

**ΘΕΜΑ: Αποστολή του Ν. 2963/2001 (Α 268) «Οργάνωση και λειτουργία των δημοσίων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις»**

Σας στέλνουμε συνημμένα σε φωτοαντίγραφο το ΦΕΚ 268/Α/23-11-2001, στο οποίο δημοσιεύτηκε ο νόμος 2963 «Οργάνωση και λειτουργία των δημοσίων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις» για ενημέρωση και εφαρμογή του κεφαλαίου Α' αυτού, που αναφέρεται στην οργάνωση και λειτουργία των δημοσίων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία πλην ΟΑΣΑ και ΟΑΣΘ.

Με το νόμο αυτό δημιουργούνται οι αναγκαίες συνθήκες για την αναδιοργάνωση των ΚΤΕΛ και των λοιπών μεταφορικών επιχειρήσεων, τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών μέσων και εγκαταστάσεων και την αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών. Με την απαραίτητη δραστηριοποίηση των παραπάνω φορέων, την ορθολογική οικονομική διαχείριση και την αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχονται με το νόμο αυτό η επίτευξη των στόχων είναι βέβαιη.

Περιληπτικά οι ρυθμίσεις κατ' άρθρο έχουν ως εξής:

#### **Άρθρο 1.**

Περιλαμβάνονται οι ορισμοί για την εφαρμογή των διατάξεων του νόμου αυτού.

#### **Άρθρο 2.**

Καθορίζεται η χρονική διάρκεια του ανατιθέμενου συγκοινωνιακού έργου των τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών, υφιστάμενων και νέων από 1/7/2001 μέχρι 31/12/2011.

Παρατάθηκε μέχρι 31-12-2019 με την παρ. 9 του άρθρου 17 Ν.3534/2007 (Α 40).

#### **Άρθρα 3,4 και 5.**

Προβλέπεται:

α) Μετατροπή των ΚΤΕΛ σε Ανώνυμες Εταιρείες. Η απόφαση για τη μετατροπή πρέπει να έχει ληφθεί μέχρι 30/9/2002 και να έχει ολοκληρωθεί μέχρι 31/12/2003. ΚΤΕΛ που έχουν στη δύναμη τους μέχρι και 12 λεωφορεία δύνανται να διατηρήσουν, εφόσον το επιθυμούν, τη νομική μορφή που έχουν σήμερα.

β) Σκοπός των ΚΤΕΛ Α.Ε. και

γ) Προκήρυξη του συγκοινωνιακού έργου (αστικού και υπεραστικού) σε όποιους νομούς τα οικεία ΚΤΕΛ δεν αποφασίσουν τη μετατροπή τους σε Α.Ε.

Αντίγραφα των καταστατικών μετατροπής σε Α.Ε. των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου (ΚΤΕΛ κ.λπ.) θα κοινοποιούνται απαραιτήτως στην αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και στη Δ/ση Επιβατικών Μεταφορών του Υπ.Μ.Ε..

**Τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν με το άρθρο 25 Ν.3710/2008 (Α 216), άρθρο 119 Ν.4070/2012 (Α 82) και άρθρο 52 Ν.4199/2013 (Α 216).**

#### **Άρθρο 6.**

Περιγραφή του ανατιθέμενου μεταφορικού έργου των ΚΤΕΛ και λοιπών φορέων.

#### **Άρθρο 7.**

Καθορίζονται ο τρόπος και τα αρμόδια όργανα χαρακτηρισμού νέων αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών (ενδονομαρχιακών και διανομαρχιακών) και αστικών περιοχών, τροποποίησης των υφισταμένων, καθώς και οι περιπτώσεις ανάληψης των νέων γραμμών (πλην διανομαρχιακών) από τους ΟΤΑ κ.λπ..

#### **Άρθρο 8.**

Ορίζεται με απόφαση του οικείου Νομάρχη ο καθορισμός του ελαχίστου αριθμού των υποχρεωτικών δρομολογίων των ΚΤΕΛ μετά από εισήγηση τους και γνώμη, των οικείων ΟΤΑ για τις αστικές γραμμές ή της ΤΕΔΚ για τις υπεραστικές και των άγονων λεωφορειακών γραμμών νήσων (όπου δεν υφίσταται ΚΤΕΛ).

#### **Άρθρο 9.**

Με τις ρυθμίσεις του άρθρου αυτού επιτυγχάνεται η πλήρης εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού με τα διανομαρχιακά ταχεία δρομολόγια των ΚΤΕΛ, τα λεωφορεία των οποίων αποβιβάζουν και επιβιβάζουν ελεύθερα επιβάτες σε πόλεις των ενδιαμέσων νομών που διέρχονται οι γραμμές με την προϋπόθεση ότι οι επιβάτες αυτοί δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν από το τοπικό ΚΤΕΛ μέσα σε διάστημα δύο ωρών πριν ή μετά τη διέλευση του λεωφορείου.

**Τροποποιήθηκε με το άρθρο 20 παράγραφος 4ε του Ν.3185/2003 (Α 229).**

#### **Άρθρο 10.**

Ορίζεται ο καθορισμός και ο τρόπος είσπραξης του κομίστρου καθώς και ο υπολογισμός της εισφοράς του άρθρου 13 (5%) σε αυτό. Επίσης παρέχεται η δυνατότητα σύναψης συμφωνιών των ΚΤΕΛ με δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς για

παροχή μειωμένου κομίστρου σε κατηγορίες προσώπων με υποχρέωση καταβολής των συμφωνημένων απωλειών (πλην των προσώπων που ορίζει η 99/1990 ΠΥΣ).

**Συμπληρώθηκε με την παράγραφο 10 του άρθρου 17 Ν.3534/2007 (Α 40).**

### **Άρθρο 11.**

1. Θεσπίζεται όριο ηλικίας μέχρι 11 ετών για τα αστικά και υπεραστικά λεωφορεία Δ.Χ. που πρόκειται να τεθούν σε κυκλοφορία, για πρώτη φορά στην Ελλάδα, είτε σαν καινούργια είτε σαν μεταχειρισμένα και όριο ηλικίας απόσυρσης αυτών από την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου, μετά τη συμπλήρωση των 23 ετών. Η ηλικία υπολογίζεται από το έτος κατασκευής του πλαισίου του λεωφορείου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου. Για τη διαπίστωση του έτους αυτού (κατασκευής του πλαισίου του λεωφορείου) θα ζητείται, από την αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α. εκτός των άλλων δικαιολογητικών ταξινόμησης και επικυρωμένη επιστολή του εργοστασίου κατασκευής ή εναλλακτικά, βεβαίωση του επίσημου αντιπροσώπου αυτού στην Ελλάδα, από την οποία να προκύπτει το ακριβές έτος κατασκευής του συγκεκριμένου πλαισίου καινούργιού ή μεταχειρισμένου λεωφορείου που τίθεται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία στην Ελλάδα. Το έτος αυτό καθώς και η ημερομηνία απόσυρσης του λεωφορείου μετά τη συμπλήρωση των 23 ετών (η οποία πρέπει να συμπίπτει με την 31/12 της χρονολογίας λήξεως της 23ετίας), αναγράφονται οπωσδήποτε επί της αδειάς κυκλοφορίας των λεωφορείων αυτών (καινούργιων ή μεταχειρισμένων που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία στην Ελλάδα), στη στήλη των παρατηρήσεων.

2. Η παραπάνω διαδικασία θα ακολουθείται και για τα κυκλοφορούντα αστικά ή υπεραστικά λεωφορεία τα οποία προσέρχονται στην υπηρεσία σας για οποιαδήποτε μεταβολή (π.χ. μεταβίβαση, επανακυκλοφορία αποχαρακτηρισθέντος, αλλαγή κυρίων χαρακτηριστικών κ.λπ.).

3. Τα κυκλοφορούντα, κατά τη δημοσίευση του νόμου αυτού λεωφορεία, τα οποία μέχρι και την 31/12/2003 συμπληρώνουν ή έχουν συμπληρώσει το όριο ηλικίας των είκοσι τριών (23) ετών αποσύρονται υποχρεωτικά. Τα λεωφορεία αυτά από 1/1/2004 δεν επιτρέπεται να διατίθενται για την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου.

4. Η αύξηση του αριθμού της δύναμης των λεωφορείων που απαιτείται για την κάλυψη των συγκοινωνιακών αναγκών καθορίζεται από τη Γ.Σ. των μετόχων των ΚΤΕΛ ή από τα όργανα διοίκησης των λοιπών φορέων. Για την ταξινόμηση νέων λεωφορείων προσκομίζεται στις αρμόδιες υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών μεταξύ των προβλεπομένων δικαιολογητικών και επικυρωμένο αντίγραφο της σχετικής απόφασης – πρακτικού των οργάνων αυτών.

**Τροποποιήθηκαν τα όρια ηλικίας από 11 σε 15 και από 23 σε 27 με την παράγραφο 4 του άρθρου 119 Ν.4070/2012 (Α 82).**

## **Άρθρο 12.**

Με το άρθρο αυτό παρέχονται οικονομικά κίνητρα στις Α.Ε. που ιδρύονται σύμφωνα με το άρθρο 3, στα ΚΤΕΛ που δεν υποχρεούνται σε μετατροπή τους σε Α.Ε., στη ΡΟΔΑ και στη ΔΕΑΣ Κω, για την αντικατάσταση του στόλου των λεωφορείων τους με άλλα νέα σύγχρονης τεχνολογίας, την κατασκευή σύγχρονων σταθμών αφιξαναχώρησης λεωφορείων και άλλων εγκαταστάσεων, την εφαρμογή ενιαίου συστήματος κρατήσεως θέσεων και πληροφόρησης επιβατών για τα υπεραστικά δρομολόγια και ενιαίου μηχανογραφημένου συστήματος παροχής στοιχείων.

**Τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το άρθρο 20 Ν.3185/2003 (Α 229), άρθρο 14 Ν.3717/2008 (Α 239), με άρθρο 17 Ν.3446/2006 (Α 49) και με παράγραφο 9 άρθρου 119 Ν.4070/2012 (Α 82).**

## **Άρθρο 13.**

Θεσπίζεται ειδικός λογαριασμός των ΚΤΕΛ με την επιβολή εισφοράς 5% επί του συνόλου των ακαθαρίστων εισπράξεων τους για την υποβοήθηση της ανανέωσης του στόλου αυτών, τη χρηματοδότηση έργων υποδομής (σταθμών, πρακτορείων, μηχανοργάνωσης κ.λπ.) και την ενίσχυση των οικονομικά ασθενέστερων ΚΤΕΛ.

**Τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το άρθρο 52, παράγραφοι 3 και 4 του Ν.4199/2013 (Α 216).**

## **Άρθρο 14.**

- α) Προβλέπεται η έκδοση νέων κανονισμών του προσωπικού των ΚΤΕΛ.
- β) Θεσπίζεται ανώτατο όριο ηλικίας οδήγησης των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης για τους ιδιοκτήτες οδηγούς και τους οδηγούς με σχέση εξαρτημένης εργασίας, οι οποίοι μετά τη συμπλήρωση του 65<sup>ου</sup> έτους της ηλικίας τους δεν επιτρέπεται να απασχολούνται στα λεωφορεία αυτά. Οι αρμόδιοι συγκοινωνιακοί φορείς και οι ιδιοκτήτες των λεωφορείων αυτών μεριμνούν άμεσα για την αντικατάσταση των οδηγών, που έχουν υπερβεί το παραπάνω όριο ηλικίας.
- γ) Προβλέπεται η επιβολή διοικητικού προστίμου 50.000 δραχμών στο προσωπικό κίνησης και στους εκδότες εισιτηρίων όταν κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας τους δε φέρουν την προβλεπόμενη στολή. Η υποχρέωση αυτή ισχύει και για τους ιδιοκτήτες λεωφορείων που προσφέρουν ανάλογη εργασία.

**Τα όρια ηλικίας των οδηγών της περ. β καθορίστηκαν στο 67<sup>ο</sup>, μη συμπληρούμενο, σύμφωνα με τις παραγράφους 21 και 22 του άρθρου 106 του Ν.4199/2013 (Α 216), χωρίς την υποχρέωση δευτεροβάθμιας ιατρικής εξέτασης.**

## **Άρθρα 15, 16 και 17.**

Καθορίζονται αυξημένες υποχρεώσεις των ΚΤΕΛ και των οργάνων τους προς το επιβατικό κοινό, προβλέπεται η έκδοση χάρτη υποχρεώσεων προς τον καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.) και θεσπίζονται διοικητικές κυρώσεις που θα επιβάλλονται στα διοικητικά

όργανα των συγκοινωνιακών φορέων και στους ιδιοκτήτες λεωφορείων για μη τήρηση των υποχρεώσεων τους που προβλέπονται στο νόμο αυτό (άρθρα 8, 9, 10 παρ. 6 και άρθρο 15). Η εποπτεία των συγκοινωνιακών φορέων ασκείται από τον οικείο Νομάρχη. Με τον παρόντα νόμο καταργείται η παρουσία του κρατικού αντιπροσώπου (προϊστάμενος της υπηρεσίας Συγκοινωνιών) στις συνεδριάσεις των Δ.Σ. και Γ.Σ. των ΚΤΕΛ.

**Ο ανωτέρω Χ.Υ.Κ. καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε με τις διατάξεις που αφορούν στα ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, οι οποίες παρατίθενται στην Ενότητα 11 του βιβλίου αυτού, σελ. 333.**

### **Άρθρα 18, 19 και 20.**

Με τα άρθρα αυτά παρέχονται δυνατότητες στους ΟΤΑ (πρώτης βαθμίδας):

- α) Με τα λεωφορεία ιδιωτικής χρήσης που κατέχουν να εξυπηρετούν τους κατοίκους των δημοτικών διαμερισμάτων του Δήμου, εφόσον δεν υφίσταται γραμμή του ΚΤΕΛ καθώς επίσης και Α.Μ.Ε.Α., μέλη Κ.Α.Π.Η. και εργαζόμενους στον οικείο ΟΤΑ.
- β) Να συνάπτουν με τα ΚΤΕΛ συμβάσεις εκτέλεσης ενδοδημοτικής ή διαδημοτικής αστικής ή υπεραστικής συγκοινωνίας, για την παροχή αυξημένων συγκοινωνιακών υπηρεσιών και εκπτώσεων επί των εισιτηρίων για τη διακίνηση ειδικών κατηγοριών επιβατών ή και του συνόλου των Δημοτών με αντισταθμιστική καταβολή,
- γ) Να παραχωρούν τη χρήση ή να εκμισθώνουν λεωφορεία τους στους συγκοινωνιακούς φορείς.
- δ) Να συμμετέχουν στις ΚΤΕΛ Α.Ε. και κατά το στάδιο ίδρυσης, μετά από απόφαση των δημοτικών και κοινοτικών συμβουλίων και της Γενικής Συνέλευσης των ΚΤΕΛ Α.Ε.
- ε) Σε μεμονωμένα νησιά που δεν αποτελούν ίδιο νομό, όπου δεν λειτουργούν ΚΤΕΛ και η παροχή του συγκοινωνιακού έργου γίνεται από μεμονωμένους αυτοκινητιστές (άγονες γραμμές) ή δεν παρέχεται καθόλου ή εκτελείται από ΚΤΕΛ και Δημοτική επιχείρηση με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας παραχωρείται μέχρι 31/12/2003 το εκτελούμενο συγκοινωνιακό έργο σε Α.Ε. που ιδρύεται από τους παραπάνω σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου 20.

### **Άρθρο 21.**

Καθορίζονται πηγές εσόδων για τα ΚΤΕΛ από τη διαφημιστική εκμετάλλευση στεγαστρων και στάσεων όταν τοποθετούνται με δική τους μέριμνα ή από τους ΟΤΑ αντίστοιχα (δηλαδή όταν τοποθετούνται με δική τους μέριμνα), καθώς και από την ανάρτηση ή αναγραφή διαφημίσεων στις εσωτερικές ή εξωτερικές επιφάνειες (ολικά ή μερικά) των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων Δ.Χ.

### **Άρθρο 22.**

Με τις παραγράφους 1, 2, 3 και 4 ρυθμίζεται η αντιμετώπιση εξειδικευμένων περιπτώσεων, με την παράγραφο 5 ρυθμίζεται το θέμα της αντιμετώπισης

εξαιρετικών περιπτώσεων εκτάκτων συγκοινωνιακών αναγκών και με τις παραγράφους 6 και 7 ρυθμίζονται θέματα οφειλών απόδοσης Φ.Π.Α. υπεραστικών ΚΤΕΛ επί φορτωτικών ασυνόδευτων δεμάτων και προστίμων και προσαυξήσεων για είσπραξη κομίστρου σύμφωνα με το άρθρο 10 της αριθ. 42000/2030/81 Υ.Α., ως ισχύει.

Το όριο ηλικίας των λεωφορείων της παρ. 3 που τίθενται σε κυκλοφορία σε εφαρμογή του Π.Δ. 967/79 ορίζεται να είναι μέχρι 15 ετών, σύμφωνα με το άρθρο 52 του Ν.4199/2013 (Α 216).

### **Άρθρο 23.**

Καθορίζεται ο τρόπος διοίκησης και λειτουργίας των ΚΤΕΛ πριν και μετά τη μετατροπή τους σε Α.Ε. σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 και τις ρυθμίσεις του νόμου αυτού.

### **Άρθρο 24. Γενική Συνέλευση Μετόχων**

Με το άρθρο αυτό καθορίζονται θέματα σχετικά με τη Γ.Σ. των ΚΤΕΛ.

Ειδικότερα :

Με την παρ. 1 ορίζεται η γενική συνέλευση ως το ανώτατο όργανο του ΚΤΕΛ.

Με την παρ. 2 ορίζονται οι μέτοχοι του ΚΤΕΛ.

Με την παρ. 3 ορίζονται οι τακτικές και έκτακτες συγκλήσεις της Γ.Σ. εκάστου ΚΤΕΛ.

Με την παρ. 4 καθορίζονται η διαδικασία και οι όροι πρόσκλησης και ενημέρωσης των μετόχων, για την πραγματοποίηση της γενικής συνέλευσης.

Με την παρ. 5 ορίζονται, ο αριθμός των ψήφων κάθε λεωφορείου σε 100, τα της εκπροσώπησης μετόχων, η εκπροσώπηση νομικών προσώπων και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

Με την παρ. 6 καθορίζονται θέματα σχετικά με τη νόμιμη απαρτία των Γενικών Συνελεύσεων καθώς και ο χρόνος σύγκλησης αυτών συμπεριλαμβανομένων και των επαναληπτικών.

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

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

### **Άρθρο 25. Εκλογή και συγκρότηση Διοικητικού Συμβουλίου ΚΤΕΛ.**

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

Στην παρ. 1 καθορίζεται ο αριθμός των μελών Δ.Σ. ανάλογα με την αριθμητική δύναμη των λεωφορείων τους, (τριμελή Δ.Σ. έχουν τα ΚΤΕΛ με δύναμη έως και 30 λεωφορεία, ενώ πενταμελή όσα έχουν δύναμη 31 λεωφορεία και άνω).

Στις παραγράφους 2 έως και 11 καθορίζονται διαδικαστικά θέματα εκλογής, προϋποθέσεις υποβολής υποψηφιοτήτων, τα της συγκρότησης των ψηφοδελτίων (ενιαίο για Πρόεδρο, ενιαίο για Αντιπρόεδρο και αναπληρωτή του, ενιαίο για την εκλογή των λοιπών μελών του Δ.Σ. και ισαριθμών αναπληρωματικών), η σταυροδοσία, τα κωλύματα κ.λπ.

Με την παράγραφο 12 καθορίζονται οι ειδικές ρυθμίσεις για τα ΚΤΕΛ Ηρακλείου – Λασιθίου και Χανίων – Ρεθύμνης.

Επισημαίνεται η παράγραφος 13 σύμφωνα με την οποία οι μέτοχοι των ΚΤΕΛ που κατά την παράγραφο 1 υποχρεούνται στην αύξηση του αριθμού των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου πρέπει να προβούν στην εκλογή νέου Διοικητικού Συμβουλίου μέχρι την 31/1/2002.

#### **Άρθρο 26.**

Προσδιορίζονται με σαφήνεια οι αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου του ΚΤΕΛ και του Προέδρου αυτού κ.λπ.

#### **Άρθρο 27.**

Ο έλεγχος της οικονομικής διαχείρισης του ΚΤΕΛ, γίνεται από έναν τουλάχιστον ορκωτό ελεγκτή λογιστή και είναι ετήσιος. Είναι προφανές ότι μετά τη διάταξη αυτή η Εξελεγκτική Επιτροπή καταργείται.

#### **Άρθρο 28 και 29.**

Καθορίζεται η αποζημίωση των οργάνων των ΚΤΕΛ και η χορηγία σε τέως Προέδρους αυτών καθώς και οι προϋποθέσεις – διαδικασίες συγχώνευσης και διαχωρισμού ΚΤΕΛ.

Το άρθρο 28 αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου 25 Ν.3710/2008 (Α 216).

#### **Άρθρο 30.**

Με υπουργική απόφαση ρυθμίζεται το θέμα της εξίσωσης των συνθηκών εκμετάλλευσης των ΚΤΕΛ.

#### **Άρθρο 31.**

Καθορίζονται οι λόγοι και η χρονική διάρκεια διακοπής της κυκλοφορίας λεωφορείου ενταγμένου σε ΚΤΕΛ, καθώς και οι επιπτώσεις από την αιτία αυτή.

Για την εφαρμογή του άρθρου 31 εκδόθηκαν η παράγραφος 2 του άρθρου 26 του Ν.3446/2006 (Α 49) και η παράγραφος 5 του άρθρου 25 του Ν.3710/2008 (Α 216).

### **Άρθρο 32. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ.**

Προβλέπεται η έκδοση Π. Δ/των και Υπουργικών Αποφάσεων. Μέχρι την έκδοση αυτών Προεδρικά Διατάγματα και Υπουργικές Αποφάσεις, που εκδόθηκαν κατ' εξουσιοδότηση του Ν.Δ. 102/73 και δεν αντίκεινται στο νόμο αυτό, εξακολουθούν να ισχύουν.

Οι διατάξεις των άρθρων 1 έως και 22 θα εφαρμόζονται και μετά τη μετατροπή των ΚΤΕΛ σε Α.Ε.

Το όριο ηλικίας των 23 ετών του άρθρου 11 για την απόσυρση από την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου και των κυκλοφορούντων κατά τη δημοσίευση του παρόντος λεωφορείων εφαρμόζεται από 1/1/2004.

Με ευθύνη των φορέων φωτοαντίγραφο της παρούσας και του νόμου αυτού θα πρέπει να διανεμηθεί σε όλους τους μετόχους και στο προσωπικό για την πληρέστερη ενημέρωσή τους.

Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ  
Ι. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ