

Έκθεση
για τη Δημόσια Διαβούλευση επί του
Σχεδίου Νόμου
«Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών,
Εθνική Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών»

Εισαγωγή – Ταυτότητα Διαβούλευσης

Το Σχέδιο Νόμου «**Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών – Εθνική Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών**», τέθηκε σε διαβούλευση από την 9η Απριλίου 2013 έως και την 19η Απριλίου 2013, στην ιστοσελίδα www.opengov.gr και δέχθηκε 10 σχόλια. Υποβλήθηκαν επίσης εγγράφως έξι υπομνήματα προς το Υπουργείο.

Συνολικά συμμετείχαν δεκατρείς (13) ενδιαφερόμενοι, φυσικά και νομικά πρόσωπα, μεταξύ των οποίων οι κυριότεροι συλλογικοί φορείς εκπροσώπησης του κλάδου των επιβατικών μεταφορών.

Επισημαίνεται ότι η πρώτη έκδοση του εν λόγω Σχεδίου Νόμου είχε γίνει ήδη γνωστή από τις 2/4/2013 μέσα από την ιστοσελίδα του Υπουργείου.

Κεφ. Α' - ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 01: Σκοπός – πεδίο εφαρμογής

Ως προς το σκοπό του παρόντος σχεδίου νόμου διατυπώνονται τα εξής σχόλια/ προβληματισμοί:

- Προκειμένου το παρόν σχέδιο νόμου να εκπληρώσει το στόχο του για την προσφορά ευέλικτων μεταφορών σε ανταγωνιστικές τιμές, προτάθηκε να ακολουθηθούν οι εξής βασικές αρχές:

- απελευθέρωση, με κανόνες, των υπεραστικών μεταφορών χωρίς αποκλειστικό δικαίωμα, για όσες γραμμές παρουσιάζουν εμπορικό ενδιαφέρον, και
- αποκλειστικό δικαίωμα για τις γραμμές που δεν προσφέρονται για ελεύθερο ανταγωνισμό.

- Εκφράζονται επιφυλάξεις αναφορικά με το χρονοδιάγραμμα, τις προϋποθέσεις πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα επιβατών και δυσπιστία ως προς την δυνατότητα προσέγκυσης διεθνών επενδύσεων.

- Διατυπώνεται η άποψη ότι θα έπρεπε στο σκοπό του παρόντος, να συμπεριλαμβάνεται ως ξεχωριστή αναφορά – υποπαράγραφος κατά την οποία θα διασφαλίζεται η εγγύηση ίσων όρων και δικαιουσύννης πρόσβασης σε όλους τους οδικούς μεταφορείς επιβατών.

Προτάθηκε επίσης η επέκταση του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου νόμου και στις αστικές δημόσιες οδικές μεταφορές επιβατών πέραν των υπεραστικών μεταφορών.

Διατυπώνεται επίσης το ερώτημα εάν για τις νησιωτικές περιοχές κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστούν ιδιαίτερες ρυθμίσεις.

Άρθρο 02: Ορισμοί

Παρατίθενται ακολούθως τα σχόλια ανά παράγραφο ώστε να διευκολυνθεί η εξαγωγή συμπερασμάτων.

Παράγραφος 1: Προτάθηκε να συμπεριληφθεί ο ορισμός του εγχώριου φορέα όπως αυτός ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 2 του Κανονισμού ΕΚ 1370/2007 ως δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, προκειμένου να γίνει κατανοητό, ότι ο εγχώριος φορέας είναι διακριτός από τους εκάστοτε παρόχους της σχετικής υπηρεσίας

Παράγραφος 2: Διατυπώθηκε ότι όπου υπάρχει δίκτυο δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών θα πρέπει οι υπεραστικές γραμμές που έχουν την αφετηρία ή το τέρμα τους στην περιοχή, να εξαιρούνται από τους αντίστοιχους διαγωνισμούς, προκειμένου να αποφεύγονται μονοπωλιακά φαινόμενα.

Παράγραφος 3: Δεδομένου ότι ο ορισμός αφορά σε «*δημόσιες αστικές οδικές μεταφορές επιβατών*», αντί της εκ παραδρομής διατύπωσης «...εκτός των αστικών περιοχών», ζητείται να αντικατασταθεί με το ορθό: «... εντός των περιοχών που έχουν χαρακτηριστεί αστικές...».

Σχολιάστηκε ότι στους ορισμούς των παραγράφων 1 και 3, η αναφορά σε «*κατάλληλα αυτοκίνητα οχήματα (λεωφορεία)*», προκαλεί σύγχυση, καθώς σε άδειες κυκλοφορίας (λεωφορείων) οχημάτων του στόλου ορισμένων επαγγελματιών του κλάδου, αναγράφεται η παρατήρηση «*δεν επιτρέπεται η εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου*», ενώ παράλληλα, αναφέρθηκε ότι τα εν λόγω λεωφορεία οχήματα είναι πανομοιότυπα (ιδίων προδιαγραφών) με αυτά των ΚΤΕΛ.

Παράγραφος 6: Επισημάνθηκε ότι η περιγραφή του όρου «*υπεραστική γραμμή*» αποτελεί απλή αναφορά στον όρο και δεν ορίζεται επακριβώς, βάσει της κείμενης κοινοτικής νομοθεσίας (Καν 1073/2009) για τους ορισμούς των διάφορων τύπων γραμμών και τις εθνικές οδικές μεταφορές.

Άρθρο 03: Δημόσιες οδικές υπεραστικές μεταφορές επιβατών

Προτάθηκε να απαλειφθεί η φράση «*κατάλληλες εγκαταστάσεις σε σιδηροδρομικούς σταθμούς, αεροδρόμια και λιμάνια της χώρας*» καθώς στο σύνολο σχεδόν των σιδηροδρομικών σταθμών, αεροδρομίων και λιμανιών –αν και εφόσον υπάρχει– υφίσταται απλώς μία υπαίθρια στάση, η οποία απέχει πολύ από το να θεωρηθεί εγκατάσταση. Η υφιστάμενη μεταφορά προσώπων από και προς αεροδρόμια, λιμάνια, σιδηροδρομικούς σταθμούς με τουριστικά λεωφορεία βάσει της κείμενης νομοθεσίας σχολιάστηκε ότι καλύπτει τις υπάρχουσες ανάγκες.

Άρθρο 04: Δίκτυο υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών

Παρατίθενται τα σχόλια ανά παράγραφο για να διευκολυνθεί η εξαγωγή συμπερασμάτων.

Παράγραφος 4:

- Σχολιάστηκε ότι οι υφιστάμενες υπεραστικές γραμμές θα έπρεπε να υπάγονται στις ρυθμίσεις του σχεδίου νόμου, ενώ τίθεται ερώτημα για το λόγο σχεδιασμού νέων γραμμών.

- Γίνεται αναφορά στο γεγονός ότι δεν υπάρχει πρόβλεψη συγκεκριμένου (χρονικού, για παράδειγμα) προσδιορισμού όσον αφορά την κατάργηση ή την τροποποίησή των υφιστάμενων γραμμών.

Παράγραφος 5::

- Επισημάνθηκε ότι ο ορισμός της παραγράφου 3 του άρθρου 2 που αφορά στο δίκτυο υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών επαναλαμβάνεται στην παρ. 5 του Άρθρου 4. - Προτάθηκε ο χαρακτηρισμός των αστικών περιοχών όπως συμπληρωθεί με ακριβή παραπομπή στις ισχύουσες διατάξεις.

- Σχολιάστηκε ότι θα έπρεπε να γίνει μια συνολική παρέμβαση ώστε να εκσυγχρονιστεί το σύστημα των αστικών γραμμών.

Άρθρο 05: Αρμόδιες αρχές

Σχολιάστηκε ότι σύμφωνα με το σχετικό ορισμό του Κανονισμού 1370/2007, ο χαρακτηρισμός της Εθνικής Ρυθμιστικής Αρχής Χερσαίων Μεταφορών ως 'αρμόδιας αρχής' (παρ. 1) και ο χαρακτηρισμός των Περιφερειών ως 'αρμοδίων τοπικών αρχών' (παρ. 2) είναι ασαφής. Παρατηρείται ότι, ο ρόλος των Περιφερειών είναι εισηγητικός και εποπτικός και ως εκ τούτου, δεν καθίσταται εφικτή αυτόνομη υλοποίηση της ανάθεσης των υπηρεσιών, ούτε φαίνεται η (από μέρους τους) δυνατότητα επιβολής κυρώσεων. Συνεπώς σχολιάζεται ότι, η υφιστάμενη διατύπωση ως έχει, ενδεχομένως να δημιουργήσει ορισμένες παρανοήσεις.

Επισημάνθηκε ότι, σύμφωνα με το άρθρο 12 παρ.2 α), β) γ) και δ) του ν 2963/2001 οι ΚΤΕΛ ΑΕ έχουν ήδη επιδοτηθεί σε επίπεδο κτιριακών εγκαταστάσεων, περιβάλλοντος χώρου, λογισμικού και μηχανοργάνωσης αλλά και λεωφορείων των μετόχων αυτών εν αντιθέσει με οδικούς μεταφορείς για τους οποίους η δημιουργία μεγάλων τμημάτων έργου που απαιτούν αντίστοιχα μεγάλα σχήματα παρόχων, αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα. Κατά συνέπεια, το άρθρο 5 παρ.1 του σχεδίου νόμου απευθύνεται σε οδικούς μεταφορείς που δεν έχουν λάβει τα ανωτέρω πλεονεκτήματα και στις ΚΤΕΛ ΑΕ που έχουν ήδη καταστεί κύριοι των ανωτέρω πλεονεκτημάτων. Εκφράστηκε επίσης η δυσκολία ως προς τη δυνατότητα προσέλκυσης διεθνών επενδύσεων.

Ως προς την παράγραφο 2, περίπτωση β.ii., η φράση «αποκλειστικό δικαίωμα» θεωρείται ότι επαναλαμβάνει μια υπάρχουσα μονοπωλιακή κατάσταση ευνοϊκής μεταχείρισης των ΚΤΕΛ, με το επιχείρημα ότι οι άγονες γραμμές που θα ανατίθενται με διαγωνισμό και επιδότηση, σε αρκετές περιπτώσεις δεν θα εντάσσονται πλέον στις επιδιώξεις των ΚΤΕΛ. Επιπλέον, προτείνεται ο καθορισμός ικανών κριτηρίων για την επιλογή των «δικτύων ή γεωγραφικών περιοχών», όπου θα μπορούν να χορηγούνται αποκλειστικά δικαιώματα εκμετάλλευσης δημοσίων επιβατικών μεταφορών.

Ως προς την παράγραφο 2 περίπτωση γ) προτείνονται τα εξής:

- να προστεθεί ότι η ανάθεση παροχής δημόσιας υπηρεσίας υπεραστικών επιβατικών μεταφορών χωρίς διαγωνισμό θα πρέπει να γίνεται όταν θα κρίνεται ότι απαιτούνται ειδικές ρυθμίσεις, λόγω ειδικών συνθηκών.

- να προβλεφθεί να μη γίνονται απ' ευθείας αναθέσεις, εκτός από τις περιπτώσεις όπου υπάρχει πλήρης αδυναμία κάλυψης με διαφορετικό τρόπο (π.χ. δεν κατατίθενται καθόλου προσφορές στο σχετικό διαγωνισμό).

- η προβλεπόμενη παροχή, να γίνεται μόνο από την Εθνική Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών, κατόπιν αξιολόγησης των δεδομένων που θα τίθενται από τις Περιφέρειες.

Άρθρο 06: Εκτέλεση δημοσίων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών

Προτείνεται η μετονομασία του άρθρου 6 σε Άδεια άσκησης του επαγγέλματος οδικού μεταφορέα επιβατών.

Άρθρο 07: Χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων ή αποζημίωσης

Ζητήθηκε η αναγκαιότητα άμεσης θέσπισης του κανονιστικού πλαισίου για την επίτευξη γρηγορότερων αποτελεσμάτων και την αποφυγή ύπαρξης κενού στην εκτέλεση του

συγκοινωνιακού έργου (εξασφάλισης της συνεχούς προσφοράς δημοσίων οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών στο καθοριζόμενο επίπεδο ελαχίστων απαιτήσεων). Διατυπώθηκε δε, η αναγκαιότητα εξασφάλισης αποκλειστικότητας ανάθεσης/εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου κατόπιν προκήρυξης δημόσιου ανοικτού διαγωνισμού και ταυτόχρονα πρόβλεψης επιδότησης/ αποζημίωσης του Αναδόχου του έργου, στις περιπτώσεις όπου υφίσταται μικρό οικονομικό ενδιαφέρον.

Όσον αφορά τους γενικούς και ειδικότερους κανόνες που θέτει η αρμόδια Ρυθμιστική Αρχή και αφορούν στο καθοριζόμενο επίπεδο ελαχίστων απαιτήσεων που πρέπει να πληρούνται κατά την εκτέλεση δημοσίων υπεραστικών μεταφορών επιβατών, προτείνεται η έγκαιρη γνωστοποίησή τους στους ενδιαφερόμενους φορείς, προ ενός έτους τουλάχιστον για την έγκαιρη προσαρμογή και ανταπόκρισή τους στις απαιτήσεις του ανταγωνισμού.

Επιπλέον, προτείνεται η νομοθέτηση πάγιων ειδικών και δεσμευτικών πόρων για την καταβολή ενδεχόμενων αποζημιώσεων στους παρόχους, δια της διαγωνιστικής διαδικασίας και των συμβάσεων ανάθεσης δεδομένου ότι προβλέπεται η δυνατότητα ανάθεσης αποκλειστικού δικαιώματος με αποζημιώσεις.

Διατυπώνεται επίσης η άποψη ότι η διατύπωση της παραγράφου 2, η οποία φαίνεται να περιλαμβάνει και τις λεγόμενες «άγονες» γραμμές, οι οποίες υπόκεινται επίσης σε καθεστώς ανάθεσης μέσω του ίδιου διαγωνισμού, θα επιτρέψει την εξοικονόμηση πόρων.

Επισημαίνεται ωστόσο ότι σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να περιοριστούν τα γεωγραφικά όρια των δικτύων.

Άρθρο 08: Διασφάλιση της συνεχούς παροχής υπεραστικών μεταφορών επιβατών

Δεν κατετέθησαν σχόλια στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης για το συγκεκριμένο άρθρο.

Άρθρο 09: Ανάθεση υπεραστικών επιβατικών μεταφορών χωρίς διαγωνισμό

Για το συγκεκριμένο άρθρο, τίθεται θέμα ερμηνείας που σύμφωνα με τον σχολιαστή, είναι πιθανό να προκαλέσει σύγχυση και έγκειται στα κάτωθι:

α. Στην παράγραφο 1, εμφανίζεται ο όρος 'αρμόδια ρυθμιστική αρχή', όπου, στην προκειμένη, νοείται η Ενιαία Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών. Στην αρχή αυτή, σύμφωνα με τον Κανονισμό 1370, δίδεται η δυνατότητα απευθείας ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε νομικώς ανεξάρτητη οντότητα, επί της οποίας ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιακών μονάδων της.

Στον Κανονισμό γίνεται αναφορά στον ορισμό της 'αρμόδιας τοπικής αρχής', η οποία στο προσχέδιο νόμου ορίστηκε να είναι η 'Περιφέρεια'. Μάλιστα επισημαίνεται ότι μόνο ελλείψει 'αρμόδιας τοπικής αρχής' οι σχετικές διατάξεις του Κανονισμού εφαρμόζονται σε εθνική αρχή προς όφελος γεωγραφικής περιοχής που δεν είναι εθνική.

Δημιουργείται συνεπώς κάποια σύγχυση και αντιπαράθεση μεταξύ των δυο αναφορών.

β. Διατυπώνεται επίσης ο προβληματισμός για το ότι δεν προσδιορίζεται σαφώς, αν θα δύναται μια περιφέρεια να εκτελέσει μεταφορικές υπηρεσίες εφόσον το επιθυμεί ή να αναθέσει απευθείας το έργο σε νομικώς ανεξάρτητη οντότητα επί της οποίας ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιακών μονάδων της στην περίπτωση που δεν υπάρξει ενδιαφερόμενος μετά από ανοιχτό διαγωνισμό.

Συμπερασματικά, ο χαρακτηρισμός των Περιφερειών ως 'αρμοδίων τοπικών αρχών' σχολιάζεται ως μάλλον μη εύστοχος και θεωρείται ότι πιθανώς να οδηγεί και σε άλλες αντιπαραθέσεις με τον Κανονισμό.

Επιπλέον, δεν γίνεται καμία αναφορά στη δυνατότητα να παρέχει η ίδια η αρμόδια αρχή δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών. Δεδομένου ότι το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει και ότι ο Κανονισμός υπερέχει ως προς την εφαρμογή του, αυτό θα μπορούσε να σημαίνει ότι σιωπηλά παραχωρείται αυτή η δυνατότητα.

Πολλά επίσης από τα σχόλια που κατατέθηκαν αφορούν στην έννοια της «απευθείας ανάθεσης».

- Ζητείται να διευκρινισθεί ότι, δεν θα γίνονται απ' ευθείας αναθέσεις στις περιπτώσεις που περιγράφονται στο άρθρο αυτό, ότι θα τηρούνται οι διαδικασίες, και ότι απευθείας αναθέσεις θα γίνονται μόνο εφ' όσον δεν θα υπάρχει καμία σχετική προσφορά.

- Ως προς την παράγραφο 2 προτείνεται η διαδικασία ανάθεσης να γίνεται από την Εθνική Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών κατόπιν ιδιαίτερα αυστηρών προϋποθέσεων, ύστερα από προκήρυξη διαγωνισμού για τον οποίο αποδεδειγμένα δεν προκύπτει ενδιαφερόμενος.

- Σε κάθε άλλη περίπτωση, σχολιάζεται ότι, δεν θα πρέπει να επιτρέπονται οι απευθείας αναθέσεις. Επισημαίνεται ότι, επί του παρόντος, οι μεταφορές μαθητών με Ειδικά Μισθωμένα Λεωφορεία κατά 98% πραγματοποιούνται από ΚΤΕΛ λόγω διαγωνισμών που αποβαίνουν άγονοι, καταλήγοντας σε απευθείας αναθέσεις στα ΚΤΕΛ, και αποκλείοντας όλους τους υπόλοιπους επαγγελματίες του κλάδου. Σχολιάζεται επίσης αρνητικά η κατάργηση πρακτικής περί αντισταθμιστικής υποχρέωσης των ΚΤΕΛ για την εκτέλεση του εν λόγω μεταφορικού έργου, με Ειδικά Μαθητικά Δελτία και κόστος 50% επί του υφιστάμενου εισιτηρίου.

- Προτείνεται να γίνεται αναφορά στο Σ/Ν, ότι ως προς την ανάθεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών εφαρμόζονται οι οδηγίες 2004/17 και 2004/18 και ότι ως προς το υποχρεωτικό περιεχόμενο (υποχρεώσεις, αποζημίωση, διάρκεια κλπ) των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας εφαρμόζεται το άρθρο 4 του Κανονισμού 1370/2007.

- Προτείνεται να εξειδικευθούν περαιτέρω οι προϋποθέσεις τέτοιων απευθείας αναθέσεων στη βάση των παρ. 4 και 5 του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007.

- Επισημαίνεται ότι προκειμένου να υπάρχει μεγαλύτερη σαφήνεια για τους αποδέκτες θα ήταν προτιμητέο, από νομοτεχνική άποψη, οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας να αποτελούν ξεχωριστό κεφάλαιο του Σ/Ν, όπου να περιγράφεται με σαφήνεια ο ορισμός τους, το περιεχόμενο τους, η διαγωνιστική διαδικασία και η διάρκεια τους.

ΚΕΦ. Β' - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Άρθρο 10: Βασικές οδικές υπεραστικές συνδέσεις

Ως προς την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου διατυπώθηκε ότι πρόκειται για περιοριστική διάταξη και τίθεται το ερώτημα ποιες υπεραστικές γραμμές θα απομείνουν τελικά διαθέσιμες για να «απελευθερωθούν» (ή να γίνουν «ελεύθερης επιλογής»). Προτείνεται, οι γραμμές αυτές να υπαχθούν στην κατηγορία «ελεύθερης επιλογής», με κριτήρια που θα καθορισθούν.

Άρθρο 11: Σχεδιασμός υπεραστικών γραμμών

Για το παρόν άρθρο κατατέθηκαν οι ακόλουθες απόψεις/προτάσεις:

- Καταγράφεται το γεγονός ότι η Ρυθμιστική Αρχή έχει υποχρέωση να διασφαλίζει την απρόσκοπτη μεταφορά επιβατών σε όλο το δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών, καθώς ο σκοπός του νόμου είναι να εξασφαλίσει (α) την παροχή της συνεχούς προσφοράς ποιοτικών δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών στο επιβατικό κοινό με το χαμηλότερο δυνατό κόστος, και (β) το σχεδιασμό, την οργάνωση και λειτουργία των δικτύων δημοσίων οδικών επιβατικών μεταφορών που συνδέουν τα αστικά κέντρα μεταξύ τους με τον ευνοϊκότερο δυνατό τρόπο.

- Προτείνεται η ανάθεση με διαγωνιστικές και μόνο διαδικασίες, κάθε τακτικής υπεραστικής συγκοινωνιακής υπηρεσίας, κατά γεωγραφικές περιοχές που θα συμπίπτουν με τις Περιφερειακές Ενότητες, με την αποκλειστική ευθύνη σχεδιασμού-προγραμματισμού-προκήρυξης-ανάθεσης-εποπτείας, κλπ απ' τις Περιφέρειες της Χώρας, ως συνταγματικά ανατεθείσα και μη ανακαλούμενη αρμοδιότητα δια του νόμου περί Καλλικράτη. Διατυπώνεται επίσης, η ανάγκη να εξασφαλίζεται μέσω της διαδικασίας, η βιωσιμότητα των Μεταφορικών Επιχειρήσεων – Αναδόχων.

- Ως προς την παράγραφο 1, στο σχεδιασμό των υπεραστικών γραμμών, προτείνεται να λαμβάνονται υπόψη και τουριστικά κριτήρια όπως ύπαρξη αρχαιολογικών χώρων, αξιοθέατων και μνημείων που να χρήζουν μεταφορικής σύνδεσης, προς εξασφάλιση της προσπελασιμότητάς τους.

- Διατυπώνεται η αδυναμία εισαγωγής στο παρόν σχέδιο νόμου της έννοιας των «Ευέλικτων Υπηρεσιών Μεταφορών» η οποία και χαρακτηρίζεται ως σημαντικό εργαλείο συγκοινωνιακού σχεδιασμού για την παροχή δημόσιων υπεραστικών μεταφορών. Για την πιλοτική εφαρμογή της έννοιας αυτής (ακόμα και στο πλαίσιο γενικού κανόνα), απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η υπαγωγή του συγκοινωνιακού σχεδιασμού στις αρμοδιότητες των Περιφερειών με βάση την ευρύτερη γνώση τους περί τοπικών ιδιαιτεροτήτων και αναγκών. Η θέση αυτή έρχεται σε ευθεία αντίθεση με τη διατυπωθείσα διάταξη περί της υπαγωγής της αρμοδιότητας αυτής στην ΕΡΑΧΜ, δεδομένου ότι εναπόκειται στην τελευταία ο ορισμός του πλαισίου βασικών κανόνων και κριτηρίων στο οποίο οφείλει να ανταποκρίνεται ο σχεδιασμός του δικτύου οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών.

Άρθρο 12: Περιγραφή υπεραστικών γραμμών

Ως προς την παράγραφο 1 προτείνεται οι στάσεις να ορίζονται με βάση συγκεκριμένες αποστάσεις.

Για την παράγραφο 2, διατυπώθηκε ότι πρέπει να τεθεί η αυστηρή προϋπόθεση πλήρους και ίσης πρόσβασης για όλους τους εμπλεκόμενους στις δημόσιες οδικές υπεραστικές μεταφορές-τουριστικά λεωφορεία και ΚΤΕΛ- ανεξαρτήτως ιδιοκτησιακού καθεστώτος και ύστερα από την ψήφιση του παρόντος νόμου.

Άρθρο 13: Κίνηση επιβατών – Ελάχιστος αριθμός υποχρεωτικών δρομολογίων

Διατυπώθηκε ότι ο χαρακτήρας του νέου σχεδίου για τις δημόσιες υπεραστικές μεταφορές είναι συγκεντρωτικός. Ο καθορισμός του γενικότερου πλαισίου κριτηρίων για τον καθορισμό των ελάχιστων υποχρεωτικών δρομολογίων και του χρόνου εκτέλεσης κάθε δρομολογίου από την ΕΡΑΧΜ, σύμφωνα με την παράγραφο 3, θεωρείται ότι περιορίζει την αυτονομία των περιφερειών, ο ρόλος των οποίων μετριάζεται και λαμβάνει πλέον διεκπεραιωτικό χαρακτήρα.

Άρθρο 14: Ανώτατο όριο χρέωσης κομίστρου

Δεν κατετέθησαν σχόλια στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης για το συγκεκριμένο άρθρο.

Άρθρο 15: Τεκμηρίωση περιφερειακού σχεδιασμού υπεραστικών γραμμών

Προτείνεται να τεθούν εκ του νόμου τα πλαίσια, με βάση τα οποία οι Περιφέρειες θα κάνουν τις προτάσεις τους σχετικά με τη χορήγηση ή μη αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και την χορήγηση αποζημίωσης για τις γραμμές υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

Άρθρο 16: Καθορισμός υπεραστικών γραμμών οδικών μεταφορών επιβατών

Ως προς την παράγραφο 3 προτείνεται να προβλέπονται εκ του νόμου κριτήρια, με βάση τα οποία η Ρυθμιστική Αρχή θα καθορίζει αν θα χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή και αποζημίωση για κάθε υπεραστική γραμμή οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών.

ΚΕΦ. Γ' - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 17: Σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων

Το συγκεκριμένο άρθρο, σχολιάζεται ως ιδιαίτερα κρίσιμο.

Κατατίθεται η άποψη της ιδιαίτερης σημασίας της επιλογής του κατάλληλου χώρου για τη δημιουργία υπεραστικών σταθμών και της βελτίωσης των υφισταμένων σε επίπεδο καθαριότητας.

Για την Αθήνα προτείνεται οι σταθμοί να είναι σε ελάχιστη απόσταση 20 – 30 χιλιομέτρων από την είσοδο της πόλης και να καταλαμβάνουν έκταση περί των 500 στρεμμάτων, ώστε να περιλαμβάνουν χώρους εστίασης επιβατών (πιθανώς και ξενοδοχείων) για παραμονή και σίτιση σε περίπτωση ακύρωσης δρομολογίου ή καθυστέρησης άφιξης ή αναχώρησης, γραφεία, αποθήκες, πιλντήρια αυτοκινήτων, ακόμα και χώρους συνεργείων.

Ως προς την παράγραφο 3, προτείνεται η προσθήκη της φράσης «ανεξάρτητα από τον φορέα που τις εκμεταλλεύεται».

Σχολιάστηκε επίσης ότι θα πρέπει να δοθούν άδειες σε ιδιώτες για νέες εγκαταστάσεις σταθμών λεωφορείων και κίνητρα για την ποιοτική αναβάθμιση των υφιστάμενων σταθμών, οι οποίοι είναι πολύ κατώτεροι των απαιτήσεων των επιβατών.

Σημειώνεται παράλληλα ότι οι υπεραστικοί σταθμοί λεωφορείων θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως αμιγώς κρατική ιδιοκτησία, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η κατασκευή τους ανά την επικράτεια έχει πραγματοποιηθεί με σωρεία κρατικών επιδοτήσεων τα τελευταία 30 χρόνια.

Διατυπώθηκε επίσης ότι αφού η ιδιοκτησία των σταθμών ανήκει στα ΚΤΕΛ και, επομένως, το αντάλλαγμα (τίμημα) για τη χρήση των εγκαταστάσεων καταβάλλεται στα ΚΤΕΛ, μπορεί να προκύψει ένα επιπλέον εμπόδιο εισόδου υποψήφιου δυνητικού παρόχου μεταφορικής υπηρεσίας, ενδεχομένως λόγω υψηλού ανταλλάγματος για τη χρήση των τερματικών σταθμών ή άλλου είδους αποκλεισμού ή/και διακριτική μεταχείριση εις βάρος ανταγωνιστών που θα δραστηριοποιηθούν σε ορισμένη κατηγορία ή δέσμη γραμμών.

Απ' την άλλη πλευρά διατυπώνεται η άποψη ότι οι σταθμοί αφιξοαναχώρησης, που οι ΚΤΕΛ Α.Ε. και τα ΚΤΕΛ έχουν κατασκευάσει με ίδια κεφάλαια, διατηρούν το αποκλειστικό δικαίωμα διάθεσης προς χρήση σε τρίτους, με όρους και συμβάσεις που οι ίδιοι, ως κύριοι και εκμεταλλευτές, θα καθορίσουν.

Άρθρο 18: Πρόσβαση στους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων

Οι ρυθμίσεις των παραγράφων 2,4 και 5 κρίνονται καταρχήν θετικές, με την επιφύλαξη ως προς την παράγραφο 5, κατά την οποία η διάθεση των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων για την εξυπηρέτηση των υπεραστικών γραμμών να είναι προαιρετική και σε καμία περίπτωση υποχρεωτική, λόγω της υφιστάμενης ιδιαιτερότητας.

Γίνεται επίσης λόγος προσθήκης, της δυνατότητας μετάβασης στους εν λόγω σταθμούς μέσω πολλαπλών συγκοινωνιακών μέσων (Μετρό, προαστιακό, τρένο κλπ.) με ενδιάμεση μετεπιβίβαση των επιβατών, εφόσον αυτή καθίσταται αναγκαία.

Άρθρο 19: Βασικοί κανόνες λειτουργίας υπεραστικών σταθμών λεωφορείων

Δεν κατετέθησαν σχόλια στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης για το συγκεκριμένο άρθρο.

Άρθρο 20: Βασικοί κανόνες χρέωσης για τη χρήση των εγκαταστάσεων των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων

Προτείνεται να ληφθεί μέριμνα ώστε να μη γίνεται οποιαδήποτε διάκριση σε βάρος των φορέων που δεν διαθέτουν σταθμούς. Εκφράζονται ορισμένοι ενδοιασμοί για το εάν η καταβολή ανταλλάγματος για τη χρήση των εγκαταστάσεων και της εν γένει υποδομής, δηλαδή το κόστος χρήσης των σταθμών από τους νέους μεταφορείς θα αντιστοιχεί στο κόστος χρήσης των σταθμών αυτών από τα ίδια τα ΚΤΕΛ. Κατ'επέκταση πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στον τρόπο υπολογισμού των χρεώσεων που θα υφίστανται για τη χρήση των σταθμών. Οι ίδιες χρεώσεις θα πρέπει να ισχύουν τόσο για τους μεταφορείς που δεν διαθέτουν σταθμούς όσο και για τους ιδιοκτήτες σταθμών, έτσι ώστε ο ανταγωνισμός να γίνεται με ίσους όρους.

Τίθεται το ερώτημα σχετικά με τη δυνατότητα χρήσης υφιστάμενων στις Περιφερειακές πόλεις σταθμών και εφόσον αυτή δεν είναι εφικτή από τους νέους μεταφορείς, ζητείται να προβλεφθεί πίστωση χρόνου ώστε να υφίσταται δυνατότητα προσαρμογής καθώς και χορήγηση ενισχύσεων από το ΕΣΠΑ για να πραγματοποιηθούν σχετικές επενδύσεις.

Διατυπώνεται η άποψη ότι τα τιμολόγια χρήσης των σταθμών, θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικά για τις επιχειρήσεις που θα τα χρησιμοποιούν, να καθορίζονται με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και να εξασφαλίζουν την ίση αντιμετώπιση όλων.

Ως προς την παράγραφο 2 προτείνεται η Ρυθμιστική Αρχή να καθορίζει μόνο τις ανώτατες τιμές χρέωσης για την πρόσβαση και χρήση των εγκαταστάσεων των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων και οι τιμές αυτές να αφορούν μόνο τις υπεραστικές επιβατικές μεταφορές.

Άρθρο 21: Πρόσβαση σε δημόσιους σταθμούς λεωφορείων

Στο τέλος της παραγράφου 1 προτείνεται να προστεθεί και δεύτερη παράγραφος ως εξής: «Οι φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω σταθμών έχουν υποχρέωση να εξασφαλίζουν την ακώλυτη πρόσβαση των φορέων της προηγούμενης παραγράφου».

Στην παράγραφο 3 προτείνεται να προστεθεί «και να επιβάλει κυρώσεις σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσής τους».

Διατυπώνεται επίσης η άποψη της δυσκολίας στη δημιουργία νέων υποδομών (σταθμών) για ποικίλους λόγους (έλλειψη χωροταξικού σχεδιασμού, τοπικές αντιδράσεις, γραφειοκρατικές αγκυλώσεις κλπ) και για το λόγο αυτό προτείνεται η κρισιμότητα της διασφάλισης της ισότιμης και χωρίς διακρίσεις, πρόσβασης στους σταθμούς για όλες τις δραστηριοποιούμενες επιχειρήσεις.

Προτείνεται, η διοικητική ρύθμιση εκ των προτέρων των όρων, κανόνων και τιμών για τη χρήση της μονοπωλιακής υποδομής (σταθμοί). Ήτοι να προβλεφθεί η δυνατότητα καθιέρωσης καθεστώτος ρυθμιζόμενης πρόσβασης τρίτων (regulated third-party access), με το οποίο η πρόσβαση τρίτων στους σταθμούς χορηγείται βάσει «τιμολογίων» που εγκρίνει ο ρυθμιστής (π.χ. Περιφέρειες, Εθνική Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών).

ΚΕΦ. Δ' - ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΩΝ

Άρθρο 22: Αναθέτουσα και εποπτεύουσα Αρχή

Τίθεται το ερώτημα εάν με το παρόν άρθρο, η αρμοδιότητα της νέας Ρυθμιστικής Αρχής Χερσαίων Μεταφορών ως αναθέτουσας αρχής - αντισυμβαλλόμενου μέρος στις Οδικές Μεταφορές οδηγήσει στην αποδυνάμωση του εποπτικού ρόλου που οφείλει να έχει μια Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή, παρόλο που η υφιστάμενη νομοθεσία δεν απαγορεύει ρητά σε μια Ρυθμιστική Αρχή να αναθέτει συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε οδικές μεταφορές.

Επίσης προτείνεται η διάρκεια των διαγωνιστικών διαδικασιών να ορίζεται 10ετής με δυνατότητα δευτούς παράτασης.

Άρθρο 23: Δημοσίευση πληροφοριών για επικείμενους διαγωνισμούς

Για το συγκεκριμένο άρθρο κατατέθηκαν οι ακόλουθες απόψεις:

- Η πρόταση της πρόκρισης προκήρυξης διεθνών διαγωνισμών με εύλογο χρονικό περιθώριο διεξαγωγής τους, έναντι (απευθείας) αναθέσεων λόγω χρονικών περιορισμών.
- Αναφορικά με τις γραμμές ελεύθερης επιλογής, αυτές μπορούν να ξεκινήσουν να λειτουργούν πολύ συντομότερα μετά τη βασική ρύθμιση του συστήματος, δεδομένου ότι δεν απαιτούν διαγωνιστική διαδικασία.

Άρθρο 24: Προκήρυξη διαγωνισμών ανά γεωγραφική περιοχή

Για το παρόν άρθρο κατατέθηκαν οι ακόλουθες απόψεις/προτάσεις:

- Στην περίπτωση που το δίκτυο αναφέρεται σε γεωγραφική περιοχή της οποίας τα όρια συμπίπτουν με τα διοικητικά όρια περισσότερων περιφερειών ή περιφερειακών ενοτήτων, πρέπει να αποσαφηνιστεί ποια Περιφέρεια θα είναι υπεύθυνη για την εποπτεία μιας γραμμής που συνδέει για παράδειγμα δυο περιφέρειες.
- Ως γεωγραφικές περιοχές προκήρυξης των διαγωνιστικών διαδικασιών, να ορίζονται οι Περιφερειακές Ενότητες (με εξαίρεση τις μεμονωμένες νήσους που δεν αποτελούν Περιφερειακή Ενότητα).
- Να προσδιορισθεί ότι το κατά γεωγραφική περιοχή (Περιφερειακή Ενότητα) ανατιθέμενο έργο, θα περιλαμβάνει το σύνολο του προγραμματισμένου έργου των ενδονομαρχιακών τακτικών λεωφορειακών γραμμών, ως και των γραμμών από και προς Αθήνα και Θεσσαλονίκη, ως και προς άλλους προορισμούς εντός της αυτής ή άλλων Περιφερειών. Ειδικά και όσον αφορά τις διανομαρχιακές υπεραστικές λεωφορειακές γραμμές της Περιφέρειας Αττικής (εκτός της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων) και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, να περιορίζονται μόνο από και προς Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

- Γίνεται αναφορά σε προνομιακή μεταχείριση συγκεκριμένης κατηγορίας μεταφορέων, παρόλο που η ανάθεση μετά από διαγωνισμό, με αποκλειστικό δικαίωμα έργου, των ενδοπεριφερειακών γραμμών σε έναν ανάδοχο ανά Περιφέρεια, τυπικά καλύπτει τις προβλέψεις του Κανονισμού 1370/2007.

- Προτείνεται να υπάρξει η μικρότερη δυνατή γεωγραφική ομαδοποίηση του έργου και να ανατεθεί αυτό σε περισσότερους από έναν αναδόχους σε κάθε Περιφέρεια, τόσο σε μεγαλύτερα σχήματα κοινοπραξιών όσο και σε μικρούς παρόχους που μπορούν να εγγυηθούν τη βιωσιμότητα του έργου, ώστε να αποφευχθούν μονοπωλιακά φαινόμενα και να γίνει ένα ουσιαστικό βήμα προς την πραγματική απελευθέρωση, προς όφελος και του καταναλωτικού κοινού.

- Προτείνεται να τεθούν συγκεκριμένα κριτήρια ώστε σε μεγάλες περιφερειακές ενότητες να υπάρχει η δυνατότητα οι διαγωνισμοί για την ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών να προκηρύσσονται ανά μικρότερες γεωγραφικές ενότητες. Οι περιοχές αυτές να καθορίζονται, βάσει λειτουργικών και οικονομικών κριτηρίων, για δύο λόγους. Πρώτον, διότι θεωρείται ότι, στο βαθμό που το σύνολο των υπεραστικών γραμμών που απαιτείται για την υποβολή προσφοράς αντιστοιχεί αδιακρίτως στο σύνολο κάθε Περιφέρειας, ενδέχεται να προκύψουν εμπόδια εισόδου ή/και επέκτασης για υφιστάμενες και νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις άλλες πλην των ΚΤΕΛ (δεδομένου ότι μόνο τα υφιστάμενα ΚΤΕΛ ή οι κοινοπραξίες αυτών διαθέτουν ήδη επαρκή αριθμό οχημάτων, προσωπικού για να ανταποκριθούν στις ανάγκες αυτές) και δεύτερον διότι η υπέρμετρη κατάτμηση των σχετικών γραμμών ενδέχεται εντέλει να έχει δυσμενείς συνέπειες ως προς την αποτελεσματική οργάνωση δικτύων και τη συνακόλουθη εκμετάλλευση οικονομιών κλίμακας ή ακόμη και να αποθαρρύνει επενδυτικές πρωτοβουλίες, αυξάνοντας παράλληλα και τον αριθμό/ κόστος των απευθείας αναθέσεων.

- Προτείνεται να προβλεφθεί η απαγόρευση ανάληψης περισσότερων του ενός έργου από έναν ανάδοχο.

- Προτείνεται η απελευθέρωση των λεωφορειακών κλπ. γραμμών που συνδέουν σταθμούς εισόδου και εξόδου της χώρας (αεροδρόμια, λιμάνια κλπ.), ακόμη κι αν ανήκουν στην κατηγορία των ενδοπεριφερειακών γραμμών. Οι συνδέσεις δε αυτές να είναι ελεύθερες σε όλες τις χώρες (και ιδίως τις τουριστικές) του εξωτερικού.

Άρθρο 25: Καθορισμός αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και αποζημίωσης

Ως προς την παράγραφο 3, προτείνεται:

- η προκήρυξη των διαγωνισμών να γίνεται ανά ενότητες γραμμών, διότι θεωρείται ότι μπορεί να δημιουργηθούν ολιγοπωλιακά συστήματα.

- η προκήρυξη των διαγωνισμών να μπορεί να περιλαμβάνει μόνο τις υπεραστικές μιας γεωγραφικής ενότητας για τις οποίες χορηγείται αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή μόνο υπεραστικές γραμμές για τις οποίες χορηγείται και αποζημίωση αλλά όχι το σύνολο των υπεραστικών γραμμών του δικτύου σε μια γεωγραφική ενότητα. Διατυπώνεται η άποψη ότι πρόκειται για έμμεση επιδότηση του αναδόχου.

- οι γραμμές με αποζημίωση να εξυπηρετούν και το σκέλος μεταφοράς μαθητών όπου αυτό είναι εφικτό.

- στις γραμμές με αποζημίωση να θεσπιστεί κατώτατο χιλιομετρικό κόστος για τα πέντε πρώτα χρόνια τουλάχιστον.

Ως προς την παράγραφο 4, προτείνεται οι δημόσιοι διαγωνισμοί να αφορούν και μεμονωμένες υπεραστικές γραμμές, όχι μόνο δίκτυα οδικών μεταφορών.

Άρθρο 26: Καθορισμός του ανωτάτου ορίου χρέωσης των επιβατών

Ως προς την παράγραφο 3, αναφορικά με τον υπολογισμό του συνολικού κόστους λειτουργίας του φορέα, προτείνεται να λαμβάνεται υπ' όψιν και το κόστος για τη χρήση των σταθμών.

Άρθρο 27: Καθορισμός της χορηγούμενης αποζημίωσης

Δεν κατετέθησαν σχόλια στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης για το συγκεκριμένο άρθρο.

Άρθρο 28: Διάρκεια των συμβάσεων ανάθεσης

Ως προς την παράγραφο 1 προτείνεται ο χρονικός ορίζοντας των πρώτων αναθέσεων -ανεξαρτήτως του όποιου μοντέλου επιλεγεί- να είναι περιορισμένος, προκειμένου να μπορέσει να αξιολογηθεί από την Πολιτεία η πορεία του νέου συστήματος και τα ζητήματα που θα προκύψουν για τους νέους αναδόχους, αλλά και να υπάρχει η δυνατότητα διορθωτικών κινήσεων, εφ' όσον αυτό κριθεί σκόπιμο, πριν την προκήρυξη νέων διαγωνισμών σε εύλογο χρονικό διάστημα.

Για το ίδιο θέμα προτείνεται οι συμβάσεις ανάθεσης να έχουν διάρκεια που να μην υπερβαίνει τα 5 έτη. Δεύτερη πρόταση αναφέρει οι συμβάσεις ανάθεσης να είναι ετήσιες.

Τίθεται επίσης ο προβληματισμός για τη δυνατότητα παράτασης που ορίζεται στο παρόν και υιοθετεί τα οριζόμενα στην παρ. 4 του άρθρου 4 του Κανονισμού 1370/2007, βάσει της οποίας θα μπορούσε ενδεχομένως η τελική διάρκεια αυτής να προσδιορίζεται στα 15 έτη. Προτείνεται επίσης να επανεξεταστούν οι προϋποθέσεις παράτασης, προκειμένου να διευκολυνθεί η είσοδος και νέων επιχειρήσεων στην αγορά.

Προτείνεται να προβλεφθούν ρυθμίσεις για τυχόν τροποποιήσεις υφιστάμενων συμβάσεων αν στη 10ετή διάρκεια ισχύος των κριθεί αναγκαίο, ως και για την ανάθεση δια διαγωνιστικών διαδικασιών και νέων υπεραστικών γραμμών που μετά την υπογραφή των αρχικών συμβάσεων θα σχεδιαστούν απ' τις αρμόδιες περιφέρειες και εγκριθούν απ' την Ρυθμιστική Αρχή.

Άρθρο 29: Προϋποθέσεις συμμετοχής στον διαγωνισμό

Για το συγκεκριμένο άρθρο διατυπώνεται η αναγκαιότητα ύπαρξης αυστηρών ελέγχων των οικονομικών δραστηριοτήτων των εταιρών και προτείνεται η δέσμευση για την επένδυση μέρους των κερδών σε κάποιο τομέα επιλογής του επενδυτή.

Διατυπώνεται επίσης η επιφύλαξη ότι οι προϋποθέσεις που τίθενται σε αυτό, (στο προβλεπόμενο αυτό εύρος και για το σύνολο των γραμμών) πιθανόν να λειτουργήσουν ως εμπόδια εισόδου ή/και επέκτασης για υφιστάμενες και νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις με το σκεπτικό ότι για γραμμές που χαρακτηρίζονται από περιορισμένη ζήτηση, ορισμένες από τις προαναφερόμενες προϋποθέσεις ενδέχεται να μην είναι αναγκαίες στο ίδιο εύρος και για το σύνολο των γραμμών αδιακρίτως ή να μην τελούν σε εύλογη αναλογία με τον επιδιωκόμενο σκοπό αποτελεσματικής οργάνωσης και λειτουργίας των σχετικών γραμμών.

Ως προς την παράγραφο 4, διατυπώνεται η άποψη ότι η ύπαρξη ποιοτικών κριτηρίων είναι θετική, ωστόσο η υποχρέωση διάθεσης επαρκούς αριθμού οχημάτων – ο οποίος δεν κατονομάζεται στο παρόν νομοσχέδιο χαρακτηρίζεται περιοριστική διάταξη για τους εν δυνάμει ενδιαφερόμενους.

Άρθρο 30: Προσφορές των διαγωνιζομένων

Ως προς την παράγραφο 1 και για την αποφυγή ενδεχόμενης σύγχυσης προτείνεται να αποσαφηνιστεί, ότι τέτοιου είδους προτάσεις υποβάλλονται στις αρμόδιες Περιφέρειες και δεν αποτελούν προαπαιτούμενο για την αξιολόγηση της υποβληθείσας προσφοράς, αφού η ανάπτυξη νέων δρομολογίων ή η επέκταση των υφιστάμενων κλπ είναι θέμα σχεδιασμού υπεραστικών γραμμών και γίνεται από την αρμόδια Περιφέρεια, όπως προσδιορίζεται και στο άρθρο 11 του Σ/Ν.

Άρθρο 31: Βασικοί κανόνες αξιολόγησης των προσφορών των διαγωνιζομένων

Δεν κατετέθησαν σχόλια στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης για το συγκεκριμένο άρθρο.

Άρθρο 32: Γενικοί κανόνες για τους διαγωνισμούς – Πρότυπα τεύχη συμβάσεων

Προτείνεται η διάρκεια των διαγωνιστικών διαδικασιών να ορίζεται 10ετής με δυνατότητα 5ετούς παράτασης, ως στον Κανονισμό 1370/2007 του Ε.Κ. ορίζεται.

Άρθρο 33: Συμβάσεις με τους Αναδόχους

Δεν κατετέθησαν σχόλια στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης για το συγκεκριμένο άρθρο.

Άρθρο 34: Εποπτεία των αναδόχων – εκτέλεση των συμβάσεων

Δεν κατετέθησαν σχόλια στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης για το συγκεκριμένο άρθρο.

ΚΕΦ. Ε' - ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ

Άρθρο 35: Υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής

Κρίνεται κατ'αρχήν θετική η πρόθεση της Πολιτείας να απελευθερώσει τις διαπεριφερειακές γραμμές, ώστε, μέσω του ελεύθερου ανταγωνισμού, να επιτευχθούν ποιοτικές υπηρεσίες και ανταγωνιστικές τιμές. Ζητούνται δε περισσότερες λεπτομέρειες για την εφαρμογή του μέτρου αυτού, μετά πρακτικού παραδείγματος, ενώ διατυπώνεται ο προβληματισμός για τη διαφοροποίηση του αρχικού όρου «απελευθέρωση» των υπεραστικών επιβατικών μεταφορών και με τον όρο γραμμές «ελεύθερης επιλογής».

Προτείνεται στη διάταξη αυτή, να υπαχθεί και η γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη δηλαδή να γίνει γραμμή ελεύθερης επιλογής δεδομένου ότι παρουσιάζει μεγάλο εμπορικό ενδιαφέρον.

Παρατίθενται ακολούθως τα σχόλια ανά παράγραφο για να διευκολυνθεί η εξαγωγή συμπερασμάτων.

Ως προς την παράγραφο 2, αναφορικά με τη χορήγηση αδείας εκτέλεσης υπεραστικών επιβατικών μεταφορών για τις γραμμές ελεύθερης επιλογής η οποία γίνεται για ορισμένο χρόνο όχι μεγαλύτερο των πέντε ετών, διατυπώνεται η θέση να μπορεί να επαναληφθεί.

Ως προς την παράγραφο 4 προτείνεται η απαλοιφή της, διότι καταστρατηγεί την απελευθέρωση και τον ελεύθερο ανταγωνισμό και δεν επιτρέπει στους ενδιαφερόμενους να προσφέρουν χαμηλότερη τιμή παροχής υπηρεσιών, προς όφελος του επιβάτη.

Παράλληλα προτείνεται εφόσον υπάρξει πρόβλημα, αυτό να αντιμετωπιστεί με γενικές διατάξεις.

Ως προς την παράγραφο 5 προτείνεται η απαλοιφή της, με το αιτιολογικό ότι πρόκειται για διάταξη που θα μπορούσε να οδηγήσει σε μονοπωλιακά φαινόμενα και θα παρεμποδίσει την πραγματική «απελευθέρωση», που είναι το ζητούμενο όσον αφορά τις υπεραστικές γραμμές. Προτείνεται ωστόσο να παραμείνει εφόσον υπάρχουν σοβαρές διαμαρτυρίες.

Άρθρο 36: Άδεια για υπεραστικές γραμμές χωρίς αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης

Δεν κατετέθησαν σχόλια στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης για το συγκεκριμένο άρθρο.

Άρθρο 37: Διαδικασία έγκρισης υπεραστικής γραμμής ελεύθερης επιλογής

Ως προς την παράγραφο 2 προτείνεται η διάρκεια ισχύος της άδειας λειτουργίας απελευθερωμένης γραμμής να ανέρχεται από 3 έως 5 έτη, με δικαίωμα ανανέωσης.

Προτείνεται η προσθήκη παραγράφου ως ακολούθως: «η Ρυθμιστική Αρχή εξετάζει οποιαδήποτε άλλη πρόταση σύνδεσης αστικών κέντρων διαφορετικών περιφερειών μεταξύ τους ή με συγκοινωνιακούς κόμβους ως προς τη συμβατότητά της με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο απελευθέρωσης και, εφ' όσον συντρέχουν οι θεσμικοί όροι, την εγκρίνει προκειμένου να ενταχθεί στις απελευθερωμένες γραμμές».

Επιπλέον, υπογραμμίζεται η ανάγκη ρητής αναφοράς στους σταθμούς εισόδου και εξόδου της χώρας (αεροδρόμια, λιμάνια, κλπ.), χωρίς προϋποθέσεις, καθώς και στη γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη.

ΚΕΦ. ΣΤ' - ΕΘΝΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 38: Σύσταση

Αντιμετωπίζεται καταρχήν θετικά η βούληση μέσω του παρόντος σχεδίου νόμου για την επέκταση του πεδίου αρμοδιοτήτων της Αρχής και στον τομέα των δημόσιων επιβατικών οδικών μεταφορών και κατά συνέπεια την ενίσχυση του ρόλου της.

Σύμφωνα με το άρθρο 2.5 της Οδηγίας 2007/58/ΕΚ προβλέπεται για τους Ρυθμιστικούς Φορείς Σιδηροδρόμου ότι : «Είναι, επιπλέον, λειτουργικά ανεξάρτητοι από κάθε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας». Σύμφωνα με το ως άνω άρθρο, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές αναθέτουσα αρχή συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δε μπορεί να είναι η ΡΑΣ. Σήμερα ως αναθέτουσα αρχή και αντισυμβαλλόμενο μέρος λειτουργεί το ελληνικό κράτος (Υπουργείο Μεταφορών και Υπουργείο Οικονομικών). Επιπροσθέτως, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην πρόταση COM (2013) 28 τελικό / 30-01-2013 που έχει υποβάλει για «την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370 / 2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών», στο πλαίσιο του 4^{ου} «σιδηροδρομικού πακέτου», προβλέπει σύμφωνα με το άρθρο 2α.6.α) ότι οι ανεξάρτητοι ρυθμιστικοί φορείς εποπτεύουν τη διαγωνιστική διαδικασία για την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Από το τελευταίο συνάγεται ότι οι ρυθμιστικοί φορείς αναμένεται να αποκτήσουν ελεγκτικό ρόλο στη διαγωνιστική διαδικασία, παρά ρόλο αναθέτουσας αρχής.

Άρθρο 39: Συγκρότηση

Ως προς την παράγραφο 2, προτείνεται η συμπλήρωση της, ώστε με την προβλεπόμενη ή άλλη Υπουργική Απόφαση να ορίζονται και οι εκπρόσωποι των ενδιαφερομένων συνδικαλιστικών οργάνων, οι οποίοι θα έχουν συμβουλευτικό ρόλο.

Στο ίδιο πλαίσιο προτείνεται να καθοριστεί η συμμετοχή εκπροσώπων παρόχων υπεραστικού μεταφορικού έργου στις συνεδριάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής και των Περιφερειών, στις συνεδριάσεις που αφορούν σε θέματα σχετικά με τον σχεδιασμό, την προκήρυξη, ανάθεση και παροχή των υπεραστικών επιβατικών μεταφορών.

Άρθρο 40: Αρμοδιότητες για τις οδικές υπεραστικές μεταφορές επιβατών

Στο άρθρο 28 του Κανονισμού (ΕΕ) 181/2011 «για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν», ο οποίος ετέθη σε εφαρμογή την 1^η Μαρτίου 2013, ορίζεται ότι, κάθε κράτος μέλος οφείλει να ορίσει έναν ή περισσότερους φορείς υπευθύνους για την επιβολή των διατάξεών του.

Ως εκ τούτου και κατ'έξουσιοδότηση του Κανονισμού, προτείνεται ο ορισμός στο παρόν νομοσχέδιο του υπεύθυνου φορέα για τον Οδικό τομέα.

Προτείνεται ακόμη να γίνει: (α) ειδική αναφορά για τη δυνατότητα υπεργολαβίας στην παροχή των υπηρεσιών (άρθρο 4 παρ. 7 του Κανονισμού 1370/2007) λόγω της φύσης και της έκτασης του έργου (μεγάλος αριθμός γραμμών ανά διαγωνισμό), (β) ειδική αναφορά στο ιδιοκτησιακό καθεστώς και τη λειτουργία των ΚΤΕΛ (άδειες, μετοχικό κεφάλαιο κλπ) καθώς και (γ) αναφορά στη μεταβατική περίοδο. Επίσης, τονίζεται ότι, θα πρέπει να διευκρινιστεί η ενδεχόμενη σχέση μεταξύ της αρμόδιας Εθνικής Ρυθμιστικής Αρχής Χερσαίων Μεταφορών και της Ενιαίας Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων στο θέμα των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας.

Επίσης προτείνεται η Ρυθμιστική Αρχή να έχει την γενική – εποπτική αρμοδιότητα καθορισμού των όρων και κανόνων σχεδιασμού και προγραμματισμού του προς ανάθεση έργου απ' τις Περιφέρειες, οι οποίες να έχουν την αρμοδιότητα να προχωρούν στις διαγωνιστικές διαδικασίες (ή και στις απευθείας αναθέσεις) μετά από έγκριση των σχετικών όρων των προκηρύξεων απ' την Ρυθμιστική Αρχή, ως και να υπογράφουν τις συμβάσεις.

Άρθρο 41: Αρμοδιότητες των Περιφερειών

Ως προς την παράγραφο 2 διατυπώνεται η πρόταση οι Περιφέρειες να έχουν την υποχρέωση μέχρι την 31.12.2013 και όχι το έτος 2014 να υποβάλλουν τις ολοκληρωμένες προτάσεις τους στην Εθνική Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών, ώστε να επιταχυνθεί η προκήρυξη των γραμμών και η συνεπακόλουθη απελευθέρωση των υπεραστικών γραμμών.

ΚΕΦ. Ζ' - ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΑΡΘΡΟ 42: Κατάργηση διάταξης

Η καταργούμενη διάταξη προβλέπει ότι «οι αποφάσεις της Ρ.Α.Σ. προσβάλλονται με προσφυγή ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου μέσα σε προθεσμία εξήντα (60) ημερών από την κοινοποίηση τους και δημοσιεύονται στην ιστοσελίδα της». Αναφέρθηκε κατά πόσον η κατάργηση της διάταξης αυτής συνδράμει θετικά στη διαφάνεια και την καταπολέμηση της διαφθοράς.

ΑΡΘΡΟ 43: Τροποποιήσεις άρθρων 28 του Ν. 3891/2010

Προτείνεται η αντικατάσταση της υποπαραγράφου 4 της παραγράφου 4 ως ακολούθως: «Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες οι παραβάσεις άπτονται θεμάτων του ν. 3959/2011 περί Ανταγωνισμού, τόσο στις αγορές των σιδηροδρομικών υπηρεσιών όσο και εκείνες των οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών τα στοιχεία αποστέλλονται στην Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού για τις δικές της ενέργειες.» Για την τοποθέτηση αυτή, διατυπώνεται το σκεπτικό ότι βάσει του εθνικού και ενωσιακού δικαίου, αποκλειστική αρμοδιότητα για την τήρηση και εφαρμογή των διατάξεων του ν. 3959/2011 για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού, όπως άλλωστε και των αντίστοιχων διατάξεων των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), έχει η Επιτροπή Ανταγωνισμού, η οποία και λειτουργεί ως Εθνική Αρχή Ανταγωνισμού στο πλαίσιο του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003.

Επίσης προτείνεται στην περίπτωση μεταφοράς της προαναφερθείσης αρμοδιότητας, αυτό θα πρέπει να γίνει κατόπιν σχετικής διαβούλευσης με τις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Προτείνεται τέλος, η ρύθμιση για την επιβολή ανταποδοτικών τελών υπέρ της ΡΑΧΜ επί των εσόδων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από πάσης φύσεως μεταφορές, του διαχειριστή υποδομής από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (υπολογιζόμενα ως ποσοστό επί των κομίστρων ή τελών χρήσης της υποδομής, κατά περίπτωση), καθώς και ποσών που εισπράττονται από οποιαδήποτε διοικητική ή δικαστική αρχή ή άλλον τρίτον ως χρηματική ποινή ή δικαστικό πρόστιμο και λοιπών προστίμων, να επεκταθεί και στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Άρθρο 44: Ισχύς του νόμου

Δεν κατετέθησαν σχόλια στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης για το συγκεκριμένο άρθρο.

Γενικές Παρατηρήσεις/Σχόλια

Παρατηρήθηκε ότι το παρόν σχέδιο νόμου έρχεται να εφαρμόσει εν μέρει τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1370/2007, σε ό,τι αφορά τις υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών.

Σχολιάστηκε ως αναγκαία η αποτύπωση της συνολικής εικόνας η οποία θα λειτουργήσει ως αρωγός στο να γίνει αντιληπτός ο τρόπος διαμόρφωσης του τοπίου των αστικών μεταφορών στην Ελλάδα, καθώς και η αποσαφήνιση: (α) του κανονιστικού πλαισίου αρμοδιότητας και (β) του εν γένει ρόλου των επιμέρους οργάνων και φορέων.

Προτάθηκε με βάσει τα ανωτέρω, η δημιουργία δύο βασικών ρυθμιστικών αρχών για τη διαμόρφωση μίας ολοκληρωμένης εικόνας οδικών μεταφορέων επιβατών. Συγκεκριμένα, μιας «Κεντρικής Ρυθμιστικής Αρχής» (η Εθνική Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών στο σχέδιο νόμου) με αρμοδιότητα για τις υπεραστικές μεταφορές κορμού που εξυπηρετούν πάνω από δύο Περιφέρειες με παράλληλη αρμοδιότητα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Επίσης επιμέρους «Περιφερειακές Ρυθμιστικές Αρχές» με αρμοδιότητα τις αστικές μεταφορές, μεταφορές στο εσωτερικό της κάθε Περιφέρειας και μεταξύ όμορων Περιφερειών, καθώς και τον χωροταξικό και ενδεχομένως πολεοδομικό σχεδιασμό σε Περιφερειακό επίπεδο (σημερινές αρμοδιότητες των φορέων Ρυθμιστικού όπου υπάρχουν).

Διατυπώθηκε η άποψη της επανασχεδίασης του νομοσχεδίου εντός επαρκούς χρόνου (προτείνεται το τέλος του 2013) μετά από ουσιαστικό διάλογο με τις Περιφέρειες, τους υφιστάμενους μεταφορείς και κάθε άλλο εμπλεκόμενο φορέα. Θεωρείται δε, ότι το παρόν νομοσχέδιο δεν λαμβάνει υπόψη τις αναθετίσεις έως 31-12-2019 υπηρεσίες υπεραστικών επιβατικών μεταφορών στις ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ δια του ν. 2963/2001 και του ν. 3534/2007.

Επιπλέον σχολιάστηκε ότι δεν έχει προσαρμοστεί στις διατάξεις του Κανονισμού 1370/2007 του Ε.Κ. διότι θεωρείται ότι ενισχύει το μονοπωλιακό καθεστώς των ΚΤΕΛ ΑΕ και των μετόχων αυτών.

Το σχέδιο νόμου στο σύνολό του, χαρακτηρίστηκε ως συγκεντρωτικού χαρακτήρα - εν αντιθέσει με την επικρατούσα πανευρωπαϊκή αποκεντρωτική τάση - και αναθέτει πλήρως αρμοδιότητες στην Ενιαία Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών. Τα κριτήρια αξιολόγησης, ο τρόπος επιβολής κυρώσεων, ο τρόπος προβολής ενστάσεων στο πλαίσιο δικαστικών διαδικασιών κ.λπ. καθορίζονται από την αρμόδια αυτή αρχή, περιορίζοντας έτσι σημαντικά το ρόλο των Περιφερειών.

Ειδικότερα, σχολιάστηκε ότι στις περιφέρειες ανατίθεται ο σχεδιασμός του δικτύου και η δυνατότητα εισήγησης επί του καθορισμού των γραμμών, της χορήγησης (ή μη) αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης και της χορήγησης (ή μη) αποζημίωσης. Όμως, ο καθορισμός των γραμμών και της τελικής απόφασης για τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων και αποζημίωσης ανατίθεται στην ΕΡΑΧΜ.

Επιπλέον, γίνεται λόγος ότι τα κριτήρια, η διαδικασία και οι προϋποθέσεις για τον καθορισμό των γραμμών, των αφετηριών, των δρομολογίων, των ενδιάμεσων στάσεων και των τερμάτων ορίζονται από την ΕΡΑΧΜ, από την οποία πραγματοποιείται και η σύναψη των συμβάσεων ενώ η επιβολή των κυρώσεων και η παρακολούθηση εκτέλεσης των συμβάσεων ανατίθεται στις Περιφέρειες. Ακόμη, οι κανόνες λειτουργίας των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων καθώς και η άδεια ίδρυσης και λειτουργίας τους θέτονται και χορηγούνται από την ΕΡΑΧΜ, ως αρμόδια αρχή. Οι περιφέρειες περιορίζονται στο να εποπτεύουν τους σταθμούς και να επιβάλλουν κυρώσεις. Συνεπώς, συμπεραίνεται από τον σχολιαστή, ότι ο ρόλος των Περιφερειών είναι κατά βάση διεκπεραιωτικός.

Επιπλέον, κρίνεται απαραίτητως ότι ορισμένα σημεία του νομοσχεδίου χρήζουν περαιτέρω διευκρίνισης, όπως: αποσαφήνιση του οργάνου που θα καταβάλει την αποζημίωση/αντιστάθμιση, απόδοση πρακτικών κινήτρων στις Περιφέρειες για την ορθή εποπτεία της τήρησης των συμβάσεων, καθορισμός του φορέα είσπραξης χρηματικών προστίμων στην περίπτωση επιβολής κυρώσεων καθώς και μηχανισμού που θα ισχύει στην περίπτωση που ένας διαγωνισμός κηρυχθεί άγονος, τρόπος χρηματοδότησης του κόστους των διαφόρων επιτελικών λειτουργιών (όπως της ρύθμισης, της εποπτείας των φορέων, της παρακολούθησης της ορθής λειτουργίας, κ.λπ.) καθώς και ορισμός κριτηρίων (δεικτών ή μέτρων αξιολόγησης) βάσει των οποίων θα αξιολογείται η παροχή των μεταφορικών υπηρεσιών που θα καθοριστεί από την ΕΡΑΧΜ. Εντέλει, προτείνεται καθορισμός της συχνότητας της διενέργειας μετρήσεων από τις περιφερειακές υπηρεσίες για την αποτύπωση του βαθμού ικανοποίησης των επιβατών.

Πέραν των ανωτέρω, σχολιάστηκε ότι με τις ανωτέρω ρυθμίσεις χορηγούνται ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα στους υφιστάμενους παρόχους υπεραστικών γραμμών, γεγονός που τους ευνοεί κατά τις διαγωνιστικές διαδικασίες κυρίως σε ότι αφορά τους ιδιοκτήτες των υφιστάμενων σταθμών.

Ακόμη και σε περίπτωση που η εκμετάλλευση του σταθμού ανήκει σε κάποιον τρίτο που δεν είναι η ΚΤΕΛ ΑΕ, διατυπώνεται η άποψη ότι ο τρίτος αυτός θα πληρώνει ένα ποσό στον ιδιοκτήτη ΚΤΕΛ ΑΕ, το οποίο αυτό ποσό θα συμπεριλαμβάνει η ΚΤΕΛ ΑΕ στην οικονομική προσφορά της κατά τον σχετικό διαγωνισμό χαμηλώνοντας αντίστοιχα (κατά το ποσό αυτό) την προσφορά της.

Προτείνεται η συμπλήρωση του νομοσχεδίου με μεταβατικές διατάξεις περί διασφάλισης εργασιακών δικαιωμάτων, που κατ' ελάχιστον πρέπει να αφορούν τις θέσεις εργασίας (εργαζόμενοι στις ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ, Οδηγοί με εξαρτημένη σχέση εργασίας στους Μεταφορείς - Μετόχους των ΚΤΕΛ, αυτοαπασχολούμενοι ως Οδηγοί Μέτοχοι).

Προτάθηκε να προβλεφθεί η ολοκλήρωση των διαδικασιών (μελέτες, διαγωνισμοί, αξιολογήσεις, αναδείξεις Αναδόχων, υπογραφές συμβάσεων, κλπ) έως 31-12-2018 και από 1-1-2020 να ανατεθούν οι υπηρεσίες στους Παρόχους που θα αναδειχθούν δια των διαγωνιστικών διαδικασιών.

Απόψεις εκφράζονται σχετικά με την παράταση της περιόδου διαβούλευσης καθώς το χρονικό διάστημα 9 - 19 Απριλίου 2013 θεωρήθηκε πολύ σύντομο.

Αναφορικά με το ρυθμιστικό πεδίο του Σ/Ν, σημειώθηκε ότι, οι διατάξεις του ν. 3919/2011 «Αρχή της επαγγελματικής ελευθερίας, κατάργηση αδικαιολόγητων περιορισμών στην πρόσβαση και άσκηση επαγγελμάτων» δεν εφαρμόζονται αναφορικά με τις επαγγελματικές δραστηριότητες των οδικών εμπορευματικών μεταφορών που ρυθμίζονται με το ν. 3887/2010 (παρ. 2, άρθρο 9 του ν. 3919/2011). Επομένως, διαπιστώνεται ότι, από το ν. 3919/2011, δεν εξαιρούνται οι οδικές επιβατικές μεταφορές. Ωστόσο, διατυπώνεται ο προβληματισμός ότι το Σ/Ν για τις δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, δεν φαίνεται να καλύπτει το σχετικό κενό της νομοθεσίας και για άλλα ζητήματα που προκύπτουν από τη συνακόλουθη άμεση εκδήλωση ενδιαφέροντος από την πλευρά των εταιριών τουριστικών λεωφορείων να δραστηριοποιηθούν στην τακτική δρομολόγηση μεταφορών επιβατών, τα οποία κρίνεται ότι και χρήζουν νομοθετικής αντιμετώπισης.

