

Αθήνα, 29 Αυγούστου 2022

**ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ**

**Ενημερωτικό Σημείωμα για το Νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Δημόσιες Υπεραστικές και Αστικές Οδικές Μεταφορές Επιβατών»**

**[αφορά νομοθετική ρύθμιση για την εφαρμογή του Κανονισμού 1370/2007]**

Σας παραθέτουμε τις βασικές αρχές του νομοσχεδίου που αφορά στην εφαρμογή του Κανονισμού (ΕK) 1370/2007 Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L315/1).

**1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Οι δημόσιες τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών προσφέρονται στο κοινό χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση αποτελώντας Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (Υ.Γ.Ο.Σ.), κατά το άρ. 14 της Συνθήκης για την Λειτουργία της Ε.Ε. και ρυθμίζονται από τις διατάξεις του Κανονισμού 1370/2007.

Για την προσαρμογή του εθνικού θεσμικού πλαισίου στον ενωσιακό Κανονισμό (EK) 1370/2007 εφαρμόζονται και ισχύουν τα εξής:

α. Όσον αφορά τις ευρύτερες μητροπολιτικές περιοχές της Αττικής και της Θεσσαλονίκης, η παροχή των αστικών οδικών μεταφορών επιβατών ανατέθηκε σε «εγχώριους φορείς», δηλαδή σε νομικώς ανεξάρτητες οντότητες, επί των οποίων η «Αρμόδια Αρχή», δηλαδή το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έχει την εξουσία να επεμβαίνει στις δημόσιες επιβατικές μεταφορές.

Οι εγχώριοι φορείς (δημόσιοι συγκοινωνιακοί φορείς) στους οποίους έχει ανατεθεί το έργο των αστικών επιβατικών μεταφορών, είναι:

* Στην περιοχή της Αττικής, ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιακών Αθηνών Ανώνυμη Εταιρεία (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.) και στις θυγατρικές του Εταιρείες που είναι οι εξής και παρέχουν το αστικό συγκοινωνιακό έργο ως εξής :
* Οι Οδικές Συγκοινωνίες Ανώνυμη Εταιρεία (Ο.ΣΥ. Α.Ε.), που παρέχει το αστικό συγκοινωνιακό έργο με επιφανειακά μέσα μαζικής μεταφοράς (θερμικά και ηλεκτροκίνητα λεωφορεία).
* Οι Σταθερές Συγκοινωνίες Ανώνυμη Εταιρεία (ΣΤΑ.ΣΥ Α.Ε.), που παρέχει το αστικό συγκοινωνιακό έργο με μέσα σταθερής τροχιάς (ΜΕΤΡΟ – ΤΡΑΜ).
* Στην περιοχή της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, ο Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.) και η δημόσια επιχείρηση Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), που παρέχει το αστικό συγκοινωνιακό έργο με επιφανειακά μέσα μεταφοράς (αστικά λεωφορεία).

Το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει και εφαρμόζεται στις ως άνω αστικές περιοχές της Αττικής και της Θεσσαλονίκης, είναι απολύτως συμβατό με το ενωσιακό δίκαιο και τον Κανονισμό 1370/2007, θα συνεχίσει να ισχύει και εφεξής και ο σχεδιασμός του Υπουργείου δεν προβλέπει τη μεταβολή αυτού.

β. Όσον αφορά τις αστικές και υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών με λεωφορεία, εκτός των αστικών περιοχών Αττικής και Θεσσαλονίκης, αυτές παρέχονται από Ανώνυμες Εταιρείες (ΚΤΕΛ Α.Ε.) και σε ελάχιστο ποσοστό από ΚΤΕΛ ή και μεμονωμένους μεταφορείς (σε μεμονωμένους νήσους) κατ’ εφαρμογή των ρυθμίσεων του Ν. 2963/2001, όπως τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ως «Αρμόδια Αρχή» και οι Περιφέρειες της Χώρας ως «Αρμόδιες Τοπικές Αρχές» κατά τους ορισμούς του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, έχουν την εξουσία να επεμβαίνουν στις δημόσιες επιβατικές μεταφορές στο σύνολο της χώρας (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ως Αρμόδια Αρχή) και στις γεωγραφικές περιοχές ευθύνης τους (οι Περιφέρειες ως Αρμόδιες Τοπικές Αρχές).

Το ως άνω θεσμικό πλαίσιο που ισχύει και εφαρμόζεται στο σύνολο της Χώρας, πλην των τακτικών αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών στις περιοχές Αττικής και Θεσσαλονίκης, έχει ήδη προσαρμοστεί δια δύο ξεχωριστών νομοθετικών παρεμβάσεων στον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007 (ν.4199/2013 για τις υπεραστικές μεταφορές και ν.4568/2018 για τις αστικές μεταφορές), βασικός κανόνας των οποίων είναι οι διαγωνιστικές διαδικασίες ανάθεσης και οι λοιπές ρυθμίσεις του Κανονισμού 1370/2007.

Στον σχεδιασμό του Υπουργείου είναι η αντικατάσταση αυτών με νέο ενιαίο θεσμικό πλαίσιο προσαρμοσμένο στις διατάξεις του Κανονισμού 1370/2007 και τάχιστη εφαρμογή αυτού, δεδομένου ότι έχει διαπιστωθεί ότι οι διαφορετικές «Αρμόδιες Αρχές» των δυο ξεχωριστών νομοθετικών παρεμβάσεων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί, κατέστησαν ανεφάρμοστες τις σχετικές ρυθμίσεις.

Παράλληλα, και στο πλαίσιο της αναδιοργάνωσης του «χάρτη» των Ανεξαρτήτων Αρχών της χώρας, στο νομοσχέδιο θα προβλέπεται η κατάργηση της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.), μια Αρχή που αν και συγκροτήθηκε ουδέποτε λειτούργησε ή άσκησε τις ρυθμιστικές και κανονιστικές αρμοδιότητες που ο ιδρυτικός της ν.4199/2013 πρόβλεψε. Οι αρμοδιότητες της ΡΑΕΜ θα μεταφερθούν πρωτίστως στις Περιφέρειες της χώρας και δευτερεύοντος στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Για το θέμα αυτό είναι πλήρως ενήμερος ο Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης.

**2. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ**

α. Οι αστικές οδικές μεταφορές επιβατών στις περιοχές Αττικής και Θεσσαλονίκης, παρέχονται από δημόσιους συγκοινωνιακούς φορείς, που διέπονται απ’ το εξής θεσμικό πλαίσιο:

* Το Ν. 2669/1998 όπως τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει και τον Ν. 3920/2011, για την Αττική.
* Τον Ν. 4482/2017, όπως τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει δια του Ν. 4460/2019, για την Θεσσαλονίκη.

β. Οι αστικές και υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών στο σύνολο της Χώρας (εκτός των αστικών γεωγραφικών περιοχών Αττικής και Θεσσαλονίκης), παρέχονται από ιδιωτικούς συγκοινωνιακούς φορείς (ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ ή μεμονωμένους μεταφορείς σε μεμονωμένα νησιά), που διέπονται απ’ το εξής θεσμικό πλαίσιο:

* Το ν. 2963/2001, όπως τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει.

Για το αστικό και υπεραστικό συγκοινωνιακό έργο στις περιοχές αυτές έχουν θεσμοθετηθεί και οι εξής δυο νομοθετικές παρεμβάσεις, οι οποίες έως και σήμερα δεν έχουν εφαρμοστεί (έως της εφαρμογής τους θα εξακολουθούν να ισχύουν και να εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ν. 2963/2001 ως ισχύει) :

* Ο Ν. 4199/2013 για τις υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών.
* Ο Ν. 4568/2018 για τις αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έχει στον προγραμματισμό του να προχωρήσει σε ένα νέο και ενιαίο θεσμικό πλαίσιο, δια της ανάλογης προσαρμογής του Ν. 4199/2013 (για τις υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών) και του Ν. 4568/2018 (για τις αστικές οδικές μεταφορές επιβατών). Στο νέο αυτό θεσμικό πλαίσιο θα θεσμοθετηθεί μια ενιαία «Αρμόδια Αρχή» (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών) και οι «Αρμόδιες Τοπικές Αρχές» (Περιφέρειες στην περιοχή ευθύνης τους) και οι διαγωνιστικές διαδικασίες του Κανονισμού 1370/2007.

Διευκρίνιση: Επειδή στον σχεδιασμό του Υπουργείου είναι η συνέχιση παροχής των αστικών οδικών μεταφορών επιβατών στις γεωγραφικές περιοχές Αττικής και Θεσσαλονίκης με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, απολύτως συμβατό με τον Κανονισμό 1370/2007 (άρθρο 5), οι πληροφορίες που ακολουθούν αφορούν το ισχύον και το προς νομοθέτηση νέο θεσμικό πλαίσιο για τις υπεραστικές και αστικές οδικές μεταφορές της Χώρας, εκτός Αττικής και Θεσσαλονίκης.

**3. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

**I. ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΑΡΧΕΣ:**

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σχεδιάζει δια του νέου νομοθετικού πλαισίου, να ορίσει ως «Αρμόδια Αρχή» το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και ως «Αρμόδιες Τοπικές Αρχές» τις Περιφέρειες της Χώρας στην περιοχή ευθύνης κάθε Περιφέρειας , ως και ενιαίες διατάξεις για το σύνολο των αστικών και υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

Για τις τακτικές οδικές αστικές και υπεραστικές επιβατικές μεταφορές, αρμόδιο όργανο για τη διενέργεια των διαγωνιστικών διαδικασιών ανά γεωγραφική περιοχή και την ανάθεση των συμβάσεων θα είναι Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ενώ η παρακολούθηση της εκτέλεσης των συμβάσεων θα διενεργείται από τις «Αρμόδιες Τοπικές Αρχές» και συγκεκριμένα τις Περιφέρειες της Χώρας στην περιοχή ευθύνης τους και θα ασκούν τις ανατιθέμενες αρμοδιότητες δια των αρμοδίων υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της χώρας ή άλλων αρμόδιων οργάνων αυτών .

**II. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ / ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΟΡΩΝ PSO ΑΠΟ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΑΡΧΕΣ:**

Από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών πρόκειται να υιοθετηθεί συγκεκριμένη μεθοδολογία κι ανοικτές σε όλους τους φορείς διαδικασίες προκήρυξης των προβλεπόμενων διαγωνιστικών διαδικασιών για τον καθορισμό των όρων παροχής των PSO, επιτρέποντας της τήρηση των αρχών της διαφάνειας και της αμεροληψίας.

Σύμφωνα με τη μεθοδολογία που προτείνουμε να ακολουθηθεί στις επικείμενες προκηρύξεις ανά γεωγραφική περιοχή, θα καθορίζεται ανώτατη επιτρεπόμενη χρέωση των μετακινουμένων επιβατών ανά χιλιόμετρο εκτελούμενου δρομολογίου (προκειμένου για τις υπεραστικές μεταφορές) κι ανώτατη επιτρεπόμενη κατά ζώνη χρέωση (προκειμένου για τις αστικές μεταφορές), λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία κόστους των παρεχομένων υπηρεσιών που θα πληρούν συγκεκριμένα κριτήρια ποιότητας.

Σκοπός της ακολουθούμενης μεθοδολογίας, όπως ορίζεται από τον Κανονισμό 1370/2007, είναι να διασφαλιστεί, ότι τα ανώτατα όρια χρέωσης καλύπτουν το πραγματικό κόστος εκτέλεσης της σαφώς καθοριζόμενης ελάχιστης δημόσιας υπηρεσίας που θα προκηρυχθεί, περιλαμβανομένων όλων των λειτουργικών δαπανών, αλλά και των αποσβέσεων και του εύλογου κέρδους, όπως αυτό περιγράφεται στην παρ. 6 του Παραρτήματος του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, ώστε να αποφευχθεί η υπεραντιστάθμιση.

Η διενέργεια των διαγνωστικών διαδικασιών για την ανάθεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (PSO) για τις τακτικές οδικές αστικές και υπεραστικές μεταφορές επιβατών εντάσσεται στους στόχους του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών 2017 – 2037, καθώς εξυπηρετούνται πλήρως οι στόχοι περιφερειακής ανάπτυξης, κάλυψης της ανάγκης μετακινήσεων επιβατών που διαβιούν σε απομακρυσμένες περιοχές να μεταβούν προς τα αστικά διοικητικά κέντρα, όπως επίσης και της διασύνδεσης των δικτύων τακτικών υπεραστικών και αστικών επιβατικών γραμμών με τα λοιπά δίκτυα μεταφορών (αεροδρόμια, λιμάνια, σιδηροδρομικούς σταθμούς).

Οι όροι και τα στοιχεία των Υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (PSO) που θα προκηρυχθούν στις τακτικές αστικές και υπεραστικές μεταφορές, θα έχουν πλήρη οικονομική και τεχνική τεκμηρίωση, με αναλογικό τρόπο.

Στις σχεδιαζόμενες διαγνωστικές διαδικασίες για την ανάθεση των υπεραστικών ή και των αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών επιβατών προβλέπεται η εκ των προτέρων αξιολόγηση για τον καθορισμό των αποζημιώσεων, εφόσον κριθεί αναγκαίο, κατ΄εφαρμογή συγκεκριμένων κριτηρίων, στη βάση υφιστάμενων στοιχείων που θα παρασχεθούν από τις αρμόδιες τοπικές αρχές, κατά γεωγραφική περιοχή προκήρυξης του διαγωνισμού, λαμβανομένου υπόψη και του Παραρτήματος του Κανονισμού 1370/2007.

Κατά την αξιολόγηση θα προκύψουν και γεωγραφικές περιοχές, για τις οποίες δεν απαιτείται ο καθορισμός αποζημίωσης για υπηρεσία PSO, καθώς θα αντιμετωπισθούν με πλήρως εμπορικά δεδομένα.

**III. ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΓΙΑ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΓΕΝΙΚΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΟΣ ΠΟΥ ΣΤΟΧΕΥΟΥΝ ΣΤΟΝ ΟΡΙΣΜΟ ΜΕΓΙΣΤΩΝ ΚΟΜΙΣΤΡΩΝ ΓΙΑ ΟΛΕΣ ΄Η ΓΙΑ ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ:**

Στις επικείμενες προκηρύξεις ανά γεωγραφική περιοχή θα καθορίζεται ανώτατη επιτρεπόμενη χρέωση των μετακινούμενων επιβατών και ασυνόδευτων δεμάτων ανά χιλιόμετρο εκτελούμενου δρομολογίου (προκειμένου (προκειμένου για τις αστικές μεταφορές), λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία κόστους των παρεχομένων υπηρεσιών που θα πληρούν συγκεκριμένα κριτήρια ποιότητας.

Σκοπός της ακολουθούμενης μεθοδολογίας, όπως ορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007, είναι να διασφαλιστεί, ότι τα ανώτατα όρια χρέωσης καλύπτουν το πραγματικό κόστος εκτέλεσης της σαφώς καθοριζόμενης ελάχιστης δημόσιας υπηρεσίας που θα προκηρυχθεί, περιλαμβανομένων όλων των λειτουργικών δαπανών, αλλά και των αποσβέσεων και του εύλογου κέρδους, όπως αυτό περιγράφεται στην παρ. 6 του Παραρτήματος του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, με αποφυγή υπεραντιστάθμισης.

Στο πλαίσιο αυτό θα προσδιορίζονται οι γεωγραφικές περιοχές για τις οποίες χορηγούνται μόνο αποκλειστικά δικαιώματα (διαγωνισμός με εμπορικά κριτήρια, καθώς και εκείνες για τις οποίες θα χορηγείται και αποζημίωση, πέραν των αποκλειστικών δικαιωμάτων (διαγωνισμός με υπηρεσία PSO).

Επίσης θα περιλαμβάνονται ελάχιστα κοινωνικά (παρεχόμενες υπηρεσίες – κόμιστρα) και ποιοτικά (προδιαγραφές λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον, συχνότητα εξυπηρέτησης, υποδομές, κλπ) κριτήρια αξιολόγησης κάθε προσφοράς και επιλογής (ανάδειξης) του παρόχου. Αυτά τα κριτήρια υπάρχουν και στους υφιστάμενους νόμους, που διέπουν και σήμερα τις παρεχόμενες υπηρεσίες, έως της διενέργειας των διαγωνιστικών διαδικασιών και της ανάδειξης των νέων παρόχων.

Η διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (PSO) που θα υπογραφούν μετά την ολοκλήρωση των διαγωνιστικών διαδικασιών και την ανάθεση του έργου στους νέους Αναδόχους, προβλέπεται να είναι διάρκειας 10 ετών, με δυνατότητα παράτασης του χρόνου ανάθεσης, όπως ορίζεται στον Κανονισμό 1370/2007.

**4. ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

Το υπό κατάρτιση νομοσχέδιο εστάλη στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή (DG MOVE), η οποία εξέφρασε ορισμένες επιφυλάξεις σε επί μέρους σημεία.

Ακολούθησαν διαβουλεύσεις μεταξύ της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών και των εκπροσώπων της DG MOVE οι οποίες συνοψίζονται ως εξής:

1. Μεταβατική Περίοδος

Η αρχική πρόταση του Υπουργείου μας ήταν να καθοριστεί περίοδος μέχρι τρία (3) χρόνια. Το σκεπτικό της πρότασης αυτής ήταν ο κίνδυνος διακοπής συγκοινωνιακού έργου από τυχόν διενέξεις, προσφυγές κλπ.

Η Επιτροπή επέμεινε στον καθορισμό μεταβατικής περιόδου δύο (2) ετών.

Τελικά προτάθηκε σαν συμβιβαστική λύση η αποδοχή από πλευράς μας του ορίου των δύο ετών, με τη ρητή, όμως, επιφύλαξη στο κείμενο του νόμου για παράταση της μεταβατικής περιόδου, στις περιπτώσεις που θα υπάρχουν εν εξελίξει δικαστικές διαφορές.

2. Υποχρεωτική κυκλοφορία «πράσινων» ηλεκτρικών λεωφορείων

Από πλευράς μας επισημάνθηκε ότι τέτοιου είδους λεωφορεία δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν στο υπεραστικό δίκτυο, όταν μάλιστα μεγάλο μήκος αυτού είναι σε ορεινές περιοχές.

Άλλωστε, ο Κανονισμός 1370/2007 δεν προβλέπει θέσπιση κανόνων για κυκλοφορία ειδικών τεχνικών προδιαγραφών αυτοκινήτων.

Από πλευράς μας, και προς ικανοποίηση των αιτημάτων της Επιτροπής, συμπεριελήφθησαν διατάξεις για την «πράσινη ανάπτυξη», όπως π.χ. ενεργειακά συστήματα εξοικονόμησης ενέργειας στις εγκαταστάσεις και πρόβλεψη για την περιβαλλοντική απόδοση του οχήματος ως ελάχιστη απαίτηση στις προκηρύξεις.

Σε κάθε περίπτωση, οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή των «πράσινων» κριτηρίων θα καθοριστούν στη δευτερογενή νομοθεσία.

3. Κριτήρια επιλογής των αναδόχων

Η πρόταση του Υπουργείου στο σχέδιο νόμου ήταν μεταξύ των άλλων η πρόβλεψη ότι οι διαγωνιζόμενοι κατά την ημερομηνία διενέργειας του διαγωνισμού να διαθέτουν:

Α) τον απαιτούμενο Αριθμό λεωφορείων που θα έχει καθοριστεί για την συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή και

Β) τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις (σταθμούς).

Με τη προτεινόμενη αυτή απαίτηση επιδιώκεται αφενός η συμμετοχή αξιόπιστων συγκοινωνιακών φορέων κι αφετέρου η ελαχιστοποίηση της πιθανότητας διακοπής του συγκοινωνιακού έργου.

Εξάλλου αντίστοιχη πρόβλεψη είχε υιοθετηθεί και σε προηγούμενο νομοθέτημα (άρθρο 45 ν.4568/2018, Α΄ 178), για το οποίο δεν είχαν εκφραστεί επιφυλάξεις ούτε από τους Θεσμούς, ούτε είχαν εγερθεί ζητήματα αντισυνταγματικότητας από την Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής.

Σύμφωνα με την άποψη της Commission, μια τέτοια πρόβλεψη θα αποτρέψει την συμμετοχή νέων εισερχομένων υποψηφίων .

Επισημαίνουμε ότι στην περίπτωση αυτή, ενδεχομένως να υπάρξουν καθυστερήσεις με κίνδυνο διακοπής παροχής του συγκοινωνιακού έργου στις συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές .

Επίσης, για αποφυγή παρερμηνειών διευκρινίστηκε στην Επιτροπή ότι οι υπάρχοντες σταθμοί των ΚΤΕΛ είναι ιδιωτικοί σταθμοί ιδιοκτησίας των μετόχων, έχουν κατασκευαστεί με ίδια κεφάλαια και δεν είναι δυνατόν να υποχρεωθούν σε παραχώρηση αυτών σε τρίτους, διότι μία τυχόν τέτοια ρύθμιση εγείρει σοβαρά θέματα αντισυνταγματικότητας .

Μια εναλλακτική λύση θα ήταν η εξής :

* Να τεθεί ως όρος στους διαγωνισμούς ότι οι υποψήφιοι ανάδοχοι «θα παρέχουν εγγυήσεις κατά την διενέργεια του διαγωνισμού ότι κατά την υπογραφή της σύμβασης εάν επιλεγούν θα διαθέτουν τον απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων και τις εγκαταστάσεις των σταθμών σε πλήρη λειτουργία».
* Εάν επιλεγούν, θα πρέπει να τεθεί χρονικός περιορισμός πλήρωσης των προαναφερομένων απαιτήσεων. Σε διαφορετική περίπτωση θα κηρυχθεί ο ανάδοχος έκπτωτος κι θα επιλεγεί ο επόμενος υποψήφιος, που θα πληροί τις προϋποθέσεις αυτές.