

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 2512
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 120
Ημερομ. Κατάθεσης: 9/1/2024



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΠΑ.ΣΟ.Κ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ & ΑΚΕ

**Προς: τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χ.Σταϊκούρα
τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, κ. Κ.Χατζηδάκη
τον Υπουργό Δικαιοσύνης, κ. Γ.Φλωρίδης**

ΘΕΜΑ: Η προμήθεια λεωφορείων από την ΟΣΥ ΑΕ και τον ΟΑΣΘ ΑΕ για την ενίσχυση του στόλων τους το 2021, με χρηματοδοτική μίσθωση (leasing), γέννησε πολλά ερωτήματα που παραμένουν αναπάντητα

Η ΟΣΥ ΑΕ με την υπ' αριθμ.11/2020-23.09.2020 διακήρυξη προέβη σε Διεθνή Ανοικτό Ηλεκτρονικό Δημόσιο Διαγωνισμό με κριτήριο την πλέον συμφέρουσας από οικονομικής άποψης προσφορά, μόνο βάσει τιμής, για την «Μίσθωση ενενήντα (90) ντιζελοκίνητων αρθρωτών (με ρυμουλκό) και διακοσίων δέκα (210) κανονικών (διαξονικών), αστικών λεωφορείων» τα οποία μεταξύ άλλων θα έπρεπε να φέρουν πλευρικά ανοιγοκλειόμενα παράθυρα. Σύμφωνα με τη διοίκηση της ΟΣΥ ΑΕ, αποφασίστηκε η διενέργεια της προμήθειας των λεωφορείων με βραχυχρόνια μίσθωση, προκειμένου να επιτευχθεί άμεσα η δρομολόγησή τους, ώστε να αποφευχθούν φαινόμενα συνωστισμού του επιβατικού κοινού, δηλαδή να επιτευχθεί η άμεση και επείγουσα ανάγκη της κοινωνικής αποστασιοποίησης για την προστασία της δημόσιας υγείας από την απρόβλεπτη πανδημία COVID-19.

Από τον διαγωνισμό ανακηρύχθηκαν 3 εταιρείες ως οριστικές ανάδοχοι. Ωστόσο το ΣΤ' Κλιμάκιο με την αριθμ.050/2021 πράξη του αποφάσισε ότι κωλύεται η υπογραφή των υποβληθέντων για έλεγχο σχεδίων σύμβασης, στο πλαίσιο του ανωτέρω Διαγωνισμού, λόγω «*ουσιωδών νομικών πλημμελειών της διαδικασίας ανάθεσης της ελεγχόμενης προμήθειας*» που αφορούσαν και στο γεγονός ότι στις προσφορές που κατέθεσαν οι 3 εταιρείες δεν είχαν τον επαρκή αριθμό ή ακόμα και καθόλου ανοιγοκλειόμενα πλευρικά παράθυρα όπως ρητά προέβλεπε η διακήρυξη.

Μετά από προσφυγή της ΟΣΥ ΑΕ και των τριών εταιρειών το Ζ' Κλιμάκιο του Ελεγκτικού Συνεδρίου με την αριθμ. 497/2021 ακύρωσε την αριθμ.050/2021 πράξη και αποφάσισε ότι «*δεν κωλύεται η υπογραφή των τριών σχεδίων σύμβασης*» αποδεχόμενο μεταξύ άλλων ότι «*από τις δηλώσεις συμμόρφωσης και τις λουπές υπεύθυνες δηλώσεις που υπέβαλαν οι προσφεύγουσες ανάδοχοι εταιρείες, προκύπτει ότι δεσμεύονται να παραδώσουν τα προσφερόμενα λεωφορεία συμμορφούμενες πλήρως προς τις τεθείσες από την αναθέτουσα αρχή τεχνικές προδιαγραφές και, ειδικότερα, δεσμεύονται ότι τα προς παράδοση λεωφορεία θα έχουν όλα τα πλευρικά τους παράθυρα ανοιγοκλειόμενα, οι σχετικοί λόγοι ανάκλησης πρέπει να γίνουν δεκτοί.*»

Με αφορμή τη δημοσιοποίηση της 2^{ης} πράξης του Ελεγκτικού Συνεδρίου ο πρώην Υπουργός κ. Α.Καραμανλής με δηλώσεις του σε τηλεοπτικό σταθμό στις 24/3/2021 μίλησε περί «*παρανόησης*» σχετικά με τα ανοιγοκλειόμενα παράθυρα και δεσμεύτηκε ότι δεν υπάρχει περίπτωση να μην ανοίγουν τα παράθυρα σε κανένα από τα νέα λεωφορεία. Σε δελτίο τύπου την 16-4-2021 η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, δήλωσε ότι θα γίνουν οι αναγκαίες μετατροπές και ότι η τήρηση των δικαστικών αποφάσεων είναι αυτονόητη.

Ωστόσο λίγες μέρες μετά την έκδοση της ανωτέρω πράξης ο Υφυπουργός Υποδομών & Μεταφορών κ.Ι.Κεφαλογιάννης με την αριθμ. 92985/07.04.2021 απάντηση του σε μέσο κοινοβουλευτικού ελέγχου, παραβλέποντας πλήρως το σκεπτικό της πράξης του Ελεγκτικού Συνεδρίου, υποστήριξε ότι «*από το 2009 τα λεωφορεία τα οποία εισάγονται εκ του εξωτερικού δεν φέρουν και δεν έχουν υποχρέωση να φέρουν*

ανοιγόμενα παράθυρα. Παρόλα αυτά, λόγω της πανδημίας, ζητήθηκε με τη σχετική προκήρυξη της μίσθωσης των λεωφορείων, τα αστικά λεωφορεία που θα κυκλοφορήσουν στην Αθήνα να φέρουν ορισμένα ανοιγόμενα παράθυρα, απαίτηση η οποία και θα ελεγχθεί κατά την παραλαβή τους».

Στην ίδια απάντηση ο Υφυπουργός διατύπωσε την άποψη ότι στις περιπτώσεις οχημάτων των κατηγοριών φορτηγών και λεωφορείων που παραχωρούνται με τη διαδικασία «της χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing)», οι άδειες κυκλοφορίας εκδίδονται στο όνομα αυτού που έχει δικαίωμα εκμετάλλευσης του συγκεκριμένου τύπου φορτηγού ή λεωφορείου και όχι στο όνομα του κατόχου του οχήματος» χωρίς να μνημονεύει σε ποια ακριβώς διάταξη νόμου εδράζεται η άποψη αυτή. Επιπλέον προσέθεσε, εντελώς παραπλανητικά, ότι στη διακήρυξη «προβλέπεται ότι οι ανάδοχοι έχουν μόνο την ευθύνη ταξινόμησης, αδειών κυκλοφορίας και ασφάλισης αστικής ευθύνης και οχημάτων κατά τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και σε κανένα σημείο της προκήρυξης δεν προβλέπεται ότι οι πράξεις αυτές γίνονται με δαπάνες των αναδόχων, γιατί απλούστατα οι άδειες θα εκδοθούν στο όνομα της Οδικής Συγκοινωνίας Ανώνυμης Εταιρείας (ΟΣΥ ΑΕ) και επομένως αυτή είναι υπόχρεη να καταβάλει τα τέλη κυκλοφορίας, ως έχουσα το δικαίωμα της εκμετάλλευσης αυτών» παρά το γεγονός ότι στο σημείο 19 της παραγράφου 4.7 της διακήρυξης αναφέρεται ρητά ότι τις ευθύνες ταξινόμησης, αδειών κυκλοφορίας, έκδοσης πινακίδων, τελών κυκλοφορίας και ασφάλισης αστικής ευθύνης και οχημάτων κατά ΚΟΚ τις έχει κατά 100% ο ανάδοχος. Μάλιστα στη διάταξη της διακήρυξης αυτής είχε παραπέμψει η ΟΣΥ ΑΕ απαντώντας στο αριθμ. 11ο (20/10/2020 20:06:19) ερώτημα με το οποίο ζητήθηκε διευκρίνηση για το «ποιος βαρύνεται με το κόστος ταξινόμησης/την έκδοση πινακίδων (παράβολο) και τα τέλη κυκλοφορίας των οχημάτων» όπως φαίνεται στο 2ο Τεύχος Διευκρινίσεων που συνοδεύει τη διακήρυξη (ΑΔΑ: 6ΘΩΞΟΚΩ0-7ΨΨ).

Επισημαίνεται ότι ο ν.4764/2020 που επικαλέστηκε στην προαναφερθείσα απάντηση του ο Υφυπουργός, με τον οποίο ορίστηκε ότι τα τέλη κυκλοφορίας θα καταβληθούν από τον ΟΣΥ, είναι μεταγενέστερος της διακήρυξης και κατάθεσης προσφορών του διαγωνισμού. Συγκεκριμένα, στη διακήρυξη για τον διαγωνισμό προμήθειας λεωφορείων, η καταληκτική ημερομηνία κατάθεσης προσφορών ορίστηκε η 30^η/10/2020 και ο νόμος δημοσιεύτηκε στις 24.12.2020.

Ειδικά για το θέμα αυτό σημειώνεται ότι δεν είθισται να μεταβάλλονται οι οικονομικοί όροι μιας διακήρυξης μετά το πέρας της διαδικασίας. Επισημαίνουμε, ότι η διακήρυξη του διαγωνισμού, ως κανονιστική πράξη, δεσμεύει με τους όρους της, τόσο τους τρίτους προς τους οποίους απευθύνεται, όσο και το ίδιο το νομικό πρόσωπο που προκηρύσσει το σχετικό διαγωνισμό το οποίο υποχρεούται μέχρι τέλους της διαδικασίας του διαγωνισμού να εφαρμόζει τα όσα ορίζονται σε αυτή. Η αρχή της δεσμευτικότητας της διακήρυξης κατοχυρώνεται στο ενωσιακό δίκαιο δεδομένου ότι κάθε απόκλιση από τους όρους αυτής αποτελεί παραβίαση της αρχής της ισότητας των διαγωνιζομένων τυχόν παράβαση ουσιώδους όρου της διακήρυξης, είτε κατά τη διάρκεια του διαγωνισμού, είτε κατά τη συνομολόγηση της σύμβασης που καταρτίζεται μετά τη διενέργεια του διαγωνισμού, είτε κατά το στάδιο της εκτέλεσης αυτής, καθιστά μη νόμιμη τη σχετική διαδικασία και επάγεται ακυρότητα. Κατά τη νομολογία του VI Τμήματος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, ουσιώδη τροποποίηση της διακήρυξης συνιστά η προσθήκη όρων, οι οποίοι, αν είχαν γνωστοποιηθεί στο πλαίσιο του αρχικού διαγωνισμού θα είχαν ως αποτέλεσμα τη συμμετοχή στη διαδικασία και άλλων διαγωνιζομένων από εκείνους που αρχικά έγιναν δεκτοί ή την επιλογή προσφοράς διαφορετικής από αυτή που τελικώς επελέγη.

Σημειώνεται επίσης ότι στο σκεπτικό και των δύο προαναφερθεισών πράξεων του το Ελεγκτικό Συνέδριο θεωρείται δεδομένο, χωρίς να εγείρονται ζητήματα νομιμότητας, ότι ο ανάδοχος υποχρεούται «να μεριμνήσει για την ταξινόμηση, την έκδοση άδειας κυκλοφορίας τους και πινακίδων, την καταβολή τελών κυκλοφορίας τους, την ασφάλισή τους για αστική ευθύνη αλλά και σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ)» και ότι στο μίσθωμα «περιλαμβάνονται, επιπροσθέτως, τα έξοδα ασφάλισης των λεωφορείων, σύμφωνα με τον ΚΟΚ, τα τέλη ταξινόμησης και τα τέλη κυκλοφορίας τους».

Με την 141891/3.10.2022 απόφαση του Προϊστάμενου της Γενικής Διεύθυνσης Δημοσιονομικών Ελέγχων συστάθηκε και συγκροτήθηκε ελεγκτική ομάδα για τη διενέργεια του αριθμ.20217 ελέγχου στην ΟΣΥ ΑΕ, με έργο της ελεγκτικής ομάδας να διαπιστωθεί η επάρκεια του συστήματος διαχείρισης και ελέγχου του φορέα καθώς και να ελεγχθεί η χρηστή διαχείριση του προϋπολογισμού του για την οικονομική χρήση έτους 2021. Από την Έκθεση της Γενικής Διεύθυνσης Δημοσιονομικών Ελέγχων που

διαβιβάστηκε στη Βουλή μαζί με τον Προϋπολογισμό του Κράτους του έτους 2024 προκύπτει εν τέλει ότι στο πλαίσιο του ανωτέρω ελέγχου διαπιστώθηκαν 11 ουσιαστικά ευρήματα εκ των οποίων τα 7 εμπίπτουν στην «οικονομική διαχείριση -τήρηση νομοθεσίας & υποχρεώσεων φορέα» η οποία συμπεριλαμβάνει και την υποκατηγορία «πλημμελής τήρηση διατάξεων περί δημοσίων συμβάσεων». Για τα ευρήματα αυτά οι ελεγκτές διατύπωσαν 22 ενστάσεις εκ των οποίων οι 16 αφορούσαν την κατηγορία «οικονομική διαχείριση -τήρηση νομοθεσίας & υποχρεώσεων φορέα».

Δεδομένης της επίδοσης του ΟΣΥ ΟΕ στον προαναφερθέντα έλεγχο και του ότι ουδέποτε δόθηκαν ουσιαστικές απαντήσεις για τα ανωτέρω θέματα ερωτώνται οι κ.Υπουργοί:

1. Γιατί το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών στην αριθμ.92985/07.04.2021 απάντηση του προεξόφλησε ότι, «τα αστικά λεωφορεία που θα κυκλοφορήσουν στην Αθήνα θα φέρουν **ορισμένα ανοιγόμενα παράθυρα**» αντίθετα πρώτον στα προβλεπόμενα στη διακήρυξη, δεύτερον στην αριθμ. 497/2021 εγκριτική πράξη του Ζ' Κλιμάκιου του Ελεγκτικού Συνεδρίου σύμφωνα με την οποία «**οι προσφεύγουσες ανάδοχοι εταιρείες δεσμεύτηκαν ότι τα προς παράδοση λεωφορεία θα έχουν όλα τα πλευρικά τους παράθυρα ανοιγοκλειόμενα**» και τρίτον στις σχετικές δημόσιες διαβεβαιώσεις του Υπουργού; Δεν είναι ακόμα μια υποβάθμιση του Κράτους Δικαίου από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το ότι αγνοήθηκε στην πράξη η κρίση του Ελεγκτικού Συνεδρίου;
2. Ποιος φέρει την ευθύνη για τη σοβαρή καθυστέρηση από τη διακήρυξη του διαγωνισμού μέχρι να προμηθευτεί ο ΟΣΥ και να μπουν τα λεωφορεία σε κυκλοφορία, λόγω και της εμπλοκής στον προσυμβατικό έλεγχο το Ελεγκτικό Συνέδριο, δεδομένης της έκτακτης κατάστασης που είχε προκαλέσει η Covid-19;
 - 2.1. Υπήρχαν λάθη στη Διακήρυξη της ΟΣΥ και, αν ναι, ποιον βαρύνουν αυτές;
 - 2.2. Εφόσον «**από το 2009 τα λεωφορεία τα οποία εισάγονται εκ του εξωτερικού δεν φέρουν και δεν έχουν υποχρέωση να φέρουν ανοιγόμενα παράθυρα**» όπως ισχυρίστηκε με το αριθμ. 92985/07.04.2021 απάντηση του σε ΜΚΕ το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δεν θα έπρεπε να είχε ορίσει συγκεκριμένες προδιαγραφές για τα ανοιγοκλειόμενα παράθυρα που απαιτούσαν οι έκτακτες συνθήκες της πανδημίας Covid-19;
 - 2.3. Δεδομένου ότι το ΣΤ' Κλιμάκιο του Ελεγκτικού Συνεδρίου με την 334/2020 πράξη του είχε ήδη εγκρίνει τη «μίσθωση ντιζελοκίνητων αρθρωτών (με ρυμουλκό) και κανονικών (διαξονικών) αστικών λεωφορείων» από τον ΟΑΣΘ με την αριθμ. 206/2020 διακήρυξη του, στον οποίο επίσης προβλεπόταν ότι «τα παράθυρα θα είναι ανοιγοκλειόμενα» ποιες είναι οι διαφορές ως προς το θέμα των ανοιγοκλειόμενων παραθύρων που διαπίστωσαν στον προσυμβατικό έλεγχο που οδήγησαν στην απορριπτική αριθμ.050/2021 πράξη για τα λεωφορεία της ΟΣΥ ΑΕ;
3. Τελικά ποιος είναι ο αριθμός των ανοιγοκλειόμενων παραθύρων που διαμορφώθηκαν ανά κατηγορία λεωφορείου που έχει στον στόλο της η ΟΣΥ ΑΕ και ο ΟΑΣΘ ΑΕ στο πλαίσιο των δυο προαναφερθέντων διαγωνισμών και βάσει ποιων προδιαγραφών έγινε εν τέλει η διαμόρφωσή τους; Υπήρξε ομοιομορφία στην εκτέλεση των τροποποιήσεων των λεωφορείων ή αυτές αφέθηκαν στη διακριτική ευχέρεια των αναδόχων;
4. Αν ισχύουν τα διαλαμβανόμενα στην αριθμ.92985/07.04.2021 απάντηση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με τα τέλη κυκλοφορίας και τα τέλη ταξινόμησης, τότε γιατί υπήρξε η ρητά αντίθετη πρόβλεψη στο σημείο 19 της παραγράφου 4.7 της αριθμ.11/2020-23.09.2020 διακήρυξης της ΟΣΥ ΑΕ και γιατί δεν έγειρε σχετικά ζητήματα νομιμότητας στον προσυμβατικό έλεγχο του το Ελεγκτικό Συνέδριο σχετικά με το θέμα αυτό;
5. Δεν είναι εξαιρετικά προβληματικό το ότι το Ελεγκτικό Συνέδριο αξιολόγησε και εν τέλει ενέκρινε τις συμβάσεις με την παραδοχή ότι τα τέλη ταξινόμησης και τα τέλη κυκλοφορίας βαρύνουν τις αναδόχους εταιρείες και τελικά αυτά καταβλήθηκαν από την ΟΣΥ ΑΕ;
6. Πόσο τελικά κατέβαλε η ΟΣΥ ΑΕ για τα έξοδα ταξινόμησης και για τα τέλη κυκλοφορίας για την κάθε κατηγορία λεωφορείου και για κάθε μια από τις τρεις συμβάσεις;
7. Πώς αξιολογείται έως τώρα η εφαρμογή των εν λόγω συμβάσεων προμήθειας λεωφορείων από την η ΟΣΥ ΑΕ και τον ΟΑΣΘ ΑΕ και προσανατολίζονται οι διοικήσεις των εταιρειών αυτών στην ενεργοποίηση των ρητρών παράτασης των συμβάσεων και εν συνεχεία αγοράς των λεωφορείων;
8. Ο διενεργηθείς έλεγχος του Υπουργείου Οικονομικών διερεύνησε τα ανωτέρω ή άλλα ζητήματα σχετικά με την εκτέλεση των τριών συμβάσεων leasing της ΟΣΥ ΑΕ με τις αναδόχους εταιρείες και, αν ναι, προέβη σε σχετικές συστάσεις;

9. Έχει οριστεί εσωτερικός ελεγκτής από το μητρώο του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών στον ΟΣΥ και στον ΟΑΣΘ;
10. Ποιοι εν γένει εσωτερικοί έλεγχοι διενεργήθηκαν από το 2020 έως σήμερα από τα αρμόδια όργανα σε ΟΣΥ και ΟΑΣΘ και ποια τα πορίσματα έως σήμερα για τα ανωτέρα τεθέντα ζητήματα;
11. Δεδομένων αυτών των έκτακτων λύσεων λόγω Covid 19 ποια είναι η εξέλιξη των στόλων των οργανισμών από το 2020 έως σήμερα και ποια η τρέχουσα δυναμικότητα τους;
12. Βάσει ποιας οικονομοτεχνικής μελέτης ή ποιας σκοπιμότητας επιλέχθηκαν στις ανωτέρω συμβάσεις το τίμημα να καταβάλλεται βάσει της διαθεσιμότητας των οχημάτων ενώ στις επίσης προβληματικές συμβάσεις του ΟΑΣΑ με τα ΚΤΕΛ, που η παράταση τους έχει γίνει επανειλημμένως από την Κυβέρνηση πάρα τις ενστάσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου, επιλέχθηκε εξόφληση βάσει οχηματοχιλιόμετρου; Από την εμπειρία της εκτέλεση τους ποια από τις δύο μεθόδους κοστολόγησης των υπηρεσιών κρίνεται ως αποτελεσματικότερη και αποδοτικότερη;

Και να καταθέσετε για την ενημέρωση της Βουλής των Ελλήνων:

- Όλα τα έγγραφα με τα οποία ορίστηκαν εν τέλει οι προδιαγραφές βάσει των οποίων διαμορφώθηκαν τα ανοιγοκλειόμενα παράθυρα στις συμβάσεις της ΟΣΥ ΑΕ αλλά και του ΟΑΣΘ ΑΕ.
- Όλες τις πράξεις των επιτροπών παραλαβής των 3 συμβάσεων της ΟΣΥ ΑΕ και του ΟΑΣΘ ΑΕ.
- Όλες τις πράξεις των επιτροπών παρακολούθησης των 3 συμβάσεων της ΟΣΥ ΑΕ και του ΟΑΣΘ ΑΕ.
- Τα έγγραφα και τα παραστατικά που βεβαιώνουν επίσημα το ύψος των καταβληθέντων τελών ταξινόμησης και τελών κυκλοφορίας για την κάθε κατηγορία λεωφορείου και για τις συμβάσεις leasing της ΟΣΥ ΑΕ και του ΟΑΣΘ ΑΕ.
- Την έκθεση ελέγχου καθώς και όλη τη σχετική αλληλογραφία με την ΟΣΥ ΑΕ στο πλαίσιο του αριθμ.20217 ελέγχου του Υπουργείου Οικονομικών στην ΟΣΥ ΑΕ.

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος

Απόστολος Πάνας