

## **ΝΟΜΟΣ 2963/2001 (Α 268)**

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

### **Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α**

#### **ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ**

##### **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 συντελεστή κομίστρου της ίδιας γραμμής.
7. «Ημιαστικό λεωφορείο»: το αυτοκίνητο λεωφορείο, με το οποίο εκτελείται αστική ή υπεραστική επιβατική συγκοινωνία.
8. «Κ.Τ.Ε.Λ.»: νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία «Κοινό Ταμείο Είσπραξης 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.

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».

## 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, μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2019. \*\***

\* Η παράγραφος 1 τίθεται όπως αυτή αντικαταστάθηκε με παρ. 9 του άρθρου 17 του Ν. 3534/2007 (Α 40).

\*\* Μέχρι την ολοκλήρωση των διαδικασιών ανάθεσης του μεταφορικού έργου στους αναδόχους σύμφωνα με παρ. 1 άρθρου 31 Ν.4974/22 (Α 185 / 29-9-2022) το υπεραστικό και αστικό συγκοινωνιακό έργο που παρέχεται εξακολουθεί να διενεργείται από τους υφιστάμενους συγκοινωνιακούς φορείς.

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 31.12.2003.

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 εισφερόμενων στοιχείων.

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

Η υποπερίπτωση (ι) τίθεται όπως αυτή αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 5 του άρθρου 52 του Ν.4199/2013 (Α 216).

(ιι) 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.

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

\* Ο όρος «σύμβαση μίσθωσης» ή «εκμίσθωσης λεωφορείων», καθώς και ο όρος «εκμισθωτής» έχει αντικατασταθεί σύμφωνα με νέο άρθρο 3α που προστέθηκε μετά το άρθρο 3 με την παράγραφο 6 του άρθρου 52 του Ν.4199/2013 (Α 216).

\*\* Κατ' εφαρμογή των διατάξεων της υποπερίπτωσης (ιιι) της περίπτωσης β της παρ. 2 του άρθρου 3, εκδόθηκε η Υ.Α. αριθ. Β-οικ.60195/5172/2013 (Β 3067) με τίτλο «Βασικοί όροι ανάληψης υποχρέωσης μεταφοράς προσώπων με λεωφορεία ενταγμένα στις ΚΤΕΛ Α.Ε.».

3. Ακίνητα περιουσιακά στοιχεία ενταγμένα στη λειτουργία των Κ.Τ.Ε.Λ., τα οποία ανήκουν σε νομικά πρόσωπα, που έχουν συσταθεί από μετόχους των Κ.Τ.Ε.Λ., δύναται, με απόφαση της γενικής συνέλευσης των νομικών προσώπων, με πλειοψηφία

τουλάχιστον 2/3 του συνολικού αριθμού των ψήφων, να εισφερθούν στην υπό σύσταση Α.Ε. μετά από αποτίμηση της αξίας τους σύμφωνα με το άρθρο 9 του κ.ν. 2190/1920, έναντι ανάλογου αριθμού μετοχών. Επιτρέπεται επίσης να εξαγοραστούν από την Α.Ε. με καταβολή της αξίας που αποτιμάται σύμφωνα με το άρθρο 9 του κ.ν. 2190/1920, μετά από αντίστοιχη αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου αυτής.

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

**\* Ο όρος «σύμβαση μίσθωσης» ή «εκμίσθωσης λεωφορείων», καθώς και ο όρος «εκμισθωτής» έχει αντικατασταθεί σύμφωνα με νέο άρθρο 3α που προστέθηκε μετά το άρθρο 3 με την παράγραφο 6 του άρθρου 52 του Ν.4199/2013 (Α 216).**

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

**\* Ο όρος «σύμβαση μίσθωσης» ή «εκμίσθωσης λεωφορείων», καθώς και ο όρος «εκμισθωτής» έχει αντικατασταθεί σύμφωνα με νέο άρθρο 3α που προστέθηκε μετά το άρθρο 3 με την παράγραφο 6 του άρθρου 52 του Ν.4199/2013 (Α 216).**

**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 ΕΤΑΙΡΕΙΑ». Οι μετοχές είναι ονομαστικές.**

**Κατ' εξαίρεση των διατάξεων του κ.ν. 2190/1920, ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος και τα λοιπά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου εκλέγονται από τους μετόχους της Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. για τετραετή θητεία. Ο αριθμός των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου κάθε Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ορίζεται από τρία (3) έως επτά (7) μέλη, σύμφωνα με το καταστατικό της εταιρείας.**

**Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ορίζεται ο Διευθύνων Σύμβουλος της Εταιρείας, ο οποίος είναι ένας από τα μέλη αυτού.**

**Οι υποψηφιότητες, μαζί με απόσπασμα ποινικού μητρώου, υποβάλλονται στη Γραμματεία του Κ.Τ.Ε.Λ. μέχρι της 12ης μεσημβρινής της προηγούμενης της Γενι- κής Συνέλευσης ημέρας και στη συνέχεια συντάσσεται ενιαίο ψηφοδέλτιο.**

**Για την εκλογή του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου 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 Διοικητικού Συμβουλίου και ισάριθμων αναπληρωματικών.**

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

**Σε περίπτωση παραίτησης ή θανάτου ή φυσικής ή νομικής ανικανότητας του**

Προέδρου ή του Αντιπροέδρου ή μελών του Διοικητικού Συμβουλίου σε αριθμό μεγαλύτερο των αναπληρωματικών, ο οικείος Περιφερειάρχης προσφεύγει στο αρμόδιο δικαστήριο.

Κ.Τ.Ε.Λ. που βάσει της παρ. 2 του άρθρου 3 του παρόντος νόμου μετατράπηκαν σε ανώνυμες εταιρείες με την μορφή της περ. β' της παραγράφου αυτής, μπορούν με τις προϋποθέσεις του άρθρου αυτού, να μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρείες με την μορφή της περ. α' της ίδιας παραγράφου.

Κατ' εξαίρεση του ν. 4548/2018 (Α' 104) και κάθε αντίθετης καταστατικής διάταξης, η Γενική Συνέλευση των μετόχων των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. της περ. α' της παρ.2 του παρόντος δύναται να λαμβάνει απόφαση για αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου με απόλυτη πλειοψηφία των εκπροσωπούμενων σε αυτήν ψήφων, εάν τα ίδια κεφάλαια των ανωτέρω εταιρειών είναι αρνητικά κατά τον χρόνο λήψης της απόφασης. Στην περίπτωση αυτήν, το κεφάλαιο μπορεί να αυξάνεται τουλάχιστον κατά ποσό που καλύπτει το ελάχιστο ύψος του κεφαλαίου της ανώνυμης εταιρείας και το παθητικό της εταιρείας, όπως αυτό προκύπτει από τον ισολογισμό της τελευταίας χρήσης.»

\* Στο τέλος της παρ. 6 του παρόντος άρθρου όπως αυτή είχε συμπληρωθεί με παρ. 1 άρθρου 25 Ν.3710/2008 και με παρ. 1 άρθρου 119 Ν.4070/2012, προστίθενται δύο επιπλέον εδάφια και ολόκληρη η παρ. 6 τίθεται όπως αυτή συμπληρώθηκε και διαμορφώθηκε με άρθρο 95 του Ν.4849/2021 (Α 207).

7. Η κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, μετατροπή 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 λεωφορείων, απαλλάσσονται παντός τέλους ή δικαιώματος υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, καθώς και παντός φόρου συμπεριλαμβανομένου και του φόρου εισοδήματος και εξαιρουμένου μόνο του φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίων. Ειδικά για το Φ.Π.Α., έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του ν.2859/2000, όπως εκάστοτε ισχύουν.

\* Ο όρος «σύμβαση μίσθωσης» ή «εκμίσθωσης λεωφορείων», καθώς και ο όρος «εκμισθωτής» έχει αντικατασταθεί σύμφωνα με νέο άρθρο 3α που προστέθηκε μετά το άρθρο 3 με την παράγραφο 6 του άρθρου 52 του Ν.4199/2013 (Α 216).

~~8. Με την καταβολή του φόρου εισοδήματος από ανώνυμες εταιρείες 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.~~

Οι διατάξεις της παρ. 8 καταργούνται για μερίσματα που καταβάλλονται από την 1-1-2017 και μετά, σύμφωνα με παρ. 3α άρθρου 354 Ν.4512/2018 (Α 5).

9. Οι διατάξεις της παρ. 7 εφαρμόζονται και σε Ανώνυμες εταιρείες που συνιστώνται από μετόχους των ΚΤΕΛ, που δεν μετατρέπονται σε Α.Ε..

Η παρ. 9 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με παρ. 3β του άρθρου 354 του Ν.4512/2018 (Α 5).

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 βίαιη διακοπή αυτών.

**\* 11. Με την πλειοψηφία και εντός των προθεσμιών της παραγράφου 1, δύο (2) ή περισσότερα ΚΤΕΛ δύνανται να συστήσουν μία Ανώνυμη εταιρεία σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2, εφαρμοζομένων των διατάξεων της παραγράφου 7.**

**\* Η παρ. 11 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με παρ. 3γ άρθρου 354 Ν.4512/2018 (Α 5).**

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 3α**

«Όπου στο ν.2963/2001 (Α 268) αναφέρεται “σύμβαση μίσθωσης ή εκμίσθωσης λεωφορείων” νοείται η ανάληψη υποχρέωσης εκτέλεσης μεταφοράς προσώπων και όπου αναφέρεται “εκμισθωτής” νοείται ο μέτοχος της ανωνύμου εταιρείας, αντίστοιχα, κατά τα προβλεπόμενα στην υποπερίπτωση (i) της περίπτωσης β’ της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του ίδιου νόμου.»

**Το άρθρο 3α προστέθηκε στον παρόντα νόμο με την παράγραφο 6 του άρθρου 52 του Ν.4199/2013 (Α 216).**

### **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.

**\* «Στους χώρους στέγασης ή στάθμευσης και συντήρησης των λεωφορείων των ΚΤΕΛ Α.Ε. και τους χώρους στέγασης ή στάθμευσης και συντήρησης των τουριστικών λεωφορείων, επιτρέπεται η τοποθέτηση δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των ιδιόκτητων ή μισθωμένων λεωφορείων. Στην περίπτωση αυτή εκδίδεται άδεια λειτουργίας αορίστου χρόνου πρατηρίων υγρών καυσίμων ιδιωτικής χρήσης από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας σύμφωνα με τα οριζόμενα στην υπουργική**

απόφαση υπ' αριθ. 37776/2645/30-5-2017 (B 1882). Κάθε άλλη διάταξη που ορίζει διαφορετικά καταργείται.

~~β. Οι διατάξεις της παραπάνω περίπτωσης εφαρμόζονται έξι (6) μήνες μετά τη δημοσίευση του παρόντος».~~

Η ισχύς των διατάξεων της παραπάνω περίπτωσης παρατείνεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024, τηρουμένων των όρων της περιβαλλοντικής αδειοδότησης.\*\*

\* Το δεύτερο εδάφιο της περ. β που προστέθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 119 του Ν.4070/2012 (Α 82), τίθεται όπως αυτό αντικαταστάθηκε με παρ. 3 (περ. α και β) του άρθρου 70 του Ν.4530/2018 (Α 59). Το τελευταίο εδάφιο της ανωτέρω διάταξης αντικαταστάθηκε με παρ. 1 άρθρου 71 Ν.4663/2020 (Α 30).

\*\* Η περ. β της παρ. 3 του άρθρου 70 του Ν.4530/2018 παρατάθηκε έως 31-12-2023 με άρθρο 91 Ν.5039/23 (Α 83), και έως 31-12-2024 τηρουμένων των όρων περιβαλλοντικής αδειοδότησης με άρθρο 60 Ν.5079/2023 (Α 215 / 22-12-2023).

~~«γ. Ειδικά για τα αστικά ΚΤΕΛΑ και αστικά ΚΤΕΛΑ Α.Ε. και τις δημοτικές επιχειρήσεις Κω και Ρόδου, οι προθεσμία του εδαφίου β παρατείνεται έως 31 Δεκεμβρίου 2018.»~~

\*\* Το ανωτέρω εδάφιο (γ) καταργήθηκε με παρ. 2 άρθρου 71 Ν.4663/2020 (Α 30).

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.

ε. Είναι δυνατή η εκτέλεση και κάθε άλλου είδους μεταφορικού έργου, εφόσον πληρούνται οι εκάστοτε απαιτούμενες από το νόμο ειδικές προϋποθέσεις και εφόσον συστήνουν ανεξάρτητες μεταφορικές επιχειρήσεις για το έργο αυτό.

Η περίπτωση ε τίθεται όπως προστέθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 25 του Ν. 3710/2008 (Α 216).

## Άρθρο 5

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

1. Στην 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 31.12.2003 τίθεται σε εκκαθάριση, μετά την ανάληψη και εκτέλεση του έργου από διάδοχο φορέα, 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 προθεσμία έξι (6) μηνών, ήτοι μέχρι 31.3.2003 και 30.6.2004 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. Άλλως 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., εφόσον αυτοί επιθυμούν να συμμετάσχουν στις ως άνω επιχειρήσεις και εταιρίες. 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 ανάληψης και εκτέλεσης του έργου από το διάδοχο φορέα, 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. Λεωφορεία δημόσιας χρήσης, που ανήκουν σε μετόχους Κ.Τ.Ε.Λ., τα οποία δεν έλαβαν απόφαση μετατροπής, ή δεν πραγματοποίησαν την απόφαση περί μετατροπής, μπορούν να ενταχθούν στις επιχειρήσεις και εταιρίες των προηγούμενων παραγράφων, στις οποίες θα συμμετάσχουν οι μέτοχοι αυτοί.

**\* «4. Κ.Τ.Ε.Λ., στα οποία είναι εντεταγμένα μέχρι δώδεκα λεωφορεία, δύνανται να διατηρήσουν τη νομική μορφή που έχουν κατά την ημερομηνία ισχύος του παρόντος ή μπορούν και μετά την παρέλευση της προθεσμίας της παραγράφου 1 του άρθρου 3 και με τις προϋποθέσεις του άρθρου 3 του παρόντος νόμου, να μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρίες με τη μορφή της περίπτωσης α' της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του παρόντος.»**

**\*\* Τα ανωτέρω ΚΤΕΛ μπορούν με τις ίδιες προϋποθέσεις να μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρίες με τη μορφή της περίπτωσης β της παραγράφου 2 του άρθρου 3.**

**\* Η παράγραφος 4 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 119 του Ν.4070/2012 (Α 82).**

**\*\* Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 4, ως ανωτέρω ισχύει, προστέθηκε με άρθρο 33 του Ν.4530/2018 (Α 59).**

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 ή στις ανώνυμες εταιρίες της παραγράφου 1, καθώς και οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία παροχής δικαιώματος θέσης σε κυκλοφορία λεωφορείων δημόσιας χρήσης για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου που θα ανατεθεί, και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

**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».**

## **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.

**Το άρθρο 1 του ν. 2446/1996 παρατίθεται.**

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.Ι. 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 το 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.).

**Κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 1 του άρθρου 7 εκδόθηκε η Υ.Α. αριθ. Οικ. Β-54871/4060/2003 (Β 1364).**

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

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

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

5. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και μετά από μελέτη κυκλοφοριακών επιπτώσεων, που εκπονείται με μέριμνα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται τα σημεία 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 του Νομάρχη 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 εκμετάλλευση 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 συνεκμετάλλευσης αυτής, μετά από τεχνοοικονομική μελέτη.

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 συνεκμετάλλευσης αυτής, μετά από τεχνικοοικονομική μελέτη. **Αν οι Περιφερειάρχες διαφωνούν, η γραμμή και οι όροι συνεκμετάλλευσης δύνανται να καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.**

**Το τελευταίο εδάφιο τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με άρθρο 41 Ν. 4530/2018 (Α 59).**

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

**Κατ' εφαρμογή των διατάξεων της περίπτωσης ε της παρ. 6 του άρθρου 7 εκδόθηκε η Υ.Α. αριθ. Οικ. Β 37835/2851/2002 (Β 841).**

7. Οι νέες αστικές και ενδονομαρχιακές 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 εκμετάλλευσης 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 εκμετάλλευσης της γραμμής, β) να προτείνει στο αρμόδιο όργανο σχετική τροποποίηση της εκμετάλλευσης 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.

**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».**

## **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 συνεκμετάλλευσης 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.

\* Κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 2 του άρθρου 8 εκδόθηκε η Υ.Α. αριθ. Οικ. Β-15596/1141/2003 (Β 330).

Για τα δρομολόγια στις περιοχές αρμοδιότητας ΟΑΣΑ Α.Ε. και ΟΣΕΘ Α.Ε. (αστικά, υπεραστικά και ειδικά τοπικού χαρακτήρα) σχετική είναι η διάταξη των παρ. 3 και 4 του άρθρου 54 του Ν.4568/2018 (Α 178), όπως τροποποιήθηκε και αναδιατυπώθηκε ολόκληρο το άρθρο (54) με το άρθρο 38 του Ν.4663/2020 (Α 30).

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».

## Άρθρο 9

### Εξυπηρέτηση υπεραστικών γραμμών

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

2. Η εξυπηρέτηση των διανομαρχιακών υπεραστικών επιβατικών γραμμών που συνδέουν πρωτεύουσες νομών ή άλλες πόλεις αυτών με την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη ή με πρωτεύουσες ή πόλεις νομών, διενεργείται με «ταχεία» και «υπερταχεία 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 αποβίβαση 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 ταχεία 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 ή να συστήνουν κοινοπραξίες ή 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.**

Η παράγραφος 5 του άρθρου 9 παρατίθεται όπως αυτή τροποποιήθηκε με τον Ν.3185/2003 (Α 229) άρθρο 20 παρ. 4 περίπτωση ε.

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.

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».

## **«Άρθρο 10**

### **Καθορισμός και είσπραξη κομίστρου**

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται στο τελευταίο τρίμηνο κάθε έτους, καθορίζονται ή αναπροσαρμόζονται, κάθε φορά, οι χιλιομετρικοί συντελεστές κομίστρου μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία, τα όρια βάρους αποσκευών χωρίς καταβολή κομίστρου, οι συντελεστές κομίστρου για μεταφορά υπερβάλλοντος βάρους αποσκευών και ασυνόδευτων μικροδεμάτων, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια για τον τρόπο είσπραξης, διάθεσης εισιτη-ρίων και επιβαλλόμενων επιβαρύνσεων επί της τιμής αυτών. Οι παραπάνω χιλιομετρικοί συντελεστές κομίστρου, στις αστικές και υπεραστικές γραμμές, δύνανται να είναι ενιαίοι για το σύνολο της χώρας ή διαφορετικοί κατά περιφερειακή ενότητα ή περιφερειακές ενότητες ή κατά κατηγορίες γραμμών που παρουσιάζουν παρόμοια χαρακτηριστικά στοιχεία εκμετάλλευσης. Με όμοια απόφαση καθορίζονται 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 ελευθέρως ή μειωμένης τιμής εισιτήρια, σύμφωνα με την αριθμ. 99/1990 (Α' 109) 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 των υπεραστικών γραμμών κάθε φορέα παροχής συγκοινωνιακού έργου καθορίζονται με αποφάσεις των οικείων Περιφερειάρχων, με βάση τις ρυθμίσεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού. Τα κόμιστρα των αστικών γραμμών καθορίζονται ενιαία για όλους τους φορείς στην Υπουργική Απόφαση 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 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 περιφερειακών αυτοδιοικήσεων.

5. Με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη 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 εισπραξης 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 δύνανται να τοποθετούνται, με αποφάσεις των Δ.Σ. των Κ.Τ.Ε.Λ. και στα λεωφορεία υπεραστικών γραμμών.

**\*\* 7. Στον προϋπολογισμό κάθε αρμόδιου Υπουργείου εγγράφονται πιστώσεις για την καταβολή της δαπάνης που προκαλείται στις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, από τη μεταφορά δωρεάν ή με μειωμένο εισιτήριο, των ατόμων με αναπηρία και χρόνιες παθήσεις και των συνοδών τους, των αναπήρων πολέμου και των συνοδών τους, των πολυτέκνων, των μαθητών, των φοιτητών και σπουδαστών.**

Το ύψος των παραπάνω πιστώσεων, η κατανομή αυτών σε κάθε συγκοινωνιακό φορέα, αστικό ή υπεραστικό, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και του καθ' ύλην αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού, που εκδίδεται εντός του α τριμήνου εκάστου έτους, μετά από πρόταση της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Σ.) και της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Υ.Σ.), αντίστοιχα.»

\* Με την παράγραφο 1 του άρθρου 33 του Ν.4663/2020 (Α 30 / 12-2-2020) αντικαταστάθηκε η

παράγραφος 3 του παρόντος άρθρου, τροποποιήθηκαν οι παράγραφοι 1, 4, 5 και 7 και ολόκληρο το άρθρο 10 διαμορφώθηκε ως ανωτέρω.

\*\* Το άρθρο 86 του Ν.4530/2018 (Α 59) αναφορικά με τη ρύθμιση απαλλαγών και αποζημιώσεων σχετικά με την καταβολή κομίστρου (δωρεάν ή μειωμένου) σε καθορισμένες κατηγορίες δικαιούχων στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, αντικαταστάθηκε με το άρθρο 86 του Ν.4796/2021 (Α63/17-4-2021) και με παρ. 1 άρθρου 225 Ν.4823/2021 (Α 136) καθώς και με παρ. 1 άρθρου τρίτου Ν.4991/2022 (Α 211) που παρατίθεται στο Παράρτημα Β (Διάφορες σχετικές διατάξεις).

## Άρθρο 11

### Όροι κυκλοφορίας και καθορισμός αριθμού λεωφορείων

1. Η μεταφορά προσώπων διενεργείται με αστικά\* ή υπεραστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης. Τα λεωφορεία αυτά, όταν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, είτε καινούργια είτε μεταχειρισμένα, πρέπει να είναι ηλικίας μέχρι δέκα πέντε (15) ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου. Μετά τη συμπλήρωση είκοσι επτά (27) ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου, 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.

Η παράγραφος 1 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 4 του άρθρου 119 του Ν.4070/2012 (Α 82).

Στο δεύτερο εδάφιο της ανωτέρω παραγράφου μετά τη λέξη «όταν», προφανώς εκ παραδρομής, παραλείφθηκε η λέξη «τίθενται».

\* Σύμφωνα με άρθρο 35 Ν.4530/2018 (Α 59) τα αναφερόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 11 του Ν.2963/2001 αστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης, όταν τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία είτε καινούρια είτε μεταχειρισμένα πρέπει να είναι ηλικίας μέχρι δέκα οκτώ (18) ετών.

\*\* Με το άρθρο 66 του Ν.4850/2021 (Α 208) παρατείνονται τα όρια ηλικίας απόσυρσης από την κυκλοφορία των οχημάτων ΚΤΕΛ ΑΕ και ΚΤΕΛ, Τουριστικών κ.λπ., των οποίων το ισχύον όριο συμπληρώνεται από 1/1/2020 έως και 31/12/2022.

Ειδικότερα, για τα αστικά, ημιαστικά και υπεραστικά λεωφορεία αναστέλλεται ως ανωτέρω η ισχύς του τρίτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 11 του παρόντος νόμου μέχρι 31/12/2022.

Η ανωτέρω προθεσμία έχει παραταθεί μέχρι 31-12-2023 με εγκύκλιο 408948/22-12-2022 ΑΔΑ 9ΠΦΗ465ΧΘΞ-75Ε.

Με παρ. 1 άρθρου 61 Ν.5079/2023 (Α 215) η προθεσμία απόσυρσης των ανωτέρω λεωφορείων αναστέλλεται μέχρι και 30-4-2024 για όσα το όριο συμπληρώνεται από 1-1-2022 έως 31-12-2023.

Ολόκληρο το άρθρο που αφορά και σε άλλες κατηγορίες Δ.Χ. οχημάτων (π.χ. τουριστικά) παρατίθεται στο Παράρτημα Β (Διάφορες σχετικές διατάξεις).

2. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του Κ.Τ.Ε.Λ., ή της Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ 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.

Κατ' εφαρμογή των παραπάνω διατάξεων (της περίπτωσης α της παραγράφου 3 του άρθρου 11) εκδόθηκε η Υ.Α. αριθ. 37492/1795/2003 (Β 922), η οποία τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τις Υ.Α. 57865/2848/03 (Β 607/04), Β-31078/2787/2019 (Β 1423) και 83836/4593/16/17 (Β 3662) όμοιες, καθώς και με άρθρο 39 Ν.4530/2018 (Α 59) και με άρθρο 35 Ν.4663/2020 (Α 30).

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

Κατ' εφαρμογή των διατάξεων της περίπτωσης β της παραγράφου 3 του άρθρου 11 εκδόθηκε η Υ.Α. αριθ. Οικ. Β-13985/1070/2005 (Β 321) η οποία τροποποιήθηκε με τις Α-ΟΙΚ74021/7150/2005 (Β 1925), Β-55764/4593/2007 (Β 2064), Β-4957/496/2009 (Β 1423) και Β-36145/3422/2013 (Β 2064) όμοιες.

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.

Κατ' εφαρμογή των διατάξεων της περίπτωσης γ της παραγράφου 3 του άρθρου 11 εκδόθηκε η Υ.Α. αριθ. 54847/2655/03 (Β 607/04).

4. «Η παράγραφος 4, όπως προστέθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 22 του Ν.3333/2005, καταργήθηκε με την παράγραφο 4 του άρθρου 119 του Ν.4070/2012 (Α 82).»

## «Άρθρο 12

### Εκσυγχρονισμός υποδομών και λεωφορείων

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

2. Στις ανώνυμες εταιρείες που ιδρύονται σύμφωνα με το άρθρο 3, καθώς και στα Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν υποχρεούνται να μετατραπούν σε ανώνυμες εταιρείες, στη ΡΟΔΑ και στη 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. τη θέση σε κυκλοφορία ή την αντικατάσταση αστικών και υπεραστικών λεωφορείων κυριότητας των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή την αντικατάσταση αστικών και υπεραστικών λεωφορείων κυριότητας των μετόχων αυτών.

3. Για τις προβλεπόμενες στην παρ. 2 ενισχύσεις διατίθεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το αδιάθετο υπόλοιπο πιστώσεων έως το ύψος του



ποσού των τριάντα εκατομμυρίων (30.000.000) ευρώ, από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Το ποσό διατίθεται, κατά προτεραιότητα, για την ικανοποίηση των αιτήσεων που έχουν υποβληθεί από 1.1.2016 ή θα υποβληθούν μέχρι 31.12.2023, για την ενίσχυση επενδύσεων των περ. α', β' και γ' της παρ. 2. Επίσης, από τις ως άνω πιστώσεις διατίθεται ποσό και για την ενίσχυση των επενδύσεων της περ. δ' της παρ. 2, για την ικανοποίηση αιτήσεων που έχουν υποβληθεί από 1.1.2010 ή θα υποβληθούν μέχρι 31.12.2022. Η ενίσχυση της περ. δ' της παρ. 2 χορηγείται και σε κληρονόμους μετόχων, εφόσον έχει υποβληθεί εμπροθέσμως σχετική αίτηση του θανόντα. Όλες οι αιτήσεις υποβάλλονται στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τους όρους, τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία που ορίζεται στην κείμενη εθνική και ενωσιακή νομοθεσία. Για την εκταμίευση των ενισχύσεων, τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά και τα δικαιούμενα πρόσωπα εφαρμόζονται οι διατάξεις της κοινής υπουργικής απόφασης, της παρ. 4.

Οι ανωτέρω ενισχύσεις διατίθενται, εφόσον κατά περίπτωση πληρούνται οι προϋποθέσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 1407/2013 της Επιτροπής, της 18ης Δεκεμβρίου 2013 (L 352) και του Κανονισμού (ΕΕ) 360/2012 της Επιτροπής, της 25ης Απριλίου 2012 (L 114).

Η χρηματοδότηση των ανωτέρω επενδυτικών προγραμμάτων γίνεται ως εξής:

α. Για την ενίσχυση των επενδύσεων των περ. α', β' και γ' της παρ. 2 διατίθεται ποσό τεσσάρων χιλιάδων τετρακοσίων (4.400) ευρώ ανά λεωφορείο του οικείου Κ.Τ.Ε.Α.. Η εν λόγω ενίσχυση δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενήντα τοις εκατό (50%) του συνολικού κόστους του έργου.

β. Για την ενίσχυση των επενδύσεων της περ. δ' της παρ. 2 διατίθενται:

(i) Τριάντα τοις εκατό (30%) 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 πέντε (5) έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου.

(iii) Σε περιπτώσεις συνένωσης δύο ή περισσότερων Κ.Τ.Ε.Α., ενός ή περισσότερων περιφερειακών ενοτήτων ή Κ.Τ.Ε.Α. και δημοτικής επιχείρησης, εφόσον συμμετέχουν στη συνένωση αυτήν όλα τα Κ.Τ.Ε.Α. της περιφερειακής ενότητας ή των περιφερειακών ενοτήτων ή της μεμονωμένης νήσου ή τουλάχιστον όλα τα υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Α., το ποσοστό της ενίσχυσης για την περίπτωση του στοιχείου (i) για την αγορά καινούργιων λεωφορείων ανέρχεται σε τριάντα πέντε τοις εκατό (35%) και για την περίπτωση του στοιχείου (ii) για την αγορά μεταχειρισμένων λεωφορείων σε δεκαπέντε τοις εκατό (15%).

(iv) Εξήντα τοις εκατό (60%) της τιμής κτήσης αυτών, εφόσον είναι αμιγώς ηλεκτρικά ή εξωτερικώς φορτιζόμενα (plug-in) υβριδικά, καινούργια ή ηλικίας μέχρι ενός (1) έτους από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου, χωρίς να έχουν κυκλοφορήσει.

Στις ενισχύσεις αυτές υπάγονται και τα λεωφορεία των άγονων γραμμών, όπως προβλέπονται στις διατάξεις του π.δ. 967/1979 (Α' 272).

\* Οι παρ. 2 και 3 τίθενται αντικαταστάθηκαν με άρθρο 82 Ν.5039/2023 (Α 83). Στη συνέχεια, η παρ. 3 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με άρθρο 59 Ν.5079/2023 (Α 215 / 22-12-2023).

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών 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. Για την αντικατάσταση και ανανέωση των λεωφορείων δίδονται τα ακόλουθα πρόσθετα κίνητρα:

α. Αν είναι καινούργια ή ηλικίας μέχρι ενός (1) 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 δέκα τοις εκατό (10%) της τιμής κτήσης αυτών.

Αν η αντικατάσταση λεωφορείων υπάγεται στην περίπτωση (iii) του εδαφίου β' της παραγράφου 3, τότε από τον ειδικό λογαριασμό του άρθρου 13 καλύπτεται έως το δεκαπέντε τοις εκατό (15%) της τιμής κτήσης αυτών. Για τα Κ.Τ.Ε.Λ. μεμονωμένων νήσων, όταν δεν συντρέχει περίπτωση συνένωσης, το παραπάνω ποσοστό ανέρχεται σε δεκαπέντε τοις εκατό (15%) της τιμής κτήσης αυτών.

β. Αν είναι μεταχειρισμένα και έχουν συμπληρώσει μέχρι πέντε (5) έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου, καλύπτεται από τον ως άνω λογαριασμό έως το πέντε τοις εκατό (5%) της τιμής κτήσης αυτών.

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

6. Κάθε αστικό ή υπεραστικό λεωφορείο που τίθεται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία σε αντικατάσταση κυκλοφορούντος λεωφορείου και είναι καινούργιο ή μεταχειρισμένο ηλικίας έως πέντε (5) ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, απαλλάσσεται των τελών κυκλοφορίας επί μια τριετία από το έτος ταξινόμησής του, του έτους αυτού συμπεριλαμβανομένου.

\* Η διαδικασία διάθεσης των ποσών της παρ. 5 είχε καθοριστεί με το άρθρο 3 της Υπουργικής Απόφασης Β1188/36/2003 (Β 24).

7. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών 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.

8. 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 φέρουν υποχρεωτικά εξοπλισμό για την πρόσβαση και ασφαλή μεταφορά ατόμων με κινητικά προβλήματα. Τα υπεραστικά 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 εξοπλισμό για την πρόσβαση και ασφαλή μεταφορά ατόμων με κινητικά προβλήματα. Η υποχρέωση του δευτέρου εδαφίου της παρούσας παραγράφου ισχύει από την 1 η Ιανουαρίου 2021.

9. Οι εταιρείες Κ.Τ.Ε.Λ. Αττικής Α.Ε. και Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε. υποχρεούνται να εγκαταστήσουν συστήματα τηλεματικής και συστήματα για τη λειτουργία ηλεκτρονικού εισιτηρίου, συμβατά με τα αντίστοιχα συστήματα του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.».

\* Με την παράγραφο 2 του άρθρου 33 του Ν.4663/2020 (Α 30 / 12-2-2020) αντικαταστάθηκε η

παράγραφος 3 του παρόντος άρθρου, τροποποιήθηκαν οι παράγραφοι 1, 4, 6 και 8, καταργήθηκε η παράγραφος 5, οι παράγραφοι 6 έως 10 αναριθμούνται σε 5 έως 9 και ολόκληρο το άρθρο 12 διαμορφώθηκε ως ανωτέρω. Στη συνέχεια η παρ. 3 αντικαταστάθηκε με άρθρο 24 του Ν.4753/2020 (Α 227).

«10. Οι εταιρείες Κ.Τ.Ε.Λ. Αττικής Α.Ε. και Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε. υποχρεούνται να εγκαταστήσουν συστήματα τηλεματικής και συστήματα για τη λειτουργία ηλεκτρονικού εισιτηρίου, συμβατά με τα αντίστοιχα συστήματα του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.».

β. Η εγκατάσταση τηλεματικής και συστημάτων λειτουργίας ηλεκτρονικού εισιτηρίου της παραγράφου 10 του ν. 2963/2001, όπως αυτή προστίθεται με την περίπτωση α' της παρούσας, ολοκληρώνεται εντός τεσσάρων (4) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος».

\*\* Η παρ. 10 τίθεται όπως αυτή προστέθηκε στο άρθρο 54 του Ν.4568/2018 (Α 178) με παρ. 5α του άρθρου 38 του Ν.4663/2020 (Α30 / 12-2-2020).

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: α) Σε εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 12 του Ν.2963/2001 (Α 268) εκδόθηκε η υπ' αριθ. Β-10868/764/2003 (Β 265) ΚΥΑ, όπως τροποποιήθηκε με τη Β-70092/5266/2003 (Β 1771) όμοια, καθώς και η υπ' αριθ. 45588/2076/2002 (Β 1100).

### «Άρθρο 13

#### Εισφορές αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ.

1. Για την ανανέωση των λεωφορείων και την υλοποίηση έργων υποδομής αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ. και Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., επιβάλλεται εισφορά πέντε τοις εκατό (5%) επί του συνόλου των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων που προκύπτουν από την εκάστοτε ισχύουσα από- φαση κομίστρου των αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ., Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., της Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ και ΡΟΔΑ. Η εισφορά του πρώτου εδαφίου, ως εισφορά ειδικού σκοπού, δεν υπολογίζεται ως φορολογητέο εισόδημα και κατατίθενται σε τραπεζικούς λογαριασμούς που συστήνονται ειδικά για τον σκοπό αυτόν.

Ειδικότερα:

α. Ποσοστό τρία τοις εκατό (3%) διατίθεται αποκλειστικά για την ανανέωση του στόλου, σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 12.

\* Η παρ. 6 του άρθρου 12 αναριθμήθηκε σε παρ. 5 μετά τη διαμόρφωση του άρθρου αυτού με παρ. 2 άρθρου 33 Ν.4663/2020 (Α 30).

β. Ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) διατίθεται με αποκλειστικό σκοπό τη χρηματοδότηση έργων υποδομής και εκσυγχρονισμού του Κ.Τ.Ε.Λ. ή Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., ιδίως σταθμών ή πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων, σταθμών στέγασης και συντήρησης, μηχανοργάνωσης, κατασκευής εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και πληροφόρησης κοινού.

γ. Τα ποσά των περ. α' και β' δύνανται να χρησιμοποιούνται και για άλλους σκοπούς, οι οποίοι ανάγονται στην εύρυθμη λειτουργία του Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή Κ.Τ.Ε.Λ., λόγω αντιμετώπισης εκτάκτων συνθηκών και ταμειακών αναγκών. Οι εισφορές των περ. α' και β' της παρ. 1 κατατίθενται ανά τρίμηνο και το αργότερο εντός των επόμενων τριών (3) μηνών από τη λήξη του.

2. Εκκρεμείς οφειλές μηνιαίων καταβολών για τους συγκοινωνιακούς φορείς Κ.Τ.Ε.Λ., Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. και τη Δημοτική Επιχείρηση ΡΟΔΑ, που έχουν υπαχθεί σε ρύθμιση δόσεων, κατ' εφαρμογή της παρ. 6 του άρθρου 33 του ν. 4663/2020 (Α' 30), συνεχίζουν να κατατίθενται στον ειδικό λογαριασμό εισφοράς ένα τοις εκατό (1%) που έχει συσταθεί στο Νέο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, με IBAN GR8702606450000010200123896, κατ' εφαρμογή της υπό στοιχεία Β-οικ.7956/626/14/24.2.2014 (Β' 449) κοινής απόφασης των υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος διατηρείται σε ισχύ, μέχρις ότου καταβληθούν όλες οι μηνιαίες οφειλές δόσεων από τους ανωτέρω υπόχρεους φορείς.
3. Σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης καταβολής μιας δόσης από υπόχρεο φορέα της παρ. 2, η ρύθμιση χάνεται και το συνολικό μη καταβληθέν ποσό της οφειλής εισπράττεται ως δημόσιο έσοδο κατά τον Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (ν.δ. 356/1974, Α' 90).
4. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και ύστερα από προτάσεις της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Σ.) και της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Υ.Σ.) διατίθεται, μέχρι εξαντλήσεώς του, στα αστικά και υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. και Κ.Τ.Ε.Λ., τη Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ και ΡΟΔΑ, αναλογικά, το συνολικό συγκεντρωθέν ποσό στον ειδικό λογαριασμό της παρ. 2, που συγκεντρώθηκε από τις εισφορές των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου, κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου, όπως ίσχυε μέχρι την αντικατάστασή του ο οποίος διατηρείται σε ισχύ μέχρι την εξόφληση και της τελευταίας δόσης ρύθμισης των υπόχρεων φορέων.
5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται οι διαδικασίες για το κλείσιμο του ειδικού λογαριασμού εισφοράς ένα τοις εκατό (1%) της παρ. 2, μετά την εξάντληση του συνόλου των πόρων αυτού.
6. Κανονιστικές αποφάσεις που εκδόθηκαν κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου, όπως ίσχυε μέχρι την αντικατάστασή του, καταργούνται.

#### ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

\* Το άρθρο 13 τίθεται όπως αυτό αντικαταστάθηκε με άρθρο 42 του Ν.4850/2021 (Α 208/5-11-2021).

\*\* Με παρ. 1στ άρθρου 75 Ν.4850/2021 (Α 208) καταργείται η περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 (Α' 268) περί της εισφοράς του ενός τοις εκατό (1%) για την ενίσχυση των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. και Κ.Τ.Ε.Λ. και την εκπόνηση μελετών και έργων εκσυγχρονισμού των φορέων αυτών. Η καταβολή της καταργηθείσας εισφοράς που πρώτου εδαφίου δεν αναζητείται ως δικαιολογητικό για τη χορήγηση των οικονομικών ενισχύσεων του άρθρου 12 του ν. 2963/2001.

\*\*\* Η διαδικασία διάθεσης του ποσοστού 3% της εισφοράς του παρόντος άρθρου είχε καθοριστεί με άρθρο 3 της Υπουργικής Απόφασης Β1188/36/2003 (Β 24).

### «Άρθρο 14 Κανονισμός Κ.Τ.Ε.Λ. Οδηγοί

1. Με Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας που εκδίδεται από τους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, μετά από έγκριση της Γενικής Συνέλευσης εκάστου φορέα, καθορίζονται τα προσόντα πρόσληψης, οι λόγοι και η διαδικασία απόλυσης του προσωπικού, η υπηρεσιακή κατάσταση, η συμπεριφορά και οι

υποχρεώσεις αυτού, ο χρόνος εργασίας και ανάπαυσης, οι πειθαρχικές ευθύνες, οι πειθαρχικές ποινές, τα όργανα και η διαδικασία επιβολής αυτών, καθώς και κάθε άλλη σχετική ρύθμιση, σύμφωνα με τις προβλέψεις της κείμενης εργατικής νομοθεσίας και της νομοθεσίας περί ανωνύμων εταιρειών. Ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας κατατίθεται στην υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας ή Περιφερειακής Ενότητας εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος. Σε περίπτωση μη τήρησης της ανωτέρω προθεσμίας, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, αναστέλλεται η λειτουργία του Διοικητικού Συμβουλίου της Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή του Κ.Τ.Ε.Λ., έως την κατάθεση του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας.

2. Οι ιδιοκτήτες οδηγοί, 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 έβδομο έτος της ηλικίας τους\*\*\*.

3. Το π.δ. 246/2006 (Α' 261) «"Κανονισμός Προσωπικού των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. και Κ.Τ.Ε.Λ. του ν. 2963/2001" καταργείται στο σύνολό του τρεις (3) μήνες μετά τη δημοσίευση του παρόντος.»

\* Με την παράγραφο 3 του άρθρου 33 του Ν.4663/2020 (Α 30 / 12-2-2020) αντικαταστάθηκαν οι παράγραφοι 1 και 3 του παρόντος άρθρου και ολόκληρο το άρθρο 14 διαμορφώθηκε ως ανωτέρω.

\*\* Η αναφερόμενη στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου αποκλειστική προθεσμία παρατάθηκε με την παρ. 7 της υπ' αριθ. Α24937/1323/28-4-2020 εγκυκλίου του Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών (ΑΔΑ: ΨΧΨ7465ΧΘΞ-3ΩΞ), μέχρι 31-8-2020.

\*\*\* Με την παρ. 1 του άρθρου 41 του Ν.4850/2021 (Α 208) θεσπίστηκε ανώτατο όριο ηλικίας για τους οδηγούς των λεωφορείων και φορτηγών Δ.Χ. στα 67 έτη, ενώ για τους οδηγούς σχολικών λεωφορείων και τουριστικών που χρησιμοποιούνται για μεταφορά μαθητών θεσπίστηκε στα 65 έτη.

## **«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 είσπραξη 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, κατά τρόπο προσβάσιμο σε όλους, συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρία,  
ζ. προβαίνουν σε κρατήσεις θέσεων μέσω πανελλαδικού συστήματος κρατήσεων θέσεων, όπως αυτό καθορίζεται στην παράγραφο 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 όλων των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρία κατά τη διάρκεια της μεταφοράς και κατά την παραμονή τους στους χώρους αναμονής και άφιξης ή αναχώρησης λεωφορείων,  
ια. διαθέτουν οργανωμένες υπηρεσίες πληροφοριών στους σταθμούς αφίξοαναχώρησης, προσβάσιμες σε όλους,  
ιβ. διαθέτουν οργανωμένη υπηρεσία παραλαβής δεμάτων και φύλαξης απολεσθέντων αντικειμένων,  
ιγ. απαγορεύουν τη μεταφορά εύφλεκτων και εκρηκτικών υλών,  
ιδ. απαγορεύουν τη μεταφορά ζώων, πλην των περιπτώσεων ζώων βοήθειας ατόμων με αναπηρία ή μικρών κατοικίδιων ζώων, που μεταφέρονται με κατάλληλα για τον σκοπό αυτόν μέσα.  
Το Διοικητικό Συμβούλιο της Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή του Κ.Τ.Ε.Λ. επιτρέπεται, με απόφασή του, εφόσον οι λειτουργικές ανάγκες το επιβάλλουν, να μεταβάλει θέσεις εργασίας του προσωπικού από αυτές των ειδικοτήτων τους, σε άλλες, με εξαίρεση αυτές του βοηθητικού προσωπικού, χωρίς να θίγεται μισθολογικά ο εργαζόμενος.»

\* Με την παράγραφο 4 του άρθρου 33 του Ν.4663/2020 (Α 30 / 12-2-2020) αντικαταστάθηκαν οι περιπτώσεις στ, ι, ια και ιδ της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, προστέθηκε στην παράγραφο αυτή τελευταίο εδάφιο, η παράγραφος 2 διαγράφηκε και ολόκληρο το άρθρο 15 διαμορφώθηκε ως ανωτέρω.

## Άρθρο 16 Εποπτεία

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

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».

## **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.

**Κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 17 εκδόθηκε το Π.Δ. 170/2003 (Α 140) που παρατίθεται στο Παράρτημα Δ.**

## **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 εργαζομένων 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, όπως αυτό διαπιστώνεται από τον οικείο Νομάρχη.

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

**Το άρθρο αυτό εφαρμόζεται σε συνδυασμό με το άρθρο 83 του Ν. 3463/2006 (Α 114).**

**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».**

## **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 καταβάλουν 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, με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας παραχωρείται μέχρι 31.12.2003, το εκτελούμενο συγκοινωνιακό έργο 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.

**\*Κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4 του άρθρου 20 εκδόθηκε η Κ.Υ.Α. αριθ. οικ. Β 40413/3090/2002 (Β 942).**

**\*\*Για νήσους κάτω των 10.000 κατοίκων η παραχώρηση μικροσυγκοινωνίας γίνεται σύμφωνα με άρθρο 67 Ν.4850/2021 (Α 208) όπως τροποποιήθηκε με άρθρο 83 Ν.5039/2023 (Α 83) που παρατίθεται στο τέλος του παραρτήματος Β (διάφορες διατάξεις).**

## **Άρθρο 21**

### **Προδιαγραφές εγκαταστάσεων αναμονής - Διαφημίσεις**

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

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

**Η παρ. 5 του άρθρου 11 του Ν. 2696/99 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει με παρ. 15 άρθρου 19 Ν.4071/2012 (Α 85).**

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.

Κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 3 του άρθρου 21 εκδόθηκε η Υ.Α. αριθ. οικ. Β 36935/2806/2002 (Β 862).

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».

## **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 δέκα πέντε (15) ετών, από το έτος κατασκευής του πλαισίου του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου.**

Η παρ. 3 τίθεται όπως αυτή αντικαταστάθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 52 του Ν.4199/2013 (Α 216).

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 δόσεις. Η πρώτη δόση καταβάλλεται τον Ιανουάριο του 2002.

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

Επικοινωνιών, διαγράφονται και δεν αναζητούνται.

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».

### **Άρθρο 23** **Θέματα διοίκησης Κ.Τ.Ε.Λ.**

1. Μέχρι τη 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 νομού 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 τον 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.

**αβ.** 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.

**αγ.** 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:**

**βα.** 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.

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

4. Η Γενική Συνέλευση συγκαλείται από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου. Η σχετική πρόσκληση περιλαμβάνει απαραίτητα το οίκημα, τη χρονολογία και ώρα της συνεδρίασης, καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης, αναρτάται δε σε εμφανή θέση των γραφείων του Κ.Τ.Ε.Α., 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.Α., 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.Α. 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 στον 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 περίπτωσης β' της παραγράφου 3 γίνονται με μυστική ψηφοφορία.

8. Σε περίπτωση μη έγκρισης του απολογισμού του Διοικητικού Συμβουλίου του Κ.Τ.Ε.Α., 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.Α.). Σε αυτήν 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.»**

\* Με την παράγραφο 5 του άρθρου 33 του Ν.4663/2020 (Α 30 / 12-2-2020) αντικαταστάθηκε η παράγραφος 5 του παρόντος άρθρου και ολόκληρο το άρθρο 24 διαμορφώθηκε ως ανωτέρω.

## **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 δύναμη τους μέχρι και τριάντα (30) λεωφορεία και πενταμελές για όσα έχουν στη δύναμη 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 καταδικάσθηκε τελεσίδικα ή παραπεμφθηκε 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 αλλά 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.

**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».**

## **Άρθρο 26**

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

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο Κ.Τ.Ε.Λ. είναι αρμόδιο:
  - α. Να εισηγείται στις αρμόδιες αρχές την έγκριση των δρομολογίων.
  - β. Να αποφασίζει για την εκτέλεση των δρομολογίων.
  - γ. Να ρυθμίζει τη διοικητική διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία του Κ.Τ.Ε.Λ., να καθορίζει τις οργανικές θέσεις και τη δύναμη του προσωπικού του, τα απαιτούμενα προσόντα για κάθε θέση και να προσλαμβάνει και να διενεργεί τις προαγωγές αυτού σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά.
  - δ. Να μεριμνά για την έγκαιρη κατάρτιση του ετήσιου προϋπολογισμού και απολογισμού της χρήσης, τα οποία υποβάλλει για έγκριση στη Γενική Συνέλευση.
  - ε. Να αποφασίζει για τη δημιουργία αμαξοστασίων, υπηρεσίας συντήρησης, καθαρισμού και ανεφοδιασμού των λεωφορείων με καύσιμα, σταθμών, στεγάστρων

αναμονής επιβατών και άλλων παρεμφερών εγκαταστάσεων, εφόσον υπάρχουν σχετικές πιστώσεις στον εγκεκριμένο, από τη Γενική Συνέλευση, προϋπολογισμό.

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

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

η. Να προσλαμβάνει, μετά από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων, Διευθυντή του Κ.Τ.Ε.Λ.. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται και το ύψος των αποδοχών του.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. 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 ΚΤΕΛ καταβάλλεται μηνιαία αποζημίωση, η οποία βαρύνει τον προϋπολογισμό του ΚΤΕΛ και καθορίζεται από τη Γενική Συνέλευση.

2. Ειδικότερα για τον Πρόεδρο του ΚΤΕΛ η παραπάνω αποζημίωση δεν μπορεί να είναι μικρότερη του μισθού που αντιστοιχεί στο βαθμό λογιστή χωρίς πτυχίο, εγγάμου με δυο παιδιά και με τριακονταετή προϋπηρεσία, για όσα ΚΤΕΛ έχουν ενταγμένα στη δύναμη τους πάνω από τριάντα πέντε (35) λεωφορεία. Για τα ΚΤΕΛ που έχουν στη δύναμη τους δώδεκα (12) μέχρι τριάντα πέντε (35) λεωφορεία, το ύψος της αποζημίωσης αυτής δεν μπορεί να είναι μικρότερο του ποσού που αντιστοιχεί στο εξήντα τοις εκατό (60%) του ως άνω μισθού και για τα ΚΤΕΛ που έχουν στη δύναμη τους κάτω από δώδεκα (12) λεωφορεία στο τριάντα τοις εκατό (30%) του ίδιου μισθού.

3. Οι μετά την 31.12.1984 διατελέσαντες Πρόεδροι του Διοικητικού Συμβουλίου κάθε αστικού ή υπεραστικού ΚΤΕΛ, καθώς και οι εφεξής διατελούντες, επί τρεις (3) τουλάχιστον τριετίες, λαμβάνουν μηνιαία χορηγία, μετά τη συμπλήρωση του 60ού έτους της ηλικίας τους, η οποία θα βαρύνει τον ειδικό λογαριασμό του ΚΤΕΛ 1% της περίπτωσης γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001, εφόσον παραμένουν μέτοχοι αυτού.

Η μηνιαία αυτή χορηγία ορίζεται ίση με το ογδόντα τοις εκατό (80%) των μισθών της παραγράφου 2 του παρόντος κατά περίπτωση.

4. Οι μετά την 31.12.1995 διατελέσαντες Πρόεδροι των Πανελλαδικών Ομοσπονδιών των ΚΤΕΛ ΠΟΑΥΣ και ΠΟΑΣ, του Πανελλαδικού Αλληλασφαλιστικού Συνεταιρισμού Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων Συν Π.Ε., του Αλληλασφαλιστικού Συνεταιρισμού Βορείου Ελλάδος και Θεσσαλίας Συν Π.Ε. και του ΚΣΑΥΛΕ, καθώς και οι εφεξής διατελούντες επί τρεις (3) τουλάχιστον τριετίες, λαμβάνουν μηνιαία χορηγία, η οποία θα βαρύνει τον προϋπολογισμό των φορέων αυτών.

Η μηνιαία αυτή χορηγία ορίζεται ίση με το ογδόντα τοις εκατό (80%) του μισθού Προέδρου ΚΤΕΛ, όπως αυτός καθορίζεται σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 του παρόντος.

5. Οι διατάξεις των παραγράφων 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου ισχύουν και για τους Προέδρους των ΚΤΕΛ Α.Ε.

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

## **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 Συνελεύσεως αυτών που λαμβάνεται με την πλειοψηφία των δύο τρίτων (2/3) τουλάχιστον των ψήφων του συνόλου των μετόχων κάθε Κ.Τ.Ε.Λ..

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

2. Υπεραστικά ή αστικά Κ.Τ.Ε.Λ. που εξυπηρετούν περισσότερους του ενός νομού ή έχουν έδρα διαφορετικούς 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, μετά από τεchnο-οικονομική μελέτη που εκπονείται με μέριμνα του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας, από την οποία να προκύπτει η καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και η βιωσιμότητα των φορέων που θα δημιουργηθούν.

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.

**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».**

### **Άρθρο 30**

#### **Εξίσωση συνθηκών εκμετάλλευσης Κ.Τ.Ε.Λ.**

1. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται ο τρόπος εξίσωσης του αριθμού των διανυόμενων, 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.

**Κατ' εφαρμογή των διατάξεων των παραγράφων 1 & 2 του άρθρου 30 εκδόθηκε η Υ.Α. αριθ. οικ. Β 36933/2804/2002 (Β 862), όπως αυτή συμπληρώθηκε με τις υπ' αριθ. (α) Β/16861/1227/2003 (Β 367) και (β) Β-63656/4695/2003 (Β 1624) όμοιες και τροποποιήθηκε με την Υ.Α. αριθ. Οικ. Β-4741/341/05 (Β 142).**

### **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.

γ. σε περίπτωση διακοπής κυκλοφορίας λόγω λήξης του προβλεπόμενου ορίου ηλικίας κυκλοφορίας του λεωφορείου για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των τεσσάρων (4) μηνών.

**Η περίπτωση γ τίθεται όπως αυτή προστέθηκε με την παράγραφο 4 του άρθρου 25 του Ν. 3710/2008 (Α 216).**

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 επιβάλλουν 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 (ΦΕΚ46Α').

**\* Οι διατάξεις του άρθρου 31 εφαρμόζονται και σε Α.Δ.Χ. μετόχων ΚΤΕΛ Α.Ε. σύμφωνα με παράγραφο 2 άρθρου 26 Ν. 3446/2006 που παρατίθεται στο παράρτημα Β.**

**\*\* Για τις περιπτώσεις διακοπής κυκλοφορίας λεωφορείου της παραγράφου 5 εφαρμόζονται αναλογικά οι παράγραφοι 1, 2 και 5 του άρθρου 8 του Ν. 3446/2006 (Α 49) σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 25 του Ν. 3710/2008 (Α 216) που παρατίθενται στο παράρτημα Β.**

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».

## **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 τριών (23) ετών του άρθρου 11 εφαρμόζεται από 1.8.2004 και για τα κυκλοφορούντα κατά τη δημοσίευση του νόμου αυτού λεωφορεία. Για τα λεωφορεία των Κ.Τ.Ε.Λ. νήσων με πληθυσμό, κατά την τελευταία απογραφή μέχρι 3.000 κατοίκους, το παραπάνω όριο ηλικίας εφαρμόζεται από 1.6.2006.**

**\* Η παρ. 3 του άρθρου 32 τίθεται όπως συμπληρώθηκε με την περίπτωση στ' της παραγράφου 4 του άρθρου 20 του Ν. 3185/03 (Α 229) και όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 4 του άρθρου 19 του Ν. 3254/04 (Α 137).**

Το όριο ηλικίας των 23 ετών του άρθρου 11 του παρόντος νόμου τροποποιήθηκε στα 27 έτη, σύμφωνα με την παρ. 4 άρθρου 119 του Ν.4072/2012 (Α 82).

4. Για την εφαρμογή του νόμου αυτού, όπου αναφέρεται Κ.Τ.Ε.Λ., πριν την 31.12.2003 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 εταιρίες κατ' εφαρμογή του άρθρου 3 του νόμου αυτού, με την επιφύλαξη της παρ. 4 του άρθρου 5.

.....  
Απαλείφθηκαν τα άρθρα 33 έως 49 του Ν.2963/2001, διότι δεν αφορούν τα Κ.Τ.Ε.Λ.

## **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 παράγραφοι 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 55Α).
- στ. Το άρθρο 33 του ν. 1959/1991 (ΦΕΚ 123Α).
- 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.

\* Σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 11 του Ν. 3082/2002 (Α 316) καταργείται το εδάφιο ζ του άρθρου 50 του Ν. 2963/2001 και επαναφέρεται σε ισχύ το άρθρο 18 του Ν. 1903/1990 (Α 142), όπως έχει τροποποιηθεί με την παρ. 8 του άρθρου 44 του Ν. 2963/2001 και την παράγραφο 8 του άρθρου 17 του Ν. 3534/2007 (Α 40).

Στη συνέχεια το άρθρο 18 Ν.1903/1990 τροποποιήθηκε και διαμορφώθηκε ολόκληρο με άρθρο 36 Ν.4663/2020 (Α 30), η δε παράγραφος 3 αυτού καταργήθηκε με παρ. 1ε του άρθρου 75 του Ν.4850/2021 (Α 208).

## **Άρθρο 51** **Ισχύς**

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στο νόμο αυτόν και εκτός των άρθρων 1 έως 32 του κεφαλαίου Α που αρχίζει την 1.7.2001.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεση του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 22 Νοεμβρίου 2001

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ  
**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ**

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ                      ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΗΜ. Δ/ΣΗΣ  
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ                      ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ  
**ΝΙΚ. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ**                      **ΚΩΝ/ΝΟΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ**

   ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡ/ΞΙΑΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ                              ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ  
**ΑΠ.ΑΘ. ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ**                      **ΒΑΣΩ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ**

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝ. ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ                      ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ  
**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ**                              **ΑΛΕΞ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ**

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ                      ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ  
**ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ**                              **ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ**

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ**