



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ**ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ****ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ****«Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών - Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις»****I. Εισαγωγικές παρατηρήσεις**

Το υπό συζήτηση και ψήφιση νομοσχέδιο, όπως διαμορφώθηκε κατά την επεξεργασία του από την αρμόδια Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, διαρθρώνεται σε πέντε (5) Μέρη και αποτελείται από πενήντα τέσσερα (54) άρθρα, συμπεριλαμβανομένου του ακροτελεύτιου άρθρου που ορίζει τον χρόνο έναρξης ισχύος του νόμου.

Το Μέρος Α΄, υπό τον τίτλο «Δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών» (άρθρα 1-32), διαρθρώνεται σε οκτώ (8) Κεφάλαια. Στο Κεφάλαιο Α΄, υπό τον τίτλο «Γενικές διατάξεις» (άρθρα 1-5), ορίζεται ο σκοπός, το αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής του Μέρους Α΄ (άρθρα 1-3), τίθενται οι αναγκαίοι ορισμοί (άρθρο 4), και ορίζονται οι αρμόδιες αρχές και οι αρμοδιότητές τους, κατ' εφαρμογήν του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 «για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70» (άρθρο 5).

Στο Κεφάλαιο Β΄, υπό τον τίτλο «Τακτικές υπεραστικές και αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές» (άρθρα 6-8), ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν το δίκτυο των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών (άρθρο 6), τους όρους και τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν οι φο-

2

ρείς στους οποίους ανατίθεται η εκτέλεση υπηρεσιών αστικών και υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών (άρθρο 7), καθώς και τη χορήγηση στους ανωτέρω φορείς είτε αποκλειστικού δικαιώματος παροχής των υπηρεσιών αυτών είτε αποκλειστικού δικαιώματος και αποζημίωσης (άρθρο 8).

Στο Κεφάλαιο Γ', υπό τον τίτλο «Σχεδιασμός και καθορισμός του δικτύου υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών» (άρθρα 9-11), ορίζονται οι βασικές κατευθύνσεις σχεδιασμού του δικτύου δημόσιων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών (άρθρο 9), και προβλέπεται η εισήγηση των αρμόδιων τοπικών αρχών για σειρά ζητημάτων, όπως ο αριθμός των ελάχιστων υποχρεωτικών δρομολογίων, η ανάγκη χορήγησης αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης, ο καθορισμός των γεωγραφικών περιοχών και των δικτύων των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών κ.λπ. (άρθρα 10-11).

Στο Κεφάλαιο Δ', υπό τον τίτλο «Υποδομές τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών», ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν τους σταθμούς άφιξης και αναχώρησης υπεραστικών λεωφορείων, τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών, τις στάσεις και τα στέγαστρα αναμονής των επιβατών (άρθρα 12-13).

Στο Κεφάλαιο Ε', υπό τον τίτλο «Προκήρυξη ανοικτών διαγωνισμών» (άρθρα 14-23), περιέχονται ρυθμίσεις που αφορούν τις προκηρύξεις των διαγωνισμών για τις τακτικές υπεραστικές και αστικές γραμμές (άρθρο 14), τον καθορισμό ανώτατου ορίου χρέωσης επιβατών και αποσκευών (άρθρο 15), τον υπολογισμό της χορηγούμενης αποζημίωσης (άρθρο 16), τις προϋποθέσεις συμμετοχής των διαγωνιζομένων, το ελάχιστο περιεχόμενο των προσφορών που υποβάλλουν, και τους κανόνες αξιολόγησής τους (άρθρα 17-19), τη χρονική διάρκεια των συμβάσεων ανάθεσης (άρθρο 20), τη δυνατότητα τροποποίησης της αρχικής σύμβασης σε περίπτωση μεταβολής των συνθηκών κατά τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης (άρθρο 21), την εποπτεία των αναδόχων ως προς την καλή εκτέλεση των συμβάσεων (άρθρο 22), και τα επιβαλλόμενα πρόστιμα σε περίπτωση αθέτησης των συμβατικών υποχρεώσεων (άρθρο 23).

Στο Κεφάλαιο ΣΤ', υπό τον τίτλο «Ανάθεση δημόσιων υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών» (άρθρα 24-26), προβλέπεται η λήψη έκτακτων μέτρων σε περίπτωση διακοπής των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους (άρθρο 24), και ορίζονται οι προϋποθέσεις απ' ευθείας ανάθεσης σε συγκεκριμένες περιπτώσεις (άρθρα 25-26).

Στο Κεφάλαιο Ζ', υπό τον τίτλο «Καθορισμός και ανάθεση νέων υπεραστικών και αστικών γραμμών» (άρθρα 27-29), ρυθμίζεται η διαδικασία ίδρυ-

3

σης και ανάθεσης νέων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών (άρθρα 27-28), και ορίζονται οι ανάδοχοι υπεύθυνοι για την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών (άρθρο 29).

Στο Κεφάλαιο Η΄, υπό τον τίτλο «Εξουσιοδοτικές, μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις» (άρθρα 30-32), τίθενται εξουσιοδοτικές (άρθρο 30), μεταβατικές (άρθρο 31), και καταργούμενες (άρθρο 32) διατάξεις.

Στο Μέρος Β΄, υπό τον τίτλο «Κατάργηση Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.)» (άρθρα 33-35), καταργείται η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών, μεταφέρονται οι οργανικές θέσεις (άρθρο 33), και τίθενται εξουσιοδοτικές (άρθρο 34) και καταργούμενες (άρθρο 35) διατάξεις.

Το Μέρος Γ΄, υπό τον τίτλο «Αναδιοργάνωση εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» (άρθρα 36-51), περιέχει ρυθμίσεις που αφορούν την αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα, μέσω του διαχωρισμού των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. Συγκεκριμένα, ορίζεται ο σκοπός (άρθρο 36), τίθενται οι αναγκαίοι ορισμοί (άρθρο 37), προβλέπεται η μεταβίβαση του συνόλου των μετοχών της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την ΟΣΕ Α.Ε. στο Ελληνικό Δημόσιο (άρθρα 38-39), θεσπίζονται ρυθμίσεις ως προς τη λειτουργία και την εποπτεία επί των ανωτέρω εταιρειών (άρθρο 40), προσδιορίζονται εκ νέου οι αρμοδιότητές τους (άρθρα 41-42), και ρυθμίζονται ζητήματα προσωπικού (άρθρα 43-44). Επίσης, προβλέπεται η σύναψη συμβάσεων απόδοσης μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. (άρθρο 45), ορίζεται το περιεχόμενο των Κανονισμών Λειτουργίας των ανωτέρω εταιρειών (άρθρα 46-47), ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν τον προϋπολογισμό τους και το επιχειρησιακό και στρατηγικό τους σχέδιο (άρθρο 48), προβλέπεται η σύσταση Ειδικής Επιτροπής Παρακολούθησης της αναδιάρθρωσης του σιδηροδρομικού τομέα (άρθρο 49), και τίθενται μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις (άρθρα 50-51).

Με το Μέρος Δ΄, υπό τον τίτλο «Άλλες διατάξεις Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» (άρθρο 52), καταργούνται τα τεχνικά συμβούλια που έχουν ιδρυθεί η λειτουργούν σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Τέλος, με το Μέρος Ε΄, υπό τον τίτλο «Τελικές διατάξεις-Έναρξη ισχύος» (άρθρα 53-54), τίθενται τελικές διατάξεις (άρθρο 53) και ορίζεται η έναρξη ισχύος του νόμου (άρθρο 54).

II. Γενικές παρατηρήσεις

Σκοπός του Μέρους Α΄ του νομοσχεδίου, σύμφωνα με το άρθρο 1, είναι «η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 για τις δημόσιες επιβατι-

4

κές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ)1191/69 και (ΕΟΚ) 1107/70 (L 315/1), η διασφάλιση της παροχής υψηλής ποιότητας και της συνεχούς προσφοράς δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών με το χαμηλότερο δυνατό κόστος».

Όπως επισημαίνεται στην Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης επί του νομοσχεδίου, «[μ]έχρι σήμερα έχει γίνει προσπάθεια προσαρμογής στον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007 με δύο διακριτά νομοθετήματα: α) τον ν. 4199/2013 (Α΄ 216) όσον αφορά τις τακτικές υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών και β) τον ν. 4568/2018 (Α΄ 178) όσον αφορά τις τακτικές αστικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αποτέλεσμα αυτού ήταν ο μεν ν. 4199/2013 να έχει παραμείνει ανενεργός, αν και παρήλθε χρονικό διάστημα εννέα περίπου ετών από την ισχύ του (11.10.2013), κυρίως διότι δεν συμπεριελήφθησαν και οι τακτικές αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές στο πεδίο εφαρμογής του, αλλά και εξαιτίας του γεγονότος ότι δεν κατέστη δυνατή η λειτουργία της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών. Ο δε ν. 4568/2018 που αφορά στο θεσμικό πλαίσιο για τις τακτικές αστικές οδικές μεταφορές επιβατών έχει διαμορφωθεί σε διαφορετική βάση έναντι του ν. 4199/2013 που αφορά τις υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, επιφέροντας δυσλειτουργίες κατά την εφαρμογή αμφοτέρων. Κατά συνέπεια είναι επιτακτική η ανάγκη θεσμοθέτησης ενός ενιαίου νόμου – πλαισίου για τις τακτικές υπεραστικές και αστικές οδικές μεταφορές επιβατών, ώστε να είναι δυνατός ο ορθολογικός σχεδιασμός των γεωγραφικών περιοχών παροχής των αστικών ή υπεραστικών τακτικών οδικών μεταφορών επιβατών, όπως και οι ενιαίοι κανόνες όσον αφορά τις διαδικασίες και τα όργανα σχεδιασμού, ανάθεσης, εποπτείας και ελέγχου».

Ο Κανονισμός (ΕΚ) 1370/2007, όπως αναφέρεται στο Προοίμιό του, εφαρμόζεται στις χερσαίες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών «οι οποίες είναι αναγκαίες από άποψη γενικού οικονομικού συμφέροντος [και] δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης». Σύμφωνα με τα άρθρα 106 παρ. 2 και 93 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), «[ο]ι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ή που έχουν χαρακτήρα δημοσιονομικού μονοπωλίου υπόκεινται στους κανόνες των Συνθηκών ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει νομικά ή πραγματικά την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί» (άρθρο 106 παρ. 2 ΣΛΕΕ, πρώην άρθρο 86 παρ. 2 ΣΕΚ), και, περαιτέρω, «[ο]ι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις α-

νάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας, είναι συμβιβάσιμες με τις Συνθήκες» (άρθρο 93 ΣΛΕΕ, πρώην άρθρο 73 ΣΕΚ) (βλ. Προοίμιο Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, σκ. 2, 3 και 5).

Προς τον σκοπό της εξασφάλισης, εν προκειμένω, συνεχούς και αποτελεσματικής παροχής υπηρεσιών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών μπορούν να ενεργοποιούνται μηχανισμοί, όπως η χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή/και η χορήγηση αποζημίωσης, ως αντιστάθμισμα για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η προσφυγή στους ανωτέρω μηχανισμούς προϋποθέτει, βέβαια, τήρηση των αρχών της διαφάνειας, της δημοσιότητας, της ισότιμης μεταχείρισης των ανταγωνιζόμενων φορέων, και της αναλογικότητας κατά τη χορήγηση αποζημίωσης ή αποκλειστικών δικαιωμάτων (βλ. Προοίμιο Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, σκ. 9 και 20 και άρθρο 7).

Επισημαίνεται, συναφώς, ότι το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, με τις σκέψεις 87 έως 95 της απόφασής της 24ης Ιουλίου 2003, στην υπόθεση C-280/00 Altmark, Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (βλ. Συλλογή 2003, σ. I-7747), έκρινε ότι οι αντιστάθμισεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν συνιστούν πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 87 της συνθήκης (ΣΕΚ), υπό τον όρο ότι πληρούνται σωρευτικά τέσσερα κριτήρια: α) η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, και η υποχρέωση αυτή πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένη, β) οι βασικές παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιορισθεί εκ των προτέρων, με αντικειμενικό τρόπο και με διαφάνεια, γ) η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου προς κάλυψη του συνόλου ή μέρους του κόστους για την εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους όσον αφορά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών, και δ) σε περίπτωση ανάθεσης υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας που δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης, το επίπεδο της απαραίτητης αντιστάθμισης πρέπει να καθορίζεται βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη.

Αν δεν πληρούνται τα κριτήρια αυτά, η αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να συνιστά κρατική ενίσχυση (βλ. και Προοίμιο Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, σκ. 33-34).

6

III. Παρατηρήσεις επί των άρθρων**1. Επί του άρθρου 9**

Στην παράγραφο 3, η φράση «κατά την έννοια του άρθρου 17 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 2020» πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «κατά την έννοια του άρθρου 17 του Κανονισμού (ΕΕ) 2020/852 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 2020».

2. Επί του άρθρου 16

α. Στην παράγραφο 1 ορίζεται ότι, σε περίπτωση χορήγησης αποζημίωσης για την εκτέλεση τακτικών υπεραστικών ή αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, εφαρμόζονται τα άρθρα 4 και 6 και το Παράρτημα του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007. Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του Παραρτήματος, «[η] αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό που αντιστοιχεί στο καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα, το οποίο ισοδυναμεί με το άθροισμα των αποτελεσμάτων, θετικών ή αρνητικών, που επιφέρει η τήρηση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας επί του κόστους και των εσόδων του φορέα δημοσίων υπηρεσιών. Τα αποτελέσματα εκτιμώνται με σύγκριση της κατάστασης κατά την οποία εκπληρώνεται η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την κατάσταση που θα είχε διαμορφωθεί, εάν η εν λόγω υποχρέωση δεν είχε εκπληρωθεί».

Συναφώς έχει κριθεί, με την απόφαση της 8ης Σεπτεμβρίου 2022 του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην υπόθεση C-614/20, η οποία αφορούσε, μεταξύ άλλων, τη μέθοδο υπολογισμού της αποζημίωσης λόγω υποχρέωσης δωρεάν μεταφοράς συγκεκριμένων κατηγοριών επιβατών, ότι «η απώλεια εσόδων από την πώληση εισιτηρίων δεν αποτελεί κατ' ανάγκην το αποτέλεσμα της τήρησης της υποχρέωσης δωρεάν μεταφοράς ορισμένων επιβατών επί του κόστους και των εσόδων του φορέα παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Πράγματι, η μεταφορά των επιβατών αυτών στερεί από την οικεία επιχείρηση μεταφορών τη δυνατότητα να μεταφέρει επιβάτες που οφείλουν να αγοράζουν εισιτήριο μόνον όταν δεν απομένει πλέον καμία θέση για τους επιβάτες αυτούς. Επιπλέον, το πρόσθετο κόστος που συνεπάγεται για τον επιχειρηματία η παρουσία σε λεωφορείο δωρεάν μεταφερόμενων επιβατών είναι ενδεχομένως αμελητέο (...). Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων (...) το άρθρο 3, παράγραφος 2, και το σημείο 2 του παραρτήματος του κανονισμού 1370/2007 έχουν την έννοια ότι οι αποζημιώσεις για το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα, θετικό ή αρνητικό, επί του κόστους που προκύπτει και των εσόδων που γεννώνται κατά την τήρηση των τιμολογιακών υποχρεώσεων που καθορίζονται με γενικούς κανόνες, οι οποίοι αποσκοπούν στον κα-

θορισμό ανώτατων ορίων χρέωσης για ορισμένες κατηγορίες επιβατών, πρέπει να χορηγούνται σύμφωνα με τις αρχές του άρθρου 4, του άρθρου 6 και του παραρτήματος του κανονισμού αυτού, κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται η υπεραντιστάθμιση» (βλ. σκ. 89-92).

6. Στο άρθρο 3 παρ. 1 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 τίθεται ο κανόνας της χορήγησης αποκλειστικών δικαιωμάτων ή/και αποζημίωσης, σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, παρέχεται η δυνατότητα καθορισμού ανώτατου ορίου χρέωσης για όλους τους επιβάτες ή για ορισμένες κατηγορίες επιβατών στο πλαίσιο γενικών κανόνων. Στην περίπτωση αυτή, η αρμόδια αρχή αποζημιώνει τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στα άρθρα 4 και 6 και στο Παράρτημα του Κανονισμού, «έτσι ώστε να αποφεύγεται η υπεραντιστάθμιση» (άρθρο 3 παρ. 2 Κανονισμού). Περαιτέρω, παρέχεται επίσης η δυνατότητα στα κράτη μέλη «να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής του [Κανονισμού] τους γενικούς κανόνες περί οικονομικών αποζημιώσεων για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζουν ανώτατα όρια χρέωσης για μαθητές, σπουδαστές, μαθητευόμενους και άτομα μειωμένης κινητικότητας. Οι γενικοί αυτοί κανόνες κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 88 της συνθήκης [108 ΣΛΕΕ]. Κάθε κοινοποίηση περιέχει πλήρη στοιχεία σχετικά με το μέτρο, και, ιδίως, λεπτομέρειες για τη μέθοδο υπολογισμού» (άρθρο 3 παρ. 3 Κανονισμού).

Στο άρθρο 16 παρ. 2 του νομοσχεδίου ορίζεται ότι «[α]πώλειες εσόδων λόγω έκδοσης μειωμένων ή δωρεάν εισιτηρίων επιβατών ειδικών κατηγοριών, όπως ενδεικτικά σπουδαστών, φοιτητών, λοιπών μαθητευομένων, πολύτεκνων και ατόμων με αναπηρία, υπολογίζονται και καταβάλλονται στον ανάδοχο, σύμφωνα με το άρθρο 86 του ν. 4530/2018 (Α΄ 59)».

Τίθεται, εν προκειμένω, το ερώτημα αν με το άρθρο 16 παρ. 2 του νομοσχεδίου και την παραπομπή στον γενικό κανόνα του άρθρου 86 του ν. 4530/2018 προτείνεται εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007. Αν ναι, τυγχάνει εφαρμογής το άρθρο 3 παρ. 3 του Κανονισμού και το άρθρο 108 ΣΛΕΕ περί κρατικών ενισχύσεων. Αν όχι, τυγχάνει εφαρμογής το άρθρο 3 παρ. 2 του Κανονισμού και τα άρθρα 4 και 6 και το Παράρτημα στα οποία παραπέμπει. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, η καταβολή στον ανάδοχο της απώλειας των εσόδων λόγω έκδοσης μειωμένων ή δωρεάν εισιτηρίων επιβατών ειδικών κατηγοριών, σύμφωνα με το άρθρο 86 του ν. 4530/2018, υπόκειται στην «αρχή της αντιστάθμισης του οικονομικού αποτελέσματος της τήρησης των τιμολογιακών υποχρεώσεων που επιβάλλονται μέσω γενικών κανόνων», όπως αναφέρεται στη σκέψη 73 της από-

8

φαση της 8ης Σεπτεμβρίου 2022 του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην υπόθεση C-614/20.

3. Επί του άρθρου 17

Στο άρθρο 17 τίθενται οι προϋποθέσεις συμμετοχής σε διαγωνισμούς για την ανάθεση των δημόσιων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών. Μεταξύ άλλων, οι διαγωνιζόμενοι, «κατά την ημερομηνία διενέργειας των διαγωνιστικών διαδικασιών, παρέχουν εγγυήσεις με τις οποίες διασφαλίζεται ότι κατά την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης διαθέτουν (...) τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, συμπεριλαμβανομένων των αμαξοστασίων».

Εφόσον ως «απαιτούμενες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης» νοούνται οι «εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών» του άρθρου 12 παρ. 2 του νομοσχεδίου, οι οποίες «δεν αποτελούν εγκαταστάσεις υπό την έννοια του άρθρου 4 του ν. 2465/1997 (Α΄ 28) και του άρθρου 7 του π.δ. 79/2004», σύμφωνα με το τελευταίο εδάφιο της ανωτέρω παραγράφου, θα ήταν, ενδεχομένως, σκόπιμο μετά τις λέξεις «απαιτούμενες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης» να προστεθούν οι λέξεις «της παραγράφου 2 του άρθρου 12 του παρόντος».

4. Επί του άρθρου 25

Στην παράγραφο 5 ορίζεται η υποχρέωση της αρμόδιας αρχής να δημοσιεύει τις πληροφορίες που προβλέπονται στην παρ. 2 του άρθρου 7 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 (ονομασία και διεύθυνση της αρμόδιας αρχής, προβλεπόμενο είδος ανάθεσης, υπηρεσίες και περιοχές που μπορεί να καλύπτει η ανάθεση) ένα έτος πριν από την απ' ευθείας ανάθεση δημόσιων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, «με κάθε πρόσφορο τρόπο, όπως με ανάρτηση στην ιστοσελίδα της ή με δημοσιεύσεις στον τύπο».

Επισημαίνεται ότι, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 7 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, η δημοσίευση γίνεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξαίρεση από την ανωτέρω υποχρέωση προβλέπεται μόνο κατά τη λήψη έκτακτων μέτρων σε περίπτωση διακοπής των υπηρεσιών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους (άρθρο 5 παρ. 5 Κανονισμού) ή όταν μια σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας αφορά λιγότερα των πενήντα χιλιάδων (50.000) χιλιόμετρα σε ετήσια βάση (άρθρο 7 παρ. 2 Κανονισμού).

Επομένως, οίκοθεν νοείται ότι η υποχρέωση δημοσιότητας, όπως προβλέπεται στην παρ. 2 του άρθρου 7 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, αναφέρεται, πρωτίστως, σε δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής

Ένωσης, και, περαιτέρω, για λόγους πρόσθετης δημοσιότητας, σε ανάρτηση στην ιστοσελίδα των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών ή σε δημοσίευση στον τύπο κ.λπ.

5. Επί του άρθρου 32

Στην παράγραφο 2 ορίζεται ότι «[α]πό την έναρξη εκτέλεσης στην επικράτεια του μεταφορικού έργου που παραχωρείται σύμφωνα με τον παρόντα, καταργούνται: α) τα άρθρα 1 έως 32 του ν. 2963/2001 (...), β) το άρθρο 54Α του ν. 4199/2013 (...), γ) το π.δ. 967/1979 (...), και δ) το άρθρο 67 του ν. 4850/2021 (...)».

Δοθέντος ότι η έννοια της «έναρξης εκτέλεσης στην επικράτεια του μεταφορικού έργου που παραχωρείται σύμφωνα με τον παρόντα» ενδέχεται να προκαλέσει ερμηνευτικά ζητήματα, λόγω (και) του ότι οι διαγωνισμοί για την ανάθεση των δημόσιων τακτικών υπεραστικών και αστικών μεταφορών επιβατικών θα διενεργούνται ανά Περιφέρεια ή Περιφερειακή Ενότητα ή ανά νήσο ή ανά συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, θα ήταν, ενδεχομένως, σκόπιμη η αναδιατύπωση της διάταξης.

6. Επί των άρθρων 40 παρ. 3, 41 παρ. 2, 42 παρ. 1

Στις ανωτέρω διατάξεις, η φράση «των συμβάσεων απόδοσης του άρθρου 47» πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «των συμβάσεων απόδοσης του άρθρου 45».

7. Επί του άρθρου 40 παρ. 4

Στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 4 η φράση «[γ]ια την κατάρτιση του ΕΣΣΜ της περ. ε΄ της παρ. 3» πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «[γ]ια την κατάρτιση του ΕΣΣΜ της περ. α΄ της παρ. 3».

8. Επί του άρθρου 42 παρ. 1

Στην περ. γ΄ της παραγράφου 1 ο εισαγωγικός αριθμός (4) της παραγράφου πρέπει να αντικατασταθεί από τον αριθμό (5), δοθέντος ότι προτείνεται η αντικατάσταση της παραγράφου 5 του άρθρου 4 του ν. 3891/2010.

9. Επί των άρθρων 46 και 47

α. Με τα άρθρα 46 και 47 ορίζεται ο τρόπος έγκρισης και το ελάχιστο περιεχόμενο του Κανονισμού Λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου της Ο-ΣΕ Α.Ε. και της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., αντίστοιχα. Συγκεκριμένα, ορίζεται η έγκριση με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Κανονισμού Λειτουργίας, ο οποίος περιέχει ρυθμίσεις που αφορούν τη συγκρότηση του Δ.Σ., τις αρμο-

10

διότητές του, τον αριθμό των μελών, τη θητεία, τα απαιτούμενα προσόντα και τη διαδικασία επιλογής των μελών του. Ορίζεται, μάλιστα, ότι ο Κανονισμός Λειτουργίας προβλέπει ότι τα απαιτούμενα προσόντα, όπως και η διαδικασία επιλογής των μελών του Δ.Σ., καθορίζονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο συγκροτεί σχετική Επιτροπή Επιλογής.

Επισημαίνεται, εν προκειμένω, ότι θα ήταν, ενδεχομένως, σκόπιμο να εξουσιοδοτείται ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ως προς τη ρύθμιση των ανωτέρω θεμάτων, απ' ευθείας από τον νόμο, και όχι διά των ρυθμίσεων του Κανονισμού Λειτουργίας.

6. Στην περίπτωση γ' της παραγράφου 2 αμφοτέρων των άρθρων 46 και 47, η φράση «[γ]ια το σκοπό αυτό καθορίζεται Επιτροπή Επιλογής από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών» θα μπορούσε να αντικατασταθεί από τη φράση «[γ]ια τον σκοπό αυτό συγκροτείται Επιτροπή Επιλογής με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών».

Αθήνα, 27 Σεπτεμβρίου 2022

Ο Εισηγητής
Νέστωρ Πολίτης
Ειδικός Επιστημονικός Συνεργάτης

Ο Προϊστάμενος του Α' Τμήματος
Νομοτεχνικής Επεξεργασίας
Ξενοφών Παπαρρηγόπουλος
Αναπληρωτής Καθηγητής
του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου

Ο Προϊστάμενος της Β' Διεύθυνσης
Επιστημονικών Μελετών
Αστέρης Πλιάκος
Καθηγητής του Οικονομικού
Πανεπιστημίου Αθηνών

Ο Πρόεδρος του Επιστημονικού Συμβουλίου
Κώστας Μαυριάς
Ομότιμος Καθηγητής της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών