδεδεμένες απομακρυσμένα με το πρόγραμμα «Hastus», απ' όπου αντλούν το προγραμματισμένο έργο (βάρδιες και δρομολόγια) και στη συνέχεια, έχοντας διασυνδέσει το εν λόγω πρόγραμμα με το υπάρχον λογισμικό επεξεργασίας βαρδιών που διαθέτουν (Compass) και το πληροφοριακό σύστημα επιχειρησιακών πόρων (erp), καταρτίζουν τον απαιτούμενο προγραμματισμό του προσωπικού κίνησης και εκτελούν το ανατιθέμενο σε αυτές συγκοινωνιακό έργο.

Περαιτέρω, το πρόγραμμα «Hastus» είναι άρρηκτα συνδεδεμένο και με το μεταγενέστερο λογισμικό της Τηλεματικής, το οποίο υλοποιείται δυνάμει Σύμβασης Σύμπραξης Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), 12ετούς διάρκειας με ισχύ έως το 2026. Το αντικείμενο της εν λόγω σύμβασης συνίσταται στη μελέτη, χρηματοδότηση, εγκατάσταση, συντήρηση και τεχνική διαχείριση ενός ολοκληρωμένου συστήματος πληροφόρησης επιβατών και διαχείρισης στόλου για τις οδικές συγκοινωνίες στην Αθήνα. Επισημαίνεται ότι, σύμφωνα με τον ΟΑΣΑ, το συγκεκριμένο λειτουργικό (λογισμικό) έχει σχεδιαστεί

αποκλειστικά για τις ανάγκες διασύνδεσης των τηλεματικών οχημάτων αυτού με το κεντρικό σύστημα του Ιδιωτικού Φορέα Σύμπραξης (εφεξής ΙΦΣ) και του ΟΑΣΑ.

Μέσω δε των ως άνω εξειδικευμένων λογισμικών, που έχουν παραμετροποιηθεί με βάση το πρόγραμμα «Hastus 2007», επιτυγχάνεται τόσο η πληροφόρηση του ΟΑΣΑ για το εκτελούμενο συγκοινωνιακό έργο σε πραγματικό χρόνο, ώστε να ελέγχεται η ορθή εκτέλεσή του από το προσωπικό κίνησης, όσο και η ταυτόχρονη ενημέρωση του επιβατικού κοινού, είτε μέσω της ιστοσελίδας του Οργανισμού είτε μέσω των οθονών των έξυπνων στάσεων και της εφαρμογής κινητών τηλεφώνων.

### **1.3** Ως προς την παρούσα κατάσταση του συστήματος δρομολόγησης.

Η μεγάλη καθυστέρηση στην προμήθεια της νέας αναβαθμισμένης έκδοσης του προγράμματος, λόγω έλλειψης χρηματοδότησης, δημιουργεί πολλαπλά προβλήματα συμβατότητας με το λειτουργικό σύστημα που χρησιμοποιεί πλέον ο Οργανισμός, με συνέπεια την πρόκληση σημαντικών τεχνικών ζητημάτων και δυσλειτουργιών στους χρήστες του.

Το Hastus 2007 είναι εγκατεστημένο σε παλιό server με παρωχημένο λειτουργικό σύστημα (Windows Server 2003), το οποίο δεν υποστηρίζεται πλέον από τη Microsoft, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται θέματα κενών ασφαλείας και αποτελεσματικού αρχείου ασφαλείας (back-up), η δε μετεγκατάσταση του προγράμματος σε server νεότερης γενιάς, όπως τα λοιπά συστήματα του ΟΑΣΑ, δεν είναι δυνατή.

Η υπάρχουσα έκδοση Hastus 2007 δημιουργεί προβλήματα επικοινωνίας με τους υπόλοιπους Server του ΟΑΣΑ και των PC των χρηστών, με συνακόλουθη επιβράδυνση της ταχύτητας και απόδοσης του προγράμματος, σε χρονική περίοδο που το εξειδικευμένο προσωπικό του Τμήματος Δρομολόγησης έχει μειωθεί σε 5 από 10 και οι ανάγκες για πολλαπλές δρομολογήσεις σε σύντομο χρονικό διάστημα αυξήθηκαν λόγω της προσθήκης 200 λεωφορείων, δυνάμει της σχετικής σύμβασης ανάθεσης εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου στην ΚΤΕΛ ΑΤΤΙΚΗΣ και τις υπομισθώτριες ΚΤΕΛ Κορίνθου, Ευβοίας και επαρχίας Θηβών.

Πέραν των ανωτέρω, τον Μάιο του 2022, κατά την επανέναρξη του Server του Hastus, μετά από διακοπή ρεύματος που μεσολάβησε, διαπιστώθηκε ότι είχε καταστραφεί ένα αρχείο απαραίτητο για τη λειτουργία του, με αποτέλεσμα την αδυναμία πρόσβασης στο πρόγραμμα τόσο από τον ΟΑΣΑ, όσο και από την ΟΣΥ. Μετά την επιδιόρθωση του προβλήματος, η προμηθεύτρια GIRO ενημέρωσε την αναθέτουσα για τον πιθανό κίνδυνο, σε περίπτωση νέας διακοπής ρεύματος, ολικής κατάρρευσης του συστήματος και παύσης της λειτουργίας του επί τουλάχιστον 3 εβδομάδες έως τη μερική αποκατάσταση του λογισμικού.

Τον Νοέμβριο 2022, λόγω της ετήσιας αναβάθμισης για θέματα ασφαλείας του λογισμικού των νέων Servers του ΟΑΣΑ (Microsoft Server 2019) διεκόπη η επικοινωνία των νέων με τον παλιό Server που είναι εγκατεστημένο το Hastus. Το πρόβλημα αντιμετωπίστηκε μεν προσωρινά σε συνεργασία με την προμηθεύτρια εταιρεία, πλην όμως, ενόψει του ότι η Microsoft δεν υποστηρίζει πλέον τις παλαιότερες εκδόσεις των λογισμικών της, είναι λίαν πιθανόν σε επόμενη αναβάθμιση ασφαλείας να διακοπεί οριστικά η επικοινωνία νέων και παλαιών Servers.

Την επίλυση των δύο ως άνω προβλημάτων επιμελήθηκε ο μοναδικός πλέον τεχνικός της GIRO που είχε γνώσεις της παλαιάς έκδοσης του Hastus.

Ενδεχόμενη αδυναμία πρόσβασης του ΟΑΣΑ στο Hastus συνδέεται με διαδοχικά προβλήματα στη λειτουργία των υπηρεσιών του, της ΟΣΥ και των ΚΤΕΛ που το χρησιμοποιούν, λόγω της απευθείας διασύνδεσής τους για την παροχή των σχετικών πληροφοριών. Στο σύνολο των οδικών συγκοινωνιών της Αθήνας θα καταστεί αδύνατη η δημιουργία νέων προγραμμάτων δρομολόγησης και η άντληση στοιχείων από τα τρέχοντα προγράμματα ή τις παλαιότερες δρομολογήσεις. Επίσης, δεν θα είναι δυνατή η ενημέρωση του επιβατικού κοινού μέσω της τηλεματικής για το προγραμματισμένο έργο λεωφορείων και τρόλεϊ, ενώ θα διακοπεί η πληροφόρησή του από το κέντρο πληροφόρησης του ΟΑΣΑ (11185), τον ιστότοπο του φορέα, την google transit, κ.ο.κ., ελλείψει των ανωτέρω στοιχείων δρομολόγησης.

**1.4** Ως προς τη διεξαχθείσα έρευνα αγοράς, βάσει της από 28.04.2023 Τεχνικής Έκθεσης, για τη διαπίστωση της συμφερότερης λύσης μεταξύ της αναβάθμισης ή της αλλαγής προγράμματος δρομολόγησης.

Σύμφωνα με έρευνα αγοράς που διενεργήθηκε το 2013, η βασική εφαρμογή δρομολόγησης θα είχε κόστος από 468.000 έως και 950.000 €, έναντι των 178.000 € που θα κόστιζε η αναβάθμιση του υπάρχοντος προγράμματος. Στον παρόντα χρόνο η αξία της άδειας της βασικής εφαρμογής του Hastus ανέρχεται στο ποσό των 457.800 €, στο οποίο δεν περιλαμβάνονται αμοιβές παροχής υπηρεσιών και λοιπά έξοδα της εταιρείας. Λόγω δε των τεχνικών ιδιοτήτων δεν είναι δυνατή η ακριβής αποτίμηση του επιπλέον κόστους που θα απαιτηθεί για την αντιμετώπιση προβλημάτων ασυμβατότητας ενός νέου λογισμικού.

Περαιτέρω, η ακριβής περιγραφή του ίδιου του λογισμικού, για να ελαχιστοποιηθούν οι τυχόν ασυμβατότητες με άλλα προγράμματα, προσκρούει στον νόμο, καθόσον λόγω των αποκλειστικών δικαιωμάτων της προμηθεύτριας εταιρείας οι ιδιαιτερότητες της εφαρμογής δεν μπορούν να αποκαλυφθούν, η δε τυχόν περιγραφή τους ως προαπαιτούμενη τεχνική περιγραφή θα καθιστούσε τη διαγωνιστική διαδικασία φωτογραφική.

Σημειώνεται ότι δεν υπάρχουν μεταπωλητές των ανωτέρω λογισμικών, δεδομένου ότι τα εκμεταλλεύονται αποκλειστικά οι ίδιες εταιρείες, λόγω της μεγάλης εξειδίκευσης του αντικειμένου σε παγκόσμιο επίπεδο.

Επίσης, ο ΟΑΣΑ διενήργησε έρευνα αγοράς στο TED, σχετικά με το κόστος της νέας εγκατάστασης ή αναβάθμισης αντίστοιχου προγράμματος δρομολόγησης λεωφορείων, από την οποία προέκυψε μία μόνο ανακοίνωση συναφούς προγράμματος, αλλά όχι του ίδιου αντικειμένου, ήτοι ενός εργαλείου ανάπτυξης δικτύου, που βασιζόταν σε υφιστάμενα στον φορέα εργαλεία δρομολόγησης τρένων και όχι λεωφορείων.

Συναφώς, σχετικά με τις πρακτικές άλλων δημόσιων οργανισμών παροχής συγκοινωνιακού έργου σε Ευρωπαϊκές πόλεις στη χρήση λογισμικού δρομολόγησης, από την αντίστοιχη έρευνα έτους 2023, που διενεργήθηκε από τις Αρχές των Ευρωπαϊκών Μητροπολιτικών Μεταφορών (European Metropolitan Transport Authorities- EMTA), δεν προέκυψαν συγκριτικά στοιχεία για τιμές άλλων προγραμμάτων. Παρά ταύτα, από εσωτερικό ερωτηματολόγιο του ΟΑΣΑ προκύπτει ότι πόλεις, όπως η Κοπεγχάγη (Movia Public Transport) μετά από 20 χρόνια εξακολουθεί και χρησιμοποιεί το Hastus, καθώς δεν έχει ανακαλύψει άλλο λογισμικό που να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της, ενώ η

Βαρκελώνη (ATM) και η Βαρσοβία (Warsaw Transport Authority), αν και δεν το χρησιμοποιούν επί του παρόντος, το προτείνουν ως πρόγραμμα.

**1.5** Ως προς τη σκοπούμενη σύμβαση (φυσικό και οικονομικό αντικείμενο, επιδιωκόμενα αποτελέσματα).

Τα υπό προμήθεια είδη εντάσσονται στον κωδικό (CVP) 48000000 «Πακέτα λογισμικού και συστήματα πληροφορικής» και το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης της εγκατάστασής τους, υπολογίζεται από την εταιρεία σε 7 με 8 μήνες.

Ειδικότερα, το αντικείμενο της σκοπούμενης σύμβασης αναλύεται στα κάτωθι:

**1.5.1** Αναβάθμιση του υπάρχοντος προγράμματος «Hastus 2007» στην τελευταία έκδοσή του, ήτοι το Hastus 2023, ώστε:

*-Η αναβαθμισμένη έκδοση να εγκατασταθεί σε νέο server, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ασφαλής χρήση του και η επικοινωνία μεταξύ όλων των συστημάτων του ΟΑΣΑ και της ΟΣΥ. Το δε αντίγραφο ασφαλείας (back-up) του προγράμματος θα ενταχθεί στον προγραμματισμό των αντίστοιχων αντιγράφων ασφαλείας (backups) του συνόλου των servers του Οργανισμού.*

*-Η αναβάθμιση θα συμβάλει στην προσαρμογή του συστήματος δρομολόγησης (Hastus) με το λοιπό λειτουργικό σύστημα του Οργανισμού και στην αντιμετώπιση των προβλημάτων συμβατότητας.*

*-Θα αποτραπεί η δημιουργία κενού λειτουργίας κατά τη διάρκεια μετάβασης από την παλαιά στη νέα έκδοση.*

*-Η ..... έκδοση Hastus 2023 διαθέτει νέα εργαλεία, που αυξάνουν την ταχύτητα δημιουργίας νέων δρομολογήσεων και συνεπώς την παραγωγικότητα του οργανισμού.*

*-Η αναβαθμισμένη έκδοση προσφέρει ποικιλία νέων αναφορών και εξαγωγής στοιχείων, η παραγωγή των οποίων σήμερα δεν είναι δυνατή.*

**1.5.2** Νέο υποπρόγραμμα Hastus «MINBUS».

Η επικείμενη ένταξη στον στόλο της ΟΣΥ σημαντικού αριθμού νέων ηλεκτροκίνητων οχημάτων, μέσω του διαγωνισμού του Υπουργείου Υποδομών, δημιουργεί νέες ανάγκες για αποτελεσματικό προγραμματισμό του συγκοινωνιακού έργου, καθόσον, κατά τη δρομολόγηση αυτών, πρέπει να συνυπολογίζονται επιπλέον ειδικότεροι παράγοντες, όπως ο χρόνος φόρτισης και ο ρυθμός αποφόρτισης των μπαταριών, ο ακριβής χρόνος αντικατάστασης των προς φόρτιση οχημάτων, οι οποίοι καθιστούν σχεδόν αδύνατη τη δρομολόγηση των ηλεκτρικών λεωφορείων, χωρίς το ειδικό υποπρόγραμμα Hastus Minbus.

Το υποπρόγραμμα «Hastus MINBUS» συμβαδίζει με το βασικό module δρομολόγησης του «Hastus» και αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση δρομολόγησης ηλεκτρικών οχημάτων, γιατί:

*-Παρέχει τη δυνατότητα παραμετροποίησης όλων των παραγόντων που επηρεάζουν τη λειτουργία των ηλεκτρικών οχημάτων, ήτοι του ρυθμού φόρτισης των μπαταριών, της τοποθεσίας των φορτιστών, των παραγόντων που επηρεάζουν την αποφόρτισή τους (όπως η τοπογραφία των γραμμών στις οποίες θα δρομολογηθούν τα οχήματα, η ηλικία της μπαταρίας, το βάρος του οχήματος, η εξωτερική θερμοκρασία, η χρήση κλιματιστικών κλπ.), κ.ο.κ.*

*-Παρέχει τη δυνατότητα δρομολόγησης διαφορετικών τύπων οχημάτων, με διαφορετικά λειτουργικά χαρακτηριστικά.*

-Παρέχεται η δυνατότητα δημιουργίας και αποθήκευσης πολλών σεναρίων, ώστε να επιλεγθούν οι πλέον πρόσφορες και κατάλληλες γραμμές, στις οποίες η δρομολόγηση ηλεκτρικών οχημάτων είναι η πλέον ενδεδειγμένη για τη βέλτιστη αξιοποίησή τους.

### 1.5.3 Προϋπολογισμός της υπό ανάθεση σύμβασης και χρηματοδότηση

Το κόστος της αναβάθμισης και των υποπρογραμμάτων (χωρίς ΦΠΑ), ανέρχεται στο συνολικό ποσό των 590.502,00 €. Ειδικότερα, το κόστος αναβάθμισης του «Hastus» ανέρχεται σε 324.055,00 € και του Υποπρογράμματος «MinBus» σε 266.447, 00 € (βλ. συνημμένη προσφορά της GIRO που απεστάλη στις 10.02.2023 στον ΟΑΣΑ).

#### **A. Αναβάθμιση Hastus 2023**

<b>Περιγραφή</b>	<b>Κόστος (€)</b>
<b>Άδεια χρήσης λογισμικού</b>	<b>228.900</b>
<b>Υπηρεσίες και έξοδα</b>	<b>95.155</b>
<b>Σύνολο</b>	<b>324.055</b>

#### **B. Υποπρόγραμμα MinBus**

<b>Περιγραφή</b>	<b>Κόστος (€)</b>
<b>Άδεια χρήσης λογισμικού</b>	<b>228.900</b>
<b>Βασική έκπτωση στην άδεια χρήσης</b>	<b>- 45.780</b>
<b>Υπηρεσίες και έξοδα</b>	<b>83.327</b>
<b>Σύνολο</b>	<b>266.447</b>

Για τη χρηματοδότηση της σκοπούμενης σύμβασης, ο ΟΑΣΑ απευθύνθηκε, με το αρ. πρωτ. 3028/15.02.2023 έγγραφό του, στην Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης του Προγράμματος «Μεταφορές», η οποία διατύπωσε τη σύμφωνη γνώμη της (βλ. έγγραφο ΕΥΔ/ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ με αρ. πρωτ. 864/24.2.2023) για τη χρηματοδότηση της προτεινόμενης σύμβασης από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη», μέσω του Άξονα Προτεραιότητας 16 «Τεχνική Συνδρομή Ταμείου Συνοχής» και ειδικότερα, τον Ειδικό Στόχο 37, προϋπολογισμού 590.502€, χωρίς ΦΠΑ.

**1.6** Ως προς τα πλεονεκτήματα αγοράς της αναβαθμισμένης έκδοσης «Hastus 2023» και υποπρογραμμάτων αυτής, αντί της προμήθειας άλλου λογισμικού.

-Κατά την αρχική εγκατάσταση του Hastus 5, πραγματοποιήθηκε ο εξελληνισμός και η απαιτούμενη παραμετροποίηση για τη λειτουργία του προγράμματος από τον ΟΑΣΑ, όπως η εισαγωγή όλων των δεδομένων του εκτεταμένου δικτύου των γραμμών της Αθήνας (αφετηρίες – τέρματα, στάσεις,

αμαξοστάσια, χρόνοι διαδρομής των γραμμών για διαφορετικές περιόδους του χρόνου, τύποι οχημάτων κ.α.) αλλά και οι ελληνικοί κανονισμοί που διέπουν τις συγκοινωνίες της Αθήνας.

-Ενόψει της πολύχρονης χρήσης του προγράμματος, είναι γνωστή η λειτουργία του, οπότε η εκπαίδευση του προσωπικού θα είναι μικρότερης διάρκειας σε σχέση με την εκπαίδευση σε ένα εντελώς νέο πρόγραμμα.

-Έχουν γίνει όλες οι διεργασίες διασύνδεσης του Hastus με τα αντίστοιχα συστήματα εκτέλεσης της δρομολόγησης και παρακολούθησης (τηλεματικής) της ΟΣΥ και των ΚΤΕΛ και όλες οι εφαρμογές του ΟΑΣΑ έχουν ρυθμιστεί, ώστε να αντλούν δεδομένα από το υφιστάμενο πρόγραμμα Hastus. Ως εκ τούτου, σε περίπτωση αλλαγής του προγράμματος δρομολόγησης, τα ανωτέρω λογισμικά που έχουν διασυνδεθεί πρέπει να επανα-παραμετροποιηθούν για να διαλειτουργήσουν, με αντίστοιχα επιπλέον κόστος.

-Ομοίως, πρέπει να επαναπρογραμματιστεί το πληροφοριακό σύστημα επιχειρησιακών πόρων της ΟΣΥ, που έχει διασυνδεθεί με το πρόγραμμα δρομολόγησης και λαμβάνει απευθείας δεδομένα για τα προγραμματιζόμενα δρομολόγια.

-Περαιτέρω, το πρόγραμμα δρομολόγησης στη λειτουργία της Τηλεματικής, επίσης συγχρηματοδοτούμενο συμβασιολογημένο έργο, το οποίο υλοποιήθηκε με Σύμβαση Σύμπραξης Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) και συγχρηματοδοτήθηκε από το πρόγραμμα ΕΣΠΑ 2007-2013, ...με διάρκεια 12 έτη και κόστος κατασκευής 13.284.575,00 €, έχει σχεδιαστεί ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες διασύνδεσης, τόσο των τηλεματικών οχημάτων, όσο και των λοιπών συστημάτων του ΟΑΣΑ και της ΟΣΥ (Hastus, Compass) με το κεντρικό σύστημα της Τηλεματικής του Ιδιωτικού Φορέα Σύμπραξης (ΙΦΣ) και του ΟΑΣΑ. Το λογισμικό αυτό είναι κλειστό μέχρι τη λήξη της σύμβασης το 2026 και ο ΟΑΣΑ στερείται, δυνάμει της σύμβασης ΣΔΙΤ, του δικαιώματος παρεμβολής. Συνεπώς, κάθε άλλο λογισμικό που θα χρειαστεί να ενσωματωθεί από την Τηλεματική χρειάζεται νέα παραμετροποίηση για την τροποποίηση του υπάρχοντος συστήματος, η οποία θα γίνει αποκλειστικά από τεχνική ομάδα του ΙΦΣ και θα κοστολογηθεί ανάλογα με το εύρος των παρεμβάσεων που θα προκύψουν ( βλ. και σχετ. 4).

Κατά τον χρόνο δε κατασκευής του ΣΔΙΤ Τηλεματικής και κυρίως κατά τη φάση της εκπόνησης των Μελετών, η διεπαφή με το πρόγραμμα δρομολόγησης Hastus υποδείχθηκε από τον ΟΑΣΑ, αναλύθηκε εκτενώς από τον ΙΦΣ και διαμόρφωσε σε σημαντικό βαθμό τη σχετιζόμενη με αυτό ανάπτυξη του Επιχειρησιακού Λογισμικού της Τηλεματικής. Μετά την υποβολή και έγκριση των Μελετών, ακολούθησε η υλοποίηση των προγραμμάτων, η λειτουργία των οποίων ελέγχθηκε από τον Ανεξάρτητο Ελεγκτή σύμφωνα με τις προβλέψεις της Σύμβασης Σύμπραξης. Το γεγονός αυτό σηματοδότησε την εκκίνηση της περιόδου λειτουργίας του, η οποία εκτείνεται έως την 30/6/2026.

Ενδεχόμενη αντικατάσταση του προγράμματος δρομολόγησης Hastus και της διεπαφής τους από άλλο πρόγραμμα ή διεπαφή, θα συνιστά επέμβαση του ΟΑΣΑ, κατ' άρθρο 51 της Σύμβασης Σύμπραξης.

Στην περίπτωση κατά την οποία το νέο πρόγραμμα προδιαγραφεί και πιστοποιηθεί από τον ΟΑΣΑ και είναι ταυτόσημο ως προς όλα τα εξαγόμενα στοιχεία του που χρησιμοποιεί ως είσοδο η Τηλεματική, όπως τύπος αρχείου, ονοματολογία, γραμμογράφηση επιχειρησιακή λογική κλπ. με το πρόγραμμα Hastus, τότε με τη διαδικασία της Ειδοποίησης Αλλαγής ΟΑΣΑ και αντίστοιχης συμβατικής τακτοποίησης -1η Τροποποίηση της Σύμβασης Σύμπραξης- πρέπει ο ΙΦΣ να κληθεί να το μελετήσει και να εκτελέσει δοκιμές και υπό συνθήκες θετικής έκβασης να ενημερώσει τον ΟΑΣΑ ότι το αποτέλεσμα είναι αποδεκτό.



Επειδή όμως είναι αμφίβολο εάν ένα νέο πρόγραμμα θα ικανοποιήσει όλες τις παραπάνω συνθήκες, ενδέχεται, μετά την προμήθειά του και την εκτέλεση των δοκιμών, να ανακύψει πρόβλημα ταυτοποίησης με τα εξαγόμενα στοιχεία του που χρησιμοποιεί ως είσοδο η Τηλεματική. Στην περίπτωση αυτή ομοίως με Ειδοποίηση Αλλαγής ΟΑΣΑ και αντίστοιχης συμβατικής τακτοποίησης -2η Τροποποίηση της Σύμβασης Σύμπραξης- πρέπει να εκπονηθεί ειδική Μελέτη και ανάλογα με την έκβαση αυτής νέα Ειδοποίηση Αλλαγής ΟΑΣΑ με νέα Εκτίμηση για το κόστος της Αλλαγής και νέα - 3η Τροποποίηση της Σύμβασης Σύμπραξης- για την προσαρμογή της Τηλεματικής στα νέα στοιχεία. Κατά τη διάρκεια δε των ως άνω ενεργειών το Σύστημα πρέπει να εξακολουθεί να λειτουργεί με το Hastus μέχρι να προκύψει ότι η μεταγωγή στο νέο πρόγραμμα ή διεπαφή θα είναι εφικτή. Το γεγονός αυτό, πέραν των ανωτέρω, σχετίζεται και με την εξαρχής εκπαίδευση και εξοικείωση όλων των χρηστών του, ενώ αντίστοιχη επανεκπαίδευση και εξοικείωση θα απαιτηθεί και για τους χρήστες του Επιχειρησιακού Λογισμικού της Τηλεματικής.<sup>1</sup>

Ως εκ του τούτου, καθίσταται σαφές ότι ένα νέο πρόγραμμα δρομολόγησης απαιτείται να προδιαγραφεί και πιστοποιηθεί σύμφωνα με το σύστημα της Τηλεματικής, να ενεργοποιηθεί η διαδικασία Ειδοποίηση Αλλαγής ΟΑΣΑ, δηλαδή να τροποποιηθεί η Σύμβαση και να πραγματοποιηθούν μελέτες και δοκιμές από τον ΙΦΣ, ώστε να αποδεχτεί την Αλλαγή ΟΑΣΑ, εφόσον κάθε άλλο λογισμικό που θα χρειαστεί να ενσωματωθεί/χρησιμοποιηθεί χρειάζεται ειδική παραμετροποίηση με το ήδη υπάρχον σύστημα αποκλειστικά από τεχνική ομάδα του ΙΦΣ.

Η επιλογή αυτή ελέγχεται εξαιρετικά δυσχερής, ενόψει του ενυπάρχοντος κινδύνου της τεχνικής ασυμβατότητας και του δυσανάλογου κόστους σε σχέση με το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα.

Παράλληλα, λόγω της υφιστάμενης συμβατότητας των προγραμμάτων της εταιρείας Giro, εξασφαλίζεται ότι και τα ηλεκτρικά οχήματα που θα δρομολογούνται από το πρόγραμμα MinBus, θα ενταχθούν ομαλά και στην παρακολούθηση της εκτέλεσης αυτού μέσω της Τηλεματικής. Η δρομολόγηση των ηλεκτρικών λεωφορείων απαιτεί την ειδική παραμετροποίηση πολλών δεδομένων, όπως, π.χ. οι καιρικές συνθήκες, διάρκεια διαδρομής, ρυθμός αποφόρτισης, κ.ο.κ., γεγονός που καθιστά την προμηθευόμενη υποεφαρμογή απολύτως απαραίτητο εργαλείο για τον Οργανισμό (βλ. και σελ. 8 του αιτήματος). Για την προμήθεια δε συμβατού προγράμματος δρομολόγησης ηλεκτρικών λεωφορείων με την Τηλεματική και τις λοιπές διασυνδεδεμένες εφαρμογές, ισχύουν αναλογικά και κατά μείζονα λόγο τα εκτεθέντα ανωτέρω ως προς τη δρομολόγηση των συμβατικών λεωφορείων και των τρόλεϊ που ήδη έχουν διασυνδεθεί με την Τηλεματική και την αδυναμία της ασφαλούς ένταξής τους στο σύστημα της Τηλεματικής.

Το Hastus θεωρείται από τα κορυφαία λογισμικά δρομολόγησης που μπορεί να υποστηρίξει την πολυπλοκότητα του δικτύου των συγκοινωνιών της Αθήνας και εγγυάται την ομαλή και βέλτιστη δρομολόγηση των ηλεκτρικών λεωφορείων. Αποτελεί εργαλείο - βάση για την εκτέλεση της κύριας λειτουργίας του Οργανισμού, ως συγκοινωνιακού φορέα και συγκεκριμένα για τον ορισμό της δρομολόγησης και βαρδιολόγησης λεωφορείων. Το ίδιο, καθώς και αντίστοιχα προγράμματα χρησιμοποιούνται κατ' αποκλειστικότητα από εξειδικευμένους ομόλογους φορείς ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ο δε βαθμός εξειδίκευσης τόσο των προγραμμάτων, όσο και των χρηστών αυτών, συνιστά περιοριστικό παράγοντα εναλλακτικής προμήθειας άλλων προγραμμάτων, καθώς η απεγκατάσταση

---

<sup>1</sup> Πρ. Βλ. σχετικό συνημμένο 4, από 25.04.2023 Ηλεκτρονική Επιστολή Ιδιωτικού Φορέα Σύμπραξης

ενός υφιστάμενου προγράμματος δρομολόγησης και η εγκατάσταση ενός άλλου, συνεπάγεται δυσχέρειες στη λειτουργία του Οργανισμού και αυξάνει το τελικό κόστος, ενόψει της αναγκαίας τροποποίησης των λοιπών συστημάτων που βασίζονται στο αρχικό λογισμικό.

### III. Νομικό Πλαίσιο

**2.1.** Στο άρθρο 224 «Αναθέτοντες φορείς (άρθρο 4 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ)» του ν. 4412/2016 ορίζεται ότι: «1. Για τους σκοπούς του παρόντος Βιβλίου (άρθρα 222 έως 338) αναθέτοντες φορείς είναι εκείνοι οι οποίοι: α) είναι αναθέτουσες αρχές ή δημόσιες επιχειρήσεις, οι οποίες ασκούν μία από τις δραστηριότητες που αναφέρονται στα άρθρα 228 έως 234, ....2. Ως «δημόσια επιχείρηση» νοείται κάθε επιχείρηση στην οποία οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να ασκούν, άμεσα ή έμμεσα, δεσπίζουσα επιρροή λόγω κυριότητας, χρηματοδοτικής συμμετοχής ή των κανόνων που τη διέπουν. Η δεσπίζουσα επιρροή εκ μέρους των αναθετουσών αρχών τεκμαίρεται σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις στις οποίες οι εν λόγω αρχές, άμεσα ή έμμεσα: α) κατέχουν την πλειοψηφία του εγγεγραμμένου κεφαλαίου της επιχείρησης ή β) ελέγχουν την πλειοψηφία των ψήφων που συνδέονται με τις μετοχές που εκδίδει η επιχείρηση ή γ) μπορούν να διορίζουν περισσότερα από τα μισά μέλη του διοικητικού, διευθυντικού ή εποπτικού οργάνου της επιχείρησης. [...]».

**2.2.** Στο άρθρο 225 «Μεικτές συμβάσεις που καλύπτουν την ίδια δραστηριότητα» (άρθρο 5 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ) του ν. 4421/2016, προβλέπεται ότι : «2. ....Στην περίπτωση ... μεικτών συμβάσεων που αποτελούνται εν μέρει από υπηρεσίες και εν μέρει από αγαθά, το κύριο αντικείμενο καθορίζεται, σύμφωνα με το ποια από τις εκτιμώμενες αξίες των αντίστοιχων υπηρεσιών ή αγαθών είναι η υψηλότερη.».

**2.3.** Στο άρθρο 269 «Χρήση της διαδικασίας με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση» (άρθρο 50 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ) του ίδιου ως άνω νόμου προβλέπεται ότι: «οι αναθέτοντες φορείς μπορούν να χρησιμοποιούν μια διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη προκήρυξη διαγωνισμού, στις ακόλουθες περιπτώσεις: {...} ε) στην περίπτωση συμβάσεων προμηθειών για συμπληρωματικές παραδόσεις που πραγματοποιούνται από τον αρχικό προμηθευτή και προορίζονται είτε για τη μερική αντικατάσταση αγαθών ή εγκαταστάσεων είτε για επέκταση υφιστάμενων αγαθών ή εγκαταστάσεων, εφόσον η αλλαγή προμηθευτή θα υποχρέωνε τον αναθέτοντα φορέα να προμηθευτεί αγαθά με διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά τα οποία είναι ασυμβίβαστα ή προκαλούν δυσανάλογες τεχνικές δυσχέρειες ως προς τη χρήση και τη συντήρηση».

**2.4.** Στον ν. 3920/2011 «Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις», (Α 33), όπως ισχύει, προβλέπεται ότι:

άρθρο 1 «Αναδιάρθρωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών Μετασχηματισμός εταιρειών», «1. Οι δημόσιες συγκοινωνίες, που εκτελούνται μέσα στα όρια της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτή ορίζεται στο ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87 Α'), εκτός από τις νήσους, οι οποίες εξυπηρετούν το γενικότερο δημόσιο συμφέρον αναδιρθρώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου. Όπου στον παρόντα νόμο γίνεται μνεία στον «Όμιλο ΟΑΣΑ» ή στις «Εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ» νοούνται ο ΟΑΣΑ και οι εταιρείες της παραγράφου 1 του άρθρου 7 [...] 7. Μετά τη συντέλεση της διαδικασίας συγχώνευσης οι αρμοδιότητες εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή που ορίζεται στην παράγραφο 1

ασκούνται ως εξής: (α) από την ΟΣΥ με τα μέσα οδικής μεταφοράς (θερμικά λεωφορεία, ηλεκτροκίνητα λεωφορεία - τρόλεϊ και λοιπά μέσα οδικής μεταφοράς). (β) από τη ΣΤΑΣΥ με τα (επίγεια και υπόγεια) μέσα σταθερής τροχιάς (αστικοί σιδηρόδρομοι, τροχιόδρομοι- τραμ και λοιπά μέσα σταθερής τροχιάς), και (γ) από τις λοιπές ΕΠΣΕ του άρθρου 4.»

άρθρο 4 «Οργάνωση παροχής συγκοινωνιακού έργου» «1. Ο στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός, ο συντονισμός και ο έλεγχος του συγκοινωνιακού έργου που εκτελείται από τα μέσα (επίγεια και υπόγεια) μαζικής μεταφοράς στην περιοχή της παραγράφου 1 του άρθρου 1 ανήκουν στον ΟΑΣΑ. 2. (α) Ο προγραμματισμός, η οργάνωση και η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ με μέσα μαζικής μεταφοράς (θερμικά λεωφορεία, ηλεκτροκίνητα λεωφορεία - τρόλεϊ, αστικοί σιδηρόδρομοι, τροχιόδρομοι - τραμ - μετρό) διενεργείται από τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου (ΕΠΣΕ). ΕΠΣΕ είναι η εταιρεία «Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε.» (ΟΣΥ) και η εταιρεία «Σταθερές Συγκοινωνίες 17 Α.Ε.» (ΣΤΑΣΥ), καθώς και όλοι οι πάροχοι δημόσιας συγκοινωνίας που λειτουργούν στην Περιφέρεια Αττικής, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται και οι φορείς των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο και τα Κοινά Ταμεία Είσπραξης Λεωφορείων (ΚΤΕΛ) ή οποιοσδήποτε άλλος φορέας που θα παρέχει στο μέλλον έργο δημόσιων συγκοινωνιών [...] 3. Για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου ο ΟΑΣΑ συμβάλλεται με τις ΕΠΣΕ, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5.»

άρθρο 5 «Αρμοδιότητες Συγκοινωνιακών Φορέων Δείκτες λειτουργίας», «1. Στις αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ περιλαμβάνονται: α. Ο στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός και ο συντονισμός και ο έλεγχος παροχής του συγκοινωνιακού έργου με όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς (επίγεια και υπόγεια) στην περιοχή αρμοδιότητάς του με ιδιαίτερη μέριμνα για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, την ποιότητα ζωής και τις ανάγκες των Ατόμων με Αναπηρία».

### III. Νομική Εκτίμηση

**3.** Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αττικής Α.Ε. έχει ως σκοπό την παροχή συγκοινωνιακού έργου, καθώς ρυθμίζει, συντονίζει και ελέγχει τις δημόσιες συγκοινωνίες, που εκτελούνται μέσα στα όρια της Περιφέρειας Αττικής (πλην νήσων) και κυρίως τον καθορισμό, την κατάργηση και την επέκταση των γραμμών, τον καθορισμό των διαδρομών και δρομολογίων, των αφετηριών, των τερμάτων και των στάσεων κάθε γραμμής και τον έλεγχο των προγραμμάτων δρομολόγησης των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας. Αποτελεί επιχείρηση κοινής ωφελείας, κατά την έννοια του άρθρου 106 του Συντάγματος, λειτουργεί με βάση τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας με τη μορφή ανώνυμης εταιρίας, υπό την αποφασιστική επιρροή του Ελληνικού Δημοσίου, εφόσον σύμφωνα με το καταστατικό του<sup>2</sup>, «Οι Μετοχές της Εταιρείας ανήκουν όλες στην Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε. (ΕΕΣΥΠ ΑΕ ή ΥΠΕΡΤΑΜΕΙΟ), στην οποία και μεταβιβάστηκαν από 1.1.2018 με τη διάταξη

---

<sup>2</sup> Βλ. και την με αρ. πρωτ. 1814179/11-02-2020 Ανακοίνωση καταχώρισης στο ΓΕΜΗ του καταστατικού του ΟΑΣΑ και τα άρθρα 5 περί μετοχικού κεφαλαίου και 6 περί μετοχών αυτού, αμφότερα αναρτημένα στην επίσημη ιστοσελίδα με όνομα χώρου (domain name) [www.oasa.gr](http://www.oasa.gr)

του άρθρου 197 παρ. 1 του ν. 4389/2016 αυτοδίκαια από το Ελληνικό Δημόσιο», μοναδικός δε μέτοχος της ΕΕΣΥΠ ΑΕ, είναι το Ελληνικό Δημόσιο<sup>3</sup>.

Το υπό εξέταση αίτημα αφορά στην προσφυγή σε διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης για τη σύναψη μεικτής σύμβασης προμηθειών και υπηρεσιών, με κύριο αντικείμενο την προμήθεια αγαθών. Το αντικείμενο της σκοπούμενης σύμβασης συνδέεται με την εκτέλεση του έργου παροχής υπηρεσιών δημόσιων οδικών συγκοινωνιών και ειδικότερα των αστικών λεωφορείων και τρόλεϊ, σύμφωνα με το αρ. 231 του ν. 4412/2016. Ο ΟΑΣΑ εμπίπτει στην έννοια του «αναθέτοντος φορέα» και οι διατάξεις του Βιβλίου ΙΙ του παραπάνω νόμου, όπως ισχύουν, εφαρμόζονται τόσο *ratione personae*, όσο και *ratione materiae* (βλ. Γνώμη Δ11ΕΑΔΗΣΥ/2023 παρ.7 και Απόφαση της 28ης Οκτωβρίου 2020, στην υπόθεση C 521/18, Pegaso Srl Servizi Fiduciari, σκ. 47). Επομένως, σε συνδυασμό με την εκτιμώμενη αξία της υπό ανάθεση σύμβασης που υπερβαίνει τα όρια της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ, συντρέχει η αρμοδιότητα της Αρχής, για την παροχή σύμφωνης γνώμης, κατ' άρθρο 347 παρ. 2 περ. γ' υποπερ. γδ' του ν. 4412/2016, όπως ισχύει.

4. Η διαδικασία με διαπραγμάτευση έχει εξαιρετικό χαρακτήρα και επιτρέπεται να εφαρμόζεται μόνο στις περιοριστικώς απαριθμούμενες, στα άρθρα 26 και 32 του ν. 4412/2016, περιπτώσεις (βλ. σχετικώς ΔΕΕ, απόφαση της 8ης Απριλίου 2008, C 337/05, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 2008, I-2173, σκέψη 56). Οι ανωτέρω διατάξεις στο μέτρο που εισάγουν εξαιρέσεις, οι οποίες συνιστούν παρέκκλιση από τη βασική ρύθμιση, δηλαδή από τους κανόνες που αποσκοπούν στη διασφάλιση της αποτελεσματικότητας των αναγνωριζόμενων από τη Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Σ.Λ.Ε.Ε.) δικαιωμάτων στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων, πρέπει να αποτελούν αντικείμενο συστατικής ερμηνείας.

5. Ειδικότερα, η εφαρμογή του άρθρου 269 παρ. ε' του ν. 4412/2016 έλκεται όταν η σκοπούμενη σύμβαση αφορά σε συμπληρωματικές παραδόσεις που πραγματοποιούνται από τον αρχικό προμηθευτή και προορίζονται είτε για τη μερική αντικατάσταση αγαθών ή εγκαταστάσεων είτε για επέκταση υφιστάμενων αγαθών ή εγκαταστάσεων, εφόσον η αλλαγή προμηθευτή, έστω και αν αυτός δεν είναι ο μοναδικός, θα υποχρέωνε τον αναθέτοντα φορέα να προμηθευτεί αγαθά με διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά, τα οποία είναι ασυμβίβαστα ή προκαλούν δυσανάλογες τεχνικές δυσχέρειες ως προς τη χρήση και τη συντήρησή τους ( βλ. κατ' αναλογία αιτιολογική σκέψη 108 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ, βλ. ΔΕΚ C-337/05, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, σκ. 55 και 59 και σχετ. Δ40/2020 Γνώμη ΕΑΑΔΗΣΥ, σκ. 19).

6. Εν προκειμένω, από τα στοιχεία του φακέλου, όπως αναλυτικά προεκτέθηκαν στις παρ. 1.1-1.6 της παρούσας, προκύπτει ότι η σκοπούμενη σύμβαση έχει ως κύριο αντικείμενο την προμήθεια αγαθών (αρ.225 του ν.4412/2016 και παρ. 1.4 της παρούσας «Οικονομικό αντικείμενο»). Ειδικότερα, συνίσταται στη μερική αντικατάσταση και επέκταση του προγράμματος «Hastus», υπό την έννοια της προμήθειας της αναβαθμισμένης έκδοσης αυτού «Hastus 2023», στο οποίο βασίζονται τα λοιπά λογισμικά συστήματα του ΟΑΣΑ για τον συντονισμό και τη διαχείριση του συγκοινωνιακού έργου της Αθήνας. Ο πυρήνας εφαρμογής του λειτουργούντος υπό την παλαιά έκδοση προγράμματος «Hastus»,

---

<sup>3</sup> Βλ. άρθρο 6 «Μετοχές» στην «Κωδικοποίηση του Καταστατικού της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε.» [www.hcap.gr/wp-content/uploads/2018/09/COD\\_KATASTATIKO\\_0518\\_HCAP.pdf](http://www.hcap.gr/wp-content/uploads/2018/09/COD_KATASTATIKO_0518_HCAP.pdf)

ταυτίζεται με αυτόν της υπό ανάθεση σύμβασης προμήθειας της αναβαθμισμένης έκδοσής του. Το δε υποπρόγραμμα «MinBus» αποτελεί συμπληρωματικό τμήμα του προγράμματος «Hastus». Τα υπό προμήθεια είδη θα παρασχεθούν από τον προμηθευτή της αρχικής από 24.12.1997 σύμβασης μεταξύ του ΟΑΣΑ και της εταιρείας με την επωνυμία GIRO INC., που εδρεύει στον Καναδά, της οποίας μοναδική εξουσιοδοτημένη αντιπρόσωπος για την Ελλάδα προς παροχή υποστήριξης πρώτης γραμμής για θέματα «Hastus», είναι η εταιρεία Athens Technology Center A.E (βλ. την από 17.02.2023 επιστολή της Ανώτερης Διευθύντριας Επιχειρηματικών Σχέσεων και Διαχείρισης Κινδύνων της εταιρείας GIRO INC).

Ενδεχόμενη αλλαγή του υφιστάμενου λογισμικού δρομολόγησης με νέο διαφορετικού κατασκευαστή, θα συνεπέφερε δυσανάλογες τεχνικές δυσχέρειες, λόγω της ιδιαίτερης τεχνολογικής εξειδίκευσης και πολυπλοκότητας του υφιστάμενου συστήματος και της διεπαφής και διασύνδεσής του με τα λοιπά συστήματα που διαθέτει ο ΟΑΣΑ, αλλά οι λοιποί φορείς, με τα συστήματα των οποίων υφίσταται πλήρης εναρμόνιση και διαλειτουργικότητα. Ειδικότερα, θα υποχρέωνε τον ΟΑΣΑ σε αναγκαστικό ανασχεδιασμό των πληροφοριακών δομών του ιδίου, αλλά και των αντίστοιχων διασυνδεδεμένων δομών των λοιπών εταιρειών που υπάγονται στην αρμοδιότητά του, λόγω της διασύνδεσης του «Hastus» με τα λειτουργούντα λογισμικά συστήματα του Οργανισμού και κυρίως με το σύστημα Τηλεματικής, τουλάχιστον μέχρι το έτος 2026 που είναι σε ισχύ η σύμβαση Σ.Δ.Ι.Τ. Περαιτέρω, ο Οργανισμός θα όφειλε να προβεί στην εκ νέου παραμετροποίηση του λογισμικού για την επαναδρομολόγηση όλων των γραμμών (αμαξοστάσια, αφετηρίες, τέρματα, στάσεις του δικτύου και σημεία ειδικών διαδρομών, συνολικά μήκη των γραμμών και αποστάσεις ανά στάση, χρόνοι διαδρομής των γραμμών και αμαξοστασίων, αναλυτικά ανά κλάδο και ανά χρονική περίοδο στην οποία θα εφαρμόζονται), καθώς και όλων των στοιχείων που αφορούν στις βάρδιες των οδηγών και συμπεριλαμβάνουν τον καθορισμό τους, τη συμβατότητα με την ελληνική νομοθεσία και τους κανονισμούς που διέπουν τις συγκοινωνίες της Αθήνας και καθορίζουν τον τρόπο εργασίας, τα επιτρεπόμενα ωράρια των οδηγών, τις υποχρεωτικές αναπαύσεις κ.λπ. για όλους τους τύπους ημέρας (πρόγραμμα καθημερινής, Σαββάτου, Κυριακής) και τις περιόδους δρομολόγησης (Χειμερινό, Θερινό 1 και Θερινό 2). Οι εν λόγω τεχνικές δυσχέρειες θα είχαν σοβαρό αντίκτυπο στην ομαλή και ασφαλή λειτουργία του πληροφοριακού συστήματος του ΟΑΣΑ και στην παροχή του συγκοινωνιακού έργου για το επιβατικό κοινό της Αττικής, δεδομένου ότι η αποτυχία του συστήματος δρομολόγησης επιδρά στη λειτουργικότητα και των λοιπών συστημάτων (σχ. 156/17 Πράξη Ζ' Κλιμακίου Ελ. Συν.). Συναφώς, και υπό την εκδοχή ότι με την προμήθεια ενός νέου λογισμικού συστήματος θα μπορούσε να επιτευχθεί τελικώς η αναγκαία συμβατότητα, η διαδικασία της ενσωμάτωσης και ο χρόνος επανεκπαίδευσης του προσωπικού θα απαιτούσαν, σύμφωνα με την οικεία τεχνική έκθεση, δυσανάλογους οικονομικούς και ανθρώπινους πόρους, για την άρση των τεχνικών δυσχερειών, σε σχέση με το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα.

Ενόψει των ανωτέρω, είναι προφανές ότι η αλλαγή προμηθευτή θα υποχρέωνε τον ΟΑΣΑ να προμηθευτεί λογισμικό με διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά, το οποίο θα ήταν ασυμβίβαστο και θα προκαλούσε δυσανάλογες τεχνικές δυσχέρειες ως προς τη χρήση και συντήρησή του (βλ. εξ αντιδιαστολής C-337/05, της 8ης Απριλίου 2008, σκ. 59).

Επικουρικά, προσκομίζεται η από 17.02.2023 επιστολή της Ανώτερης Διευθύντριας Επιχειρηματικών Σχέσεων και Διαχείρισης Κινδύνων της εταιρείας GIRO INC, σύμφωνα με την οποία όλα τα πνευματικά δικαιώματα συμπεριλαμβανομένου του πηγαίου κώδικα του λογισμικού «Hastus», καθώς και όλων των εφαρμογών ανήκουν αποκλειστικά στην εταιρεία GIRO INC. Πλην, όμως, όπως αναφέρθηκε στην παρ. 5 της παρούσας, δεν απαιτείται, ως προϋπόθεση της εφαρμοστέας διάταξης, ο αρχικός προμηθευτής να είναι ο μοναδικός. Ως εκ τούτου, η εξέταση του σχετικού λόγου τεκμηρίωσης του αιτήματος, όπως και των επάλληλων συναφών ισχυρισμών του αιτούντος, παρέλκει ως αλυσιτελής.

#### **IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

Κατόπιν των ανωτέρω, η Επιτροπή

αποφασίζει ομόφωνα την παροχή σύμφωνης γνώμης περί προσφυγής του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αττικής Α.Ε σε διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 269 παρ. ε' του ν. 4412/2016, για την ανάθεση σύμβασης, με αντικείμενο την «*αναβάθμιση προγράμματος δρομολόγησης «Hastus» και αγορά υποπρογράμματος Minbus*», εκτιμώμενης αξίας 590.502,00 ευρώ πλέον ΦΠΑ, λόγω συνδρομής των οικείων προϋποθέσεων.

**Αθήνα, 30 Μαΐου 2023**

**Η Πρόεδρος**

**Ανδρονίκη Θεοτοκίου**