

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΕΡΙΟΔΟΣ Ι΄ – ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄
ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο

Της Διαρκούς Επιτροπής Κοινωνικών Υποθέσεων 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»

ΠΡΟΣ ΤΗ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Η Διαρκής Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων συνήλθε στις 17, 18, 23 και 25 Οκτωβρίου 2001, σε τέσσερις συνεδριάσεις, που διήρκεσαν περίπου 12 ώρες, υπό την προεδρία στις μεν πρώτη, δεύτερη και τρίτη του Προέδρου αυτής κ. Ιωάννη Κουράκη, στη δε τέταρτη συνεδρίαση υπό την προεδρία του Αντιπροέδρου αυτής κ. Χρήστου Μαγκούφη, με αντικείμενο την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου 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».

Στις συνεδριάσεις παρέστησαν ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χρίστος Βερελής, ο Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Αλέξανδρος Βούλγαρης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Στη δεύτερη συνεδρίαση της Επιτροπής εκλήθησαν να παραστούν και να εκθέσουν τις απόψεις τους, σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κανονισμού της Βουλής, ως εκπρόσωποι των αντίστοιχων φορέων, οι κ.κ. Καλλέργιος Βουλγαράκης, πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Αστικών Λεωφορείων, Σοφοκλής Φάτσιος, πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπεραστικών Λεωφορείων, Αλέξανδρος Λασκαράτος, εκπρόσωπος της Ομοσπονδίας Τουριστικών Λεωφορείων, Γιώτα Γαζή, μέλος του Δ.Σ. της Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδος, Θεόδωρος Κατριβάνος, Πρόεδρος της Ένωσης Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδος, Ιωάννης Ορφανίδης, εκπρόσωπος της Ομοσπονδίας Υπαλληλικού Προσωπικού Αυτοκινήτων Ελλάδος και Βασίλειος Χρονόπουλος, πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπουργείου Μεταφορών.

Κατά τη διάρκεια της συζήτησης του νομοσχεδίου το λόγο έλαβαν ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Ηλίας Βλαχόπουλος, η Εισηγήτρια της Μειοψηφίας κυρία Μαρία Κόλλια - Τσαρουχά, ο Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Σταύρος Σκοπελίτης, ο Ειδικός Αγορητής του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Γεώργιος Αμπατζόγλου και οι Βουλευτές κ.κ. Στέφανος Μάνος, Νικόλαος Γκελεσάθης, Αθανάσιος Χειμάρας, Παναγιώτης Κουρουμπλής, Στυλιανός Ματζαπετάκης, Γεώργιος Κωνσταντόπουλος, Πέτρος Τατούλης, Αθανάσιος Γιαννόπουλος, Σπυρίδων Σπύρου και Ευτύχιος Κοντομάρης.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Ηλίας Βλαχόπουλος, μεταξύ άλλων, είπε:

«Το παρόν σχέδιο νόμου κατ' αρχήν αφορά στις υπη-

ρεσίες που πρέπει να παρέχονται, προκειμένου να αναβαθμισθεί η ποιότητα ζωής των πολιτών. Είναι ένα πλήρες και ολοκληρωμένο σχέδιο νόμου, το οποίο φωτίζει από πολλές πλευρές τα προβλήματα του χώρου των επιβατικών μεταφορών, δίνοντας ταυτόχρονα λύσεις και αποκαθιστώντας διαχρονικές αδικίες και διαχρονικά ελλείμματα δίκαιης συμπεριφοράς της πολιτείας προς τους κατοίκους της ελληνικής περιφέρειας.

Οι νέες ανάγκες και απαιτήσεις σήμερα επιβάλλουν στην πολιτεία να εξασφαλίσει για τους πολίτες μέσα μαζικής μεταφοράς, που να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του 21^{ου} αιώνα. Μέσα μαζικής μεταφοράς, που να σέβονται την αξιοπρέπεια του πολίτη, να εξυπηρετούν τις ανάγκες μετακίνησής του και να δικαιολογούν την 21^η θέση που κατέχει σήμερα η Ελλάδα στον τομέα ανάπτυξης κοινωνικών υπηρεσιών σε παγκόσμιο επίπεδο. Σ' αυτές, λοιπόν, τις ανάγκες ανταποκρίθηκε η Κυβέρνηση και συγκεκριμένα η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και κατέθεσε το παρόν σχέδιο νόμου.

Το περιεχόμενο του σχεδίου νόμου διαπνέεται από υπευθυνότητα, από ευαισθησία για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών, αλλά και από το ρεαλισμό και την αποφασιστικότητα της Κυβέρνησης να προχωρήσει και να εφαρμόσει συγκεκριμένες πολιτικές, σε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, για συγκεκριμένους ορατούς και μετρήσιμους στόχους, που πολύ εύκολα ο ίδιος ο πολίτης θα τους νιώσει, θα τους μετρήσει, θα τους εκτιμήσει.

Αναγνωρίζονται τα δικαιώματα του πολίτη και οι θεμελιώδεις αρχές, στις οποίες πρέπει να στηριχθεί η πολιτεία, για να εξασφαλίσει ασφάλεια και ποιότητα στη μετακίνηση του πολίτη στον αστικό, νομαρχιακό και εθνικό χώρο.

Το παρόν σχέδιο νόμου χωρίζεται σε τρία κεφάλαια. Το κεφάλαιο Α΄ αναφέρεται στην οργάνωση και στη λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία. Το κεφάλαιο Β΄ αφορά στον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και στην ασφάλεια των χερσαίων μεταφορών. Το κεφάλαιο Γ΄ περιλαμβάνει μεταβατικές και άλλες διατάξεις, οι οποίες είναι συμβατές με τις δράσεις του Υπουργείου Μεταφορών.

Στο πρώτο κεφάλαιο περιγράφονται οι εισηγούμενες από την Κυβέρνηση διατάξεις, που διαμορφώνουν το θεσμικό πλαίσιο και τη συνολική παρέμβαση για τη βελτίωση και ανάπτυξη των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία.

Η οργάνωση και η λειτουργία των δημόσιων τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, εκτός των αστικών περιοχών Θεσσαλονίκης και Αθηνών, εκτελούνται κατ' αποκλειστικότητα από τα υπεραστικά Κοινά Ταμεία Είσπραξης Λεωφορείων, δηλαδή τα Κ.Τ.Ε.Λ., από τα αστικά Κ.Τ.Ε.Λ. και από τις δημοτικές επιχειρήσεις ΡΟΔΑ της Ρόδου και Δ.Ε.Α.Σ. της Κω.

Η παροχή των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών γίνεται σήμερα από τα 60 υπεραστικά και τα 33 αστικά Κ.Τ.Ε.Λ., χωρίς την καταβολή οποιασδήποτε επιχορήγησης. Ο στόλος των υπεραστικών και αστικών λεωφορείων είναι μεγάλης ηλικίας και πολλές φορές χωρίς κλιματισμό και χωρίς επαρκή εσωτερικό φωτισμό. Οι υποδομές των εγκαταστάσεων των σταθμών σε πολλές περιο-

χές είναι τριτοκοσμικές και ανύπαρκτες από πλευράς σύγχρονων εγκαταστάσεων και χώρων υποδοχής, από πλευράς καθαριότητας. Βασική αιτία είναι η δομή, η λειτουργία και η οργάνωση των Κ.Τ.Ε.Λ., όπως αυτά υπάρχουν σήμερα, καθώς επίσης και η νομική υπόσταση αυτών των επιχειρήσεων μεταφορών.

Με τις διατάξεις για την αναδιοργάνωση των επιχειρήσεων αυτών, τα Κ.Τ.Ε.Λ. μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρείες, ενώ η λήψη απόφασης της Γενικής Συνέλευσης εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ. για τη μετατροπή αυτή 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 λιγότερα από 12 λεωφορεία. Επίσης, παρέχονται δύο δυνατότητες μετατροπής. Η μία είναι με αποτίμηση και εισφορά όλων των περιουσιακών στοιχείων των Κ.Τ.Ε.Λ., συμπεριλαμβανομένων και των οχημάτων των μετόχων των Κ.Τ.Ε.Λ.. Η δεύτερη είναι με αποτίμηση και εισφορά των περιουσιακών στοιχείων των Κ.Τ.Ε.Λ. και των συνεταιρισμών ή άλλων νομικών προσώπων που υπάγονται σε αυτά, όχι όμως και των ιδιοκτητών λεωφορείων των μετόχων των Κ.Τ.Ε.Λ., οι οποίοι συνεχίζουν να έχουν την ιδιοκτησία των λεωφορείων αυτών και συνάπτουν με τα Κ.Τ.Ε.Λ. σύμβαση μίσθωσης.

Για τη μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Λ. σε ανώνυμες εταιρείες θεσμοθετούνται σημαντικά κίνητρα, που συνίστανται στην απαλλαγή από φόρους και τέλη των εισφερόμενων παγίων και λοιπών περιουσιακών στοιχείων, στην παροχή οικονομικών κινήτρων στα Κ.Τ.Ε.Λ. που θα μετατραπούν σε Α.Ε., για τη χρηματοδότηση εκσυγχρονισμού υποδομών και για την ανανέωση του στόλου και στη συνέχιση της αποκλειστικής εκμετάλλευσής του ανατιθέμενου έργου, σε όσα Κ.Τ.Ε.Λ. μετατραπούν σε Α.Ε., μέχρι 31.12.2009.

Ιδιαίτερη αξία για τη βελτίωση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών έχει η ανάληψη από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, της εκτέλεσης τακτικού συγκοινωνιακού έργου στα δημοτικά τους διαμερίσματα και σε μεμονωμένα νησιά.

Με το νέο θεσμικό πλαίσιο εξασφαλίζονται πηγές χρηματοδότησης, εισάγονται δεσμευτικές διατάξεις και γενικά θεσμοθετείται ένα απλό και υλοποιήσιμο πρόγραμμα. Επιπλέον, προβλέπεται η κατασκευή σύγχρονων σταθμών σε κάθε νομό με τη χρηματοδότηση μέρους του κόστους αυτού, που μπορεί να φτάσει μέχρι το 50%, από την πολιτεία και η ανανέωση του στόλου, με την καθιέρωση ανωτάτου ορίου ηλικίας 25 ετών για τα οχήματα και ανωτάτου ορίου ηλικίας για την πρώτη ταξινόμηση τα 15 χρόνια και μεταβατικό στάδιο προσαρμογής του στόλου στην ηλικία αυτή μέχρι την 31.12.2003.

Επίσης, προβλέπεται χρηματοδότηση της ανανέωσης του στόλου και καθορισμός κινήτρων για την ταξινόμηση λεωφορείων ηλικίας έως 5 ετών από του έτους κατασκευής.

Για την επίταξη των διαδικασιών και των έργων εκσυγχρονισμού υποδομών και μέσων, ορίζονται καταληκτικές ημερομηνίες για την υπαγωγή στις χρηματοδοτήσεις και για την εκταμίευση χρημάτων.

Εκτός του κεντρικού σταθμού Αθηνών, θα κατασκευαστούν περιφερειακοί σταθμοί σε 30 πόλεις και θα ανανεωθεί το 80% του στόλου, που συμπληρώνει το έτος 2004 την ηλικία των 25 ετών.

Τίθεται, επίσης, σε εφαρμογή νέο σύστημα κράτησης θέσεων, ώστε να συνδυάζονται τα δρομολόγια των λεωφορείων με τα ακτοπλοϊκά και αεροπορικά δρομολόγια, ενώ με άλλες προτεινόμενες ρυθμίσεις βελτιώνονται οι παρεχόμενες συγκοινωνιακές υπηρεσίες και αναπτύσσονται ενδονομαρχιακές γραμμές.

Προβλέπεται η συμμετοχή των Ο.Τ.Α. και της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, με υπογραφή συμβάσεων για ενδοδημοτική, διαδημοτική και υπεραστική συγκοινωνία με ήδη λειτουργούσες γραμμές, αλλά και με καινούργιες.

Το δεύτερο κεφάλαιο του νομοσχεδίου ασχολείται με τα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.), που μέχρι τώρα είχαν την ευθύνη για τον τεχνικό έλεγχο των αυτοκινήτων, είχαν δημόσιο χαρακτήρα και λειτουργούσαν υπό την ευθύνη των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων. Οι ανάγκες, όμως, που προκύπτουν από το μεγάλο όγκο των οχημάτων οδήγησαν το Υπουργείο στην απόφαση για τη θέσπιση ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., προκειμένου οι πολίτες να απαλλαγούν από τη μέχρι τώρα ταλαιπωρία. Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. θα ενεργούν έλεγχο σε όλα τα οχήματα, πλην των επιβατηγών δημόσιας χρήσης, των φορτηγών άνω των 3,5 τόνων και των λεωφορείων, ενώ τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. θα ασκούν ελέγχους σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων, για τις οποίες προβλέπεται ο τεχνικός έλεγχος. Για να ιδρυθεί ιδιωτικό Κ.Τ.Ε.Ο. θα πρέπει να υπάρχει ιδιόκτητη έκταση τουλάχιστον 3.000 τ.μ. και απαραίτητη έγκριση για τυχόν περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις θα υπάρξει αναβάθμιση των δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο., τα οποία θα διαπιστευτούν από το Εθνικό Συμβούλιο Διαπίστευσης. Προβλέπεται, επίσης, η σύσταση Διεύθυνσης Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών, που θα έχει ως αρμοδιότητα την εισήγηση στο γενικό γραμματέα της περιφέρειας για χορήγηση άδειας ίδρυσης Κ.Τ.Ε.Ο., τον έλεγχο και την εποπτεία των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., καθώς και την αντιμετώπιση άλλων θεμάτων, που συνδέονται με την εποπτεία, την ασφάλεια και τον έλεγχο των οδικών μεταφορών.

Στο τρίτο κεφάλαιο του νομοσχεδίου επέρχονται τροποποιήσεις διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που αφορούν στη διαδικασία χορήγησης και ανάκλησης αδειών οδήγησης και στην οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος.

Με την ψήφιση του συζητούμενου σχεδίου νόμου κλείνει ένας κύκλος της τελευταίας εικοσαετίας, για τις επιβατικές μεταφορές με λεωφορεία, που εξυπηρέτησε την ελληνική επαρχία και ανοίγει ένας άλλος, στην αφετηρία του 21^{ου} αιώνα. Ας αποτελέσει αυτό το νομοσχέδιο την αφετηρία για καλύτερες υπηρεσίες στους πολίτες της ελληνικής περιφέρειας.»

Η Εισηγήτρια της Μειοψηφίας κυρία Μαρία Κόλλια - Τσαρουχά, μεταξύ άλλων, είπε τα εξής:

«Σε σχέση με το συζητούμενο σχέδιο νόμου, αυτό που κυρίως ενδιαφέρει είναι να γίνει ένας νόμος, ο οποίος όχι μόνο θα δημιουργήσει τις υποδομές για μια σωστή συγκοινωνία για τα επόμενα χρόνια, αλλά κυρίως θα δώσει τη δυνατότητα σε όλες τις εταιρείες που θα δημιουργηθούν, να επιβιώσουν στο δύσκολο οικονομικό περιβάλλον, να προσφέρουν την απαιτούμενη ποιότητα προς το επιβατικό κοινό, να διατηρήσουν τον κοινωνικό χαρακτήρα τους και το κοινωνικό έργο που προσφέρουν.

Είναι βέβαιο ότι, εάν σήμερα δεν αντιμετωπίσουμε ουσιαστικά τις εξελίξεις, τότε, με μαθηματική ακρίβεια, κάποια στιγμή στο μέλλον, όχι μόνο η παροχή του αγαθού της συγκοινωνίας από το κράτος προς τον πολίτη δεν θα είναι σωστή, αλλά και οι εταιρείες που θα δημιουργηθούν θα καταστούν προβληματικές επιχειρήσεις, με όλα τα επακόλουθα.

Αν αρκεστούμε στις διαβεβαιώσεις του Υπουργού, στο παρόν νομοσχέδιο και στα όσα κατά καιρούς δημοσιεύονται στον Τύπο, όλοι εμείς, οι οποίοι τώρα ανησυχούμε ιδιαίτερα για τις συγκοινωνίες του μέλλοντος, θα πρέπει να δεχτούμε τις υπεραισιόδοξες προβλέψεις, ότι στα επόμενα δύο χρόνια θα διαθέτουμε ένα σύγχρονο σταθμό επιβατών σε κάθε νομό της Χώρας και ένα σύγχρονο στόλο λεωφορείων, ανανεωμένο σε ποσοστό 80%. Όμως, είναι πραγματοποιήσιμο και ρεαλιστικό αυτό;

Βέβαια, όλο αυτό το όραμα δεν θα προκύψει από το πουθενά, αλλά από τη συμπαράσταση και τη βοήθεια της πολιτείας, ύψους 30 δισ. δραχμών, προς τους ιδιοκτήτες των λεωφορείων, αλλά και από τα 60 δισ. δραχμές, που θα χρειαστεί να επενδύσουν οι ίδιοι οι μέτοχοι των Κ.Τ.Ε.Λ..

Αν εξαιρέσουμε τα 2.000 λεωφορεία δημοσίων επιβατικών μεταφορών, που βρίσκονται και κινούνται στην πρωτεύουσα και τα 1.000 της συμπρωτεύουσας, για τα οποία ασκείται μια επιδοτούμενη πολιτική, τα 650 αστικά και 4.500 υπεραστικά λεωφορεία της υπόλοιπης Χώρας έχουν αφεθεί στο έλεος ενός έντονου ανταγωνιστικού οικονομικού περιβάλλοντος, χωρίς καμία ουσιαστική, μέχρι σήμερα, φροντίδα των ιδιοκτητών τους, γεγονός που τους δημιουργεί ανησυχία για το μέλλον τους. Επίσης, από τη μέχρι τώρα πορεία των Κ.Τ.Ε.Λ., πρέπει να σημειωθεί η οικτρή οικονομική κατάσταση και το οικονομικό αδιέξοδο, στο οποίο έχουν περιέλθει εξαιτίας των υποχρεώσεων τους είτε προς το ΙΚΑ είτε προς τους λοιπούς πιστωτές τους.

Με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο και ειδικότερα όσον αφορά στην παρακράτηση των εισπράξεων της τάξεως του 5%, που προστίθεται στο πραγματικό κόστος των κομίστρων, δημιουργείται μια σοβαρή ανισότητα. Ζητάμε από τους πολίτες της ελληνικής περιφέρειας, η οποία βιώνει σήμερα με τον χειρότερο τρόπο την ασκούμενη σε βάρος της πολιτική, να πληρώσουν οι ίδιοι τα έργα υποδομής και εκσυγχρονισμού των Κ.Τ.Ε.Λ., την ανανέωση των λεωφορείων, το σωστό μέτρο της ενίσχυσης των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ., ενώ αντίθετα, οι αντίστοιχες επιδοματικές παρεμβάσεις που έγιναν και γίνονται στα δύο μεγάλα αστικά κέντρα, στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, αναλαμβάνονται από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Για ένα ποσό της τάξεως των 7 δισ. δραχμών -γιατί τόσο περίπου είναι το ποσό που θα συγκεντρωθεί- χωρίζουμε τους επιβάτες της Χώρας, για άλλη μια φορά, σε δύο κατηγορίες: Σε αυτούς, των οποίων επιδοτείται η μετακίνηση και σε αυτούς, που είναι υποχρεωμένοι να καλύψουν, με την αύξηση του εισιτηρίου τους, τις όποιες επενδύσεις πραγματοποιηθούν.

Σήμερα έχουμε την ευκαιρία να διαμορφώσουμε ένα σύγχρονο νομικό πλαίσιο, που στόχο θα έχει την αναβάθμιση των υπεραστικών και αστικών συγκοινωνιών όλης της Χώρας, εκτός των αστικών περιοχών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, με γνώμονα τη βελτίωση της ποιότη-

τας των παρεχόμενων προς τον πολίτη υπηρεσιών. Έχουμε ενδοιασμούς, αν το χρονικό διάστημα το οποίο ορίζεται για την μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Λ. σε Α.Ε., με στόχο τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των υπηρεσιών τους, είναι αρκετό, για να αποσβεστούν οι επενδύσεις, που προβλέπονται να γίνουν για την κατασκευή των σταθμών και την ανανέωση του τροχαίου υλικού. Μπορούμε από κοινού να αποφασίσουμε την επέκταση του χρονικού ορίζοντα, ώστε να αρθούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο οι όποιες επιφυλάξεις των ανθρώπων που δραστηριοποιούνται στο αντικείμενο αυτό. Η αναφορά στο νομοσχέδιο ότι η πολιτεία μπορεί να αποφασίσει, κατά το χρόνο λήξης της ανάθεσης του έργου, την επανεξέτασή της προκαλεί ποικίλους ενδοιασμούς και σκέψεις, τόσο για τις προθέσεις της, όσο και για την πολιτική που θα ακολουθηθεί στο μέλλον.

Πώς να σχολιάσουμε την αναφορά σε ένα πανελλήνιο σύστημα κράτησης θέσεων χωρίς χρονικό ορίζοντα ολοκλήρωσης και λειτουργίας του, ώστε να διασφαλίζεται το επιβατικό κοινό; Πώς να σχολιάσουμε την απουσία έκδοσης κανονισμού προσωπικού χωρίς σαφή χρονική δέσμευση; Θα ήταν ενδιαφέρον να δούμε σε ποιες περιοχές της Χώρας υπάρχουν τα Κ.Τ.Ε.Λ. με λιγότερα από 12 λεωφορεία, που θα παραμείνουν με την παλιά τους μορφή, καθώς και με ποιο τρόπο θα αποφασίζονται οι ενισχύσεις των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ. από τον ειδικό λογαριασμό κρατήσεων. Δεν προσδιορίζονται με ακρίβεια οι δικαιούχοι ούτε το μέγιστο ύψος της ενίσχυσής τους, ενώ θα πρέπει να σημειωθεί η απουσία ρητής πρόβλεψης για την απόσυρση των παλαιών λεωφορείων, έστω και κλιμακωτά.

Τελικώς, ποιος θα πληρώσει την κοινωνική πολιτική που θέλει να ασκήσει η Κυβέρνηση; Πιστεύω ότι έχουμε καθήκον να δημιουργήσουμε όλες εκείνες τις προϋποθέσεις, ώστε οι νέες εταιρείες να έχουν όλα τα εχέγγυα, για να μπορούν, με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, να εξυπηρετούν τις ανάγκες μετακίνησης του πολίτη της περιφέρειας, αλλά και για να συνεχίσουν να υφίστανται.

Αναφορικά με τα Κ.Τ.Ε.Ο., πρέπει να επισημανθεί όχι τόσο η αναγκαιότητα να δημιουργηθούν ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., όσο η πολιτική που τα δημιούργησε, χωρίς να έχει αναλάβει η πολιτεία την υποχρέωση να τα υποστηρίξει σε όλη την πορεία τους, ώστε να μπορέσουν αυτά να επιτελέσουν με επιτυχία το έργο τους. Σήμερα, με οποιοδήποτε κόστος, θα πρέπει να δημιουργήσουμε τις συνθήκες εκείνες, ώστε κανένα αυτοκίνητο να μην κυκλοφορεί στους ελληνικούς δρόμους χωρίς έλεγχο, κανένα τροχαίο ατύχημα στο μέλλον να μην οφείλεται σε ανέλεγκτο όχημα. Εφόσον όλοι συμφωνούμε για την αναγκαιότητα της δημιουργίας των Κ.Τ.Ε.Ο., θα πρέπει με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο να διασφαλίσουμε το κύρος τους και την αυριανή τους αξιοπιστία.

Και το πρώτο ερώτημα που τίθεται είναι, σε ποιους θα επιτρέψουμε να τα δημιουργήσουν. Εδώ πρέπει να αναφερθεί ένα χαρακτηριστικό σημείο του νομοσχεδίου: Οι άδειες ίδρυσης και λειτουργίας των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. χορηγούνται με αποφάσεις των γενικών γραμματέων των περιφερειών, μετά από εισήγηση των αρμοδίων υπηρεσιών τους και, μέχρι να συσταθούν και να λειτουργήσουν σε όλες τις περιφέρειες οι αρμόδιες υπηρεσίες χορήγησης αδειών, οι άδειες θα χορηγούνται από τη Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών του Υπουργεί-

ου Μεταφορών, που συστήνεται με το νόμο αυτό. Δηλαδή, σε πρώτη φάση, όχι μόνο αφαιρούμε αρμοδιότητες από τις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις, αλλά έχουμε και την παραχώρηση της όποιας αρμοδιότητας στους, κατά τα άλλα συμπαθείς, γενικούς γραμματείς των περιφερειών, αλλά και σε υψηλά αμειβόμενους διορισμένους υπαλλήλους της Κυβέρνησης.

Με την ίδρυση των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. θα ανέμενε κάποιος μείωση των δαπανών του Δημοσίου. Απεναντίας, έχουμε το παράλογο φαινόμενο, να μειώνεται το επιτελούμενο από τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. έργο, με παράλληλη μείωση των εσόδων τους και αύξηση των δαπανών τους. Επιπρόσθετα, επέρχεται αύξηση των δαπανών του Δημοσίου, με την πρόσληψη νέου προσωπικού για το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών για όλες εκείνες τις επιτροπές και υποεπιτροπές που δημιουργούνται με το παρόν νομοσχέδιο.

Αναμφισβήτητα, η διενέργεια τεχνικού ελέγχου οχημάτων και από ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, ο τρόπος, όμως, που γίνεται είναι λανθασμένος, διότι αποκλείει μεγάλες ομάδες ιδιωτών, αφαιρεί αρμοδιότητες από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και οπωσδήποτε, καταργεί τις διατάξεις περί αποκέντρωσης.

Όσον αφορά στη μείωση του ποσοστού της αλκοόλης για την επιβολή ποινών σε όσους οδηγούν υπό την επήρεια οινοπνεύματος, εμείς συμφωνούμε, όμως, πιστεύουμε ότι πρέπει να γίνει με πολλή προσοχή και να δώσουμε ιδιαίτερη έμφαση στην πρόληψη και κυρίως στην ενημέρωση σε πανελλήνια κλίμακα, ιδιαίτερα των νέων οδηγών, ώστε έγκαιρα να ενημερωθούν οι οδηγοί για τα νέα δεδομένα που τους αφορούν και παράλληλα, να τονισθούν οι επιπτώσεις από τη χρήση αλκοόλ.

Εμείς καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο.»

Ο Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Σταύρος Σκοπελίτης, μεταξύ άλλων, είπε τα εξής:

«Στον τομέα των μέσων συγκοινωνίας, των λεωφορείων και των δρομολογίων τους σίγουρα πρέπει να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα, διότι η κατάσταση δεν είναι καλή και σε ορισμένες περιοχές είναι και απαράδεκτη. Το ερώτημα που τίθεται είναι, εάν το συγκεκριμένο νομοσχέδιο δίνει λύσεις στα προβλήματα των πολιτών που έχουν σχέση με τη βελτίωση των συγκοινωνιών. Εμείς, ως κόμμα, πιστεύουμε ότι δεν κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση και εκείνο που προωθεί είναι αυτό που γίνεται και σε άλλους τομείς, δηλαδή, ένας κρίσιμος τομέας παραδίνεται στο μεγάλο κεφάλαιο και ο έλεγχός του αφήνεται στις κερδοσκοπικές του ορέξεις. Αυτό γίνεται με τη μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Α. σε ανώνυμες εταιρείες.

Με τη δημιουργία των ανωνύμων εταιρειών, θα χωρήσει η συγκέντρωση του συγκεκριμένου τομέα και ο έλεγχός του σε λίγα χέρια. Είναι βέβαιο ότι πολλοί από τους μικροϊδιοκτήτες λεωφορείων θα έχουν οικονομική αδυναμία να συμμετάσχουν στο κεφάλαιο της ανώνυμης εταιρείας που θα δημιουργηθεί και έτσι θα μείνουν έξω από την όλη διαδικασία. Ένα δεύτερο στοιχείο που θα οδηγήσει σ' αυτό το αποτέλεσμα αφορά στη δυνατότητα μεταφοράς των μετοχών. Μπορεί, μέσα από τη διαδικασία αυτή, να περάσουν οι μετοχές της Α.Ε. σε 2 – 3 χέρια, που θα πάρουν και τον έλεγχο. Επίσης, η συγκέντρωση του τομέα αυτού σε λίγα χέρια προωθείται μέσα

από τη δυνατότητα σύστασης Α.Ε. από Κ.Τ.Ε.Α. δύο περιοχών. Αυτήν τη λύση την προωθεί η Κυβέρνηση με τρόπο εκβιαστικό, θέτοντας ημερομηνίες, μέσα στις οποίες πρέπει όλοι να συμμορφωθούν.

Ένας άλλος στόχος που προωθείται μέσα από το συγκεκριμένο νομοσχέδιο είναι να αποδευμευτεί το κράτος από όποια υποχρέωση είχε μέχρι σήμερα στο να παρέχει υπηρεσίες σ' αυτόν τον τομέα. Με την ψήφιση του νομοσχεδίου το κράτος αποποιείται των ευθυνών του να παρέχει υπηρεσίες και οικονομικές διευκολύνσεις, ακόμη και σε άτομα που χρήζουν αυτών των διευκολύνσεων, όπως είναι, για παράδειγμα, οι ανάπηροι πολέμου, τα άτομα με ειδικές ανάγκες, οι μαθητές κ.λπ.. Τώρα, αυτήν την ευθύνη την αναλαμβάνουν, κατά κύριο λόγο, οι Ο.Τ.Α., που θα διαπραγματεύονται όλα αυτά τα θέματα με τις τοπικές ανώνυμες εταιρείες. Παράλληλα, το κράτος, με αυτόν τον τρόπο, αποφεύγει και το ζήτημα του εκσυγχρονισμού των μέσων μεταφοράς και των υποδομών.

Όσον αφορά στα άρθρα που αναφέρονται στους Ο.Τ.Α. και την εμπλοκή τους σ' αυτό το θέμα, πιστεύω ότι θα επιβαρυνθούν με ευθύνες που ανήκουν μέχρι σήμερα στο κράτος. Εμείς είμαστε αντίθετοι με την εμπλοκή των Ο.Τ.Α. στον τομέα των συγκοινωνιών, διότι συνεπάγεται κόστος, το οποίο θα το μεταφέρουν οι φορείς στις πλάτες των δημοτών τους. Πιστεύουμε ότι τα προβλήματα του συγκεκριμένου τομέα πρέπει να αντιμετωπιστούν με τη δημιουργία δημόσιου τομέα αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών, που θα μπορεί να αξιοποιήσει και τις συνεταιριστικές μορφές. Πρέπει ακόμη να επισημανθούν και τα προβλήματα που θα δημιουργηθούν στους όρους εργασίας των εργαζομένων στην ανώνυμη εταιρεία. Εμείς, με όλα αυτά τα στοιχεία, το πρώτο κεφάλαιο που αφορά στο Κ.Τ.Ε.Α. και στη μετατροπή του σε ανώνυμη εταιρεία, δεν μπορούμε να το ψηφίσουμε.

Όσον αφορά τα Κ.Τ.Ε.Ο., είμαστε το ίδιο αντίθετοι με την εκχώρηση που γίνεται στο ιδιωτικό κεφάλαιο. Η Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι με αυτόν τον τρόπο θα λυθούν τα προβλήματα που πράγματι υπάρχουν και είναι σοβαρά. Όμως, πού οφείλονται αυτά τα προβλήματα; Από το 1987, στα Κ.Τ.Ε.Ο. δεν έχει γίνει καμία πρόσληψη, ο εκσυγχρονισμός τους έχει μείνει στάσιμος και Κ.Τ.Ε.Ο. που έπρεπε ήδη να λειτουργούν, δεν έχουν λειτουργήσει μέχρι σήμερα. Τώρα, η Κυβέρνηση προχωράει στην ιδιωτικοποίηση, αποκλείοντας, με τους όρους που βάζει, οικόπεδα, εξοπλισμούς, τεχνικούς κ.λπ.. Ποιος έχει τη δυνατότητα να έχει ένα οικόπεδο 3.000 τετραγωνικών μέτρων; Η ρύθμιση αυτή απευθύνεται σε ορισμένους που έχουν σήμερα τη δυνατότητα να κάνουν αυτή τη δουλειά. Ο έλεγχος των αυτοκινήτων δεν μπορεί να εκχωρηθεί σε κανέναν άλλο, αλλά είναι υπόθεση του κράτους να φτιάξει, να εκσυγχρονίσει, να πλαισιώσει τα Κ.Τ.Ε.Ο., για να μπορούν να κάνουν σωστά τη δουλειά τους. Υπάρχει η δυνατότητα και αυτό πρέπει να γίνει.

Εμείς είμαστε αντίθετοι με τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου και γι' αυτό το καταψηφίζουμε.»

Ο Ειδικός Αγορητής του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Γεώργιος Αμπατζόγλου, μεταξύ άλλων, είπε:

«Οι συγκοινωνίες αποτελούν ένα κοινωνικό αγαθό και αποτελεί υποχρέωση του κράτους να εξασφαλίζει ικανοποιητική ποιότητα συγκοινωνιών, σύγχρονες συγκοινω-

νίες, οι οποίες να εξυπηρετούν τον κόσμο με σταθερό και βιώσιμο τρόπο. Βεβαίως, η ποιότητα των συγκοινωνιών στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια δεν είναι η καλύτερη δυνατή και μπορεί μεν στο Λεκανοπέδιο να βελτιώθηκε η κατάσταση, όμως, γενικά στην Επικράτεια, η εικόνα είναι απαράδεκτη.

Το τελευταίο διάστημα αποτελεί πάγια επιλογή της Κυβέρνησης, κάτω από το πρόσχημα της ευελιξίας και του εκσυγχρονισμού, να ακολουθεί μια άκρατη πολιτική ιδιωτικοποιήσεων, γεγονός που δεν εγγυάται τον επιθυμητό στόχο. Εμείς δεν είμαστε, κατ' αρχήν, αντίθετοι στη μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Α. σε ανώνυμες εταιρείες, όμως, αυτό που έχει σημασία είναι, κάτω από ποιες προϋποθέσεις γίνεται και πώς αυτό θα εγγυηθεί τη βελτίωση της σημερινής κατάστασης. Θέλω να τονίσω ότι είναι απαράδεκτο, οι ανώνυμες εταιρείες να παίρνουν το φιλέτο και, ό,τι δεν καταδέχονται να πάρουν, να το μεταβιβάζουν στους Ο.Τ.Α., για τους οποίους μάλιστα δεν προβλέπεται καμία μορφή ενίσχυσης ή χρηματοδότησης, για να ανταποκριθούν σε αυτό το εξαιρετικά δύσκολο έργο. Τις πολυσύχναστες γραμμές όλοι ενδιαφέρονται να τις πάρουν, όμως, η κοινωνική ευαισθησία του κράτους αναδεικνύεται και αποδεικνύεται από το κατά πόσον εξασφαλίζει επαρκή συγκοινωνία ακόμα και στον κάτοικο μιας ακριτικής περιοχής. Εκεί, βεβαίως, οι ανώνυμες εταιρείες δεν έχουν κανένα ενδιαφέρον. Δεν μπορεί, λοιπόν, να εκτρέπονται οι Ο.Τ.Α. ή να οδηγούνται στο να πάρουν αυτό το βαρύ φορτίο, να είναι υπόλογοι απέναντι στους δημότες και στο τέλος να μην προβλέπεται καμία μορφή ενίσχυσης της προσπάθειας αυτής.

Σε ό,τι αφορά τα Κ.Τ.Ε.Ο., όλοι είμαστε ανήσυχoi για το ύψος των τροχαίων ατυχημάτων και όλοι συμφωνούμε ότι μία από τις παραμέτρους για την εμφάνιση της μεγάλης συχνότητας αυτών των ατυχημάτων είναι η ποιότητα των αυτοκινήτων. Απαιτείται αυστηρός και συνεχής έλεγχος, δυστυχώς, όμως, σήμερα, ούτε το αυστηρό είναι εξασφαλισμένο, ούτε το συνεχές. Ενώ η Κυβέρνηση έχει ετησίως έσοδα 9 δισ. δραχμές από τα Κ.Τ.Ε.Ο., δεν έχει επενδύσει στον τομέα αυτόν, ώστε να καλυφθούν τα κενά και οι αδυναμίες, αλλά προτείνει την ιδιωτικοποίηση των Κ.Τ.Ε.Ο. ή τουλάχιστον τη δυνατότητα δημιουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο.. Το ερώτημα είναι, τι περιμένει από αυτό. Περιμένει καλύτερη ποιότητα ελέγχου; Αν σήμερα υπάρχουν υπόνοιες μία φορά για τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο., οι υπόνοιες αυτές θα διπλασιαστούν για τα ιδιωτικά. Σε αυτή μας την άποψη θα έλεγα ότι έρχεται αρωγός και το αρμόδιο Υπουργείο, το οποίο δεν εμπιστεύεται τον τεχνικό έλεγχο των επιβατικών δημόσιας χρήσης, των φορτηγών αυτοκινήτων άνω των 3,5 τόνων και των λεωφορείων στα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.. Έχουμε έντονη ανησυχία ότι θα δημιουργηθούν ολιγοπωλιακές και μονοπωλιακές καταστάσεις, διότι έχουν ήδη εμφανιστεί στην αγορά οι ενδιαφερόμενοι που διαθέτουν μεγάλα συγκροτήματα. Θα πρέπει να μας απαντήσει το Υπουργείο, εάν τα συνεργεία θα έχουν τη δυνατότητα να δημιουργήσουν ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.. Επίσης, πού θα χωροθετηθούν τα Κ.Τ.Ε.Ο.; Μήπως θα επιτρέψουμε να γίνονται και αυτά σε περιοχές γενικής κατοικίας, γιατί έτσι θα εξυπηρετούνται τα συμφέροντα των μεγάλων εταιρειών και σε οικόπεδα 3.000 τετραγωνικών μέτρων; Ανακύπτουν, λοιπόν, σοβαρά προβλήματα από την επιλογή του Υπουργείου, να αναθέσει τον υπολειπόμενο τεχνικό

έλεγχο σε ιδιωτικούς φορείς.

Εμάς μας βρίσκει, κατ' αρχήν, αντίθετους η επιλογή του Υπουργείου και επιφυλασσόμεθα για τη συζήτηση στην Ολομέλεια. Η πρόθεσή μας είναι να συμβάλουμε όσο μπορούμε για να εξασφαλιστούν βιώσιμες και ικανοποιητικές λύσεις τόσο στη λειτουργία των Κ.Τ.Ε.Α., όσο και στον τεχνικό έλεγχο των αυτοκινήτων.»

Ο παρίσταμενος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χρίστος Βερελής, υποστηρίζοντας τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου και απαντώντας σε παρατηρήσεις μελών της Επιτροπής, μεταξύ άλλων, είπε:

«Το συζητούμενο νομοσχέδιο έχει δύο βασικά κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο αφορά στα Κ.Τ.Ε.Α.. Κρίθηκε αναγκαίο να υπάρξει ένα ειδικό νομοθέτημα για τα Κ.Τ.Ε.Α., πρώτον διότι έπρεπε να ρυθμιστεί το αποκλειστικό δικαίωμα των Κ.Τ.Ε.Α. για την εξυπηρέτηση μιας συγκοινωνίας. Αυτό το δικαίωμα λήγει και έπρεπε να υπάρξει μια απόφαση. Ο δεύτερος λόγος είναι ότι τα Κ.Τ.Ε.Α. εξυπηρετούν κάθε χρόνο πάνω από το 80% των μετακινούμενων Ελλήνων, ποσοστό που είναι, ίσως, πολύ μεγαλύτερο και από το ποσοστό των μετακινούμενων από το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος». Έπρεπε, λοιπόν, να κάνουμε μια θετική προσπάθεια, προκειμένου να επιτύχουμε τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και τον εκσυγχρονισμό των Κ.Τ.Ε.Α., σε μια χώρα που έχει πλέον ένα επίπεδο, το οποίο επιβάλλει να έχουμε και αντίστοιχες υπηρεσίες μεταφορών.

Για πρώτη φορά διατίθεται από την πολιτεία το ποσό των 30 δισ. δραχμών μέσα σε μια τριετία, προκειμένου να εκσυγχρονιστούν οι υποδομές των λεωφορείων και των σταθμών άφιξης και αναχώρησης, καθώς και οι υποδομές που αποσκοπούν στη λειτουργική εξυπηρέτηση των πελατών, που είναι οι Έλληνες πολίτες που μετακινούνται. Πρέπει να σημειωθεί, ότι ένα μέτρο είναι και το σύστημα της κράτησης θέσεων. Για πρώτη φορά το σύστημα αυτό στην Ελλάδα θα το έχουμε μετά από τρεις μήνες στην περιοχή της πλατείας Ομονοίας, όπου θα υπάρχει ένας σταθμός κράτησης θέσεων των Κ.Τ.Ε.Α. πανελληνίως, όπως συμβαίνει σήμερα στις αεροπορικές εταιρείες. Αυτό είναι ένα πολύ σημαντικό βήμα.

Η δομή και ο τρόπος λειτουργίας των Κ.Τ.Ε.Α., όπως προέκυψαν με την πάροδο των ετών, δεν ανταποκρίνονται, πλέον, στις έννοιες του ανταγωνισμού και τώρα τους δίνουμε κίνητρα, προκειμένου να αλλάξουν μορφή και η οργάνωσή τους να λάβει το χαρακτήρα ανώνυμης εταιρείας. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, βεβαίως, υπάρχει και ο θεσμός της τοπικής αυτοδιοίκησης, ο οποίος καλύπτει τα θέματα των μεταφορών, χωρίς την παρενόχληση του ανταγωνισμού. Σε όλες τις ευρωπαϊκές πόλεις υπάρχει δικαίωμα της τοπικής αυτοδιοίκησης, το οποίο είναι μονοπωλιακό, προκειμένου να επιτευχθεί η εξυπηρέτηση των πολιτών, ενώ σε όλες τις μεγαλουπόλεις υπάρχει επιδότηση, όπως γίνεται στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη.

Τα Κ.Τ.Ε.Α. πράγματι έχουν προσφέρει σημαντικό έργο και δεν παίρνουν επιδοτήσεις. Η μόνη έμμεση επιδότηση είναι κάποια χρέη που είτε ρυθμίστηκαν στο παρελθόν είτε διαγράφηκαν. Κατά τα λοιπά, λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Το ιδιότυπο καθεστώς των οδηγών, που σε πολλές περιπτώσεις είναι και ιδιοκτήτες, είναι ένα καθεστώς που έχει κρατήσει το κόστος της λειτουργίας αυτής της οργάνωσης χαμηλό. Βεβαίως,

και οι υπηρεσίες που προσφέρονται είναι σε χαμηλό επίπεδο. Δημιουργούνται, λοιπόν, με το νομοσχέδιο οι προϋποθέσεις ώστε το 2009, που λήγει το αποκλειστικό δικαίωμα και η κατάσταση μονοπωλίου, όλη αυτή η μεγάλη οικογένεια των μεταφορών των υπεραστικών συγκοινωνιών και των αστικών συγκοινωνιών της επαρχίας να έχει πλέον τη δυνατότητα να διεκδικήσει, μέσα από ανοικτές συνθήκες ανταγωνισμού που θα δημιουργηθούν, υποθέτω, την εποχή εκείνη, το δικαίωμα να εξακολουθεί να υφίσταται ως επαγγελματική κατηγορία.

Υπάρχει, δηλαδή, μία οργανωμένη συγκοινωνιακή αγορά και την προωθούμε ένα βήμα παραπέρα, έχουμε δε τη βεβαιότητα ότι θα βελτιωθεί το επίπεδο εξυπηρέτησης του κοινού. Δίδονται κίνητρα και τα Κ.Τ.Ε.Α. έχουν την ευθύνη για την εφαρμογή τους. Η πολιτεία δεν θα τους υποχρεώσει να κατασκευάσουν σταθμούς αναχώρησης ούτε θα τους δώσει καινούργια λεωφορεία, αλλά θα ξέρουν ότι, εάν δεν εκμεταλλευθούν τα κίνητρα αυτά, γρήγορα θα βρεθούν εκτός «παιχνιδιού». Στα μεγάλα Κ.Τ.Ε.Α. δίδονται κίνητρα και παρέχονται φοροπαλλαγές, για να ενταχθούν σε μια οργανωμένη εταιρική μορφή και να εξυπηρετήσουν καλύτερα το επιβατικό κοινό. Αυτό δεν ισχύει για τα μικρά Κ.Τ.Ε.Α. που έχουν λιγότερα από 12 λεωφορεία και βρίσκονται κυρίως σε κάποια νησιά και μικρές περιοχές.

Σχετικά με το θέμα των Κ.Τ.Ε.Ο., είναι γεγονός ότι τα Κ.Τ.Ε.Ο. των μεγάλων αστικών κέντρων δεν αρκούν για να εξυπηρετήσουν όλα τα αυτοκίνητα. Έτσι παρατηρείται συνωστισμός, τλαιπωρία και φαινόμενα συναλλαγής.

Είχαμε τη δυνατότητα να κάνουμε τρία πράγματα: Το πρώτο ήταν να κάνουμε μία μελέτη για να ορίσουμε πόσα Κ.Τ.Ε.Ο., χρειάζονται ανά περιοχή και να έχουμε έναν απόλυτο και ανελαστικό αριθμό. Στη συνέχεια να διενεργήσουμε διαγωνισμό και να αναθέσουμε αυτά τα Κ.Τ.Ε.Ο. σε μία εταιρεία. Αυτό το μοντέλο ακολουθούν κάποιες χώρες. Το δεύτερο ήταν να δούμε πόσα Κ.Τ.Ε.Ο. υπάρχουν ανά περιοχή, να θέσουμε τις περιοχές αυτές σε διαγωνισμό και να τις εκχωρήσουμε σε κάποιες εταιρείες. Εμείς επιλέξαμε το τρίτο. Θέσαμε συγκεκριμένες προϋποθέσεις για την ελάχιστη έκταση, εξοπλισμό και στελέχωση και ορίζουμε ότι, όποιος πληροί αυτά τα κριτήρια, μπορεί ελεύθερα να δημιουργήσει ιδιωτικό Κ.Τ.Ε.Ο.. Η αγορά θα αποφασίσει πόσα τέτοια Κ.Τ.Ε.Ο. μπορούν να δημιουργηθούν.

Όσον αφορά στο ποσοστό του αλκοόλ, σε σχέση με την τροχαία ασφάλεια, πήραμε την απόφαση να θωρακίσουμε τη νομιμότητα της άσκησης του ελέγχου, επειδή στην Ελλάδα πολλοί θάνατοι και αναπηρίες από τροχαία ατυχήματα οφείλονται στο αλκοόλ.

Ένα άλλο θέμα, που είναι πολύ σημαντικό, αφορά σε περιπτώσεις όπου αποδεδειγμένα υπάρχει αναπηρία, η οποία από τον Κ.Ο.Κ. δεν αφήνει περιθώρια για κατοχή άδειας οδήγησης. Όμως, οι άδειες οδήγησης δόθηκαν κάποια στιγμή στο παρελθόν και στο μεσοδιάστημα κάποιος παρουσιάζει μια αναπηρία και μάλιστα, με βάση

την αναπηρία αυτή, θεωρείται ότι έχει δικαίωμα να πάρει και σύνταξη αναπηρική. Το νομοσχέδιο ορίζει ότι στις περιπτώσεις αυτές θα πρέπει να κατατεθούν τα διπλώματα. Είναι μια διάταξη, που πιστεύουμε ότι θα λύσει ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα και κυρίως θα δώσει τη δυνατότητα να μη κυκλοφορούν άνθρωποι οι οποίοι έχουν μειωμένη ικανότητα οδήγησης.

Με άλλη, επίσης, ρύθμιση, παρέχεται η δυνατότητα σε δύο εταιρείες που εποπτεύονται από το Υπουργείο Μεταφορών, στον Η.Σ.Α.Π. και στον Η.Λ.Π.Α.Π., να μπορούν να αξιοποιήσουν την υπάρχουσα υποδομή τους, είτε αυτοτελώς είτε σε συνεργασία με άλλες εταιρείες, για την ανάπτυξη τηλεπικοινωνιακών δικτύων κάθε μορφής και κάθε συναφούς δραστηριότητας.

Τέλος, υπάρχει μια πολύ σημαντική διάταξη για τη χρήση τηλεφωνίας από άτομα με ειδικές ανάγκες, σύμφωνα με την οποία θα προσφέρονται δωρεάν 1.000 μονάδες μηνιαία σε άτομα με βαριά κινητική αναπηρία και έκπτωση 50% στα γραπτά μηνύματα στα άτομα, που έχουν προβλήματα ακοής.

Πιστεύω ότι σας παρουσιάζουμε ένα νομοσχέδιο άρτιο και μελετημένο, που θα βοηθήσει στη βελτίωση της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών στους μετακινούμενους και θα οδηγήσει στην αύξηση των προϋποθέσεων της ασφάλειας των οχημάτων.»

Η Επιτροπή έκανε δεκτές τροποποιήσεις και νομοτεχνικές βελτιώσεις που πρότειναν οι παριστάμενοι Υπουργός και Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών και οι Βουλευτές – μέλη της Επιτροπής, καθώς και τις υπ' αριθμ. 756/35, 757/36 και 765/40 τροπολογίες.

Τέλος, το σχέδιο νόμου έγινε δεκτό, κατά πλειοψηφία, κατ' αρχήν, κατ' άρθρο και στο σύνολό του.

Τα πρακτικά των συνεδριάσεων ευρίσκονται στη Γραμματεία της Διαρκούς Επιτροπής Κοινωνικών Υποθέσεων και είναι στη διάθεση των κ.κ. Βουλευτών.

ΕΚΘΕΣΗ

Η Διαρκής Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων, αφού έλαβε υπόψη, κατά την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χειραίων μεταφορών και άλλες διατάξεις», τις αγορεύσεις του Εισηγητή της Πλειοψηφίας κ. Ηλία Βλαχόπουλου, της Εισηγήτριας της Μειοψηφίας κυρίας Μαρίας Κόλλια – Τσαρουχά, του Ειδικού Αγορητή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Σταύρου Σκοπελίτη, του Ειδικού Αγορητή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Γεωργίου Αμπατζόγλου, καθώς και των μελών της, αποδέχθηκε, κατά πλειοψηφία, το παραπάνω σχέδιο νόμου κατ' αρχήν, κατ' άρθρο και στο σύνολό του και εισηγείται την ψήφισή του από τη Βουλή, όπως διαμορφώθηκε από τα μέλη της Επιτροπής και τον παριστάμενο Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών κύριο Χρίστο Βερελή.

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων 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 Εισπράξεων 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 μετατρεπέντος 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 οι δαπάνες μισθοδοσίας και ασφάλισης του οδηγού, που αυτός προσλαμβάνει, 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., δύνανται, 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 λεωφορειών 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 λεωφορειών 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, μετα-

τροπή των Κ.Τ.Ε.Λ. σε ανώνυμες εταιρίες, οι εισφορές των μετόχων, η αυτοδίκαιη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων των 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 λεωφορειών, 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 του και η μεταβίβαση αυτή αποτελεί οιονεί 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 βιαία διακοπή αυτών.

11. Με την πλειοψηφία και εντός των προθεσμιών της παραγράφου 1, δύο ή περισσότερα Κ.Τ.Ε.Λ. δύνανται 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 Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, και αποτελείται από δύο εκπροσώπους του Υπουργείου 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 Υ.Μ.Ε., καθορίζονται τα σημεία κοινών ενδιάμεσων στάσεων εντός των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης. 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 του νομού αυτού με την Αθήνα ή τη Θεσσαλονίκη. Με απόφαση του Νομάρχη Αθηνών, αν πρόκειται για το Κ.Τ.Ε.Λ. Αττικής, ή Θεσσαλονίκης, αν πρόκειται για το Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης, τροποποιείται η γραμμή Αθηνών - Θεσσαλονίκης σε ό,τι αφορά τις ενδιάμεσες στάσεις, εντός των ορίων των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης, με την επιφύλαξη της παρ. 7 του άρθρου 9 και των διατάξεων του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου.

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 υφισταμένων 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 αν πρόκειται για αστικές γραμμές, ή της Τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων αν πρόκειται για υπεραστικές γραμμές, 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 νήσων.

2. Οι βασικοί όροι καθορισμού των 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 ενδονομαρχιακών υπεραστικών επιβατικών γραμμών και των γραμμών που συνδέουν πρωτεύουσες ή άλλους δήμους ή κοινότητες ομώνων 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 Νομαρχιακών 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 εισπραχής, 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, 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 τρόπος 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 δεκατριών (13) ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου. Μετά τη συμπλήρωση είκοσι τριών (23) ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, αυτά αποσύρονται υποχρεωτικά 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 αστι-

κών 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 μέρημα 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 ή ηλικίας μέχρι ενός έτους από το έτος κατασκευής του πλαισίου (του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου), χωρίς να έχουν κυκλοφορήσει.

(ii) Δέκα τοις εκατό (10%) της τιμής κτήσης αυτών, αν είναι μεταχειρισμένα και έχουν συμπληρώσει μέχρι πέν-

ντε έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου (του έτους αυτού 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 λεωφορείων δίδονται τα ακόλουθα πρόσθετα κίνητρα:

α. Αν είναι καινούργη ή ηλικίας μέχρι ενός έτους από το έτος κατασκευής του πλαισίου (του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου), χωρίς να έχουν κυκλοφορήσει, καλύπτεται από τον ειδικό λογαριασμό του άρθρου 13 του παρόντος έως το 10% της τιμής κτήσης αυτών.

β. Αν είναι μεταχειρισμένα και έχουν συμπληρώσει μέχρι πέντε έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου (του έτους αυτού 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 ΡΟ-ΔΑ. Ειδικότερα:

α. Ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό ο οποίος συνιστάται στο Ταχυδρομικό Τα-

μειυτήριο 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 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, 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 προσυζητήσεων. 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 τη μεταφορά ευφλέκτων και εκρηκτικών υλών,

ιδ. απαγορεύουν τη μεταφορά ζώων, πλην των περιπτώσεων ζώων συνοδείας αναπήρων ή μικρών 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.Α.Π.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.

1. 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.

2. Οι Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού μπορούν να συμμετέχουν στις Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε μετά από απόφαση των δημοτικών και κοινοτικών συμβουλίων και εκπόνηση πλήρους οικονομοτεχνικής μελέτης και κατόπιν απόφασης της γενικής συνέλευσης της Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε, λαμβανομένης με πλειοψηφία των δύο τρίτων (2/3) του συνόλου των μετόχων. Με τις αποφάσεις αυτές καθορίζεται και η εισφορά των Ο.Τ.Α. στο κεφάλαιο της Α.Ε., το ποσοστό συμμετοχής τους σε αυτό, το οποίο δεν μπορεί να υπερβεί το σαράντα τοις εκατό (40 %). Η διάταξη της παραγράφου αυτής μπορεί να εφαρμοστεί και κατά το στάδιο ίδρυσης των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. σύμφωνα με το άρθρο 3 του παρόντος νόμου.

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 καθοριζόμενου 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 μεταφορέα 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 Νομαρχιών.

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 εξυπηρέτηση 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 μέσων 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 σαράντα οκτώ (48) ισόποσες μηνιαίες δό-

σεις. 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 υποχρεούνται 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 απαραίτητως 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 ισοψηφισάντων.

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 καταδικάστηκε τελεσίδικα ή παραπέμφθηκε 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. 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 διε-

νεργεί 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. Ασκή 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 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 συγχωνεύονται, με απόφαση του οικείου Νομάρχη, μετά από:

α. Προτάσεις των οικείων Κ.Τ.Ε.Λ. περί συγχώνευσης, οι οποίες εγκρίνονται με αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης 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 διαφορετικο-

ύς νομούς δύνανται να συγχωνεύονται 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 ιδίων, 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 επιβάλ-

λουν 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 ρυμουλκούμενων 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 αντιστοίχα 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 και σταθμούς μέσων μαζικής μεταφοράς, σταθερής τροχιάς και λεωφορείων.

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

6. Οι διατάξεις της παραγράφου 5 ισχύουν και για την ίδρυση και λειτουργία δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο.. Για τα ήδη λειτουργούντα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο., η διάταξη αυτή τίθεται σε ισχύ εντός έξι μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος.

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 Καυσαερίων, 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 αναμονή 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 (ΦΕΚ 289 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 ασφαλείας 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, TRAM, ΜΕΤΡΟ, ΗΣΑΠ).

γ. Τμήμα Τεχνικού Ελέγχου και Πραγματογνωμοσυμών 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.»

Όλοι οι ήδη μέχρι σήμερα δικαιούχοι αναπηρικής σύνταξης από οποιοδήποτε ασφαλιστικό φορέα υποχρεούνται εντός ενός έτους από τη θέση σε ισχύ του παρόντος ή να προσκομίσουν στην αρμόδια υπηρεσία του ασφαλιστικού τους φορέα υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 ότι δεν κατέχουν άδεια οδήγησης ή να καταθέσουν την κατεχόμενη από αυτούς άδεια, οπότε και ακολουθείται η διαδικασία της προηγούμενης παραγράφου για τυχόν επαναχορήγησης της.

Σε περίπτωση μη υποβολής υπεύθυνης δήλωσης ή κατάθεσης της άδειας αναστέλλεται για όσο διάστημα καθυστερεί αυτή και η χορήγηση της αναπηρικής σύνταξης.

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

«Άρθρο 42

Οδήγηση υπό την επίδραση οινοπνεύματος, φαρμάκων ή τοξικών ουσιών

1. Απαγορεύεται η οδήγηση κάθε οδικού οχήματος από οδηγό, ο οποίος κατά την οδήγηση του οχήματος βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος, 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 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 και Επικοινωνιών μπορεί να ορισθεί και μικρότερο ποσοστό από το αναφερόμενο στο προηγούμενο εδάφιο, να καθοριστούν ειδικές κατηγορίες οδηγών με μικρότερα ποσοστά, προσαρμοζόμενων αναλόγως και των ορίων της παραγρά-

φου 7, 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 οινόπνευματος, 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, οινόπνευματος, 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 οινόπνευματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων, κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, γίνεται υποχρεωτικά με αιμοληψία από τα θανάτιστα πρόσωπα ως και από τους ζώντες, εκτός και αν για τους τελευταίους ειδικό 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 οινόπνευματος 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 οινόπνευματος 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 οινόπνευματος σε ατύχημα πεζού, στις περιπτώσεις της παρούσας και των δύο προηγούμενων παραγράφων, διαπιστώνεται με τον ίδιο τρόπο.

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

7. Όποιος διαπιστώνεται ότι οδηγεί όχημα υπό την επίδραση οινόπνευματος τιμωρείται ως εξής:

α. Με πρόστιμο 50.000 δραχμών, εάν η συγκέντρωση οινόπνευματος 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 οινόπνευματος 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 γραμμα-

ρίου 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 οινόπνευματος 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.

8. Εάν διαπιστωθεί ότι ο οδηγός οχήματος βρίσκεται υπό την επήρεια οινόπνευματος για δεύτερη φορά εντός δύο (2) ετών από προηγούμενη παράβαση της απαγόρευσης οδήγησης υπό την επίδραση οινόπνευματος και η συγκέντρωση οινόπνευματος 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.

9. 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.

10. 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.

11. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 έως 7 εφαρμόζονται κατ' αναλογία στους πλοiάρχους ταχύπλων 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 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.»

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

«8. Για παραβάσεις της παραγράφου 3 του άρθρου 4 (πινακίδα P – 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 χορήγησης 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 καταχωρίσεις 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 στστ. 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 μέριμνα και ευθύνη των αεροπορικών εταιριών και σε ειδικές περιπτώσεις από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), πριν από την επιβίβαση των επιβατών στο αεροσκάφος. Το εισπραττόμενο τέλος εκάστου μηνός 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 εταιρίες 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 εταιρίες, 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 παραχής 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, επιμόρφω-

σης 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 τον 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 παραγρά-

φου 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

1. Η παράγραφος 7 του άρθρου 9 του ν. 2801/2000

(ΦΕΚ 46 Α΄) αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«7.α. Με απόφαση του Διοικητικού του Συμβουλίου, το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων δύναται:

i) να προβαίνει στην αγορά διαμερισμάτων με διαπραγμάτευση μετά από πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος συνολικού ύψους έως 2,5 δισεκατομμυρίων δραχμών. Τα διαμερίσματα τα παραχωρεί δωρεάν σε πληγέντες από το σεισμό της 7ης Σεπτεμβρίου 1999,

ii) να διαθέσει το ως άνω ποσό στους δικαιούχους σεισμοπαθείς, καταβάλλοντας το τίμημα της ανέγερσης οικίας ή αγοράς ακινήτου ή μέρος του τιμήματος, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το κόστος ανέγερσης ή η αγοραία αξία υπερβαίνει το κατά περίπτωση δικαιούμενο ποσό, προκειμένου να προβούν οι ίδιοι σε αγορά ακινήτου ή σε ανέγερση οικίας.

β. Με όμοια απόφαση και μετά από πρόταση της πενταμελούς επιτροπής του άρθρου αυτού, καθορίζονται η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, η αξιολόγηση των προσφορών, οι διαδικασίες, ο κατάλογος και τα κριτήρια επιλογής των δικαιούχων σεισμοπαθών, το ύψος του καταβλητέου σε καθένα ποσού και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του εδαφίου α΄.

γ. Στην Επιτροπή, η οποία συστήνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών συμμετέχουν:

1. Ένας ανώτερος δικαστικός λειτουργός, ως Πρόεδρος, ο οποίος ορίζεται από τον Υπουργό Δικαιοσύνης.

2. Ένα μέλος Δ.Ε.Π. του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

3. Ένας εκπρόσωπος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

4. Ένας εκπρόσωπος του Οικονομικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και

5. Ένας εκπρόσωπος του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου Ελλάδος.

Για τη συμμετοχή τους, τα μέλη της Επιτροπής λαμβάνουν εφάπαξ αποζημίωση, η οποία καθορίζεται, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων, με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

δ. Το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, για την αγορά και τη δωρεάν παραχώρηση των διαμερισμάτων αυτών, απαλλάσσεται από την καταβολή φόρων, τελών, καθώς και από κάθε άλλη επιβάρυνση υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων. Οι ίδιες απαλλαγές ισχύουν και υπέρ των δικαιούχων σεισμοπαθών για την εκ μέρους αυτών αγορά ακινήτου ή ανέγερση οικίας και μέχρι του ποσού που θα καταβληθεί από το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, σύμφωνα με το εδάφιο α΄ της παραγράφου αυτής».

2α. Η μεταφορά πλεονάζοντος τακτικού προσωπικού των Ο.Α.Σ.Α., Ε.Θ.Ε.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π., Η.Σ.Α.Π. και Ο.Σ.Ε. κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 8 του άρθρου 6 του ν. 2669/1998 (ΦΕΚ 283 Α΄/1998) και του άρθρου 12 του ν. 2671/1998 (ΦΕΚ 289 Α΄/1998), γίνεται χωρίς έκδοση της κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωση και Οικονομικών,

με την οποία καθορίζονται οι φορείς στους οποίους μπορεί να μεταφερθεί το πλεονάζον προσωπικό, όπως και οι ανάγκες τους κατά νομό, κλάδο η ειδικότητα, ύστερα από έγκριση της τριμελούς Επιτροπής εγκρίσεως προσλήψεων (άρθρο 2 παρ. 1 της αριθμ. 55/11.11.1998 Π.Υ.Σ. (ΦΕΚ 252 Α΄).

β. Μεταφορά προσωπικού των ανωτέρω φορέων, συμπεριλαμβανομένου και του ιατρικού προσωπικού του ΟΣΕ, που έχει ολοκληρωθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος, θεωρείται νόμιμη.

Άρθρο 50

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 51

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.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ,
ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΡΟΝΟΙΑΣ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Αθήνα, 25 Οκτωβρίου 2001

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΓΚΟΥΦΗΣ

ΦΩΤΕΙΝΗ ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ