

ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία

Η οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, εκτός των αστικών περιοχών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, είχαν ανατεθεί με το ν.δ. 102/1973 κατ' αποκλειστικότητα και εκτελούνται από:

α. Τα υπεραστικά Κοινά Ταμεία Είσπραξης Λεωφορείων (Κ.Τ.Ε.Λ.).

β. Τα αστικά Κ.Τ.Ε.Λ..

γ. Τις δημοτικές επιχειρήσεις ΡΟΔΑ της Ρόδου και Δ.Ε.Α.Σ. της Κω.

Το πιο πάνω έργο, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του ν.δ. 102/1973 όπως ισχύει, έληγε στις 30.6.2001. Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο δημιουργείται το θεσμικό πλαίσιο οργάνωσης και παροχής των δημόσιων αστικών και υπεραστικών τακτικών επιβατικών μεταφορών, για όλη τη χώρα, με εξαίρεση τις αστικές περιοχές Αθήνας και Θεσσαλονίκης για τις οποίες ισχύει ειδικό θεσμικό πλαίσιο.

Με το υπό ψήφιση νομοσχέδιο δημιουργούνται συνθήκες ικανές να εξασφαλίσουν στους πολίτες, το δικαίωμα να μετακινούνται στον αστικό, νομαρχιακό και εθνικό χώρο, στα πλαίσια των παρακάτω θεμελιωδών αρχών:

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΣΤΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Η Πολιτεία εξασφαλίζει στον πολίτη τη μεταφορά του στον αστικό, τον υπεραστικό και τον εθνικό χώρο ως ακολούθως:

α. Πρόσβαση στο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών: Εφόσον ο πολίτης κατοικεί και εργάζεται σε περιοχές με μόνιμο πληθυσμό που υπερβαίνει ένα όριο ή εφόσον συντρέχει λόγος δημόσιου συμφέροντος ή κοινωνικού χαρακτήρα, δικαιούται την πρόσβαση στο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών με ελάχιστη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση. Το έργο αυτό είναι το ελάχιστο το οποίο η πολιτεία είναι υποχρεωμένη να προσφέρει στους πολίτες.

β. Δυνατότητα Μετακίνησης: Δεν υπάρχουν διακρίσεις μεταξύ των πολιτών στο δικαίωμα της μετακίνησης εκτός από αυτήν που απορρέει από το επιλεγέν επίπεδο εξυπηρέτησης, το οποίο και συνεπάγεται και διαφοροποίηση των κομίστρων.

γ. Ασφάλεια στη μετακίνηση: Ο πολίτης μετακινείται με τα μέσα δημόσιων συγκοινωνιών με ασφάλεια χωρίς να απαιτούνται δικές του πρωτοβουλίες και ενέργειες για το σκοπό αυτόν. Η ευθύνη για την εξασφάλιση των υποδομών μεταφορών και συστημάτων που εξασφαλίζουν την ασφαλή μετακίνηση ανήκει στο φορέα συγκοινωνιακού έργου.

δ. Προστασία του περιβάλλοντος: Η λειτουργία των συστημάτων δημόσιων συγκοινωνιών πρέπει να επιφέρει την ελάχιστη όχληση στο περιβάλλον.

ε. Πληροφόρηση: Ο πολίτης δικαιούται να γνωρίζει

ανά πάσα στιγμή τις δυνατότητες μετακίνησής του προς οποιανδήποτε κατεύθυνση. Την ευθύνη της πληροφόρησης του πολίτη έχουν οι φορείς συγκοινωνιακού έργου υπό τον έλεγχο της αρμόδιας εποπτεύουσας Αρχής.

στ. Ευπρέπεια: Το προσωπικό όλων των φορέων δημόσιων συγκοινωνιών οφείλει να συμπεριφέρεται ευγενικά προς το κοινό και να είναι ντυμένο ευπρεπώς. Ευπρεπείς πρέπει να είναι και οι χώροι στους οποίους φιλοξενείται ο πολίτης - επιβάτης τόσο κατά τη μετακίνησή του όσο και κατά τις περιόδους αναμονής.

ζ. Συμμετοχή: Ο πολίτης - επιβάτης, ως πελάτης - χρήστης του συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών δικαιούται να μετέχει ενεργά στη διαμόρφωση του επιπέδου εξυπηρέτησης με προτάσεις και υποδείξεις, η εξέταση των οποίων πρέπει να είναι άμεση από τους αρμόδιους φορείς.

Οι βασικότερες πολιτικές επιλογές, που με το νομοσχέδιο θεσμοθετούνται και με βάση τις οποίες είναι δυνατή η ανταπόκριση της πολιτείας, των οργάνων της και των φορέων που αναλαμβάνουν την υλοποίηση του έργου της οργάνωσης και παροχής των δημόσιων τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, στα πλαίσια και των προαναφερόμενων δικαιωμάτων των πολιτών στη μετακίνηση με μέσα μαζικής μεταφοράς, είναι οι εξής:

1. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ:

Τα Κ.Τ.Ε.Λ. μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρείες. Η λήψη απόφασης της Γ.Σ. εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ., για τη μετατροπή τους σε Α.Ε. λαμβάνεται μέχρι 30.9.2002 και η μετατροπή ολοκληρώνεται μέχρι 30.9.2003. Από την υποχρέωση μετατροπής εξαιρούνται τα μικρά σε δύναμη Κ.Τ.Ε.Λ., τα οποία έχουν στη δύναμή τους κάτω των δώδεκα λεωφορείων. Λαμβάνοντας υπόψη τα θετικά στοιχεία του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου (ιδιότητα λεωφορεία από μετόχους Κ.Τ.Ε.Λ.) με το νομοσχέδιο παρέχονται δύο εναλλακτικές δυνατότητες μετατροπής σε Α.Ε.:

α. Με αποτίμηση και εισφορά όλων των περιουσιακών στοιχείων των Κ.Τ.Ε.Λ. και συνεταρισμών ή άλλων νομικών προσώπων αυτών, καθώς και των λεωφορείων των μετόχων των Κ.Τ.Ε.Λ. και

β. Με αποτίμηση και εισφορά των περιουσιακών στοιχείων των Κ.Τ.Ε.Λ. και των συνεταρισμών ή άλλων νομικών προσώπων αυτών, όχι όμως και των ιδιοκτητών λεωφορείων των μετόχων των Κ.Τ.Ε.Λ., οι οποίοι συνεχίζουν να έχουν την ιδιοκτησία αυτών, αλλά γίνονται μέτοχοι των Κ.Τ.Ε.Λ. και συνάπτουν με τα Κ.Τ.Ε.Λ. σύμβαση μίσθωσης του λεωφορείου τους (όπως ειδικότερα αναλύεται στο σχετικό άρθρο).

Για τη μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Λ. σε Α.Ε., που θα συμβάλλουν στον εκσυγχρονισμό τους, στη βέλτιστη εκμετάλλευση πόρων, υποδομών και μέσων και στην παροχή καλύτερων υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό, θεσμοθετούνται σημαντικά κίνητρα που συνίστανται:

α. Στην απαλλαγή από φόρους, τέλη, κ.λπ. των εισφερόμενων παγίων και λοιπών περιουσιακών στοιχείων για τη μετατροπή σε Α.Ε., πλην του φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίων.

β. Στην παροχή οικονομικών κινήτρων, εκ μέρους του κράτους, μόνο στα Κ.Τ.Ε.Λ. και στους μετόχους αυτών που θα μετατραπούν σε Α.Ε., για τη χρηματοδότηση εκσυγχρονισμού υποδομών και για την ανανέωση του στόλου.

γ. Συνέχιση της αποκλειστικής εκμετάλλευσης του ανατιθέμενου έργου, σε όσα Κ.Τ.Ε.Λ. μετατραπούν σε Α.Ε., μέχρι 31.12.2009.

δ. Προκήρυξη του έργου των τακτικών αστικών και υπεραστικών γραμμών, σε όποιους νομούς δεν μετατραπούν τα Κ.Τ.Ε.Λ. σε Α.Ε. (εντός 6 μηνών από τη μη μετατροπή ή τη μη λήψη απόφασης).

Τέλος ιδιαίτερης αξίας για τη βελτίωση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών έχει η επιλογή για την πρόβλεψη ανάληψης κυρίως αστικού έργου, από τους Ο.Τ.Α., τόσο για τη σύνδεση των δημοτικών διαμερισμάτων, όσο και για την εκτέλεση τακτικού συγκοινωνιακού έργου σε μεμονωμένα νησιά.

2. ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΜΕΣΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΩΝ:

Με το νέο θεσμικό πλαίσιο εξασφαλίζονται πηγές χρηματοδότησης, εισάγονται δεσμευτικές διατάξεις και γενικά θεσμοθετείται ένα απλό και υλοποιήσιμο πρόγραμμα, που θα οδηγήσει στην επόμενη τριετία στον εκσυγχρονισμό μέσων και υποδομών.

Παράλληλα με την κατασκευή του Κεντρικού Σταθμού αφιξοαναχώρησης λεωφορείων Αθηνών, του οποίου η υλοποίηση έχει ήδη ξεκινήσει με μέριμνα και χρηματοδότηση του Κράτους για την ολοκλήρωσή του εντός της επόμενης τριετίας σε στάση του ΜΕΤΡΟ στην περιοχή του Ελαιώνα (Αγ. Σάββας) και ο οποίος θα συνδέεται και με όλα τα σημεία εισόδου και εξόδου της χώρας (λιμάνια, αεροδρόμιο, σιδηροδρομικός σταθμός), με τις ρυθμίσεις του παρόντος νομοσχεδίου προβλέπονται:

α. Η κατασκευή σύγχρονων σταθμών αφιξοαναχώρησης λεωφορείων σε κάθε νομό, με τη χρηματοδότηση μέρους του κόστους αυτού (έως του 50%) από την Πολιτεία και του υπόλοιπου από ειδικό λογαριασμό που υποχρεούται να τηρεί κάθε Κ.Τ.Ε.Λ. και από άλλες πηγές.

β. Η ανανέωση του στόλου, με την καθιέρωση:

β.1. Ανώτατου ορίου ηλικίας 25 ετών και ανώτατου ορίου ηλικίας για την πρώτη ταξινόμηση τα 15 έτη.

β.2. Μεταβατικό διάστημα προσαρμογής του στόλου των λεωφορείων στην ηλικία αυτή μέχρι 31.12.2003.

β.3. Χρηματοδότηση ανανέωσης στόλου και καθορισμός κινήτρων για την ταξινόμηση λεωφορείων ηλικίας έως 5 ετών από του έτους κατασκευής, ως εξής:

- Καινουργή ηλικίας έως 5 ετών χρηματοδότηση του 20% της αξίας κτήσης από το Κράτος και έως του 10% από ειδικό λογαριασμό κάθε Κ.Τ.Ε.Λ..

- Μεταχειρισμένα ηλικίας έως 5 ετών χρηματοδότηση του 10% της αξίας κτήσης από το Κράτος και έως του 5% από ειδικό λογαριασμό κάθε Κ.Τ.Ε.Λ..

γ. Για την επίτευξη των έργων εκσυγχρονισμού υποδομών και μέσων ορίζονται δεσμευτικές προθεσμίες υπαγωγής στις χρηματοδοτήσεις (31.12.2002) και εκταμίευσης χρημάτων (31.3.2004), ούτως ώστε:

- Να υπάρξει επίτευξη των διαδικασιών και των έργων εκσυγχρονισμού των μέσων και υποδομών, που θα συμβάλλουν τα μέγιστα στη βελτίωση των παρεχόμενων συγκοινωνιακών υπηρεσιών προς τους πολίτες της χώρας.

- Να έχει ολοκληρωθεί ο εκσυγχρονισμός προ της έναρξης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Εκτιμάται ότι εκτός του κεντρικού σταθμού των Αθηνών θα κατασκευαστούν σύγχρονοι σταθμοί σε 30 περίπου πόλεις της χώρας που σήμερα δεν διαθέτουν και θα ανανεωθεί περίπου το 80% του στόλου που συμπληρώ-

νουν το έτος 2004 την ηλικία των 25 ετών.

δ. Με ευθύνη του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και με χρηματοδότηση από ειδικό λογαριασμό, που δημιουργείται στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών από το 1% των εισπράξεων εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ.:

δ.1. Θα χρηματοδοτηθούν τα ασθενέστερα Κ.Τ.Ε.Λ. και έτσι θα αποκτήσουν πρόσθετα έσοδα και πόρους εκσυγχρονισμού μέσων και υποδομών.

δ.2. Θα τεθεί σε εφαρμογή Ενιαίο Σύστημα Κρατήσεων θέσεων, το οποίο σε συνδυασμό με τις δυνατότητες που παρέχει το νομοσχέδιο για σύναψη συμφωνιών συνδυασμένων τακτικών επιβατικών μεταφορών με αεροπορικές, ναυτιλιακές και σιδηροδρομικές υπηρεσίες, θα δημιουργήσει ένα σύστημα συνδυασμένων τακτικών μεταφορών με χρήση και αξιοποίηση όλων των μέσων μεταφοράς.

3. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Εκτός από την υποχρέωση όλων των Κ.Τ.Ε.Λ., να εκτελούν το έργο που κατά την ισχύ του παρόντος νόμου παρέχουν, εισάγονται ρυθμίσεις που καθιερώνουν απλές διαδικασίες για την ανάπτυξη και βελτίωση των παρεχόμενων συγκοινωνιακών υπηρεσιών. Στο νέο και βελτιούμενο θεσμικό πλαίσιο σημαντικός είναι ο ρόλος και των Ο.Τ.Α. πρώτης βαθμίδας, οι οποίοι αποκτούν την δυνατότητα ανάπτυξης όχι μόνο συμπληρωματικού συγκοινωνιακού έργου, αλλά και τακτικών αστικών και υπεραστικών γραμμών και ιδιαίτερα στα μεμονωμένα νησιά όπου λειτουργούν άγονες γραμμές, όπου δύναται να αναπτύσσουν δημοτικές ή διαδημοτικές επιχειρήσεις ή και να ιδρύουν ανώνυμες εταιρείες. Επιγραμματικά, αφού πληρέστερη ανάλυση γίνεται στα επί μέρους άρθρα, επισημαίνονται οι εξής ρυθμίσεις:

α. Ανάπτυξη νέων ενδονομαρχιακών ή διανομαρχιακών γραμμών, οι οποίες καθιερώνονται με αποφάσεις των οικείων Νομαρχών (ενδονομαρχιακές) ή των οικείων Γενικών Γραμματέων της Περιφέρειας (διανομαρχιακές).

β. Συνεκμετάλλευση γραμμών από δύο Κ.Τ.Ε.Λ., αλλά και σύναψη συμφωνιών μεταξύ των Κ.Τ.Ε.Λ. ή των Κ.Τ.Ε.Λ. και Ο.Τ.Α..

γ. Κατά την καθιέρωση νέων ενδονομαρχιακών αστικών ή υπεραστικών γραμμών, υποχρεούνται τα Κ.Τ.Ε.Λ. να τις εκτελούν σύμφωνα με τις αποφάσεις των οικείων Νομαρχών τουλάχιστον για 6 μήνες. Στη συνέχεια, αν η μέση πληρότητα για το σύνολο της γραμμής υπερβαίνει το 20% τότε η εκτέλεση της γραμμής συνεχίζεται υποχρεωτικά από το Κ.Τ.Ε.Λ.. Αν όμως η πληρότητα είναι κατώτερη του 20%, τότε παρέχονται τρεις δυνατότητες:

- Το Κ.Τ.Ε.Λ. να προτείνει τροποποίηση της γραμμής (συχνότητες, έναρξη - λήξη δρομολογίων κ.λπ.) και ο οικείος Νομάρχης να προβεί στη σχετική τροποποίηση της απόφασής του.

- Αν ο Ο.Τ.Α. επιθυμεί τη συνέχιση της γραμμής, σύμφωνα με τον αρχικό σχεδιασμό, ανεξαρτήτως της πληρότητας της γραμμής, υποχρεούται στη σύναψη συμφωνίας με το Κ.Τ.Ε.Λ. και στην κάλυψη των απωλειών έως του 20%.

- Αν το Κ.Τ.Ε.Λ. αρνηθεί την εκμετάλλευση της νέας γραμμής, αυτή δύναται να ανατίθεται στους Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού.

δ. Για την εξυπηρέτηση επιβατών ενδιάμεσων νομών, από διερχόμενα λεωφορεία άλλων Κ.Τ.Ε.Λ., προβλέπε-

ται η παραλαβή αυτών εφόσον δεν εξυπηρετούνται από το οικείο Κ.Τ.Ε.Λ. με ανοχή 2 ωρών. Αυτή η ρύθμιση σε συνδυασμό με τις ρυθμίσεις για το Ενιαίο Σύστημα Κρατήσεων θέσεων, αλλά και συμφωνίες συνεκμετάλλευσης κ.λπ. μεταξύ των Κ.Τ.Ε.Λ., θα οδηγήσει σταδιακά σε ένα σύστημα πλήρους και ποιοτικά αποδεκτής και συνεχώς βελτιούμενης συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης.

ε. Παρέχεται η δυνατότητα σε δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς να συνάπτουν συμφωνίες παροχής μειωμένων κομίστρων, εκτός των καθορισθέντων, με την αριθμ. 99/1990 πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου, ελευθέρως ή μειωμένης τιμής εισιτηρίων (ανάπηροι πολέμου και συνοδοί αυτών, πολύτεκνοι, Α.Μ.Ε.Α., μαθητές, φοιτητές - σπουδαστές, εργαζόμενοι του οικείου φορέα), με υποχρέωση καταβολής των συμπεφωνημένων απωλειών.

στ. Καθιερώνονται υποχρεώσεις των Κ.Τ.Ε.Λ. και των οργάνων τους προς το επιβατικό κοινό, η έκδοση Χάρτη Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.), ενώ θεσπίζεται και σύστημα κυρώσεων κατά των Κ.Τ.Ε.Λ..

4. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ Ο.Τ.Α. ΣΤΗΝ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

Με ένα σύνολο διατάξεων που αναφέρονται τόσο στο σχεδιασμό της πολιτικής μεταφορών, όσο και στην παροχή του συγκοινωνιακού έργου, εισάγεται η ενεργός συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας. Ως βασικότερες των ρυθμίσεων θα μπορούσαν εισαγωγικά να αναφερθούν οι εξής:

Α. Για τους Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού:

α. Δύνανται να δρομολογούν λεωφορεία για την εξυπηρέτηση των κατοίκων των δημοτικών διαμερισμάτων και τη σύνδεση αυτών με το κέντρο του Δήμου, καθώς επίσης και την μεταφορά - εξυπηρέτηση Α.Μ.Ε.Α., μελών Κ.Α.Π.Η. και εργαζομένων στον οικείο Ο.Τ.Α..

β. Δύνανται να συνάπτουν με τα Κ.Τ.Ε.Λ. συμβάσεις εκτέλεσης ενδοδημοτικής ή διαδημοτικής αστικής ή υπεραστικής συγκοινωνίας επί γραμμών που ήδη λειτουργούν, για την παροχή αυξημένων συγκοινωνιακών υπηρεσιών, εκπώσεις επί των προβλεπόμενων κομίστρων για την διακίνηση ειδικών κατηγοριών επιβατών ή και του συνόλου των δημοτών με συμπεφωνημένη αντισταθμιστική εισφορά.

γ. Αναλαμβάνουν, κατά προτεραιότητα, την παροχή αστικής συγκοινωνίας σε περιοχές που λειτουργούν αστικά Κ.Τ.Ε.Λ. και δεν μετατρέπονται σε Α.Ε..

δ. Αναλαμβάνουν το νέο έργο τακτικών αστικών ή υπεραστικών γραμμών, αν τα οικεία Κ.Τ.Ε.Λ. δεν δύναται ή δεν επιθυμούν την παροχή αυτού ή αν δεν συνάπτεται συμφωνία εκτέλεσης από τα Κ.Τ.Ε.Λ. με εύλογη αντισταθμιστική εισφορά.

ε. Σε μεμονωμένα νησιά που δεν αποτελούν ίδιο νομό, όπου δεν λειτουργούν Κ.Τ.Ε.Λ. και η παροχή του συγκοινωνιακού έργου γίνεται από μεμονωμένους αυτοκινητιστές (άγονες γραμμές) ή δεν παρέχεται καθόλου, δύναται να ιδρύουν Α.Ε. στην οποία συμμετέχουν αν το επιθυμούν και οι μεμονωμένοι αυτοκινητιστές ή σε διαφορετική περίπτωση να ιδρύουν δημοτική ή διαδημοτική επιχείρηση.

Β. Για τους Ο.Τ.Α. δεύτερου βαθμού:

α. Ασκούν την εποπτεία επί των Κ.Τ.Ε.Λ. που έχουν έδρα το νομό ευθύνης τους.

β. Αποφασίζουν για τον καθορισμό και την επέκταση των αστικών περιοχών.

γ. Εγκρίνουν τις αστικές ή υπεραστικές γραμμές και δρομολόγια.

δ. Εγκρίνουν τα κόμιστρα εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ..

Ειδικότερα οι κατ' άρθρο ρυθμίσεις του νομοσχεδίου, το οποίο διαμορφώθηκε μετά από εκτενή και ουσιαστικό διάλογο με τους ενδιαφερόμενους φορείς, είναι οι εξής:

Άρθρο 1

Γενικοί ορισμοί

Επαναλαμβάνονται οι ορισμοί του άρθρου 1 του ν.δ. 102/1973 και προστίθενται οι ορισμοί περί «άγονης επιβατικής γραμμής» και «τακτικής γραμμής».

Άρθρο 2

Ανάθεση συγκοινωνιακού έργου

Ορίζεται το χρονικό διάστημα ανάθεσης, κατ' αποκλειστικότητα, της εκτέλεσης και εκμετάλλευσης του συγκοινωνιακού έργου των τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών, υφιστάμενων και νέων, μέχρι 31.12.2009, υπό την προϋπόθεση μετατροπής των Κ.Τ.Ε.Λ. σε ανώνυμες εταιρείες (ως άρθρο 3). Άλλως το έργο της αποκλειστικότητας για τα Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν θα μετατραπούν σε Α.Ε. λήγει και προβλέπεται η ανάθεση αυτού σε Α.Ε. μετά από προκήρυξη του οικείου Νομάρχη. Για τους σκοπούς του νομοσχεδίου και προς αποφυγή επαναλήψεων εξομοιώνεται ο ορισμός Κ.Τ.Ε.Λ. με τις δημοτικές επιχειρήσεις ΡΟΔΑ και Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩΣ για όσες διατάξεις θα μπορούσαν να τις αφορούν και για την περιοχή ευθύνης τους.

Από την αποκλειστική ανάθεση του έργου των αστικών γραμμών στα Κ.Τ.Ε.Λ. εξαιρούνται οι παραχωρήσεις στον Ο.Α.Σ.Α. και στον Ο.Α.Σ.Θ., που έχουν γίνει με ιδιαίτερους νόμους (νόμοι 2669/1998 και 2898/2001 αντίστοιχα).

Με την ανάθεση του έργου για το εύλογο διάστημα των εννέα (9) ετών, παρέχονται οι εξής δυνατότητες:

α. Να μετατραπούν τα Κ.Τ.Ε.Λ. σε Α.Ε., να εκσυγχρονιστούν, να βελτιώσουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες, ούτως ώστε να δύνανται στο μέλλον να αντεπεξέλθουν επιτυχώς σε οποιοδήποτε ανταγωνιστικό περιβάλλον επιβληθεί από κοινοτικό ή εθνικό δίκαιο.

β. Η πολιτεία να αξιολογήσει και ενδεχομένως επανεξετάσει εντός εύλογου χρονικού διαστήματος (9 έτη) την ποιότητα και επάρκεια των παρεχόμενων υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό όλης της χώρας και κατά το χρόνο λήξης της ανάθεσης να αποφασίσει περί της ακολουθητέας πολιτικής.

γ. Να δραστηριοποιηθούν όλα τα Κ.Τ.Ε.Λ., στο νέο περιβάλλον που δημιουργείται με το προτεινόμενο νομοσχέδιο, σε μία στρατηγική ανάπτυξης, εκσυγχρονισμού, ορθολογικής οικονομικής διαχείρισης, βέλτιστης αξιοποίησης των υποδομών - μέσων και πόρων, αφού η μετατροπή τους σε Α.Ε. και οι λοιπές ρυθμίσεις του νομοσχεδίου τους παρέχουν αυτές τις δυνατότητες.

Άρθρο 3

Μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Λ. σε ανώνυμες εταιρείες

Με εξαίρεση τα Κ.Τ.Ε.Λ. με διατιθέμενο αριθμό λεωφορείων μικρότερο των δώδεκα, όλα τα Κ.Τ.Ε.Λ. υποχρεούνται μέχρι 30.9.2002 να λάβουν απόφαση μετατροπής σε ανώνυμη εταιρεία και μέχρι 30.9.2003 να την

υλοποιήσουν.

Για τη λήψη της απόφασης μετατροπής των Κ.Τ.Ε.Λ. σε Α.Ε. προβλέπεται αυξημένη πλειοψηφία των 2/3 του συνολικού αριθμού των ψήφων των μετόχων των Κ.Τ.Ε.Λ., ενώ παρέχεται η δυνατότητα η μετατροπή να γίνει με έναν από τους δύο παρακάτω τρόπους:

α. Είτε με αποτίμηση και εισφορά όλων των περιουσιακών στοιχείων των Κ.Τ.Ε.Λ., των συνεταιρισμών ή άλλων νομικών προσώπων των Κ.Τ.Ε.Λ. και των ιδιοκτητών λεωφορείων των μετόχων των Κ.Τ.Ε.Λ..

β. Είτε με αποτίμηση και εισφορά μόνο των περιουσιακών στοιχείων του Κ.Τ.Ε.Λ. και των συνεταιρισμών ή άλλων νομικών προσώπων των Κ.Τ.Ε.Λ..

Στη δεύτερη περίπτωση προβλέπεται το δικαίωμα στους μετόχους των Κ.Τ.Ε.Λ. και η υποχρέωση της Α.Ε. να εκμισθώνει τα λεωφορεία των ιδιοκτητών - μετόχων της, έναντι συμφωνημένου τιμήματος και με βάση όρους, διαδικασίες κ.λπ., που θα καθορισθούν με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η εναλλακτική αυτή δυνατότητα κρίθηκε αναγκαία και χρήσιμη, διότι σε αυτήν την περίπτωση οι ιδιοκτήτες των λεωφορείων, που σε πολλές περιπτώσεις έχουν ακόμα και συναισθηματικό δέσιμο με το λεωφορείο τους (κληρονομικό), αναλαμβάνουν τη συντήρηση, φύλαξη και παροχή του λεωφορείου στο Κ.Τ.Ε.Λ. με οδηγό. Η διπλή αυτή δυνατότητα επιτρέπει στους μετόχους των Κ.Τ.Ε.Λ. και στις γενικές συνελεύσεις αυτών να καθορίσουν τη μορφή της μετατροπής, που επιθυμούν και προσαρμόζει καλύτερα στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ.. Επίσης όταν με μία νομοθετική ρύθμιση εισάγεται υποχρέωση θεσμικής αλλαγής 80 περίπου επιχειρήσεων σε όλη τη χώρα και αφού οι δύο εναλλακτικές μορφές Α.Ε. δεν αντιστρατεύονται τις βασικές πολιτικές κατευθύνσεις του νομοσχεδίου, αλλά συμβάλλουν στην επιλογή της, κατά περίπτωση, βέλτιστης λύσης οργάνωσης και ανάπτυξης (ιδιομορφίες μετόχων, χαρακτηριστικά νομών κ.λπ.), είναι εύλογο το δικαίωμα επιλογής της μορφής οργάνωσης από τους ενδιαφερομένους.

Επειδή η μετατροπή σε Α.Ε. γίνεται υποχρεωτική με νόμο προβλέπεται η απαλλαγή των μετόχων και των Κ.Τ.Ε.Λ. από κάθε τέλος ή δικαίωμα υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, καθώς και παντός φόρου, συμπεριλαμβανομένου και του φόρου εισοδήματος και εξαιρουμένου του φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίων, για τη μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Λ. σε ανώνυμες εταιρίες, τις εισφορές των μετόχων, την αυτοδίκαιη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων και τις συμβάσεις εκμίσθωσης των λεωφορείων. Αυτό καθίσταται επιβεβλημένο και εκ του λόγου ότι η πολιτική κομίστρων της κάθε Α.Ε. εξακολουθεί να καθορίζεται από το Κράτος, το οποίο έχει κάθε λόγο να διατηρεί τα κόμιστρα σε προσιτές τιμές (κοινωνική πολιτική, πληθωρισμός κ.λπ.).

Για τις ανώνυμες εταιρείες, που από τη σύστασή τους θα διέπονται από τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 και τις ειδικές ρυθμίσεις του νομοσχεδίου αυτού (άρθρα 1 - 22), προβλέπονται επίσης στο ίδιο άρθρο και τα εξής:

α. Η αυτοδίκαιη υποκατάσταση των Κ.Τ.Ε.Λ. από τις Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. σε κάθε δικαίωμα και υποχρέωση, από τη μετατροπή τους.

β. Η δυνατότητα σύστασης ενιαίας Α.Ε. από δύο ή περισσότερα Κ.Τ.Ε.Λ., με τις ίδιες πλειοψηφίες (διάταξη που μπορεί ευρέως να εφαρμοσθεί σε αστικά και υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ. του ίδιου νομού).

γ. Οι μετοχές των εταιρειών θα είναι ονομαστικές και η

μεταβίβαση αυτών θα γίνεται σε οδικούς μεταφορείς με ταυτόχρονη μεταβίβαση και του ανάλογου ποσοστού του λεωφορείου (αφορά μόνο την περίπτωση Α.Ε. που δεν εισφέρθηκαν τα λεωφορεία των μετόχων των Κ.Τ.Ε.Λ., αλλά μισθώθηκαν).

δ. Από την ημερομηνία ίδρυσης έκαστης Α.Ε., παύουν να υπάρχουν τα όργανα διοίκησης των Κ.Τ.Ε.Λ., χωρίς την ανάγκη έκδοσης διοικητικής πράξης.

Άρθρο 4

Σκοπός ανωνύμων εταιρειών

Περιγράφονται οι σκοποί των υπό ίδρυση (εκ μετατροπής των Κ.Τ.Ε.Λ.) Α.Ε., με τους οποίους παρέχονται οι προϋποθέσεις και οι δυνατότητες ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., μεταξύ των οποίων σημαντική είναι και η συνεργασία με σιδηροδρομικές, αεροπορικές ή ναυτιλιακές εταιρείες για την παροχή σχετικών υπηρεσιών, η ίδρυση προμηθευτικών συνεταιρισμών μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, η κατασκευή εγκαταστάσεων και η εκπόνηση μελετών για τη βελτίωση του έργου τους.

Άρθρο 5

Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρείες

Στους νομούς όπου αστικά ή υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ. δεν λάβουν απόφαση μετατροπής σε Α.Ε. μέχρι 30.9.2002 ή αν και έλαβαν απόφαση μετατροπής δεν την υλοποίησαν μέχρι 30.9.2003, προβλέπεται η προκήρυξη του έργου, που εκτελείται από αυτά, με αποφάσεις των οικείων Νομαρχών. Οι προκηρύξεις γίνονται το αργότερο εντός αποκλειστικής προθεσμίας έξι (6) μηνών από τις προαναφερόμενες προθεσμίες και ειδικότερα:

- Μέχρι 31.3.2003, στις περιπτώσεις που Κ.Τ.Ε.Λ. δεν λάβουν απόφαση μετατροπής σε Α.Ε. μέχρι 30.9.2002 και

- Μέχρι 31.3.2004, στις περιπτώσεις των Κ.Τ.Ε.Λ. που αν και έλαβαν εμπρόθεσμα απόφαση μετατροπής σε Α.Ε. δεν την υλοποίησαν μέχρι 30.9.2003.

Δικαίωμα συμμετοχής στο διαγωνισμό παρέχεται σε ανώνυμες εταιρείες που ιδρύονται:

α. Από μετόχους των ως άνω Κ.Τ.Ε.Λ., το σύνολο ή μέρος αυτών. Τούτο καθίσταται αναγκαίο λόγω και της αυξημένης πλειοψηφίας που απαιτείται για τη μετατροπή (2/3 των ψήφων), αλλά και εκ του γεγονότος ότι στόχος του νομοσχεδίου είναι ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη των παρεχόμενων υπηρεσιών, στον οποίο τα μέγιστα μπορεί να συμβάλει η εμπειρία και οι γνώσεις των μετόχων των Κ.Τ.Ε.Λ..

β. Λοιπές ανώνυμες εταιρείες, που πληρούν τις προϋποθέσεις του οδικού μεταφορέα επιβατών, όπως κάθε φορά ισχύουν.

Για την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού ορίζεται ότι τα Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν μετατρέπονται σε Α.Ε. εξακολουθούν υποχρεωτικά να παρέχουν το συγκοινωνιακό έργο, μέχρι την ανάθεση και ανάληψη αυτού από την ανώνυμη εταιρεία. Μετά την ανάληψη του συγκοινωνιακού έργου από την Α.Ε., τα Κ.Τ.Ε.Λ. διαλύονται και τίθενται σε εκκαθάριση, σύμφωνα με τις διατάξεις περί αστικών εταιρειών.

Ειδικά για τις αστικές περιοχές, όπου αστικά Κ.Τ.Ε.Λ. δεν μετατρέπονται σε Α.Ε., παρέχεται η δυνατότητα, αν ο πρώτος διαγωνισμός αποβεί άκαρπος, με απόφαση του οικείου Νομάρχη, να ανατεθεί το έργο:

α. Σε ανώνυμη εταιρεία που θα ιδρύσουν οι οικείοι Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού με τους μετόχους του οικείου αστικού Κ.Τ.Ε.Λ. που το επιθυμούν ή

β. Σε δημοτική ή διαδημοτική επιχείρηση που ιδρύουν οι οικείοι Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού.

Η ρύθμιση αυτή καθίσταται αναγκαία αφ' ενός μεν διότι ένας από τους στόχους του νομοσχεδίου είναι η συνέχιση του έργου των μετόχων των Κ.Τ.Ε.Λ., οι οποίοι δεν πρέπει και δεν μπορεί να υφίστανται αρνητικές συνέπειες εξαιτίας μειοψηφιών, αλλά και για την παροχή δυνατότητας στους Ο.Τ.Α., ειδικά για το αστικό συγκοινωνιακό έργο, να αναπτύσσουν αυτές τις δραστηριότητες.

Εξαιρούνται από την υποχρέωση μετατροπής, χωρίς να αποκλείεται το δικαίωμα αυτό, τα Κ.Τ.Ε.Λ. (αστικά ή υπεραστικά) που έχουν ενταγμένα στη δύναμή τους έως και δώδεκα λεωφορεία.

Τέλος προβλέπεται ότι με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών θα καθοριστούν οι όροι, οι προϋποθέσεις, τα κριτήρια αξιολόγησης, το ανατιθέμενο έργο, η διαδικασία διαγωνισμού και ανάθεσης του έργου και κάθε άλλο σχετικό θέμα, καθώς και οι προϋποθέσεις και η διαδικασία ανάθεσης του έργου στις Α.Ε. που ιδρύουν γι' αυτόν το σκοπό οι Ο.Τ.Α. και μέτοχοι των Κ.Τ.Ε.Λ. ή στις δημοτικές ή διαδημοτικές επιχειρήσεις των Ο.Τ.Α..

Άρθρο 6

Έργο Κ.Τ.Ε.Λ. και λοιπών φορέων

Με το άρθρο αυτό καθορίζεται το έργο των ανωνύμων εταιρειών που θα ιδρυθούν, αλλά και των Κ.Τ.Ε.Λ. και των λοιπών φορέων που προβλέπει το νομοσχέδιο, το οποίο εκτός από τις υφιστάμενες και τις νέες τακτικές αστικές και υπεραστικές επιβατικές γραμμές, περιλαμβάνει και το έργο που προβλέπεται για τα Κ.Τ.Ε.Λ. στο άρθρο 1 του ν. 2446/1996

Άρθρο 7

Χαρακτηρισμός νέων αστικών περιοχών και νέων τακτικών γραμμών

Με τις ρυθμίσεις του άρθρου 7 θεσπίζονται οι διαδικασίες και οι βασικές αρχές για το χαρακτηρισμό νέων αστικών περιοχών ή την επέκταση υφιστάμενων, καθώς και για την καθιέρωση νέων αστικών ή υπεραστικών επιβατικών τακτικών γραμμών. Επισημαίνεται η ενεργός συμμετοχή τόσο στο σχεδιασμό, όσο και στην εφαρμογή της ακολουθητέας πολιτικής της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (πρωτοβάθμιας ή δευτεροβάθμιας), αλλά και των ενδιαφερόμενων φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου. Ειδικότερα στο άρθρο αυτό ορίζονται τα εξής:

α. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από γνώμη μεικτής επιτροπής αποτελούμενη από εκπροσώπους του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, της Κ.Ε.Δ.Κ.Ε., της Ε.Ν.Α.Ε. και των Ομοσπονδιών των Κ.Τ.Ε.Λ., καθορίζονται οι γενικοί όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία καθορισμού μιας περιοχής ως αστικής, καθώς και για τον καθορισμό των αστικών ή υπεραστικών γραμμών (παρ. 1).

β. Με αποφάσεις των οικείων Νομαρχιακών Συμβουλίων και με βάση την προαναφερόμενη υπουργική απόφαση χαρακτηρίζονται οι αστικές περιοχές σε κάθε νομό, ενώ οι αστικές και οι υπεραστικές γραμμές, καθώς και η αφετηρία, διαδρομή, στάσεις και τέρμα εκάστης γραμμής καθορίζονται με αποφάσεις των οικείων Νομαρχών.

Ειδικά για την καθιέρωση των αστικών περιοχών και των αστικών γραμμών πρέπει να ζητείται η γνώμη και των Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού (παρ. 2).

γ. Με τις διατάξεις των παραγράφων 3 και 4 προβλέπεται η διατήρηση σε ισχύ των αστικών περιοχών, καθώς και των γραμμών που έχουν χαρακτηριστεί και λειτουργούν κατά την ισχύ του παρόντος νόμου και η τροποποίηση αυτών σύμφωνα με τα καθοριζόμενα στην υπουργική απόφαση, αλλά και με τις νέες ρυθμίσεις για την έκδοση των αποφάσεων του Νομάρχη, όπως αυτές καθορίζονται στο νομοσχέδιο.

δ. Η καθιέρωση νέων υπεραστικών γραμμών που συνδέουν την πρωτεύουσα ή δήμο ενός νομού με την Αθήνα ή τη Θεσσαλονίκη γίνεται με απόφαση του οικείου Νομάρχη όπου η έδρα του Κ.Τ.Ε.Λ., μετά από αίτημα του Κ.Τ.Ε.Λ.. Θα πρέπει να προηγηθεί η έκδοση απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών για τον καθορισμό αφετηριών, τερμάτων και στάσεων (παρ. 5).

ε. Όταν πρόκειται για καθιέρωση υπεραστικής διανομαρχιακής γραμμής, που συνδέει πρωτεύουσες ή δήμους δύο νομών, εξαιρουμένων των γραμμών προς Αθήνα ή Θεσσαλονίκη, προβλέπονται οι εξής διαδικασίες, ενέργειες και αποφάσεις (παρ. 6):

- Το ενδιαφερόμενο Κ.Τ.Ε.Λ. υποβάλλει σχετικό αίτημα στον οικείο Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας.

- Αν το τέρμα βρίσκεται σε νομό της ίδιας περιφέρειας, ο Γενικός Γραμματέας απευθύνει ερώτημα στο αντίστοιχο Κ.Τ.Ε.Λ., για το αν επιθυμεί και δύναται να αναλάβει τη συνεκμετάλλευση της υπό καθιέρωση γραμμής. Αν το Κ.Τ.Ε.Λ. δεν απαντήσει εντός δίμηνης αποκλειστικής προθεσμίας που τίθεται ή απαντήσει αρνητικά, τότε με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας δύναται να καθορίζεται η γραμμή και να ανατεθεί αποκλειστικά στο Κ.Τ.Ε.Λ. που υπέβαλε το αίτημα ίδρυσής της. Αν το Κ.Τ.Ε.Λ. απαντήσει στην προαναφερόμενη προθεσμία θετικά περί της συνεκμετάλλευσης με την απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας καθιερώνεται η γραμμή και οι όροι συνεκμετάλλευσης αυτής.

- Αν το τέρμα της γραμμής βρίσκεται σε νομό άλλης περιφέρειας, το αίτημα κοινοποιείται στον Γενικό αυτής της Περιφέρειας, ενώ κοινοποιείται και στο Κ.Τ.Ε.Λ. του τέρματος της γραμμής με το ερώτημα της συνεκμετάλλευσης. Αν το Κ.Τ.Ε.Λ. του τέρματος της γραμμής δεν απαντήσει στη δίμηνη προθεσμία ή απαντήσει αρνητικά ως προς τη συνεκμετάλλευση, τότε η γραμμή δύναται να καθορίζεται με κοινή απόφαση των Γενικών Γραμματέων των δύο Περιφερειών και ανατίθεται αποκλειστικά στο Κ.Τ.Ε.Λ. που υπέβαλε το αίτημα.

Αν το Κ.Τ.Ε.Λ. απαντήσει θετικά περί της συνεκμετάλλευσης εντός της δίμηνης προθεσμίας, τότε με την κοινή απόφαση των Γενικών Γραμματέων των Περιφερειών καθορίζεται η γραμμή και οι όροι συνεκμετάλλευσης αυτής. Σε περίπτωση διαφωνίας των Γενικών Γραμματέων των Περιφερειών, η γραμμή και οι όροι συνεκμετάλλευσης αυτής ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Σε κάθε περίπτωση, για τον καθορισμό υπεραστικών διανομαρχιακών γραμμών, ζητείται η γνώμη και της ΠΟΑΥΣ, η οποία πρέπει να υποβάλλεται εντός προθεσμίας ενός μηνός.

Η απόφαση καθορισμού της γραμμής εκδίδεται και στην περίπτωση που η Ομοσπονδία δεν απαντήσει σχετικά στην ως άνω προθεσμία.

στ. Για τις νέες αστικές ή υπεραστικές ενδονομαρχιακές γραμμές, ορίζεται ότι το Κ.Τ.Ε.Λ. υποχρεούται να τις

εκτελεί σύμφωνα με την απόφαση του οικείου Νομάρχη, για διάστημα τουλάχιστον έξι μηνών, από την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας της γραμμής που καθορίζεται με την απόφασή του. Για τη συνέχιση της λειτουργίας της γραμμής από το οικείο Κ.Τ.Ε.Λ., εφαρμόζονται τα εξής:

- Αν η πληρότητα, στο σύνολο της διαδρομής υπερβαίνει το 20% επί του αριθμού των διατιθέμενων θέσεων, το Κ.Τ.Ε.Λ. συνεχίζει να εκτελεί υποχρεωτικά τη γραμμή σύμφωνα με την απόφαση του οικείου Νομάρχη.

- Αν η μέση πληρότητα είναι κατώτερη του 20%, το οικείο Κ.Τ.Ε.Λ. δύναται να προτείνει την τροποποίηση, κυρίως ως προς τη συχνότητα, της γραμμής, τροποποιείται αναλόγως η απόφαση του Νομάρχη και συνεχίζει να εκτελείται σύμφωνα με το νέο σχεδιασμό. Αν όμως ο οικείος Ο.Τ.Α. επιθυμεί τη συνέχιση της γραμμής, όπως αυτή είχε καθοριστεί αρχικά, υποχρεούται να συνάψει σύμβαση με το οικείο Κ.Τ.Ε.Λ. για την κάλυψη των απωλειών εσόδων μέχρι του 20%.

- Αν το Κ.Τ.Ε.Λ. αρνηθεί την εκμετάλλευση, αυτή δύναται να ανατίθεται στον οικείο Ο.Τ.Α., εφόσον όμως αυτός δεν αρνήθηκε την πρόταση για την κάλυψη των απωλειών εσόδων στο ποσοστό του 20%.

- ζ. Αν σε ένα νομό χαρακτηριστεί, με απόφαση του οικείου Νομάρχη, νέα αστική περιοχή, η εκτέλεση της αστικής συγκοινωνίας προβλέπεται να ανατεθεί κατά προτεραιότητα στο υπεραστικό Κ.Τ.Ε.Λ. που εξυπηρετεί την περιοχή και σε περίπτωση άρνησης αυτού στον οικείο Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού.

- η. Στην περίπτωση όμως επέκτασης αστικής περιοχής, το νέο συγκοινωνιακό έργο ανατίθεται στο αστικό Κ.Τ.Ε.Λ. που εκτελεί την αστική συγκοινωνία στην προ της επέκτασης αστική περιοχή.

Συνέπεια των νέων ρυθμίσεων, ως προς το χαρακτηρισμό και την καθιέρωση νέων αστικών περιοχών και νέων αστικών και υπεραστικών γραμμών, είναι η θεσμοθέτηση ενός απλού και ιδιαίτερα αποτελεσματικού συστήματος ανάπτυξης των Κ.Τ.Ε.Λ., ανάπτυξης του ανταγωνισμού και της συμπληρωματικότητας, εξελίξεις που θα οδηγήσουν στη συνεχή βελτίωση των παρεχόμενων συγκοινωνιακών υπηρεσιών. Ιδιαίτερης μνείας χρήζει η προοπτική ανάληψης έργου και από τους Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού.

Άρθρο 8

Καθορισμός δρομολογίων

Ο καθορισμός του ελάχιστου αριθμού των υποχρεωτικών δρομολογίων και η κατανομή αυτών ανά 24ωρο προβλέπεται να γίνεται με απόφαση του Νομάρχη μετά από εισήγηση του οικείου Κ.Τ.Ε.Λ. και γνώμη των οικείων Δήμων ή της Τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων, που υποβάλλεται εντός προθεσμίας 15 ημερών. Στην περίπτωση συνεκμετάλλευσης γραμμών, ο καθορισμός των δρομολογίων γίνεται με κοινή απόφαση των αρμόδιων Νομαρχών. Με την παράγραφο 2 προβλέπεται απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που θα καθορίζει τους βασικούς όρους, τις συνθήκες, τις προϋποθέσεις, τη διαδικασία και κάθε άλλη λεπτομέρεια, βάσει των οποίων θα εκδίδουν οι Νομάρχες τις αποφάσεις καθορισμού των δρομολογίων.

Άρθρο 9

Εξυπηρέτηση υπεραστικών γραμμών

Στο άρθρο αυτό περιγράφονται οι υποχρεώσεις μεταφοράς και εξυπηρέτησης με τις υπεραστικές επιβατικές γραμμές, αναλόγως του χαρακτηρισμού της κάθε γραμμής και του είδους του δρομολογίου που καθιερώνεται με την απόφαση του οικείου Νομάρχη (κοινό - ταχύ - υπερταχύ). Ειδικότερα ορίζονται τα εξής:

- α. Η εξυπηρέτηση των ενδομαρχειακών γραμμών, καθώς και των διανομαρχειακών γραμμών που συνδέουν πρωτεύουσες ή πόλεις όμορων νομών διενεργείται με κοινά δρομολόγια. Τούτο σημαίνει ότι επιτρέπεται η επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής, εφόσον ο επιβάτης δεν εξυπηρετείται για το σύνολο της διαδρομής του από αστικό Κ.Τ.Ε.Λ. που ενδεχομένως λειτουργεί ή από δρομολόγιο του οικείου υπεραστικού Κ.Τ.Ε.Λ. εντός διαστήματος 2 ωρών.

- β. Η εξυπηρέτηση των διανομαρχειακών γραμμών, που συνδέουν πρωτεύουσες ή πόλεις μη όμορων νομών ή πρωτεύουσα ή πόλεις ενός νομού με την Αθήνα ή τη Θεσσαλονίκη, διενεργείται με ταχεία ή υπερταχεία δρομολόγια. Με τις ρυθμίσεις των παραγράφων 3 και 4 ορίζονται οι κανόνες επιβίβασης - αποβίβασης, αν το δρομολόγιο χαρακτηριστεί ως ταχύ (παρ. 3) ή ως υπερταχύ (παρ. 4).

- γ. Για τη βέλτιστη δυνατή εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού ορίζονται επίσης και τα εξής:

- Η σύναψη συμφωνιών μεταξύ Κ.Τ.Ε.Λ. για συνεκμετάλλευση διανομαρχειακών υπεραστικών γραμμών και

- Η μίσθωση λεωφορείων ενός Κ.Τ.Ε.Λ. από άλλο, όταν το πρώτο παρουσιάζει αυξημένη εποχιακή επιβατική κίνηση και το άλλο την ίδια περίοδο μειωμένη, όπως και η μίσθωση τουριστικών λεωφορείων, ενώ τίθεται και ως χρονική διάρκεια της σύμβασης η εξάμηνη.

- δ. Ειδικά για τα υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ. Αττικής και Θεσσαλονίκης προβλέπεται να εκτελούν μόνο τις ενδομαρχειακές υπεραστικές επιβατικές γραμμές, καθώς και την υπεραστική γραμμή Αθηνών - Θεσσαλονίκης. Τούτο καθίσταται αναγκαίο, αφ' ενός διότι και σήμερα ισχύει και εφαρμόζεται αυτός ο περιορισμός και αφ' ετέρου τυχόν απελευθέρωση των Κ.Τ.Ε.Λ. αυτών θα οδηγούσε σε συρρίκνωση του έργου όλων σχεδόν των άλλων Κ.Τ.Ε.Λ., αφού θα μπορούσαν να αναπτύσσουν συνεχώς νέες διανομαρχειακές και κερδοφόρες γραμμές. Εξάλλου οι μεταφορικές ανάγκες στη διαδρομή Αθήνας - Θεσσαλονίκης είναι αυξημένες και τα εν λόγω Κ.Τ.Ε.Λ. είναι οικονομικά βιώσιμα.

Άρθρο 10

Καθορισμός και είσπραξη κομίστρου

Με την παράγραφο 1 ορίζεται η υποχρέωση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών να εκδίδει στο τελευταίο τρίμηνο κάθε έτους υπουργική απόφαση με την οποία θα καθορίζεται η πολιτική κομίστρου για τα Κ.Τ.Ε.Λ. της επόμενης χρήσης, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία κόστους που ορίζονται στην παράγραφο 2. Στη

συνέχεια, μετά την απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, εκδίδονται οι αποφάσεις των Νομαρχών για τον καθορισμό των κομίστρων των Κ.Τ.Ε.Λ. που εποπτεύουν (παρ. 3).

Ειδικά για τα κόμιστρα σε άγονες γραμμές ορίζεται ότι ο χιλιομετρικός συντελεστής κομίστρου, με βάση τον οποίο ο οικείος Νομάρχης καθορίζει τα κόμιστρα της άγονης γραμμής, πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσος αυτού που καθορίζει η απόφαση του Υπουργού για τα αντίστοιχα Κ.Τ.Ε.Λ. νήσων (παρ. 5).

Με την παράγραφο 4 ορίζονται οι δυνατότητες φορέων του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα που επιθυμούν την άσκηση πολιτικής μειωμένων κομίστρων ή και ελεύθερης διακίνησης, να συνάπτουν σχετικές συμβάσεις με τις οποίες καθορίζονται οι εκπτώσεις και κάθε άλλο στοιχείο προσδιορισμού των απωλειών του Κ.Τ.Ε.Λ. και καταβολής τους.

Τέλος με την παράγραφο 6 παρέχεται η δυνατότητα σε κάθε Κ.Τ.Ε.Λ. να εγκρίνει και να εφαρμόζει το σύστημα είσπραξης κομίστρου που κρίνει ως βέλτιστο, τόσο στις αστικές όσο και στις υπεραστικές γραμμές, αποκλειόμενης της τοποθέτησης συσκευών ρίψης νομισμάτων ή συλλογής αυτών, χωρίς την έκδοση του ανάλογου εισιτηρίου.

Άρθρο 11

Όροι κυκλοφορίας και καθορισμός αριθμού λεωφορείων

Με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 1 ορίζονται όρια ηλικίας τόσο για την αρχική ταξινόμηση αστικού ή υπεραστικού λεωφορείου, όσο και για την κυκλοφορία αυτού. Ειδικότερα ορίζεται ότι για να τεθεί για πρώτη φορά ένα λεωφορείο (αστικό ή υπεραστικό) σε κυκλοφορία δεν μπορεί να είναι ηλικίας άνω των 15 ετών από του έτους κατασκευής (μη συμπεριλαμβανομένου), ενώ μπορεί να κυκλοφορεί μέχρι τη συμπλήρωση της ηλικίας των 25 ετών. Το γεγονός ότι με το προϊσχύον θεσμικό πλαίσιο δεν υπήρχε ανώτερο όριο ηλικίας για την κυκλοφορία ενός αστικού ή υπεραστικού λεωφορείου, για τα ήδη κυκλοφορούντα λεωφορεία ορίζεται ένα μεταβατικό στάδιο προσαρμογής το οποίο λήγει στις 31.12.2003. Με τη ρύθμιση αυτή βελτιώνεται όχι μόνο η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών (σύγχρονα λεωφορεία), αλλά και η οδική ασφάλεια και το κόστος συντήρησης των λεωφορείων.

Σύμφωνα με τα διατιθέμενα στοιχεία μέχρι 31.12.2003 θα πρέπει να αντικατασταθεί περίπου το 80% των κυκλοφορούντων λεωφορείων. Αυτή η εξέλιξη, σε συνδυασμό με την πολιτική κινήτρων που θεσμοθετείται στο άρθρο 12, σύμφωνα με την οποία επιχορηγείται η ταξινόμηση νέων λεωφορείων ηλικίας έως 5 ετών, δημιουργούνται οι ικανές και αναγκαίες προϋποθέσεις για την κυκλοφορία καινούργιων και σύγχρονων λεωφορείων.

Με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 2 ορίζεται η δυνατότητα εκάστου φορέα να καθορίζει, με απόφαση του αρμοδίου οργάνου του, τον αριθμό των λεωφορείων που χρειάζεται για την παροχή του ανατιθέμενου σε αυτόν έργου, ενώ προβλέπεται οι άδειες αυτές να εκδίδονται στο όνομα του νομικού προσώπου και να είναι αμεταβίβαστες.

Με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 3 προβλέπεται η έκδοση αποφάσεων του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, με τις οποίες καθορίζονται οι τύποι, οι προδιαγραφές, τα δικαιολογητικά, η διαδικασία και άλλα στοι-

χεία για την ταξινόμηση και κυκλοφορία των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων.

Άρθρο 12

Εκσυγχρονισμός υποδομών και λεωφορείων

Εκτός από την ανάπτυξη και βελτίωση του δικτύου εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, σημαντικοί τομείς βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών αποτελούν:

α. Η ύπαρξη σύγχρονων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης (σταθμοί αφιξοαναχώρησης κ.λπ.).

β. Η ανανέωση του στόλου.

γ. Η πληροφόρηση του επιβατικού κοινού και η διευκόλυνση αυτού στη πρόσβαση και χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Τα παραπάνω αντιμετωπίζονται θετικά με τις ρυθμίσεις του άρθρου 12, που προβλέπουν:

1. Τη θεσμοθέτηση και θέση σε εφαρμογή, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών:

α. Ενιαίου Συστήματος κρατήσεων θέσεων και πληροφόρησης επιβατών και

β. Ενιαίου μηχανογραφημένου συστήματος παροχής στοιχείων.

2. Τη χρηματοδότηση των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., καθώς και των Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν υποχρεούνται να μετατραπούν σε Α.Ε. για:

α. Έργα υποδομής, εκσυγχρονισμού και εξυπηρέτησης επιβατών (σταθμοί αφιξοαναχώρησης, σταθμοί στέγασης και συντήρησης, μηχανοργάνωση, πρακτορεία άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων).

β. Την ανανέωση του στόλου των Κ.Τ.Ε.Λ. ή των μετόχων αυτών.

3. Για την προαναφερόμενη χρηματοδότηση διατίθεται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ποσό 30 δις δρχ., που θα βαρύνει το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, στο πλαίσιο της προετοιμασίας της χώρας για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Ειδικότερα προβλέπονται από αυτόν το λογαριασμό να ενισχυθούν τα Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. και οι μέτοχοι αυτών ως εξής:

α. Ποσό 1.500.000 δρχ. ανά διατιθέμενο λεωφορείο εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ. για την κατασκευή σταθμών αφιξοαναχώρησης ή στέγασης και συντήρησης λεωφορείων και λοιπών έργων εκσυγχρονισμού υποδομής.

β. Ποσό 20% επί της τιμής κτήσης των λεωφορείων αν είναι καινούργια και ηλικίας έως 5 ετών από του έτους κατασκευής ή ποσό 10% επί της τιμής κτήσης αν είναι μεταχειρισμένα και ηλικίας επίσης έως 5 ετών.

γ. Με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών που εκδίδονται το αργότερο έως 31.12.2002 καθορίζονται οι δικαιούχοι των παραπάνω ενισχύσεων, ενώ η εκταμίευση γίνεται το αργότερο έως 31.3.2004, ούτως ώστε ο εκσυγχρονισμός μέσων και υποδομών να έχει συντελεστεί προ της τέλεσης των Ολυμπιακών Αγώνων και κυρίως να είναι στη διάθεση και χρήση του επιβατικού κοινού το συντομότερο δυνατό.

4. Εκτός των πιο πάνω κρατικών ενισχύσεων που δίδονται μόνο στις Α.Ε. ή στους μετόχους των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή στα Κ.Τ.Ε.Λ. και τους μετόχους αυτών που δεν υποχρεούνται να μετατραπούν σε Α.Ε., με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 6 προβλέπονται πρόσθετα κίνητρα αντικατάστασης και ανανέωσης των λεωφορείων όλων των Κ.Τ.Ε.Λ. και των μετόχων αυτών, ανεξάρτητα από το γεγονός αν αυτά έχουν ή όχι μετατραπεί σε Α.Ε., από τον ειδικό λογαριασμό του άρθρου 13, ως εξής:

α. Έως του 10% της τιμής κτήσης αυτών, αν είναι καινούργια έως 5 ετών ή

β. Έως του 5% της τιμής κτήσης αυτών, αν είναι μεταχειρισμένα έως 5 ετών.

5. Επιπλέον κίνητρο αντικατάστασης και ανανέωσης του στόλου ορίζεται και η απαλλαγή από τα τέλη κυκλοφορίας επί μία τριετία, των νέων αστικών ή υπεραστικών λεωφορείων που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία και είναι ηλικίας έως 5 ετών από του έτους κατασκευής.

6. Με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 9 ορίζεται ότι τα λεωφορεία (αστικά ή υπεραστικά) που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την ισχύ του νόμου, πρέπει να φέρουν σύστημα κλιματισμού. Ειδικά για τα αστικά λεωφορεία ορίζεται επιπλέον ότι δύνανται να φέρουν ειδικό εξοπλισμό για την πρόσβαση και ασφαλή μεταφορά ατόμων με κινητικά προβλήματα, ρύθμιση που καθίσταται υποχρεωτική για το 10% τουλάχιστον των λεωφορείων ιδιοκτησίας του νομικού προσώπου. Με τις ρυθμίσεις αυτές αφ' ενός μεν βελτιώνεται η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό, αφ' ετέρου αναδεικνύεται η αναγκαιότητα κοινωνική ευαισθησία της πολιτείας στο δικαίωμα πρόσβασης και των Α.Μ.Ε.Α. στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

7. Τέλος με εξουσιοδοτικές διατάξεις έκδοσης υπουργικών αποφάσεων θα ρυθμιστούν θέματα τεχνικά ή διαδικαστικά υλοποίησης των προαναφερόμενων ρυθμίσεων.

Άρθρο 13 Ειδικός λογαριασμός

1. Με το άρθρο αυτό εισάγεται η υποχρέωση των Κ.Τ.Ε.Λ. να παρακρατούν από τις εισπράξεις το ποσοστό 5%, που υπολογίζεται επί του καθοριζόμενου κομίστρου και προστίθεται στο πραγματικό κόστος, των κομίστρων, να κατατίθεται και διατηρείται σε ειδικούς λογαριασμούς και να διατίθεται ως εξής:

α. Ποσοστό 1% σε ειδικό λογαριασμό εκ των οποίων:

αα. Το 80% τουλάχιστον διατίθεται για την ενίσχυση ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ. και

ββ. Το υπόλοιπο ποσοστό για έργα υποδομής και εκσυγχρονισμού των Κ.Τ.Ε.Λ. (ενιαίο σύστημα κρατήσεων θέσεων και πληροφόρησης, ενιαίο μηχανογραφημένο σύστημα παροχής στοιχείων, πρότυπες μελέτες οργάνωσης και λειτουργίας κ.λπ.).

β. Ποσοστό 3% κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό που τηρεί κάθε Κ.Τ.Ε.Λ. και διατίθεται για την ενίσχυση ανανέωσης του στόλου, όπως ορίζεται στο άρθρο 12.

γ. Ποσοστό 1% κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό που τηρεί κάθε Κ.Τ.Ε.Λ. και διατίθεται για τη χρηματοδότηση έργων υποδομής και εκσυγχρονισμού.

2. Για τη βέλτιστη αξιοποίηση των προαναφερόμενων πόρων, τη διασφάλιση της παρακράτησης των πόρων και διάθεσης για τους σκοπούς που προβλέπει το νομοσχέδιο και την τακτοποίηση αντίστοιχης διάταξης που θεσπίστηκε με την παρ. 18 του άρθρου 8 του ν. 2366/1995, προβλέπονται και τα εξής:

α. Η δυνατότητα των Γ.Σ. των Κ.Τ.Ε.Λ., ανάλογα με τον προγραμματισμό και τις ανάγκες αυτών να μεταφέρουν ποσά από τον ένα ειδικό λογαριασμό (3%) στον άλλο (1%).

β. Η έναρξη καταβολής της εισφοράς του 5% αρχίζει την 1.1.2002 και γίνεται ανά τρίμηνο. Προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση των Κ.Τ.Ε.Λ. από το κράτος αποτελεί η

πιστοποίηση παρακράτησης και κατάθεσης στους ειδικούς λογαριασμούς της εισφοράς.

Ειδικά το ποσοστό του 1% που πρέπει να κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό που θα τηρείται στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, δύναται να εισπραχθεί και κατά τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε..

γ. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα κριτήρια προσδιορισμού των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ. και

δ. Συμψηφίζονται και ρυθμίζονται οι εισφορές της παρ. 18 του άρθρου 8 του ν. 2366/1995 (εισφορά 2%), που κατατέθηκαν από ορισμένα μόνο Κ.Τ.Ε.Λ.. Επίσης συμψηφισμός γίνεται και στις ενισχύσεις που δόθηκαν σε ασθενέστερα Κ.Τ.Ε.Λ. κατ' εφαρμογή της προαναφερόμενης διάταξης, με τις ενισχύσεις που θα δικαιούνται αυτά τα Κ.Τ.Ε.Λ. με τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου.

Άρθρο 14 Κανονισμός Κ.Τ.Ε.Λ. - Οδηγός

Με το άρθρο 14 ορίζεται ότι ο Κανονισμός Προσωπικού των Κ.Τ.Ε.Λ. εκδίδεται με προεδρικό διάταγμα ύστερα από πρόταση των Υπουργών Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και Μεταφορών και Επικοινωνιών, ενώ μέχρι την έκδοση του προβλεπόμενου προεδρικού διατάγματος εξακολουθούν να ισχύουν οι υφιστάμενες διατάξεις. Ειδικά για τους οδηγούς των λεωφορείων, είτε είναι αυτοί ιδιοκτήτες είτε όχι, ορίζεται το 65ο έτος ως ανώτερο έτος για την οδήγηση του λεωφορείου.

Άρθρο 15 Υποχρεώσεις

Με το άρθρο αυτό ορίζονται οι υποχρεώσεις των συγκοινωνιακών φορέων και των οργάνων αυτών (παρ. 1), ενώ προβλέπεται και η έκδοση Χάρτη Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.) μέχρι 31.3.2002, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών (παρ. 2).

Άρθρο 16 Εποπτεία

Ορίζεται ότι η εποπτεία των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου ασκείται από τους οικείους Νομάρχες.

Άρθρο 17 Διοικητικές κυρώσεις

Προβλέπεται η έκδοση προεδρικού διατάγματος με το οποίο θα καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις που θα επιβάλλονται στα διοικητικά όργανα των Κ.Τ.Ε.Λ. και στους ιδιοκτήτες λεωφορείων, ορίζοντας το ύψος των χρηματικών ποινών από 50.000 έως 1.000.000 δραχμές.

Άρθρο 18 Μεταφορά επιβατών από Ο.Τ.Α.

Με τις ρυθμίσεις του άρθρου 18, παρέχεται η δυνατότητα στους Ο.Τ.Α., όταν το έργο αυτό δεν εξυπηρετείται από υφιστάμενη γραμμή, πλέον των περιπτώσεων ανάθεσης και ανάληψης από τους Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού τακτικού συγκοινωνιακού έργου με τις ρυθμίσεις των παραγράφων 7 και 8 του άρθρου 7, να εκτελούν μεταφορά επιβατών εντός των γεωγραφικών ορίων τους στις εξής περιπτώσεις:

α. Για την εξυπηρέτηση των κατοίκων των δημοτικών διαμερισμάτων και τη σύνδεση αυτών με το κέντρο του Δήμου, εφόσον δεν υπάρχει εξυπηρέτηση από γραμμές των Κ.Τ.Ε.Λ..

β. Για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες (Α.Μ.Ε.Α.) ή φιλοξενούμενων δημοτών σε Κ.Α.Π.Η. και γ. Εργαζομένων στον οικείο Ο.Τ.Α..

Για να μην παρατηρούνται φαινόμενα αυθαιρεσίας, κατάχρησης δικαιώματος και γενικώς αθέμιτου ανταγωνισμού προς το έργο των Κ.Τ.Ε.Λ., προβλέπεται η εκτέλεση αυτού να γίνεται με Λ.Ι.Χ. ιδιοκτησίας των Ο.Τ.Α..

Με τις προαναφερόμενες ρυθμίσεις αντιμετωπίζονται με θετικό τρόπο οι ανάγκες μετακίνησης των δημοτών στα όρια εκάστου Ο.Τ.Α., αν αυτοί δεν δύνανται να εξυπηρετηθούν από τις τακτικές αστικές ή υπεραστικές γραμμές και επιπλέον παρέχεται η δυνατότητα στους Ο.Τ.Α. να παρέχουν ειδικές υπηρεσίες εξυπηρέτησης σε ευαίσθητες και αυξημένων αναγκών κοινωνικές ομάδες, όπως είναι τα Α.Μ.Ε.Α. και οι υπερήλικες που φιλοξενούνται στα Κ.Α.Π.Η..

Άρθρο 19

Συμβάσεις παροχής έργου με τους Ο.Τ.Α.

Οι ρυθμίσεις του άρθρου αυτού παρέχουν πρόσθετες δυνατότητες στους Ο.Τ.Α. να συμβάλλονται με τους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου για την εκτέλεση ενδοδημοτικής ή διαδημοτικής αστικής ή υπεραστικής συγκοινωνίας που λειτουργούσαν ή θα καθοριστούν με βάση τις διατάξεις του νομοσχεδίου αυτού. Με τις συμβάσεις αυτές παρέχεται η δυνατότητα στους Ο.Τ.Α. να παραχωρούν προς χρήση από τα Κ.Τ.Ε.Λ. ιδιόκτητα λεωφορεία αυτών και επιπλέον να προβλέπονται οι ειδικοί όροι εξυπηρέτησης των δημοτών, μεταξύ των οποίων είναι και η διακίνηση με μειωμένα κόμιστρα, η παροχή αποδεκτών ποιοτικά και ποσοτικά υπηρεσιών (γραμμές, δρομολόγια, συχνότητες κ.λπ.), καθώς επίσης και η αντισταθμιστική εισφορά που υποχρεούται ο Ο.Τ.Α. να καταβάλει στον φορέα για το έργο αυτό.

Είναι ρύθμιση που υλοποιείται με κοινή συμφωνία των δύο συμβαλλόμενων μερών, που σκοπό και αποτέλεσμα έχει τη βελτίωση των υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό.

Άρθρο 20

Έργο σε μεμονωμένα νησιά

Ένα σημαντικό πρόβλημα ανάπτυξης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και εξυπηρέτησης κατοίκων και επισκεπτών μεμονωμένων νήσων που δεν αποτελούν ίδιο νομό και στα οποία η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση παρέχεται από μεμονωμένους αυτοκινητιστές ή από δύο φορείς (Κ.Τ.Ε.Λ. - Διαδημοτική Επιχείρηση) ή δεν παρέχεται καθόλου, αντιμετωπίζεται με το άρθρο 20. Ειδικότερα προβλέπονται τα εξής:

α. Η παραχώρηση του έργου γίνεται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας, μετά από οικονομοτεχνική μελέτη (η οποία περιλαμβάνει και τα αναφερόμενα στη παρ. 3 στοιχεία), πρωτοβουλία και σχετικό αίτημα της οικείας Ν.Α. ή των Ο.Τ.Α. Α' βαθμού, σε ανώνυμη εταιρεία που θα ιδρύσουν οι ενδιαφερόμενοι Ο.Τ.Α. Α' βαθμού και οι μεμονωμένοι αυτοκινητιστές ή τα Κ.Τ.Ε.Λ..

β. Σε περίπτωση άρνησης ή μη απάντησης των μεμονωμένων αυτοκινητιστών ή των Κ.Τ.Ε.Λ. να συμμετάσχουν στην υπό ίδρυση Α.Ε. εντός της αποκλειστικής

προθεσμίας, η εταιρεία ιδρύεται μόνο από τους Ο.Τ.Α. με την υποχρέωση της εταιρείας να εξαγοράσει τα λεωφορεία των μεμονωμένων αυτοκινητιστών, στην αξία που αυτά θα αποτιμηθούν, κατ' εφαρμογή, αναλογικά, των περί αποτίμησης διατάξεων του κ.ν. 2190/1920, το οποίο τίμημα είναι υποχρεωτικό για την εταιρεία.

γ. Αν οι μεμονωμένοι αυτοκινητιστές ή τα Κ.Τ.Ε.Λ. δεν αποδεχθούν το καθοριζόμενο τίμημα και δεν παραχωρήσουν (μεταβιβάσουν) το λεωφορείο στην εταιρεία, τότε η εταιρεία προχωρά στην προμήθεια των αναγκαίων μεταφορικών μέσων και λοιπού εξοπλισμού.

Από τα παραπάνω προκύπτει σαφώς η απόλυτη προτεραιότητα των συμφερόντων των μεμονωμένων αυτοκινητιστών και των Κ.Τ.Ε.Λ., στους οποίους επαφίεται το δικαίωμα συμμετοχής στην Α.Ε. με αποτίμηση και εισφορά του λεωφορείου, αλλά και αυτό της άρνησης συμμετοχής με εξαγορά του λεωφορείου στο καθοριζόμενο τίμημα ή και να μην μεταβιβάσουν το λεωφορείο έναντι του καθοριζόμενου τιμήματος.

Τέλος και για την εξάντληση των δυνατοτήτων ανάπτυξης τακτικών γραμμών και εξυπηρέτησης των κατοίκων των μεμονωμένων νήσων, προβλέπεται η ανάθεση του έργου από τον οικείο Νομάρχη σε τρίτα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, αν δεν αποδεχθούν και δεν αναλάβουν το έργο οι οικείοι Ο.Τ.Α., που πληρούν τις προϋποθέσεις του οδικού μεταφορέα επιβατών.

Άρθρο 21

Προδιαγραφές εγκαταστάσεων αναμονής - Διαφημίσεις

Με τις ρυθμίσεις του άρθρου 21 ορίζονται οι διαδικασίες, όροι και προϋποθέσεις καθορισμού των προδιαγραφών κατασκευής στάσεων και στεγάστρων, καθώς και της διαφημιστικής εκμετάλλευσης αυτών, ως και των επιφανειών των οχημάτων. Ειδικότερα καθορίζονται τα εξής:

α. Με αποφάσεις των οικείων Νομαρχών καθορίζονται οι προδιαγραφές των εγκαταστάσεων στάσεων και στεγάστρων αναμονής επιβατών, με την υποχρέωση διάθεσης ικανής επιφάνειας για την πληροφόρηση του επιβατικού κοινού, όπως ορίζει και ο ν. 2696/1999 (Κ.Ο.Κ.) στο άρθρο 11 αυτού.

β. Αν τα στέγαστρα και οι στάσεις τοποθετούνται και συντηρούνται με μέριμνα και δαπάνες των Ο.Τ.Α., τότε η διαφημιστική εκμετάλλευση γίνεται από τους ίδιους.

γ. Αν τα στέγαστρα και οι στάσεις τοποθετούνται και συντηρούνται με μέριμνα και δαπάνες των συγκοινωνιακών φορέων, τότε η διαφημιστική εκμετάλλευση γίνεται από αυτούς τους φορείς, με την υποχρέωση καταβολής στους Ο.Τ.Α. ανταποδοτικού τέλους, που καθορίζεται με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου.

δ. Η ανάρτηση διαφημίσεων στις εσωτερικές και εξωτερικές επιφάνειες (ολικά ή μερικά) των λεωφορείων επιτρέπεται υπό την προϋπόθεση να πληρούν τους όρους και τις προϋποθέσεις που θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 22

Λοιπές ρυθμίσεις

Με τις ρυθμίσεις του άρθρου αυτού αντιμετωπίζονται ειδικά θέματα που απασχολούν μεμονωμένα Κ.Τ.Ε.Λ. ή μετόχους αυτών.

Ειδικότερα:

1. Με την παράγραφο 1 παρέχεται η δυνατότητα, με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας, να παραχωρηθεί στον οικείο Ο.Τ.Α. η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση νήσου, η οποία κατά την ισχύ του παρόντος νόμου εκτελείται από Κ.Τ.Ε.Λ. με έδρα σε νομό της ηπειρωτικής χώρας. Είναι ένα θέμα που αφορά τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Νήσου Σαμοθράκης, ενώ στη λύση αυτή συμφωνούν τόσο το Κ.Τ.Ε.Λ. Έβρου, που σήμερα εκτελεί το έργο, όσο και ο Δήμος Σαμοθράκης.

2. Με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 2 παρέχεται η δυνατότητα σε μετόχους Κ.Τ.Ε.Λ., οι οποίοι με τις διατάξεις του άρθρου 14 του π.δ. 967/1979 αντικατέστησαν δύο λεωφορεία τύπου Ε με ένα λεωφορείο κλάσης «5», να τους χορηγηθεί έγκριση να θέσουν σε κυκλοφορία ένα ακόμη λεωφορείο κλάσης «4» υπεραστικού τύπου.

3. Με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 3 ορίζεται ότι η ηλικία των λεωφορείων που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία σε άγονες γραμμές, μπορεί να είναι μέχρι 15 ετών από του έτους κατασκευής μη συμπεριλαμβανομένου, όρος που ισχύει και για τα λεωφορεία των Κ.Τ.Ε.Λ..

4. Με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 4 παρέχεται η δυνατότητα, μετά από αίτηση των ιδιοκτητών, λεωφορεία που είναι αποσπασμένα από ένα Κ.Τ.Ε.Λ. σε άλλο, να ενταχθούν υποχρεωτικά σε αυτό που είναι αποσπασμένο, με απόφαση του οικείου Νομάρχη.

5. Με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 5 ορίζεται η δυνατότητα του Νομάρχη να μεριμνά για την αντιμετώπιση έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών, με τη δρομολόγηση κάθε κατηγορίας μεταφορικών μέσων, εφόσον τα μέσα πληρούν τους όρους ασφαλούς μεταφοράς του επιβατικού κοινού και για όσο χρόνο διαρκεί η έκτακτη ανάγκη.

6. Τα υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ. εισέπραταν και απέδιδαν Φ.Π.Α. επί ασυνόδευτων δεμάτων ίδιο με αυτόν επί των συνοδευομένων (8%). Αυτό γινόταν εκ λάθους. Σε έλεγχο των αρμόδιων ελεγκτικών αρχών εντοπίστηκε αυτό το λάθος και επιβάλλονται σημαντικά πρόστιμα. Γι' αυτό με τη ρύθμιση της παραγράφου 6 ρυθμίζεται η καταβολή των κάθε είδους οφειλών από Φ.Π.Α. σε 48 ισόποσες μηνιαίες δόσεις, αρχής γενομένης από τον Ιανουάριο του 2002.

7. Με το άρθρο 10 της αριθμ. 42000/2030/80 απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, προβλέπονταν η δυνατότητα είσπραξης κομίστρου από τα Κ.Τ.Ε.Λ. με χρήση κερματοδεκτών. Με την προτεινόμενη ρύθμιση διαγράφονται και δεν αναζητούνται πρόστιμα και προσαυξήσεις που έχουν επιβληθεί σε Κ.Τ.Ε.Λ., λόγω είσπραξης κομίστρου με κερματοδέκτες και χωρίς την έκδοση σχετικής απόδειξης (εισιτήριο κ.λπ.). Η ρύθμιση καθίσταται επιβεβλημένη, αφ' ενός μεν διότι τα Κ.Τ.Ε.Λ. διενεργούσαν τις εισπράξεις με βάση ισχύουσα υπουργική απόφαση και αφ' ετέρου διότι η δυνατότητα αυτή καταργείται.

Άρθρο 23

Θέματα διοίκησης Κ.Τ.Ε.Λ.

Το άρθρο αυτό, καθώς και τα άρθρα 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 και 32 εφαρμόζονται και έχουν ισχύ μέχρι τη μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Λ. σε Α.Ε., ισχύουν δε επίσης και για τα Κ.Τ.Ε.Λ. που εξαιρούνται της υποχρέωσης μετατροπής.

Άρθρο 24

Γενική Συνέλευση Μετόχων Κ.Τ.Ε.Λ.

Με το άρθρο αυτό καθορίζονται θέματα σχετικά με τη Γ.Σ. των Κ.Τ.Ε.Λ..

Ειδικότερα:

1. Με την παράγραφο 1 ορίζεται η γενική συνέλευση ως το ανώτατο όργανο του Κ.Τ.Ε.Λ..

2. Με την παράγραφο 2 ορίζονται οι μέτοχοι του Κ.Τ.Ε.Λ..

3. Με την παράγραφο 3 ορίζονται οι τακτικές και έκτακτες συγκλήσεις της Γ.Σ. εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς επίσης και η διαδικασία και ο καθορισμός των προς συζήτηση θεμάτων.

4. Με την παράγραφο 4 καθορίζεται η διαδικασία και οι όροι πρόσκλησης και ενημέρωσης μετόχων για την πραγματοποίηση γενικής συνέλευσης.

5. Με την παράγραφο 5 ορίζονται ο αριθμός των ψήφων εκάστης ακέραιας μετοχής (100), τα της εκπροσώπησης μετόχων, η εκπροσώπηση νομικών προσώπων και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

6. Με την παράγραφο 6 καθορίζονται θέματα σχετικά με την απαρτία κατά την αρχική ή τις επαναληπτικές Γ.Σ., καθώς και με τις προθεσμίες και ημερομηνίες σύγκλησης των επαναληπτικών Γ.Σ..

7. Στην παράγραφο 7 ορίζονται οι αποφάσεις που λαμβάνονται με μυστική ψηφοφορία, καθώς και η πλειοψηφία για την λήψη κάθε απόφασης.

8. Στην παράγραφο 8 ορίζεται ότι αν κατά τη Γ.Σ. δεν εγκριθεί ο απολογισμός του Δ.Σ., συγκαλείται εντός 30 ημερών έκτακτη Γ.Σ. με αποκλειστικό θέμα την παροχή ψήφου εμπιστοσύνης προς το Δ.Σ.. Το Δ.Σ. εκπίπτει, αν υπέρ της έκπτωσης ψηφίσουν τα 2/3 των μετόχων. Στην ίδια παράγραφο καθορίζονται και οι διαδικασίες εκλογής προσωρινού Δ.Σ., το οποίο κινεί τις διαδικασίες εκλογής νέου Δ.Σ..

Άρθρο 25

Εκλογή και συγκρότηση Διοικητικού Συμβουλίου Κ.Τ.Ε.Λ.

Στο άρθρο αυτό καθορίζονται οι προϋποθέσεις, όροι, διαδικασίες και κάθε λεπτομέρεια για την εκλογή και συγκρότηση του Δ.Σ. κάθε Κ.Τ.Ε.Λ.. Ειδικότερα:

1. Στην παράγραφο 1 καθορίζεται ότι τριμελή Δ.Σ. έχουν τα Κ.Τ.Ε.Λ. με δύναμη έως και 30 λεωφορεία, ενώ πενταμελή όσα έχουν δύναμη 31 λεωφορείων και άνω.

2. Στην παράγραφο 2 ορίζεται ότι η θητεία είναι τριετής και ότι ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος ή μέλος του Δ.Σ. εκπίπτει της θητείας του αν απολέσει την ιδιότητα του μετόχου.

3. Στην παράγραφο 3 καθορίζεται η προθεσμία και οι προϋποθέσεις υποβολής υποψηφιοτήτων.

4. Στην παράγραφο 4 καθορίζεται ότι εκλέγονται οι κατά σειρά πλειοψηφήσαντες.

5. Στην παράγραφο 5 καθορίζονται τα της συγκρότησης των ψηφοδελτίων για κάθε εκλογή (ενιαίο για πρόεδρο, ενιαίο για αντιπρόεδρο, ενιαίο για λοιπά μέλη), ως και η σταυροδοσία, ανάλογα με τον αριθμό των οργάνων που εκλέγονται.

6. Στην παράγραφο 6 προβλέπεται το δικαίωμα επανεκλογής.

7. Στην παράγραφο 7 ορίζονται τα της απαρτίας και λήψης αποφάσεων από το Δ.Σ..

8. Στην παράγραφο 8 καθορίζονται οι περιπτώσεις προσφυγής στο αρμόδιο δικαστήριο για το διορισμό προσωρινής διοίκησης προς εκλογή νέου Δ.Σ..

9. Στην παράγραφο 9 περιγράφονται τα κωλύματα υποβολής υποψηφιότητας εκλογής μέλους Δ.Σ. ή διορισμού διευθυντού στο Κ.Τ.Ε.Λ..

10. Με την παράγραφο 10 ορίζεται ότι όποιος εκλεγεί πρόεδρος, αντιπρόεδρος ή μέλος στο Δ.Σ. δεν δύναται να προσληφθεί από το Κ.Τ.Ε.Λ. με σχέση εργασίας κατά τη διάρκεια της θητείας του.

11. Στη παράγραφο 11 ορίζεται ότι γραπτή παραίτηση Προέδρου, Αντιπροέδρου ή μέλους του Δ.Σ. δεν ανακαλείται.

12. Με την παράγραφο 12 διατηρούνται οι ισχύουσες ειδικές ρυθμίσεις για την εκλογή και συγκρότηση των Δ.Σ. των Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου και Χανίων (που καθένα εξ αυτών εξυπηρετεί δύο νομούς, Ηράκλειο - Λασιθί, Χανιά - Ρέθυμνο και εφεξής λαμβάνουν την ονομασία και των δύο νομών που εξυπηρετούν). Η ρύθμιση αυτή προβλέπεται να ισχύει στο μέλλον και σε κάθε περίπτωση που Κ.Τ.Ε.Λ. δύο νομών θα συγχωνευθούν σε ένα, μέχρι τη μετατροπή αυτών σε ανώνυμες εταιρείες.

13. Με την παράγραφο 13 προβλέπεται η δυνατότητα στα Κ.Τ.Ε.Λ. να προχωρήσουν, μέχρι 31.1.2002, στην εκλογή νέων Δ.Σ., σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου 25 και προ της λήξης της θητείας τους, ενώ μέχρι την εκλογή νέων Δ.Σ. τα υπάρχοντα Δ.Σ. των Κ.Τ.Ε.Λ. λειτουργούν νομίμως. Όσα Κ.Τ.Ε.Λ. πρέπει να αυξήσουν τον αριθμό των μελών τους υποχρεούνται να προβούν σε εκλογές εντός της ίδιας προθεσμίας.

Άρθρο 26

Αρμοδιότητες Διοικητικού Συμβουλίου - Προέδρου Κ.Τ.Ε.Λ.

Με το σαφή προσδιορισμό των αρμοδιοτήτων του Δ.Σ. (παρ. 1) και του Προέδρου (παρ. 2), καθώς επίσης με τις ρυθμίσεις για την αναπλήρωση του Προέδρου (παρ. 3) και για το ρόλο του Διευθυντή, που ενδεχόμενα θα απασχολούν τα Κ.Τ.Ε.Λ. (παρ. 4), δημιουργείται ένα σαφές πλαίσιο ευθυνών, που θα καταστήσει περισσότερο αποτελεσματική τη διοίκηση και διαχείριση των Κ.Τ.Ε.Λ..

Άρθρο 27

Διαχειριστικός έλεγχος

Με τις ρυθμίσεις του άρθρου αυτού ορίζεται ότι ο διαχειριστικός έλεγχος των Κ.Τ.Ε.Λ. γίνεται από έναν τουλάχιστον Ορκωτό Ελεγκτή Λογιστή, σε αντίθεση με το προϊσχύον καθεστώς που προέβλεπε τριμελή ελεγκτική επιτροπή. Η επιλογή του ή των Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών γίνεται με απόφαση της Γ.Σ. εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ., ως ισχύει και στις Α.Ε. και θα εφαρμόζεται και στις Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. από την ημερομηνία μετατροπής τους και έκτοτε όπως ορίζεται στο νόμο περί ανωνύμων εταιρειών.

Άρθρο 28

Αποζημίωση οργάνων Κ.Τ.Ε.Λ.

Με την παράγραφο 1 ορίζεται ότι η μηνιαία αποζημίωση του Προέδρου και των μελών του Δ.Σ. των Κ.Τ.Ε.Λ. καθορίζεται με απόφαση της Γ.Σ. αυτού.

Με την παράγραφο 2 ορίζονται κατώτερα όρια μηνιαί-

ας αποζημίωσης για τον Πρόεδρο των Κ.Τ.Ε.Λ., ούτως ώστε να ορίζεται μία ελάχιστη αποδεκτή και ανάλογη με τον αριθμό των λεωφορείων αποζημίωση, ενώ με την παράγραφο 3 προβλέπεται η δυνατότητα της Γ.Σ. να εγκρίνει την καταβολή μηνιαίας χορηγίας σε τέως προέδρους Κ.Τ.Ε.Λ. που άσκησαν το έργο αυτό επί εξαετία. Η χορηγία αυτή καταβάλλεται μετά το 60ό έτος της ηλικίας και δύναται η Γ.Σ. των μετόχων του Κ.Τ.Ε.Λ. να τη μεταβάλει με νεότερη απόφασή της.

Ορίζεται επίσης ότι η αμοιβή των οργάνων των Κ.Τ.Ε.Λ., ως και των Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών, βαρύνουν τον προϋπολογισμό αυτών (παρ. 4).

Άρθρο 29

Συγχώνευση και διαχωρισμός Κ.Τ.Ε.Λ.

1. Με τις ρυθμίσεις του άρθρου 29 παρέχεται η δυνατότητα συγχώνευσης ή διαχωρισμού Κ.Τ.Ε.Λ., για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, την οικονομικότερη εκμετάλλευση των γραμμών και γενικά τη βελτίωση των υπηρεσιών και των οικονομικών αποτελεσμάτων αυτών. Η αυξημένη πλειοψηφία των 2/3 των μετόχων υπέρ της συγχώνευσης ή διαχωρισμού διασφαλίζει κατά το βέλτιστο τρόπο τα συμφέροντα των μετόχων κάθε Κ.Τ.Ε.Λ..

2. Με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 1 παρέχεται η δυνατότητα στα Κ.Τ.Ε.Λ. του ίδιου νομού να συγχωνεύονται μετά από:

α. Τεχνικοοικονομική μελέτη από την οποία να προκύπτει καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και βιωσιμότητα του νέου Κ.Τ.Ε.Λ..

β. Απόφαση Γ.Σ. μετόχων με πλειοψηφία των 2/3 των μετόχων.

Η συγχώνευση των Κ.Τ.Ε.Λ. γίνεται με απόφαση του οικείου Νομάρχη. Με την ίδια απόφαση ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με τα περιουσιακά στοιχεία, τα της ένταξης και εκμετάλλευσης λεωφορείων, του προσωπικού, κ.λπ..

3. Στην παράγραφο 2 ορίζεται ότι υπεραστικά ή αστικά Κ.Τ.Ε.Λ. που εξυπηρετούν περισσότερους του ενός νομού δύναται να συγχωνεύονται ή διαχωρίζονται με κοινή απόφαση των οικείων Νομαρχών και σε περίπτωση διαφωνίας αυτών με απόφαση των οικείων Περιφερειαρχών, με τις ίδιες προϋποθέσεις όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1.

4. Με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 3 παρέχεται η δυνατότητα διαχωρισμού Κ.Τ.Ε.Λ. διαφορετικών νομών που συνενώθηκαν ή θα συνενωθούν στο μέλλον, αν τα 2/3 των μετόχων του Κ.Τ.Ε.Λ. του ενός νομού εγκρίνουν το διαχωρισμό. Αυτή η ρύθμιση καθίσταται αναγκαία, για να μην γίνεται καταχρηστική άσκηση εξουσίας από το μεγαλύτερο Κ.Τ.Ε.Λ., αλλά και για να ενισχυθούν οι προοπτικές συνένωσης Κ.Τ.Ε.Λ. διαφορετικών νομών, αφού θα γνωρίζουν ότι θα έχουν τη δυνατότητα διαχωρισμού αν και οι ίδιοι το κρίνουν συμφέρον χωρίς να εξαρτάται αυτό αποκλειστικά από το μεγαλύτερο Κ.Τ.Ε.Λ..

Άρθρο 30

Εξίσωση συνθηκών εκμετάλλευσης Κ.Τ.Ε.Λ.

Με την υπουργική απόφαση, που κατ' εξουσιοδότηση των ρυθμίσεων του άρθρου 30 θα εκδοθεί, θα καθορίζονται:

α. Τα της εξίσωσης των διανυόμενων χιλιομέτρων και γενικά των συνθηκών εκμετάλλευσης των διατιθέμενων

λεωφορείων των Κ.Τ.Ε.Λ..

β. Οι δαπάνες εκμετάλλευσης των λεωφορείων και λειτουργίας των Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και οι βαρυνόμενοι με τις δαπάνες αυτές.

Άρθρο 31

Διακοπή κυκλοφορίας λεωφορείων Κ.Τ.Ε.Λ.

1. Για την επιμελημένη συντήρηση και τη συνεχή διάθεση των λεωφορείων στο Κ.Τ.Ε.Λ. προς εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, προβλέπεται η οριστική ανάκληση της άδειας κυκλοφορίας στις εξής περιπτώσεις:

α. Αδικαιολόγητης διακοπής για διάστημα μεγαλύτερο του ενός (1) μήνα ή διακοπής λόγω βλαβών για διάστημα μεγαλύτερο των τεσσάρων (4) μηνών, συνεχούς ή σταδιακά, εντός του ίδιου ημερολογιακού έτους.

β. Αν δεν αντικαθίσταται και ταξινομείται νέο λεωφορείο, εντός έτους από την ολοσχερή καταστροφή λεωφορείου από πυρκαγιά, ατύχημα, κλοπή, ναυάγιο ή λόγω ανωτέρας βίας.

2. Η διακοπή βεβαιώνεται από το οικείο Κ.Τ.Ε.Λ. και η ανάκληση της άδειας γίνεται με αιτιολογημένη απόφαση του οικείου Νομάρχη.

3. Το γεγονός όμως ότι όλα τα διατιθέμενα λεωφορεία είναι αναγκαία για τη βέλτιστη δυνατή εξυπηρέτηση των πολιτών, προβλέπεται (παρ. 4) ότι οι κενές θέσεις των λεωφορείων που δημιουργούνται από ανακλήσεις αδειών, καλύπτονται με λεωφορεία των οποίων οι άδειες εκδίδονται στο όνομα των Κ.Τ.Ε.Λ..

4. Ειδικά στην περίπτωση διακοπής κυκλοφορίας λόγω αναγκαστικής κατάσχεσης και πλειστηριασμού ή αφαίρεσης της κατοχής του λεωφορείου από τον διατηρήσαντα την κυριότητα πωλητή, εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 10 του άρθρου 10 του ν. 2801/2000.

Άρθρο 32

Μεταβατικές διατάξεις

Το γεγονός ότι καταργείται το ν.δ. 102/1973, κατ' εξουσιοδότηση του οποίου έχουν εκδοθεί και ισχύουν προεδρικά διατάγματα ή υπουργικές αποφάσεις, η ισχύς των οποίων είναι αναγκαία και κατά τη λειτουργία των Κ.Τ.Ε.Λ. με το νέο θεσμικό πλαίσιο, έως ότου τροποποιηθούν ή συμπληρωθούν, αλλά και το γεγονός ότι υπάρχει ένα μεταβατικό διάστημα μετατροπής των Κ.Τ.Ε.Λ. σε Α.Ε. σε συνδυασμό με τις ρυθμίσεις περί εξαίρεσης των μικρών Κ.Τ.Ε.Λ. από την υποχρέωση μετατροπής σε Α.Ε., καθιστούν αναγκαίες τις ρυθμίσεις του άρθρου αυτού. Ειδικότερα:

1. Τα προεδρικά διατάγματα και οι υπουργικές αποφάσεις που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του ν.δ. 102/1973 και δεν αντίκεινται στις διατάξεις του νομοσχεδίου, εξακολουθούν να ισχύουν (παρ. 1).

2. Οι διατάξεις των άρθρων 1 - 22 που αναφέρονται στα Κ.Τ.Ε.Λ., μετά τη μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Λ. σε Α.Ε. εξακολουθούν να ισχύουν και να εφαρμόζονται και στις Α.Ε. (παρ. 2).

3. Οι διατάξεις των άρθρων 23 - 32 εξακολουθούν να ισχύουν και να εφαρμόζονται στα Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρείες, είτε διότι εξαιρούνται από την υποχρέωση αυτή είτε δεν εξαιρούνται και λειτουργούν ως Κ.Τ.Ε.Λ. μέχρι την ανάθεση του έργου σε νέο φορέα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

Τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών

Σκοπός του Κεφαλαίου αυτού είναι η αντιμετώπιση των προβλημάτων που σήμερα παρουσιάζει ο τεχνικός έλεγχος των οχημάτων στη χώρα μας.

Ο έλεγχος αυτός προβλέπεται από την Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης 77/143/ΕΟΚ, όπως αυτή τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε τελευταία με την Οδηγία 96/96/ΕΚ, με τις οποίες η χώρα μας εναρμονίσθηκε με Φ2/64580/2288/99 (ΦΕΚ 1523 Β΄).

Ο τεχνικός έλεγχος των οχημάτων συμβάλλει αποφασιστικά στην αξιοπιστία των κυκλοφορούντων οχημάτων, στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στην οδική ασφάλεια.

Ο θεσμός του τεχνικού ελέγχου άρχισε από το Νομό Αττικής και σταδιακά επεκτάθηκε σε όλη τη χώρα.

Κατασκευάστηκαν σύγχρονες κτιριακές εγκαταστάσεις σε όλη την Ελλάδα, ισάξιες ή και καλύτερες από τις αντίστοιχες ξένες και έγινε προμήθεια των πλέον σύγχρονων για την εποχή εκείνη μηχανημάτων ελέγχου.

Η μεγάλη αύξηση του αριθμού των κυκλοφορούντων οχημάτων και η αδυναμία ολοκλήρωσης του τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με την προβλεπόμενη συχνότητα, η έλλειψη ουσιαστικής εποπτείας του θεσμού του τεχνικού ελέγχου, αποτελούν τους βασικούς λόγους για την παρατηρούμενη υποβάθμιση των Κ.Τ.Ε.Ο..

Με το παρόν σχέδιο νόμου επιχειρείται η αντιμετώπιση των προβλημάτων που σήμερα παρουσιάζει ο τεχνικός έλεγχος των οχημάτων και παράλληλα αντιμετωπίζονται θέματα που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια.

Αναλυτικότερα με το παρόν σχέδιο προβλέπεται η προώθηση των ακόλουθων θεσμικών μέτρων:

α. Την ίδρυση διαπιστευμένων ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., υψηλών προδιαγραφών, που θα αναλάβουν τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων παράλληλα και ανταγωνιστικά με τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο..

β. Τη σύσταση Διεύθυνσης στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία θα αναλάβει την χορήγηση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., καθώς και τον έλεγχο και την εποπτεία αυτών.

Στα επί μέρους άρθρα του σχεδίου προβλέπονται τα εξής:

Άρθρο 33

Ορισμοί

1. Με την παράγραφο 1 του άρθρου αυτού καθορίζεται ότι ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους που προβλέπεται από τις κείμενες διατάξεις διενεργείται από τα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου (Κ.Τ.Ε.Ο.).

2. Στην παράγραφο 2 του άρθρου αυτού διακρίνονται οι δύο κατηγορίες Κ.Τ.Ε.Ο. τα δημόσια και τα ιδιωτικά και διατυπώνονται οι ορισμοί αυτών.

Ειδικότερα:

Ως «δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο.» ορίζονται τα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου που μέχρι σήμερα ανήκουν στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις και θα διενεργούν ελέγχους σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων, για τις οποίες προβλέπεται ο τεχνικός έλεγχος από τις ισχύουσες διατάξεις.

Ως «ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.» ορίζονται τα Κέντρα Τεχνικού

Ελέγχου, που ιδρύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου και θα διενεργούν ελέγχους σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων, εκτός από τα επιβατηγά δημοσίας χρήσης (Ε.Δ.Χ.), τα φορτηγά αυτοκίνητα άνω των τρεισίμισι τόνων και τα λεωφορεία.

Άρθρο 34 Ίδρυση ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.

1. Με την παράγραφο 1 του άρθρου αυτού καθορίζεται ότι τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο συστήνονται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν σαν αποκλειστικό έργο τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων.

2. Με την παράγραφο 2 του άρθρου αυτού καθορίζεται ότι τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. δεν μπορούν να συσταθούν από φυσικά ή νομικά πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στους τομείς της εμπορίας αυτοκινήτων.

3. Με την παράγραφο 3 του άρθρου αυτού καθορίζεται ότι η ίδρυση και η λειτουργία ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. επιτρέπεται σε περιοχές μη οχλούσας βιομηχανίας- βιοτεχνίας, οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας και χονδρεμπορίου, καθώς και σε περιοχές εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή εκτός ορίων οικισμών προϋφισταμένων του έτους 1923 ή οριοθετημένων σύμφωνα με τους όρους του από 24.4.1985 προεδρικού διατάγματος (ΦΕΚ 181 Δ').

4. Με την παράγραφο 4 του άρθρου αυτού ορίζεται ότι τα Κ.Τ.Ε.Ο. δεν μπορούν να συστεγάζονται με επιχείρηση συναφούς δραστηριότητας και ιδίως συνεργείο επισκευής αυτοκινήτων, εταιρειών εισαγωγής και εμπορίας αυτοκινήτων κ.λπ..

5. Με την παράγραφο 5 του άρθρου αυτού ορίζεται ότι απαγορεύεται η ίδρυση και η λειτουργία Κ.Τ.Ε.Ο. σε απόσταση μικρότερη των 100 μέτρων από νοσοκομείο ή κλινική, από αποθήκες εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών, από περίγραμμα ορατών αρχαιολογικών χώρων, από πρατήρια υγραερίου και από παιδικούς σταθμούς σχολεία και ενοριακούς ναούς.

Άρθρο 35 Έργο ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.

Με την παράγραφο 1 του άρθρου αυτού ορίζεται ότι έργο των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο είναι ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος των οχημάτων σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία.

Με την παράγραφο 2 του άρθρου αυτού ορίζεται ότι τα Κ.Τ.Ε.Ο. στα πλαίσια της εκπλήρωσης του έργου τους χορηγούν Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου Οχήματος και Κ.Ε.Κ., υποχρεούνται να επιμορφώνουν το προσωπικό τους από πιστοποιημένο για το σκοπό αυτό φορέα, να συγκεντρώνουν και επεξεργάζονται τα στοιχεία των διενεργούμενων ελέγχων και να τα αποστέλλουν on line στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, να ασφαλίζουν την επαγγελματική τους ευθύνη κ.λπ..

Άρθρο 36 Άδεια ίδρυσης ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.

Με το άρθρο αυτό του σχεδίου νόμου ορίζονται τα δικαιολογητικά που θα πρέπει να υποβάλλει ο ενδιαφερόμενος για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., που είναι τα ακόλουθα:

α) Υπεύθυνη δήλωση για την κατοχή ή νόμιμη χρήση

οικοπέδου, επιφάνειας τουλάχιστον 3.000 τ.μ., κατάλληλου για την εγκατάσταση και λειτουργία ενός τουλάχιστον διαδρόμου ελέγχου Ε.Ι.Χ., συμπεριλαμβανομένων και των αναγκαίων χώρων για την αναμονή των ελεγχόμενων οχημάτων, την εξυπηρέτηση των πολιτών και την κάλυψη των βοηθητικών λειτουργιών του Κ.Τ.Ε.Ο..

β) Τοπογραφικού σχεδιαγράμματος της περιοχής σε ακτίνα 150 μέτρων από τα όρια του οικοπέδου, που προορίζεται για Κ.Τ.Ε.Ο..

γ) Λεπτομερή αρχιτεκτονικά σχεδιαγράμματα των εγκαταστάσεων, καθώς και των σχεδίων γενικής διάταξης των χώρων του Κ.Τ.Ε.Ο..

δ) Τεχνική περιγραφή των κτιριακών και ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων του Κ.Τ.Ε.Ο..

ε) Έγκριση κυκλοφοριακής σύνδεσης του Κ.Τ.Ε.Ο. από την αρμόδια για την οδό υπηρεσία.

στ) Μελέτη εγκατάστασης αυτόματων γραμμών ελέγχου και του λοιπού εξοπλισμού του Κ.Τ.Ε.Ο..

ζ) Βεβαίωση περί υποβολής στην αρμόδια αρχή Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Ο μελετητής μηχανικός κατά την εκπόνηση των μελετών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του:

α. Για τα κτίρια των οχημάτων, τη θέση του κτιρίου στον περιβάλλοντα δομημένο και φυσικό χώρο, ώστε να υπάρχει έλεγχος ηλιασμού και σκiasμού.

β. Για τα κτίρια γραφείων, η αρχιτεκτονική μελέτη θα πρέπει να καλύπτει τις ανάγκες των κτιρίων για θέρμανση - ψύξη και φωτισμό, με τη μικρότερη δυνατή κατανάλωση συμβατικών μορφών ενέργειας, διατηρώντας τα κατάλληλα επίπεδα θερμικής και οπτικής άνεσης όλο το χρόνο.

Άρθρο 37 Άδεια λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. - Διαπίστευση δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο.

Με την παράγραφο 1 του άρθρου αυτού ορίζονται οι βασικές προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.. Οι προϋποθέσεις είναι οι ακόλουθες:

α) Υποβολή της προβλεπόμενης από τις ισχύουσες διατάξεις οικοδομικής άδειας για τις εγκαταστάσεις του Κ.Τ.Ε.Ο..

β) Κατασκευή των κτιριακών, ηλεκτρομηχανολογικών και λοιπών εγκαταστάσεων του Κ.Τ.Ε.Ο..

γ) Εγκατάσταση αυτόματων γραμμών ελέγχου και του αναγκαίου εξοπλισμού.

δ) Μηχανογράφηση αντίστοιχη με την των δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο. και συμβατή με αυτή συνδεδεμένη με το μηχανογραφικό σύστημα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

ε) Πιστοποιητικό πυρασφάλειας σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

στ) Στελέχωση με το αναγκαίο πιστοποιημένο ελεγκτικό και λοιπό προσωπικό.

ζ) Διαπίστευση του Κ.Τ.Ε.Ο. από το Εθνικό Συμβούλιο Διαπίστευσης ή άλλο φορέα διαπίστευσης Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

η) Απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Με τις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου αυτού προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών με την οποία εξειδικεύονται ή και

τροποποιούνται οι προϋποθέσεις για την προέγκριση, ίδρυση και λειτουργία των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., οι τεχνικές προδιαγραφές του συστήματος μηχανογράφησης, το είδος και οι τεχνικές προδιαγραφές των αυτόματων γραμμών ελέγχου, τα υποβαλλόμενα δικαιολογητικά, η διαδικασία χορήγησης της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας τους ο τύπος του χορηγούμενου δελτίου τεχνικού ελέγχου, οι υποχρεώσεις των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Με την παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου προβλέπεται ότι τα «δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο.» θα πρέπει να διαπιστευτούν κατάλληλα από το Εθνικό Συμβούλιο Διαπίστευσης ή άλλο φορέα διαπίστευσης Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μέσα σε προθεσμία ενός έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος, η οποία μπορεί να παραταθεί για ένα επιπλέον έτος με αιτιολογημένη απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 38

Χορήγηση και ανάκληση αδειών - Εποπτεία ιδιωτικών ΚΤΕΟ

Με το άρθρο αυτό ορίζεται η αρμόδια υπηρεσία για την αδειοδότηση, τον έλεγχο και την εποπτεία των Κ.Τ.Ε.Ο..

Ειδικότερα με το άρθρο αυτό προβλέπονται ότι η χορήγηση της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας των Κ.Τ.Ε.Ο. χορηγείται από την ΔΑΧΜ, μέχρι να συσταθούν και λειτουργήσουν σε όλες τις Περιφέρειες αντίστοιχες υπηρεσίες, οπότε η χορήγηση θα γίνεται από τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας. Ο έλεγχος και η εποπτεία των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. ασκείται από τη Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών που συνιστάται στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Στο ίδιο άρθρο καταγράφονται επίσης η διαδικασία ανάκλησης της άδειας λειτουργίας των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. και οι αρμόδιες υπηρεσίες που ασκούν έλεγχο σε αυτά.

Άρθρο 39

Αντίτιμο για τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου

Με το άρθρο αυτό προβλέπεται ότι ποσοστό 10% που θα καταβάλλεται από τους ιδιοκτήτες των οχημάτων για τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων τους στα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. αποδίδεται στο Ελληνικό Δημόσιο για την κάλυψη των εξόδων εποπτείας τους από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 40

Σύσταση Διεύθυνσης Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών

1. Με το άρθρο αυτό προβλέπεται η σύσταση στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, Υπηρεσίας σε επίπεδο Διεύθυνσης με τίτλο Διεύθυνσης Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών με σκοπό:

α) τη χορήγηση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., μέχρι αυτές να χορηγούνται από το Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας, καθώς και την εποπτεία και τον έλεγχο αυτών,

β) τον έλεγχο της τήρησης κανόνων ποιότητας των Δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο.,

γ) την εποπτεία του θεσμού της Κ.Ε.Κ.,

δ) την αντιμετώπιση θεμάτων, που συνδέονται με την

εποπτεία, την ασφάλεια και τον έλεγχο των οδικών μεταφορών και των μέσων σταθερής τροχιάς (σιδηροδρόμων, τραμ, ΜΕΤΡΟ, ΗΣΑΠ).

2. Στη Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών συνιστώνται τα ακόλουθα τμήματα:

α) Τμήμα Εποπτείας Κ.Τ.Ε.Ο. με αντικείμενο τη χορήγηση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., όπως αναφέρθηκε παραπάνω, την εποπτεία και τον έλεγχο των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. καθώς και τον έλεγχο τήρησης ποιότητας των Δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο. και την οργάνωση, γενική εποπτεία και έλεγχο του συστήματος της Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων (Κ.Ε.Κ.), που θεσπίστηκε με το άρθρο 3 του ν.2052 / 1992 (ΦΕΚ 94 Α').

β) Τμήμα Ασφάλειας Μέσων Σταθερής Τροχιάς με αντικείμενο τη διενέργεια τακτικών και έκτακτων επιθεωρήσεων για τη διαπίστωση της τήρησης των κανόνων ασφαλείας από τα μέσα σταθερής τροχιάς.

γ) Τμήμα Τεχνικού Ελέγχου και Πραγματογνωμοσυμών επί οχημάτων, οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, οχημάτων μεταφοράς ευπαθών προϊόντων και διερεύνησης ατυχημάτων σε μέσα σταθερής τροχιάς.

Στο ίδιο άρθρο προβλέπεται η σύσταση 25 θέσεων μόνιμων υπαλλήλων για στελέχωση της ως άνω υπηρεσίας.

Άρθρο 41

Διοικητικές κυρώσεις και ποινές

Με το άρθρο αυτό προβλέπεται η έκδοση προεδρικού διατάγματος για τον καθορισμό συστήματος επιβολής διοικητικών κυρώσεων και ποινών (όπως τρόπος επιβολής ποινής, μόρια επιβάρυνσης, ύψος ποινών, όργανα επιβολής ποινών, περιγραφή ποινών) στους φορείς που διενεργούν ή συμμετέχουν με οποιονδήποτε τρόπο στον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και ιδίως τα όργανα και η διαδικασία επιβολής αυτών κ.λπ..

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 42

Χορήγηση αδειών οδήγησης

Σκοπός των ρυθμίσεων του άρθρου 42 είναι η τροποποίηση και συμπλήρωση των άρθρων 94 και 95 του Κ.Ο.Κ. (ν. 2696/1999) και διατάξεων του π.δ.19/1995 (ΦΕΚ 15 Α'), με στόχο τη σωστή εφαρμογή της Οδηγίας 91/439/ΕΚ..

Με τις ρυθμίσεις αυτές προωθούνται οι ακόλουθες προσαρμογές:

1. Με την παράγραφο 1 καταργούνται οι άδειες οδήγησης των υποκατηγοριών Α1 (για δίκυκλα μέχρι 125 cc) και Β1 (τρίκυκλα ή τετράκυκλα άνω των 50cc και των 50KM/H και απόβαρου μέχρι 550 κιλά) οι οποίες χορηγούνταν από ηλικίας 18 ετών. Οι άδειες αυτές υπερκαλύπτονται από τις άδειες οδήγησης κατηγορίας Α' οι οποίες δίδονται επίσης από ηλικίας 18 ετών και ισχύουν για δίκυκλα μέχρι 25 KW. Σύμφωνα με την Οδηγία 91/439/ΕΚ για να διατηρήσουμε τις άδειες Α1 και Β1 θα πρέπει το όριο ηλικίας των υποψηφίων να μειωθεί στα 16 έτη, κατά την οποία όμως η χώρα μας χορηγεί τις άδειες μοτοποδηλάτων.

2. Με την παράγραφο 2 συμπληρώνεται η παράγραφο 1 του άρθρου 2 του π.δ.19/1995 (ΦΕΚ 15 Α') και καθορί-

ζεται ότι για πολίτες Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της Νορβηγίας, Ισλανδίας και Λιχτενστάιν, το δικαίωμα υποβολής της σχετικής αίτησης, για τη χορήγηση αδειάς οδήγησης, παρέχεται μετά πάροδο 185 τουλάχιστον ημερών από την έναρξη της κανονικής διαμονής τους στην Ελλάδα σε αντίθεση με τους πολίτες τρίτων χωρών, για τους οποίους το δικαίωμα αυτό παρέχεται μετά πάροδο 185 ημερών από την ημερομηνία χορήγησης άδειας παραμονής.

3. Με την παράγραφο 3 τροποποιείται η παρ. 1β του άρθρου 7 του π.δ.19/1995 (ΦΕΚ 15 Α΄) και ρυθμίζεται το θέμα της ελαχίστης ηλικίας για την απόκτηση αδειών οδήγησης διαφόρων κατηγοριών ώστε να ανταποκρίνονται απόλυτα προς τις απαιτήσεις της Οδηγίας 91/439/ΕΚ. Έτσι η ελάχιστη ηλικία για τη λήψη αδειάς οδήγησης ορίζεται:

Για την κατηγορία ΒΕ: το 18ο έτος αντί του 21ου.

Για την κατηγορία Γ και ΓΕ: για οχήματα των οποίων το ανώτατο επιτρεπόμενο βάρος είναι κατώτερο ή ίσο με 7,5 τόννους, το 18ο έτος αντί του 21ου.

Για οχήματα των οποίων το ανώτατο επιτρεπόμενο βάρος είναι μεγαλύτερο από 7,5 τόννους το 21ο έτος της ηλικίας του. Εν τούτοις αρκεί η ηλικία των 18 ετών, αν ο ενδιαφερόμενος κατέχει πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας.

4. Με την παράγραφο 4 καθορίζεται ότι οι μεταβατικές διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 14 του π.δ. 9/1995 αφορούν μόνο τις άδειες οδήγησης που έχουν εκδοθεί από τις ελληνικές αρχές.

5. Με την παράγραφο 5 προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών με την οποία μπορούν να συμπληρώνονται και να τροποποιούνται τα Παραρτήματα του π.δ.19/1995.

Άρθρο 43

Ανάκληση αδειών οδήγησης

1. Με την προτεινόμενη προσθήκη στο τέλος της παραγράφου 8 του άρθρου 13 του ν. 2696/1999 (Κ.Ο.Κ.) αντιμετωπίζεται με απλό και εφικτό τρόπο, χωρίς να τίγονται τα ευαίσθητα προσωπικά δεδομένα, το πρόβλημα της στέρησης του δικαιώματος οδήγησης από άτομα που λαμβάνουν αναπηρική σύνταξη και το πρόβλημα υγείας καθιστά απαγορευτική τη συνέχιση κατοχής και χρήσης της άδειας οδήγησης, ρύθμιση που θα συμβάλλει στην οδική ασφάλεια και στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση - προσθήκη της παραγράφου 1 ορίζονται τα εξής:

α. Οι υπηρεσίες χορήγησης της αναπηρικής σύνταξης ζητούν από τους δικαιούχους να καταθέσουν είτε την κατεχόμενη άδεια οδήγησης είτε υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 περί μη κατοχής.

β. Αν οι δικαιούχοι κατέχουν άδεια οδήγησης αυτή αποστέλλεται στην υπηρεσία που την εξέδωσε και αυτή επαναχορηγείται μετά από γνωμάτευση της Δευτεροβάθμιας Ιατρικής Επιτροπής, η οποία αποφαινεται εντός τριμήνου.

2. Με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου τροποποιείται και συμπληρώνεται το άρθρο 42 του Κ.Ο.Κ., που αφορά την οδήγηση υπό την επίδραση οινοπνεύματος, με τον ορισμό ορίων οινοπνεύματος τόσο στο αίμα, όπως ισχύει σήμερα, όσο και στον εκπνεόμενο αέρα, ώστε να

είναι δυνατή η χρήση αλκοολομέτρων. Ειδικότερα γίνονται οι ακόλουθες αλλαγές στο άρθρο 42 του Κ.Ο.Κ.:

Με την παράγραφο 1 του άρθρου 42 απαγορεύεται η οδήγηση κάθε οδικού οχήματος από οδηγό, ο οποίος βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων που σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσης τους ενδέχεται να επηρεάζουν την οδηγητική ικανότητα του οδηγού.

Καθορίζεται επίσης ότι ο ελεγχόμενος οδηγός θεωρείται ότι βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος όταν το ποσοστό αυτού στον οργανισμό είναι από 0,50 γραμμάρια ανά λίτρο αίματος (0,50gr/l) και άνω, μετρούμενο με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή από 0,25 χιλιοστά του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα και άνω, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου.

Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Υγείας και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών μπορεί να οριστεί και μικρότερο ποσοστό, από αυτό που αναφέρεται πιο πάνω, να εξειδικευθούν τα όρια τοξικών ουσιών ή φαρμάκων που ενδέχεται να επηρεάζουν την οδηγητική ικανότητα του οδηγού και να καθορισθούν οι επιστημονικοί τρόποι και η διαδικασία διαπίστωσης της χρήσης οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων.

Με την παράγραφο 2 του άρθρου 42 καθορίζεται ότι τα αρμόδια αστυνομικά και λιμενικά όργανα μπορούν σε κάθε περίπτωση να ασκούν έλεγχο για τη διαπίστωση ύπαρξης στον οργανισμό των οδηγών, οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων και οι οδηγοί υποχρεούνται να δέχονται τον έλεγχο αυτόν.

Με την παράγραφο 3 του άρθρου 42 καθορίζεται ότι σε περίπτωση θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος ο έλεγχος για τη διαπίστωση ύπαρξης στον οργανισμό οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων γίνεται υποχρεωτικά με αιμοληψία από τα θανόντα πρόσωπα ως και από τους ζώντες, εκτός και αν για τους τελευταίους ειδικοί παθολογικοί λόγοι δεν το επιτρέπουν.

Με την παράγραφο 4 του άρθρου 42 καθορίζεται ότι σε τροχαία ατυχήματα με σωματικές βλάβες ο έλεγχος για τη διαπίστωση ύπαρξης οινοπνεύματος στον οργανισμό γίνεται είτε στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου είτε με αιμοληψία.

Με την παράγραφο 5 καθορίζεται ότι στους τροχονομικούς ελέγχους στο δρόμο ή σε τροχαία ατυχήματα χωρίς σωματικές βλάβες, ο έλεγχος για τη διαπίστωση ύπαρξης στον οργανισμό οινοπνεύματος γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου και ότι για τη διαπίστωση ύπαρξης τοξικών ουσιών ή φαρμάκων στον οργανισμό ο έλεγχος γίνεται με τη χρησιμοποίηση κάθε κατάλληλου επιστημονικού μέσου. Με την παράγραφο 6 παρέχεται η δυνατότητα σε όποιον έγινε έλεγχος με τη μέθοδο του εκπνεόμενου αέρα να ζητήσει να εξετασθεί με τη μέθοδο της αιμοληψίας.

Με τις παραγράφους από 8 έως 11 καθορίζονται οι ποινές για αυτούς που διαπιστώνεται ότι οδηγούν υπό την επίδραση οινοπνεύματος. Οι ποινές παραμένουν οι ίδιες με αυτές του τροποποιούμενου άρθρου, αντιστοιχίζοντας τα 0,50 gr./l οινοπνεύματος στο αίμα με τα 0,25 mg/l εκπνεόμενου αέρα, τα 0,80 gr./l οινοπνεύματος στο αίμα με τα 0,4 mg/l εκπνεόμενου αέρα, και τα 1,10 gr./l οινοπνεύματος στο αίμα με τα 0,60 mg/l εκπνεόμενου αέρα.

3. Με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου τροποποιούνται οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 103 του

ΚΟΚ ώστε στους παραβάτες των διατάξεων των άρθρων 4 παρ. 3 (πινακίδες Ρ-6, Ρ-8 έως Ρ-14, Ρ-18 έως Ρ-20, Ρ-25, Ρ-26, Ρ-33), 5 παρ. 8 (περιπτώσεις ε', στ', ζ'), 12 παρ. 7, 16 παρ. 2 και 3, 21, 23, 25, 34 παρ. 2 περιπτ. ιστ', ιζ', ιη' και παρ. 3 έως 7, 37, 39 παρ. 2, 54 παρ. 1, 64, 68, 70, 78, 79 και 81 παρ. 1, 7, 8, 11, 12 και 13 του παρόντος Κώδικα επιβάλλεται και το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας οδήγησης και άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για δέκα (10) ημέρες. Το υπό της παραγράφου αυτής προβλεπόμενο διοικητικό μέτρο επιβάλλεται και στην περίπτωση που το όχημα δεν έχει ασφαλισθεί για αστική ευθύνη από ατυχήματα αυτοκινήτων.

Επίσης στους παραβάτες των διατάξεων των άρθρων 3,4 παρ. 3 (πινακίδες Ρ-1, Ρ-2, Ρ-5, Ρ-7, Ρ-21 έως Ρ-24, Ρ-27 έως Ρ-32, Ρ-45 έως Ρ-57 και Ρ-59), 5 παρ. 8 (περιπτ. α', β', γ', δ', η', θ', ι', ια', ιβ', ιγ') και 9,6, παρ. 19 περιπτ. β', ε' και η'), 16 παρ. 1 και 5 έως 8, 17, 19 παρ. 5, 26, 27, 29, 33, 34 παρ. 2, 55, 57, 61, 62 και 88 παρ. 3 του παρόντος Κώδικα επιβάλλεται και το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας οδήγησης και της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος είκοσι (20) ημέρες.

4. Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 4 κρίνεται σκόπιμο για παραβάσεις στάθμευσης και στάσης να αφαιρείται μόνο η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος και οι πινακίδες αυτού και όχι η άδεια οδήγησης. Επίσης για τις παραβάσεις αυτές παρέχεται η δυνατότητα τα στοιχεία κυκλοφορίας να μπορούν να αποδοθούν και πριν τη λήξη του 10ήμερου ή 20ήμερου εφόσον ο παραβάτης καταβάλει το τριπλάσιο του προστίμου που κάθε φορά ισχύει.

5. Με την παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου στο άρθρο 110 του Κ.Ο.Κ. προστίθεται παράγραφος 4, που προβλέπει ότι μέχρι την έκδοση των προβλεπόμενων από τον παρόντα κώδικα προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων εξακολουθούν να ισχύουν τα προεδρικά διατάγματα και οι υπουργικές που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση διατάξεων των προηγούμενων Κωδικών Οδικής Κυκλοφορίας εφόσον δεν αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος.

Άρθρο 44

Ρυθμίσεις θεμάτων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών

1. Σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου 1 του ν. 1214/1981, έχουν καθοριστεί τα επιβαλλόμενα πρόστιμα στους επιβάτες των αστικών ή υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ. ή του Ο.Σ.Ε. που αποφεύγουν να καταβάλλουν το προβλεπόμενο κόμιστρο. Με την προτεινόμενη ρύθμιση - προσθήκη στο άρθρο 1 του ν. 1214/1981, παρέχεται η δυνατότητα αναπροσαρμογής των προβλεπόμενων προστίμων με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Με τις διατάξεις του ν.δ 1146/1972, προβλέπεται ως τίτλος κυριότητας, όλων των Δ.Χ. αυτοκινήτων, καθώς και των Λ.Ι.Χ. και Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων, το βιβλιário μεταβολών, σε αντίθεση με τα Ε.Ι.Χ. αυτοκίνητα και τις μοτοσικλέτες, για τα οποία ως τίτλος κυριότητας είναι το πιστοποιητικό τελωνισμού ή κατασκευαστού ή Ο.Δ.Δ.Υ. (για τα ανάρητα) ή η άδεια κυκλοφορίας (για τα ενάρητα). Με την προτεινόμενη ρύθμιση διατηρείται το βιβλιário μεταβολών, ως τίτλος κυριότητας, μόνο για τα Δ.Χ.

αυτοκίνητα που δεν ξεπερνούν τις 100.000 συνολικά, που λόγω των δικαιωμάτων δημόσιας μεταφοράς είναι αναγκαίο, ενώ καταργείται και υποκαθίσταται με το πιστοποιητικό τελωνισμού ή κατασκευαστού ή Ο.Δ.Δ.Υ. (για τα ανάρητα) και την άδεια κυκλοφορίας (για τα ενάρητα) για όλα τα Φ.Ι.Χ. και Λ.Ι.Χ. που ξεπερνούν τα 1.500.000 οχήματα. Με αυτήν τη ρύθμιση, όχι μόνο απλουστεύονται οι διαδικασίες και μειώνονται περιπτώσεις και άνευ ουσιαστικού αποτελέσματος πράξεις μεταβίβασης, αλλά επέρχεται και σημαντική μείωση του κόστους για το Δημόσιο (μείωση χρόνου απασχόλησης εργαζομένων, μείωση δαπανών λόγω προμήθειας των βιβλιαρίων μεταβολών κ.λπ.). Το γεγονός ότι για την υλοποίηση του μέτρου αυτού επιβάλλεται η αναμόρφωση και η έκδοση νέων εντύπων αδειών κυκλοφορίας, ενώ πρέπει να λυθούν και άλλα τεχνικά ή διαδικαστικά θέματα, προβλέπεται η έκδοση Κ.Υ.Α. με την οποία θα καθοριστούν:

α. Ο τύπος και το περιεχόμενο των νέων αδειών κυκλοφορίας και των πιστοποιητικών.

β. Η διακίνηση, οι καταχωρήσεις, η διαδικασία χορήγησης νέων αδειών, καθώς και η αντικατάσταση των παλαιών αδειών και των βιβλιαρίων μεταβολών.

γ. Η έναρξη εφαρμογής της διάταξης και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. Η μεταβίβαση εν ζωή σε επαγγελματίες μεταφορείς, αυτοκινητιστές ή επαγγελματίες οδηγούς αδειών κυκλοφορίας νομαρχιακών φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης του ν.1073/1980, που κυκλοφόρησαν σε αντικατάσταση τρίτροχων δημόσιας χρήσης, επιτρέπεται σήμερα (πριν το ν.1959/1991 που συμπλήρωσε με το εδ. γ' την παρ. 2 του άρθρου 5 του ν.1073/1980, δεν ήταν δυνατή), εφόσον, εκτός των άλλων προϋποθέσεων, ο πωλητής προσκομίσει βεβαίωση της οικονομικής εφορίας ότι κατά την τελευταία πενταετία δεν άσκησε ή δεν ασκεί άλλο επάγγελμα.

Εξαιρέση στην παραπάνω διάταξη, όσον αφορά τη βεβαίωση της πενταετίας για τον πωλητή του οχήματος, ετέθη με το ν. 2465/1997 (η παρ. 14 του άρθρου 16 συμπλήρωσε με δ' εδάφιο την παρ. 2 του άρθρου 5 του ν.1073/1980), επειδή προ του 1991 που απαγορεύονταν η μεταβίβαση, σύμφωνα με τα παραπάνω, των οχημάτων αυτών, υπήρχαν περιπτώσεις που οι ιδιοκτήτες τους τα παραχωρούσαν με συμβολαιογραφικά προσύμφωνα.

Η αποκατάσταση και νομιμοποίηση των μεταφορέων που εκμεταλλεύονταν και ουσιαστικά τους ανήκαν οχήματα της κατηγορίας αυτής με τον προαναφερθέντα τρόπο, πλην όμως τυπικά δεν μπορούσαν να τα αποκτήσουν επειδή οι αρχικοί ιδιοκτήτες είχαν αποβιώσει ή συνταξιοδοτηθεί ή ασκούσαν άλλο επάγγελμα και δεν κάλυπταν την προϋπόθεση της τελευταίας πενταετίας κρίθηκε δίκαιη και εύλογη.

Σήμερα, με την υποβολή νέου αιτήματος από την Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Μικρών Φορτηγών Αυτοκινήτων, μας έγινε γνωστό ότι υπάρχουν ελάχιστες περιπτώσεις μεταφορέων, λιγότεροι από 10 άτομα, που εκτελούν νομαρχιακές μεταφορές στο Νομό Θεσσαλονίκης κυρίως, οι οποίοι ενώ πληρούν τις λοιπές προϋποθέσεις της διάταξης, δεν διαθέτουν συμβολαιογραφικά προσύμφωνα, αλλά ιδιωτικά συμφωνητικά και ως εκ τούτου δεν μπορούν να αποκτήσουν τα οχήματα που ουσιαστικά τους ανήκουν.

Η προτεινόμενη ρύθμιση έρχεται να ικανοποιήσει το δίκαιο αυτό αίτημα αφού οι εν λόγω μεταφορείς αποδεδειγμένα εκμεταλλεύονται και είναι ουσιαστικά οι ιδιο-

κτήτες των οχημάτων αυτών προ του 1991, στοιχεία που εύκολα προκύπτουν από τα ιδιωτικά συμφωνητικά παραχώρησης υπογεγραμμένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, από τη σχετική παρατήρηση που υπάρχει στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος για την παραχώρησή του, αλλά και από την εφορία.

Εξάλλου με την προτεινόμενη ρύθμιση θα καταβληθούν και τα εξ 100.000 τέλη μεταβίβασης υπέρ του Δημοσίου.

4. Με τις ρυθμίσεις του άρθρου 15 του ν. 2867/2000 καταργήθηκαν οι προϋποθέσεις εισαγωγής και ταξινόμησης βαρέων οχημάτων (λεωφορεία άνω των 3.500 kg και φορτηγά άνω των 4.000 kg) που πρόβλεπαν την εξαετία από του έτους της πρώτης κυκλοφορίας αυτών.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπεται να μην ανακαλούνται άδειες κυκλοφορίας που χορηγήθηκαν προ της ισχύος του ν. 2867/2000, εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις ταξινόμησης και κυκλοφορίας της ισχύουσας διάταξης του άρθρου 15 του ν. 2867/2000.

5. Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 6 ρυθμίζονται τα εξής: Εκτός των Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων εθνικών και διεθνών μεταφορών του ν. 383/1976, των οποίων το ανώτερο επιτρεπόμενο μικτό βάρος είναι ελεύθερο, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται και με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα των εξής κατηγοριών:

α. Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα τα οποία κυκλοφορούν με βάση τις διατάξεις του ν. 1073/1980, πρόκειται για Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα που προέρχονται από αντικατάστασεις τρικύκλων. Ο αριθμός των ως άνω Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων ανέρχονται σε 15.000 περίπου, εκτελούν κυρίως ενδονομαρχιακές μεταφορές και το ανώτερο επιτρεπόμενο μικτό βάρος ανέρχεται σε 4.000 χιλιόγραμμα, με εξαίρεση τα Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής που έχουν δικαίωμα μεταφοράς κρεάτων και των οποίων το ανώτερο επιτρεπόμενο μικρό βάρος ανέρχεται στα 6.000 χιλιόγραμμα.

β. Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα τα οποία κυκλοφορούν με βάση τις διατάξεις του ν.δ. 531/1970, πρόκειται για Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα που προέρχονται από οχήματα πρώην καραγωγέων. Ο αριθμός των ως άνω Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων δεν ξεπερνά τα 1.000, διενεργούν ενδονομαρχιακές μεταφορές και το ανώτερο επιτρεπόμενο μικτό βάρος ανέρχεται σε 6.000 χιλιόγραμμα.

Οι ομοσπονδίες των προαναφερόμενων νομαρχιακών Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων, αφ' ενός μεν για λόγους τεχνικούς (τα οχήματα που χρησιμοποιούν έχουν απόβαρο ίσο περίπου με το επιτρεπόμενο μικτό βάρος και άρα μηδενικό ωφέλιμο φορτίο), αλλά και για να αυξήσουν τη μεταφορική τους ικανότητα που θα συμβάλλει στη μείωση του κόστους μεταφοράς και στην καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών, ζητούν την αύξηση του ανώτατου επιτρεπόμενου μικτού βάρους των μεν Φ.Δ.Χ. του ν. 1073/1980 κατά 2.000 χιλιόγραμμα, των δε Φ.Δ.Χ. του ν.δ. 531/1970 κατά 4.000 χιλιόγραμμα.

Για το θέμα αυτό, που είχε απασχολήσει και στο παρελθόν τη Βουλή, η Κυβέρνηση, δια του αρμόδιου Υπουργού και με τη σύμφωνη γνώμη των Ομοσπονδιών Φ.Δ.Χ. του ν. 383/1976, είχε δεσμευτεί ότι θα προχωρήσει στην αύξηση του μικτού βάρους με την ολοκλήρωση της απογραφής και της εκκαθάρισης των αρχείων όλων των Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Το γεγονός ότι μέχρι 31.12.2001 θα έχει ολοκληρωθεί, σε όλες τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις της χώρας, η απογραφή και η εκκαθάριση των αρχείων όλων των κατηγοριών Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων, προτείνουμε προς ψήφιση τη διάταξη, με την οποία αυ-

ξάνεται από 1.1.2002 το ανώτερο επιτρεπόμενο μικτό βάρος των Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων του ν. 1073/1980 και του ν.δ. 531/1970 κατά 2.000 χιλιόγραμμα.

6. Με την παρούσα διάταξη επεκτείνεται το διοικητικό μέτρο του προστίμου για υπέρβαση του φορτίου άνω του 20% σε όλα τα Φ.Δ.Χ. και στα Φ.Ι.Χ. αντί των Φ.Δ.Χ. εθνικών μεταφορών που ίσχυε μέχρι σήμερα.

7. Με την προτεινόμενη διάταξη διευρύνεται ο σκοπός των εταιριών Η.Σ.Α.Π. Α.Ε. και Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε. κατά τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να μπορούν να αξιοποιήσουν την ήδη υπάρχουσα υποδομή τους (κυρίως το υπάρχον δίκτυο, τα δικαιώματα διέλευσης κ.λπ.) είτε αυτοτελώς είτε και σε συνεργασία κάθε μορφής με άλλες ιδιωτικές ή δημόσιες εταιρίες και επιχειρήσεις μονάδες για την ανάπτυξη τηλεπικοινωνιακών δικτύων κάθε μορφής και κάθε συναφούς δραστηριότητας. Απώτερος στόχος είναι η ευρύτερη και αναβαθμισμένη συμμετοχή στην οικονομία της χώρας με την πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχει η σύγχρονη τεχνολογική ανάπτυξη. Επίσης προβλέπεται ρητά ότι οι εταιρίες αυτές μπορούν να αξιοποιούν τα περιουσιακά τους στοιχεία (κινητά ή ακίνητα), με την εκμίσθωση των χώρων των σταθμών, τη χρήση των συγκοινωνιακών μέσων για διαφημίσεις κ.λπ..

8. Με την προτεινόμενη διάταξη επιβάλλεται επιπλέον πρόστιμο 150.000 δρχ. για όσους διενεργούν επιβατικές μεταφορές με κόμιστρο που έχουν ανατεθεί με άλλο φορέα.

Άρθρο 45

Ρυθμίσεις θεμάτων τεχνικού ελέγχου και οδικής ασφάλειας

1. Με την παράγραφο 1 συμπληρώνονται οι διατάξεις του εδαφίου δ' του άρθρου 2 του π.δ. 363/1995 που αφορούν στη συγκρότηση των κινητών μονάδων πεδίου και ορίζεται ότι στη κινητή μονάδα ελέγχου πεδίου μπορεί να συμμετέχει, αντί του εντεταλμένου υπαλλήλου της υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών ή Κ.Τ.Ε.Ο. της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, τεχνικός υπάλληλος του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η διάταξη αυτή καθίσταται αναγκαία, για τον εκτενέστερο έλεγχο των οχημάτων στο δρόμο, κυρίως στο Λεκανοπέδιο, που παρουσιάζονται και τα μεγαλύτερα περιβαλλοντικά προβλήματα.

2. Με την παράγραφο 2 παρέχεται η εξουσιοδότηση και δυνατότητα, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, να καθορίζονται οι ποινές που θα επιβάλλονται σε συνεργεία επισκευής οχημάτων, τα οποία προβαίνουν στην αντικατάσταση καταλυτικών μετατροπών κ.λπ. χωρίς να έχουν νόμιμα πιστοποιηθεί, όπως προβλέπεται με την αριθμ. Φ2/63053/5275/2001 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Η ρύθμιση αυτή είναι αναγκαία για την προστασία των πολιτών και του περιβάλλοντος από συνεργεία που χωρίς πιστοποίηση προβαίνουν στην προαναφερόμενη εξειδικευμένη και ιδιαίτερα σημαντική για το περιβάλλον και την υγεία εργασία.

3. Η παρούσα τροποποίηση γίνεται έτσι ώστε η εξουσιοδοτική διάταξη να αναφέρεται στα δύο προηγούμενα εδάφια και όχι στο προηγούμενο εδάφιο, όπως αναφέρεται στην ισχύουσα διάταξη, λόγω της τροποποίησης της παραγράφου 4 του άρθρου 16 του ν. 2592/1998 με την παράγραφο 17 του άρθρου 10 του ν. 2898/2001

(ΦΕΚ 71 Α'), η οποία προσέθεσε ενδιάμεσο δεύτερο εδάφιο.

Άρθρο 46

Ρυθμίσεις θεμάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας

1. Με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 1 παρέχεται η δυνατότητα επιδότησης των αερομεταφορέων για παροχή δημόσιας υπηρεσίας σε άγονες γραμμές από τον ειδικό λογαριασμό που προβλέπεται στην παρ. 9 εδάφιο β' του άρθρου 40 του ν.2065/1992 (ΦΕΚ 113 Α') όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 16 του ν. 2892/2001 (ΦΕΚ 46 Α'), στα πλαίσια της ενίσχυσης της περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας. Οι γραμμές που έχουν υπαχθεί στο καθεστώς των διατάξεων του άρθρου 4 του κανονισμού 2408/1992 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για την επιδότηση των οποίων προωθείται η παρούσα ρύθμιση είναι:

- Αθήνα - Αστυπάλαια
- Αθήνα - Ικαρία
- Αθήνα - Λέρος
- Αθήνα - Μήλος
- Αθήνα - Σκύρος
- Θεσσαλονίκη - Χίος
- Θεσσαλονίκη - Σάμος
- Ρόδος - Κάρπαθος - Κάσος
- Ρόδος - Καστελόριζο
- Λήμνος - Μυτιλήνη - Χίος - Σάμος - Ρόδος.

Τέλος, συμπληρώνεται η παράγραφος 9 του ίδιου άρθρου, όσον αφορά τη διαδικασία είσπραξης οφειλόμενων ποσών στις περιπτώσεις μη υποβολής δήλωσης ή εκπρόθεσμης δήλωσης ή ανακριβούς δήλωσης από τις αεροπορικές εταιρείες.

2. Με την παρ. 13 του άρθρου 10 του ν. 2801/2000 καθορίστηκε το νομοθετικό πλαίσιο, σύμφωνα με το οποίο, μετά από διακρατική συμφωνία, παρέχεται, με αμοιβή ή χωρίς αμοιβή, εκπαίδευση, επιμόρφωση και εξειδίκευση αεροπορικού αντικείμενου σε κρατικούς ή ιδιωτικούς φορείς της ημεδαπής και της αλλοδαπής.

Παρατηρείται όμως το φαινόμενο ορισμένες χώρες, που θα μπορούσαν, μετά από διακρατική συμφωνία, να δεχθούν την παροχή από μέρους της Ελλάδας της δωρεάν εκπαίδευσης - επιμόρφωσης σε υπαλλήλους των αντίστοιχων υπηρεσιών Πολιτικής Αεροπορίας, να μην έχουν τη δυνατότητα κάλυψης των απαιτούμενων εξόδων ταξιδιού και διαμονής των συμμετεχόντων στα εν λόγω εκπαιδευτικά προγράμματα.

Κατόπιν τούτου και σε όλως εξαιρετικές περιπτώσεις αλλά και με το σκεπτικό ότι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, δραστηριοποιούμενη στο διεθνές περιβάλλον και στον υπόψη τομέα παροχής δωρεάν εκπαίδευσης, οικοδομεί δεσμούς καλής συνεργασίας με τις ενδιαφερόμενες χώρες, προωθείται η προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 2.

3. Σύμφωνα με το ψήφισμα του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organisation - ICAO) της 12ης Μαρτίου 2001, μέχρι τις 27 Νοεμβρίου 2003 τα Διεθνή Αεροδρόμια των κρατών - μελών του Οργανισμού θα πρέπει να έχουν πιστοποιηθεί και αδειοδοτηθεί σύμφωνα με τους όρους του Οργανισμού και πιο συγκεκριμένα θα πρέπει να έχουν πιστοποιηθεί και αδειοδοτηθεί σύμφωνα με τους όρους και προδιαγραφές που τίθενται στο παράρ-

τημα 14 της Σύμβασης του Σικάγο. Στο πλαίσιο αυτό είναι άμεση η ανάγκη σύνταξης και έκδοσης Βασικού Κανονισμού Αδειοδότησης - Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης για την ικανοποίηση των απαιτήσεων του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση του πλαισίου λειτουργίας και εκμετάλλευσης των αεροδρομίων της χώρας, που προωθείται με την παράγραφο 4.

Άρθρο 47

Χρήση τηλεφωνίας από άτομα με ειδικές ανάγκες

Η επικοινωνία αποτελεί μέγιστο βασικό δικαίωμα του κάθε πολίτη. Αντίστοιχη υποχρέωση της Πολιτείας αποτελεί η εξασφάλιση της παροχής μέσων επικοινωνίας και δη τηλεφώνου, σε κάθε πολίτη της χώρας μας. Η υποχρέωση αυτή, μέσα στο πλαίσιο της Κοινωνίας της Πληροφορίας, καθιστά επιτακτική την ανάγκη να εξασφαλίσουμε στα άτομα με ειδικές ανάγκες τη δυνατότητα πρόσβασης στην επικοινωνία. Η προσφορά 1.000 τηλεφωνικών μονάδων μηνιαίως στα άτομα με βαριά κινητική αναπηρία και συγκεκριμένα στους δικαιούχους εξωϊδρυματικού επιδόματος παραπληγίας - τετραπληγίας, καθώς και στους πάσχοντες από αμφοτερόπλευρο ακρωτηριασμό κάτω άκρων, αποτελεί ένα σημαντικό βοήθημα στην πλήρη ένταξή τους στο κοινωνικό γίγνεσθαι.

Αντίστοιχα, η έκπτωση 50% στα γραπτά μηνύματα μέσω κινητής τηλεφωνίας, στα άτομα με προβλήματα ακοής, συνιστά ουσιαστική βοήθεια στην επικοινωνία των ανθρώπων αυτών και στη συμμετοχή τους στην κοινωνία.

Οι ως άνω παροχές θα βαρύνουν τον εκάστοτε πάροχο της Καθολικής Υπηρεσίας, όπως αυτή ορίζεται στο ν. 2867/2000 περί «Οργάνωσης και λειτουργίας των τηλεπικοινωνιών και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 273 Α'). Με σχετική απόφαση της ανεξάρτητης ρυθμιστικής αρχής, της Ε.Ε.Τ.Τ., θα ρυθμιστεί ο τρόπος διακανονισμού της δαπάνης έκπτωσης μεταξύ του παρόχου Καθολικής Υπηρεσίας και των παρόχων κινητής τηλεφωνίας.

Άρθρο 48

Επιτροπές και Ομάδες Εργασίας στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών

Η προτεινόμενη διάταξη των δύο πρώτων παραγράφων του άρθρου αυτού είναι αναγκαία, προκειμένου να προσδιορισθούν και να καθορισθούν οι εν λόγω Επιτροπές με μεγαλύτερη σαφήνεια, δεδομένου ότι οι διατάξεις της παρ. 4β, του άρθρου 13 του ν. 2578/98 (ΦΕΚ 30 Α') και του άρθρου 10 του ν. 2801/2000 (ΦΕΚ 46 Α') που δίνουν τη δυνατότητα στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών να συγκροτεί νομοπαρασκευαστικές επιτροπές, επιτροπές και ομάδες εργασίας για διάφορα θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, θεωρήθηκε ευρείας έννοιας και κατέστη αναγκαία η αποσαφήνιση των υπόψη διατάξεων με τον καθορισμό αριθμού μελών και θητείας.

Άρθρο 49

Καταργούμενες διατάξεις

Περιγράφονται οι διατάξεις που καταργούνται μετά την ισχύ του νομοσχεδίου.

Άρθρο 50
Ισχύς

Ορίζεται η ισχύς του νόμου.

Αθήνα, 3 Αυγούστου 2001

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ,
ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Β. Παπανδρέου

Γ. Παπαντωνίου

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

Ν. Χριστοδουλάκης

Αν. Γιαννίσης

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Κ. Λαλιώτης

Αλ. Παπαδόπουλος

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μ. Χρυσοχοϊδης

Χ. Παπουτσης

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Χ. Βερελής

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

στο σχέδιο νόμου «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις».

3. Η παράγραφος 1β του άρθρου 7 του π.δ. 19/1995 (ΦΕΚ 15 Α΄) τροποποιείται:

Άρθρο 7

Προϋποθέσεις και διαδικασία χορήγησης αδειών οδήγησης

Β. Έχει συμπληρώσει το απαιτούμενο ελάχιστο όριο ηλικίας το οποίο είναι:

- 18 ετών για την κατηγορία Β και για τις υποκατηγορίες Α1 και Β1.

- 20 ετών για την κατηγορία Α, εφόσον κατέχει από διετίας, τουλάχιστον την υποκατηγορία Α1.

- 21 ετών για τις κατηγορίες Γ, Δ, Β+Ε, Γ+Ε, και Δ+Ε.

- 21 ετών για την κατηγορία Β όταν πρόκειται να οδηγήσει επιβατικό αυτοκίνητο δημόσιας χρήσης.

4. Η παρ. 1 του άρθρου 14 του π.δ. 19/1995 αντικαθίσταται:

Άρθρο 14

Μεταβατικές διατάξεις

1. Άδεια οδήγησης που εκδόθηκε πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος διατάγματος, εξακολουθεί να ισχύει για όσο χρονικό διάστημα προέβλεπαν οι διατάξεις του π.δ. 255/84 (ΦΕΚ 100 Α΄), όπως το διάταγμα αυτό τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα. Μετά τη λήξη της ισχύος της ανανεώνεται, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος.

2. Το άρθρο 42 του Κ.Ο.Κ. (ν. 2696/1999) αντικαθίσταται:

Άρθρο 42

Οδήγηση υπό την επίδραση οινοπνεύματος, φαρμάκων ή τοξικών ουσιών

1. Απαγορεύεται η οδήγηση κάθε οδικού οχήματος σε οδηγό, ο οποίος βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων που σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσης τους ενδέχεται να επηρεάζουν την οδηγική ικανότητα του οδηγού.

Θεωρείται ότι ο ελεγχόμενος οδηγός βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος όταν το ποσοστό αυτού στον οργανισμό του υπερβαίνει το 0,5 γραμμάρια ανά λίτρο αίματος (0,5 gr/l). Με τις κοινές αποφάσεις της παραγράφου 5 του παρόντος μπορεί να ορισθεί και μικρότερο ποσοστό.

2. Τα αρμόδια αστυνομικά όργανα μπορούν σε κάθε περίπτωση να ασκούν έλεγχο για τη διαπίστωση ύπαρξης οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων κατά την παράγραφο 1 στον οργανισμό των οδηγών.

3. Ελεγχος για τη διαπίστωση της θέσης του οδηγού γίνεται υποχρεωτικά σε περίπτωση θανατηφόρου ατυχήματος, επί δε σωματικής βλάβης, γίνεται, εφόσον υπάρξουν ενδείξεις χρήσης οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων κατά την παράγραφο 1, με τη χρησιμοποίηση κάθε κατάλληλου επιστημονικού μέσου. Με τον αυτόν τρόπο διαπιστώνεται και η μέθη πεζού στις ίδιες πιο πάνω περιπτώσεις.

4. Όταν υπάρχουν ενδείξεις ότι η οδήγηση του οχήματος γίνεται από οδηγό που βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων κατά την παράγραφο 1, υποχρεούται αυτός να δέχεται την εξακρίβωση της κατάστασης αυτής. Σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος λαμβάνεται πάντοτε από τα θανόντα πρόσωπα αίμα για εξέταση, από δε τους ζώντες εάν δεν υπάρχουν ειδικοί παθολογικοί λόγοι που να το εμποδίζουν. Για την ύπαρξη ή μη των προβαλλόμενων πιο πάνω λόγων χρειάζεται ιατρική πιστοποίηση.

5. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Υγείας και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι επιστημονικοί τρόποι διαπίστωσης της χρήσης οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων κατά την παράγραφο 1 από τον ελεγχόμενο οδηγό, καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

6. Όποιος διαπιστώνεται ότι οδηγεί όχημα υπό την επίδραση οινοπνεύματος τιμωρείται ως εξής:

- Με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών εάν η μέγιστη συγκέντρωση οινοπνεύματος στο αίμα του κυμαίνεται από 0,50 gr/l έως 0,30 gr/l.

- Με πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών και αφαίρεση επί τόπου, της άδειας ικανότητας οδηγού για τρεις (3) μήνες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα, εάν η μέγιστη συγκέντρωση οινοπνεύματος στο αίμα του είναι άνω των 0,80 gr/l και μέχρι 1,10gr/l.

- Με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) μηνών, διοικητικό

πρόστιμο διακοσίων χιλιάδων (200.000) δραχμών και αφαίρεση, επί τόπου, της άδειας ικανότητας οδηγού για έξι (6) μήνες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα, εάν η μέγιστη συγκέντρωση οιοπνεύματος στο αίμα του είναι άνω του 1,10 gr/l. Στην περίπτωση αυτή, η άδεια ικανότητα οδηγού επιστρέφεται μετά την πάρελευση του εξαμήνου, μόνον με την προσκόμιση αποδεικτικού καταβολής του διοικητικού προστίμου.

- Στις πιο πάνω περιπτώσεις το όχημα ακινητοποιείται υποχρεωτικά και φυλάσσεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 46 του παρόντος Κώδικα και των, κατ' εξουσιοδότηση αυτού, εκδιδόμενων αποφάσεων.

- Ο έλεγχος και η βεβαίωση των παραβάσεων της παρούσας παραγράφου γίνεται από συνεργείο δύο τουλάχιστον αστυνομικών, εκ των οποίων ο ένας είναι αναγκαστικός υπάλληλος.

7. Εάν διαπιστωθεί ότι ο οδηγός οχήματος βρίσκεται υπό την επήρεια οιοπνεύματος για δεύτερη φορά εντός δύο (2) ετών από προηγούμενη παράβαση της απαγόρευσης οδήγησης υπό την επίδραση οιοπνεύματος και η μέγιστη συγκέντρωση οιοπνεύματος στο αίμα του κατά τη δεύτερη παράβαση, είναι άνω του 1,10 gr/l επιβάλλεται επί τόπου αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού, για πέντε (5) χρόνια σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.

8. Κάθε άλλη παράβαση του άρθρου αυτού τιμωρείται με φυλάκιση δύο (2) μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών, αν δεν πρόκειται για οδηγό οδικού οχήματος και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για χρονικό διάστημα τριών (3) μέχρι έξι (6) μηνών, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο.

9. Στις περιπτώσεις των παραγράφων 6 περ. 3 και 3 του παρόντος άρθρου, η παράβαση τιμωρείται παράλληλα και ανεξάρτητα από τις ποινικές και λοιπές κυρώσεις που προβλέπουν οι διατάξεις αυτές και με την ποινή της αφαίρεσης των κρατικών πινακίδων και της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος για χρονικό διάστημα από δέκα (10) ημέρες έως έξι (6) μήνες, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο.

Η κύρωση αυτή δεν ισχύει για τις περιπτώσεις των κατηγοριών οχημάτων του άρθρου 103 παρ. 4 στοιχεία α' και β' του παρόντος.

3. Οι παρ. 1 και 2 του άρθρου 103 του Κ.Ο.Κ. (ν. 2696/1999) αντικαθίσταται:

Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Άρθρο 103

Επιβολή διοικητικών μέτρων

1. Στους παραβάτες των διατάξεων των άρθρων 4 παρ. 3 (πινακίδες P-6, P-8, έως P-14, P-18 έως P-20, P-25, P-26, P-33), 5 παρ. 8 (περ. ε', στ', ζ'), 12 παρ. 7 16 παρ. 2 και 3, 21, 23, 25, 34 παρ. 2 περιπτ. ιστ', ιζ', ιη', και παρ. 3 έως 7, 37, 39 παρ. 2, 54 παρ. 1, 64, 68, 70, 78, 79 και 81 παρ. 1, 7, 8, 11, 12 και 13 του παρόντος Κώδικα επιβάλλεται και το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας ικανότητας οδηγού και της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για είκοσι (20) ημέρες. Το υπό της παραγράφου αυτής προβλεπόμενο διοικητικό μέτρο επιβάλλεται στην περίπτωση παράβασης του άρθρου 5 του ν. 489/1976 «περί υποχρεωτικής

ασφάλισης της εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης».

2. Στους παραβάτες των διατάξεων των άρθρων 3, 4 παρ. 3 (πινακίδες P-1, P-2, P-5, P-7, P-21 έως P-24, P-27 έως P-32, P-40, P-45 έως P-57 και P-59), 5 παρ. 8 (περ. α', β', γ', δ', η', θ', ι', ια', ιβ', ιγ') και 9, 6 παρ. 1 (περίπτ. β', ε' και η'), 16 παρ. 1 και 5 έως 8, 17, 19 παρ. 5, 26, 27, 29, 33, 34 παρ. 2, 55, 57, 61, 62 και 88 παρ. 3 του παρόντος Κώδικα επιβάλλεται και το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας ικανότητας οδηγού και της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για σαράντα (40) ημέρες.

Άρθρο 44

Ρυθμίσεις θεμάτων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών

3. Η περίπτωση δ' της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 1073/1980, όπως συμπληρώθηκε με την παράγραφο 14 του άρθρου 16 του ν. 2565/1997, αντικαθίσταται:

NOMOS ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 2465

θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών

Άρθρο 16

Λοιπές ρυθμίσεις

14. Στο άρθρο 5 παρ. 2 του ν. 1073/1980, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 12 παρ. 2 του ν. 1969/1991, προστίθεται περίπτωση δ' η οποία έχει ως εξής:

δ) Κατ' εξαίρεση της περίπτωσης γ' δύναται να μεταβιβάζονται οι άδειες κυκλοφορίας στους παραπάνω επαγγελματίες ή τους καθολικούς διαδόχους τους εφόσον είχαν παραχωρηθεί σ' αυτούς με συμβολαιογραφικά προσύμφωνα, τα οποία είχαν συνταχθεί πριν από την ισχύ της διάταξης αυτής.

Στην περίπτωση αυτή ο αρχικός δικαιούχος της άδειας δεν είναι υπόχρεος να προσκομίσει την προβλεπόμενη στην περίπτωση γ' βεβαίωση της Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας (Δ.Ο.Υ.).

Απαραίτητη προϋπόθεση για τη μεταβίβαση αυτή είναι η καταβολή από τον αγοραστή ποσού εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών υπέρ του Δημοσίου.

5. α. Το άρθρο 13 του ν. 1959/91 (ΦΕΚ 123 Α') «για τις οδικές μεταφορές, τις επικοινωνίες και άλλες διατάξεις» αντικαθίσταται:

NOMOS ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 1959

Για τις οδικές μεταφορές, τις επικοινωνίες και άλλες διατάξεις

Άρθρο 13

Αύξηση μικτού βάρους Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων

1. Φορτηγά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης, των οποίων το αρχικό δικαίωμα χορηγήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 531/1970 (ΦΕΚ 101 Α'), όπως τροποποιήθηκε με το ν.δ. 1358/1973 (ΦΕΚ 52 Α'), καθώς και φορτηγά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης μεταφοράς κρεάτων, των οποίων το αρχικό δικαίωμα χορηγήθηκε με τις διατάξεις του ν. 1073/1980, δύναται να αντικαθίστανται με άλλα μικτού βάρους μέχρι 6.000 χιλιογράμμων ή να αναθεωρείται το μικτό βάρος τους μέχρι το ύψος των 6.000 χιλιογράμμων, εφ' όσον εξακολουθούν να κυκλοφορούν

ως φορτηγά αυτοκίνητα μεταφοράς κρεάτων. Οι όροι και προϋποθέσεις εφαρμογής του παρόντος άρθρου καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Φορτηγά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης, των οποίων το αρχικό δικαίωμα χορηγήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1073/1980, δύναται να αντικαθίστανται με άλλα, των οποίων το ανώτατο μικτό βάρος τους δεν υπερβαίνει τα τέσσερις χιλιάδες (4.000) κιλά ή να αναθεωρείται το μικτό βάρος τους μέχρι το παραπάνω επιτρεπόμενο βάρος.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών θα καθοριστούν οι λεπτομέρειες της παραγράφου αυτής.

Άρθρο 45

Ρυθμίσεις θεμάτων τεχνικού ελέγχου και οδικής ασφάλειας

3. Το τρίτο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 16 του ν. 2592/1998 αντικαθίσταται:

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 2592

Αναπροσαρμογή συντάξεων πολιτικών συνταξιούχων του Δημοσίου, συνταξιοδοτικών θεμάτων και άλλες διατάξεις.

Άρθρο 16

Ρύθμιση ειδικών θεμάτων

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των υπαλλήλων, στους οποίους ανατίθεται το ειδικό έργο του προηγούμενου εδαφίου, η περιγραφή του έργου αυτού και οι διαδικασίες εκτέλεσής του, η συγκρότηση των εξεταστικών επιτροπών και των συνεργείων εκτέλεσης του βοηθητικού έργου και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των διατάξεων του προηγούμενου εδαφίου.

Άρθρο 46

Ρυθμίσεις θεμάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας

1. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 9 παράγραφος 10 και 13 του άρθρου 40 του ν. 2065/1992 (ΦΕΚ 113 Α΄) όπως αντικαταστάθηκαν με το άρθρο 16 του ν. 2892/2001 (ΦΕΚ 46 Α΄) αντικαθίσταται:

9. Το κατά την παράγραφο 7 τέλος εισπράττεται με μέριμνα και ευθύνη των αεροπορικών εταιρειών, εκτός αν άλλως ορίζεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το εισπραττόμενο τέλος εκάστου μηνός θα κατατίθεται εντός των πρώτων είκοσι (20) ημερών του επομένου μηνός από την αναχώρηση των επιβατών στους κατωτέρω ειδικούς λογαριασμούς που θα τηρούνται στην Τράπεζα της Ελλάδος και θα διατίθενται ως εξής:

10. Τα ανωτέρω ποσά δύνανται να χρησιμοποιηθούν για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό του αερολιμένα στον οποίο αφορούν ή και κάθε άλλο υφιστάμενο αερολιμένα ή και για τη μελέτη, κατασκευή, ανάπτυξη και λειτουργία κάθε νέου αερολιμένα εφόσον αυτός υπόκειται στη διαχείριση του ίδιου φορέα.

13. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύονται

στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ρυθμίζονται διαδικασίες είσπραξης, διαχείρισης, ελέγχου και παρακολούθησης των, κατά τις προηγούμενες παραγράφους, λογαριασμών, ειδικές εξαιρέσεις, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια που θα είναι απαραίτητη για την εφαρμογή των προκειμένων διατάξεων.»

4. Η παράγραφος 6 του άρθρου 13 του ν. 2465/1997, όπως αυτή προστέθηκε με την παράγραφο 13 του άρθρου 10 του ν. 2801/2000 αντικαθίσταται:

Άρθρο 10

13. Στο άρθρο 13 του ν. 2465/1997 προστίθεται παρ. 6 ως εξής:

«Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δύναται επίσης να καταρτίζει, να οργανώνει και να εκτελεί, επ' αμοιβή ή χωρίς αμοιβή, όταν προβλέπεται από διακρατική συμφωνία, προγράμματα εισαγωγικής εκπαίδευσης, επιμόρφωσης και εξειδίκευσης για οποιοδήποτε άλλο θέμα πολιτικής αεροπορίας στο προσωπικό ημεδαπών ή αλλοδαπών κρατικών ή ιδιωτικών φορέων, που έχουν άμεσα ή έμμεσα σχέση με αεροπορικές δραστηριότητες.

Κατά τα λοιπά ισχύουν οι ρυθμίσεις της προηγούμενης παραγράφου.»

Άρθρο 48

Επιτροπές και Ομάδες Εργασίας στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών

2. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 10 του ν. 2801/2000 αντικαθίσταται:

N.2801/2000

Άρθρο 10

Λοιπές ρυθμίσεις

1. Το εδάφιο Β΄ της περ. β΄ της παρ. 4 του άρθρου 8 του ν. 2366/1995, όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 13 του ν. 2578/1998, αντικαθίσταται ως εξής:

Με όμοια απόφαση συγκροτούνται νομοπαρασκευαστικές επιτροπές από κρατικούς λειτουργούς, δικαστές, μέλη Δ.Ε.Π. όλων των βαθμίδων, δικηγόρους, ειδικούς επιστήμονες και δημοσίους υπαλλήλους, έργο των οποίων είναι η κατάρτιση σχεδίων νόμων, προεδρικών διαταγμάτων και κανονιστικών αποφάσεων αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Στις επιτροπές αυτές μπορεί να ανατεθεί επίσης η κωδικοποίηση των διατάξεων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 76 παρ. 6 του Συντάγματος.

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χειραίων μεταφορών και άλλες διατάξεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία

Άρθρο 1

Γενικοί ορισμοί

Για την εφαρμογή του παρόντος νοούνται:

1. «Άγωνα επιβατική γραμμή»: η υπεραστική επιβατική γραμμή νήσου, η εξυπηρέτηση της οποίας δεν έχει ανατεθεί σε Κ.Τ.Ε.Λ..
2. «Αστική επιβατική γραμμή»: εκείνη που εξυπηρετεί ορισμένα σημεία της αστικής περιοχής με τη διαδρομή που καθορίζεται προς τούτο.
3. «Αστική επιβατική συγκοινωνία»: η τακτική μεταφορά επιβατών με κόμιστρο ανά επιβάτη, που διενεργείται με λεωφορεία αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης κατάλληλου τύπου μέσα στην αστική περιοχή.
4. «Αστικό λεωφορείο»: το αυτοκίνητο λεωφορείο με το οποίο εκτελείται η αστική συγκοινωνία.
5. «Αστική περιοχή»: εκείνη που καθορίζεται κάθε φορά με απόφαση του οικείου Νομαρχιακού Συμβουλίου.
6. «Ετήσιο έργο λεωφορειακής γραμμής»: ο αριθμός των χιλιομετρικών επιβατών, που προκύπτει από τη διαίρεση των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων της γραμμής δια του χιλιομετρικού συντελεστού κομίστρου της ίδιας γραμμής.
7. «Ημιαστικό λεωφορείο»: το αυτοκίνητο λεωφορείο, με το οποίο εκτελείται αστική ή υπεραστική επιβατική συγκοινωνία.
8. «ΚΤΕΛ»: νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία «Κοινό Ταμείο Εισπράξης Λεωφορείων», που συστάθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 102/1973.
9. «Κοινό δρομολόγιο»: το δρομολόγιο κατά την εκτέλεση του οποίου το λεωφορείο σταθμεύει υποχρεωτικά σε όλες τις προβλεπόμενες στάσεις εφόσον υπάρχουν επιβάτες για αποβίβαση ή επιβίβαση.
10. «Τακτικές γραμμές»: οι γραμμές με τις οποίες μεταφέρονται επιβάτες με καθορισμένη συχνότητα και διαδρομή και στις οποίες οι επιβάτες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται σε προκαθορισμένες στάσεις.
11. «Ταχύ δρομολόγιο»: το δρομολόγιο κατά την εκτέλεση του οποίου το λεωφορείο σταθμεύει για επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών μόνο σε κύριες στάσεις της γραμμής που έχουν ρητά καθορισθεί.
12. «Υπεραστική επιβατική γραμμή»: εκείνη που συνδέει δήμους, δημοτικά διαμερίσματα, κοινότητες και ενδιάμεσες περιοχές.
13. «Υπεραστική επιβατική συγκοινωνία»: η τακτική μεταφορά επιβατών, με κόμιστρο ανά επιβάτη, που διενεργείται με λεωφορεία αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης μεταξύ δήμων, δημοτικών διαμερισμάτων ή κοινοτήτων.
14. «Υπεραστικό λεωφορείο»: το αυτοκίνητο λεωφορείο με το οποίο εκτελείται η υπεραστική επιβατική συγκοινωνία.
15. «Υπερταχύ δρομολόγιο»: το δρομολόγιο κατά την εκτέλεση του οποίου το λεωφορείο δεν σταθμεύει σε ενδιάμεση στάση από την αφετηρία μέχρι το τέρμα της γραμμής.
16. «Φορείς συγκοινωνιακού έργου»: οι φορείς που εκτελούν οδικές επιβατικές μεταφορές σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού.
17. «Χιλιομετρικός επιβάτης»: εκείνος που διανύει με λεωφορείο απόσταση ενός χιλιομέτρου.
18. «Χιλιομετρικός συντελεστής κομίστρου»: το κόμιστρο που αντιστοιχεί σε ένα χιλιομετρικό επιβάτη.

Άρθρο 2

Ανάθεση Συγκοινωνιακού Έργου

1. Η εκτέλεση και εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού έργου των τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών, υφιστάμενων και νέων, ανατίθεται αποκλειστικά στους φορείς συγκοινωνιακού έργου που προβλέπει ο νόμος αυτός, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις αυτού, από 1.7.2001 μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2009.

2. Παραχωρήσεις που ήδη υφίστανται για την εκτέλεση όμοιου έργου από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) και τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), τη Δημοτική Επιχείρηση Συγκοινωνιών «ΡΟΔΑ» και τη Δημοτική Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών Κω (Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ) και για την περιοχή ευθύνης τους, δεν θίγονται από την ανάθεση της παραγράφου 1.

Άρθρο 3

Μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Λ. σε ανώνυμες εταιρίες

1. Κάθε υφιστάμενο κατά την έναρξη της ισχύος του παρόντος νόμου Κ.Τ.Ε.Λ. δύναται να μετατραπεί σε ανώνυμη εταιρία, με την επιφύλαξη της παραγράφου 4 του άρθρου 5. Για την ως άνω μετατροπή απαιτείται απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων του, η οποία πρέπει να ληφθεί το αργότερο μέχρι τις 30.9.2002, με πλειοψηφία τουλάχιστον των δύο τρίτων (2/3) του συνολικού αριθμού των μετόχων του Κ.Τ.Ε.Λ.. Οι διαδικασίες μετατροπής πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί μέχρι τις 30.9.2003.

2. Η μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Λ. σε ανώνυμες εταιρίες γίνεται με την πλειοψηφία και εντός των προθεσμιών που προβλέπονται στην πρώτη παράγραφο, ως εξής:

α. Με εισφορά στην ως άνω εταιρία της κυριότητας των λεωφορείων ιδιοκτησίας των μετόχων των οικείων Κ.Τ.Ε.Λ.. Στην περίπτωση αυτή κεφάλαιο της ανώνυμης εταιρίας αποτελεί η αξία των εισφερόμενων λεωφορείων, όπως και το τυχόν ενεργητικό του μετατρεπόμενου Κ.Τ.Ε.Λ., σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 του κ.ν. 2190/1920 περί ανωνύμων εταιριών. Σε κάθε περίπτωση το κεφάλαιο δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το ελάχιστο κεφάλαιο ανωνύμου εταιρίας κατά τις κείμενες διατάξεις, συμπληρούμενο αναλόγως με καταβολή εις χρήμα. Μέτοχοι των ανωνύμων εταιριών μπορούν να γίνουν όλοι οι μέτοχοι του Κ.Τ.Ε.Λ. που μετατρέπεται σε Α.Ε., εφόσον εισφέρουν την κυριότητα των λεωφορείων τους, η δε συμμετοχή στο κεφάλαιο γίνεται σύμφωνα και αναλογικά με την αξία των εισφερομένων στοιχείων.

β. (i) Με μίσθωση των λεωφορείων φυσικών ή νομικών προσώπων που είναι ενταγμένα στα Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και αυτών που θα προέρχονται από αντικατάσταση. Στην περίπτωση αυτή το μετοχικό κεφάλαιο της Α.Ε. αποτελείται από το ενεργητικό του μετατρεπόμενου Κ.Τ.Ε.Λ., αποτιμώμενο σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 του κ.ν. 2190/1920, και καταβολή εις χρήμα, και δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το ελάχιστο προβλεπόμενο για τις ανώνυμες εταιρίες. Μέτοχοι των ανωνύμων εταιριών μπορούν να γίνουν όλοι οι μέτοχοι του μετατραπέντος κατά την παράγραφο 1 Κ.Τ.Ε.Λ., εφόσον συμμετάσχουν στην ανάληψη του κεφαλαίου με καταβολή εις χρήμα, σύμφωνα και αναλογικά με την συμμετοχή που είχαν στο μετατρεπόμενο Κ.Τ.Ε.Λ..

(ii) Τα λεωφορεία φυσικών ή νομικών προσώπων που είναι ενταγμένα στο Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και αυτά που θα

προέρχονται από αντικατάσταση αυτών, εκμισθώνονται στην Α.Ε.. Η σύμβαση μίσθωσης είναι ορισμένου χρόνου, και η διάρκειά της λήγει ταυτόχρονα με τη λήξη ανάθεσης του έργου της παραγράφου 1 του άρθρου 2. Οι συμβαλλόμενοι ιδιοκτήτες μέτοχοι - εκμισθωτές υποχρεούνται, έναντι προκαθορισμένης χιλιομετρικής αποζημίωσης, να παρέχουν το όχημα με τον οδηγό του σύμφωνα με το κύκλωμα εργασίας που καθορίζει η συμβαλλόμενη Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε.. Τον ιδιοκτήτη μέτοχο - εκμισθωτή βαρύνουν και οι δαπάνες ασφάλισης οδηγού, που αυτός προσλαμβάνει, όπως η συντήρηση και φύλαξη του οχήματος.

(iii) Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι βασικοί όροι των συμβάσεων μισθώσεως, ιδίως οι ελάχιστες υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών, οι παρεχόμενες υπηρεσίες και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. Ακίνητα περιουσιακά στοιχεία ενταγμένα στη λειτουργία των Κ.Τ.Ε.Λ., τα οποία ανήκουν σε νομικά πρόσωπα, που έχουν συσταθεί από μετόχους των Κ.Τ.Ε.Λ., δύναται, με απόφαση της γενικής συνέλευσης των νομικών προσώπων, με πλειοψηφία τουλάχιστον 2/3 του συνολικού αριθμού των ψήφων, να εισφερθούν στην υπό σύσταση Α.Ε. μετά από αποτίμηση της αξίας τους σύμφωνα με το άρθρο 9 του κ.ν. 2190/1920, έναντι ανάλογου αριθμού μετοχών. Επιτρέπεται επίσης να εξαγοραστούν από την Α.Ε. με καταβολή της αξίας που αποτιμάται σύμφωνα με το άρθρο 9 του κ.ν. 2190/1920, μετά από αντίστοιχη αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου αυτής.

4. Το δικαίωμα δημόσιας χρήσης λεωφορείων φυσικών ή νομικών προσώπων που είναι ενταγμένα στα Κ.Τ.Ε.Λ. και δεν θα εισφερθούν κατά κυριότητα στις υπό σύσταση Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή δεν θα μισθωθούν από αυτές, σύμφωνα με την παράγραφο 2, απόλλεται αυτοδικαίως μετά την 30.9.2003.

5. Στην περίπτωση της παραγράφου 2 περ. β', η εν ζωή μεταβίβαση των μετοχών της ανώνυμης εταιρίας, που προκύπτει από μετατροπή Κ.Τ.Ε.Λ., μπορεί να γίνει προς τους μετόχους αυτής, καθώς και προς άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, που πληρούν τις προϋποθέσεις των διατάξεων που ισχύουν περί απόκτησης αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης. Σε αυτήν την περίπτωση, η μεταβίβαση των μετοχών πραγματοποιείται με την ταυτόχρονη μεταβίβαση του λεωφορείου ή των λεωφορείων κυριότητας του μεταβιβάζοντος μετόχου και με την υποχρέωση αποδοχής και συνέχισης της σύμβασης μίσθωσης από το νέο ιδιοκτήτη.

6. Οι ανώνυμες εταιρίες των προηγούμενων παραγράφων διέπονται από τις διατάξεις του παρόντος και του κ.ν. 2190/1920. Στην επωνυμία τους πρέπει να περιέχονται οι λέξεις «Κ.Τ.Ε.Λ. ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ». Οι μετοχές είναι ονομαστικές.

7. Η, κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Λ. σε ανώνυμες εταιρίες, οι εισφορές των μετόχων, η αυτοδικαίη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων των νυν υφισταμένων Κ.Τ.Ε.Λ. ή συνεταιρισμών μετόχων των Κ.Τ.Ε.Λ. ή άλλης μορφής νομικών προσώπων αυτών, καθώς και οι συμβάσεις εκμίσθωσης των λεωφορείων, απαλλάσσονται παντός τέλους ή δικαιώματος υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, καθώς και παντός φόρου συμπεριλαμβανομένου και του φόρου εισοδήματος και εξαιρουμένου μόνο του φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίων. Ειδικά για το Φ.Π.Α., έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του ν. 2859/2000, όπως εκάστοτε ισχύουν.

8. Με την καταβολή του φόρου εισοδήματος από ανώνυμες εταιρίες της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του παρόντος, δεν επέρχεται εξάντληση της φορολογικής υποχρέωσης για τα μερίσματα που διανέμουν στους μετόχους. Τα μερίσματα αυτά φορολογούνται στο όνομα του μετόχου μετά την αναγωγή τους σε μικτό ποσό με την προσθήκη σε αυτά του αναλογούντος φόρου νομικών προσώπων. Από τον αναλογούντα φόρο που προκύπτει εκπίπτει ο φόρος εισοδήματος που κατέβαλε η ανώνυμη εταιρεία και ο οποίος αναλογεί στα πιο πάνω μερίσματα.

9. Οι διατάξεις των παραγράφων 7 και 8, εφαρμόζονται και σε ανώνυμες εταιρίες, που συνιστώνται από μετόχους των Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν μετατρέπονται σε Α.Ε..

10. Η Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. υποκαθιστά αυτοδικαίως και χωρίς άλλη διατύπωση το Κ.Τ.Ε.Λ. σε όλα γενικά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους και η μεταβίβαση αυτή αποτελεί οιοδήποτε καθολική διαδοχή. Στο περιθώριο των οικείων βιβλίων προκειμένου περί ακινήτων, σημειώνεται η καθολική διαδοχή, που επέρχεται με τις διατάξεις του παρόντος. Η μεταφορά προσωπικού των Κ.Τ.Ε.Λ. με σύμβαση εξαρτημένης εργασίας γίνεται αυτοδικαίως, και χωρίς προηγούμενη αποζημίωση, στην ανώνυμη εταιρία η οποία αναλαμβάνει όλες τις υποχρεώσεις των Κ.Τ.Ε.Λ. έναντι του προσωπικού αυτού. Οι εκκρεμείς δίκες συνεχίζονται από την ανώνυμη εταιρία και δεν επέρχεται βιαιή διακοπή αυτών.

11. Με την πλειοψηφία και εντός των προθεσμιών της παραγράφου 1, δύο ή περισσότερα Κ.Τ.Ε.Λ. δύναται να συστήσουν μία ανώνυμη εταιρία σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2, εφαρμοζομένων των διατάξεων των παραγράφων 7 και 8.

12. Από και δια της σύστασης της ανωνύμου εταιρίας, τα όργανα διοίκησης και διαχείρισης των Κ.Τ.Ε.Λ. παύουν να υφίστανται, χωρίς να απαιτείται προς τούτο διοικητική πράξη.

Άρθρο 4 **Σκοπός Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε.**

1. Σκοπός των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. είναι η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 6, καθώς και οποιοδήποτε άλλο έργο οδικών συγκοινωνιών τους ανατεθεί.

2. Για την εκτέλεση του σκοπού αυτού τα Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. μπορούν:

α. Να εκπονούν μελέτες συναφείς με την οργάνωση και λειτουργία του συγκοινωνιακού έργου που τους ανατίθεται.

β. Να κατασκευάζουν και εκμεταλλεύονται κάθε είδους εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, ιδίως σταθμούς άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων, στέγασης, συντήρησης, τροφοδοσίας και εφοδιασμού με καύσιμα ή χώρων αναμονής και εξυπηρέτησης επιβατών.

γ. Να συνεργάζονται με σιδηροδρομικές, αεροπορικές ή ναυτιλιακές εταιρείες για την παροχή σχετικών υπηρεσιών

δ. Να ιδρύουν σε νομαρχιακό ή διανομαρχιακό ή εθνικό επίπεδο από τις Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., προμηθευτικούς συνεταιρισμούς μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, για την προμήθεια οχημάτων, ανταλλακτικών και εξαρτημάτων και άλλων υλικών.

Άρθρο 5

Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρείες

1. Στη περίπτωση που Κ.Τ.Ε.Λ. δεν λάβει απόφαση μετατροπής του σε Α.Ε. μέχρι τις 30.9.2002 ή δεν πραγματοποιήσει τη ληφθείσα απόφαση μετατροπής μέχρι τις 30.9.2003 τίθεται σε εκκαθάριση σύμφωνα με τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα περί Αστικών Εταιριών και προκηρύσσεται, με απόφαση του οικείου Νομάρχη, δημόσιος διαγωνισμός ανάθεσης του έργου του. Η παραπάνω απόφαση εκδίδεται σε αποκλειστική προθεσμία έξι (6) μηνών, ήτοι μέχρι 31.3.2003 και 31.3.2004 αντιστοίχως. Στο διαγωνισμό έχουν δικαίωμα συμμετοχής ανώνυμες εταιρείες που ιδρύονται από μετόχους των ως άνω Κ.Τ.Ε.Λ., τα οποία αρνήθηκαν ή δεν πραγματοποίησαν την απόφαση περί μετατροπής, σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού. Κατ' εξαίρεση μπορούν να συμμετέχουν και ανώνυμες εταιρείες, που πληρούν τις προϋποθέσεις του οδικού μεταφορέα επιβατών.

2. Αν αστικό Κ.Τ.Ε.Λ. δεν μετατρέπεται σε Α.Ε. και ο προαναφερόμενος διαγωνισμός αποβεί άκαρπος για μία φορά, η εκτέλεση και εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού έργου του εν λόγω Κ.Τ.Ε.Λ., ανατίθεται, με απόφαση του Νομάρχη, που έχει έδρα το Κ.Τ.Ε.Λ., σε δημοτική ή διαδημοτική επιχείρηση που ιδρύει ο οικείος Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) πρώτου βαθμού ή σε ανώνυμη εταιρία που ιδρύει ο οικείος Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού, από κοινού με μετόχους του ως άνω Κ.Τ.Ε.Λ.. Αν ο Ο.Τ.Α. δεν αποδεχθεί την ανάληψη του έργου αυτού, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δύο μηνών, επαναπροκηρύσσεται διαγωνισμός εντός ενός μηνός, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1.

3. Μέχρι την ημερομηνία παροχής του έργου, σύμφωνα με τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων, το συγκοινωνιακό έργο εξακολουθεί υποχρεωτικά να εκτελείται από τα Κ.Τ.Ε.Λ., που δεν έλαβαν ή δεν υλοποίησαν την απόφαση μετατροπής σε ανώνυμη εταιρία. Μετά την ημερομηνία αυτή, τα εν λόγω Κ.Τ.Ε.Λ. τίθενται σε εκκαθάριση σύμφωνα με τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα περί αστικών εταιριών.

4. Κ.Τ.Ε.Λ. στα οποία είναι ενταγμένα λιγότερα από δώδεκα λεωφορεία, δύναται να διατηρήσουν τη νομική μορφή που έχουν κατά την ημερομηνία ισχύος του παρόντος.

5. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται το ανατιθέμενο έργο, οι όροι, οι προϋποθέσεις, τα κριτήρια αξιολόγησης, η διαδικασία διεξαγωγής του διαγωνισμού και ανάθεσης του έργου και κάθε άλλο σχετικό θέμα για την εφαρμογή της παραγράφου 1. Με όμοια απόφαση καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου του Κ.Τ.Ε.Λ. στους Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού ή τις επιχειρήσεις, που αυτοί ιδρύουν, σύμφωνα με την παράγραφο 2.

Άρθρο 6

Έργο Κ.Τ.Ε.Λ. και λοιπών φορέων

1. Στους φορείς συγκοινωνιακού έργου του άρθρου 2 ανατίθεται η εκτέλεση και εκμετάλλευση:

α. Των υφιστάμενων τακτικών, αστικών και υπεραστικών, επιβατικών γραμμών που κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου έχουν ανατεθεί στα Κ.Τ.Ε.Λ. και εκτελούνται από αυτά.

β. Των νέων τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών, όπως αυτές καθιερώνονται με τις διατάξεις του άρθρου 7.

γ. Του έργου που ασκούν σύμφωνα με το άρθρο 1 του ν. 2446/1996.

2. Το ως άνω μεταφορικό έργο εκτελείται από τα αστικά και υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ., τη Δημοτική Επιχείρηση Συγκοινωνιών «ΡΟΔΑ» και την Δ.Ε.Α.Σ. Κω εντός της περιοχής ευθύνης τους, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του νόμου αυτού.

Άρθρο 7

Χαρακτηρισμός νέων αστικών περιοχών και καθορισμός νέων τακτικών γραμμών

1. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται για την εφαρμογή του νόμου αυτού οι γενικοί όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για τον χαρακτηρισμό μιας περιοχής ως αστικής και μιας γραμμής ως αστικής ή υπεραστικής, καθώς και οι όροι και οι προϋποθέσεις για τον καθορισμό των αφετηριών, τερμάτων, διαδρομών, στάσεων σταθμών, πρακτορείων εξυπηρέτησης, εκδοτηρίων εισιτηρίων και κάθε άλλου σχετικού θέματος. Η απόφαση αυτή εκδίδεται μετά από γνώμη επιτροπής, αποτελούμενη από επτά (7) κατ' ανώτατο όριο μέλη, που συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, και αποτελείται από δύο εκπροσώπους του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και εκπρόσωπο του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, της Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων, της Ένωσης Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδος, της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αστικών Λεωφορείων (Π.Ο.Ε.Ι.Α.Λ.) και της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Υ.Σ.).

2. Ο κατά την προηγούμενη παράγραφο χαρακτηρισμός των αστικών περιοχών γίνεται με αποφάσεις των οικείων Νομαρχιακών Συμβουλίων και ο χαρακτηρισμός γραμμών ως αστικών και υπεραστικών γίνεται με αποφάσεις των οικείων Νομαρχών. Με τις αποφάσεις των Νομαρχών καθορίζονται επίσης η αφετηρία, η διαδρομή, οι στάσεις και το τέρμα κάθε γραμμής. Ειδικά για το χαρακτηρισμό των αστικών περιοχών και των αστικών γραμμών, ζητείται η γνώμη των οικείων Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού.

3. Περιοχές που, μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές, διατηρούν το χαρακτηρισμό τους και μπορούν να επεκταθούν σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην προηγούμενη παράγραφο.

4. Οι επιβατικές γραμμές που έχουν χαρακτηριστεί και λειτουργούν ως αστικές ή υπεραστικές κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, διατηρούνται και μπορούν να τροποποιηθούν σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 2. Για την τροποποίηση υφιστάμενης επιβατικής γραμμής απαιτείται απόφαση του αρμόδιου για το χαρακτηρισμό οργάνου.

5. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και μετά από μελέτη κυκλοφοριακών επιπτώσεων, που εκπονείται με μέριμνα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται τα σημεία αφετηριών και τερμάτων καθώς και τα σημεία κοινών ενδιάμεσων στάσεων εντός των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης, καθώς και άλλων πολεοδομικών συγκροτημάτων.

Με την επιφύλαξη προηγούμενης έκδοσης της απόφασης αυτής, ο Νομάρχης της έδρας Κ.Τ.Ε.Λ., μετά από σχετικό αίτημα του οικείου Κ.Τ.Ε.Λ., καθορίζει νέες υπεραστικές διανομαρχιακές γραμμές ή τροποποιεί τις υφιστάμενες, που συνδέουν πρωτεύουσα ή δήμο νομού με την Αθήνα ή τη Θεσσαλονίκη. Με απόφαση του Νομάρχη Αθηνών ή Θεσσαλονίκης, κατά περίπτωση, τροποποιείται η γραμμή Αθηνών - Θεσσαλονίκης εντός των ορίων των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης, με την επιφύλαξη της παρ. 7 του άρθρου 9 και σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου αυτής.

6. Κατόπιν έκδοσης της υπουργικής απόφασης της παραγράφου 1, και με την επιφύλαξη της προηγούμενης παραγράφου, νέες υπεραστικές διανομαρχιακές γραμμές, που συνδέουν πρωτεύουσα ή δήμο νομού με πρωτεύουσα ή δήμο άλλου νομού, καθιερώνονται ως ακολούθως:

α. Το Κ.Τ.Ε.Λ. που επιθυμεί την καθιέρωση της νέας γραμμής, υποβάλλει στον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας σχετικό αίτημα, στο οποίο περιλαμβάνονται τα απαραίτητα στοιχεία λειτουργίας της νέας γραμμής.

β. Αν το τέρμα της διανομαρχιακής γραμμής βρίσκεται σε νομό της ίδιας περιφέρειας, ο Γενικός Γραμματέας απευθύνει ερώτημα προς το αντίστοιχο Κ.Τ.Ε.Λ., στην περιοχή ευθύνης, του οποίου βρίσκεται το τέρμα της γραμμής για συνεκμετάλλευση της γραμμής. Αν το Κ.Τ.Ε.Λ. δεν απαντήσει εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών ή αρνηθεί τη συνεκμετάλλευση, η διανομαρχιακή γραμμή δύναται να καθορίζεται και να ανατίθεται η εκμετάλλευσή της στο αιτούν Κ.Τ.Ε.Λ. με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας. Αν το Κ.Τ.Ε.Λ. αποδεχθεί τη συνεκμετάλλευση, με όμοια απόφαση καθιερώνεται η γραμμή και οι όροι συνεκμετάλλευσής αυτής.

γ. Αν το τέρμα της διανομαρχιακής γραμμής βρίσκεται σε νομό άλλης περιφέρειας, το αίτημα περί καθιέρωσης διανομαρχιακής γραμμής κοινοποιείται από τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας, στον οποίο υποβλήθηκε προς τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας, όπου υπάγεται ο νομός τέρματος της γραμμής. Το παραπάνω αίτημα κοινοποιείται επίσης στο Κ.Τ.Ε.Λ. της ίδιας περιφέρειας με σχετικό ερώτημα για συνεκμετάλλευση. Σε περίπτωση που το Κ.Τ.Ε.Λ. δεν απαντήσει εντός της παραπάνω αποκλειστικής προθεσμίας ή αρνηθεί τη συνεκμετάλλευση, με κοινή απόφαση των Γενικών Γραμματέων των Περιφερειών η γραμμή μπορεί να ανατεθεί εξ' ολοκλήρου στο αιτούν Κ.Τ.Ε.Λ.. Αν το δεύτερο Κ.Τ.Ε.Λ. αποδεχθεί τη συνεκμετάλλευση, με όμοια απόφαση καθιερώνεται η γραμμή και οι όροι συνεκμετάλλευσής αυτής. Σε περίπτωση διαφωνίας των Γενικών Γραμματέων των Περιφερειών, η γραμμή και οι όροι συνεκμετάλλευσής ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

δ. Για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου ζητείται η γνώμη της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Υ.Σ.), η οποία υποβάλλεται εντός προθεσμίας ενός μηνός. Σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης υποβολής της ως άνω γνώμης, η απόφαση εκδίδεται νομίμως και χωρίς αυτήν.

ε. Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής εφαρμόζονται αναλόγως και στις αιτήσεις των Κ.Τ.Ε.Λ. για συμμετοχή στη συνεκμετάλλευση υφιστάμενων διανομαρχιακών γραμμών. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις

συνεκμετάλλευσής υφιστάμενων ή νέων διανομαρχιακών γραμμών και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

7. Οι νέες αστικές και ενδομαρχειακές υπεραστικές γραμμές που καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, εκτελούνται υποχρεωτικά από τα οικεία Κ.Τ.Ε.Λ., για διάστημα έξι (6) μηνών από την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας της γραμμής, η οποία καθορίζεται από την ως άνω απόφαση. Σε περίπτωση που η μέση πληρότητα των πρώτων έξι (6) μηνών λειτουργίας και εκμετάλλευσής της γραμμής στο σύνολο της διαδρομής είναι μεγαλύτερη του είκοσι τοις εκατό (20%) επί του αριθμού των διατιθέμενων θέσεων, η γραμμή εκτελείται εφεξής υποχρεωτικά από το Κ.Τ.Ε.Λ.. Αν η μέση πληρότητα αποδεικνύεται ότι είναι κατώτερη του 20%, το Κ.Τ.Ε.Λ. μπορεί: α) να αρνηθεί τη συνέχιση εκμετάλλευσής της γραμμής, β) να προτείνει στο αρμόδιο όργανο σχετική τροποποίηση της εκμετάλλευσής της γραμμής, ιδίως ως προς τη συχνότητα των δρομολογίων και την έναρξη και λήξη αυτών, γ) να προτείνει στον οικείο Ο.Τ.Α., εφόσον επιθυμεί τη συνέχιση λειτουργίας της γραμμής με τους ήδη καθορισμένους όρους, τη σύναψη σύμβασης για την κάλυψη των απωλειών εσόδων τουλάχιστον στο ποσοστό του 20%. Αν το Κ.Τ.Ε.Λ. αρνηθεί την εκμετάλλευση της νέας γραμμής, αυτή δύναται να ανατίθεται στον οικείο Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού από το Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του νόμου αυτού, εφόσον όμως δεν έχει αρνηθεί την πρόταση για κάλυψη των απωλειών εσόδων στο ποσοστό του 20%.

8. Στην περίπτωση χαρακτηρισμού νέας αστικής περιοχής, η εκτέλεση της αστικής συγκοινωνίας ανατίθεται κατά προτεραιότητα στο υπεραστικό Κ.Τ.Ε.Λ. που εξυπηρετούσε την εν λόγω περιοχή. Εάν αυτό αρνηθεί, οι οικείοι Ο.Τ.Α. αναλαμβάνουν το εν λόγω έργο σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του νόμου αυτού.

9. Σε περίπτωση επέκτασης αστικής περιοχής, το συγκοινωνιακό έργο ανατίθεται στο φορέα, που εκτελούσε την αστική συγκοινωνία πριν την επέκτασή της.

Άρθρο 8 **Καθορισμός δρομολογίων**

1. Με απόφαση του Νομάρχη της έδρας του Κ.Τ.Ε.Λ., μετά από εισήγηση του Κ.Τ.Ε.Λ. και γνώμη των οικείων Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού ή της Τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων, η οποία υποβάλλεται εντός αποκλειστικής προθεσμίας 15 ημερών, καθορίζεται ο ελάχιστος αριθμός των υποχρεωτικών δρομολογίων, κοινών, ταχέων και υπερταχέων, και η κατανομή αυτών ανά 24ωρο. Σε περίπτωση συνεκμετάλλευσής γραμμών, ο παραπάνω καθορισμός των δρομολογίων γίνεται με κοινή απόφαση των οικείων Νομαρχών. Με όμοια απόφαση καθορίζεται ο ελάχιστος αριθμός των υποχρεωτικών δρομολογίων στις άγονες λεωφορειακές γραμμές τήσεων.

2. Οι βασικοί όροι καθορισμού νέων δρομολογίων, οι προϋποθέσεις, η διαδικασία και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή της προηγούμενης παραγράφου, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 9 **Εξυπηρέτηση υπεραστικών γραμμών**

1. Η εξυπηρέτηση των ενδομαρχειακών υπεραστικών

επιβατικών γραμμών και των γραμμών που συνδέουν πρωτεύουσες ή άλλους δήμους ή κοινότητες ομόρων νομών διενεργείται με κοινά δρομολόγια. Κατά την εκτέλεση των δρομολογίων αυτών επιτρέπεται η επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών σε οποιαδήποτε στάση της διαδρομής, εφόσον δεν υπάρχει αστική συγκοινωνία για το σύνολο της διαδρομής του επιβάτη ή δρομολόγιο του υπεραστικού οικείου Κ.Τ.Ε.Λ. εντός διαστήματος δύο (2) ωρών πριν ή μετά τη διέλευση του λεωφορείου.

2. Η εξυπηρέτηση των διανομαρχιακών υπεραστικών επιβατικών γραμμών που συνδέουν πρωτεύουσες νομών ή άλλες πόλεις αυτών με την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη ή με πρωτεύουσες ή πόλεις νομών, διενεργείται με «ταχέα» και «υπερταχέα δρομολόγια».

3. α. Κατά την εκτέλεση των ταχέων δρομολογίων για την εξυπηρέτηση των γραμμών που προβλέπονται στην παράγραφο 2, επιτρέπεται η επιβίβαση επιβατών εντός των ορίων του νομού της έδρας του Κ.Τ.Ε.Λ. και η αποβίβαση αυτών στις πρωτεύουσες ή σε άλλες κύριες πόλεις των ενδιάμεσων νομών από τις οποίες διέρχεται η γραμμή. Επίσης επιτρέπεται η επιβίβαση επιβατών και από τις πρωτεύουσες ή κύριες πόλεις των νομών αυτών και η αποβίβασή τους μέσα στα όρια του νομού του τέρματος της γραμμής ή σε άλλες ενδιάμεσες πρωτεύουσες ή κύριες πόλεις, εφόσον ο επιβάτης δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί από δρομολόγιο Κ.Τ.Ε.Λ. που έχει έδρα τον ενδιάμεσο νομό μέσα σε διάστημα δύο (2) ωρών πριν ή μετά τη διέλευση του λεωφορείου.

β. Κατά την επιστροφή στην έδρα του Κ.Τ.Ε.Λ. με ταχέα δρομολόγια, η επιβίβαση επιβατών περιορίζεται μέσα στα όρια των νομών του τέρματος της γραμμής και η αποβίβαση αυτών μέσα στα όρια των νομών, όπου η έδρα του Κ.Τ.Ε.Λ. που εκτελεί το δρομολόγιο. Επίσης είναι δυνατή η επιβίβαση επιβατών από πρωτεύουσες ή άλλες κύριες πόλεις των ενδιάμεσων νομών, που διέρχεται η γραμμή και η αποβίβαση αυτών μέσα στα όρια του νομού όπου η έδρα του Κ.Τ.Ε.Λ. που εκτελεί το δρομολόγιο ή σε άλλες ενδιάμεσες πρωτεύουσες νομών ή κύριες πόλεις αυτών, εφόσον ο επιβάτης δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί από δρομολόγιο Κ.Τ.Ε.Λ. που έχει έδρα τον ενδιάμεσο νομό μέσα σε διάστημα δύο (2) ωρών πριν ή μετά τη διέλευση του λεωφορείου.

γ. Ειδικά για όμορους νομούς που η οδική σύνδεση αυτών γίνεται μέσω τρίτου νομού εφαρμόζονται οι διατάξεις των προηγούμενων εδαφίων της παρούσας παραγράφου.

4. Κατά την εκτέλεση των «υπερταχέων δρομολογίων» η επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών περιορίζεται αποκλειστικά στην αφετηρία και στο τέρμα κάθε γραμμής.

5. Για την προσφορότερη εκμετάλλευση των διανομαρχιακών υπεραστικών επιβατικών γραμμών, τα Κ.Τ.Ε.Λ. μπορούν να καταρτίζουν συμφωνίες μεταξύ τους για τη συνεκμετάλλευση των γραμμών αυτών ολικά ή μερικά ή για ορισμένο χρονικό διάστημα, χωρίς να τροποποιούνται οι όροι και προϋποθέσεις με τους οποίους καθιερώθηκε η γραμμή. Οι συμφωνίες αυτές γνωστοποιούνται στις αρμόδιες υπηρεσίες των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων.

6. Για την αντιμετώπιση ιδιαίτερα αυξημένης επιβατικής κίνησης, επιτρέπεται η μίσθωση λεωφορείων από άλλο Κ.Τ.Ε.Λ., στην περιοχή του οποίου παρατηρείται, την ίδια χρονική περίοδο, κάμψη της επιβατικής κίνησης ή τουριστικών λεωφορείων. Το συμφωνητικό της μίσθωσης γνωστοποιείται στις αρμόδιες υπηρεσίες των Νο-

μαρχιακών Αυτοδιοικήσεων. Η διάρκεια της ως άνω μίσθωσης δεν μπορεί να υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες, εκτός αν εξακολουθούν να υφίστανται οι ίδιες συγκοινωνιακές ανάγκες.

7. Τα υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ. των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης εξυπηρετούν μόνο τις ενδονομαρχιακές υπεραστικές επιβατικές γραμμές, καθώς και την υπεραστική γραμμή Αθηνών - Θεσσαλονίκης.

Άρθρο 10

Καθορισμός και Είσπραξη Κομίστρου

1. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών η οποία εκδίδεται στο τελευταίο τρίμηνο κάθε έτους, καθορίζονται ή αναπροσαρμόζονται, κάθε φορά, οι χιλιομετρικοί συντελεστές κομίστρου μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία, τα όρια βάρους αποσκευών χωρίς καταβολή κομίστρου, οι συντελεστές κομίστρου για μεταφορά υπερβάλλοντος βάρους αποσκευών και ασυνόδευτων μικροδεμάτων, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια για τον τρόπο είσπραξης, διάθεσης εισιτηρίων και επιβαλλόμενων επιβαρύνσεων επί της τιμής αυτών. Οι παραπάνω χιλιομετρικοί συντελεστές κομίστρου, στις αστικές και υπεραστικές (ενδονομαρχιακές και διανομαρχιακές) γραμμές, δύνανται να είναι ενιαίοι για το σύνολο της χώρας ή διαφορετικοί κατά περιφέρεια ή κατά νομό ή νομούς ή κατά κατηγορίες γραμμών που παρουσιάζουν παρόμοια χαρακτηριστικά στοιχεία εκμετάλλευσης. Με όμοια απόφαση καθορίζεται ενιαίος τρόπος υπολογισμού του κομίστρου αστικών συγκοινωνιών κατά ζώνες, το βασικό κόμιστρο ζώνης και ο χιλιομετρικός συντελεστής.

2. Για τον καθορισμό του κομίστρου, σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, και τον τρόπο υπολογισμού αυτού, λαμβάνονται υπόψη ιδίως η συχνότητα των δρομολογίων, η προβλεπόμενη κίνηση επιβατών, οι τοπικές συνθήκες λειτουργίας των Κ.Τ.Ε.Λ., οι δαπάνες λειτουργίας εκμετάλλευσης και απόσβεσης της αξίας των λεωφορείων, οι γενικές δαπάνες λειτουργίας των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου, τα ελευθέρας ή μειωμένης τιμής εισιτήρια, σύμφωνα με την αριθμ. 99/1990 (ΦΕΚ 109 Α') πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου και το εύλογο ανά λεωφορείο κέρδος. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 13 του παρόντος εισφορά 5% υπολογίζεται επί του ως άνω καθοριζόμενου κομίστρου και προστίθεται σε αυτό.

3. Τα κόμιστρα αστικών και υπεραστικών γραμμών κάθε φορέα παροχής συγκοινωνιακού έργου, και τα κόμιστρα συνοδευόμενων αποσκευών ή ασυνόδευτων δεμάτων καθορίζονται με αποφάσεις των οικείων Νομαρχών, με βάση τις ρυθμίσεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού.

4. Οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού, λοιποί Οργανισμοί, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. ή επιχειρήσεις του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα ή ενώσεις προσώπων, που επιθυμούν την άσκηση πολιτικής μειωμένων κομίστρων ή ελεύθερης διακίνησης με τις εκτελούμενες με τις τακτικές αστικές ή υπεραστικές γραμμές, μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις με τους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου ή τις Ομοσπονδίες αυτών, με τις οποίες καθορίζονται η παρεχόμενη έκπτωση επί του καθορισμένου κομίστρου, ο αριθμός των μετακινούμενων επιβατών και η ανά μετακινούμενο επιβάτη δαπάνη που βαρύνει τον αντισυμβαλλόμενο του Κ.Τ.Ε.Λ., ο τρό-

πος και η διαδικασία καταβολής και κάθε άλλη λεπτομέρεια. Οι συμβάσεις αυτές γνωστοποιούνται στις αρμόδιες υπηρεσίες των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων.

5. Με απόφαση του οικείου Νομάρχη καθορίζεται και αναπροσαρμόζεται το κόμιστρο για την εξυπηρέτηση άγονων γραμμών νήσων οι οποίες δεν εξυπηρετούνται από Κ.Τ.Ε.Λ.. Ο χιλιομετρικός συντελεστής κομίστρου των πιο πάνω γραμμών πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσος με αυτόν που καθορίζεται και ισχύει, κάθε φορά, στα αντίστοιχα Κ.Τ.Ε.Λ. νήσων.

6. Το σύστημα και ο εξοπλισμός είσπραξης κομίστρου και διασφάλισης των εσόδων εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ. καθορίζονται με απόφαση του Δ.Σ. αυτού. Τα λεωφορεία που εξυπηρετούν αστικές γραμμές εξοπλίζονται με κατάλληλα μηχανήματα έκδοσης ή ακύρωσης εισιτηρίων. Απαγορεύεται η τοποθέτηση οποιουδήποτε εξαρτήματος ρίψης νομισμάτων ή συλλογής αυτών, χωρίς την έκδοση του ανάλογου εισιτηρίου. Συσκευές έκδοσης ή ακύρωσης εισιτηρίων δύναται να τοποθετούνται, με αποφάσεις των Δ.Σ. των Κ.Τ.Ε.Λ. και στα λεωφορεία υπεραστικών γραμμών.

Άρθρο 11

Όροι κυκλοφορίας και καθορισμός αριθμού λεωφορείων

1. Η μεταφορά προσώπων διενεργείται με αστικά ή υπεραστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης. Τα λεωφορεία αυτά, όταν τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, είτε καινούργια είτε μεταχειρισμένα, πρέπει να είναι ηλικίας μέχρι δεκαπέντε (15) ετών από τους έτους κατασκευής τους, του τελευταίου μη συμπεριλαμβανομένου. Μετά τη συμπλήρωση είκοσι πέντε (25) ετών από το έτος κατασκευής τους, του τελευταίου μη συμπεριλαμβανομένου, αυτά αποσύρονται από την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου. Οι ρυθμίσεις της παραγράφου αυτής εφαρμόζονται αναλογικά και στα λεωφορεία που ταξινομήθηκαν με βάση την ημερομηνία έκδοσης της πρώτης άδειας κυκλοφορίας στην ημεδαπή ή αλλοδαπή.

2. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του Κ.Τ.Ε.Λ., ή της Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩΣ ή ΡΟΔΑ, ύστερα από πρόταση του Δ.Σ., ή με αποφάσεις των αρμόδιων οργάνων διοίκησης των λοιπών φορέων, καθορίζεται ο επιπλέον αριθμός των λεωφορείων που τυχόν απαιτούνται για την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών τους. Οι άδειες κυκλοφορίας των λεωφορείων αυτών εκδίδονται στο όνομα του νομικού προσώπου και είναι αμεταβίβαστες.

3. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται:

α. Ο τύπος των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων, ο αριθμός των θέσεων και οι τεχνικές προδιαγραφές, που πρέπει να πληρούν για την ταξινόμηση και κυκλοφορία αυτών.

β. Οι όροι και προϋποθέσεις αντικατάστασης των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων, με άλλα καινούργια ή μεταχειρισμένα της ίδιας ή μικρότερης ή μεγαλύτερης κατηγορίας και η κατάταξη των τύπων τους σε κλάσεις ανάλογα με τη δυναμικότητά τους.

γ. Οι αποδεκτές αποκλίσεις των προδιαγραφών των μεταχειρισμένων αστικών ή υπεραστικών λεωφορείων που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έναντι των εγκεκριμένων σύμφωνα με το εδάφιο α' τύπων.

Άρθρο 12

Εκσυγχρονισμός υποδομών και λεωφορείων

1. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, ορίζεται ενιαίο μηχανογραφημένο σύστημα παροχής στοιχείων και ενιαίο σύστημα κρατήσεων θέσεων και πληροφόρησης επιβατών για τα υπεραστικά δρομολόγια όλων των Κ.Τ.Ε.Λ., μετά από σχετικές τεχνικοοικονομικές μελέτες που εκπονούνται με μέριμνα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και χρηματοδοτούνται σύμφωνα με το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 13.

2. Στις ανώνυμες εταιρίες που ιδρύονται σύμφωνα στο άρθρο 3, καθώς και στα Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν υποχρεούνται να μετατραπούν σε ανώνυμες εταιρίες, και στη ΡΟΔΑ και Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ παρέχονται ενισχύσεις για:

α. την κατασκευή, επέκταση και εκσυγχρονισμό κτιριακών, ειδικών και βοηθητικών εγκαταστάσεων σταθμών και πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων υπεραστικών συγκοινωνιών και σταθμών στέγασης, επισκευής και συντήρησης των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων,

β. τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου των υπό (α) εγκαταστάσεων και την αγορά του αναγκαίου εξοπλισμού διακίνησης υλικών,

γ. την αγορά και εγκατάσταση καινούργιων σύγχρονων συστημάτων αυτοματοποίησης διαδικασιών και μηχανοργάνωσης, συμπεριλαμβανομένου του αναγκαίου λογισμικού,

δ. την αντικατάσταση αστικών και υπεραστικών λεωφορείων κυριότητας των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή των μετόχων αυτών.

3. Για τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 2 επενδύσεις, διατίθεται ποσό δραχμών έως τριάντα δισεκατομμυρίων (30.000.000.000) από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το ποσό αυτό θα βαρύνει το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Το ποσό αυτό διατίθεται αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση των πιο πάνω επενδυτικών προγραμμάτων ως εξής:

α. Για την ενίσχυση των επενδύσεων των εδαφίων α', β' και γ' της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου διατίθεται ένα εκατομμύριο πεντακόσιες χιλιάδες (1.500.000) δραχμές ανά λεωφορείο του οικείου Κ.Τ.Ε.Λ.. Η εν λόγω ενίσχυση δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενήντα τοις εκατό (50%) του συνολικού κόστους του έργου.

β. Για την ενίσχυση των επενδύσεων του εδαφίου δ' της παραγράφου 2 διατίθενται:

(i) είκοσι τοις εκατό (20%) της τιμής κτήσης αυτών, αν είναι καινούργια και ηλικίας μέχρι πέντε (5) ετών από του έτους κατασκευής (μη συμπεριλαμβανομένου).

(ii) Δέκα τοις εκατό (10%) της τιμής κτήσης αυτών, αν είναι μεταχειρισμένα και ηλικίας μέχρι πέντε (5) ετών από του έτους κατασκευής (μη συμπεριλαμβανομένου).

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, τα δικαιολογητικά, η διαδικασία και κάθε άλλο θέμα, για την εφαρμογή των ρυθμίσεων της παραγράφου 3 του νόμου αυτού.

5. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται το αργότερο έως την 31.12.2002, καθορίζονται οι δικαιούχοι των παραπάνω ενισχύσεων. Η εκταμίευση των ως άνω ενισχύσεων γίνεται το αργότερο μέχρι 31.3.2004.

6. Για την αντικατάσταση και ανανέωση των λεωφο-

ρείων δίδονται τα ακόλουθα πρόσθετα κίνητρα:

α. Αν είναι καινούργη και ηλικίας από του έτους κατασκευής (μη συμπεριλαμβανομένου) μέχρι πέντε (5) ετών, καλύπτεται από τον ειδικό λογαριασμό του άρθρου 13 του παρόντος έως το 10% της τιμής κτήσης αυτών.

β. Αν είναι μεταχειρισμένα ηλικίας μέχρι πέντε (5) ετών από του έτους κατασκευής τους (μη συμπεριλαμβανομένου), καλύπτεται από τον ως άνω λογαριασμό έως το 5% της τιμής κτήσης αυτών.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, τα δικαιολογητικά, η διαδικασία και κάθε άλλο θέμα, για την εφαρμογή των ρυθμίσεων της παρούσας παραγράφου.

7. Κάθε αστικό ή υπεραστικό λεωφορείο που τίθεται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία σε αντικατάσταση κυκλοφορούντος λεωφορείου και είναι καινούργιο ή μεταχειρισμένο ηλικίας έως πέντε ετών από του έτους κατασκευής μη συμπεριλαμβανομένου, απαλλάσσεται των τελών κυκλοφορίας επί μια τριετία από του έτους ταξινόμησής του συμπεριλαμβανομένου.

8. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται η διαδικασία και τα πιστοποιητικά ή άλλα δικαιολογητικά που απαιτούνται για την πιστοποίηση της ηλικίας των λεωφορείων και την υπαγωγή τους στις πιο πάνω διατάξεις.

9. Τα αστικά και υπεραστικά λεωφορεία που τίθενται σε κυκλοφορία, μετά την ισχύ του νόμου αυτού, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με σύστημα κλιματισμού. Τα αστικά λεωφορεία που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία στην Ελλάδα δύνανται να φέρουν εξοπλισμό για την πρόσβαση και ασφαλή μεταφορά ατόμων με κινητικά προβλήματα. Τα λεωφορεία ιδιοκτησίας των φορέων συγκοινωνιακού έργου και μέχρι ποσοστού τουλάχιστον δέκα τοις εκατό (10%) επί του συνολικού στόλου αυτών φέρουν υποχρεωτικά τον εξοπλισμό του προηγούμενου εδαφίου.

Άρθρο 13 **Ειδικός λογαριασμός**

1. Για την ανανέωση των λεωφορείων και την υλοποίηση έργων υποδομής αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και την ενίσχυση των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ., επιβάλλεται εισφορά πέντε τοις εκατό (5%) επί του συνόλου των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων των αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ., της Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ και ΡΟΔΑ. Ειδικότερα:

α. Ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό ο οποίος συνιστάται στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών. Η λειτουργία του ειδικού αυτού λογαριασμού και κάθε άλλη λεπτομέρεια θα καθοριστούν με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών. Από το ανωτέρω ποσό το ογδόντα τοις εκατό (80%) τουλάχιστον διατίθεται αποκλειστικά για την ενίσχυση ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ. και το υπόλοιπο δύναται να διατεθεί για μελέτες και έργα εκσυγχρονισμού των Κ.Τ.Ε.Λ..

β. Ποσοστό τρία τοις εκατό (3%) κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ., και διατίθεται αποκλειστικά για την ανανέωση του στόλου, σύμφωνα με τις ειδικότερες ρυθμίσεις της παραγράφου 6 του άρθρου 12 του παρόντος.

γ. Ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) τηρείται σε ειδικό λο-

γαριασμό εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ., με αποκλειστικό σκοπό τη χρηματοδότηση έργων υποδομής και εκσυγχρονισμού του Κ.Τ.Ε.Λ., ιδίως σταθμών ή πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων, σταθμών στέγασης και συντήρησης, μηχανοργάνωσης, κατασκευή εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και πληροφόρησης κοινού

δ. Τα ποσά των περιπτώσεων β' και γ' της παρούσας παραγράφου δύνανται να μεταφέρονται από τον ένα λογαριασμό στον άλλον, με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του Κ.Τ.Ε.Λ., ανάλογα με τις ανάγκες και τον προγραμματισμό κάθε Κ.Τ.Ε.Λ..

2. Η εισφορά της παραγράφου 1 καταβάλλεται ανά τρίμηνο και το αργότερο εντός των επόμενων τριών μηνών από τη λήξη του, αρχής γενομένης από την 1 Ιανουαρίου 2002. Για την είσπραξη των προβλεπόμενων στην παράγραφο 3 του άρθρου 12 του παρόντος ενισχύσεων, οι δικαιούχοι οφείλουν να αποδείξουν ότι κατέβαλαν εμπροθέσμως την ως άνω εισφορά. Σε περίπτωση μη καταβολής της εισφοράς της παραγράφου 1α, το ποσό αυτής καταλογίζεται σε βάρος του υπόχρεου Κ.Τ.Ε.Λ. και βεβαιώνεται ως δημόσιο έσοδο, που εισπράττεται κατά τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε..

3. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, τίθενται τα κριτήρια καθορισμού των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ., η διαδικασία επιβολής, είσπραξης και διάθεσης της εισφοράς, ο τρόπος κατάθεσης και αξιοποίησης αυτής, η διαδικασία ελέγχου κατάθεσης και αξιοποίησης αυτών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

4. Η εισφορά της παραγράφου 18 του άρθρου 8 του ν. 2366/1995 (ΦΕΚ 256 Α') καταργείται. Τυχόν εισφορές που κατεβλήθησαν ήδη κατ' εφαρμογή της διάταξης αυτής συμψηφίζονται με την προβλεπόμενη στο παρόν άρθρο εισφορά, συνυπολογιζόμενων και των νόμιμων προσαυξήσεων. Ομοίως ποσά που, από την εφαρμογή της καταργούμενης διάταξης, κατανεμήθηκαν σε ασθενέστερα Κ.Τ.Ε.Λ., συμψηφίζονται με ποσά που θα τους κατανεμηθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται κάθε σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

Άρθρο 14 **Κανονισμός Κ.Τ.Ε.Λ.- Οδηγοί**

1. Με προεδρικό διάταγμα, ύστερα από πρόταση των Υπουργών Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και Μεταφορών και Επικοινωνιών, εκδίδεται ο κανονισμός του προσωπικού των Κ.Τ.Ε.Λ., και καθορίζονται τα πρόσωπα πρόσληψης, οι λόγοι και η διαδικασία απόλυσης του προσωπικού, η υπηρεσιακή κατάσταση, η συμπεριφορά και υποχρεώσεις αυτού, ο χρόνος εργασίας και ανάπαυσης, οι πειθαρχικές ευθύνες, οι πειθαρχικές ποινές, τα όργανα και η διαδικασία επιβολής αυτών. Μέχρι την έκδοση του ως άνω προεδρικού διατάγματος εξακολουθούν να ισχύουν οι υφιστάμενες διατάξεις. Ο κανονισμός της ΡΟΔΑ και των Δημοτικών Επιχειρήσεων εκδίδεται σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται για τις δημοτικές επιχειρήσεις.

2. Ο ιδιοκτήτης - οδηγός, καθώς και οι οδηγοί με σχέση εξαρτημένης εργασίας, αστικών και υπεραστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης, πρέπει να πληρούν τις εξής, κατ' ελάχιστον, προϋποθέσεις:

α. Να έχουν άδεια οδήγησης.

β. Να πληρούν τις προϋποθέσεις υγείας, για την κατοχή της προβλεπόμενης άδειας οδήγησης και

γ. Να μην έχουν συμπληρώσει το εξηκοστό πέμπτο έτος της ηλικίας τους.

3. Το προσωπικό κίνησης των λεωφορείων Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και οι εκδότες εισιτηρίων υποχρεούνται κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας τους να φέρουν την προβλεπόμενη από τις εκάστοτε διατάξεις στολή. Η υποχρέωση αυτή ισχύει και για τους ιδιοκτήτες λεωφορείων που υπάγονται εξαιτίας της εργασίας τους σε μία από τις παραπάνω κατηγορίες προσωπικού των Κ.Τ.Ε.Λ.. Στους παραβάτες της παραγράφου αυτής επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών. Για τους όρους, τις προϋποθέσεις και τα όργανα επιβολής του προστίμου εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 17.

Άρθρο 15 Υποχρεώσεις

1. Οι συγκοινωνιακοί φορείς και τα όργανα αυτών:

α. Εξυπηρετούν τις τακτικές λεωφορειακές γραμμές, που υπάγονται σε καθένα από αυτά,

β. μεριμνούν για την καθαριότητα, την ευπρεπή εμφάνιση, την ασφαλή κυκλοφορία των λεωφορείων, καθώς και τη συντήρηση με σκοπό τη μείωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη χρήση τους,

γ. εισπράττουν τα καθορισμένα αντίτιμα εισιτηρίων και αναρτούν σε εμφανή θέση το ισχύον τιμολόγιο για τα κόμιστρα επιβατών και δεμάτων. Μπορούν επίσης να αναθέτουν την εισπραξη και σε εξουσιοδοτημένους πράκτορες,

δ. τηρούν με ακρίβεια τα καθορισμένα δρομολόγια και δρομολογούν έκτακτα, όποτε το επιβάλλουν οι ανάγκες εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού,

ε. διατηρούν σε καλή κατάσταση σταθμούς, πρακτορεία άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων και στέγαστρα αναμονής επιβατών, τοποθετούν πινακίδες αφετηριών και στάσεων και λαμβάνουν γενικά κάθε μέτρο χρήσιμο για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού,

στ. πληροφορούν το επιβατικό κοινό για το δίκτυο και τα δρομολόγια των επιβατικών γραμμών, καθώς και για κάθε άλλο χρήσιμο στοιχείο,

ζ. προβαίνουν σε κρατήσεις θέσεων μέσω πανελλαδικού συστήματος κρατήσεων θέσεων, όπως αυτό καθορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 12 του παρόντος νόμου. Η κράτηση θέσεων είναι υποχρεωτική για το Κ.Τ.Ε.Λ. έως και μία ώρα πριν την εκτέλεση του δρομολογίου,

η. μεριμνούν για την ασφαλή μεταφορά των επιβατών, των αποσκευών αυτών και των ασυνόδευτων μικροδεμάτων,

θ. μεριμνούν για την ακριβή εκτέλεση του προγραμματισμένου έργου, ιδίως όσον αφορά τη συχνότητα, την τήρηση των δρομολογίων, του χρόνου διαδρομής,

ι. μεριμνούν για την ικανοποιητική εξυπηρέτηση των επιβατών κατά τη διάρκεια της μεταφοράς και κατά την παραμονή τους στους χώρους αναμονής και άφιξης - αναχώρησης λεωφορείων,

ια. διαθέτουν οργανωμένες υπηρεσίες πληροφοριών στους σταθμούς αφιξοαναχώρησης,

ιβ. διαθέτουν οργανωμένη υπηρεσία παραλαβής δεμάτων και φύλαξης απολεσθέντων αντικειμένων,

ιγ. απαγορεύουν ευφλέκτων και εκρηκτικών υλών,

ιδ. απαγορεύουν τη μεταφορά ζώων, πλην των περιπτώσεων ζώων συνοδείας αναπήρων ή κατοικίδιων ζώων,

που μεταφέρονται με κατάλληλα για το σκοπό αυτόν μέσα.

2. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών εκδίδεται, μέχρι 31.3.2002 Χάρτης Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.), με τον οποίο καθορίζονται οι υπηρεσίες και οι όροι παροχής των υπηρεσιών των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου προς τους καταναλωτές, τα δικαιώματα των καταναλωτών, καθώς και η διαδικασία επιβολής κυρώσεων στους φορείς και αποζημίωσης των επιβατών. Ο Χ.Υ.Κ. αναρτάται, με μέριμνα και ευθύνη των φορέων, σε εμφανή σημεία των σταθμών και πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων και διατίθεται προς το επιβατικό κοινό με κάθε πρόσφορο μέσο.

Άρθρο 16 Εποπτεία

Η εποπτεία των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου του νόμου αυτού ασκείται από τους οικείους Νομάρχες.

Άρθρο 17 Διοικητικές κυρώσεις

Η μη τήρηση των υποχρεώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 8, 9, 10 παρ. 6 και 15 του νόμου αυτού αποτελούν παραβάσεις που τιμωρούνται με την επιβολή διοικητικών κυρώσεων. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις, τα όργανα και η διαδικασία επιβολής τους στα διοικητικά όργανα των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου και στους ιδιοκτήτες λεωφορείων και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. Σε περίπτωση επιβολής προστίμου, αυτό κυμαίνεται από πενήντα χιλιάδες (50.000) έως ένα εκατομμύριο (1.000.000) δραχμές, ανάλογα με τη βαρύτητα της παράβασης.

Άρθρο 18 Μεταφορά επιβατών από Ο.Τ.Α.

1. Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρώτου βαθμού μπορούν, πλέον των περιπτώσεων των παραγράφων 7 και 8 του άρθρου 7, να διενεργούν μεταφορά για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες (Α.Μ.Ε.Α), Κέντρων Απασχόλησης Ηλικιωμένων (Κ.ΑΠ.Η.) και εργαζόμενων στον οικείο Ο.Τ.Α.. Μπορούν επίσης να διενεργούν μεταφορά για τη μετακίνηση κατοίκων των δημοτικών διαμερισμάτων από και προς το κέντρο του δήμου, εφόσον το εν λόγω μεταφορικό έργο δεν εξυπηρετείται από υφιστάμενη γραμμή.

2. Η εκτέλεση του προαναφερόμενου έργου γίνεται με ιδιωτικής χρήσης λεωφορεία ιδιοκτησίας Ο.Τ.Α..

Άρθρο 19 Συμβάσεις παροχής έργου με τους Ο.Τ.Α.

Μεταξύ των Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού και των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου, δύνανται να συνάπτονται συμβάσεις εκτέλεσης ενδοδημοτικής ή διαδημοτικής, τακτικής αστικής ή υπεραστικής συγκοινωνίας, που ήδη λειτουργεί. Με τις συμβάσεις αυτές καθορίζονται:

α. Η διάρκεια εκτέλεσης του έργου, οι γραμμές, οι συχνότητες, το κόμιστρο και η αντισταθμιστική εισφορά,

που θα καταβάλλουν οι Ο.Τ.Α..

β. Οι όροι παραχώρησης χρήσης ή εκμίσθωσης των λεωφορείων ιδιοκτησίας των Ο.Τ.Α. στους συγκοινωνιακούς φορείς και

γ. Κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 20

Έργο σε μεμονωμένα νησιά

1. Σε μεμονωμένα νησιά, που δεν αποτελούν ίδιο νομό και των οποίων η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού δεν έχει ανατεθεί σε Κ.Τ.Ε.Λ. ή εκτελείται από Κ.Τ.Ε.Λ. και Δημοτική Επιχείρηση, επιτρέπεται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας η παραχώρηση του εκτελούμενου συγκοινωνιακού έργου σε ανώνυμη εταιρεία που ιδρύεται:

α. Από τους ενδιαφερόμενους Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού του μεμονωμένου νησιού και

β. από τους μεμονωμένους αυτοκινητιστές ή τα Κ.Τ.Ε.Λ. ή τις Δημοτικές Επιχειρήσεις, που κατά την ισχύ του νόμου αυτού παρέχουν το συγκοινωνιακό έργο στις περιοχές αυτές.

2. Το έργο δύναται να ανατεθεί στις ανώνυμες εταιρείες που ιδρύονται σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, μετά από οικονομοτεχνική μελέτη, η οποία εκπονείται με ευθύνη, πρωτοβουλία και σχετικό αίτημα:

α. της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης ή

β. του ή των ενδιαφερόμενων Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών καθορίζεται το περιεχόμενο και τα απαραίτητα στοιχεία της οικονομοτεχνικής μελέτης, η οποία ιδίως περιλαμβάνει:

α. τις γραμμές, διαδρομές και δρομολόγια που πρέπει να καλύπτονται,

β. τον απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων,

γ. την προσδοκώμενη επιβατική κίνηση,

δ. την οργάνωση της εταιρείας και το απαιτούμενο προσωπικό,

ε. τα στοιχεία εκμετάλλευσης (έσοδα - δαπάνες) της επόμενης πενταετίας, καθώς και άλλες πηγές χρηματοδότησης, που διασφαλίζουν τη βιωσιμότητα της εταιρείας,

στ. τα της εισόδου εκάστου μετόχου στην Α.Ε., όπως αποτίμηση λεωφορείων και λοιπών περιουσιακών στοιχείων των αυτοκινητιστών, των Κ.Τ.Ε.Λ., και των Δημοτικών Επιχειρήσεων που θα εισέλθουν και των Ο.Τ.Α.,

ζ. τα του μετοχικού κεφαλαίου, της καταβολής ή εισφοράς αυτού,

η. το καταστατικό της εταιρείας, που συντάσσεται σύμφωνα με τον κ.ν. 2190/1920 και τις ειδικότερες ρυθμίσεις των άρθρων 1 έως 22 του παρόντος νόμου.

3. Σε περίπτωση άρνησης ή μη απάντησης των μεμονωμένων ιδιοκτητών λεωφορείων ή των Κ.Τ.Ε.Λ., για συμμετοχή στην υπό ίδρυση εταιρεία, εντός της αποκλειστικής προθεσμίας, που τάσσεται με την απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας και η οποία δεν δύναται να υπερβαίνει το τρίμηνο, η εταιρεία ιδρύεται από τους Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού, με την υποχρέωση εξαγοράς των λεωφορείων των μεμονωμένων αυτοκινητιστών ή των Κ.Τ.Ε.Λ. από την εταιρεία, εφόσον αυτοί επιθυμούν την πώληση. Για την αποτίμηση αυτών εφαρμόζονται αναλόγως οι σχετικές διατάξεις του άρθρου 9 του κ.ν. 2190/1920. Σε περίπτωση μη αποδοχής του κα-

θοριζομένου από την ειδική επιτροπή του άρθρου 9 του κ.ν. 2190/1920 τιμήματος εξαγοράς από τους ιδιοκτήτες των λεωφορείων, η εταιρεία προχωρά στην προμήθεια των μέσων και του λοιπού αναγκαίου εξοπλισμού με τις προβλεπόμενες διαδικασίες. Το καθοριζόμενο τίμημα εξαγοράς των λεωφορείων και των περιουσιακών στοιχείων είναι υποχρεωτικό για την ανώνυμη εταιρεία.

4. Με τη διαδικασία του άρθρου αυτού είναι δυνατή η ίδρυση από τους Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού δημοτικών επιχειρήσεων ή ανωνύμων εταιρειών και η εκτέλεση και εκμετάλλευση αστικού ή υπεραστικού συγκοινωνιακού έργου και σε μεμονωμένα νησιά που δεν παρέχεται, κατά την ισχύ του νόμου αυτού, αντίστοιχο έργο. Σε περίπτωση, που δεν αναληφθεί το έργο από τις επιχειρήσεις αυτές, με απόφαση του οικείου Νομάρχη μπορεί να ανατεθεί σε άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, που πληρούν τις προϋποθέσεις του οδικού μεταφορά επιβατών. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις παραχώρησης του έργου και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 21

Προδιαγραφές εγκαταστάσεων αναμονής - Διαφημίσεις

1. Οι προδιαγραφές των στάσεων και των στεγάστρων αναμονής επιβατών των αστικών και υπεραστικών γραμμών των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου καθορίζονται με αποφάσεις των οικείων Νομαρχών.

2. Η διαφημιστική εκμετάλλευση των στεγάστρων και στάσεων που τοποθετούνται και συντηρούνται με μέριμνα και δαπάνες των φορέων γίνεται από τους τελευταίους, οι οποίοι υποχρεούνται στην καταβολή ανταποδοτικού τέλους, υπέρ των Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού, που καθορίζεται με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου. Η διαφημιστική εκμετάλλευση στεγάστρων και στάσεων που τοποθετούνται και συντηρούνται με μέριμνα και δαπάνες των Ο.Τ.Α., γίνεται από τους οικείους Ο.Τ.Α.. Επί των στεγάστρων αυτών διατίθεται ικανή επιφάνεια για την πληροφόρηση του επιβατικού κοινού, σύμφωνα και με τις ρυθμίσεις του άρθρου 11 του ν. 2696/1999 (ΦΕΚ 57 Α').

3. Στις εσωτερικές και εξωτερικές επιφάνειες (ολικά ή μερικά) των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων επιτρέπεται η αναγραφή ή ανάρτηση διαφημίσεων και η εκμετάλλευση αυτών από τους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε λεπτομέρεια εφαρμογής της διάταξης αυτής.

Άρθρο 22

Λοιπές ρυθμίσεις

1. Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση νησιού, που διενεργείται από Κ.Τ.Ε.Λ. νομού της ηπειρωτικής χώρας, επιτρέπεται, με απόφαση του οικείου Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας, να ανατεθεί σε δήμο της νήσου αυτής, μετά από σχετική αίτηση του δήμου και σύμφωνη γνώμη του Διοικητικού Συμβουλίου του Κ.Τ.Ε.Λ. του νομού αυτού. Σε περίπτωση παραχώρησης η συγκοινωνιακή εξυ-

πηρέτηση της νήσου θα διενεργείται σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του νόμου αυτού. Μετά την ανάληψη της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης του νησιού από τον οικείο δήμο, τα λεωφορεία του Κ.Τ.Ε.Λ., που εξυπηρετούσαν τις γραμμές της νήσου, εκτελούν τα δρομολόγια όπως και τα λοιπά λεωφορεία που είναι ενταγμένα στη δύναμη αυτού.

2. Σε ιδιοκτήτες λεωφορείων κλάσης «5», που είναι ενταγμένα σε Κ.Τ.Ε.Λ., το δικαίωμα κυκλοφορίας των οποίων προήλθε από την αντικατάσταση δύο λεωφορείων σε ένα, κατ'εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 14 του π.δ. 967/1979 (ΦΕΚ 23 Α'), χορηγείται με απόφαση του οικείου Νομάρχη μετά από αίτηση των ιδιοκτητών, έγκριση θέσεως σε κυκλοφορία ενός ακόμα λεωφορείου της κλάσης «4» υπεραστικού τύπου εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός έτους από την ισχύ του νόμου αυτού.

3. Λεωφορεία που τίθενται σε κυκλοφορία κατ'εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 4, 5 και 6 του π.δ. 967/1979 (ΦΕΚ 23 Α') πρέπει να είναι ηλικίας μέχρι δεκαπέντε (15) ετών, του έτους κατασκευής μη συμπεριλαμβανομένου.

4. Λεωφορεία που σε εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 13 του άρθρου 4 του ν.δ. 102/1973 είχαν αποσπασθεί σε άλλο Κ.Τ.Ε.Λ. και εξακολουθούν, μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, να εξυπηρετούν την περιοχή δικαιοδοσίας του, εντάσσονται υποχρεωτικά στο Κ.Τ.Ε.Λ. αυτό με απόφαση του οικείου Νομάρχη, μετά από αίτηση των ιδιοκτητών τους.

5. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις αντιμετώπισης έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών, ο οικείος Νομάρχης μπορεί να εγκρίνει τη δρομολόγηση άλλων λεωφορείων ή επιβατικών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης και σε έλλειψη αυτών κάθε κατηγορίας κατάλληλων μέσω μεταφοράς επιβατών, που πληρούν τους όρους ασφαλούς μεταφοράς επιβατών, για όσο διάστημα διαρκεί η ανάγκη αυτή.

6. Οφειλές απόδοσης φόρου προστιθέμενης αξίας (Φ.Π.Α.) υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ. λόγω είσπραξης και απόδοσης μειωμένου Φ.Π.Α. επί φορτωτικών ασυνόδευτων δεμάτων, καθώς και οι σχετικές προσαυξήσεις και πρόστιμα που έχουν επιβληθεί, εξοφλούνται από κάθε Κ.Τ.Ε.Λ. σε οσάντα οκτώ (48) ισόποσες μηνιαίες δόσεις. Η πρώτη δόση καταβάλλεται τον Ιανουάριο του 2002.

7. Πρόστιμα και προσαυξήσεις που έχουν επιβληθεί σε αστικά ή υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ., λόγω είσπραξης κομίστρου με τις διατάξεις του άρθρου 10 της αριθμ. 42000/2030/81 (ΦΕΚ 792 Β') απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, διαγράφονται και δεν αναζητούνται.

Άρθρο 23

Θέματα διοίκησης Κ.Τ.Ε.Λ.

1. Μέχρι την μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Λ. σε ανώνυμες εταιρείες και την οργάνωση και λειτουργία αυτών σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 και τις ειδικές ρυθμίσεις του νόμου αυτού, τα θέματα σχετικά με τη σύσταση, οργάνωση και λειτουργία των Γενικών Συνελεύσεων και των Διοικητικών Συμβουλίων των Κ.Τ.Ε.Λ., διέπονται από τις διατάξεις των άρθρων 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 και 32 του νόμου αυτού.

2. Οι διατάξεις των άρθρων 24 έως και 32 του νόμου αυτού εφαρμόζονται στα Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν υποχρεού-

νται να μετατραπούν σε Α.Ε..

3. Για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται από το νόμο αυτόν, αρμόδια είναι η Γενική Συνέλευση του Κ.Τ.Ε.Λ. ή της Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε..

Άρθρο 24

Γενική Συνέλευση Μετόχων Κ.Τ.Ε.Λ.

1. Ανώτατο όργανο του Κ.Τ.Ε.Λ. είναι η γενική συνέλευση των μετόχων.

2. Μέτοχοι των Κ.Τ.Ε.Λ. είναι τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, τα οποία κατέχουν την, κατά το νόμο, άδεια κυκλοφορίας των λεωφορείων που είναι ενταγμένα σε αυτά.

3. Η γενική συνέλευση συνέρχεται στην έδρα του Κ.Τ.Ε.Λ.:

α. Τακτικά:

αα. Μέσα στο μήνα Νοέμβριο για την έγκριση του ετήσιου προϋπολογισμού

ββ. Μέσα στο πρώτο εξάμηνο κάθε έτους για την έγκριση του ετήσιου απολογισμού και της έκθεσης του διαχειριστικού ελέγχου, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 27 του παρόντος. Σε περίπτωση που, από την έκθεση του ή των Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών, διαπιστώνονται παραβάσεις που τιμωρούνται από τον Ποινικό Κώδικα, η γενική συνέλευση ενημερώνει τις αρμόδιες εισαγγελικές αρχές.

γγ. Μία φορά, κάθε τρία χρόνια, για την εκλογή προέδρου και λοιπών μελών του Δ.Σ., καθώς και των αναπληρωματικών μελών του διοικητικού συμβουλίου.

β. Έκτακτα:

αα. Ύστερα από αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν τουλάχιστον το 20% των ψήφων, για εξέταση σοβαρών και συγκεκριμένων θεμάτων.

ββ. Με πρόσκληση του Διοικητικού Συμβουλίου προκειμένου να ενημερωθεί αυτό για σοβαρά και συγκεκριμένα θέματα, καθώς και για την έκθεση του διενεργούμενου έκτακτου διαχειριστικού ελέγχου.

γγ. Με εντολή του Νομάρχη, ο οποίος ενεργεί με δική του πρωτοβουλία ή μετά από αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το παραπάνω ποσοστό ψήφων σε περίπτωση άρνησης του Προέδρου του Δ.Σ. να συγκαλέσει τη Γ.Σ., για τη λήψη αποφάσεων στα αιτούμενα θέματα.

4. Η γενική συνέλευση συγκαλείται από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου. Η σχετική πρόσκληση περιλαμβάνει απαραίτητα το οίκημα, τη χρονολογία και ώρα της συνεδρίασης, καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης, αναρτάται δε σε εμφανή θέση των γραφείων του Κ.Τ.Ε.Λ., επτά (7) τουλάχιστον εργάσιμες ημέρες πριν από την οριζόμενη συνεδρίαση. Η πρόσκληση αυτή, μέσα στην ίδια προθεσμία, αποστέλλεται με συστημένη επιστολή σε όλους τους μετόχους του Κ.Τ.Ε.Λ., οι οποίοι υποχρεούνται να δηλώνουν κάθε φορά τη διεύθυνση της κατοικίας ή της διαμονής τους ή κοινοποιείται σε αυτούς, με απόδειξη παραλαβής, με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο. Οι γενικές συνελεύσεις για την εκλογή των μελών του Δ.Σ. συγκαλούνται υποχρεωτικά δύο (2) έως τέσσερις (4) μήνες (ελάχιστο ή ανώτερο αντίστοιχα) πριν από τη λήξη της θητείας των οργάνων αυτών.

5. Η ιδιοκτησία κάθε λεωφορείου παρέχει δικαίωμα εκπροσώπησης στη Γενική Συνέλευση με εκατό (100) ψήφους. Η ιδιοκτησία ακέραιων ποσοστών επί τοις εκατό (%) επί ενός λεωφορείου παρέχει δικαίωμα εκπροσώπησης

στη Γενική Συνέλευση με τόσες ψήφους όσα και τα ποσοστά ιδιοκτησίας επί του λεωφορείου αυτού. Επί ιδιοκτητών ιδανικού μεριδίου, στο οποίο περιλαμβάνεται και δεκαδικό ποσοστό, το τελευταίο δεν λαμβάνεται υπόψη ως ακέραιο ποσοστό ανεξαρτήτως του ύψους αυτού.

Κάθε μέτοχος δύναται να εκπροσωπεί στη Γενική Συνέλευση άλλους μετόχους, που εκπροσωπούν έως και εκατό (100) ψήφους, μετά από εξουσιοδότηση νομίμως θεωρημένη για το γνήσιο της υπογραφής από αρμόδια αρχή.

Για τα λεωφορεία ιδιοκτησίας του Κ.Τ.Ε.Λ. δεν παρέχεται δικαίωμα ψήφου.

6. Η Γενική Συνέλευση έχει νόμιμη απαρτία εφόσον οι μέτοχοι που παρίστανται εκπροσωπούν τα δύο τρίτα (2/3) τουλάχιστον του συνολικού αριθμού των ψήφων. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί απαρτία η συνέλευση συγκαλείται και πάλι με τα ίδια θέματα της ημερήσιας διάταξης, την ίδια ημέρα και ώρα της μεθεπόμενης εβδομάδας. Στην περίπτωση αυτή η σχετική πρόσκληση αναρτάται και κοινοποιείται όπως ορίζεται στην παράγραφο 4.

Η επαναληπτική Γενική Συνέλευση έχει νόμιμη απαρτία εφόσον οι μέτοχοι που παρίστανται εκπροσωπούν το 1/3 των προαναφερόμενων ψήφων. Αν και στην επαναληπτική Γενική Συνέλευση δεν επιτευχθεί απαρτία, η Γενική Συνέλευση συγκαλείται αυτοδίκαια την ίδια ώρα της επόμενης ημέρας, χωρίς καμία ειδοποίηση, οπότε έχει νόμιμη απαρτία ανεξάρτητα από το ποσοστό των εκπροσωπούμενων ψήφων.

7. Οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων λαμβάνονται με φανερή ψηφοφορία και με πλειοψηφία των ψήφων που εκπροσωπούν οι παρόντες, εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά στο νόμο αυτόν.

Η έγκριση του προϋπολογισμού, του απολογισμού, των εκθέσεων των Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών, η εκλογή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, καθώς και η λήψη αποφάσεων για θέματα της περιπτώσεως β' της παραγράφου 3, γίνονται με μυστική ψηφοφορία.

8. Σε περίπτωση μη έγκρισης του απολογισμού του Διοικητικού Συμβουλίου του Κ.Τ.Ε.Λ., από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων, συγκαλείται έκτακτη Γενική Συνέλευση, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριάντα (30) ημερών, από την ημερομηνία της ψηφοφορίας για την έγκριση του απολογισμού, με αποκλειστικό θέμα ημερήσιας διάταξης, την παροχή ψήφου εμπιστοσύνης προς το Διοικητικό Συμβούλιο.

Το Διοικητικό Συμβούλιο εκπίπτει εφόσον, κατά τη Γενική Συνέλευση, ψηφίσουν υπέρ της έκπτωσης τουλάχιστον τα δύο τρίτα (2/3) των μετόχων (ψηφών του Κ.Τ.Ε.Λ.). Σε αυτή την περίπτωση εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση προσωρινό Διοικητικό Συμβούλιο με αποκλειστικό σκοπό τη διενέργεια εκλογής νέου Διοικητικού Συμβουλίου και τη διαχείριση θεμάτων τρέχουσας φύσης. Στην ίδια Γενική Συνέλευση καθορίζεται η ημερομηνία διενέργειας των αρχαιρεσιών εκλογής νέου Δ.Σ. σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

Άρθρο 25

Εκλογή και συγκρότηση Διοικητικού Συμβουλίου Κ.Τ.Ε.Λ.

1. Κάθε Κ.Τ.Ε.Λ. διοικείται από αιρετό Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.), το οποίο είναι τριμελές για όσα Κ.Τ.Ε.Λ.

έχουν στη δύναμή τους μέχρι και τριάντα (30) λεωφορεία και πενταμελές για όσα έχουν στη δύναμή τους τριάντα ένα (31) και άνω λεωφορεία. Τα ως άνω Δ.Σ. απαρτίζονται από τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τα λοιπά μέλη αυτού.

2. Ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος και τα λοιπά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου εκλέγονται από τους μετόχους του Κ.Τ.Ε.Λ., για τριετή θητεία. Πρόεδρος ή μέλος του Δ.Σ., που κατά τη διάρκεια της θητείας του απολέσει την ιδιότητα του μετόχου, εκπίπτει αυτοδίκαια από τη θέση αυτή.

3. Οι υποψηφιότητες, μαζί με Απόσπασμα Ποινικού Μητρώου, υποβάλλονται στη Γραμματεία του Κ.Τ.Ε.Λ. μέχρι της 12ης μεσημβρινής της προηγούμενης της Γενικής Συνέλευσης ημέρας και στη συνέχεια συντάσσεται ενιαίο ψηφοδέλτιο.

4. Ως εκλεγέντες θεωρούνται οι υποψήφιοι που πέτυχαν κατά σειρά πλειοψηφία, ενώ ως αναπληρωτές αυτών, εκτός του Προέδρου για τον οποίο δεν προβλέπεται εκλογή αναπληρωτή, λογίζονται αυτοί που κατά σειρά έπονται των προηγούμενων.

5. Για την εκλογή του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των μελών του Δ.Σ. συγκροτείται:

- α. ενιαίο ψηφοδέλτιο για την εκλογή του Προέδρου,
- β. ενιαίο ψηφοδέλτιο για την εκλογή Αντιπροέδρου και αναπληρωτή αυτού και
- γ. ενιαίο ψηφοδέλτιο για την εκλογή των λοιπών μελών του Δ.Σ. και ισάριθμων αναπληρωματικών.

Κατά τη ψηφοφορία τίθενται ένας σταυρός προτίμησης σε κάθε ψηφοδέλτιο για την εκλογή Προέδρου, Αντιπροέδρου και του ενός μέλους του Δ.Σ. προκειμένου περί τριμελών Δ.Σ. και μέχρι δύο σταυροί για την εκλογή των τριών μελών του Δ.Σ. προκειμένου περί πενταμελών Δ.Σ.. Σε περίπτωση ισοψηφίας η ψηφοφορία επαναλαμβάνεται μεταξύ των ισοψηφησάντων.

6. Η επανεκλογή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου επιτρέπεται.

7. Το Διοικητικό Συμβούλιο βρίσκεται σε νόμιμη απαρτία εφόσον παρίστανται τρία τουλάχιστον μέλη. Οι αποφάσεις λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία του συνόλου των μελών αυτού.

8. Σε περίπτωση παραίτησης ή θανάτου ή φυσικής ή νομικής ανικανότητας του Προέδρου ή του Αντιπροέδρου ή μελών του Δ.Σ. σε αριθμό μεγαλύτερο των αναπληρωματικών, ο οικείος Νομάρχης προσφεύγει στο αρμόδιο δικαστήριο κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 69 του Αστικού Κώδικα για την εκλογή νέου Διοικητικού Συμβουλίου.

9. Δεν μπορεί να εκλεγεί μέλος του Δ.Σ. ή να προσληφθεί Διευθυντής άτομο που καταδικάσθηκε τελεσίδικα σε βαθμό κακουργήματος ή πλημμελήματος, για αδικήματα του άρθρου 135 παρ. 3 του Ποινικού Κώδικα, κλοπής, υπεξαίρεσης, δωροδοκίας, λιποταξίας, παραχάραξης, πλαστογραφίας, απιστίας, απάτης, εκβίασης, συκοφαντικής δυσφήμισης, εμπορίας, διακίνησης και χρήσης ναρκωτικών, λαθρεμπορίας, μεταφοράς λαθρομεταναστών, σύστασης συμμορίας και απαγωγής. Η τελεσίδικη παραπομπή σε δίκη για τα ως άνω αδικήματα αποτελεί λόγο έκπτωσης ή απόλυσης αντίστοιχα.

10. Πρόεδρος, Αντιπρόεδρος ή μέλος του Δ.Σ. Κ.Τ.Ε.Λ., κατά τη διάρκεια της θητείας του, δεν επιτρέπεται να προσληφθεί με σχέση εξαρτημένης εργασίας από το Κ.Τ.Ε.Λ..

11. Γραπτή παραίτηση του Προέδρου του Δ.Σ. ή μελών

αυτού δεν ανακαλείται.

12. Τα Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου και Χανίων ονομάζονται στο εξής Κ.Τ.Ε.Λ. Ηρακλείου - Λασιθίου και Κ.Τ.Ε.Λ. Χανίων - Ρεθύμνου αντίστοιχα. Τα Δ.Σ. των Κ.Τ.Ε.Λ. αυτών είναι επταμελή, αποτελούμενα από τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και πέντε ακόμη μέλη. Ο Πρόεδρος και τα μέλη του Δ.Σ. εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ. εκλέγονται από τη Γ.Σ. των Μετόχων. Μετά την εκλογή του Προέδρου και των μελών του Δ.Σ., εκ των οποίων τα τρία εκλέγονται εκ των μετόχων του ενός νομού και τα άλλα τρία εκ των μετόχων του άλλου νομού, εκλέγεται ο Αντιπρόεδρος ο οποίος είναι ένας εκ των τριών μελών του νομού εκ του οποίου δεν εξελέγη ο Πρόεδρος. Οι λεπτομέρειες για τη διενέργεια των εκλογών σε αυτά τα Κ.Τ.Ε.Λ., για τη συγκρότηση του Δ.Σ., καθώς και για τις αρμοδιότητες του Νομάρχη κάθε νομού, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Με τις ειδικές ρυθμίσεις της παραγράφου αυτής εκλέγεται, συγκροτείται και λειτουργεί το Δ.Σ. Κ.Τ.Ε.Λ. δύο νομών, που συγχωνεύονται μέχρι τη μετατροπή αυτών σε ανώνυμη εταιρεία.

13. Οι μέτοχοι των Κ.Τ.Ε.Λ. που, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 1, υποχρεούνται στην αύξηση του αριθμού των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, πρέπει να προβούν στην εκλογή νέου Διοικητικού Συμβουλίου μέχρι την 31.1.2002. Εντός της ίδιας προθεσμίας μπορούν να προβούν σε εκλογή νέου διοικητικού συμβουλίου και οι μέτοχοι των υπολοίπων Κ.Τ.Ε.Λ.. Το Δ.Σ. της ΡΟΔΑ και των δημοτικών επιχειρήσεων εκλέγεται σύμφωνα με όσα ορίζει ο Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων.

Άρθρο 26

Αρμοδιότητες Διοικητικού Συμβουλίου - Προέδρου Κ.Τ.Ε.Λ.

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο Κ.Τ.Ε.Λ. είναι αρμόδιο:

α. Να εισηγείται στις αρμόδιες αρχές την έγκριση των δρομολογίων.

β. Να αποφασίζει για την εκτέλεση των δρομολογίων.

γ. Να ρυθμίζει τη διοικητική διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία του Κ.Τ.Ε.Λ., να καθορίζει τις οργανικές θέσεις και τη δύναμη του προσωπικού του, τα απαιτούμενα προσόντα για κάθε θέση και να προσλαμβάνει και να διενεργεί τις προαγωγές αυτού σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά.

δ. Να μεριμνά για την έγκαιρη κατάρτιση του ετήσιου προϋπολογισμού και απολογισμού της χρήσης, τα οποία υποβάλλει για έγκριση στη Γενική Συνέλευση.

ε. Να αποφασίζει για τη δημιουργία αμαξοστασίων, υπηρεσίας συντήρησης, καθαρισμού και ανεφοδιασμού των λεωφορείων με καύσιμα, σταθμών, στεγάστρων αναμονής επιβατών και άλλων παρεμφερών εγκαταστάσεων, εφόσον υπάρχουν σχετικές πιστώσεις στον εγκεκριμένο, από τη Γενική Συνέλευση, προϋπολογισμό.

στ. Να αποφασίζει για την αγορά τροχαίου υλικού με βάση ειδική πίστωση που έχει εγκριθεί από τη Γενική Συνέλευση.

ζ. Να μεριμνά για τη λήψη μέτρων βελτίωσης των συνθηκών εκμετάλλευσης των λεωφορείων του Κ.Τ.Ε.Λ. και αναβάθμισης των υπηρεσιών που παρέχονται από αυτό, δυνάμενο να δρομολογεί, κατά την κρίση του, λεωφορεία που αναβαθμίζουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

η. Να προσλαμβάνει, μετά από απόφαση της Γενικής

Συνέλευσης των Μετόχων, Διευθυντή του Κ.Τ.Ε.Λ.. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται και το ύψος των αποδοχών του.

θ. Να καθορίζει το σύστημα και τον εξοπλισμό για την είσπραξη κομίστρου και τη διασφάλιση των εσόδων του Κ.Τ.Ε.Λ..

ι. Να ορίζει τα δρομολόγια ή τμήματα υπεραστικών γραμμών, όπου η χρησιμοποίηση εισπράκτορα δεν είναι υποχρεωτική και στα οποία χρέη εισπράκτορα εκτελεί ο οδηγός, καθώς και να μεριμνά για κάθε σχετικό θέμα.

ια. Να αποφασίζει για κάθε άλλο θέμα που αφορά το Κ.Τ.Ε.Λ., για το οποίο η αρμοδιότητα δεν έχει ανατεθεί ρητά σε άλλο όργανο.

2. Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου έχει τις εξής αρμοδιότητες:

α. Ασκεί τη διεύθυνση και διαχείριση του Κ.Τ.Ε.Λ.,

β. Εκτελεί τις αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης και του Διοικητικού Συμβουλίου του Κ.Τ.Ε.Λ..

γ. Μεριμνά για τη λήψη μέτρων που αποσκοπούν στην κανονική εκτέλεση της συγκοινωνίας, στην καλύτερη εξυπηρέτηση και ενημέρωση του επιβατικού κοινού και στην άριστη συμπεριφορά του προσωπικού του φορέα.

δ. Εκπροσωπεί το Κ.Τ.Ε.Λ. ενώπιον κάθε δικαστηρίου και άλλης Αρχής. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αναθέτει την εκπροσώπηση αυτή, για συγκεκριμένες περιπτώσεις, σε ένα ή περισσότερα μέλη αυτού ή στον Διευθυντή του Κ.Τ.Ε.Λ. και μη υπάρχοντος αυτού σε υπάλληλο του Κ.Τ.Ε.Λ., ή σε νομικό σύμβουλο της επιλογής του.

ε. Δεν επιτρέπει τη δρομολόγηση λεωφορείων που στερούνται ισχύοντος δελτίου τεχνικού ελέγχου.

στ. Ζητά από την αρμόδια υπηρεσία της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης έκτακτο τεχνικό έλεγχο λεωφορείου, εφόσον υπάρχουν ενδείξεις περί της εν γένει τεχνικής του κατάστασης και αξιοπιστίας και δεν εξασφαλίζεται η ασφαλής μεταφορά των επιβατών.

3. Τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου, όταν απουσιάζει ή κωλύεται, αναπληρώνει ο Αντιπρόεδρος του Κ.Τ.Ε.Λ..

4. Ο Πρόεδρος του Κ.Τ.Ε.Λ. υποβοηθείται από τον Διευθυντή, εφόσον υπάρχει, στον οποίο δύναται να εκχωρεί συγκεκριμένα καθήκοντα.

5. Οι αρμοδιότητες του Δ.Σ. ΡΟΔΑ, καθώς και των Δημοτικών Επιχειρήσεων, εκτός από το άρθρο αυτό, καθορίζονται και από τον Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων.

Άρθρο 27

Διαχειριστικός έλεγχος

1. Σε κάθε Κ.Τ.Ε.Λ. διενεργείται έλεγχος επί της οικονομικής διαχείρισης αυτού, από έναν τουλάχιστον ορκωτό ελεγκτή λογιστή.

2. Ο ορισμός του ή των ορκωτών ελεγκτών λογιστών γίνεται με απόφαση της Γ.Σ. των μετόχων του Κ.Τ.Ε.Λ..

3. Ο τακτικός έλεγχος της οικονομικής διαχείρισης κάθε Κ.Τ.Ε.Λ. διενεργείται υποχρεωτικά για κάθε διαχειριστικό έτος που συμπίπτει με το αντίστοιχο ημερολογιακό έτος.

Άρθρο 28

Αποζημίωση Οργάνων Κ.Τ.Ε.Λ.

1. Στον Πρόεδρο, στον αντιπρόεδρο και στα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου κάθε Κ.Τ.Ε.Λ. καταβάλλεται μηνιαία αποζημίωση, η οποία βαρύνει τον προϋπολογισμό

του Κ.Τ.Ε.Λ. και καθορίζεται από τη Γενική Συνέλευση.

2. Ειδικότερα για τον Πρόεδρο του Κ.Τ.Ε.Λ. η παραπάνω αποζημίωση δεν μπορεί να είναι μικρότερη του μισθού που αντιστοιχεί στο βαθμό λογιστή χωρίς πτυχίο, εγγάμου χωρίς παιδιά και με εικοσαετή προϋπηρεσία, για όσα Κ.Τ.Ε.Λ. έχουν ενταγμένα στη δύναμή τους πάνω από πενήντα (50) λεωφορεία. Για τα Κ.Τ.Ε.Λ. που έχουν στη δύναμή τους είκοσι (20) μέχρι και πενήντα (50) λεωφορεία, το ύψος της αποζημίωσης αυτής δεν μπορεί να είναι μικρότερο του ποσού που αντιστοιχεί στο εβδομήντα τοις εκατό (70%) του ως άνω μισθού, για τα Κ.Τ.Ε.Λ. που έχουν στη δύναμή τους δέκα (10) μέχρι και είκοσι (20) λεωφορεία στο σαράντα τοις εκατό (40%) του ίδιου μισθού, ενώ για τα Κ.Τ.Ε.Λ. που έχουν στη δύναμή τους μέχρι και εννέα (9) λεωφορεία στο είκοσι τοις εκατό (20%) του ίδιου μισθού.

3. Οι μετά την 31η Δεκεμβρίου 1977 διατελέσαντες Πρόεδροι του Διοικητικού Συμβουλίου, κάθε αστικού ή υπεραστικού Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και οι εφεξής διατελούντες, επί δύο τουλάχιστον τριετίες, λαμβάνουν μηνιαία χορηγία, μετά τη συμπλήρωση του 60ού έτους της ηλικίας τους, η οποία θα βαρύνει τα γενικά έξοδα του Κ.Τ.Ε.Λ., εφόσον παραμένουν μέτοχοι αυτού. Το ύψος της χορηγίας καθορίζεται και μεταβάλλεται με απόφαση της Γ.Σ. του Κ.Τ.Ε.Λ..

4. Οι πιο πάνω αποζημιώσεις, καθώς και η αποζημίωση που καταβάλλεται στον ή στους Ορκωτούς Ελεγκτές Λογιστές, βαρύνουν τον προϋπολογισμό του Κ.Τ.Ε.Λ..

Άρθρο 29

Συγχώνευση και διαχωρισμός Κ.Τ.Ε.Λ.

1. Κ.Τ.Ε.Λ. του ίδιου νομού δύνανται να συγχωνευθούν, με απόφαση του οικείου Νομάρχη, μετά από:

α. Προτάσεις των οικείων Κ.Τ.Ε.Λ. περί συγχώνευσης, οι οποίες εγκρίνονται με αποφάσεις της Γενικής Συνελεύσεως αυτών που λαμβάνεται με την πλειοψηφία των δύο τρίτων (2/3) τουλάχιστον των ψήφων του συνόλου των μετόχων κάθε Κ.Τ.Ε.Λ..

β. Τεχνικοοικονομική μελέτη, που εκπονείται με μέριμνα της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, από την οποία να προκύπτει η καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και η βιωσιμότητα του ενιαίου φορέα.

2. Υπεραστικά ή αστικά Κ.Τ.Ε.Λ. που εξυπηρετούν περισσότερους του ενός νομού ή έχουν έδρα διαφορετικών νομών δύνανται να συγχωνευθούν ή να διαχωρίζονται, με κοινή απόφαση των οικείων Νομαρχών και σε περίπτωση διαφωνίας αυτών με απόφαση του ή των οικείων Γενικών Γραμματέων Περιφέρειας, μετά από πλήρωση των ίδιων, με την παράγραφο 1, προϋποθέσεων.

3. Υπεραστικά ή αστικά Κ.Τ.Ε.Λ., που έχουν συγχωνευθεί με προγενέστερες διατάξεις ή θα συγχωνευθούν με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, δύνανται να διαχωρίζονται εφόσον υπέρ του διαχωρισμού τάσσονται τα δύο τρίτα (2/3) τουλάχιστον του συνόλου των ψήφων των μετόχων των λεωφορείων με έδρα τον ίδιο νομό. Ο διαχωρισμός των Κ.Τ.Ε.Λ. γίνεται με απόφαση του οικείου Νομάρχη αν πρόκειται για Κ.Τ.Ε.Λ. του ίδιου νομού ή του ή των οικείων Γενικών Γραμματέων Περιφέρειας, αν πρόκειται για Κ.Τ.Ε.Λ. διαφορετικών νομών.

4. Με τις ως άνω αποφάσεις, ρυθμίζονται τα της ένταξης των λεωφορείων, του προσωπικού, των περιουσιακών στοιχείων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Το προσωπικό των προς συγχώνευση ή διαχωρισμό

Κ.Τ.Ε.Λ. εντάσσεται στον ή στους νέους φορείς.

Άρθρο 30

Εξίσωση συνθηκών εκμετάλλευσης Κ.Τ.Ε.Λ.

1. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται ο τρόπος εξίσωσης του αριθμού των διανυομένων, από τα λεωφορεία των Κ.Τ.Ε.Λ., πραγματικών και πλασματικών χιλιομέτρων και γενικά των συνθηκών εκμετάλλευσης αυτών, με την καθιέρωση συντελεστών διαφόρων από αυτούς που ισχύουν για τις, επί αστικών και υπεραστικών γραμμών, εκτελούμενες μεταφορές.

2. Με όμοια απόφαση καθορίζονται τα των δαπανών εκμετάλλευσης των λεωφορείων και λειτουργίας των Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και οι βαρυνόμενοι με τις δαπάνες αυτές.

Άρθρο 31

Διακοπή κυκλοφορίας λεωφορείων Κ.Τ.Ε.Λ.

1. Σε περίπτωση διακοπής κυκλοφορίας αστικού ή υπεραστικού λεωφορείου από το κύκλωμα εργασίας, μέσα στο ίδιο ημερολογιακό έτος, η άδεια κυκλοφορίας ανακαλείται οριστικά, με αιτιολογημένη απόφαση του οικείου Νομάρχη, για τις παρακάτω αιτίες:

α. σε περίπτωση αδικαιολόγητης διακοπής για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του ενός μήνα και

β. σε περίπτωση διακοπής κυκλοφορίας λόγω βλαβών, για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των τεσσάρων μηνών.

2. Σε περίπτωση ολοσχερούς καταστροφής του λεωφορείου λόγω πυρκαγιάς, ατυχήματος, κλοπής, ναυαγίου ή άλλου λόγου, που συνιστά ανωτέρα βία, ο ιδιοκτήτης υποχρεούται σε αντικατάσταση του καταστραφέντος εντός ενός έτους. Διαφορετικά η άδεια κυκλοφορίας λεωφορείου ανακαλείται, με αιτιολογημένη απόφαση του οικείου Νομάρχη.

3. Η για οποιονδήποτε λόγο διακοπή κυκλοφορίας βεβαιώνεται από το οικείο Κ.Τ.Ε.Λ. και κοινοποιείται στην αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, η οποία εφαρμόζει τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 1 και 2.

4. Η κενή θέση λεωφορείου, που δημιουργείται από την ανάκληση άδειας κυκλοφορίας με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, καλύπτεται με τη θέση σε κυκλοφορία νέου αντίστοιχου λεωφορείου, εφόσον τούτο επιβάλουν συγκοινωνιακές ανάγκες κατά τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 11 του νόμου αυτού.

5. Στις περιπτώσεις διακοπής κυκλοφορίας αστικού ή υπεραστικού λεωφορείου λόγω αναγκαστικής κατάσχεσης και πλειστηριασμού ή αφαίρεσης της κατοχής αυτού από τον διατηρήσαντα την κυριότητα πωλητή, εφαρμογή έχουν οι διατάξεις της παρ. 10 του άρθρου 10 του ν. 2801/2000 (ΦΕΚ 46 Α').

Άρθρο 32

Μεταβατικές διατάξεις

1. Προεδρικά διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις, που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του ν.δ. 102/1973 και δεν αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος νόμου, εξακολουθούν να ισχύουν.

2. Οι διατάξεις των άρθρων 1 έως και 22 του παρόντος νόμου που αναφέρονται στους συγκοινωνιακούς φορείς Κ.Τ.Ε.Λ., μετά τη μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Λ. σε ανώνυμες

εταιρείες σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου 3, εξακολουθούν να ισχύουν και να εφαρμόζονται και στις ανώνυμες εταιρείες.

3. Το όριο ηλικίας των είκοσι πέντε (25) ετών του άρθρου 11 εφαρμόζεται από 1.1.2004 και για τα κυκλοφορούντα κατά τη δημοσίευση του νόμου αυτού λεωφορεία.

4. Για την εφαρμογή του νόμου αυτού, όπου αναφέρεται Κ.Τ.Ε.Λ., πριν την 30.9.2003 νοούνται τα Κ.Τ.Ε.Λ. του ν.δ. 102/1973 και μετά την ημερομηνία αυτή τα Κ.Τ.Ε.Λ. που μετατράπηκαν σε ανώνυμες εταιρείες κατ' εφαρμογή του άρθρου 3 του νόμου αυτού, με την επιφύλαξη της παρ. 4 του άρθρου 5.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

Τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών

Άρθρο 33 Ορισμοί

1. Ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, που προβλέπεται από τις κείμενες διατάξεις διενεργείται από τα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.).

2. Για την εφαρμογή του παρόντος νοούνται:

α. «Οχήματα»: όλες οι κατηγορίες οχημάτων του Παραρτήματος Ι της Φ2/64580/2288/99 (ΦΕΚ 1523 Β΄) κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως ισχύει κάθε φορά.

β. «Δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο.»: τα Κ.Τ.Ε.Ο. των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, που διενεργούν τους περιοδικούς και ειδικούς τεχνικούς ελέγχους σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων.

γ. «Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.»: τα Κ.Τ.Ε.Ο., που ιδρύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου και διενεργούν τους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων, εκτός από τα επιβατηγά δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.), τα φορτηγά αυτοκίνητα άνω των τρεισήμισι (3.5) τόνων και τα λεωφορεία.

Άρθρο 34

Ίδρυση ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.

1. Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. ιδρύονται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα και έχουν ως αποκλειστικό έργο τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων που ορίζονται στο προηγούμενο άρθρο.

2. Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. δεν δύναται να ιδρυθούν από φυσικά ή νομικά πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στους τομείς της εμπορίας αυτοκινήτων ή από σύζυγο ή συγγενικά πρόσωπα πρώτου βαθμού εξ αίματος ή εξ αγχιστείας των ανωτέρω φυσικών προσώπων ή θυγατρικές εταιρίες των ανωτέρω νομικών προσώπων, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 42ε του κ.ν. 2190/1920.

3. Η ίδρυση και λειτουργία ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. επιτρέπεται σε περιοχές μη οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας, οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας και χονδρεμπορίου, κατά την έννοια των άρθρων 5, 6 και 7 αντίστοιχα του από 23.2/6.3.1987 π.δ.(ΦΕΚ 66 Δ΄) «Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης», καθώς και σε περιοχές

εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή εκτός ορίων οικισμών προϋφισταμένων του έτους 1923 ή οριοθετημένων σύμφωνα με τους όρους του από 24.4.1985 π.δ. (ΦΕΚ 181 Δ΄). Οι εγκαταστάσεις των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. εντάσσονται στην κατηγορία των «χαμηλής όχλησης» εγκαταστάσεων.

4. Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. δεν μπορούν να συστεγάζονται με επιχειρήσεις συναφούς δραστηριότητας και ιδίως συννεργεία επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, εταιριών εισαγωγής και εμπορίας αυτοκινήτων και λοιπές εγκαταστάσεις αυτών, καθώς και με εγκαταστάσεις επιχειρήσεων οδικής βοήθειας.

5. Απαγορεύεται η εγκατάσταση ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. σε απόσταση μικρότερη των 100μ. από νοσοκομείο ή κλινική, από αποθήκες εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών, από το περίγραμμα ορατών αρχαιολογικών χώρων, από Πρατήρια Υγραερίου (LPG), από παιδικούς σταθμούς, από σχολεία μέσης ή κατώτερης εκπαίδευσης, από ιδρύματα ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης και από ενοριακούς ναούς.

Η απόσταση αυτή μετρείται από το περίγραμμα του οικοπέδου του Κ.Τ.Ε.Ο. και των ως άνω κτιρίων ή εγκαταστάσεων.

Άρθρο 35

Έργο ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.

1. Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. προβαίνουν στον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων σύμφωνα με την ισχύουσα κάθε φορά νομοθεσία.

2. Στα πλαίσια εκπλήρωσης του έργου τους:

α. Υποχρεούνται να επιμορφώνουν σε τακτά χρονικά διαστήματα το προσωπικό τους σε φορέα που έχει διαπιστευθεί για την εκτέλεση του έργου αυτού.

β. Συγκεντρώνουν και επεξεργάζονται τα στοιχεία των διενεργούμενων ελέγχων τα οποία αποστέλλουν με σύνδεση άμεση (on line) στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθώς και εγγράφως κάθε φορά που τους ζητηθεί από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

γ. Χορηγούν Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου Οχήματος και Κάρτα Ελέγχου Καυσασερίων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, στα ελεγχόμενα οχήματα.

δ. Υποχρεούνται να ασφαλίζουν την επαγγελματική τους ευθύνη.

ε. Ευθύνονται σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 2251/1994 (ΦΕΚ 191 Α΄) για την προστασία καταναλωτών.

3. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κοινοποιεί στα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. όλη τη σχετική νομοθεσία και λοιπά στοιχεία που αφορούν στον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και κοινοποιούνται στα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο..

Άρθρο 36

Άδεια ίδρυσης ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.

Για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει στην αρμόδια υπηρεσία:

α. Υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του ν. 1599/1986 που βεβαιώνει την κυριότητα ή κατοχή οικοπέδου, τουλάχιστον 3.000 τ.μ., κατάλληλου για την εγκατάσταση και λειτουργία ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. με έναν τουλάχιστον διάδρομο ελέγχου επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκινήτων και τους αναγκαίους χώρους για την ανα-

μονή των ελεγχόμενων οχημάτων, την εξυπηρέτηση των κατόχων οχημάτων και τις βοηθητικές λειτουργίες του Κ.Τ.Ε.Ο..

β. Τοπογραφικό διάγραμμα της περιοχής υπό κλίμακα 1:500, στο οποίο αποτυπώνεται η περιμετρική έκταση σε απόσταση 150 μέτρων από τα όρια του οικοπέδου, στο οποίο θα λειτουργήσει το Κ.Τ.Ε.Ο. και στο οποίο σημειώνονται η οικοδομική και η ρυμοτομική γραμμή, εφόσον υφίστανται, το κτίριο και η γενική διάταξη του Κ.Τ.Ε.Ο., οι χώροι αναμονής των ελεγχόμενων οχημάτων, οι χώροι προσπέλασης (εισόδου και εξόδου) των οχημάτων, η κυκλοφοριακή σύνδεση του Κ.Τ.Ε.Ο. με την προ αυτού οδό και όλα τα στοιχεία που σχετίζονται με την πλήρωση των προϋποθέσεων των παραγράφων 3, 4 και 5 του άρθρου 34 του παρόντος νόμου.

Το τοπογραφικό διάγραμμα υπογράφεται από τον κατά νόμο υπεύθυνο μηχανικό και είναι θεωρημένο από την αρμόδια, σύμφωνα με το στοιχείο ε' του άρθρου αυτού, υπηρεσία. Μαζί με το τοπογραφικό διάγραμμα υποβάλλεται και υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του ν.1599/1986 του ως άνω μηχανικού ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις των παραγράφων 3, 4 και 5 του άρθρου 34 του νόμου αυτού, ως προς την καταλληλότητα του οικοπέδου για την ίδρυση και λειτουργία ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο..

γ. Λεπτομερή αρχιτεκτονικά διαγράμματα των εγκαταστάσεων και των σχεδίων γενικής διάταξης των διαδρόμων ελέγχου, των χώρων αναμονής των ελεγχόμενων οχημάτων, των χώρων εξυπηρέτησης πολιτών, των βοηθητικών χώρων εξυπηρέτησης του Κ.Τ.Ε.Ο. και γενικά της συνολικής έκτασής του.

δ. Τεχνική περιγραφή των κτιριακών και ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων του Κ.Τ.Ε.Ο..

ε. Έγκριση κυκλοφοριακής σύνδεσης του Κ.Τ.Ε.Ο. από την αρμόδια για την οδό υπηρεσία της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης ή της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων.

στ. Μελέτη εγκατάστασης αυτόματων γραμμών ελέγχου και του λοιπού εξοπλισμού του Κ.Τ.Ε.Ο..

ζ. Βεβαίωση περί υποβολής στην αρμόδια αρχή Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων

η. Παράβολο υπέρ του Δημοσίου, το ύψος του οποίου καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 37

Άδεια λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. - Διαπίστευση Κ.Τ.Ε.Ο.

1. Η άδεια λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. χορηγείται εφόσον πληρούνται οι παρακάτω προϋποθέσεις:

α. Υποβολή της προβλεπόμενης από τις ισχύουσες διατάξεις οικοδομικής άδειας και των εγγράφων που αποδεικνύουν την κυριότητα ή κατοχή οικοπέδου για τις εγκαταστάσεις του Κ.Τ.Ε.Ο..

β. Κατασκευή των κτιριακών, ηλεκτρομηχανολογικών και λοιπών εγκαταστάσεων του Κ.Τ.Ε.Ο. σύμφωνα με την οικοδομική άδεια, τις μελέτες, τις προδιαγραφές, την τεχνική περιγραφή, τα σχεδιαγράμματα και τα λοιπά στοιχεία, που υποβλήθηκαν κατά το στάδιο ίδρυσης.

γ. Εγκατάσταση αυτόματων γραμμών και του αναγκαίου εξοπλισμού σύμφωνα με τις προδιαγραφές, τα σχεδιαγράμματα και τα λοιπά στοιχεία που υποβλήθηκαν για τη χορήγηση της άδειας ίδρυσης.

δ. Μηχανογράφηση αντίστοιχη των δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο.

και συμβατή με αυτή, συνδεδεμένη με το μηχανογραφικό σύστημα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

ε. Εγκατάσταση πυρασφάλειας σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

στ. Στελέχωση με το αναγκαίο ελεγκτικό και άλλο προσωπικό, πιστοποιημένο σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Οι προϊστάμενοι πρέπει να είναι διπλωματούχοι μηχανολόγοι μηχανικοί, ενώ οι υπεύθυνοι γραμμών μπορεί να είναι μηχανολόγοι μηχανικοί ή τεχνολόγοι μηχανικοί.

ζ. Διαπίστευση του Κ.Τ.Ε.Ο. από το Εθνικό Συμβούλιο Διαπίστευσης του ν. 2231/1994 (ΦΕΚ 139 Α') ή άλλο φορέα διαπίστευσης κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

η. Απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων.

2. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών εξειδικεύονται οι προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., οι τεχνικές προδιαγραφές του συστήματος μηχανογράφησης, το είδος και οι τεχνικές προδιαγραφές των αυτόματων γραμμών ελέγχου, το αναγκαίο για τη λειτουργία του Κ.Τ.Ε.Ο. προσωπικό, η διαδικασία χορήγησης της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας και τα υποβαλλόμενα δικαιολογητικά, η διάρκεια της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας, η διαδικασία χορήγησης του δελτίου τεχνικού ελέγχου και ο τύπος αυτού, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι υποχρεώσεις των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., όπως η πιστοποίηση και η επιμόρφωση του προσωπικού, η συγκέντρωση, επεξεργασία και αποστολή στοιχείων των διενεργούμενων τεχνικών ελέγχων στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

4. Τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. διαπιστεύονται από το Εθνικό Συμβούλιο Διαπίστευσης ή άλλο φορέα διαπίστευσης κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μέσα σε προθεσμία ενός έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος. Με αιτιολογημένη απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί για ένα επιπλέον έτος.

Άρθρο 38

Χορήγηση και ανάκληση αδειών - Έλεγχος ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.

1. Οι άδειες ίδρυσης και λειτουργίας των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. χορηγούνται με αποφάσεις των Γενικών Γραμματέων των Περιφερειών, μετά από εισήγηση των αρμόδιων υπηρεσιών των Περιφερειών. Μέχρι να συσταθούν και να λειτουργήσουν σε όλες τις Περιφέρειες οι αρμόδιες υπηρεσίες, οι άδειες ίδρυσης και λειτουργίας των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. χορηγούνται από τη Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών (Δ.Α.Χ.Μ.) του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών που συστήνεται με το νόμο αυτόν.

2. Η άδεια λειτουργίας ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. ανακαλείται προσωρινά ή οριστικά με ειδική αιτιολογημένη απόφαση της αρχής που την εξέδωσε, αν διαπιστωθεί οποτεδήποτε ότι έπαυσαν να ισχύουν οι προϋποθέσεις με τις οποίες χορηγήθηκε.

3. Ο έλεγχος των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. ασκείται από τη Δ.Α.Χ.Μ. και το Σώμα Ελεγκτών Επιθεωρητών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών του ν.

2671/1998 (289 ΦΕΚ Α').

Άρθρο 39

Αντίτιμο για τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου

Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. υποχρεούνται να υποβάλλουν στη Δ.Α.Χ.Μ. του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών το τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών τους, που κάθε φορά ισχύει. Ποσοστό 10% από οποιοδήποτε καταβαλλόμενο από τους ιδιοκτήτες των οχημάτων ποσό για τον τεχνικό έλεγχο τους αποδίδεται στο Ελληνικό Δημόσιο για την κάλυψη εξόδων εποπτείας και ελέγχου Κ.Τ.Ε.Ο.. Με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται η διαδικασία και ο τρόπος απόδοσης του ως άνω ποσοστού από τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 40

Σύσταση Διεύθυνσης Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών (Δ.Α.Χ.Μ.)

1. Συνιστάται στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών (Δ.Α.Χ.Μ.).

2. Η Δ.Α.Χ.Μ. είναι αρμόδια για την ίδρυση και λειτουργία των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 του άρθρου 38 του νόμου αυτού, την εποπτεία ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., τον έλεγχο τήρησης κανόνων ποιότητας των δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο. και του συστήματος Κάρτας Ελέγχου Κουσαερίων, καθώς και για θέματα ασφάλειας και ελέγχου των οδικών μεταφορών και των μέσων σταθερής τροχιάς.

3. Στη Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών συνιστώνται τα ακόλουθα τμήματα:

α. Τμήμα Εποπτείας Κ.Τ.Ε.Ο., με αντικείμενο την εισήγηση χορήγησης αδειών ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. μέχρι τη σύσταση και λειτουργίας στις Περιφέρειες αρμόδιας υπηρεσίας, την εποπτεία και τον έλεγχο των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., καθώς και τον έλεγχο τήρησης ποιότητας των δημόσιων ΚΤΕΟ και την οργάνωση, γενική εποπτεία και έλεγχο του συστήματος της Κάρτας Ελέγχου Κουσαερίων (Κ.Ε.Κ.) του άρθρου 3 του ν. 2052 /1992 (ΦΕΚ 94 Α').

β. Τμήμα Ασφάλειας Μέσων Σταθερής Τροχιάς με αντικείμενο τη διενέργεια τακτικών και έκτακτων επιθεωρήσεων για τη διαπίστωση της τήρησης των κανόνων ασφαλείας από τα μέσα σταθερής τροχιάς (σιδηρόδρομος, ΤΡΑΜ, ΜΕΤΡΟ, ΗΣΑΠ).

γ. Τμήμα Τεχνικού Ελέγχου και Πραγματογνωμοσυών επί οχημάτων, οχημάτων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων, οχημάτων μεταφοράς ευπαθών προϊόντων και ατυχημάτων σε μέσα σταθερής τροχιάς. Επίσης πιστοποιεί πραγματογνώμονες για τα ως άνω αντικείμενα. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζεται η διαδικασία πιστοποίησης πραγματογνώμων, οι ιδιότητες αυτών και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, που ασκούν τις ως άνω αρμοδιότητες παύουν στο

εξής να τις ασκούν.

4. Για τη στελέχωση της Δ.Α.Χ.Μ. συνιστώνται είκοσι πέντε (25) θέσεις μόνιμων υπαλλήλων ως ακολούθως:

Εννέα (9) θέσεις υπαλλήλων ΠΕ μηχανολόγων μηχανικών, έξι (6) θέσεις υπαλλήλων ΠΕ πολιτικών μηχανικών, τρεις (3) θέσεις υπαλλήλων ΠΕ μηχανικών ηλεκτρονικών υπολογιστών, τέσσερις (4) θέσεις υπαλλήλων ΤΕ τεχνολόγων μηχανικών ειδικότητας μηχανολόγου, μία (1) θέση υπαλλήλου ΠΕ Οικονομικών και δύο (2) θέσεις υπαλλήλων ΔΕ διοικητικού λογιστικού.

Άρθρο 41

Διοικητικές κυρώσεις - Ποινές

Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών, καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις (όπως προσωρινή ή οριστική ανάκληση άδειας, επιβολή προστίμων και ύψος αυτών, μόρια επιβάρυνσης), στους φορείς που διενεργούν ή συμμετέχουν με οποιονδήποτε τρόπο στον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων, και ιδίως τα όργανα και η διαδικασία επιβολής αυτών, τα όργανα και η διαδικασία είσπραξης προστίμων και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

Άλλες διατάξεις

Άρθρο 42

Χορήγηση αδειών οδήγησης

1. Καταργείται η παρ. 2 του άρθρου 94 του ν. 2696/1999 (ΦΕΚ 57 Α'). Οι χορηγηθείσες μέχρι σήμερα άδειες οδήγησης των υποκατηγοριών Α1 και Β1 εξακολουθούν να ισχύουν. Ισχύουν επίσης στη χώρα μας και άδειες οδήγησης των υποκατηγοριών αυτών που εκδίδονται από χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή από τις χώρες Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν.

2. Στο τέλος του ορισμού «Κανονική διαμονή» της παρ. 1 του άρθρου 2 του π.δ.19/1995 (ΦΕΚ 15 Α') προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Ειδικά για πολίτες κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της Νορβηγίας, Ισλανδίας και Λιχτενστάιν, το δικαίωμα υποβολής της σχετικής αίτησης, για τη χορήγηση, ανανέωση ή μετατροπή άδειας οδήγησης ή έκδοση αντιγράφου άδειας οδήγησης, παρέχεται μετά πάροδο 185 τουλάχιστον ημερών από την έναρξη της κανονικής διαμονής τους στην Ελλάδα.»

3. Η παράγραφος 1β του άρθρου 7 του π.δ.19/1995 (ΦΕΚ 15 Α') τροποποιείται ως εξής:

«β. Έχει συμπληρώσει το απαιτούμενο ελάχιστο όριο ηλικίας το οποίο είναι:

β1. Για την Κατηγορία Α:

- Το 18ο έτος της ηλικίας του για την οδήγηση μοτοσικλέτας ισχύος μέχρι 25KW ή με λόγο ισχύος προς βάρος μέχρι 0.16KW/Kg (ή μοτοσικλέτας με πλευρικό κάνιστρο με λόγο ισχύος προς βάρος μέχρι 0.16KW/Kg). Μετά τη συμπλήρωση δύο ετών από τη χορήγηση της ανωτέρω άδειας οδήγησης ο κάτοχός της μπορεί να

οδηγεί μοτοσικλέτες οποιασδήποτε ισχύος ή με λόγο ισχύος προς βάρος.

- Το 21ο έτος της ηλικίας του για την οδήγηση μοτοσικλέτας οποιασδήποτε ισχύος ή με λόγο ισχύος προς βάρος.

β2. Για τις κατηγορίες Β και Β+Ε: το 18ο έτος της ηλικίας του. Για την απόκτηση της άδειας οδήγησης Β+Ε ο ενδιαφερόμενος πρέπει να είναι κάτοχος ισχύουσας άδειας οδήγησης Β κατηγορίας.

β3. Για τις κατηγορίες Γ και Γ+Ε:

(i) Για οχήματα των οποίων το ανώτατο επιτρεπόμενο βάρος είναι κατώτερο ή ίσο με 7.5 τόνους, το 18ο έτος της ηλικίας του. (ii) Για οχήματα των οποίων το ανώτατο επιτρεπόμενο βάρος είναι μεγαλύτερο από 7.5 τόνους, το 21ο έτος της ηλικίας του. Εν τούτοις αρκεί η ηλικία των 18 ετών, αν ο ενδιαφερόμενος κατέχει πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας αναγνωρισμένο από ένα από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τη Νορβηγία, Ισλανδία ή Λιχτενστάιν, το οποίο να πιστοποιεί την ολοκλήρωση κατάρτισης ως οδηγού οχημάτων για ειδική μεταφορά εμπορευμάτων σύμφωνα με τις κοινοτικές ρυθμίσεις.

Για την απόκτηση της άδειας Γ ο ενδιαφερόμενος πρέπει να είναι κάτοχος ισχύουσας άδειας οδήγησης Β κατηγορίας, τουλάχιστον και για την απόκτηση της άδειας Γ + Ε ο ενδιαφερόμενος πρέπει να είναι κάτοχος ισχύουσας άδειας οδήγησης Γ κατηγορίας, τουλάχιστον.

β4. Για τις κατηγορίες Δ και Δ + Ε: το 21ο έτος της ηλικίας του.»

4. Η παρ.1 του άρθρου 14 του π.δ.19/1995 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Άδεια οδήγησης που εκδόθηκε από τις ελληνικές αρχές πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος διατάγματος εξακολουθεί να ισχύει για όσο χρονικό διάστημα όριζαν οι διατάξεις του π.δ. 255/1984 (ΦΕΚ 100 Α'), όπως το διάταγμα αυτό τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενεστέρως. Μετά τη λήξη της ισχύος της ανανεώνεται, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος. Ο χρονικός περιορισμός αυτός δεν ισχύει για άδειες οδήγησης που έχουν εκδοθεί από άλλες χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ενιαίου Οικονομικού Χώρου, οι οποίες ισχύουν σύμφωνα με τις διατάξεις της χώρας έκδοσής τους.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών τροποποιούνται και συμπληρώνονται τα παραρτήματα του π.δ. 19/1995, που αφορούν τα εξής θέματα: α) διατάξεις σχετικές με το κοινοτικό υπόδειγμα της άδειας οδήγησης, β) γνώσεις, ικανότητες και συμπεριφορά του οδηγού οχήματος με κινητήρα, γ) στοιχειώδεις απαιτήσεις για τις εξετάσεις οδήγησης, δ) ελάχιστες προδιαγραφές για τη σωματική και τη διανοητική ικανότητα οδήγησης οχήματος με κινητήρα. Με όμοια απόφαση ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την εφαρμογή των προηγούμενων παραγράφων.

6. Η ισχύς του παρόντος άρθρου αρχίζει τέσσερις μήνες από τη δημοσίευση του νόμου αυτού στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 43

Λοιπές ρυθμίσεις θεμάτων Κ.Ο.Κ

1. Στο τέλος της παραγράφου 8 του άρθρου 13 του ν. 2696/1999 (ΦΕΚ 57 Α') προστίθεται εδάφιο, που έχει ως

εξής:

«Οι αιτούντες αναπηρική σύνταξη υποχρεούνται να καταθέτουν στις αρμόδιες Υπηρεσίες των οικείων ασφαλιστικών φορέων, μεταξύ των άλλων δικαιολογητικών, την κατεχόμενη από αυτούς άδεια οδήγησης οποιασδήποτε κατηγορίας ή υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 ότι δεν κατέχουν άδεια οδήγησης. Η άδεια οδήγησης αποστέλλεται στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης που την εξέδωσε και επαναχορηγείται, μετά από θετική γνωμάτευση της δευτεροβάθμιας ιατρικής Επιτροπής της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, όπως ορίζεται στο π.δ. 155/1996 (ΦΕΚ 115 Α'). Η δευτεροβάθμια ιατρική Επιτροπή υποχρεούται να συνέλθει και να αποφανθεί το αργότερο εντός τριμήνου από τη λήψη της σχετικής άδειας.»

2. Το άρθρο 42 του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (ΦΕΚ 57 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Άρθρο 42

Οδήγηση υπό την επίδραση οιοπονεύματος, φαρμάκων ή τοξικών ουσιών

1. Απαγορεύεται η οδήγηση κάθε οδικού οχήματος από οδηγό, ο οποίος κατά την οδήγηση του οχήματος βρίσκεται υπό την επίδραση οιοπονεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων που σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσης τους ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα του οδηγού. Ο ελεγχόμενος οδηγός θεωρείται ότι βρίσκεται υπό την επίδραση οιοπονεύματος όταν το ποσοστό αυτού στον οργανισμό είναι από 0,50 γραμμάρια ανά λίτρο αίματος (0,50gr/l) και άνω, μετρούμενο με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή από 0,25 χιλιοστά του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα και άνω, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Υγείας και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να ορισθεί και μικρότερο ποσοστό, από το αναφερόμενο στο προηγούμενο εδάφιο, να εξειδικεύονται τα όρια τοξικών ουσιών ή φαρμάκων της παρούσας παραγράφου που ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα του οδηγού και να καθορίζονται οι επιστημονικοί τρόποι και η διαδικασία διαπίστωσης της χρήσης οιοπονεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων κατά τις παραγράφους του παρόντος άρθρου, καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

2. Τα αρμόδια αστυνομικά και λιμενικά όργανα μπορούν κατά περίπτωση να ασκούν έλεγχο για τη διαπίστωση ύπαρξης, στον οργανισμό των οδηγών, οιοπονεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων κατά την προηγούμενη παράγραφο, οι δε οδηγοί υποχρεούνται να δέχονται τον έλεγχο αυτόν.

3. Σε περίπτωση θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος ο έλεγχος για τη διαπίστωση ύπαρξης στον οργανισμό οιοπονεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων, κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, γίνεται υποχρεωτικά με αιμοληψία από τα θανόντα πρόσωπα ως και από τους ζώντες, εκτός και αν για τους τελευταίους ειδικοί παθολογικοί λόγοι δεν το επιτρέπουν, οπότε στην περίπτωση αυτή η μέτρηση γίνεται, για μεν το οινόπνευμα στον εκπνεόμενο αέρα με τη συσκευή αλκοολομέτρου, για δε τις τοξικές ουσίες και φάρμακα με τη λήψη ούρων ή άλλο πρόσφορο μέσο. Για την ύπαρξη ή μη των προβαλλόμενων αυτών λόγων χρειάζεται ιατρική πιστοποίηση από

δημόσιο νοσοκομείο.

4. Σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος με σωματικές βλάβες ο έλεγχος για τη διαπίστωση ύπαρξης στον οργανισμό οινόπνεύματος γίνεται είτε στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρων είτε με αιμοληψία.

5. Στους τροχονομικούς ελέγχους στο δρόμο ή σε τροχαία ατυχήματα χωρίς σωματικές βλάβες, ο έλεγχος για τη διαπίστωση ύπαρξης στον οργανισμό οινόπνεύματος γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου, για δε τη διαπίστωση ύπαρξης τοξικών ουσιών ή φαρμάκων της παραγράφου 1 του παρόντος γίνεται με τη χρησιμοποίηση κάθε κατάλληλου επιστημονικού μέσου. Η διαπίστωση του ποσοστού συγκέντρωσης οινόπνεύματος σε ατύχημα πεζού, στις περιπτώσεις της παρούσας και των δύο προηγούμενων παραγράφων, διαπιστώνεται με τον ίδιο τρόπο.

6. Αυτός που ελέγχθηκε με τη μέθοδο του εκπνεόμενου αέρα δικαιούται να απαιτήσει και τον έλεγχο με τη μέθοδο της αιμοληψίας.

7. Με την επιφύλαξη του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 3, όποιος αρνείται να υποβληθεί σε έλεγχο για τη διαπίστωση ύπαρξης στον οργανισμό του οινόπνεύματος είτε δια αιμοληψίας είτε με τη χρήση συσκευής αλκοολομέτρου, τεκμαίρεται ότι η συγκέντρωση οινόπνεύματος στο αίμα του είναι άνω του 1,10 gr/l σύμφωνα με τη μέθοδο της αιμοληψίας.

8. Όποιος διαπιστώνεται ότι οδηγεί όχημα υπό την επίδραση οινόπνεύματος τιμωρείται ως εξής:

α. Με πρόστιμο 50.000 δραχμών, εάν η συγκέντρωση οινόπνεύματος στο αίμα του κυμαίνεται από 0,50 gr/l. έως 0,80 gr/l. μετρούμενη με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή από 0,25 έως 0,40 χιλιοστά του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου.

β. Με πρόστιμο 100.000 δραχμών και με αφαίρεση, επιτόπου, της άδειας ικανότητας οδηγού για τρεις (3) μήνες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα, εάν η συγκέντρωση οινόπνεύματος στο αίμα του είναι άνω του 0,80 gr/l. και μέχρι 1,10 gr/l. μετρούμενη με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή άνω των 0,40 έως 0,60 χιλιοστών του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου.

γ. Με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) μηνών, διοικητικό πρόστιμο 200.000 δραχμών και αφαίρεση, επιτόπου, της άδειας ικανότητας οδηγού για έξι (6) μήνες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα, εάν η συγκέντρωση οινόπνεύματος στο αίμα του είναι άνω του 1,10 gr/l. μετρούμενη με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή άνω των 0,60 χιλιοστών του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου.

Στην περίπτωση αυτή η άδεια ικανότητας οδηγού επιστρέφεται, μετά την παρέλευση του εξαμήνου, μόνο με την προσκόμιση αποδεικτικού καταβολής του διοικητικού προστίμου.

δ. Στις πιο πάνω περιπτώσεις α', β', και γ' το όχημα ακινητοποιείται υποχρεωτικά και φυλάσσεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 46 του ν. 2696/1999 και

των, κατ' εξουσιοδότηση αυτού, εκδιδόμενων αποφάσεων.

Ο έλεγχος και η βεβαίωση των παραβάσεων της παρούσας παραγράφου γίνεται από συνεργείο δύο τουλάχιστον αστυνομικών ή λιμενικών, εκ των οποίων ο ένας είναι ανακριτικός υπάλληλος.

9. Εάν διαπιστωθεί ότι ο οδηγός οχήματος βρίσκεται υπό την επήρεια οινόπνεύματος για δεύτερη φορά εντός δύο (2) ετών από προηγούμενη παράβαση της απαγόρευσης οδήγησης υπό την επίδραση οινόπνεύματος και η συγκέντρωση οινόπνεύματος στο αίμα του, κατά τη δεύτερη παράβαση, είναι άνω του 1,10 gr/l., μετρούμενη με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή άνω των 0,60 χιλιοστών του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου, επιβάλλεται επιτόπου αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού, για πέντε (5) χρόνια, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.

10. Εάν διαπιστωθεί ότι ο οδηγός βρίσκεται υπό την επίδραση τοξικών ουσιών ή φαρμάκων, που σύμφωνα με τις οδηγίες τους ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα οδήγησης, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για χρονικό διάστημα τριών (3) μέχρι έξι (6) μηνών, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο.

11. Στις περιπτώσεις των παραγράφων 8 εδαφ. γ' και 10 του άρθρου αυτού, η παράβαση τιμωρείται, παράλληλα και ανεξάρτητα από τις ποινικές και λοιπές κυρώσεις που προβλέπουν οι διατάξεις αυτές, και με την ποινή της αφαίρεσης των κρατικών πινακίδων και της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος για χρονικό διάστημα από δέκα (10) ημέρες έως έξι (6) μήνες, η οποία επιβάλλεται από το δικαστήριο. Η κύρωση αυτή δεν ισχύει για τις περιπτώσεις των κατηγοριών οχημάτων του άρθρου 103 παρ. 4 στοιχεία α' και β' του παρόντος.

12. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 έως 7 εφαρμόζονται κατ' αναλογία στους πλοiάρχους ταχύπλοων πλοίων και στους κυβερνήτες ή χειριστές των θαλάσσιων μέσων αναψυχής.»

3. Οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 103 του ν. 2696/1999 αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«1) Στους παραβάτες των διατάξεων των άρθρων 4 παρ. 3 (πινακίδες P-6, P-8 έως P-14, P-18 έως P-20, P-25, P-26, P-33), 5 παρ. 8 (περιπτ. ε', στ', ζ'), 12 παρ. 7, 16 παρ. 2 και 3, 21, 23, 25, 34 παρ. 3 έως 7, 37, 39 παρ. 2, 54 παρ. 1, 64, 68, 70, 78, 79 και 81 παρ. 1, 7, 8, 11, 12 και 13 του παρόντος Κώδικα επιβάλλεται και το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας ικανότητας οδηγού και της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για δέκα (10) ημέρες. Το υπό της παραγράφου αυτής προβλεπόμενο διοικητικό μέτρο επιβάλλεται και στην περίπτωση που το όχημα δεν έχει ασφαλισθεί για αστική ευθύνη από ατυχήματα αυτοκινήτων.

2) Στους παραβάτες των διατάξεων των άρθρων 3, 4 παρ. 3 (πινακίδες P-1, P-2, P-5, P-7, P-21 έως P-24, P-27 έως P-32, P-45 έως P-57 και P-59), 5 παρ. 8 (περιπτ. α', β', γ', δ', η', θ', ι', ια', ιβ', ιγ') και 9, 6, παρ. 1 (περιπτ. β', ε' και η'), 16 παρ. 1 και 5 έως 8, 17, 19 παρ. 5, 26, 27, 29, 33, 34 παρ. 2, 55, 57, 61, 62 και 88 παρ. 3 του παρό-

ντος Κώδικα επιβάλλεται και το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας ικανότητας οδηγού και της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για είκοσι (20) ημέρες.»

4. Στο άρθρο 103 του ν. 2696/1999 προστίθεται παράγραφος 8 ως ακολούθως:

«8. Για παραβάσεις της παραγράφου 3 του άρθρου 4 (πινακίδα Ρ - 40) και 34 παρ. 2 του Κώδικα αυτού επιβάλλεται το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για είκοσι (20) ημέρες. Τα ως άνω αφαιρεθέντα στοιχεία κυκλοφορίας μπορούν να αποδοθούν και πριν τη λήξη του διοικητικού μέτρου της αφαίρεσής τους, εφόσον ο παραβάτης καταβάλει το τριπλάσιο του προστίμου που κάθε φορά ισχύει.»

5. Στο άρθρο 110 του ν. 2696/1999 αυτού προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής:

«4. Μέχρι την έκδοση των προβλεπόμενων από τον παρόντα Κώδικα προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων εξακολουθούν να ισχύουν τα προεδρικά διατάγματα και οι υπουργικές αποφάσεις, που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση διατάξεων των προηγούμενων Κωδίκων Οδικής Κυκλοφορίας, εφόσον δεν αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος.»

Άρθρο 44

Ρυθμίσεις θεμάτων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών

1. Στο τέλος του άρθρου 1 του ν. 1214/1981 (ΦΕΚ 286 Α') προστίθεται το εξής εδάφιο:

«Με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορούν να αναπροσαρμόζονται τα πρόστιμα των ως άνω περιπτώσεων α', β', γ'.»

2. α. Τίτλος κυριότητας για τα άνευ αριθμού κυκλοφορίας φορτηγά και λεωφορεία αυτοκίνητα είναι το κατά περίπτωση οριζόμενο στην παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 722/1977 (ΦΕΚ 299 Α') πιστοποιητικό.

β. Η κατά τις κείμενες διατάξεις χορηγούμενη άδεια κυκλοφορίας για τα ιδιωτικής χρήσης οχήματα του εδαφίου α' αποτελεί τίτλο κυριότητας από το χρόνο χορήγησής της.

γ. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται:

αα. Ο τύπος, οι διαστάσεις, το περιεχόμενο και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τα στοιχεία των εδαφίων α' και β' της παρούσας.

ββ. Ο τρόπος διακίνησης, οι επιβαλλόμενες καταχωρήσεις και η διαδικασία χορήγησης.

γγ. Η διαδικασία, ο τρόπος, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλο θέμα, για την αντικατάσταση των υφιστάμενων αδειών κυκλοφορίας και των βιβλιαρίων μεταβολών με νέα άδεια κυκλοφορίας σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

δδ. Ο τρόπος μεταβίβασης των άνευ αριθμού κυκλοφορίας φορτηγών και λεωφορείων αυτοκινήτων.

εε. Η έναρξη εφαρμογής της παρούσας διάταξης και οστ. Κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. Η περίπτωση δ' της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 1073/1980, όπως συμπληρώθηκε με την παράγραφο 14 του άρθρου 16 του ν. 2465/1997, αντικαθίσταται ως εξής:

«δ) Κατ' εξαίρεση της περίπτωσης γ' δύνανται να μεταβιβάζονται οι άδειες κυκλοφορίας στους παραπάνω επαγγελματίες ή καθολικούς διαδόχους τους, εφόσον

αυτές είχαν παραχωρηθεί σε αυτούς με συμβολαιογραφικά προσύμφωνα ή με ιδιωτικά συμφωνητικά, τα οποία είχαν συνταχθεί προ της ισχύος του ν. 1959/1991.

Στην περίπτωση αυτήν ο αρχικός δικαιούχος της άδειας δεν είναι υποχρεωμένος να προσκομίσει την προβλεπόμενη στο εδάφιο γ' της παρούσας παραγράφου, βεβαίωση της δημόσιας οικονομικής υπηρεσίας.

Απαραίτητη προϋπόθεση για τη μεταβίβαση αυτή είναι η καταβολή από τον αγοραστή ποσού εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών υπέρ του Δημοσίου.

5. Άδειες κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων, που χορηγήθηκαν προ της έναρξης ισχύος του άρθρου 15 του ν. 2867/2000 (ΦΕΚ 273 Α') και πληρούν τις προϋποθέσεις ταξινόμησης και κυκλοφορίας της διάταξης αυτής, δεν ανακαλούνται.

6. α. Το άρθρο 13 του ν. 1959/1991 (ΦΕΚ 123 Α') «Για τις οδικές μεταφορές, τις επικοινωνίες και άλλες διατάξεις», αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Φορτηγά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης, των οποίων το αρχικό δικαίωμα χορηγήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 531/1970 (ΦΕΚ 101 Α'), όπως τροποποιήθηκε με το ν.δ. 1358/1973 (ΦΕΚ 52 Α'), καθώς και φορτηγά αυτοκίνητα, δημόσια χρήσης μεταφοράς κρεάτων, των οποίων το αρχικό δικαίωμα χορηγήθηκε με τις διατάξεις του ν. 1073/1980, και εφόσον εξακολουθούν να κυκλοφορούν ως αυτοκίνητα μεταφοράς κρεάτων, δύνανται να αντικαθίστανται με άλλα μικτού βάρους μέχρι 8.000 χιλιογράμμων ή να αναθεωρείται το μικτό βάρος τους μέχρι του ύψους των 8.000 χιλιογράμμων.

2. Φορτηγά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης, των οποίων το αρχικό δικαίωμα χορηγήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1073/1980, δύνανται να αντικαθίστανται με άλλα, των οποίων το ανώτατο μικτό βάρος τους δεν υπερβαίνει τα 6.000 χιλιόγραμμα ή να αναθεωρείται το μικτό βάρος τους μέχρι το παραπάνω επιτρεπόμενο βάρος.

Με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε σχετικό θέμα για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.»

β. Η ισχύς της παρούσας παραγράφου αρχίζει την 1.6.2002.

7. Το εδάφιο β' της παραγράφου 2 του άρθρου 37 του ν. 2800/2000 (ΦΕΚ 41 Α'), που αντικατέστησε το άρθρο 8 του ν. 2465/1997, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«β. Για παραβάσεις του Κ.Ο.Κ (ν. 2696/1999, ΦΕΚ 57 Α')

1. Υπέρβαση σε ποσοστό άνω του 20% ορίου μικτού βάρους ή της μέγιστης επιτρεπόμενης φόρτωσης κατ' άξονα από όλα τα Φ.Δ.Χ και τα Φ.Ι.Χ.. Πρόστιμο τετρακοσίων χιλιάδων (400.000) και αφαίρεση της άδειας και των πινακίδων κυκλοφορίας για ένα (1) μήνα.

2. Φόρτωση των οχημάτων που δεν διαθέτουν ισχύον δελτίο τεχνικού ελέγχου (Δ.Τ.Ε.) του ν. 1350/1983. Το πρόστιμο του άρθρου 86 παρ. 4 και 5 του ν. 2696/1999.»

8. α. Στο σκοπό των εταιριών Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε. και Η.Σ.Α.Π. Α.Ε. περιλαμβάνεται και η με κάθε τρόπο εκμετάλλευση της υποδομής τους (ιδίως δίκτυα, δικαιώματα διέλευσης) για την ανάπτυξη τηλεπικοινωνιακών δικτύων κάθε μορφής και γενικά κάθε συναφούς δραστηριότητας. Οι παραπάνω εταιρίες για την εκπλήρωση του ως άνω σκοπού μπορούν να ιδρύουν θυγατρικές εταιρίες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχουν σε εταιρίες ή σε κοινοπραξίες με αντικείμενο τις ως άνω δραστηριότητες, με απόφαση του Διοικητικού τους Συμβουλίου και έγκριση του εποπτεύοντος Υπουργού.

β. Για την επίτευξη του σκοπού των εταιριών

Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε. και Η.Σ.Α.Π. Α.Ε. επιτρέπεται η εκμίσθωση ή η με οποιονδήποτε τρόπο παραχώρηση με αντάλλαγμα της χρήσης και γενικότερα η εκμετάλλευση στεγασμένων ή μη εν γένει χώρων, εγκαταστάσεων, όπως επίσης και επιφανειών (κινητών και ακινήτων) ιδιοκτησίας των εταιριών αυτών.

9. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 18 του ν. 1903/1990 (ΦΕΚ 142 Α΄) προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως ακολούθως:

«Στον ιδιοκτήτη του οχήματος επιβάλλεται και διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα χιλιάδων (150.000) δραχμών, το οποίο εισπράττεται κατά τις κείμενες διατάξεις.»

Άρθρο 45

Ρυθμίσεις θεμάτων τεχνικού ελέγχου και οδικής ασφάλειας

1. Στην κινητή μονάδα ελέγχου πεδίου, που συγκροτείται σύμφωνα με τα οριζόμενα στο εδάφιο δ΄ του άρθρου 2 του π.δ. 363/1995 (ΦΕΚ 193 Α΄), μπορεί να συμμετέχει αντί του εντεταλμένου υπαλλήλου της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών ή Κ.Τ.Ε.Ο. της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης τεχνικός υπάλληλος του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Στα συνεργεία επισκευής οχημάτων, τα οποία προβαίνουν στην αντικατάσταση καταλυτικών μετατροπών ή στην εκ των υστέρων τοποθέτηση καταλυτικών μετατροπών ή και φίλτρου ενεργού άνθρακα χωρίς να έχουν νόμιμα πιστοποιηθεί για την εργασία αυτή, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου 3 του ν. 2801/2000 (ΦΕΚ 46 Α΄) και την απόφαση Φ2/63053/5275/2001 (ΦΕΚ 386 Α΄) του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου αυτού, επιβάλλονται διοικητικές κυρώσεις, όπως προσωρινή ή οριστική ανάκληση της άδειας λειτουργίας ή πρόστιμο. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι προϋποθέσεις, τα όργανα, το ύψος του προστίμου, η διαδικασία επιβολής των κυρώσεων και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

3. Το τρίτο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 16 του ν. 2592/1998 (ΦΕΚ 57 Α΄) αντικαθίσταται ως εξής:

«Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των υπαλλήλων στους οποίους ανατίθεται το έργο των προηγούμενων εδαφίων, η περιγραφή του έργου αυτού και οι διαδικασίες εκτέλεσής του, η συγκρότηση των εξεταστικών επιτροπών και των συνεργείων εκτέλεσης του βοηθητικού έργου και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των διατάξεων των προηγούμενων εδαφίων.»

Άρθρο 46

Ρυθμίσεις θεμάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας

1. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 9 και οι παράγραφοι 10 και 13 του άρθρου 40 του ν. 2065/1992 (ΦΕΚ 113 Α΄), όπως αντικαταστάθηκαν με το άρθρο 16 του ν. 2892/2001 (ΦΕΚ 46 Α΄) αντικαθίστανται ως εξής:

α. «9. Το κατά την παράγραφο 7 τέλος εισπράττεται με μέρηνα και ευθύνη των αεροπορικών εταιρειών και σε ειδικές περιπτώσεις από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), πριν από την επιβίβαση των επιβατών στο αεροσκάφος. Το εισπραττόμενο τέλος εκάστου μη-

νός θα κατατίθεται εντός των πρώτων είκοσι (20) ημερών του επομένου μηνός από την αναχώρηση των επιβατών στους ειδικούς λογαριασμούς που προβλέπονται στα επόμενα εδάφια α΄ και β΄ της παραγράφου αυτής, οι οποίοι τηρούνται στην Τράπεζα της Ελλάδος. Η Υ.Π.Α. χρεώνει τις αεροπορικές εταιρείες με το ποσό του Τ.Ε.Α.Α. που προεισπράχθηκε από τους επιβάτες και ελέγχει την απόδοσή του στους αντίστοιχους ειδικούς λογαριασμούς. Σε περίπτωση εκπρόθεσμης ή ανακριβούς δήλωσης ή μη υποβολής δήλωσης από τις αεροπορικές εταιρείες, η Υ.Π.Α. επιβάλλει τα κατά τις κείμενες διατάξεις πρόσθετα τέλη, προσδιορίζει τα οφειλόμενα ποσά και αποστέλλει χρηματικό κατάλογο ληξιπρόθεσμων οφειλών στην οικεία Δ.Ο.Υ. για βεβαίωση και είσπραξη.

Το τέλος που κατατίθεται στους παρακάτω ειδικούς λογαριασμούς διατίθεται ως εξής:»

β. «10. Τα ποσά της προηγούμενης παραγράφου 9 εδάφιο β΄ δύναται να χρησιμοποιούνται για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό του αερολιμένα στον οποίο αφορούν ή και κάθε άλλο υφιστάμενο αερολιμένα ή για τη μελέτη, κατασκευή και λειτουργία κάθε νέου αερολιμένα, εφόσον αυτός υπόκειται στη διαχείριση του ίδιου φορέα, καθώς και για την επιδότηση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται από την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Η διαδικασία και οι προϋποθέσεις της επιδότησης καθορίζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.»

γ. «13. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ρυθμίζονται οι διαδικασίες χρέωσης, είσπραξης, διαχείρισης, ελέγχου και παρακολούθησης των κατά τις προηγούμενες παραγράφους ειδικών λογαριασμών, ειδικές εξαιρέσεις, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια που θα είναι απαραίτητη για την εφαρμογή των προκειμένων διατάξεων.»

2. Η παράγραφος 6 του άρθρου 13 του ν. 2465/1997, όπως αυτή προστέθηκε με την παράγραφο 13 του άρθρου 10 του ν. 2801/2000, αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δύναται επίσης να καταρτίζει, να οργανώνει και να εκτελεί επί αμοιβή ή χωρίς αμοιβή, όταν προβλέπεται από διακρατική συμφωνία, προγράμματα εισαγωγικής εκπαίδευσης, επιμόρφωσης και εξειδίκευσης, που αναφέρονται στο ειδικότερο αντικείμενο της υπηρεσίας, μη καλυπτόμενα από το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης, για οποιοδήποτε άλλο θέμα πολιτικής αεροπορίας στο προσωπικό ημεδαπών ή αλλοδαπών κρατικών ή ιδιωτικών φορέων, που έχουν άμεσα ή έμμεσα σχέση με αεροπορικές δραστηριότητες.

Σε όλως εξαιρετικές περιπτώσεις δύναται με αιτιολογημένη απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, να προβλέπεται και η κάλυψη των εξόδων ταξιδιού, διαμονής και διατροφής των συμμετεχόντων στα εκπαιδευτικά αυτά προγράμματα.

Κατά τα λοιπά ισχύουν οι ρυθμίσεις της προηγούμενης παραγράφου.»

3. Για όλα τα ήδη λειτουργούντα αεροδρόμια, εκτός του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών ή αυτά που θα λειτουργήσουν στο μέλλον, χορηγείται άδεια λειτουργίας και εκμετάλλευσης από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών σύμφωνα με Βασικό Κανονισμό Αδειοδότησης και Λειτουργίας - Εκμετάλλευσης Αεροδρομίων,

ο οποίος εκδίδεται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και εγκρίνεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών. Ο Βασικός Κανονισμός Αδειοδότησης και Λειτουργίας - Εκμετάλλευσης Αεροδρομίων περιλαμβάνει το Εγχειρίδιο Λειτουργίας Αεροδρομίου, τα βασικά φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά του Αεροδρομίου, τους όρους και τις προϋποθέσεις λειτουργίας και εκμετάλλευσης Αεροδρομίου και κάθε άλλο συναφές ζήτημα.

Άρθρο 47

Χρήση τηλεφωνίας από άτομα με ειδικές ανάγκες

Στο τέλος της παραγράφου 5 του άρθρου 8 του ν. 2867/2000 (ΦΕΚ 273 Α΄) προστίθενται εδάφια, που έχουν ως εξής:

«Άτομα με βαριά κινητική αναπηρία, εφόσον είναι δικαιούχοι του εξωιδρυματικού επιδόματος παραπληγίας - τετραπληγίας (του άρθρου 42 του ν. 1140/1981, ΦΕΚ 68 Α΄ και της κ.υ.α. 115750/3006/1981, ΦΕΚ 572 Β΄) ή έχουν αμφοτερόπλευρο ακρωτηριασμό κάτω άκρων, δικαιούνται, είτε τα ίδια προσωπικά είτε ο κηδεμόνας τους, μέχρι χίλιες (1.000) μονάδες σταθερής τηλεφωνίας μηνιαίως το καθένα, η δαπάνη των οποίων βαρύνει τον εκάστοτε πάροχο της Καθολικής Υπηρεσίας του τόπου της διαμονής τους.

Άτομα με προβλήματα ακοής και ποσοστό αναπηρίας 50%, όπως αυτό ορίζεται στην υ.α. Φ21/2361/1993 (ΦΕΚ 819 Β΄), ως ισχύει, και τα οποία προσκομίζουν γνωμάτευση αναγνωρισμένων από το νόμο Υγειονομικών Επιτροπών του π.δ. 611/1977 (ΦΕΚ 198 Β΄) ή του ν. 2683/1999 (ΦΕΚ 19 Α΄), δικαιούνται έκπτωσης 50% στην αποστολή και λήψη γραπτών μηνυμάτων μέσω κινητής τηλεφωνίας, η δαπάνη των οποίων βαρύνει τον εκάστοτε πάροχο της Καθολικής Υπηρεσίας του τόπου της διαμονής τους. Με απόφαση της Ε.Ε.Τ.Τ. ρυθμίζεται ο τρόπος διακανονισμού των ποσών της έκπτωσης μεταξύ των παρόχων κινητής τηλεφωνίας και του παρόχου της Καθολικής Υπηρεσίας.»

Άρθρο 48

Επιτροπές και Ομάδες Εργασίας στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών

1. Το πρώτο εδάφιο της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 4 του άρθρου 8 του ν. 2366/1995 (ΦΕΚ 256 Α΄) ως ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

« Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών συγκροτούνται επιτροπές και ομάδες εργασίας για τη διενέργεια ερευνών, την εκπόνηση μελετών, την εκτέλεση έργων και ειδικών εργασιών, με σκοπό τη διερεύνηση και αντιμετώπιση όλων των θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως επίσης η μελέτη και έρευνα θεμάτων:

α. ανάπτυξης και εφαρμογής σύγχρονων μεθόδων ταχύτερης και αποδοτικότερης διεξαγωγής του έργου των υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών,

β. απογραφής και ελέγχου του δικαιώματος της νομίμου κυκλοφορίας Δ.Χ. αυτοκινήτων, καθώς και κάθε άλλη μελέτη, έρευνα ή επίβλεψη που είναι αναγκαία για θέματα οδικής κυκλοφορίας και κυκλοφοριακής αγωγής,

γ. εκσυγχρονισμού του καθεστώτος που διέπει τις οδικές μεταφορές (εμπορευματικές και επιβατικές),

δ. παροχής εξειδικευμένων εργασιών προς την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) σε θέματα μελετών και εκτέλεσης έργων μείζονος σημασίας, έργων υποδομής για την ανάπτυξη της αεροναυτιλίας, ασφάλειας των πτήσεων και των αερολιμένων, καθώς και σε άλλα θέματα συναφή προς τις δραστηριότητες της Υ.Π.Α..

Με την απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζεται ο αριθμός των μελών κάθε επιτροπής ή ομάδας εργασίας, η ιδιότητα αυτών, ο χρόνος περάτωσης του έργου τους, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Αποφάσεις που έχουν ήδη εκδοθεί διατηρούν την ισχύ τους.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται το ύψος της αμοιβής ή αποζημίωσης των μελών των επιτροπών ή ομάδων εργασίας, οι οποίες βαρύνουν το λογαριασμό του ν.δ. 638/1970, στις τρεις πρώτες περιπτώσεις και τις πιστώσεις του προϋπολογισμού Υ.Π.Α. ειδ. φορέα 39/120 και αριθμ. εξόδου 5161 στην τέταρτη περίπτωση.»

2. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 10 του ν. 2801/2000 αντικαθίσταται ως εξής:

«Με όμοια απόφαση συγκροτούνται νομοπαρασκευαστικές επιτροπές μέχρι δεκαπέντε (15) μέλη και θητεία μέχρι δύο (2) έτη από κρατικούς λειτουργούς, δικαστές, νομικούς συμβούλους του Κράτους, παρέδρους του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, μέλη Δ.Ε.Π. όλων των βαθμίδων, δικηγόρους, ειδικούς επιστήμονες, δημόσιους υπαλλήλους και συνταξιούχους με εμπειρία στα θέματα μεταφορών ή επικοινωνιών, έργο των οποίων είναι η επεξεργασία σχεδίων νόμων, προεδρικών διαταγμάτων και κανονιστικών αποφάσεων αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Στις επιτροπές αυτές μπορεί να ανατεθεί η κωδικοποίηση των διατάξεων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 76 παρ. 6 του Συντάγματος.

Επιτροπές ή ομάδες εργασίας ή νομοπαρασκευαστικές επιτροπές, που έχουν συσταθεί και συγκροτηθεί με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, εξακολουθούν να ασκούν τα καθήκοντά τους και η σχετική δαπάνη και η αμοιβή των μελών τους από την έναρξη έως το πέρας των εργασιών τους είναι νόμιμη.»

Άρθρο 49

Καταργούμενες διατάξεις

Από την ισχύ του παρόντος νόμου καταργούνται:

α. Το ν.δ. 102/1973 (ΦΕΚ 178 Α΄) όπως τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει

β. Το άρθρο 12 του ν. 722/1977 (ΦΕΚ 299 Α΄).

γ. Τα άρθρα 29 και 30 του ν. 588/1977 (ΦΕΚ 148 Α΄).

δ. Οι παρ. 2, 4 και 6 του άρθρου 8 του ν. 803/1978 (ΦΕΚ 123 Α΄).

ε. Η παρ. 2 του άρθρου 10 του ν. 1350/1983 (ΦΕΚ 55 Α΄).

στ. Το άρθρο 33 του ν. 1959/1991 (ΦΕΚ 123 Α΄).

ζ. Το άρθρο 18 του ν. 1903/1990 (ΦΕΚ 142 Α΄).

η. Το άρθρο 13 του ν. 1959/1991 (ΦΕΚ 123 Α΄).

θ. Το τρίτο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 16 του ν. 2592/1998.

ι. Το εδάφιο β΄ της δεύτερης παραγράφου του άρθρου 37 του ν. 2800/2000.

κ. Το άρθρο 42 του ν. 2696/1999.

λ. Κάθε άλλη διάταξη που αντίκειται στις ρυθμίσεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 50
Ισχύς

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός των ρυθμίσεων των άρθρων 1 έως 32 του κεφαλαίου Α΄ που αρχίζει την 1.7.2001.

Αθήνα, 3 Αυγούστου 2001

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ,
ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

Β. Παπανδρέου

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ν. Χριστοδουλάκης
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Κ. Λαλιώτης

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ

Μ. Χρυσοχοϊδης

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Γ. Παπαντωνίου

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

Α. Γιαννίτσης
ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Α. Παπαδόπουλος

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Χ. Βερελής

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Χρήστος Παπουτσής

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις»

Από τις διατάξεις του υπόψη σχεδίου νόμου προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Α. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού.

1. Δαπάνη ύψους 30 δις δρχ. ή 88.041.085,84 ΕΥΡΩ, από τη διάθεση από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, ισόποσων πιστώσεων για την παροχή ενισχύσεων επενδυτικών προγραμμάτων, προς το σκοπό: i) κατασκευής, επέκτασης και εκσυγχρονισμού της υποδομής των διαφόρων εγκαταστάσεων, ii) αγοράς και εγκατάστασης σύγχρονων συστημάτων αυτοματοποίησης διαδικασιών και μηχανοργάνωσης και iii) αντικατάστασης αστικών και υπεραστικών λεωφορείων κυριότητας των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή των μετόχων αυτών. (άρθρο 12 παρ. 3)

2. Ετήσια δαπάνη ύψους 206.000.000 δρχ. ή 604.548,79 ΕΥΡΩ περίπου που αναλύεται ως ακολούθως:

α. 85.000.000 δρχ. ή 249.449,74 ΕΥΡΩ από την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων της συνιστώμενης στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, Διεύθυνσης Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών (Δ.Α.Χ.Μ.).

(άρθρο 40 παρ. 1)

β. 121.000.000 δρχ. ή 355.099,05 ΕΥΡΩ από την καταβολή της μισθοδοσίας των προσλαμβανόμενων υπαλλήλων για την κάλυψη των συνιστώμενων είκοσι πέντε (25) θέσεων (19 ΠΕ κατηγορίας, 4 ΤΕ κατηγορίας και 2 ΔΕ κατηγορίας) και από την καταβολή επιδομάτων θέσης στους προϊσταμένους της συνιστώμενης Δ.Α.Χ.Μ..

(άρθρο 40 παρ. 3)

3. Εφάπαξ δαπάνη ύψους 40.000.000 δρχ. ή 117.388,11 ΕΥΡΩ από την προμήθεια του αναγκαίου πάγιου εξοπλισμού για τις ανάγκες της συνιστώμενης Δ.Α.Χ.Μ..

(άρθρο 40 παρ. 1)

4. Δαπάνη από την αποζημίωση μελών επιτροπών και ομάδων εργασίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών που ασχολούνται με τη μελέτη και έρευνα της παροχής εξειδικευμένων εργασιών προς την Υ.Π.Α. σε θέματα μελετών και εκτέλεσης έργων μείζονος σημασίας, έργων υποδομής για την ανάπτυξη της αεροναυτιλίας, ασφάλειας των πτήσεων και των αερολιμένων, καθώς και σε άλλα θέματα συναφή προς τις δραστηριότητες της Υ.Π.Α., με αντίστοιχη εξοικονόμηση δαπανών του ειδικού λογαριασμού του ν.δ. 638/1970.

(άρθρο 48 παρ. 1)

5. Ενδεχόμενη δαπάνη από:

i) Την αποζημίωση των μελών της Επιτροπής, που συγκροτείται με υπουργική απόφαση, για τη γνωμοδότηση επί του χαρακτηρισμού μιας περιοχής ως αστικής και μιας γραμμής ως αστικής ή υπεραστικής, τον καθορισμό των αφετηριών, τερμάτων, διαδρομών, στάσεων, σταθμών κ.λπ..

(άρθρο 7 παρ. 1)

ii) Τυχόν κάλυψη εξόδων ταξιδιού, διαμονής και διατροφής των συμμετεχόντων σε εκπαιδευτικά προγράμματα που διοργανώνονται από την Υ.Π.Α., για το προσωπικό ημεδαπών ή αλλοδαπών κρατικών ή ιδιωτικών φο-

ρέων οι οποίοι έχουν σχέση με αεροπορικές δραστηριότητες. (άρθρο 46 παρ. 4)

iii) Την καταβολή αποζημίωσης σε μέλη νομοπαρασκευαστικών επιτροπών, που συγκροτούνται στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, στην περίπτωση που τους ανατίθεται η κωδικοποίηση των διατάξεων του εν λόγω Υπουργείου σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 76 παρ. 6 του Συντάγματος. (άρθρο 48 παρ. 2)

6. Ενδεχόμενη εφάπαξ δαπάνη από:

i) Την εκπόνηση τεχνικοοικονομικών μελετών για την ανάπτυξη ενιαίου μηχανογραφημένου συστήματος παροχής στοιχείων και ενιαίου συστήματος κρατήσεων θέσεων και πληροφόρησης επιβατών για τα υπεραστικά δρομολόγια όλων των Κ.Τ.Ε.Λ., στην περίπτωση που οι εν λόγω μελέτες εκπονούνται με μέριμνα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. (άρθρο 12 παρ. 1)

ii) Τη διαπίστευση των δημοσίων Κ.Τ.Ε.Ο. από το Εθνικό Συμβούλιο ή άλλο φορέα διαπίστευσης Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (άρθρο 37 παρ. 4)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπίζονται από τις πιστώσεις του τακτικού προϋπολογισμού του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, πλην της υπό στοιχείο (1) δαπάνης που θα αντιμετωπίζεται από τις πιστώσεις του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων.

7. Απώλεια δημοσίων εσόδων από:

i) Τη χορήγηση φοροαπαλλαγών επί της μετατροπής των Κ.Τ.Ε.Λ. σε Α.Ε., της μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων των υφιστάμενων Κ.Τ.Ε.Λ. ή συνεταιρισμών μετόχων αυτών ή άλλης μορφής νομικών προσώπων αυτών, καθώς και επί των συμβάσεων μίσθωσης λεωφορείων, κατά τις προτεινόμενες διατάξεις.

(άρθρο 3 παρ. 4)

ii) Τη χορήγηση των ανωτέρω φοροαπαλλαγών και στις Α.Ε. που συνιστώνται από μετόχους των Κ.Τ.Ε.Λ., που δεν θα μετατρέπονται σε Α.Ε. μέχρι την 30.6.2003, καθώς και στις Α.Ε. που συνιστώνται από δύο ή περισσότερα Κ.Τ.Ε.Λ..

(άρθρο 3 παρ. 4)

iii) Την απαλλαγή από τέλη κυκλοφορίας για μια τριετία, των αστικών ή υπεραστικών λεωφορείων, που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, σε αντικατάσταση κυκλοφορούντος λεωφορείου και είναι καινούργια ή μεταχειρισμένα ηλικίας μέχρι πέντε (5) ετών.

(άρθρο 12 παρ. 7)

iv) Τη διαγραφή προστίμων και προσαυξήσεων που έχουν επιβληθεί σε αστικά ή υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ., λόγω είσπραξης κομίστρου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 της αριθ. 42000/2030/81 (ΦΕΚ 792 Β') απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών (με κερματοδέκτες).

(άρθρο 22 παρ. 7)

v) Τη μη είσπραξη παραβόλων εξαιτίας της μη διενέργειας του τεχνικού ελέγχου των μηχανοκίνητων οχημάτων και ρυμουλκούμενων τους, από τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο..

(άρθρο 34)

Η ανωτέρω απώλεια εσόδων αναπληρώνεται από την αύξηση δημοσίων εσόδων που θα προκύψει από την εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 3 παρ. 1 και 5, 13 παρ. 2, 15 παρ. 2, 17, 36 περ. η', 41 και 45 παρ. 2, καθώς και από την ίδρυση Α.Ε. και ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. και τη συνεπεία του γεγονότος αυτού διεύρυνση της φορολογικής βάσης (κεφάλαια Α' και Β').

Β. Επί των Ο.Τ.Α. α' βαθμού.

1. Δαπάνη από την τοποθέτηση και συντήρηση στεγά-

στρων και στάσεων αστικών και υπεραστικών γραμμών.
(άρθρο 21 παρ. 2)

2. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν:

i) Κάλυψη μέρους των απωλειών εσόδων των Κ.Τ.Ε.Λ., λόγω μειωμένης πληρότητας (κατώτερης του 20%) των νέων αστικών και ενδομαρχειακών υπεραστικών γραμμών στις οποίες δραστηριοποιούνται. Η δαπάνη στην περίπτωση αυτή καλύπτει ειδικότερα τις απώλειες εσόδων στο ποσοστό του 20%. (άρθρο 7 παρ. 7)

ii) Ταξινόμηση και κυκλοφορία λεωφορείων Ι.Χ. από τους Ο.Τ.Α., για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες, Κ.Α.Π.Η. κ.λπ. με αντίστοιχη αύξηση των δημοσίων εσόδων. (άρθρο 18 παρ. 1)

iii) Αντισταθμιστική καταβολή στους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, στην περίπτωση σύναψης συμβάσεων εκτέλεσης ενδοδημοτικής ή διαδημοτικής τακτικής αστικής ή υπεραστικής συγκοινωνίας. (άρθρο 19)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπίζονται από τις πιστώσεις των προϋπολογισμών των οικείων Ο.Τ.Α. α' βαθμού.

Γ. Επί του προϋπολογισμού των Ο.Τ.Α. α' βαθμού και των δημοτικών επιχειρήσεων.

Ενδεχόμενη εφάπαξ δαπάνη από την καταβολή του συνόλου ή μέρους του μετοχικού κεφαλαίου των επιχειρήσεων που ιδρύονται από τους:

i) Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή από κοινού με μετόχους των αστικών Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν μετατρέπονται σε Α.Ε. μέχρι την 30.6.2003, για την εκτέλεση και εκμετάλλευση του έργου των εν λόγω Κ.Τ.Ε.Λ.. (άρθρο 5 παρ. 2)

ii) Ο.Τ.Α. νησιωτικών περιοχών και με μεμονωμένους αυτοκινητιστές που παρέχουν, κατά την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου, το συγκοινωνιακό έργο στις περιοχές αυτές ή μόνο από τους Ο.Τ.Α., στην περίπτωση άρνησης των μεμονωμένων αυτοκινητιστών για συμμετοχή στην υπό ίδρυση εταιρεία. (άρθρο 20 παρ. 1 και 4)

iii) Ο.Τ.Α. για την εκτέλεση και εκμετάλλευση αστικού ή υπεραστικού συγκοινωνιακού έργου σε μεμονωμένα νησιά, στα οποία δεν παρέχεται αντίστοιχο έργο. (άρθρο 20 παρ. 5)

Επίσης προκαλείται ενδεχόμενη δαπάνη για την εξαγορά των λεωφορείων και λοιπών περιουσιακών στοιχείων των μεμονωμένων αυτοκινητιστών, στην περίπτωση άρνησης αυτών για συμμετοχή στην εταιρεία, που αναλαμβάνει το συγκοινωνιακό έργο μεμονωμένων νησιωτικών περιοχών, καθώς και για την αγορά μέσων και λοιπού εξοπλισμού από τις εταιρείες αυτές. (άρθρο 20 παρ. 4)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπίζονται από τις πιστώσεις των προϋπολογισμών των ανωτέρω φορέων.

Δ. Επί του προϋπολογισμού των Ο.Τ.Α. β' βαθμού.

Ενδεχόμενη εφάπαξ δαπάνη από την εκπόνηση τεχνοοικονομικής μελέτης για τυχόν συγχώνευση των Κ.Τ.Ε.Λ. του ίδιου νομού. (άρθρο 29 παρ. 1)

Η ανωτέρω δαπάνη θα αντιμετωπίζεται από τις πιστώσεις των προϋπολογισμών των οικείων Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων.

Ε. Επί του προϋπολογισμού των Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού και των προϋπολογισμών των λοιπών οργανισμών, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. ή επιχειρήσεων του δημόσιου τομέα.

Ενδεχόμενη δαπάνη από την κάλυψη του κόστους της ελεύθερης ή με μειωμένο κόμιστρο διακίνησης προσώπων στην περίπτωση σύναψης σχετικής σύμβασης με τους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου ή με τις ομοσπονδίες αυτών. (άρθρο 10 παρ. 4)

Η ανωτέρω δαπάνη θα αντιμετωπίζεται από τις πιστώσεις των προϋπολογισμών των ανωτέρω φορέων.

ΣΤ. Επί του προϋπολογισμού των Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού.

Δαπάνη από την εκπόνηση οικονομοτεχνικής μελέτης για την παραχώρηση σε Α.Ε., που ιδρύεται κατά τις διατάξεις του άρθρου 20 παρ. 1, του εκτελούμενου συγκοινωνιακού έργου σε μεμονωμένα νησιά που δεν αποτελούν ίδιο νομό. (άρθρο 20 παρ. 2)

Η ανωτέρω δαπάνη θα αντιμετωπίζεται από τις πιστώσεις των προϋπολογισμών των οικείων Ο.Τ.Α..

Αθήνα, 25 Ιουλίου 2001

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Γ. Παπαντωνίου

Χρ. Βερελής

Αριθμ. 193 / 9 / 2001

ΕΚΘΕΣΗ

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους

(άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις»

Με το υπόψη σχέδιο νόμου προβλέπονται τα ακόλουθα:

Ι. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

1. Καθορίζεται η έννοια των όρων που αναφέρονται στις διατάξεις του υπό ψήφιση νόμου για την εφαρμογή του. (άρθρο 1)

2. Ανατίθεται αποκλειστικά στους φορείς συγκοινωνιακού έργου που προβλέπει ο υπό ψήφιση νόμος η εκτέλεση και εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού έργου των τακτικών, αστικών και υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών, μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2009, σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις του νόμου αυτού. Η ως

άνω ανάθεση δεν θίγει υφιστάμενες παραχωρήσεις για την εκτέλεση όμοιου έργου από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) και τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.).

(άρθρο 2)

3.α. Προβλέπεται η μετατροπή σε ανώνυμες εταιρείες, μέχρι την 30ή Ιουνίου 2003 το αργότερο, των υφιστάμενων Κ.Τ.Ε.Λ..

Οι ανωτέρω ανώνυμες εταιρείες διέπονται από τις διατάξεις του υπό ψήφιση νόμου και του κ.ν. 2190/1920.

Η Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. υποκαθιστά αυτοδίκαια το Κ.Τ.Ε.Λ. στα δικαιώματα και στις υποχρεώσεις αυτού και η εν λόγω μεταβίβαση εξομοιώνεται με καθολική διαδοχή, που, προκειμένου περί ακινήτων, σημειώνεται στο περιθώριο των οικείων βιβλίων.

Από την ημερομηνία ίδρυσης των Α.Ε., καταργούνται τα όργανα διοίκησης και διαχείρισης των Κ.Τ.Ε.Λ., χωρίς άλλη διοικητική πράξη.

β. Ορίζεται ότι μέτοχοι των ανωνύμων εταιρειών, που προκύπτουν από την ως άνω μετατροπή γίνονται αποκλειστικά οι μέτοχοι των υφιστάμενων Κ.Τ.Ε.Λ. κατά την ημερομηνία μετατροπής, οι δε μετοχές είναι ονομαστικές.

γ. Τίθεται, ως καταληκτική προθεσμία, η 30ή Ιουνίου 2002, για τη λήψη απόφασης από τη γενική συνέλευση των μετόχων των Κ.Τ.Ε.Λ., περί της μετατροπής των οικείων Κ.Τ.Ε.Λ. σε Α.Ε., η οποία λαμβάνεται με πλειοψηφία τουλάχιστον των 2/3 του συνολικού αριθμού των ψήφων. Με την ίδια πλειοψηφία αποφασίζεται η εισφορά στις ως άνω εταιρείες της κυριότητας των λεωφορείων ιδιοκτησίας των μετόχων των οικείων Κ.Τ.Ε.Λ..

δ. Προβλέπεται ότι τα περιουσιακά στοιχεία που είναι ενταγμένα στη λειτουργία των Κ.Τ.Ε.Λ. και ανήκουν στα νομικά πρόσωπα μετόχων αυτών αποτιμώνται και εισφέρονται στην Α.Ε. έναντι ανάλογου αριθμού ονομαστικών μετοχών ή αποτιμώνται και εξαγοράζονται από την Α.Ε., με αντίστοιχη αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου αυτής.

ε. Παρέχεται η εναλλακτική δυνατότητα μετατροπής σε Α.Ε. των Κ.Τ.Ε.Λ., χωρίς εισφορά των λεωφορείων ιδιοκτησίας των μετόχων εκάστου εξ αυτών. Στην περίπτωση αυτή:

i) Τα λεωφορεία αυτά εκμισθώνονται στην Α.Ε., με σύμβαση ορισμένου χρόνου. Οι συμβαλλόμενοι ιδιοκτήτες βαρύνονται με τη μεθοδολογία και ασφάλεια του οδηγού, καθώς και τη συντήρηση και φύλαξη του οχήματος και υποχρεούνται να παρέχουν το όχημα και τον οδηγό του, σύμφωνα με το κύκλωμα εργασίας, που ορίζει η συμβαλλόμενη Α.Ε..

ii) Η εν ζωή μεταβίβαση των μετοχών των εν λόγω Α.Ε. επιτρέπεται μόνο προς μετόχους της ίδιας εταιρείας ή και προς άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, με την επιφύλαξη των ισχυουσών διατάξεων, περί μεταβίβασης αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης και υπό την προϋπόθεση της ταυτόχρονης μεταβίβασης του λεωφορείου ή των λεωφορείων κυριότητας του μεταβιβάζοντος μετόχου.

στ. Χορηγείται απαλλαγή από κάθε φόρο, συμπεριλαμβανομένου και του φόρου εισοδήματος και εξαιρουμένου του φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίων, τέλος ή δικαίωμα υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, επί της μετατροπής των Κ.Τ.Ε.Λ. σε Α.Ε., των εισφορών των μετόχων, της αυτοδίκαιης μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων των υφιστάμενων Κ.Τ.Ε.Λ. ή συνεταιρισμών μετόχων των Κ.Τ.Ε.Λ. ή άλλης μορφής νομικών προσώπων αυτών, καθώς και επί των συμβάσεων εκμίσθωσης των λε-

ωφορείων. Ειδικά για το Φ.Π.Α., έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του ν. 2859/2000, όπως εκάστοτε ισχύουν.

ζ. Ορίζεται ότι με την καταβολή του φόρου εισοδήματος από τις Κ.Τ.Ε.Λ. ανώνυμες εταιρείες δεν επέρχεται εξάντληση της φορολογικής υποχρέωσης για τα μερίσματα που διανέμουν στους μετόχους. Τα μερίσματα αυτά φορολογούνται στο όνομα του μετόχου μετά την αναγωγή τους σε μικτό ποσό με την προσθήκη σε αυτά του αναλογούντος φόρου νομικών προσώπων. Από τον αναλογούντα φόρο που προκύπτει εκπίπτει ο φόρος εισοδήματος που κατέβαλε η ανώνυμη εταιρεία και ο οποίος αναλογεί στα πιο πάνω μερίσματα.

η. Οι ανωτέρω απαλλαγές (περ. στ') και οι ρυθμίσεις της προηγούμενης περίπτωσης ισχύουν και για τις ανώνυμες εταιρείες, οι οποίες ιδρύονται από μετόχους Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν μετατρέπονται σε Α.Ε..

θ. Ορίζεται ότι το προσωπικό με σύμβαση εξαρτημένης εργασίας των Κ.Τ.Ε.Λ. μεταφέρεται αυτοδίκαια και χωρίς προηγούμενη αποζημίωση, στις νέες ανώνυμες εταιρείες, οι οποίες αναλαμβάνουν και όλες τις σχετικές υποχρεώσεις των Κ.Τ.Ε.Λ..

ι. Παρέχεται η δυνατότητα σύστασης μίας ανώνυμης εταιρείας, από δύο ή περισσότερα Κ.Τ.Ε.Λ., εφαρμοζόμενων των ρυθμίσεων των περιπτώσεων (στ) και (ζ).

(άρθρο 3)

4. Καθορίζεται ο σκοπός των Α.Ε. που προκύπτουν από τη μετατροπή των υφιστάμενων Κ.Τ.Ε.Λ.. (άρθρο 4)

5.α. Προβλέπεται η προκήρυξη δημόσιου διαγωνισμού για την ανάθεση του συγκοινωνιακού έργου, όσων Κ.Τ.Ε.Λ. δεν λάβουν απόφαση μετατροπής τους σε Α.Ε. ή δεν υλοποιήσουν τη ληφθείσα απόφαση μετατροπής, εντός των οριζόμενων προθεσμιών.

Στον εν λόγω διαγωνισμό, που προκηρύσσεται με απόφαση του οικείου Νομάρχη εντός ορισμένης προθεσμίας, έχουν δικαίωμα συμμετοχής ανώνυμες εταιρείες, που ιδρύονται από μετόχους των ανωτέρω Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και λοιπές ανώνυμες εταιρείες που πληρούν τις προϋποθέσεις εισόδου στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις.

Στην περίπτωση που ο ανωτέρω διαγωνισμός αποβαίνει άκαρπος, η εκτέλεση και εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού έργου ανατίθεται, με απόφαση του οικείου Νομάρχη, σε δημοτική ή διαδημοτική επιχείρηση, που ιδρύει ο οικείος Ο.Τ.Α. α' βαθμίδας ή σε ανώνυμη εταιρεία, που ιδρύει ο εν λόγω Ο.Τ.Α. από κοινού με μετόχους των συγκεκριμένων Κ.Τ.Ε.Λ..

Αν ο Ο.Τ.Α. δεν αποδεχθεί την ανάληψη του συγκοινωνιακού έργου, εντός της οριζόμενης προθεσμίας, ο διαγωνισμός επαναπροκηρύσσεται.

β. Παρέχεται η δυνατότητα διατήρησης της υφιστάμενης νομικής μορφής των Κ.Τ.Ε.Λ. στα οποία είναι ενταγμένα λιγότερα από δώδεκα (12) λεωφορεία.

γ. Παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, με την οποία καθορίζονται μεταξύ άλλων και οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου.

(άρθρο 5)

6. Καθορίζεται ειδικότερα το συγκοινωνιακό έργο των αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ., του ΡΟΔΑ και της ΔΕΑΣ Κω, που προβλέπονται στον υπό ψήφιση νόμο, το οποίο περιλαμβάνει την εκτέλεση και εκμετάλλευση των υφιστάμενων και νέων τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών και του έργου της μετακίνησης

οπλιτών θητείας των ενόπλων δυνάμεων και των ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης. (άρθρο 6)

7.α. Ορίζεται η διαδικασία για: i) το χαρακτηριστικό μιας περιοχής ως αστικής και μιας γραμμής ως αστικής ή υπεραστικής, ii) τον καθορισμό των αφετηριών, τερμάτων, διαδρομών, στάσεων, σταθμών, πρακτορείων, εκδοτήριων εισιτηρίων κ.λπ. και iii) την καθιέρωση νέων υπεραστικών και διανομαρχιακών γραμμών, που συνδέουν πρωτεύουσα ή δήμο νομού, με πρωτεύουσα ή δήμο άλλου νομού.

β. Προβλέπεται ότι οι σχετικές αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών εκδίδονται μετά από γνώμη μεικτής επιτροπής, που συγκροτείται με απόφαση του ίδιου Υπουργού.

γ. Ορίζεται ότι οι νέες αστικές και ενδονομαρχιακές υπεραστικές γραμμές εκτελούνται υποχρεωτικά από τα οικεία Κ.Τ.Ε.Λ. για διάστημα έξι (6) μηνών, από την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας της γραμμής και μετά το διάστημα αυτό, εφόσον η μέση πληρότητα είναι μεγαλύτερη του 20% του αριθμού των διατιθέμενων θέσεων. Στην περίπτωση που η πληρότητα είναι κατώτερη του ανωτέρω ποσοστού, το Κ.Τ.Ε.Λ. μπορεί να αρνηθεί τη συνέχιση της εκμετάλλευσης της γραμμής ή να προτείνει σχετική τροποποίησή της. Ο οικείος Ο.Τ.Α., εφόσον επιθυμεί τη συνέχιση λειτουργίας της γραμμής, συνάπτει σύμβαση με το οικείο Κ.Τ.Ε.Λ. για την κάλυψη των απωλειών εσόδων στο ποσοστό του 20%.

δ. Προβλέπεται ότι σε κάθε άλλη περίπτωση η εκτέλεση των νέων γραμμών ανατίθεται από τον Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας στους οικείους Ο.Τ.Α., σύμφωνα με τις επί μέρους ρυθμίσεις του υπό ψήφιση νόμου.

ε. Ορίζεται ότι, στην περίπτωση χαρακτηρισμού νέας αστικής περιοχής, η εκτέλεση της αστικής συγκοινωνίας ανατίθεται κατά προτεραιότητα στο υπεραστικό Κ.Τ.Ε.Λ. και σε περίπτωση άρνησης αυτού στους οικείους Ο.Τ.Α.. (άρθρο 7)

8. Προβλέπεται ότι:

α. Ο ελάχιστος αριθμός των υποχρεωτικών δρομολογίων και η κατανομή τους ανά 24ωρο γίνεται με απόφαση του Νομάρχη ή των αρμόδιων Νομαρχών, στην περίπτωση συνεκμετάλλευσης γραμμών.

β. Οι βασικοί όροι, οι συνθήκες, οι προϋποθέσεις, η διαδικασία και κάθε λεπτομέρεια σχετική με τα ανωτέρω, καθορίζονται με υπουργική απόφαση. (άρθρο 8)

9.α. Ορίζεται ότι η εξυπηρέτηση των ενδονομαρχιακών υπεραστικών επιβατικών γραμμών και των γραμμών που συνδέουν πρωτεύουσες ή άλλους δήμους ή κοινότητες όμορων νομών διενεργείται με κοινά δρομολόγια, ενώ η εξυπηρέτηση των διανομαρχιακών γραμμών, που συνδέουν πρωτεύουσες νομών ή άλλες πόλεις αυτών με την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη ή με πρωτεύουσες ή πόλεις νομών, διενεργείται με ταχεία και υπερταχεία δρομολόγια.

β. Ρυθμίζονται θέματα διακίνησης επιβατών κατά την εκτέλεση κοινών, ταχέων και υπερταχέων δρομολογίων.

γ. Παρέχεται στα Κ.Τ.Ε.Λ. η δυνατότητα κατάρτισης συμφωνιών μεταξύ τους, για τη συνεκμετάλλευση των διανομαρχιακών επιβατικών γραμμών, ολικά ή μερικά, για ορισμένες ώρες του 24ώρου.

δ. Επιτρέπεται η μίσθωση λεωφορείων από άλλο Κ.Τ.Ε.Λ., για την αντιμετώπιση ιδιαίτερα αυξημένης επιβατικής κίνησης, εφόσον στην περιοχή του εκμισθωτή παρατηρείται κάμψη της επιβατικής κίνησης κατά τη συγκεκριμένη περίοδο.

ε. Προβλέπεται ότι τα υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ. των νομών

Αττικής και Θεσσαλονίκης εξυπηρετούν σε κάθε περίπτωση μόνο τις ενδονομαρχιακές υπεραστικές επιβατικές γραμμές, καθώς και την υπεραστική γραμμή Αθηνών - Θεσσαλονίκης. (άρθρο 9)

10.α. Παρέχεται η εξουσιοδότηση στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών να καθορίζει ή να αναπροσαρμόζει, με απόφασή του, που εκδίδεται κατά το τελευταίο τρίμηνο κάθε έτους, τους χιλιομετρικούς συντελεστές κομίστρου μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία, τους συντελεστές κομίστρου για μεταφορά υπερβάλλοντος βάρους αποσκευών και ασυνόδευτων μικροδεμάτων και τις λεπτομέρειες για τον τρόπο είσπραξης και διάθεσης εισιτηρίων κ.λπ.. Οι ανωτέρω χιλιομετρικοί συντελεστές κομίστρου μπορεί να είναι ενιαίοι για το σύνολο της χώρας ή διαφορετικοί κατά περιφέρεια ή κατά νομό ή νομούς ή κατά κατηγορίες γραμμών, που εμφανίζουν παρόμοια χαρακτηριστικά στοιχεία εκμετάλλευσης.

Με όμοιες αποφάσεις καθορίζεται ενιαίος τρόπος υπολογισμού του κομίστρου αστικών συγκοινωνιών κατά ζώνες, το βασικό κόμιστρο ζώνης και ο χιλιομετρικός συντελεστής.

β. Καθορίζονται ενδεικτικά οι παράγοντες, που λαμβάνονται υπόψη, για τον καθορισμό του κομίστρου κατά τα ανωτέρω.

γ. Τα κόμιστρα αστικών και υπεραστικών γραμμών κάθε φορέα παροχής συγκοινωνιακού έργου και τα κόμιστρα συνοδευόμενων αποσκευών ή ασυνόδευτων δεμάτων καθορίζονται με αποφάσεις των οικείων Νομαρχών, βάσει των προαναφερόμενων ρυθμίσεων. Με όμοιες αποφάσεις καθορίζεται το κόμιστρο για την εξυπηρέτηση άγονων γραμμών νήσων, που δεν εξυπηρετούνται από Κ.Τ.Ε.Λ..

δ. Παρέχεται η δυνατότητα στους Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ., επιχειρήσεις και λοιπούς οργανισμούς του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα ή ενώσεις προσώπων, να συνάπτουν συμβάσεις με τους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου ή τις ομοσπονδίες αυτών, για την ελεύθερη διακίνηση προσώπων ή τη διακίνησή τους έναντι μειωμένων κομίστρων, με τις εκτελούμενες τακτικές αστικές ή υπεραστικές συγκοινωνίες. Με τις συμφωνίες αυτές καθορίζονται η παρεχόμενη έκπτωση επί του κομίστρου, ο αριθμός των μετακινούμενων επιβατών, η ανά μετακινούμενο επιβάτη δαπάνη που βαρύνει τον οικείο φορέα κ.λπ..

ε. Καθορίζεται ο εξοπλισμός των λεωφορείων που εξυπηρετούν αστικές ή άγονες γραμμές, για την έκδοση ή ακύρωση εισιτηρίων και προβλέπεται ότι το σύστημα και ο εξοπλισμός είσπραξης κομίστρου και διασφάλισης των εσόδων κάθε Κ.Τ.Ε.Λ. καθορίζονται με απόφαση του Δ.Σ. αυτού. (άρθρο 10)

11.α. Ορίζεται ότι η μεταφορά επιβατών διενεργείται με αστικά ή υπεραστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης, οι άδειες κυκλοφορίας των οποίων εκδίδονται στο όνομα του νομικού προσώπου και είναι αμεταβίβαστες.

β. Καθορίζονται τα όρια ηλικίας των κυκλοφορούντων λεωφορείων και παρέχεται η εξουσιοδότηση στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών να καθορίζει με αποφάσεις του:

i) Τον τύπο των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων, τον αριθμό των θέσεων και των τεχνικών προδιαγραφών που πρέπει να πληρούνται για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία αυτών.

ii) Τους όρους και τις προϋποθέσεις αντικατάστασης των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων.

iii) Τις αποδεκτές αποκλίσεις των προδιαγραφών των μεταχειρισμένων αστικών ή υπεραστικών λεωφορείων που προέρχονται από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

iv) Ενιαίο μηχανογραφημένο σύστημα παροχής στοιχείων και ενιαίο σύστημα κρατήσεων θέσεων και πληροφόρησης επιβατών για τα υπεραστικά δρομολόγια όλων των Κ.Τ.Ε.Λ., μετά από σχετικές τεχνικοοικονομικές μελέτες που εκπονούνται με μέριμνα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών ή των Ομοσπονδιών αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ.. Με τη σχετική απόφαση καθορίζονται μεταξύ άλλων οι πηγές χρηματοδότησης των μελετών, η ημερομηνία έναρξης υλοποίησης των ανωτέρω κ.λπ..

γ. Παρέχεται η δυνατότητα στα Κ.Τ.Ε.Λ. που κατέχουν άδεια λειτουργίας γραφείου εσωτερικού ή γενικού τουρισμού και έχουν στην κυριότητά τους τουριστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης να τα χρησιμοποιούν για την κάλυψη των συγκοινωνιακών τους αναγκών.

(άρθρα 11 και 12 παρ. 1)

12.α. Προβλέπεται η διάθεση πιστώσεων ύψους μέχρι 30.000.000.000 δρχ. ή 88.041.085,84 ΕΥΡΩ από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.) του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, στο πλαίσιο της προετοιμασίας της χώρας για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, για την παροχή ενισχύσεων στις ανώνυμες εταιρείες, στις οποίες μετατρέπονται τα Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και στα Κ.Τ.Ε.Λ., που δεν υποχρεούνται να μετατραπούν σε Α.Ε., προκειμένου να πραγματοποιήσουν επενδύσεις στους κατωτέρω τομείς:

i) Κατασκευή, επέκταση και εκσυγχρονισμό κτιριακών, ειδικών και βοηθητικών εγκαταστάσεων, σταθμών και πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων υπεραστικών συγκοινωνιών και σταθμών στέγασης, επισκευής και συντήρησης των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων.

ii) Διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου των ανωτέρω εγκαταστάσεων και αγορά του αναγκαίου εξοπλισμού διακίνησης υλικών.

iii) Αγορά και εγκατάσταση καινούργιων σύγχρονων συστημάτων αυτοματοποίησης διαδικασιών και μηχανοργάνωσης, συμπεριλαμβανομένου του αναγκαίου λογισμικού.

iv) Αντικατάσταση αστικών και υπεραστικών λεωφορείων κυριότητας των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή των μετόχων αυτών.

β. Τα διατιθέμενα ποσά, που εκταμιεύονται μέχρι 31.12.2003 το αργότερο, χορηγούνται αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση των ανωτέρω επενδύσεων ως ακολούθως:

i) Για την ενίσχυση των επενδύσεων των εδαφίων (i), (ii) και (iii) της προηγούμενης παραγράφου, διατίθεται ένα εκατομμύριο πεντακόσιες χιλιάδες (1.500.000) δραχμές ή 4.402,05 ΕΥΡΩ ανά λεωφορείο του οικείου Κ.Τ.Ε.Λ.. Η εν λόγω ενίσχυση δεν μπορεί να υπερβαίνει το 50% του συνολικού κόστους του έργου.

ii) Για την ενίσχυση των επενδύσεων του εδαφίου (iv) της προηγούμενης παραγράφου διατίθενται:

α) 20% της τιμής κτήσης των λεωφορείων, αν είναι καινούργια και ηλικίας μέχρι πέντε ετών από του έτους κατασκευής (μη συμπεριλαμβανομένου),

β) 10% της τιμής κτήσης των λεωφορείων, αν είναι μεταχειρισμένα και ηλικίας μέχρι πέντε ετών από του έτους κατασκευής (μη συμπεριλαμβανομένου).

γ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό, με κ.υ.α., των όρων, των προϋποθέσεων, των δικαιολογητικών, της διαδικασίας και κάθε άλλου θέματος για την

εφαρμογή των προαναφερόμενων ρυθμίσεων. Οι δικαιούχοι των εν λόγω ενισχύσεων καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών που εκδίδεται μέχρι 31.12.2002, το αργότερο.

δ. Επιπλέον, για την αντικατάσταση και ανανέωση των λεωφορείων παρέχονται τα ακόλουθα πρόσθετα κίνητρα από τον Ειδικό Λογαριασμό που συνιστάται κατά τις διατάξεις του άρθρου 13:

i) Μέχρι το 10% της τιμής κτήσης αυτών, στην περίπτωση που είναι καινούργια και ηλικίας μέχρι πέντε (5) ετών (του έτους κατασκευής μη συμπεριλαμβανομένου).

ii) Μέχρι το 5% της τιμής κτήσης αυτών στην περίπτωση που είναι μεταχειρισμένα ηλικίας μέχρι πέντε (5) ετών (του έτους κατασκευής μη συμπεριλαμβανομένου).

Προς τούτο, εκδίδεται απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που καθορίζει τους σχετικούς όρους και προϋποθέσεις, τα δικαιολογητικά, τη διαδικασία και κάθε άλλο θέμα για την εφαρμογή της εν λόγω ρύθμισης.

ε. Παρέχεται απαλλαγή από τα τέλη κυκλοφορίας για μία τριετία (μη συμπεριλαμβανομένου του έτους ταξινόμησης), για κάθε αστικό ή υπεραστικό λεωφορείο, που τίθεται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία σε αντικατάσταση κυκλοφορούντος λεωφορείου και είναι καινούργια ή μεταχειρισμένο, ηλικίας μέχρι πέντε (5) ετών (μη συμπεριλαμβανομένου του έτους κατασκευής).

στ. Ορίζεται ότι η πιστοποίηση της ηλικίας και η υπαγωγή στις προαναφερόμενες ρυθμίσεις γίνεται με απόφαση του Δ.Σ. του Κ.Τ.Ε.Λ., μετά την υποβολή όλων των απαραίτητων πιστοποιητικών, που καθορίζονται με υπουργική απόφαση.

ζ. Προβλέπεται ο εφοδιασμός με σύστημα κλιματισμού των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων που τίθενται σε κυκλοφορία, μετά την ισχύ του υπό ψήφιση νόμου. Επιπρόσθετα τα αστικά λεωφορεία που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία στην Ελλάδα μπορούν να φέρουν εξοπλισμό για την πρόσβαση και ασφαλή μεταφορά ατόμων με κινητικά προβλήματα. Ειδικότερα τα λεωφορεία των φορέων συγκοινωνιακού έργου μέχρι ποσοστού 10% επί του συνολικού στόλου αυτών φέρουν υποχρεωτικά τον προαναφερόμενο εξοπλισμό.

(άρθρο 12)

13.α. Επιβάλλεται εισφορά 5% επί του συνόλου των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων των αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ., που διατίθεται για την ανανέωση των λεωφορείων, την υλοποίηση έργων υποδομής και την ενίσχυση των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ.. Η εισφορά αυτή κατατίθεται σε ειδικούς λογαριασμούς και διατίθεται ως ακολούθως:

i) Ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό, που συνιστάται στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών. Η λειτουργία του λογαριασμού αυτού και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια θα καθοριστούν με κ.υ.α.. Από το ποσό αυτό το ογδόντα τοις εκατό (80%) τουλάχιστον διατίθεται αποκλειστικά για την ενίσχυση ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ. και το υπόλοιπο δύναται να διατεθεί για μελέτες και έργα υποδομής και εκσυγχρονισμού όλων των Κ.Τ.Ε.Λ..

ii) Ποσοστό τρία τοις εκατό (3%) κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ. και διατίθεται αποκλειστικά για την ανανέωση του στόλου.

iii) Ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) τηρείται σε ειδικό λογαριασμό εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ., με αποκλειστικό σκοπό τη χρηματοδότηση έργων υποδομής και εκσυγχρονισμού

του Κ.Τ.Ε.Λ., ιδίως σταθμών ή πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων, σταθμών στέγασης και συντήρησης, μηχανοργάνωσης, κατασκευής εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και πληροφόρησης κοινού.

Τα ποσά των περιπτώσεων (ii) και (iii) δύνανται να μεταφέρονται από τον ένα λογαριασμό στον άλλον, με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του Κ.Τ.Ε.Λ., ανάλογα με τις ανάγκες και τον προγραμματισμό κάθε Κ.Τ.Ε.Λ..

β. Η ανωτέρω εισφορά καταβάλλεται ανά τρίμηνο, αρχής γενομένης από την 1η Ιανουαρίου 2002 και η εμπρόθεσμη καταβολή της αποτελεί προϋπόθεση για τη λήψη από τους δικαιούχους ενισχύσεων για την πραγματοποίηση των επενδύσεων που αναφέρονται στην παρ. 3 του άρθρου 12. Σε περίπτωση μη καταβολής του μέρους (ποσοστό 1%) της εισφοράς που κατατίθεται στον ειδικό λογαριασμό που τηρείται στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, το ποσό αυτό καταλογίζεται σε βάρος του υπόχρεου Κ.Τ.Ε.Λ., βεβαιώνεται ως δημόσιο έσοδο και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε..

γ. Τα κριτήρια καθορισμού των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ., η διαδικασία επιβολής, είσπραξης και διάθεσης της εισφοράς, ο τρόπος κατάθεσης και αξιοποίησης αυτής κ.λπ. καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

δ. Προβλέπεται η κατάργηση της εισφοράς της παρ. 18 του άρθρου 8 του ν. 2366/1995 και ορίζεται ότι τυχόν εισφορές που κατεβλήθησαν ήδη, κατ' εφαρμογή της διάταξης αυτής, συμψηφίζονται με την προβλεπόμενη στο παρόν άρθρο εισφορά, συνυπολογιζομένων και των νόμιμων προσαυξήσεων. Ομοίως ποσά που, από την εφαρμογή της καταργούμενης διάταξης, κατανεμήθηκαν σε ασθενέστερα Κ.Τ.Ε.Λ., συμψηφίζονται με ποσά που θα τους κατανεμηθούν, σύμφωνα με τα ανωτέρω.

(άρθρο 13)

14.α. Καθορίζονται ενδεικτικά τα θέματα, που ρυθμίζονται με τον κανονισμό προσωπικού των Κ.Τ.Ε.Λ., ο οποίος εκδίδεται με προεδρικό διάταγμα.

β. Ορίζονται οι προϋποθέσεις, που πρέπει να πληρούν κατ' ελάχιστον οι ιδιοκτήτες - οδηγοί, καθώς και οι οδηγοί με σχέση εξαρτημένης εργασίας, των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης (άρθρο 14).

15.α. Προσδιορίζονται οι ειδικότερες υποχρεώσεις των συγκοινωνιακών φορέων και των εντεταλμένων οργάνων αυτών.

β. Προβλέπεται η έκδοση, με υπουργική απόφαση, Χάρτη Υποχρεώσεων προς τον καταναλωτή, με τον οποίο καθορίζονται οι υπηρεσίες και οι όροι παροχής των υπηρεσιών των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου προς τους καταναλωτές, τα δικαιώματα των καταναλωτών, καθώς και η διαδικασία επιβολής κυρώσεων στους φορείς και αποζημίωσης των επιβατών.

(άρθρο 15)

16. Ανατίθεται στους οικείους νομάρχες η εποπτεία των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου, που διέπονται από τις διατάξεις του υπό ψήφιση νόμου. (άρθρο 16)

17.α. Προβλέπεται η επιβολή διοικητικών κυρώσεων, που καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα, στα διοικητικά όργανα των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου και στους ιδιοκτήτες λεωφορείων, για παραβάσεις συγκεκριμένων διατάξεων του νομοσχεδίου.

β. Ορίζεται ότι οι σχετικές ποινές κυμαίνονται από πενήντα χιλιάδες (50.000) μέχρι ένα εκατομμύριο (1.000.000) δραχμές ή 146,74 και 2.934,70 ΕΥΡΩ, αντίστοιχα.

(άρθρο 17)

18. Παρέχεται η δυνατότητα μεταφοράς επιβατών από τους Ο.Τ.Α. για την εξυπηρέτηση των δημοτών τους, στις οριζόμενες περιπτώσεις και εφόσον το εν λόγω μεταφορικό έργο δεν εξυπηρετείται από υφιστάμενη γραμμή.

Η εκτέλεση του προαναφερόμενου έργου γίνεται με ιδιωτικής χρήσης λεωφορεία κατοχής των Ο.Τ.Α..

(άρθρο 18)

19. Παρέχεται επίσης η δυνατότητα σύναψης συμβάσεων για την εκτέλεση ενδοδημοτικής ή διαδημοτικής αστικής ή υπεραστικής συγκοινωνίας, μεταξύ των Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού και των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου. Με τις συμβάσεις αυτές καθορίζεται μεταξύ άλλων και η αντισταθμιστική καταβολή που θα καταβάλουν οι Ο.Τ.Α..

(άρθρο 19)

20. Ρυθμίζονται θέματα συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των νησιωτικών περιοχών της χώρας. Ειδικότερα ορίζονται τα εξής:

α. Επιτρέπεται, μετά από απόφαση του οικείου Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας, η παραχώρηση του συγκοινωνιακού έργου, που εκτελείται σε μεμονωμένα νησιά τα οποία δεν αποτελούν ίδιο νομό και των οποίων η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση δεν έχει ανατεθεί σε Κ.Τ.Ε.Λ. ή εκτελείται από Κ.Τ.Ε.Λ. και Δημοτική Επιχείρηση, σε ανώνυμη εταιρεία που ιδρύεται από: i) τους ενδιαφερόμενους Ο.Τ.Α. α' βαθμού του νησιού και ii) τους μεμονωμένους αυτοκινητιστές ή τα Κ.Τ.Ε.Λ. ή τις δημοτικές επιχειρήσεις, που παρέχουν, κατά την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου, συγκοινωνιακό έργο στις εν λόγω περιοχές.

β. Το προαναφερόμενο έργο ανατίθεται στις Α.Ε. μετά από οικονομοτεχνική μελέτη, με το οριζόμενο περιεχόμενο, που εκπονείται με ευθύνη και πρωτοβουλία της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης ή των ενδιαφερόμενων Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού.

γ. Προβλέπεται ότι στην περίπτωση άρνησης ή μη απάντησης των μεμονωμένων ιδιοκτητών λεωφορείων για συμμετοχή στην υπό ίδρυση εταιρεία εντός ορισμένης προθεσμίας, η εταιρεία ιδρύεται από τους Ο.Τ.Α. α' βαθμού, με την υποχρέωση εξαγοράς των λεωφορείων των μεμονωμένων αυτοκινητιστών από την εταιρεία. Η αποτίμηση των λεωφορείων αυτών γίνεται κατ' εφαρμογή των διατάξεων του κ.ν. 2190/1920. Στην περίπτωση δε μη αποδοχής του καθοριζόμενου τιμήματος από τους ιδιοκτήτες του λεωφορείου, η εταιρεία προχωρά στην προμήθεια των μέσων και του λοιπού αναγκαίου εξοπλισμού με τις προβλεπόμενες διαδικασίες.

δ. Παρέχεται τέλος η δυνατότητα ίδρυσης, από τους ΟΤΑ α' βαθμίδας, δημοτικών επιχειρήσεων ή ανωνύμων εταιρειών και η εκτέλεση και εκμετάλλευση αστικού ή υπεραστικού συγκοινωνιακού έργου και σε μεμονωμένα νησιά στα οποία δεν παρέχεται κατά την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου αντίστοιχο έργο.

ε. Παρέχεται η δυνατότητα ανάθεσης του έργου άγονων γραμμών, με απόφαση του οικείου Νομάρχη, σε άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, που πληρούν τις προϋποθέσεις πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα επιβατών, σε περίπτωση που το έργο αυτό δεν αναλαμβάνεται από τις ανωτέρω επιχειρήσεις. (άρθρο 20)

21.α. Προβλέπεται ότι η διαφημιστική εκμετάλλευση των στεγάστρων και στάσεων που τοποθετούνται και συντηρούνται με μέριμνα και δαπάνες των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου ή των Ο.Τ.Α., γίνεται από τους φορείς αυτούς ή τους οικείους Ο.Τ.Α., αντίστοιχα. Οι εν λόγω φορείς, στην πρώτη περίπτωση, υποχρεού-

νται στην καταβολή ανταποδοτικού τέλους υπέρ των Ο.Τ.Α., που καθορίζεται με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου.

β. Επιτρέπεται η αναγραφή ή η ανάρτηση διαφημίσεων στις εσωτερικές και εξωτερικές επιφάνειες των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων και η εκμετάλλευση αυτών από τους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου.

(άρθρο 21)

22.α. Επιτρέπεται η παραχώρηση με απόφαση του οικείου Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας, της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης νήσου, που διενεργείται από Κ.Τ.Ε.Α. νομού της ηπειρωτικής χώρας, στο Δήμο της νήσου αυτής.

β. Παρέχεται η δυνατότητα στον οικείο νομάρχη να εγκρίνει με απόφασή του, τη δρομολόγηση άλλων λεωφορείων ή επιβατικών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης και στην περίπτωση έλλειψης αυτών, κατάλληλων μεταφορικών μέσων μεταφοράς επιβατών κάθε κατηγορίας για την αντιμετώπιση έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών και για όσο χρονικό διάστημα διαρκεί η ανάγκη αυτή.

γ. Ορίζεται ότι: i) συσσωρευμένες οφειλές απόδοσης Φ.Π.Α. υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Α., λόγω είσπραξης και απόδοσης μειωμένου φόρου προστιθέμενης αξίας (Φ.Π.Α.) επί φορτωτικών ασυνόδευτων δεμάτων, καθώς και οι σχετικές προσαυξήσεις και πρόστιμα που έχουν επιβληθεί, εξοφλούνται σε σαράντα οκτώ (48) ισόποσες μηνιαίες δόσεις η πρώτη των οποίων καταβάλλεται τον Ιανουάριο του 2002, ii) προσαυξήσεις και πρόστιμα που έχουν επιβληθεί σε αστικά ή υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Α., λόγω είσπραξης κομίστρου με τις διατάξεις του άρθρου 10 της αριθμ. 42000/2030/81 (ΦΕΚ 792 Β') απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών διαγράφονται και δεν αναζητούνται.

(άρθρο 22)

23. Περιλαμβάνονται μεταβατικές διατάξεις για τη λειτουργία των Κ.Τ.Ε.Α., μέχρι τη μετατροπή τους σε Α.Ε. και την οργάνωση και λειτουργία τους, σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920. Με τις διατάξεις αυτές, προβλέπονται μεταξύ άλλων και τα ακόλουθα:

α. Ορίζεται ανώτατο όργανο του Κ.Τ.Ε.Α. η γενική συνέλευση των μετόχων, που συνέρχεται και αποφασίζει κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

β. Κάθε Κ.Τ.Ε.Α., στο οποίο μετέχουν φυσικά ή νομικά πρόσωπα, τα οποία κατέχουν την κατά νόμο άδεια κυκλοφορίας των λεωφορείων που είναι ενταγμένα σε αυτά, διοικείται από τριμελές ή πενταμελές αιρετό Δ.Σ..

γ. Ρυθμίζονται θέματα εκλογής του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των λοιπών μελών του Δ.Σ. του Κ.Τ.Ε.Α. και λειτουργίας του εν λόγω Δ.Σ..

δ. Προβλέπεται ότι τα Κ.Τ.Ε.Α. μπορούν να προβούν στην εκλογή νέων Δ.Σ., σύμφωνα με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις, μέχρι 31.12.2001.

ε. Καθορίζονται οι αρμοδιότητες του Δ.Σ. και του Προέδρου του Κ.Τ.Ε.Α..

στ. Σε κάθε Κ.Τ.Ε.Α. διενεργείται έλεγχος επί της οικονομικής διαχείρισης αυτού, από έναν τουλάχιστον ορκωτό ελεγκτή λογιστή, που ορίζεται με απόφαση της Γ.Σ. των μετόχων του Κ.Τ.Ε.Α..

ζ. Επεκτείνεται η χορήγηση της μηνιαίας χορηγίας που λαμβάνουν, υπό προϋποθέσεις, οι διατελέσαντες μετά την 31.12.1980 Πρόεδροι των Δ.Σ. των Κ.Τ.Ε.Α. και σε αυτούς που διετέλεσαν Πρόεδροι μετά την 31.12.1977 και μέχρι την ανωτέρω ημερομηνία, καθώς και στους εφεξής διατελούντες Προέδρους επί δύο τουλάχιστον τριετίες, μετά τη συμπλήρωση του 60ού έτους της ηλικίας

αυτού. Το ύψος της εν λόγω χορηγίας καθορίζεται με απόφαση της Γ.Σ. του Κ.Τ.Ε.Α..

η. Η ανωτέρω χορηγία, καθώς και η αποζημίωση των ορκωτών ελεγκτών λογιστών, βαρύνουν τον προϋπολογισμό του Κ.Τ.Ε.Α..

θ. Παρέχεται η δυνατότητα συγχώνευσης ή διαχωρισμού Κ.Τ.Ε.Α. του ίδιου ή περισσότερων του ενός νομών, με απόφαση του / των οικείων νομαρχών και μετά από πρόταση των οικείων Κ.Τ.Ε.Α. και τεχνικοοικονομική μελέτη, που εκπονείται με μέριμνα της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Με τις ανωτέρω αποφάσεις ρυθμίζονται θέματα ένταξης των λεωφορείων, των περιουσιακών στοιχείων κ.λπ.. Το προσωπικό των συγχωνευόμενων ή διαχωριζόμενων Κ.Τ.Ε.Α. εντάσσεται στον / στους νέους φορείς.

ι. Προβλέπεται ο καθορισμός, με υπουργική απόφαση, των εν γένει συνθηκών εκμετάλλευσης των λεωφορείων των Κ.Τ.Ε.Α., με την καθιέρωση συντελεστών διάφορων, από τους ισχύοντες, για τις επί αστικών και υπεραστικών γραμμών εκτελούμενες μεταφορές. Με όμοια απόφαση ρυθμίζονται τα των δαπανών εκμετάλλευσης των λεωφορείων και λειτουργίας των Κ.Τ.Ε.Α. και ορίζονται οι βαρυνόμενοι με τις δαπάνες αυτές.

ια. Καθορίζονται οι περιπτώσεις, κατά τις οποίες ανακαλείται η άδεια κυκλοφορίας λεωφορείου, η κενή θέση του οποίου καλύπτεται με τη θέση σε κυκλοφορία νέου αντίστοιχου λεωφορείου, εφόσον τούτο επιβάλλουν οι συγκοινωνιακές ανάγκες.

(άρθρα 23-32)

II. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

1.α. Ορίζεται ότι ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, που προβλέπεται από τις κείμενες διατάξεις, διενεργείται από τα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.), δημόσια και ιδιωτικά.

β. Προβλέπεται ότι τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. (Κ.Τ.Ε.Ο. Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων) διενεργούν περιοδικούς και τεχνικούς ελέγχους σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων, ενώ τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. διενεργούν περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους των οχημάτων όλων των κατηγοριών, πλην των οριζόμενων εξαιρέσεων.

(άρθρο 33)

2. Θεσπίζονται οι όροι ίδρυσης ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. και καθορίζεται το έργο αυτών. Ειδικότερα προβλέπονται μεταξύ άλλων και τα εξής:

α. Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. ιδρύονται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα, πλην των οριζόμενων εξαιρέσεων.

β. Καθορίζονται οι περιοχές στις οποίες επιτρέπεται και απαγορεύεται η ίδρυση και λειτουργία ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., οι εγκαταστάσεις των οποίων εντάσσονται στην κατηγορία των «χαμηλής όχλησης» εγκαταστάσεων.

γ. Τίθενται απαγορεύσεις για τη συστέγαση των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., με επιχειρήσεις συναφούς δραστηριότητας και με εγκαταστάσεις επιχειρήσεων οδικής βοήθειας.

δ. Προσδιορίζονται οι επί μέρους υποχρεώσεις και ευθύνες των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο..

(άρθρα 34-35)

3.α. Καθορίζονται τα δικαιολογητικά, που υποβάλλονται από τον ενδιαφερόμενο στην αρμόδια υπηρεσία, για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο., καθώς και οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται προς τούτο. Μεταξύ των προϋποθέσεων αυτών περιλαμβάνεται και η στελέχωση με το αναγκαίο ελεγκτικό και άλλο προσωπικό. Η περαιτέρω εξειδίκευση ή τροποποίηση

των εν λόγω προϋποθέσεων κ.λπ. και ο ειδικότερος καθορισμός των υποχρεώσεων των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. γίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

β. Προβλέπεται η καταβολή υπέρ του Δημοσίου παραβόλου για την ίδρυση ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., το ύψος του οποίου καθορίζεται με κ.υ.α..

γ. Επιβάλλεται η υποχρέωση στα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. να διαπιστευθούν από το Εθνικό Συμβούλιο Διαπίστευσης ή άλλο φορέα διαπίστευσης Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εντός της οριζόμενης προθεσμίας.

(άρθρα 36-37)

δ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό με κ.υ.α. της διαδικασίας διαπίστευσης των δημόσιων και ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο..

4.α. Προβλέπεται ότι οι άδειες ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. χορηγούνται με αποφάσεις των οικείων Γενικών Γραμματέων Περιφέρειας, μετά από εισήγηση της Διεύθυνσης Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών (Δ.Α.Χ.Μ.) του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, που συνιστάται με τις διατάξεις του υπό ψήφιση νόμου, μέσω της οποίας ασκείται και η εποπτεία των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο..

β. Ο έλεγχος των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. γίνεται από την ανωτέρω Διεύθυνση, το Σώμα Ελεγκτών Επιθεωρητών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και από άλλα κατά νόμο αρμόδια όργανα της πολιτείας.

γ. Η άδεια λειτουργίας ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. ανακαλείται προσωρινά ή οριστικά, στην περίπτωση που διαπιστώνεται ότι οι προϋποθέσεις με τις οποίες χορηγήθηκε έπαυσαν να ισχύουν.

(άρθρο 38)

5.α. Επιβάλλεται η υποχρέωση στα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. να υποβάλλουν στη Δ.Α.Χ.Μ. του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών το εκάστοτε ισχύον τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών τους.

β. Προβλέπεται η κατάθεση στον ειδικό λογαριασμό του ν.δ. 638/1970, ποσοστού 10% του καταβαλλόμενου από τους ιδιοκτήτες των οχημάτων ποσού, για τον τεχνικό έλεγχό τους, προς το σκοπό κάλυψης των εξόδων εποπτείας των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.. Ο τρόπος απόδοσης του ως άνω ποσοστού από τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. στον ανωτέρω λογαριασμό ορίζεται με κ.υ.α..

(άρθρο 39)

6.α. Προβλέπεται η σύσταση στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών Διεύθυνσης Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών που υπάγεται στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου αυτού.

β. Στην ανωτέρω διεύθυνση συνιστώνται τρία (3) τμήματα με τις οριζόμενες γενικές αρμοδιότητες, που εξειδικεύονται περαιτέρω με υπουργική απόφαση.

γ. Στις αρμοδιότητες του Τμήματος Πραγματογνωμόνων της Δ.Α.Χ.Μ., περιλαμβάνεται και η διενέργεια πραγματογνωμοσυών επί των αντικειμένων αρμοδιότητας της Διεύθυνσης αυτής.

δ. Για τη στελέχωση της Διεύθυνσης αυτής συνιστώνται είκοσι πέντε (25) θέσεις μόνιμων υπαλλήλων διαφόρων κατηγοριών, ως ακολούθως:

i) Δεκαοκτώ (18) θέσεις ΠΕ Μηχανικών διαφόρων ειδικοτήτων.

ii) Μία (1) θέση ΠΕ Οικονομικών.

iii) Τέσσερις (4) θέσεις ΤΕ Τεχνολόγων Μηχανικών και

iv) Δύο (2) θέσεις ΔΕ Διοικητικού Λογιστικού.

(άρθρο 40)

7. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για την έκδοση προεδρικού διατάγματος με το οποίο ορίζονται:

i) σύστημα επιβολής διοικητικών κυρώσεων και ποινών στους φορείς, που διενεργούν ή συμμετέχουν στον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων,

ii) η διαδικασία επιβολής των κυρώσεων αυτών, τα αρμόδια όργανα και η διαδικασία είσπραξης προστίμων και

iii) κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. (άρθρο 41)

III. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

1.α. Καταργείται εφεξής η χορήγηση αδειών οδήγησης των υποκατηγοριών Α1 (μηχανοκίνητα δίκυκλα κυβισμού μέχρι 125 cm³ και ισχύος μέχρι 11 KW) και Β1 (τρίτροχα και τετράτροχα με κινητήρα).

β. Επανακαθορίζεται το ελάχιστο όριο ηλικίας, η συμπλήρωση του οποίου απαιτείται για την κατάθεση αίτησης και την εν συνεχεία χορήγηση άδειας οδήγησης.

(άρθρο 42)

2. Επιβάλλεται στις αρμόδιες Υπηρεσίες των ασφαλιστικών φορέων, που χορηγούν αναπηρικές συντάξεις, η υποχρέωση να ζητούν από τους δικαιούχους των συντάξεων αυτών, την κατάθεση της κατεχόμενης από αυτούς άδειας οδήγησης οποιασδήποτε κατηγορίας ή βεβαίωση ότι δεν κατέχουν τέτοια άδεια. Η άδεια αυτή επαναχορηγείται μετά από θετική γνώματευση της δευτεροβάθμιας Ιατρικής Επιτροπής της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

(άρθρο 43)

3.α. Παρέχεται η εξουσιοδότηση στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών να αναπροσαρμόζει, με απόφασή του, τα πρόστιμα που επιβάλλονται στους επιβάτες χερσαίων συγκοινωνιακών μέσων δημόσιας χρήσης, οι οποίοι δεν καταβάλλουν το οφειλόμενο νόμιμο κόμιστρο.

β. Ρυθμίζονται θέματα που αναφέρονται στον τίτλο κυριότητας των άνευ αριθμού κυκλοφορίας φορτηγών και λεωφορείων αυτοκινήτων και των ιδιωτικής χρήσης οχημάτων της κατηγορίας αυτής.

γ. Τροποποιείται η απαραίτητη προϋπόθεση για τη μεταβίβαση άδειας κυκλοφορίας φορτηγού αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης, κατ' εξαίρεση της περ. γ' της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν.1073/1980.

(άρθρο 44)

4.α. Προβλέπεται η επιβολή διοικητικών κυρώσεων (ανάκληση άδειας λειτουργίας ή πρόστιμο) στα συνεργεία επισκευής οχημάτων που προβαίνουν στην αντικατάσταση καταλυτικών μετατροπών ή στην εκ των υστέρων τοποθέτηση καταλυτικών μετατροπών ή και φίλτρου ενεργού άνθρακα, χωρίς να έχουν πιστοποιηθεί νόμιμα για την εργασία αυτή, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

β. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό των προϋποθέσεων των οργάνων, του ύψους του προστίμου, της διαδικασίας επιβολής των κυρώσεων κ.λπ., με κοινή υπουργική απόφαση.

(άρθρο 45)

5.α. Τροποποιούνται διατάξεις του άρθρου 40 του ν. 2065/1992, που αναφέρονται στο τέλος εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αερολιμένων (Τ.Ε.Α.Α.) και ορίζονται τα εξής:

i) Προβλέπεται η απευθείας είσπραξη του ανωτέρω τέλους, σε ειδικές περιπτώσεις, από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), πριν από την επιβίβαση των επιβατών στο αεροσκάφος.

ii) Η Υ.Π.Α. χρεώνει τις αεροπορικές εταιρείες με το

ποσό του τέλους (Τ.Ε.Α.Α.) που έχει προεισπραχθεί από τους επιβάτες και ελέγχει την απόδοσή του στους αντίστοιχους ειδικούς λογαριασμούς. Σε περίπτωση εκπρόθεσμης, ανακριβούς ή μη υποβολής δήλωσης από τις αεροπορικές εταιρείες, η Υ.Π.Α. επιβάλλει τα κατά τις κείμενες διατάξεις πρόσθετα τέλη.

Επίσης η υπηρεσία αυτή προσδιορίζει τα οφειλόμενα ποσά και αποστέλλει χρηματικό κατάλογο ληξιπρόθεσμων οφειλών στην οικεία Δ.Ο.Υ. για βεβαίωση και είσπραξη.

iii) Ορίζεται ότι τα ποσά του Τ.Ε.Α.Α. που εισπράττονται από επιβάτες οι οποίοι αναχωρούν από τους αερολιμένες της χώρας, εκτός του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, μπορεί να διατίθενται και για την επιδότηση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία. Η διαδικασία και οι προϋποθέσεις της επιδότησης αυτής καθορίζονται με κ.υ.α..

β. Παρέχεται η δυνατότητα κάλυψης, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, των εξόδων ταξιδιού, διαμονής και διατροφής των συμμετεχόντων σε προγράμματα εκπαίδευσης, επιμόρφωσης και εξειδίκευσης, που οργανώνονται και εκτελούνται από την Υ.Π.Α., στο πλαίσιο διακρατικών συμφωνιών, για το προσωπικό ημεδαπών ή αλλοδαπών κρατικών ή ιδιωτικών φορέων, που έχουν σχέση με αεροπορικές δραστηριότητες. (άρθρο 46)

6. α. Χορηγούνται μέχρι χίλιες (1.000) μονάδες σταθερής τηλεφωνίας μηνιαίως σε άτομα με βαριά κινητική αναπηρία, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

β. Παρέχεται στα άτομα με προβλήματα ακοής και ποσοστό αναπηρίας 50% το δικαίωμα έκπτωσης 50% στην αποστολή και λήψη γραπτών μηνυμάτων μέσω κινητής τηλεφωνίας. Οι σχετικές με τα ανωτέρω δαπάνες βαρύνουν τον εκάστοτε πάροχο της καθολικής υπηρεσίας του τόπου διαμονής των εν λόγω ατόμων. (άρθρο 47)

7.α. Εξειδικεύεται η παρεχόμενη με τις διατάξεις της περ. β' της παρ. 4 του άρθρου 13 του ν. 2578/1998 εξουσιοδότηση, για τη σύσταση επιτροπών και ομάδων εργασίας, για την αντιμετώπιση θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, με τον ειδικότερο καθορισμό των αντικειμένων και του έργου των συλλογικών αυτών οργάνων.

β. Ορίζεται ότι η δαπάνη για την αμοιβή ή αποζημίωση των μελών επιτροπών ή ομάδων εργασίας, που έχουν ως αντικείμενο την παροχή εξειδικευμένων εργασιών προς την Υ.Π.Α., σε διάφορα θέματα, βαρύνουν τις πιστώσεις του προϋπολογισμού της Υ.Π.Α. (Ειδ. Φορέας 39/120 ΚΑΕ 5161).

γ. Ρυθμίζονται θέματα συγκρότησης των νομοπαρασκευαστικών επιτροπών, που συγκροτούνται στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών (ανώτατο όριο μελών κ.λπ.) και διευρύνεται το έργο αυτών με την παροχή της δυνατότητας ανάθεσης στις Επιτροπές αυτές και της κωδικοποίησης των διατάξεων αρμοδιότητας του ανωτέρω Υπουργείου, σύμφωνα με την οριζόμενη από το άρθρο 76 παρ. 6 του Συντάγματος, διαδικασία.

δ. Ορίζεται ότι επιτροπές ή ομάδες εργασίας ή νομοπαρασκευαστικές επιτροπές, που έχουν συσταθεί με υπουργικές αποφάσεις, εξακολουθούν να ασκούν τα καθήκοντά τους και η σχετική δαπάνη για την αμοιβή των μελών τους είναι νόμιμη. (άρθρο 48)

Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Α. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού.

1. Δαπάνη ύψους 30 δις δρχ. ή 88.041.085,84 ΕΥΡΩ, από τη διάθεση από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, ισόποσων πιστώσεων για την παροχή ενισχύσεων επενδυτικών προγραμμάτων, προς το σκοπό: i) κατασκευής, επέκτασης και εκσυγχρονισμού της υποδομής των διαφόρων εγκαταστάσεων, ii) αγοράς και εγκατάστασης σύγχρονων συστημάτων αυτοματοποίησης διαδικασιών και μηχανοργάνωσης και iii) αντικατάστασης αστικών και υπεραστικών λεωφορείων κυριότητας των Κ.Τ.Ε.Α. Α.Ε. ή των μετόχων αυτών. (άρθρο 12 παρ. 3)

2. Ετήσια δαπάνη ύψους 206.000.000 δρχ. ή 604.548,79 ΕΥΡΩ περίπου, που αναλύεται ως ακολούθως:

α. 85.000.000 δρχ. ή 249.449,74 ΕΥΡΩ από την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων της συνιστώμενης στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, Διεύθυνσης Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών (Δ.Α.Χ.Μ.). (άρθρο 40 παρ. 1)

β. 121.000.000 δρχ. ή 355.099,05 ΕΥΡΩ από την καταβολή της μισθοδοσίας των προσλαμβανόμενων υπαλλήλων για την κάλυψη των συνιστώμενων είκοσι πέντε (25) θέσεων (19 ΠΕ κατηγορίας, 4 ΤΕ κατηγορίας και 2 ΔΕ κατηγορίας) και από την καταβολή επιδομάτων θέσης στους προϊσταμένους της συνιστώμενης Δ.Α.Χ.Μ.. (άρθρο 40 παρ. 3)

3. Εφάπαξ δαπάνη ύψους 40.000.000 δρχ. ή 117.388,11 ΕΥΡΩ από την προμήθεια του αναγκαίου πάγιου εξοπλισμού για τις ανάγκες της συνιστώμενης Δ.Α.Χ.Μ.. (άρθρο 40 παρ. 1)

4. Δαπάνη από την αποζημίωση μελών επιτροπών και ομάδων εργασίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών που ασχολούνται με τη μελέτη και έρευνα της παροχής εξειδικευμένων εργασιών προς την Υ.Π.Α. σε θέματα μελετών και εκτέλεσης έργων μείζονος σημασίας, έργων υποδομής για την ανάπτυξη της αεροναυτιλίας, ασφάλειας των πτήσεων και των αερολιμένων, καθώς και σε άλλα θέματα συναφή προς τις δραστηριότητες της Υ.Π.Α., με αντίστοιχη εξοικονόμηση δαπανών του ειδικού λογαριασμού του ν.δ. 638/1970. (άρθρο 48 παρ. 1)

5. Ενδεχόμενη δαπάνη από:

i) Την αποζημίωση των μελών της Επιτροπής, που συγκροτείται με υπουργική απόφαση, για τη γνωμοδότηση επί του χαρακτηρισμού μιας περιοχής ως αστικής και μιας γραμμής ως αστικής ή υπεραστικής, τον καθορισμό των αφετηριών, τερμάτων, διαδρομών, στάσεων, σταθμών κ.λπ.. (άρθρο 7 παρ. 1)

ii) Τυχόν κάλυψη εξόδων ταξιδιού, διαμονής και διατροφής των συμμετεχόντων σε εκπαιδευτικά προγράμματα που διοργανώνονται από την Υ.Π.Α., για το προσωπικό ημεδαπών ή αλλοδαπών κρατικών ή ιδιωτικών φορέων οι οποίοι έχουν σχέση με αεροπορικές δραστηριότητες. (άρθρο 46 παρ. 4)

iii) Την καταβολή αποζημίωσης σε μέλη νομοπαρασκευαστικών επιτροπών, που συγκροτούνται στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, στην περίπτωση που τους ανατίθεται η κωδικοποίηση των διατάξεων του εν λόγω Υπουργείου σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 76 παρ. 6 του Συντάγματος. (άρθρο 48 παρ. 2)

6. Ενδεχόμενη εφάπαξ δαπάνη από:

i) Την εκπόνηση τεχνικοοικονομικών μελετών για την ανάπτυξη ενιαίου μηχανογραφημένου συστήματος πα-

ροχής στοιχείων και ενιαίου συστήματος κρατήσεων θέσεων και πληροφόρησης επιβατών για τα υπεραστικά δρομολόγια όλων των Κ.Τ.Ε.Λ., στην περίπτωση που οι εν λόγω μελέτες εκπονούνται με μέριμνα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. (άρθρο 12 παρ. 1)

ii) Τη διαπίστευση των δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο. από το Εθνικό Συμβούλιο ή άλλο φορέα διαπίστευσης Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (άρθρο 37 παρ. 4)

7. Νομιμοποίηση δαπανών που αφορούν την αμοιβή μελών επιτροπών ή ομάδων εργασίας ή νομοπαρασκευαστικών επιτροπών, που ήδη έχουν συσταθεί με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. (άρθρο 48 παρ. 3)

8. Απώλεια δημόσιων εσόδων από:

i) Τη χορήγηση φοροαπαλλαγών επί της μετατροπής των Κ.Τ.Ε.Λ. σε Α.Ε., της μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων των υφιστάμενων Κ.Τ.Ε.Λ. ή συνεταιρισμών μετόχων αυτών ή άλλης μορφής νομικών προσώπων αυτών, καθώς και επί των συμβάσεων μίσθωσης λεωφορείων, κατά τις προτεινόμενες διατάξεις. (άρθρο 3 παρ. 4)

ii) Τη χορήγηση των ανωτέρω φοροαπαλλαγών και στις Α.Ε. που συνιστώνται από μετόχους των Κ.Τ.Ε.Λ., που δεν θα μετατρέπονται σε Α.Ε. μέχρι την 30.6.2003, καθώς και στις Α.Ε. που συνιστώνται από δύο ή περισσότερα Κ.Τ.Ε.Λ.. (άρθρο 3 παρ. 4)

iii) Την απαλλαγή από τέλη κυκλοφορίας για μια τριετία, των αστικών ή υπεραστικών λεωφορείων, που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, σε αντικατάσταση κυκλοφορούντος λεωφορείου και είναι καινούργι ή μεταχειρισμένα ηλικίας μέχρι πέντε (5) ετών. (άρθρο 12 παρ. 7)

iv) Τη διαγραφή προστίμων και προσαυξήσεων που έχουν επιβληθεί σε αστικά ή υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ., λόγω είσπραξης κομίστρου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 της αριθ. 42000/2030/81 (ΦΕΚ 792 Β') απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών (με κερματοδέκτες). (άρθρο 22 παρ. 7)

v) Τη μη είσπραξη παραβόλων εξαιτίας της μη διενέργειας του τεχνικού ελέγχου των μηχανοκίνητων οχημάτων και ρυμουλκούμενων τους, από τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο.. (άρθρο 34)

9. Αποτροπή δαπάνης, από την κατάργηση του βιβλιαρίου μεταβολών, ως τίτλου κυριότητας των φορτηγών και λεωφορείων Ι.Χ. αυτοκινητιστών. (άρθρο 44 παρ. 2)

10. Αύξηση δημόσιων εσόδων από:

i) Την είσπραξη φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίου επί του μετοχικού κεφαλαίου των Α.Ε., στις οποίες μετατρέπονται τα Κ.Τ.Ε.Λ.. (άρθρο 3 παρ. 1)

ii) Τη φορολόγηση των Κ.Τ.Ε.Λ. ως ανωνύμων εταιριών με ειδικό τρόπο. (άρθρο 3 παρ. 5)

iii) Την ίδρυση Α.Ε. και ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. και τη συνεπεία του γεγονότος αυτού διεύρυνση της φορολογικής βάσης. (κεφάλαια Α' και Β')

iv) Την καταβολή υπέρ του Δημοσίου παραβόλου για την ίδρυση ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.. (άρθρο 36 περ. η')

11. Ενδεχόμενη αύξηση δημόσιων εσόδων από:

i) Την είσπραξη τυχόν βεβαιούμενων ποσών της υποχρεωτικής εισφοράς (5% επί του συνόλου των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων) των αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ., στην περίπτωση μη καταβολής της στους λογαριασμούς της παρ. 1α του άρθρου 13. (άρθρο 13 παρ. 2)

ii) Τη θέσπιση κυρώσεων με το Χάρτη Υποχρεώσεων

προς τον καταναλωτή, στην περίπτωση μη τήρησης των όρων παροχής υπηρεσιών από τους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου. (άρθρο 15 παρ. 2)

iii) Την επιβολή χρηματικών ποινών (από 50.000 δρχ. ή 146,73 ΕΥΡΩ μέχρι 1.000.000 δρχ. ή 2.934,70 ΕΥΡΩ) στα διοικητικά όργανα των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου και στους ιδιοκτήτες λεωφορείων, στην περίπτωση μη τήρησης των υποχρεώσεών τους. (άρθρο 17)

iv) Την επιβολή κυρώσεων (χρηματικών ποινών) στους φορείς που διενεργούν ή συμμετέχουν στον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων. (άρθρο 41)

v) Την επιβολή προστίμου στα συνεργεία επισκευής οχημάτων, που προβαίνουν στην αντικατάσταση καταλυτικών μετατροπών ή στην εκ των υστέρων τοποθέτηση καταλυτικών μετατροπών ή και φίλτρου ενεργού άνθρακα, χωρίς να έχουν νόμιμα πιστοποιηθεί για την εργασία αυτή. (άρθρο 45 παρ. 2)

Β. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού των ασφαλιστικών φορέων:

Ενδεχόμενη αποτροπή δαπάνης από τυχόν μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, που θα προέλθει από την κατάθεση της άδειας οδήγησης ατόμων τα οποία λαμβάνουν αναπηρικές συντάξεις. (άρθρο 43)

Γ. Επί των Ο.Τ.Α. α' βαθμού:

1. Δαπάνη από την τοποθέτηση και συντήρηση στεγάστρων και στάσεων αστικών και υπεραστικών γραμμών. (άρθρο 21 παρ. 2)

2. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν:

i) Κάλυψη μέρους των απωλειών εσόδων των Κ.Τ.Ε.Λ., λόγω μειωμένης πληρότητας (κατώτερης του 20%) των νέων αστικών και ενδονομαρχιακών υπεραστικών γραμμών στις οποίες δραστηριοποιούνται. Η δαπάνη στην περίπτωση αυτή καλύπτει ειδικότερα τις απώλειες εσόδων στο ποσοστό του 20%. (άρθρο 7 παρ. 7)

ii) Ταξινόμηση και κυκλοφορία λεωφορείων Ι.Χ. από τους Ο.Τ.Α., για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες, Κ.ΑΠ.Η. κ.λπ. με αντίστοιχη αύξηση των δημοσίων εσόδων. (άρθρο 18 παρ. 1)

iii) Αντισταθμιστική καταβολή στους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, στην περίπτωση σύναψης συμβάσεων εκτέλεσης ενδοδημοτικής ή διαδημοτικής τακτικής αστικής ή υπεραστικής συγκοινωνίας. (άρθρο 19)

3. Αύξηση εσόδων από:

i) Την είσπραξη ανταποδοτικού τέλους, που επιβάλλεται στους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου για τη διαφημιστική εκμετάλλευση των στεγάστρων που τοποθετούνται και συντηρούνται με δαπάνη των φορέων αυτών.

ii) Τη διαφημιστική εκμετάλλευση στεγάστρων και στάσεων που τοποθετούνται και συντηρούνται με δαπάνη των Ο.Τ.Α.. (άρθρο 21 παρ. 2)

4. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων από την αύξηση του κύκλου των δραστηριοτήτων των ανωτέρω φορέων στην περίπτωση:

i) Ανάθεσης σε αυτούς της εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου νέων γραμμών και της αστικής συγκοινωνίας νέων αστικών περιοχών. (άρθρο 7 παρ. 8-9)

ii) Εκτέλεσης μεταφοράς επιβατών μέσα στα όρια αυτών για τη μετακίνηση κατοίκων των δημοτικών διαμερι-

σμάτων από και προς το κέντρο του δήμου, εργαζομένων στον οικείο Ο.Τ.Α. κ.λπ.. (άρθρο 18)

iii) Παραχώρησης της χρήσης ή εκμίσθωσης λεωφορείων ιδιοκτησίας των Ο.Τ.Α. στους συγκοινωνιακούς φορείς, για την εκτέλεση ενδοδημοτικής ή διαδημοτικής αστικής ή υπεραστικής συγκοινωνίας. (άρθρο 19)

iv) Τυχόν παραχώρησης της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης νήσου που διενεργείται από Κ.Τ.Ε.Λ. νομού της ηπειρωτικής χώρας, στο δήμο της νήσου αυτής. (άρθρο 22 παρ. 1)

Δ. Επί του προϋπολογισμού των Ο.Τ.Α. α' βαθμού και των δημοτικών επιχειρήσεων:

1. Ενδεχόμενη εφάπαξ δαπάνη από την καταβολή του συνόλου ή μέρους του μετοχικού κεφαλαίου των επιχειρήσεων που ιδρύονται από τους:

i) Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή από κοινού με μετόχους των αστικών Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν μετατρέπονται σε Α.Ε. μέχρι την 30.6.2003, για την εκτέλεση και εκμετάλλευση του έργου των εν λόγω Κ.Τ.Ε.Λ.. (άρθρο 5 παρ. 2)

ii) Ο.Τ.Α. νησιωτικών περιοχών και με μεμονωμένους αυτοκινητιστές που παρέχουν, κατά την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου, το συγκοινωνιακό έργο στις περιοχές αυτές ή μόνο από τους Ο.Τ.Α., στην περίπτωση άρνησης των μεμονωμένων αυτοκινητιστών για συμμετοχή στην υπό ίδρυση εταιρεία. (άρθρο 20 παρ. 1 και 4)

iii) Ο.Τ.Α. για την εκτέλεση και εκμετάλλευση αστικού ή υπεραστικού συγκοινωνιακού έργου σε μεμονωμένα νησιά, στα οποία δεν παρέχεται αντίστοιχο έργο. (άρθρο 20 παρ. 5)

Επίσης προκαλείται ενδεχόμενη δαπάνη από την εξαγορά των λεωφορείων και λοιπών περιουσιακών στοιχείων των μεμονωμένων αυτοκινητιστών, στην περίπτωση άρνησης αυτών για συμμετοχή στην εταιρεία, που αναλαμβάνει το συγκοινωνιακό έργο μεμονωμένων νησιωτικών περιοχών, καθώς και για την αγορά μέσων και λοιπού εξοπλισμού από τις εταιρείες αυτές. (άρθρο 20 παρ. 4)

2. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων από την κατά τα ανωτέρω αύξηση των δραστηριοτήτων των Ο.Τ.Α. α' βαθμού και των δημοτικών επιχειρήσεων. (άρθρο 5 παρ. 2 και 5)

Ε. Επί του προϋπολογισμού των Ο.Τ.Α. β' βαθμού:

Ενδεχόμενη εφάπαξ δαπάνη από την εκπόνηση τεχνοοικονομικής μελέτης για τυχόν συγχώνευση των Κ.Τ.Ε.Λ. του ίδιου νομού. (άρθρο 29 παρ. 1)

ΣΤ. Επί του προϋπολογισμού των Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού και των προϋπολογισμών των λοιπών οργανισμών, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. ή επιχειρήσεων του δημόσιου τομέα:

Ενδεχόμενη δαπάνη από την κάλυψη του κόστους της ελεύθερης ή με μειωμένο κόμιστρο διακίνησης προσώπων στην περίπτωση σύναψης σχετικής σύμβασης με τους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου ή με τις ομοσπονδίες αυτών. (άρθρο 10 παρ. 4)

Ζ. Επί του προϋπολογισμού των Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού:

Δαπάνη από την εκπόνηση οικονομοτεχνικής μελέτης για την παραχώρηση σε Α.Ε., που ιδρύεται κατά τις διατάξεις του άρθρου 20 παρ. 1, του εκτελούμενου συγκοι-

νωνιακού έργου σε μεμονωμένα νησιά που δεν αποτελούν ίδιο νομό. (άρθρο 20 παρ. 2)

Η. Επί του προϋπολογισμού του ειδικού λογαριασμού του ν.δ. 638/1970:

1. Δαπάνη από την κάλυψη των δαπανών εποπτείας των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. από τη Δ.Α.Χ.Μ. και το Σώμα Ελεγκτών - Επιθεωρητών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. (άρθρο 39)

2. Έσοδα από την περιέλευση στο λογαριασμό ποσοστού 10% των καταβαλλόμενων από τους ιδιοκτήτες των οχημάτων στα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. ποσών, για τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων τους. (άρθρο 39)

Θ. Επί του προϋπολογισμού των ειδικών φορέων συγκοινωνιακού έργου:

1. Δαπάνη από τον εφοδιασμό των λεωφορείων, που τίθενται σε κυκλοφορία μετά την ισχύ του υπό ψήφιση νόμου, με σύστημα κλιματισμού και τον εφοδιασμό μέρους αυτών με ειδικό εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση ατόμων με κινητικά προβλήματα. (άρθρο 12 παρ. 9)

2. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων από τυχόν αναπροσαρμογή των επιβαλλόμενων προστίμων σε επιβάτες που δεν καταβάλλουν το προβλεπόμενο εισιτήριο. (άρθρο 44)

Ι. Επί του προϋπολογισμού της Ο.Τ.Ε. Α.Ε. (φορέα παροχής καθολικής τηλεφωνικής υπηρεσίας στον τομέα των τηλεπικοινωνιών):

1. Δαπάνη από την κάλυψη της έκπτωσης που χορηγούν οι πάροχοι κινητής τηλεφωνίας στα άτομα με προβλήματα ακοής και ποσοστό αναπηρίας 50%, για την αποστολή και λήψη γραπτών μηνυμάτων. (άρθρο 47)

2. Απώλεια εσόδων από την παροχή δωρεάν μέχρι χιλίων (1.000) μονάδων σταθερής τηλεφωνίας μηνιαίως, σε άτομα με βαριά κινητική αναπηρία. (άρθρο 47)

ΙΑ. Επί του προϋπολογισμού των λογαριασμών «Ταμείο Ανάπτυξης και Εκσυγχρονισμού Αερολιμένα ... (Τ.Α.Ε.Α.)»:

Δαπάνη από την επιδότηση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, με ενδεχόμενη εξοικονόμηση δαπανών του Κρατικού προϋπολογισμού. Η εν λόγω δαπάνη εκτιμάται ότι θα ανέλθει στο ποσό των 1.000.000.000 δρχ. ή 2.934.702,86 ΕΥΡΩ. (άρθρο 46 παρ. 2)

Αθήνα, 25 Ιουλίου 2001

Ο Γενικός Διευθυντής

Αθανάσιος Σάγος

