

Παρουσιάστηκε στο υπουργικό συμβούλιο το νομοσχέδιο για την απελευθέρωση της αγοράς των ΚΤΕΛ

2022/06/21 09:25 στην κατηγορία ΜΜΜ

Το νομοσχέδιο για την απελευθέρωση της αγοράς των ΚΤΕΛ, δηλαδή το νομοσχέδιο για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές οδικές μεταφορές επιβατών παρουσιάστηκε σήμερα στο υπουργικό συμβούλιο από τον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών Κώστα Καραμανλή.

Του Φώτη Φωτεινού

Ο νέος νόμος αποτελεί συνέχεια του **νόμου 4199/2013 «Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών»** και, όπως αναφέρει το υπουργείο, βρίσκεται **σε εναρμόνιση με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1370/2007.**

Το νομοσχέδιο, μεταξύ άλλων, θα ορίζει την προκήρυξη ανοιχτών δημόσιων διαγωνισμών για την ανάθεση εκτέλεσης των υπεραστικών γραμμών, οι οποίες σήμερα διεξάγονται από τα ΚΤΕΛ, κάτι το οποίο συνεπάγεται τη δυνατότητα συμμετοχής στους διαγωνισμούς και άλλων παρόχων συγκοινωνιακού έργου.

Σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις, βασικό κριτήριο ανάθεσης θα είναι η οικονομικότερη προσφορά, αλλά και άλλα κριτήρια, όπως ο διαθέσιμος στόλος λεωφορείων, οι κτηριακές υποδομές, η εξασφάλιση των βέλτιστων συγκοινωνιακών υπηρεσιών, η οικονομική βιωσιμότητα των επιχειρήσεων, κ.ά.

Οι διαγωνισμοί θα προκηρυχθούν από το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, αλλά με εποπτεία στην εκτέλεση του έργου από τις Περιφέρειες, οι οποίες, νωρίτερα, θα έχουν προσκομίσει στο υπουργείο μελέτες για τις συγκοινωνιακές ανάγκες τους. Βάσει αυτών των μελετών, θα προκηρυχθούν οι σχετικοί διαγωνισμοί.

Σύμφωνα με ορισμένες εκτιμήσεις, **οι διαγωνισμοί αυτοί δύναται να ανέλθουν στους 45 - 50 σε όλη την Ελλάδα.**

Εξαίρεση θα αποτελέσουν τα μικρά νησιά, στα οποία θα υπάρξει απευθείας ανάθεση με τη μορφή των άγονων γραμμών.

Όπως όλα δείχνουν, οι πρώτοι διαγωνισμοί, εάν τηρηθούν όλα τα χρονοδιαγράμματα,

ίσως προκηρυχθούν αρχές του 2023.

Η ανακοίνωση του υπουργείου Μεταφορών για το νομοσχέδιο των αστικών και υπεραστικών οδικών μεταφορών

Τους βασικούς άξονες του υπό κατάθεση νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με το οποίο η χώρα μας εναρμονίζεται με την Κοινοτική Οδηγία για τις επιβατικές μεταφορές, κατ' εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1370/2007, παρουσίασε στο Υπουργικό Συμβούλιο, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κώστας Καραμανλής.

Συγκεκριμένα, πρόκειται για τον Κανονισμό που εκδόθηκε το 2007 και περιελάμβανε μια μεταβατική περίοδο (μέχρι το 2019), προκειμένου οι εθνικές νομοθεσίες να εναρμονιστούν με τις προβλέψεις του.

Όπως ανέφερε ο κ. Καραμανλής, το εν λόγω Νομοσχέδιο είναι σύντομο μεν, **περιλαμβάνοντας 36 άρθρα, αλλά εξόχως περιεκτικό δε, καλύπτοντας όλες τις πτυχές που θέτει ο 1370.**

Στη συνέχεια, ο υπουργός διευκρίνισε ότι για μεν τις ευρύτερες μητροπολιτικές περιοχές της Αττικής και της Θεσσαλονίκης, η παροχή των αστικών οδικών μεταφορών έχει δοθεί σε νομικά ανεξάρτητες οντότητες, δηλαδή, για την Αθήνα σε ΟΑΣΑ, ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ και για τη Θεσσαλονίκη σε ΟΣΕΘ κι ΟΑΣΘ.

Μάλιστα, τόνισε ότι και οι δύο παραπάνω περιοχές «τελούν υπό τον έλεγχο και την εποπτεία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών», σημειώνοντας ότι «το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει και εφαρμόζεται σε αυτές τις περιοχές, είναι απολύτως συμβατό με τον Κανονισμό 1370/2007, και θα συνεχίσει να ισχύει ως έχει».

Όσον **αφορά τις υπόλοιπες περιοχές**, ο κ. Καραμανλής σημείωσε ότι οι αστικές και υπεραστικές οδικές μεταφορές με λεωφορεία, **παρέχονται είτε από Ανώνυμες Εταιρείες, όπως τα ΚΤΕΛ, είτε από μεμονωμένους μεταφορείς, όπως συμβαίνει συνήθως στα νησιά.**

«Εδώ η αρμοδιότητα “σπάει” στα δύο», είπε ο υπουργός επεξηγώντας ότι «για μεν τις δημόσιες μεταφορές στο σύνολο της χώρας, αρμόδιο είναι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, για δε τις γεωγραφικές περιοχές ευθύνης τους, αρμόδιες ως προς την εποπτεία και τον έλεγχο, είναι οι Περιφέρειες, ως τοπικές αρχές».

Σημειώνεται ότι τα παραπάνω έχουν ήδη διαμορφωθεί ως θεσμικό πλαίσιο, από τους Νόμους 4199/2013 για τις υπεραστικές μεταφορές, και τον 4568/2018 για τις

αστικές μεταφορές, αλλά αυτό που δεν είχε θεσπιστεί είναι **ο τρόπος με τον οποίο θα γίνεται η διαγωνιστική διαδικασία για τις αστικές και υπεραστικές μεταφορές, δεδομένης της απελευθέρωσης αυτών, βάσει του 1370.**

Σύμφωνα με τον κ. Καραμανλή με το ν/σ:

-Ενοποιείται το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο,

-Διορθώνονται τα κακώς κείμενα που έχουν διαπιστωθεί, και

-Προβλέπονται διαδικασίες για τη διαγωνιστική διαδικασία.

«Ειδικά για τη διαγωνιστική διαδικασία, υιοθετούμε συγκεκριμένη μεθοδολογία κι ανοικτές σε όλους τους φορείς διαδικασίες προκήρυξης, με σεβασμό στις αρχές της διαφάνειας και της αμεροληψίας», τόνισε ο κ. Καραμανλής και ανέφερε συγκεκριμένα:

-Οι διαγωνισμοί θα διεξάγονται ανά γεωγραφική περιοχή,

-Θα καθορίζεται ανώτατη επιτρεπόμενη χρέωση των μετακινουμένων επιβατών ανά χιλιόμετρο ή ανά ζώνη εκτελούμενου δρομολογίου, και

-Θα λαμβάνονται υπόψη στοιχεία κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών, που θα πληρούν συγκεκριμένα κριτήρια ποιότητας.

Επίσης, προκειμένου **να συμμετάσχει κάποιος στον διαγωνισμό θα πρέπει να διαθέτει:**

-Τον προβλεπόμενο απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων υπεραστικού ή αστικού ή ημιαστικού τύπου,

-Τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης,

-Την απαιτούμενη στελέχωση, την εμπειρία στην εκτέλεση των υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών,

-Καθώς και τα συστήματα τηλεματικής και ενιαίας πληροφόρησης και ενιαίας έκδοσης εισιτηρίων.

Παράλληλα, με το ν/σ, όπως αναφέρει το υπουργείο, επιλύεται και το θέμα της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (ΡΑΕΜ), μιας ανεξάρτητης αρχής που ναι μεν ιδρύθηκε με τον 4199 του 2013, αλλά ουδέποτε συγκροτήθηκε και λειτούργησε.

«Οι αρμοδιότητές της, πλέον, μεταφέρονται πρωτίστως στις Περιφέρειες και δευτερεύοντος στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών», τόνισε ο υπουργός, επισημαίνοντας ότι για όλα τα παραπάνω υπήρξε στενή συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και συγκεκριμένα με τη DG MOVE.

Σημειώνεται ότι το ν/σ θα αναρτηθεί για Δημόσια Διαβούλευση, κι ακολούθως, θα εισαχθεί προς συζήτηση και ψήφιση στη Βουλή, εντός του Ιουλίου.