



Αθήνα, 31 Μαρτίου 2023

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Είναι συμβατή με το ενωσιακό δίκαιο η απευθείας ανάθεση στον ανάδοχο του βασικού έργου, των υπηρεσιών εμπορικής λειτουργίας και συντήρησης του μετρό στη Θεσσαλονίκη;»

Πρόσφατα, με το άρθρο 87 του ν. 5027/2023 προβλέφθηκε ότι η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ θα μπορεί να αναθέτει στον ανάδοχο του βασικού έργου του δικτύου του Μετρό Θεσσαλονίκης, πρόσθετες υπηρεσίες εμπορικής λειτουργίας του μετρό και συντήρησης του δικτύου αυτού, που αφορούν το βασικό έργο και την επέκταση προς Καλαμαριά.

Η χρονική διάρκεια δεν θα υπερβαίνει τα δύο (2) έτη από την ημερομηνία ολοκλήρωσης του Βασικού Έργου, με δικαίωμα προαίρεσης για ένα (1) ακόμη έτος.

Η διάταξη αυτή τίθεται κατ' εφαρμογή των άρθρων 132 και 156 του ν. 4412/2016. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 132, προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι οι συμβάσεις μπορούν να τροποποιούνται χωρίς νέα διαδικασία σύναψης σύμβασης όταν οι τροποποιήσεις, ανεξαρτήτως της χρηματικής αξίας τους, προβλέπονται σε σαφείς, ακριβείς και ρητές ρήτρες αναθεώρησης στα αρχικά έγγραφα της σύμβασης **ενώ δεν προβλέπουν τροποποιήσεις ή προαιρέσεις που ενδέχεται να μεταβάλουν τη συνολική φύση της σύμβασης ή της συμφωνίας-πλαίσιο**. Επίσης, είναι δυνατή η τροποποίηση όταν τα συμπληρωματικά έργα, υπηρεσίες ή αγαθά από τον αρχικό ανάδοχο, τα οποία κατέστησαν αναγκαία και δεν περιλαμβάνονταν στην αρχική σύμβαση, εφόσον η αλλαγή αναδόχου δεν μπορεί να γίνει για οικονομικούς ή τεχνικούς λόγους, ή θα συνεπαγόταν σημαντικά προβλήματα ή ουσιαστική επικάλυψη δαπανών για την αναθέτουσα αρχή. Τέλος, όταν η ανάγκη τροποποίησης προέκυψε λόγω περιστάσεων που δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθούν από μια επιμελή αναθέτουσα αρχή, **η τροποποίηση δεν μεταβάλλει τη συνολική φύση της σύμβασης και οποιαδήποτε αύξηση της τιμής δεν υπερβαίνει το 50% της αξίας της αρχικής σύμβασης ή της συμφωνίας-πλαίσιο**».

Αλλά και στο άρθρο 156 προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι η σύμβαση μπορεί να τροποποιείται, χωρίς νέα διαδικασία σύναψης, εφόσον ο φορέας

κατασκευής του έργου διαπιστώσει ότι προέκυψε ανάγκη εκτέλεσης συμπληρωματικών εργασιών, οι οποίες δεν περιλαμβάνονται, ούτε στην πρώτη συναφθείσα σύμβαση και κατέστησαν αναγκαίες κατά την εκτέλεση του έργου, θα πρέπει δε να είναι απόλυτα αναγκαίες για την τελειοποίησή της χωρίς να μεταβάλλουν τη συνολική της φύση. Εκτός της ανάθεσης συμπληρωματικών εργασιών, η σύμβαση μπορεί να τροποποιείται και ως προς άλλους όρους της, χωρίς νέα διαδικασία σύναψης, εφόσον ο φορέας κατασκευής του έργου διαπιστώσει, ότι η ανάγκη τροποποίησης προέκυψε λόγω περιστάσεων που δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθούν από μια επιμελή αναθέτουσα αρχή και η τροποποίηση δεν μεταβάλλει τη συνολική φύση της σύμβασης.

Ωστόσο, από την προσεκτική ανάγνωση των παραπάνω άρθρων προκύπτει ότι αυτά αφορούν τη σύμβαση κατασκευής του έργου του μετρό και όχι τη λειτουργία του, η οποία αποτελεί εντελώς διαφορετικό αντικείμενο από την κατασκευή και δεν πρόκειται για συμπληρωματικές εργασίες, που δεν προβλέφθηκαν στην αρχική σύμβαση. Χαρακτηριστικά προβλέπεται ότι δεν επιτρέπεται η τροποποίηση της αρχικής σύμβασης εφόσον μεταβάλλεται η συνολική φύση αυτής.

Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 «Για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των Κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ.1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70» προβλέπεται μεταξύ άλλων στο άρθρο 5 παρ. 3 ότι η αρμόδια αρχή κάθε φορά που προσφεύγει σε τρίτον διαφορετικό από τον εγχώριο φορέα, αναθέτει τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας βάσει διαδικασίας διαγωνισμού με τη διαδικασία να είναι ανοικτή σε όλους τους φορείς, δίκαιη και να επιτρέπει την τήρηση των αρχών της διαφάνειας και της αμεροληψίας.

Απευθείας ανάθεση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, επιτρέπεται μόνο εάν η μέση ετήσια αξία του έργου υπολογίζεται κάτω του 1 εκατομμυρίου EUR είτε εφόσον αφορούν ετήσια εκτέλεση λιγότερων των 300.000 χιλιομέτρων δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών. Επίσης σε περίπτωση διακοπής των υπηρεσιών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους, οπότε η απευθείας ανάθεση αποτελεί έκτακτο μέτρο. Τέλος πρέπει να επισημανθεί ότι το μετρό εξαιρείται ρητά στην παρ. 6 του παραπάνω άρθρου, όπου προβλέπεται επί λέξει: «Εφόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αποφασίζουν να αναθέσουν απευθείας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όταν πρόκειται για σιδηροδρομικές μεταφορές, με εξαίρεση άλλους τρόπους μεταφορών σταθερής τροχιάς, όπως το μετρό ή το τραμ».

Κατόπιν των ανωτέρω,

Ερωτάται ο αρμόδιος κ. Υπουργός:

- 1. Η πρόβλεψη του άρθρου 87 του ν. 5027/2023 περί απευθείας ανάθεσης στον ανάδοχο του βασικού έργου του δικτύου του Μετρό Θεσσαλονίκης, πρόσθετων υπηρεσιών εμπορικής**

λειτουργίας του μετρό και συντήρησης του δικτύου αυτού είναι συμβατή με το ενωσιακό δίκαιο;

2. Η παραπάνω πρόβλεψη δεν έρχεται σε αντίθεση με τις μνημονευθείσες διατάξεις του ν. 4412/2016, όπου συμπληρωματικές συμβάσεις επιτρέπονται μόνο, όταν δεν μεταβάλλεται η συνολική φύση της σύμβασης;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Παππάς Νικόλαος

Γιαννούλης Χρήστος

Αλεξιάδης Τρύφων

Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)

Αυγέρη Θεοδώρα

Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος

Βαγενά Άννα

Βαρδάκης Σωκράτης

Δρίτσας Θεόδωρος

Ζουράρις Κωνσταντίνος

Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά)

Μάλαμα Κυριακή

Μπαλάφας Ιωάννης

Νοτοπούλου Αικατερίνη

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)

Πούλου Παναγιού (Γιώτα)

Ραγκούσης Ιωάννης

Σκούφα Ελισσάβετ (Μπέττυ)

Τελιγορίδου Ολυμπία

Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος (Αλέκος)

Φάμελλος Σωκράτης

Φίλης Νικόλαος

Φωτίου Θεανώ

Χρηστίδου Ραλλία