

Υ.Α. Οικ. Β 36933/2804/2002 (Β 862)

(Εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 30 του Ν.2963/2001 και εφαρμόζεται από τα ΚΤΕΛ που δεν έχουν μετατραπεί σε Α.Ε.)

«Εξίσωση συνθηκών εκμετάλλευσης λεωφορείων ΚΤΕΛ».

Ο υπουργός μεταφορών και επικοινωνιών

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

- α) Του άρθρου 30 του Ν. 2963/2001 (Α 268),
- β) του άρθρου 29α του Ν. 1558/85 (Α 137) «Κυβέρνηση και κυβερνητικά όργανα», όπως συμπληρώθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2801/92 (Α 154) και αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 2α του άρθρου 1 του Ν. 2469/97 (Α 38),
- γ) το γεγονός ότι από τις διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

«ΕΞΙΣΩΣΗ ΣΥΝΘΗΚΩΝ

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΚΤΕΛ»

1. Κάθε ΚΤΕΛ που εκμεταλλεύεται υπεραστικές ή υπεραστικές και αστικές λεωφορειακές γραμμές, μεριμνά να πραγματοποιούν όλα τα λεωφορεία, που είναι ενταγμένα στη δύναμή του, ίσο αριθμό χιλιομέτρων και με τις παρακάτω ειδικές διακρίσεις:

- α) Στα λεωφορεία ηλικίας μέχρι και οκτώ (8) ετών, αντιστοιχούν είκοσι στα εκατό (20%) περισσότερα πλασματικά χιλιόμετρα από τα λεωφορεία ηλικίας άνω των εικοσιπέντε (25) ετών.
- β) Στα λεωφορεία ηλικίας άνω των οκτώ (8) ετών έως και είκοσι (20) ετών, αντιστοιχούν δεκαπέντε στα εκατό (15%) περισσότερα πλασματικά χιλιόμετρα από τα λεωφορεία ηλικίας άνω των εικοσιπέντε (25) ετών.
- γ) Στα λεωφορεία ηλικίας άνω των είκοσι (20) ετών έως και εικοσιπέντε (25) ετών, αντιστοιχούν δέκα στα εκατό (10%) περισσότερα πλασματικά χιλιόμετρα από τα λεωφορεία ηλικίας άνω των εικοσιπέντε (25) ετών.
- δ) Τα λεωφορεία ηλικίας άνω των εικοσιπέντε (25) ετών παίρνουν μόνο τα πλασματικά χιλιόμετρα χωρίς προσαύξηση.
- ε) Τα λεωφορεία κλάσης "2" (μικρολεωφορεία) εξισώνονται με την πραγματοποίηση ογδόντα στα εκατό (80%) των πλασματικών χιλιομέτρων που πραγματοποιούν τα λεωφορεία της ίδιας ηλικίας των μεγαλύτερων κλάσεων.

Από τη διάκριση αυτή εξαιρούνται τα τύπου Ε' και παρεμφερούς τύπου Ε' τριάντα θέσεων και άνω λεωφορεία για τα οποία εφαρμογή έχουν οι λοιπές διατάξεις της παρούσας παραγράφου.

1Α. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της ΚΤΕΛ δύναται να εφαρμόζεται, εναλλακτικά, συντελεστής πραγματικών χιλιομέτρων ανάλογα με την ηλικία των λεωφορείων ως ακολούθως:

- αα) Για λεωφορεία ηλικίας μέχρι και έντεκα (11) ετών σε είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) ή 0,25**
- ββ) Για λεωφορεία ηλικίας άνω των έντεκα (11) μέχρι και είκοσι τριών (23) ετών, σε δεκαπέντε τοις εκατό (15%) ή 0,15.**
- γγ) Για λεωφορεία ηλικίας άνω των είκοσι τριών (23) ετών ο συντελεστής είναι μηδενικός.**

Το εδάφιο 1Α της παραγράφου 1 του άρθρου 1 τίθεται όπως προστέθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 1 της Υ.Α. αριθ. Β/16861/1227/2003 (Β 367), όπως αυτή τροποποιήθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου μόνου της Υ.Α. αριθ. Οικ. Β-4741/341/2005 (Β 142).

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 του παρόντος, λεωφορεία που είναι εφοδιασμένα με σύστημα κλιματισμού (ψύξη) εκτελούν, κατά την περίοδο από 1ης Ιουνίου έως 30ης Σεπτεμβρίου κάθε έτους, τρία τοις εκατό (3%) περισσότερα πλασματικά χιλιόμετρα από αυτά που εκτέλεσε κατά μέσο όρο, καθ' όλο το προηγούμενο έτος ένα λεωφορείο της ίδιας κλάσης χωρίς σύστημα κλιματισμού.

3. Η παραπάνω εξίσωση γίνεται με την καθιέρωση για κάθε λεωφορείο, δρομολογίων σε μία ή περισσότερες γραμμές και με ένα τρόπο που αποφεύγονται, κατά το δυνατόν, ή που περιορίζονται στο ελάχιστο, οι διανυκτερεύσεις εκτός έδρας, οι υπερωριακές απασχολήσεις του προσωπικού, η χρονικά άνιση απασχόληση των λεωφορείων και η πραγματοποίηση χιλιομέτρων έξω από τα κανονικά δρομολόγια.

4. Ειδικά για τα λεωφορεία που ανήκουν στην ιδιοκτησία Εταιρειών, οι οποίες έχουν συσταθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 29 του Ν. 588/77, επιτρέπεται η εξίσωση των χιλιομέτρων να γίνεται ενιαία για το σύνολο των λεωφορείων της Εταιρίας με την έννοια ότι, τα χιλιόμετρα που δεν πραγματοποιεί ένα λεωφορείο της εταιρίας, μπορεί να τα πραγματοποιεί κάποιο άλλο λεωφορείο αυτής.

5. Κάθε ΚΤΕΛ το οποίο εκμεταλλεύεται μόνο αστικές λεωφορειακές γραμμές μεριμνά για τη μεταξύ των ενταγμένων σ' αυτό λεωφορείων, κατά το δυνατό και με ανοχή $\pm 5\%$, εξίσωση των πλασματικών χιλιομέτρων. Η εξίσωση αυτή μπορεί να γίνεται με κυκλωματική εργασία. Ειδικά τα ενταγμένα σε ΚΤΕΛ λεωφορεία της παραγράφου αυτής, τα οποία ανήκουν σε εταιρίες που έχουν συσταθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 29 του Ν. 588/1977, επιτρέπεται να μην εξισώνονται μεταξύ τους από την άποψη των πλασματικών χιλιομέτρων, αρκεί τα χιλιόμετρα που δεν θα πραγματοποιήσει ένα λεωφορείο της Εταιρίας να τα πραγματοποιήσει κάποιο άλλο αυτής (Εταιρείας).

6. Η εξίσωση των χιλιομέτρων του άρθρου αυτού δεν ισχύει για τα λεωφορεία που ανήκουν κατά ακέραια μονάδα στο νομικό πρόσωπο του ΚΤΕΛ.

7. Το μέσο έργο (πλασματικά χιλιόμετρα) που πρέπει να εκτελεί ένα λεωφορείο για εξίσωση χιλιομέτρων, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, μέσα στη διαχειριστική περίοδο, καθορίζεται σαν γινόμενο, του συντελεστή πλασματικών χιλιομέτρων που του αντιστοιχεί ανάλογα με τη κλάση και την ηλικία και της τιμής της παράστασης που έχει αριθμητή το σύνολο των πλασματικών χιλιομέτρων του ΚΤΕΛ στην ίδια περίοδο (εκτός από τα πλασματικά χιλιόμετρα που εκτελούν τα λεωφορεία που ανήκουν κατά ακέραια μονάδα στο ΚΤΕΛ) και παρανομαστή το σύνολο των αντιστοίχων συντελεστών πλασματικών χιλιομέτρων όλων των λεωφορείων που δεν ανήκουν κατά ακέραια μονάδα στο ΚΤΕΛ.

8. Αν το έργο που πραγματοποίησε κάθε λεωφορείο σε μια διαχειριστική περίοδο (η διαχειριστική περίοδος είναι τρεις (3) μήνες) δεν συμπίπτει με το έργο που του αναλογεί σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο τότε:

α) Τα επί πλέον πλασματικά χιλιόμετρα (χρεωστικά) μεταφέρονται και θεωρείται ότι πραγματοποιήθηκαν στην επόμενη διαχειριστική περίοδο και

β) Τα πλασματικά χιλιόμετρα που υπολείπονται (πιστωτικά) θεωρείται ότι πραγματοποιήθηκαν και αφαιρούνται από τα πλασματικά χιλιόμετρα που θα πραγματοποιηθούν στην επόμενη διαχειριστική περίοδο. Το ΚΤΕΛ μεριμνά, από την μια διαχειριστική περίοδο στην άλλη, να εκτελούνται ανάλογα περισσότερα ή λιγότερα πλασματικά χιλιόμετρα με αποτέλεσμα να μειώνονται τα χρεωπιστωτικά ώστε μέσα

στο ημερολογιακό έτος (τέσσερις (4) διαχειριστικές περιόδους) να επιτυγχάνεται η χιλιομετρική εξίσωση.

Απώλειες θεωρούνται τα πλασματικά χιλιόμετρα που δεν πραγματοποιήθηκαν από υπαιτιότητα του ιδιοκτήτη (δεν εκτελέστηκαν τα καθορισμένα δρομολόγια για λόγους επισκευής του λεωφορείου ή για άλλη αιτία) τα οποία προσαυξανόμενα κατά τριάντα στα εκατό (30%) αφαιρούνται από τα πληρωτέα {πλασματικά χιλιόμετρα}.

Ως απώλεια, σε περίπτωση άρνησης του ιδιοκτήτη για εκτέλεση δρομολογίων, καταλογίζεται η αντιστοιχούσα στη μέση ημερήσια χιλιομετρική διάνυση, κατά κλάσεις λεωφορείων, που λαμβάνεται κατά το χρονικό διάστημα της αντίστοιχης διαχειριστικής περιόδου.

Στο τέλος της τέταρτης διαχειριστικής περιόδου, εφόσον τα χρεωστικά πιστωτικά πλασματικά χιλιόμετρα είναι κάτω του πέντε στα εκατό (5%) των ετησίων πλασματικών χιλιομέτρων μεταφέρονται αντίστοιχα (συν ή πλην) στην πρώτη διαχειριστική περίοδο του επομένου έτους.

Για τα πλασματικά χιλιόμετρα που πραγματοποιούνται πέραν του πέντε στα εκατό (5%) καταβάλλονται ανάλογα οι λειτουργικές δαπάνες των λεωφορείων που τα πραγματοποίησαν, το δε υπόλοιπο ποσό που αντιστοιχεί στην απόσβεση κεφαλαίου, κέρδος κ.λπ. υπολογίζεται με βάση τον ετήσιο συντελεστή μερίσματος και κατανέμεται ανάλογα στα λεωφορεία που πραγματοποίησαν τα περισσότερα ή λιγότερα χιλιόμετρα πέραν του πέντε στα εκατό (5%).

Οι παραπάνω λειτουργικές δαπάνες υπολογίζονται σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ

ΚΛΑΣΗ «6»	ΚΛΑΣΗ «5»	ΚΛΑΣΗ «4»	ΚΛΑΣΗ «4»	ΚΛΑΣΗ «3» & «2»	ΚΛΑΣΗ «2»
Y-Δ H-Δ A-AP A-Δ	Y1,Y2,B100, Y-5, H-5, A-5 Y-50 H-50 A-100	Y4,A,A11 H4 Y-40 H-40 A-80	Δ,ΔΕ,Ε, Παρ. Ε τριάντα (30) θέσεων & άνω (συμπεριλαμβανομένων και των αντίστοιχων τύπων λεωφορείων που ανήκουν στη κλάση «2» και είχαν χαρακτηρισθεί ως μικρολεωφορεία)	Σ3-Σ3α Παρ. Ε κάτω των τριάντα (30) θέσεων Y-3,H-3, A-3 Αστικό Μικρολεωφ ορείο A-5, H-30,Y-30 ΚΛΑΣΗ «2» T1-T2 ΜΛ-24	ΜΛ-12 έως ΜΛ-18 Y-2, H-2, A-2, Y-20
$\Delta=0,500$ $*\Pi\lambda * T\kappa$	$\Delta=0,450*\Pi\lambda *$ $T\kappa$	$\Delta=0,400*$ $\Pi\lambda * T\kappa$	$\Delta=0,350*\Pi\lambda * T\kappa$	$\Delta=0,300*$ $\Pi\lambda * T\kappa$	$\Delta=0,280*$ $\Pi\lambda * T\kappa$

Όπου Δ: δαπάνες σε Ευρώ, Πλ: πλασματικά χιλιόμετρα, Τκ: τιμή καυσίμου σε Ευρώ ανά λίτρο.

Στην περίπτωση που στο τέλος της τέταρτης διαχειριστικής περιόδου ένα ή περισσότερα λεωφορεία έχουν πραγματοποιήσει πλασματικά χιλιόμετρα τα οποία υπολείπονται περισσότερο από 5% του μέσου έργου των ετησίων πλασματικών χιλιομέτρων ενός λεωφορείου της κλάσης των και τα χιλιόμετρα αυτά τα έχουν

πραγματοποιήσει περισσότερα λεωφορεία των οποίων το ετήσιο έργο δεν υπερβαίνει τα 5% του μέσου ως άνω έργου των πλασματικών χιλιομέτρων, ώστε να μπορεί να εφαρμοσθεί η διάταξη του προηγούμενου εδαφίου της παραγράφου αυτής, τότε τα υπολειπόμενα, χιλιόμετρα των λεωφορείων αυτών θα μεταφέρονται και θα πραγματοποιούνται στα δύο (2) πρώτα διαχειριστικά τρίμηνα του επομένου έτους.

Τα παραπάνω πλασματικά χιλιόμετρα (χρεωστικά - πιστωτικά) δεν μεταφέρονται από το ΚΤΕΛ στην ΚΤΕΛ Α. Ε. Για την περίπτωση του μεταβατικού διαστήματος, από 1.1.2003 και μέχρι την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του ΚΤΕΛ ως ΚΤΕΛ Α.Ε. τα προαναφερόμενα χιλιόμετρα εκκαθαρίζονται ως εξής:

Για τα επιπλέον πλασματικά χιλιόμετρα που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι την ημερομηνία αυτή καταβάλλονται ανάλογα οι λειτουργικές δαπάνες των λεωφορείων που τα πραγματοποίησαν, το δε υπόλοιπο ποσό που αντιστοιχεί στην απόσβεση κεφαλαίου, κέρδος κ.λπ., υπολογίζεται με βάση τον ετήσιο χιλιομετρικό συντελεστή μερίσματος και κατανέμεται ανάλογα με τα χιλιόμετρα που έχει πραγματοποιήσει, περισσότερα ή λιγότερα από το μέσο όρο, κάθε λεωφορείο, έτσι ώστε το πενήντα στα εκατό (50%) του ετήσιου χιλιομετρικού συντελεστή μερίσματος να δίδεται σε αυτά που έχουν πραγματοποιήσει τα περισσότερα από το μέσο όρο χιλιόμετρα και το υπόλοιπο πενήντα στα εκατό (50%) σε αυτά που έχουν πραγματοποιήσει τα λιγότερα από το μέσο όρο χιλιόμετρα.

Το ως άνω εδάφιο της παραγράφου 8 του άρθρου 1 προστέθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 1 της Υ.Α. αριθ. Β/16861/1227/2003 (Β 367).

Η παραπάνω εξίσωση μπορεί να πραγματοποιηθεί με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων του ΚΤΕΛ ή της ΚΤΕΛ Α.Ε. μέχρι τις 31.12.2003.

Το ως άνω εδάφιο στο τέλος της παραγράφου 8 του άρθρου 1 προστέθηκε με το άρθρο μόνο της Υ.Α. αριθ. Β-63656/4695/2003 (Β 1624).

9. Για να διευκολύνεται η εξίσωση των πλασματικών χιλιομέτρων που πραγματοποιούν τα λεωφορεία ενός ΚΤΕΛ, και για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, επιτρέπεται να δρομολογούνται προσωρινά, με απόφαση του Δ.Σ. του ΚΤΕΛ που κοινοποιείται στον αρμόδιο για την εποπτεία νομάρχη, υπεραστικά λεωφορεία σε αστικές γραμμές κυρίως στις ακραίες συνοικίες και αντίστροφα. Με τον τρόπο αυτό εξυπηρετούνται συγκοινωνιακές ανάγκες αιχμών ή άλλες έκτακτες ανάγκες οι οποίες δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν διαφορετικά.

10. Για την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου αυτού και του άρθρου 2 της παρούσας, ηλικία του λεωφορείου είναι αυτή που προκύπτει με βάση το έτος κατασκευής του πλαισίου του λεωφορείου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου.

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» που παρατίθεται στη σελίδα 44.

Άρθρο 2

«ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΤΑ ΕΝΤΑΓΜΕΝΑ ΣΤΟ ΚΤΕΛ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΤΟΥ»

Η κατανομή των εσόδων και δαπανών του ΚΤΕΛ σε κάθε διαχειριστική περίοδο καθώς και η σχετική χρέωση και πίστωση της μερίδας κάθε λεωφορείου διενεργείται σύμφωνα μετά οριζόμενα στις επόμενες παραγράφους:

1. Από τις συνολικές ακαθάριστες εισπράξεις του ΚΤΕΛ (από εισιτήρια, αποσκευές, εκδρομές κ.λπ.) αφαιρούνται οι παρακάτω δαπάνες:

α) Αποδοχές και λοιπές αποζημιώσεις του προσωπικού και αναλυτικότερα, οι τακτικές αποδοχές όλου του προσωπικού εκτός από τους οδηγούς, οι τακτικές αποδοχές όλων των οδηγών δεύτερης φυλακής και εφεδρικής δύναμης. Οι πρόσθετες αποδοχές (υπερωρίες, αποζημιώσεις για νυκτερινή εργασία, προσαυξήσεις εξαιρέσιμων κ.λπ.) όλου του προσωπικού που απασχολείται στο ΚΤΕΛ συμπεριλαμβανομένων και των οδηγών, οι αποζημιώσεις των απολυομένων και συνταξιοδοτούμενων εκτός από τους οδηγούς που δεν είναι υπάλληλοι του ΚΤΕΛ. Οι εργοδοτικές εισφορές στα οικεία ασφαλιστικά ταμεία (πλην ΤΣΑ) το χαρτόσημο και ΟΓΑ όλου του προσωπικού εξαιρουμένων μόνον εκείνων που αναλογούν στις τακτικές αποδοχές των οδηγών πρώτης φυλακής λεωφορείων ενταγμένων στη δύναμη υπεραστικών ΚΤΕΛ, οι στολές του προσωπικού κινήσεως, οι προμήθειες των πρακτόρων και οι αποζημιώσεις των Νομικών Συμβούλων.

β) Φόροι, τέλη, εισφορές, Φ.Κ.Ε., τέλη διοδίων, κυκλοφορίας, σταθμεύσεως, Δήμων, εισφορά του άρθρου 4 του Ν. 984/1979 (ΦΕΚ 244 Α/27-10-79).

γ) Τα έξοδα διοικήσεως που αφορούν ενοίκια, τηλέφωνα, θέρμανση, φωτισμό, έπιπλα και σκεύη, έντυπα, γραφική ύλη, καθαριότητα, δικαστικά, εράνους, βοηθήματα, γενικά δημόσιες σχέσεις, αμοιβή οργάνων διοικήσεως ΚΤΕΛ, συντήρηση κτιρίων, έξοδα δημιουργίας σταθμών, περιπτέρων, στάσεων, καθώς επίσης για τις κάθε είδους λοιπές δαπάνες που προβλέπονται στους προϋπολογισμούς των ΚΤΕΛ, οι οποίοι έχουν εγκριθεί από τις Γενικές Συνελεύσεις.

δ) Επιπλέον, κατά την περίοδο από 1 Απριλίου και μέχρι 30 Σεπτεμβρίου κάθε έτους, συνολικό ποσό που αντιπροσωπεύει για όλα τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ (Αστικού ή Υπεραστικού), που είναι εφοδιασμένα με σύστημα κλιματισμού (ψύξη), το κόστος της επιπλέον δαπάνης για την απόσβεση και τη λειτουργία του.

Το αναλογούν ποσό, που καταβάλλεται σε κάθε ως άνω λεωφορείο υπολογίζεται ως εξής:

$K=0,15 \Delta$ Ευρώ

Όπου:

K = κόστος των επιπλέον λειτουργικών δαπανών και απόσβεσης του συστήματος κλιματισμού (ψύξη)

Δ = δαπάνες σε Ευρώ, κατά κλάση λεωφορείου, οι οποίες υπολογίζονται σύμφωνα με τον πίνακα λειτουργικών δαπανών της παραγράφου 8 του άρθρου 1 της παρούσας απόφασης.

Για τον υπολογισμό αυτό λαμβάνονται τα πλασματικά χιλιόμετρα (πλ) που πραγματοποιεί το λεωφορείο μέσα στο προαναφερόμενο χρονικό διάστημα.

Η διαπίστωση της εγκατάστασης και της κανονικής λειτουργίας του συστήματος κλιματισμού κατά την διάρκεια των δρομολογίων γίνεται με ευθύνη του Δ.Σ. του ΚΤΕΛ.

Το υπόλοιπο που απομένει, μετά την αφαίρεση των παραπάνω δαπανών από το σύνολο των ακαθάριστων εισπράξεων, αποτελεί το συνολικό μέρισμα που θα μοιραστεί στους μετόχους.

2. Για κάθε λεωφορείο αστικό ή υπεραστικό λαμβάνουμε τα χιλιόμετρα που πραγματοποίησε κατά γραμμή, τα πολλαπλασιάζουμε με το συντελεστή βατότητας της γραμμής και αθροίζουμε τα γινόμενα, με τον τρόπο αυτό προσδιορίζεται το σύνολο των πλασματικών χιλιομέτρων κάθε λεωφορείου μέσα στη διαχειριστική περίοδο.

Συντελεστής βατότητας γραμμής είναι ο συντελεστής ο οποίος καθορίζεται ποσοστιαία από το μήκος της διαδρομής που μπορεί να πραγματοποιήσει ένα λεωφορείο σε ένα δρόμο συγκριτικά με την αντίστοιχη διάνυση σε εθνική οδό ομαλού

εδάφους με τις ίδιες οικονομικές επιβαρύνσεις (καύσιμα, λιπαντικά, ελαστικά, συντήρηση).

Ο συντελεστής βατότητας καθορίζεται για κάθε γραμμή ή τμήμα γραμμής, από τον αρμόδιο Νομάρχη μετά σχετική μελέτη και εισήγηση του προϊσταμένου της υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών και της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών του νομού και σχετική γνώμη του ΚΤΕΛ.

Ο συντελεστής βατότητας παίρνει την τιμή 1 για την εθνική οδό ομαλού πεδινού εδάφους και τις τιμές 1,05, 1,10, 1,15, 1,20, 1,25, 1,30, 1,35, 1,40, 1,50, 1,60, 1,70, 1,80, ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες και τις δυσχέρειες που παρουσιάζει η κάθε γραμμή.

Σε πολύ εξαιρετικές περιπτώσεις και μετά από αιτιολογημένη απόφαση του Νομάρχη ο συντελεστής βατότητας μπορεί να πάρει την τιμή 2,2.

Για τον καθορισμό του συντελεστή βατότητας λαμβάνονται υπόψη τα παρακάτω στοιχεία:

α) Η μέση ταχύτητα που επιτυγχάνεται κατά την πραγματοποίηση διαδρομής (στον καθορισμό της μέσης ταχύτητας συνυπολογίζεται και ο χρόνος επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών).

β) Το είδος της οδού (εθνική, επαρχιακή, δημοτική, κοινοτική)

γ) Η μορφολογία του εδάφους (πεδινό, ορεινό)

δ) Γεωμετρικά στοιχεία οδού (κατά μήκος και εγκάρσιες κλίσεις, καμπυλότητα, πλάτος κ.λπ.)

ε) Ποιότητα οδοστρώματος, ασφαλτοστρωμένο, χαλικόστρωτο, χωμάτινο.

στ) Πληρότητα των λεωφορείων κατά την εκτέλεση δρομολογίων στην εξεταζόμενη γραμμή.

Στα ΚΤΕΛ που εκμεταλλεύονται μόνο αστικές λεωφορειακές γραμμές και η εξίσωση γίνεται μόνο με κυκλωματική εργασία, ο συντελεστής βατότητας για όλες τις γραμμές λαμβάνει την τιμή 1. Αποφάσεις των Νομαρχών που εκδόθηκαν σύμφωνα με τα ανωτέρω εξακολουθούν να ισχύουν. Με όμοια απόφαση, σε περίπτωση μεταβολής ενός ή περισσότερων από τα παραπάνω στοιχεία ο συντελεστής βατότητας της γραμμής τροποποιείται ανάλογα.

3. Με βάση τα πλασματικά χιλιόμετρα προσδιορίζεται ο συντελεστής μερίσματος κάθε λεωφορείου, ο οποίος είναι γινόμενο του αριθμού των πλασματικών χιλιομέτρων επί τον συντελεστή δαπανών του λεωφορείου.

Ο συντελεστής δαπανών είναι συνάρτηση της κλάσης και τύπου και της ηλικίας του λεωφορείου, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ ΚΑΤΑ ΚΛΑΣΗ ΚΑΙ
ΤΥΠΟ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ**

ΚΛΑΣΗ «6»	ΚΛΑΣΗ «5»	ΚΛΑΣΗ «4»	ΚΛΑΣΗ «4»	ΚΛΑΣΗ «3» & «2»	ΚΛΑΣΗ «2»
Y-Δ H-Δ A-Δ A-AP	Y1,Y2, B100,Y-5, H-5, A-5 Y-50 H-50 A-100	Y4,A,A11 Y-4 (πλην Έ) Y-40 H-40 A-80	Δ,ΔΕ,Ε, Παρ.Έ (τριάντα (30) θέσεων & άνω συμπεριλαμβανομέ- νων και των αντίστοιχων τύπων που ανήκουν στη κλάση «2» και είχαν χαρακτηρισθεί ως μικρολεωφορεία) H-4	Σ3-Σ3α Παρ.Έ (κάτω των τριάντα (30) θέσεων), Y-3,H-3, A- 3, A-50, H- 30, Y-30 Αστικό Μικρολεω- φορείο ΚΛΑΣΗ «2» ΜΛ-24 T1-T2	ΜΛ-12 έως ΜΛ-18 Y-2, H-2, A-2, Y-20
Μέχρι και οκτώ (8) ετών					
1,30	1,25	1,20	1,15	1,10	1,05
Άνω των οκτώ (8) ετών έως και είκοσι (20) ετών					
1,25	1,20	1,15	1,10	1,05	1,00
Άνω των είκοσι (20) ετών έως και εικοσιπέντε (25) ετών					
1,15	1,12	1,08	1,03	0,98	0,93
Άνω των εικοσιπέντε (25) ετών					
1,10	1,05	1	0,95	0,90	0,85

Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων του ΚΤΕΛ δύναται να εφαρμόζεται εναλλακτικά ο παρακάτω πίνακας συντελεστών δαπανών:

ΠΙΝΑΚΑΣ Α
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΔΑΠΑΝΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΛΑΣΗ, ΤΥΠΟ ΚΑΙ
ΗΛΙΚΙΑ

ΚΛΑΣΗ «6»	ΚΛΑΣΗ «5»	ΚΛΑΣΗ «4»	ΚΛΑΣΗ «4»	ΚΛΑΣΗ «3» & «2»	ΚΛΑΣΗ «2»
Υ-Δ Η-Δ Α-Δ Α-ΑΡ	Υ1,Υ2, Β100,Υ-5, Η-5, Α-5 Υ-50 Η-50 Α-100	Υ4,Α,Α11 Υ-4 (πλην Έ) Υ-40 Η-40 Α-80	Δ,ΔΕ,Ε, Παρ.Έ (τριάντα (30) θέσεων & άνω συμπεριλαμβανομέ- νων και των αντίστοιχων τύπων που ανήκουν στη κλάση «2» και είχαν χαρακτηρισθεί ως μικρολεωφορεία) Η-4	Σ3-Σ3α Παρ.Έ (κάτω των τριάντα (30) θέσεων), Υ-3,Η-3, Α- 3, Α-50, Η- 30, Υ-30 Αστικό Μικρολεω- φορείο ΚΛΑΣΗ «2» ΜΛ-24 Τ1-Τ2	ΜΛ-12 έως ΜΛ-18 Υ-2, Η-2, Α-2, Υ-20
Μέχρι και έντεκα (11) ετών					
1,30	1,25	1,20	1,15	1,10	1,05
Άνω των έντεκα (11) ετών έως και είκοσι τριών (23) ετών					
1,25	1,20	1,15	1,10	1,05	1,00
Άνω των είκοσι τριών (23) ετών					
1,15	1,12	1,08	1,03	0,98	0,93

Το τελευταίο εδάφιο και ο αναγραφόμενος πίνακας της παραγράφου 3 του άρθρου 2 τέθηκαν όπως ορίστηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 2 της Υ.Α. αριθ. Β/16861/1227/2003 (Β 367), όπως αυτή τροποποιήθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου μόνου της Υ.Α. αριθ. Οικ. Β-4741/341/2005 (Β 142).

4. Ο συντελεστής δαπανών δεν μεταβάλλεται κατά τη διάρκεια της διαχειριστικής περιόδου παρά μονάχα σε περίπτωση αντικατάστασεως του λεωφορείου. Στην περίπτωση αυτή για τα πλασματικά χιλιόμετρα που πραγματοποίησε το λεωφορείο μέχρι την ημέρα αντικατάστασης ισχύει ο συντελεστής δαπανών του παλαιού λεωφορείου και από την ημέρα αντικατάστασης ο συντελεστής δαπανών του νέου λεωφορείου.

5. Ειδικά για τα λεωφορεία που είναι ενταγμένα σε ΚΤΕΛ που εκμεταλλεύονται μόνο αστικές λεωφορειακές γραμμές (Αστικά ΚΤΕΛ) καθορίζονται συντελεστές δαπανών κατά κλάση και ηλικία λεωφορείου, όπως φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ κατά ΚΛΑΣΗ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ			
ΚΛΑΣΗ 6	ΚΛΑΣΗ 5	ΚΛΑΣΗ 4	ΚΛΑΣΗ 3
Για λεωφορεία μέχρι και οκτώ (8) ετών			
1,30	1,25	1,20	1,05
Άνω των οκτώ (8) ετών έως και είκοσι (20) ετών			
1,25	1,20	1,10	1,00
Άνω των είκοσι (20) ετών έως και εικοσιπέντε (25) ετών			
1,20	1,15	1,05	0,90
Άνω των εικοσιπέντε (25) ετών			
1,15	1,05	0,90	0,80

Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων του ΚΤΕΛ δύναται να εφαρμόζεται εναλλακτικά ο παρακάτω πίνακας συντελεστών δαπανών:

ΠΙΝΑΚΑΣ Α
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΔΑΠΑΝΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΛΑΣΗ, ΤΥΠΟ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ

ΚΛΑΣΗ 6	ΚΛΑΣΗ 5	ΚΛΑΣΗ 4	ΚΛΑΣΗ 3
Για λεωφορεία μέχρι και οκτώ (8) ετών			
1,30	1,25	1,20	1,05
Άνω των οκτώ (8) ετών έως και είκοσι (20) ετών			
1,25	1,20	1,10	1,00
Άνω των είκοσι (20) ετών έως και είκοσι τριών (23) ετών			
1,20	1,15	1,05	0,90

Το τελευταίο εδάφιο και ο αναγραφόμενος πίνακας της παραγράφου 5 του άρθρου 2 τέθηκαν όπως ορίστηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 2 της Υ.Α. αριθ. Β/16861/1227/2003 (Β 367), όπως αυτή τροποποιήθηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου μόνου της Υ.Α. αριθ. Οικ. Β-4741/341/2005 (Β 142).

6. Το συνολικό για διανομή, μέρος πολλαπλασιαζόμενο με το συντελεστή μερίσματος κάθε λεωφορείου και διαιρούμενο με το άθροισμα των αντίστοιχων συντελεστών όλων των λεωφορείων του ΚΤΕΛ δίνει το μέρος που αναλογεί στο λεωφορείο αυτό και μεταφέρεται στην πίστωση του λογαριασμού της μερίδας του. Παράλληλα η μερίδα κάθε λεωφορείου χρεώνεται με τις τακτικές αποδοχές που καταβάλλει το ΚΤΕΛ στον οδηγό Α' φυλακής ο οποίος απασχολείται στο λεωφορείο αυτό και προκειμένου για οδηγούς λεωφορείων υπεραστικών ΚΤΕΛ με τις αντίστοιχες εργοδοτικές εισφορές και χαρτόσημο.

7. Κατ' εξαίρεση των οριζόμενων στις παραγράφους 1α και 6 του παρόντος άρθρου, προκειμένου περί ΚΤΕΛ που εκμεταλλεύονται μόνο αστικές γραμμές (αστικά ΚΤΕΛ), οι καταβαλλόμενες από το ΚΤΕΛ στους δικαιούχους τακτικές αποδοχές των πάσης φύσεως οδηγών καθώς και οι αντίστοιχες εργοδοτικές εισφορές στα οικεία Ασφαλιστικά Ταμεία, το χαρτόσημο και οι εισφορές υπέρ ΟΓΑ βαρύνουν τον λογαριασμό του αντίστοιχου λεωφορείου. Στις περιπτώσεις που ιδιοκτήτες λεωφορείου είναι περισσότεροι του ενός μέτοχοι (συνιδιοκτήτες), οι δαπάνες αυτές κατανέμονται στις μερίδες των μετόχων, εργοδοτών των οδηγών ανάλογα με τα ποσοστά συνιδιοκτησίας τους επί του λεωφορείου.

8. Στην κατανομή του μερίσματος συμμετέχουν και τα λεωφορεία στα οποία το ΚΤΕΛ είναι μέτοχος κατά ποσοστό. Στις περιπτώσεις αυτές τα ΚΤΕΛ κατανέμουν στους άλλους συνιδιοκτήτες εκτός από το μέρος, ανάλογο ποσοστό των δαπανών λειτουργίας (καύσιμα, λιπαντικά, συντήρηση, ελαστικά) με χρέωση του ειδικού λογαριασμού εκμετάλλευσης του συγκεκριμένου λεωφορείου.

Στον ειδικό αυτό λογαριασμό χρεώνονται επίσης, ανάλογα με το ποσοστό ιδιοκτησίας του ΚΤΕΛ και οι υπόλοιπες δαπάνες που βαρύνουν κάθε λεωφορείο χωριστά, όπως είναι οι αποδοχές οδηγών, έξοδα ασφαλίσεως κ.λπ. Τα υπόλοιπα των λογαριασμών αυτών (όταν το ΚΤΕΛ έχει ποσοστά ιδιοκτησίας σε περισσότερα από ένα λεωφορεία) μεταφέρονται σε ενιαίο λογαριασμό και το συνολικό αποτέλεσμα κατανέμεται σε όλους τους μετόχους ανάλογα με τα μερίδια ιδιοκτησίας των.

9. Στην περίπτωση που το ΚΤΕΛ έχει στην ιδιοκτησία του ένα ή περισσότερα λεωφορεία, δημιουργεί για το καθένα από αυτά ξεχωριστό λογαριασμό εκμετάλλευσης. Οι λογαριασμοί αυτοί πιστώνονται με τα μερίσματα που αναλογούν στα αντίστοιχα λεωφορεία και χρεώνονται με την αναλογία των κοινών δαπανών και με τις δαπάνες λειτουργίας τους. Τα υπόλοιπα των λογαριασμών αυτών μεταφέρονται σε ενιαίο λογαριασμό και το τελικό αποτέλεσμα κατανέμεται σε όλους τους μετόχους του ΚΤΕΛ ανάλογα με τα μερίδια ιδιοκτησίας τους.

10. Τυχόν υπόλοιπα μετά τη διανομή του μερίσματος μεταφέρονται και προστίθενται στο μέρος της επόμενης διαχειριστικής περιόδου.

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» που παρατίθεται στη σελίδα 43.

Άρθρο 3 ΙΣΧΥΣ

1. Η ισχύς της απόφασης αυτής αρχίζει από την 1 Ιουλίου 2002. Από την ημερομηνία αυτή, τα άρθρα 16 και 17 της αριθ. 42000/2030/81 καν. απόφασης του Υπουργού Συγκοινωνιών, όπως τροποποιήθηκαν, καταργούνται.

2. Οι περιπτώσεις α, β, γ, και δ της παραγράφου 1 του άρθρου 1 και οι πίνακες των παραγράφων 3 και 5 του άρθρου 2, της παρούσας, εφαρμόζονται μέχρι 31-12-2003.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 26 Ιουνίου 2002

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
Χ. ΒΕΡΕΛΗΣ