

## **Υ.Α. Οικ. Β 37835/2851/2002 (Β 841)**

(Κατ' εξουσιοδότηση της περίπτωσης ε της παραγράφου 6 του άρθρου 7 του Ν.2963/2001)

**«Όροι και προϋποθέσεις συνεκμετάλλευσης υφισταμένων ή νέων υπεραστικών διανομαρχιακών γραμμών που συνδέουν πρωτεύουσα ή Δήμο νομού με πρωτεύουσα ή Δήμο άλλου νομού».**

Ο υπουργός μεταφορών και επικοινωνιών

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 7 του Ν.2963/2001 (Α 268).
2. Τις διατάξεις του άρθρου 29α του Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και κυβερνητικά όργανα», όπως σε αυτό προστέθηκε το άρθρο 27 του Ν. 2801/92 και αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 2α του άρθρου 1 του Ν. 2469/97.
3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

### **Άρθρο 1**

#### **Όροι και προϋποθέσεις – Διαδικασία**

Καθορίζουμε τους όρους, τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία συνεκμετάλλευσης των υφισταμένων και νέων υπεραστικών διανομαρχιακών γραμμών που συνδέουν πρωτεύουσα ή Δήμο νομού με πρωτεύουσα ή Δήμο άλλου νομού ως εξής:

#### **Α. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΔΙΑΝΟΜΑΡΧΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ**

1. Κάθε ΚΤΕΛ που επιθυμεί τη συμμετοχή του στην εκμετάλλευση υφιστάμενης υπεραστικής διανομαρχιακής γραμμής που το τέρμα της βρίσκεται στην πρωτεύουσα ή σε Δήμο του νομού δικαιοδοσίας του, η οποία διενεργείται κατ' αποκλειστικότητα από άλλο ΚΤΕΛ υποβάλλει σχετική αίτηση στον οικείο Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας συνοδευόμενη από τεχνοοικονομική μελέτη, που συντάσσεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 2 της παρούσας και στην οποία περιλαμβάνονται όλα τα απαραίτητα στοιχεία λειτουργίας της γραμμής και τα αιτούμενα ποσοστά συμμετοχής στη συνεκμετάλλευση.

2. Αν το ΚΤΕΛ που εκμεταλλεύεται τη γραμμή έχει έδρα νομό της ίδιας περιφέρειας, ο Γενικός Γραμματέας εντός προθεσμίας είκοσι ημερών από την υποβολή της αίτησης, ζητά από αυτό να υποβάλει μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δύο (2) μηνών τεκμηριωμένη πρόταση συνοδευόμενη από αντίστοιχη τεχνικοοικονομική μελέτη από την οποία θα προκύπτουν τα προτεινόμενα από αυτό ποσοστά συμμετοχής στη συνεκμετάλλευση.

Αν το ΚΤΕΛ καταθέσει τις προτάσεις του εμπρόθεσμα με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας καθορίζονται τα ποσοστά συνεκμετάλλευσης της γραμμής από τα δύο ΚΤΕΛ, αφού ληφθούν υπόψη τα στοιχεία των υποβληθεισών από τα ΚΤΕΛ μελετών.

Αν το ΚΤΕΛ δεν απαντήσει εμπρόθεσμα ή αρνηθεί τη συμμετοχή στη συνεκμετάλλευση του άλλου ΚΤΕΛ, ο Γενικός Γραμματέας με απόφασή του καθορίζει τα ποσοστά συνεκμετάλλευσης της γραμμής από τα δύο ΚΤΕΛ βασιζόμενος στα στοιχεία της υποβληθείσης από το αιτούν ΚΤΕΛ τεχνικοοικονομικής μελέτης.

3. Αν το ΚΤΕΛ που εκμεταλλεύεται τη γραμμή έχει έδρα νομό άλλης περιφέρειας, το σχετικό αίτημα περί συμμετοχής στην εκμετάλλευση της γραμμής μαζί με την τεχνικοοικονομική μελέτη κοινοποιείται από το Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας στον οποίο υπεβλήθη, εντός προθεσμίας είκοσι (20) ημερών από την υποβολή του, στο Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας όπου υπάγεται το ΚΤΕΛ που εκμεταλλεύεται τη γραμμή και στο ΚΤΕΛ που εκμεταλλεύεται τη γραμμή για να υποβάλλει σε αποκλειστική προθεσμία δύο (2) μηνών και στους δύο Γενικούς Γραμματείς τεκμηριωμένη πρόταση συνοδευόμενη από αντίστοιχη τεχνικοοικονομική μελέτη, από την οποία θα προκύπτουν τα προτεινόμενα από αυτό ποσοστά συμμετοχής στη συνεκμετάλλευση. Αν το ΚΤΕΛ καταθέσει τις προτάσεις του εμπρόθεσμα, με κοινή απόφαση των Γενικών Γραμματέων καθορίζονται τα ποσοστά συνεκμετάλλευσης των γραμμών από τα δύο ΚΤΕΛ, αφού ληφθούν υπόψη τα στοιχεία των υποβληθεισών από τα ΚΤΕΛ μελετών.

Αν το ΚΤΕΛ δεν απαντήσει εμπρόθεσμα ή αρνηθεί τη συμμετοχή στη συνεκμετάλλευση του άλλου ΚΤΕΛ, οι Γενικοί Γραμματείς με κοινή απόφασή τους, καθορίζουν τα ποσοστά συνεκμετάλλευσης των δύο (2) ΚΤΕΛ βασιζόμενοι στα στοιχεία της υποβληθείσας από το ΚΤΕΛ τεχνικοοικονομικής μελέτης. Σε περίπτωση διαφωνίας των Γενικών Γραμματέων των Περιφερειών τα ποσοστά καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

4. Σε κάθε περίπτωση ο Γενικός Γραμματέας της Περιφέρειας ζητά από την Πανελλήνια Ομοσπονδία Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών, Π.Ο.Α.Υ.Σ.) να εκφράσει μέσα σε προθεσμία ενός μηνός την γνώμη της, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο εδάφιο δ της παραγράφου 6 του άρθρου 7 του Ν. 2963/2001. Σε περίπτωση μη εμπρόθεσμου υποβολής της ως άνω γνώμης, η απόφαση εκδίδεται και χωρίς αυτή.

5. Οι αποφάσεις που προβλέπονται στο άρθρο αυτό εκδίδονται μέσα σε προθεσμία ενός (1) μηνός από την ολοκλήρωση των προβλεπομένων διαδικασιών.

## **Β. ΝΕΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΝΟΜΑΡΧΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ**

Για τη συμμετοχή ΚΤΕΛ στην εκμετάλλευση διανομαρχιακής γραμμής που καθιερώνεται για πρώτη φορά ακολουθείται η διαδικασία που ορίζει η παράγραφος 6 του άρθρου 7 του Ν. 2963/2001. Για το περιεχόμενο της τεχνικοοικονομικής μελέτης και για τον καθορισμό του ποσοστού συμμετοχής, στην εκμετάλλευση, του κάθε ΚΤΕΛ εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 2 της απόφασης αυτής.

## **Άρθρο 2 Τεχνικοοικονομική μελέτη**

1. Η τεχνικοοικονομική μελέτη η οποία απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 7 του Ν.2963/2001 προκειμένου να καθιερωθεί η εκμετάλλευση ή συνεκμετάλλευση μίας νέας ή μίας υφιστάμενης διανομαρχιακής γραμμής αποτελείται από δύο μέρη. Το πρώτο μέρος περιλαμβάνει τα στοιχεία λειτουργίας της υπό μελέτη διανομαρχιακής γραμμής ενώ το δεύτερο τα κριτήρια με τα οποία θα γίνει η κατανομή του έργου της γραμμής αυτής μεταξύ των δύο ενδιαφερόμενων ΚΤΕΛ.

2. Το πρώτο μέρος της μελέτης το οποίο ονομάζεται «περιγραφή διανομαρχιακής γραμμής» περιλαμβάνει τις εξής υποενότητες:

2.1. Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης δημοσίων συγκοινωνιών με όλα τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς μεταξύ των δύο Νομών. Εξέταση των απευθείας

συνδέσεων καθώς και των συνδέσεων με ανταπόκριση δρομολογίων δύο ή περισσότερων γραμμών.

2.2. Εξέλιξη του δείκτη ιδιοκτησίας των Ιδιωτικής Χρήσης αυτοκινήτων.

2.3. Στοιχεία πληθυσμού του κάθε νομού σύμφωνα με την απογραφή του 2001. Εξέλιξη πλήθους επισκεπτών κατά την τελευταία τριετία.

2.4. Στοιχεία δρομολογίων που ισχύουν και στοιχεία επιβατικής κίνησης, αν πρόκειται για υφιστάμενη γραμμή

2.5. Εκτίμηση επιβατικής κίνησης για τα επόμενα τρία χρόνια στην υπό μελέτη γραμμή, σύμφωνα με τα στοιχεία των προηγούμενων εδαφίων αυτής της παραγράφου

2.6. Προτεινόμενα χαρακτηριστικά της υπό μελέτη γραμμής σύμφωνα με την εκτιμώμενη επιβατική κίνηση. Αφετηρία, στάσεις, τέρμα. Αριθμός δρομολογίων ανά χρονική περίοδο.

2.7. Αναγκαίος στόλος για την εξυπηρέτηση της προτεινόμενης γραμμής.

3. Το δεύτερο μέρος της μελέτης το οποίο ονομάζεται «κατανομή μεταφορικού έργου της διανομαρχιακής γραμμής» υπολογίζει την κατανομή των δρομολογίων στα δύο ενδιαφερόμενα ΚΤΕΛ με βάση τρεις παραμέτρους: το σύνολο των ετήσιων πλασματικών χιλιομέτρων, το σύνολο των οχημάτων του και τα ακαθάριστα μερίσματα των μετόχων ΚΤΕΛ. Τα στοιχεία αυτά αφορούν την τελευταία τριετία πριν την υποβολή της αίτησης και λαμβάνονται από την οικεία Διεύθυνση Μεταφορών & Επικοινωνιών, εφόσον τηρούνται σε αυτήν. Σε αντίθετη περίπτωση τα στοιχεία αναζητούνται και παρέχονται υποχρεωτικά από το οικείο ΚΤΕΛ.

3.1 Για όλες τις γραμμές, εκτός από τις διανομαρχιακές που τυχόν υπάρχουν μεταξύ των Νομών των δύο ΚΤΕΛ, υπολογίζονται τα απασχολούμενα λεωφορεία του κάθε ΚΤΕΛ. Ο αριθμός αυτός είναι ίσος με τον ακέραιο αριθμό που προκύπτει από τη διαίρεση των ετήσιων πλασματικών χιλιομέτρων των γραμμών αυτών δια ογδόντα χιλιάδες (80.000), αριθμό ο οποίος αντιστοιχεί στην επιθυμητή εκμετάλλευση υπεραστικού λεωφορείου. Από την αφαίρεση του αριθμού των απασχολούμενων λεωφορείων από το σύνολο του στόλου κάθε ΚΤΕΛ, προκύπτει ο αριθμός των λεωφορείων που είναι διαθέσιμα για τη λειτουργία της υπό μελέτης γραμμής.

3.2. Για κάθε ένα από τα δύο ΚΤΕΛ υπολογίζεται ο δείκτης διαθεσιμότητας στόλου «σ» ο οποίος ισούται με τον αριθμό των διαθεσίμων λεωφορείων της προηγούμενης παραγράφου, επί το πηλίκο το οποίο έχει αριθμητή το μέσο όρο των ετησίων μερισμάτων των δύο ΚΤΕΛ και παρονομαστή το ετήσιο μερίσμα του ΚΤΕΛ. Οι αριθμοί αυτοί στρογγυλοποιούνται στον πλησιέστερο ακέραιο.

3.3. Το ποσοστό συμμετοχής του κάθε ΚΤΕΛ στη συνεκμετάλλευση της γραμμής «π» προκύπτει από τη διαίρεση του συντελεστή «σ» του ΚΤΕΛ αυτού με το άθροισμα των «σ» των δύο ΚΤΕΛ.

3.4. Σε κάθε περίπτωση το ποσοστό της συμμετοχής του ΚΤΕΛ που αιτείται τη συμμετοχή στην εκμετάλλευση υφιστάμενης διανομαρχιακής δεν μπορεί να υπερβαίνει το 45%.

### **Άρθρο 3** **Εξυπηρέτηση Γραμμών**

1. Κάθε ΚΤΕΛ που συμμετέχει στην εκμετάλλευση υφιστάμενης ή νέας διανομαρχιακής γραμμής διενεργεί με τα λεωφορεία του τα δρομολόγια που του αναλογούν σύμφωνα με τα ποσοστά που καθορίζει η απόφαση του ή των Γ.Γ.Π. ή του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Τα δύο ΚΤΕΛ, δύνανται, για την προσφορότερη εκμετάλλευση της

διανομαρχιακής γραμμής να καταρτίζουν συμφωνίες μεταξύ τους οικονομικής φύσεως ή μη (π.χ. κοινά εισιτήρια, πρακτορεία κ.λπ.) και να καθορίζουν κάθε σχετικό θέμα με τη λειτουργία της γραμμής, προς όφελος του διακινούμενου επιβατικού κοινού και των επιχειρήσεων τους.

3. Η εξυπηρέτηση της γραμμής διενεργείται με κοινά δρομολόγια προκειμένου περί ομώνυμων νομών και με ταχεία ή υπερταχεία για μη όμορους νομούς σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 του Ν. 2963/2001.

4. Ο αριθμός των δρομολογίων κάθε γραμμής, που τελεί υπό κοινή εκμετάλλευση, καθορίζεται με κοινή απόφαση των οικείων Νομαρχών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 του ίδιου νόμου, ο οποίος είναι ανάλογος, για κάθε ΚΤΕΛ, με τα ποσοστά συνεκμετάλλευσης όπως αυτά έχουν καθορισθεί σύμφωνα με την παρούσα. Σε κάθε περίπτωση η κοινή απόφαση των οικείων Νομαρχών εκδίδεται μέσα σε προθεσμία ενός (1) μηνός από την έκδοση της οικείας απόφασης για συνεκμετάλλευση των γραμμών.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Παπάγου, 28 Ιουνίου 2002

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
Χ. ΒΕΡΕΛΗΣ

**Για τη μεταβίβαση αρμοδιοτήτων σε Περιφέρειες και Δήμους, μετά την κατάργηση των Νομαρχών, Νομαρχιακών Συμβουλίων και Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων βλέπε σχετικά άρθρα Ν. 3852/2010 (Α 138) «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗΣ».**