



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ, ΔΙΑ ΒΙΟΥ ΜΑΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ

Π1. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Αριθμός Έκδοσης: ΕΚΕΤΑ – ΙΜΕΤ – ΕΜ – Β – 2010 – 4

Έκθεση Μελέτης ΙΜΕΤ

Τίτλος Έργου:

*«Μελέτη για τις αναγκαίες βελτιώσεις του συστήματος μεταφοράς μαθητών,
προς το σκοπό της αποτελεσματικής υλοποίησης του σχεδιαζόμενου Σχολείου
του 21ου αιώνα»*

*Φορέας Ανάθεσης: Υπουργείο Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, Ενιαίο
Διοικητικό Τομέας Διαχείρισης Προγραμμάτων ΚΠΣ, Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης
Επιχειρησιακού Προγράμματος Εκπαίδευσης και Δια Βίου Μάθησης, Μονάδα Δ΄*

Συγγραφείς: Επ. Καθ. Δέσποινα Αναγνωστοπούλου

Δρ. Μαρία Μορφουλάκη

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2010



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
2	ΤΟ ΕΙΔΙΚΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΩΝ ΜΑΘΗΤΩΝ	4
2.1	Σκοπός	4
2.2	Το Σύνταγμα και η υφιστάμενη νομοθεσία για τη μεταφορά των μαθητών γενικά	4
2.3	Μεταφορά μαθητών με υπεραστικές συγκοινωνίες	6
2.3.1	<i>Το προηγούμενο καθεστώς μέχρι τον Νόμο 3852/2010</i>	6
2.3.2	<i>Το νέο καθεστώς μετά το Νόμο 3852/2010</i>	9
2.4	Μεταφορά μαθητών με αστικές συγκοινωνίες	10
2.5	Μεταφορά μαθητών Ειδικής Αγωγής και ΑΜΕΑ	12
2.6	Υπολογισμός Μεταφορικού Κόστους	13
2.7	Ασφάλεια σχολικών μεταφορών	14
3	ΒΑΣΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ	17
3.1	Οικονομικά ζητήματα: Αναπροσαρμογή του μαθηματικού τύπου και οικονομική κρίση	17
3.2	Ζητήματα σχετικά με τη Διαφάνεια στις Διαδικασίες	19
3.3	Προβλήματα σχετικά με τον Ανταγωνισμό	21
3.4	Ανάδειξη «Γκρίζων Ζωνών» στο Υφιστάμενο Νομοθετικό Πλαίσιο	23
3.4.1	<i>Το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο</i>	23
3.4.2	<i>Κριτική αξιολόγηση και ανάδειξη νομοθετικών κενών (γκρίζες ζώνες)</i>	24
3.4.3	<i>Προτάσεις με βάση το ειδικό νομοθετικό πλαίσιο των μεταφορών των μαθητών</i>	28
4	ΟΙ ΒΕΛΤΙΣΤΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΜΑΘΗΤΩΝ ΣΕ ΆΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ	31
4.1	Γαλλία	31
4.2	Φινλανδία	32
4.3	Ηνωμένο Βασίλειο: Το μοντέλο των τοπικών εκπαιδευτικών αρχών με διακριτική ευχέρεια εντός πλαισίου	32
4.4	Γερμανία	34
4.4.1	<i>Γενικά: Το μοντέλο του δημόσιου λεωφορείου που χρησιμοποιείται και για σχολικό λεωφορείο</i>	34
4.4.2	<i>Το μοντέλο της Καρλσρούης: Η αυτοχρηματοτούμενη Επιτροπή Μεταφορών</i>	35
4.5	Ελβετία : Το μοντέλο της πόλης Κλότεν : Πλήρης αυτορρύθμιση από το σχολείο	36
4.6	Σουηδία : Το μοντέλο των δημοτικών αρχών	37
4.7	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής : Το μοντέλο της χρηματοδοτικής μίσθωσης	38
4.7.1	<i>Η χρήση σχολικών λεωφορείων και στατιστικά στοιχεία</i>	38
4.7.2	<i>Αρμοδιότητα στις σχολικές περιφέρειες και τρόποι απόκτησης σχολικών λεωφορείων</i>	39
4.7.3	<i>Αρμοδιότητα ομοσπονδιακή</i>	39
4.7.4	<i>Αρμοδιότητα των Πολιτειών</i>	39
4.7.5	<i>Ειδικότερα η μέθοδος leasing και οι παρενέργειες αυτής</i>	40
4.7.6	<i>Η Εθνική Ένωση των Πολιτειακών Διευθυντών για τις υπηρεσίες μεταφοράς μαθητών</i>	41
4.7.7	<i>Θέματα ανταγωνισμού και οικονομικών ενισχύσεων</i>	41



4.8	Καναδάς: Το μοντέλο των σχολικών λεωφορείων που προσαρμόζεται σε κάθε κρατίδιο	42
4.9	Ινδία: Το μοντέλο ταυτόχρονης χρήσης των σχολικών λεωφορείων και για άλλους σκοπούς	43
4.10	Αυστραλία : Το διαφοροποιημένο μοντέλο των δημόσιων συγκοινωνιών και των μισθωμένων λεωφορείων	43
4.11	Αξιολόγηση των καλύτερων πρακτικών και προτάσεις βελτίωσης	44
4.11.1	Οι τρόποι μεταφοράς	44
4.11.2	Χαρακτηριστικά των διεθνών πρακτικών	45
4.11.3	Συμπεράσματα σε σχέση με το ελληνικό μοντέλο	46
5	ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ	48
5.1	Νομοθεσία σχετικά με τις Αρμοδιότητες των ΟΤΑ	48
5.1.1	Εισαγωγή στο νομοθετικό πλαίσιο για τις αρμοδιότητες των Δήμων και των Περιφερειών	48
5.1.2	Οι νέες αρμοδιότητες των Δήμων σχετικά με τη μεταφορά μαθητών και τη δημοτική συγκοινωνία	49
5.1.3	Μορφές συνεργασίας των ΟΤΑ ή με τρίτους που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά μαθητών	50
5.1.3.1	Σύμβαση μεταξύ δημοσίων αυτοδιοικητικών φορέων	51
5.1.3.2	Ανάθεση συμβάσεων σε ιδιώτες με διενέργεια διαγωνισμού	52
5.1.3.3	Προγραμματικές συμβάσεις με το Δημόσιο	52
5.1.3.4	Δυνατότητα συμπράξεως με ιδιώτες	53
5.1.3.5	Δυνατότητα χρηματοδοτικής μίσθωσης	53
5.1.3.6	Δημοτική επιχείρηση	54
5.1.4	Οι πόροι των Δήμων	54
5.1.5	Το όριο: Ο προληπτικός έλεγχος των συμβάσεων	54
5.2	Έμμεσες αρμοδιότητες των Περιφερειών σε σχέση με τη μεταφορά μαθητών	55
5.2.1	Αρμοδιότητες Περιφερειών	55
5.2.2	Δυνατότητα συνεργασίας περιφέρειας και Δήμου	56
5.3	Αρμοδιότητες σχολικών επιτροπών	57
5.3.1	Η δομή	57
5.3.2	Η ηλεκτρονική διαδικασία	58
5.4	Η νομοθεσία για τα ΚΤΕΛ	59
5.5	Η νομοθεσία για τα τουριστικά λεωφορεία	61
5.6	Η νομοθεσία για τη χρηματοδοτική μίσθωση	63
5.6.1	Η Γενική Νομοθεσία για τη Χρηματοδοτική Μίσθωση	63
5.6.2	Η Γνωμοδότηση του Νομικού συμβουλίου του Κράτους 234/2003.	64
5.6.3	Χρηματοδοτική Μίσθωση και Δημόσιο	66
5.7	Η νομοθεσία για τις ΣΔΙΤ	67
5.7.1	Κριτήρια υπαγωγής	67
5.7.2	Διαδικασία	68
5.7.2.1	Διαδικασία Υπαγωγής	68
5.7.2.2	Διαδικασία ανάθεσης	69
5.7.2.3	Κριτήρια ανάθεσης	69
5.7.3	Εγκριθέντα παρόμοια έργα σύμφωνα με την ιστοσελίδα της Ειδικής Γραμματείας ΣΔΙΤ	70
5.8	Συμπεράσματα: Γκρίζες ζώνες και διακριτική ευχέρεια άσκησης πολιτικής	72
6	ΣΥΝΟΨΗ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	74
6.1	Το ελληνικό μοντέλο και η σύγκρισή του με τις διεθνείς πρακτικές	74



6.2	Τα προβλήματα στην εφαρμογή του ελληνικού μοντέλου και οι δυνατότητές του	76
7	ΑΝΑΦΟΡΕΣ	80
7.1	Ειδησεογραφικά άρθρα, βιβλία και ιστιακοί τόποι	80
7.2	Νομοθεσία	80
7.3	Αποφάσεις δικαστηρίων	82
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α		83



1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Κάθε χρόνο ένα μεγάλο κονδύλιο από το Υπουργείο Παιδείας πιστώνεται για τη δωρεάν μεταφορά μαθητών Π/βάθμιας & Δ/βάθμιας Εκπ/σης που κατοικούν μακριά από την έδρα του σχολείου τους. Το χρηματικό αυτό ποσό μέσα στο 2009 έφτασε στο ύψος των 300 εκ. € περίπου.

Το μέγεθος του ποσού αυτού αλλά και ο τρόπος με το οποίο διατίθεται στους εκάστοτε αναδόχους του μεταφορικού έργου, έχει δημιουργήσει πολλές διαμαρτυρίες και προβλήματα. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την ευρύτερη προσπάθεια δραστικής μείωσης των δημοσίων δαπανών, καθιστά επιτακτική την ανάγκη μείωσης του κονδυλίου μεταφοράς μαθητών και αναδιάρθρωσης του όλου μηχανισμού ανάθεσης και διεξαγωγής του μεταφορικού έργου για περισσότερη διαφάνεια και εξορθολογισμό.

Επιπρόσθετα, από το Σεπτέμβριο του 2011 ξεκινά η λειτουργία του Νέου Σχολείου (πιλοτική λειτουργία θα εφαρμοστεί από τη νέα σχολική χρονιά), μιας νέας δηλαδή δομής και τρόπου λειτουργίας των σχολείων της χώρας έτσι ώστε αυτά να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες, κατ' εφαρμογή και την κοινής ευρωπαϊκής εκπαιδευτικής πολιτικής για το Σχολείο του 21^{ου} Αιώνα. Κρίσιμο στοιχείο για την επιτυχία της λειτουργίας του Νέου Σχολείου είναι ο εξορθολογισμός όλων των υποστηρικτικών δομών, διαδικασιών και παροχών του Υπουργείου Παιδείας. Κομβικό χαρακτήρα στις σχετικές υποστηρικτικές παροχές αποτελεί η λειτουργία ενός αποτελεσματικού συστήματος μεταφοράς των μαθητών που κατοικούν μακριά από την έδρα του σχολείου τους αλλά και των μαθητών οι οποίοι αδυνατούν να μεταβούν με ευκολία στο σχολείο τους (ΑμεΑ).

Βασικό στόχο της παρούσας μελέτης με τίτλο «ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΜΑΘΗΤΩΝ, ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΚΟΠΟ ΤΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΟΥ ΣΧΟΛΕΙΟΥ ΤΟΥ 21ΟΥ ΑΙΩΝΑ» αποτελεί η διαμόρφωση ενός *λειτουργικού, ευέλικτου για την κάλυψη των επιμέρους αναγκών των περιφερειών αποτελεσματικού και οικονομικά αποδοτικού (σχέση κόστους/ωφελειών) συστήματος για τη διαχείριση και υλοποίηση της μεταφοράς μαθητών*, το οποίο θα μπορεί να έχει άμεση εφαρμογή και να βελτιώνει τις υφιστάμενες συνθήκες. Η μελέτη αυτή έχει ανατεθεί από το Υπουργείο Παιδείας και Δια Βίου Μάθησης στο Ινστιτούτο Μεταφορών του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης.



Το έργο εκπονείται μέσα από πέντε επιμέρους Ενότητες Εργασίας, οι οποίες είναι οι εξής:

- Ε.Ε.1: Καταγραφή και ανάλυση του σχετικού υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου
Διάρκεια (2 μήνες)
- Ε.Ε.2: Αποτύπωση της Υφιστάμενης Κατάστασης. Διάρκεια (3 μήνες)
- Ε.Ε.3: Αποτύπωση των Άμεσων Μελλοντικών Προοπτικών Εξέλιξης του Μεταφορικού Έργου. Διάρκεια (3 μήνες)
- Ε.Ε.4: Διαμόρφωση εναλλακτικών προτεινόμενων συστημάτων διαχείρισης και υλοποίησης της μεταφοράς μαθητών. Διάρκεια (3 μήνες)

Το παρόν παραδοτέο αφορά στην πρώτη Ε.Ε. και συγκεκριμένα στην καταγραφή και κριτική ανάλυση του σχετικού υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου.

Η νομοθεσία που διέπει τις διαδικασίες ποσοτικοποίησης του μεταφορικού έργου μεταφοράς μαθητών, προετοιμασίας των τευχών προκήρυξης και διενέργειας του σχετικού διαγωνισμού καθώς και της τελικής κατακύρωσής του ορίζεται από την Κ.Υ.Α. ΙΒ/6071/1998 και τις τροποποιήσεις της 15/5/2002 & 18/4/2005.

Πολλά από τα προβλήματα που δημιουργούνται κατά το σχεδιασμό των δρομολογίων και την ποσοτικοποίηση του μεταφορικού έργου σχετίζονται με την ορθή ή μη εφαρμογή του σχετικού νομοθετικού πλαισίου αλλά και με τον τρόπο ερμηνείας του. Σε μια πρώτη ανάγνωση, τα βασικότερα ασαφή και προβληματικά σημεία της ΚΥΑ αφορούν στα εξής:

- Μη σαφής και μονοδιάστατος ορισμός της έννοιας «αστική περιοχή» και «εξυπηρέτηση Δ.Σ». Η ΚΥΑ ορίζει ότι σε αστικές περιοχές που εξυπηρετούνται από το σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών δεν θα πρέπει να παρέχεται δωρεάν μεταφορά μαθητών. Το πρόβλημα είναι ότι δεν υπάρχει σαφής καθορισμός της έννοιας της αστικής περιοχής (εντός δηλαδή Πολεοδομικού Συγκροτήματος, Περιαστικής Ζώνης κάθε Περιφέρειας κτλ) καθώς επίσης και της εξυπηρέτησης από σύστημα Δ.Σ. Αν δηλαδή το Δημόσιο Μέσο Μεταφοράς καλύπτει ένα Δήμο αλλά κάποιες περιοχές ή το σχολείο που τις εξυπηρετεί απέχουν πάνω από πεντακόσια ή χίλια μέτρα από την κοντινότερη στάση τότε υφίσταται ή όχι εξυπηρέτηση; Το ερώτημα αυτό γίνεται ακόμα πιο δύσκολο όταν αφορά σε μαθητές της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης όπου εκεί εισάγεται και ο παράγοντας της ασφαλούς μεταφοράς με τα λεωφορεία των Δ.Σ. ελλείψει ζωνών ασφαλείας και καθισμάτων.
- Ασάφεια των όρων της ΚΥΑ για την επιλογή των μαθητών που εντάσσονται στη δωρεάν μεταφορά



Σχετική διερεύνηση του Ινστιτούτου Μεταφορών κατέγραψε δηλώσεις εκπροσώπων των διοικήσεων εκπαίδευσης για τη δυσκολία των εκπαιδευτικών – διευθυντών των σχολείων να απορρίψουν έναν μαθητή τους για διαφορά λίγων μέτρων από το όριο της ΚΥΑ ιδιαίτερα όταν εγκρίνουν την ένταξη σε έναν άλλο μαθητή που κατοικεί στην ίδια περιοχή.

- Μειωμένο κόστος δρομολογίου κατά τον υπολογισμό του κόστους μεταφοράς
Ο μαθηματικός τύπος με τον οποίο υπολογίζεται η δαπάνη κάθε δρομολογίου έχει τιμές κόστους ανά χιλιόμετρο, το οποίο θεωρείται ιδιαίτερα χαμηλό, με αποτέλεσμα στην πρώτη φάση τους οι περισσότεροι διαγωνισμοί να κρίνονται άγονοι και στη συνέχεια να πραγματοποιούνται απευθείας αναθέσεις με διαδικασία διαπραγμάτευσης και τελικό προϋπολογισμό που σε πολλά δρομολόγια υπερβαίνει το 200% της αρχικής εκτίμησης.

Στο πλαίσιο της παρούσας ενότητας εργασίας θα καταγραφούν στο πρώτο σκέλος αυτής όλες οι αδυναμίες (όπως οι παραπάνω ενδεικτικά αναφερόμενες) του υφιστάμενου νομικού πλαισίου και οι περιορισμοί που απορρέουν από αυτές στην πρακτική εφαρμογή του. Από την ομάδα έργου θα αναλυθούν τα επιμέρους νομικά θέματα που προκύπτουν στην ρεαλιστική εφαρμογή του υφιστάμενου πλαισίου έτσι ώστε να αποτυπωθούν με ευκρίνεια τα αίτια της υφιστάμενης κατάστασης που συνδέονται με το νομοθετικό πλαίσιο και οι τα νομικά θέματα που κατά προτεραιότητα χρήζουν επανεξέταση. Για την πληρέστερη ερμηνεία της νομοθεσίας θα ληφθούν υπόψη και όσα προτείνονται στις σχετικές εκθέσεις του Σώματος Επιθεωρητών Ελεγκτών για το παρόν ζήτημα.

Επιπλέον, στο δεύτερο σκέλος της παρούσας ενότητας εργασίας θα πραγματοποιηθεί συγκριτική αξιολόγηση με σχετιζόμενα νομοθετικά πλαίσια που εφαρμόζονται σε άλλες χώρες της ΕΕ αλλά και άλλων προηγμένων κρατών και αποτελούν καλές πρακτικές για το θέμα της αποδοτικής διαχείρισης μεταφοράς μαθητών. Τέλος, στο τρίτο σκέλος της παρούσας ενότητας εργασίας, θα γίνει διερεύνηση του υφιστάμενου γενικού νομοθετικού πλαισίου, όσον αφορά τους παράγοντες που δραστηριοποιούνται για τη μεταφορά μαθητών, δηλαδή τους Δήμους, Νομαρχίες και πλέον Περιφέρειες, τα σχολεία, τα ΚΤΕΛ και τα τουριστικά λεωφορεία, και όσον αφορά δύο μεθόδους αντιμετώπισης του προβλήματος, τη χρηματοδοτική μίσθωση και τις συμπράξεις Δημοσίου και ιδιωτών. Εν κατακλείδι θα διατυπωθούν οι τελικές προτάσεις και συμπεράσματα.

Από το αποτέλεσμα της παρούσας ενότητας εργασίας θα ιεραρχηθούν αφενός οι τομείς άμεσης νομικής παρέμβασης, αφετέρου τα ειδικά χαρακτηριστικά των απαιτήσεων μεταφορικής εξυπηρέτησης που επηρεάζουν τη ρεαλιστική εφαρμογή του νομοθετικού πλαισίου με αποδοτικό τρόπο.



2 ΤΟ ΕΙΔΙΚΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΩΝ ΜΑΘΗΤΩΝ

2.1 Σκοπός

Στο παρόν κεφάλαιο γίνεται η καταγραφή και ερμηνεία των νομοθετικών ρυθμίσεων που αφορούν ειδικά τη μεταφορά μαθητών και εντοπίζονται τα νομοθετικά κενά τα οποία πρέπει να πληρωθούν με βάση τη σύμφωνη ερμηνεία των νομοθετικών ρυθμίσεων σε σχέση με το Σύνταγμα. Σκοπός είναι η αποτύπωση της νομοθεσίας και της νομολογίας πριν και μετά τον Νόμο 3852/2010 (Καλλικράτης) και η τυποποίηση του υφιστάμενου ελληνικού μοντέλου μεταφοράς μαθητών.

2.2 Το Σύνταγμα και η υφιστάμενη νομοθεσία για τη μεταφορά των μαθητών γενικά

Το άρθρο 16 του ισχύοντος Συντάγματος ορίζει ότι η πολιτεία οφείλει να λάβει πρόσφορα μέτρα και να διαθέσει τα κατάλληλα μέσα, ώστε να εξασφαλίσει την **ομαλή** υποχρεωτική φοίτηση (παρ.2), να προσφέρει **δωρεάν μόρφωση** σε κρατικά εκπαιδευτήρια (παρ. 4 εδ.α) καθώς και να ενισχύει όσους έχουν ανάγκη από βοήθεια ή **ειδική προστασία** (παρ. 4 εδ. β). Το άρθρο 16 διακρίνεται από τα άλλα κοινωνικά δικαιώματα επειδή έχει επιτακτική διατύπωση και δεν χαράσσει μόνον κατευθυντήριες αρχές¹. Το άρθρο 16 παρ.4 του Συντάγματος επαναλαμβάνεται στο άρθρο 2 παρ.6 του Νόμου 1566/1985 για την πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση² που στις επόμενες παραγράφους περιγράφει και επεκτείνει τις κρατικές παροχές με σκοπό να εξασφαλίσει την απρόσκοπτη μόρφωση των νέων³.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 9 του **Νόμου 1566/85**⁴ «Μαθητές, που κατοικούν **μακριά από την έδρα του σχολείου**, μπορεί να μεταφέρονται δωρεάν ή να διαμένουν και να σιτίζονται δωρεάν στον τόπο που λειτουργεί το σχολείο. Αν η μεταφορά είναι αντικειμενικά αδύνατη ή δεν υπάρχουν προϋποθέσεις δωρεάν

¹ Σκουρής Β. & Κουτούπα – Ρεγκάκου Ευ., Το Δίκαιο της Παιδείας, εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2008, σελ. 16.

² Νόμος 1566/85 (ΦΕΚ Α' 167) «Δομή και λειτουργία της Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις», άρθρο 2.

³ Σκουρής Β. & Κουτούπα-Ρεγκάκου Ευ., ό.π., σελ. 102.

⁴ ΦΕΚ Α' 167.



διαμονής και σίτισης, μπορεί να καταβάλλεται **μηνιαίο επίδομα**. β) Μαθητές, που φοιτούν σε **αθλητικό ή μουσικό γυμνάσιο ή λύκειο**, μπορούν να μεταφέρονται από την κατοικία τους στην έδρα του σχολείου δωρεάν, να σιτίζονται δωρεάν ή και να διαμένουν δωρεάν στην πόλη που λειτουργεί το σχολείο. Αν η μεταφορά είναι αντικειμενικά αδύνατη ή δεν υπάρχουν προϋποθέσεις δωρεάν σίτισης και διαμονής, μπορεί να καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα»⁵.

Η μεταφορά μαθητών Π/θμιας και Δ/θμιας εκπαίδευσης που κατοικούν μακριά από την έδρα του σχολείου ρυθμίζεται κυρίως από την **Υπουργική Απόφαση ΙΒ/6071/26-08-98**⁶ που εκδόθηκε βάσει των εξουσιοδοτικών διατάξεων του άρθρου 2 παρ. 9 του Ν. 1566/85⁷ και του άρθρου 2 παρ. 24 του ν. 2621/1998⁸, και τροποποιήθηκε τρεις φορές⁹.

Η παρ. 25 του άρθρου 6 του **Νόμου 2240/1994**¹⁰ ορίζει ότι: «Η κατά το άρθρο 2 παρ. 9 του Νόμου 1566/1985 μεταφορά των μαθητών στον τόπο που λειτουργεί το σχολείο πραγματοποιείται από **τους οικείους Ο.Τ.Α. είτε με τη χρησιμοποίηση ιδιόκτητων μέσων είτε με τη χρήση των συνήθων αστικών και υπεραστικών μέσων είτε με μίσθωση ιδιωτικών μέσων μεταφοράς είτε με άλλο πρόσφορο τρόπο**. Για θέματα που προκύπτουν όταν η μεταφορά αναφέρεται σε μαθητές διαφορετικών Ο.Τ.Α. αποφασίζει η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση»¹¹.

Ωστόσο, με το ΠΔ 161/2000¹², **μεταβιβάστηκαν στις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις** αρμοδιότητες τοπικού ενδιαφέροντος, που αφορούν στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση, μεταξύ των οποίων και η **"11. Μεταφορά μαθητών από τον τόπο διαμονής στο σχολείο φοίτησης**¹³".

Επίσης με το άρθρο 4 παρ.14-15 του Νόμου 1566/1985 ορίζεται ότι σε περίπτωση συγχώνευσης σχολείων «Οι μαθητές μεταφέρονται δωρεάν από τις έδρες των συγχωνευόμενων σχολείων στις οριζόμενες έδρες λειτουργίας των τάξεων ή στις έδρες των κεντρικών δημοτικών σχολείων. Η μεταφορά των μαθητών γίνεται, ύστερα από απόφαση του νομάρχη, **με τα συνήθη συγκοινωνιακά μέσα ή και με**

⁵ Νόμος 1566/85 (ΦΕΚ Α' 167) «Δομή και λειτουργία της Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις», άρθρο 9 παρ. 2.

⁶ ΦΕΚ 932 τ. Β'.

⁷ ΦΕΚ 167/Α' "Δομή και λειτουργία της Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης και άλλες διατάξεις

⁸ ΦΕΚ Α' 136.

⁹ Βλ. Υπουργικές αποφάσεις ΙΒ/281/14-01-2000 (ΦΕΚ Β' 82) και ΙΒ/35782/2005 (ΦΕΚ Β' 510).

¹⁰ ΦΕΚ Α' 153.

¹¹ Νόμος 2240/1994 (ΦΕΚ Α' 153) «Συμπλήρωση διατάξεων για τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις», άρθρο 6 παρ. 25.

¹² ΦΕΚ Α 145/23.6.2000.

¹³ Άρθρο 2 παρ.24 Ν.2621/1998 - ΦΕΚ 136/98 τ. Α' και άρθρο 2 παρ. 9 του Ν. 1566/1985.



μίσθωση ιδιωτικών μεταφορικών μέσων. Επίσης μπορεί να γίνεται με ιδιωτικά λεωφορεία με τη φροντίδα και ευθύνη του Εθνικού Ιδρύματος Νεότητας ή των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.). Οι δαπάνες μεταφοράς των μαθητών εγγράφονται στους προϋπολογισμούς εξόδων του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και των νομαρχιών και μπορούν να μεταφέρονται στους Ο.Τ.Α. ή στο Εθνικό Ίδρυμα Νεότητας κατά περίπτωση».

Τέλος, με το Νόμο 3852/2010 (Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης), τροποποιήθηκε ο Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων¹⁴ και η αρμοδιότητα της μεταφοράς μαθητών από τον τόπο διαμονής στο σχολείο φοίτησης, περιλαμβανομένης της μεταφοράς των μαθητών σχολείων ειδικής αγωγής, καθώς και της μεταφοράς και σίτισης μαθητών μουσικών και καλλιτεχνικών λυκείων, μεταβιβάζεται αποκλειστικά στους Δήμους¹⁵.

2.3 Μεταφορά μαθητών με υπεραστικές συγκοινωνίες

2.3.1 Το προηγούμενο καθεστώς μέχρι τον Νόμο 3852/2010

Σύμφωνα με την Υπουργική Απόφαση ΙΒ/6071/26-08-98 (ΦΕΚ 932 τ. Β'), όπως τροποποιήθηκε με την ΙΒ/281/14-01-2000 (ΦΕΚ 82 τ. Β') και με την ΙΒ/35782 /08-04-2005 (ΦΕΚ 519 τ. Β'), οι μαθητές της Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης, που κατοικούν μακριά από την έδρα του σχολείου τους, μεταφέρονται δωρεάν από τον τόπο της κατοικίας τους στο σχολείο που οφείλουν να φοιτούν και αντίστροφα, με δαπάνη και φροντίδα του οικείου Δήμου ή Κοινότητας. Δικαίωμα δωρεάν μεταφοράς έχουν οι μαθητές που κατοικούν μακριά από την έδρα του σχολείου και σε απόσταση μεγαλύτερη από:

- α) 1.200 μέτρα για μαθητές Π/θμιας Εκπ/σης
- β) 2.500 μέτρα για μαθητές Γυμνασίου
- γ) 4 000 μέτρα για μαθητές Λυκείου¹⁶.

Η μεταφορά γίνεται από τους Δήμους ή Κοινότητες εφόσον διαθέτουν δικά τους κατάλληλα μεταφορικά μέσα που πληρούν τους όρους ασφαλείας και μπορούν να πραγματοποιήσουν τη μεταφορά¹⁷.

¹⁴ Νόμος 3463/2006.

¹⁵ Νόμος 3852/2010 (ΦΕΚ Α' 87) «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης», άρθρο 94 παρ. 4.

¹⁶ Υπουργική Απόφαση ΙΒ/6071/26-08-98 (ΦΕΚ 932 τ. Β') «Μεταφορά μαθητών Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης», άρθρο 1 παρ. 1.



Εφόσον οι Δήμοι και οι Κοινότητες δεν διαθέτουν ιδιόκτητα μεταφορικά μέσα η μεταφορά των μαθητών γίνεται με τα οικεία ΚΤΕΛ, τα τραίνα και τα λεωφορεία του ΟΣΕ και τα θαλάσσια συγκοινωνιακά μέσα. Οι μαθητές που μεταφέρονται δωρεάν μετά μέσα αυτά, εφοδιάζονται με Ειδικό Μαθητικό Δελτίο (ΕΜΔ).

Η αξία του Ε.Μ.Δ. θα υπολογίζεται στο ύψος του 50% της κανονικής τιμής του εισιτηρίου της διαδρομής που θα διακινείται ο μαθητής από την κατοικία στην έδρα του σχολείου και αντίστροφα.

Σε περίπτωση που ο συγκοινωνιακός φορέας δεν είναι το ΚΤΕΛ αλλά εκμεταλλευτής μικροσυγκοινωνίας, η χρηματική αξία του ΕΜΔ υπολογίζεται στο 100% της τιμής του εισιτηρίου. Η εκτύπωση των ΕΜΔ γίνεται με φροντίδα και δαπάνη της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης¹⁸.

Εάν η μεταφορά των μαθητών είναι αντικειμενικά αδύνατη με τους προηγούμενους τρόπους, τότε η Ν.Α. αναθέτει κατόπιν δημόσιου μειοδοτικού διαγωνισμού, την εκτέλεση της μεταφοράς μαθητών με κάθε κατάλληλο μεταφορικό μέσο δημόσιας χρήσης και εάν δεν υπάρχει σε ιδιωτικής χρήσης, που να πληροί τους όρους ασφαλείας μεταφοράς μαθητών. Κατ' εξαίρεση είναι δυνατή η απευθείας ανάθεση της μεταφοράς των μαθητών σε λεωφορεία των ΚΤΕΛ ή ΡΟΔΑ και εάν δεν υπάρχουν, σε τουριστικά λεωφορεία¹⁹ εφόσον ο διενεργούμενος δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός αποβαίνει άγονος²⁰.

Εάν η μεταφορά των μαθητών δεν είναι δυνατή με βάση τα προβλεπόμενα, τότε ο οικείος ΟΤΑ μεριμνά για τη μεταφορά των μαθητών με οποιοδήποτε άλλο πρόσφορο τρόπο²¹.

Η μέγιστη επιτρεπόμενη μίσθωση δεν μπορεί να υπερβαίνει συγκεκριμένο όριο, που ορίζεται από συγκεκριμένο μαθηματικό τύπο²², ενώ το ετήσιο κόστος

¹⁷ Υπουργική Απόφαση ΙΒ/6071/26-08-98 (ΦΕΚ 932 τ. Β') «Μεταφορά μαθητών Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης», άρθρο 1 παρ. 2.

¹⁸ Υπουργική Απόφαση ΙΒ/6071/26-08-98 (ΦΕΚ 932 τ. Β') «Μεταφορά μαθητών Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης», άρθρο 1 παρ. 3.

¹⁹ Νόμος 711/1977 «Περί ειδικών τουριστικών λεωφορειών» (ΦΕΚ Α' 284 26/27.9.1977), όπως τροποποιήθηκε από τον Νόμο 2646/1996 (ΦΕΚ 276 Α') και τον Νόμο 2446/2006 (ΦΕΚ 49/Α/10.3.2006), άρθρο 1 παρ. 1 και 2.

²⁰ Υπουργική Απόφαση ΙΒ/6071/26-08-98, ό.π., άρθρο 1 παρ. 4.

²¹ Υπουργική Απόφαση ΙΒ/6071/26-08-98, ό.π., άρθρο 1 παρ. 5.

²² Βλ. παρακάτω ενότητα.



μεταφοράς ανά μαθητή σε κάθε διαδρομή δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 500 ευρώ (170.000 δραχ)²³.

Ωστόσο, το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (Ε' Τμήμα) με την υπ' αριθμόν 324/2005 Γνωμοδότησή του έχει κρίνει, μετά από ερώτηση της ΝΑ Αργολίδας ότι «ο περιορισμός του ποσού των 170.000 δραχμών (499 ευρώ) που αντιστοιχεί στο συνολικό κόστος μεταφοράς ανά μαθητή για όλο το σχολικό έτος σε κάθε διαδρομή, που προβλέπεται από τις παρ.2 και 3 του άρθρου 2 της υπ' αριθμ. ΙΒ/6071/1998 ΚΥΑ, δεν δύναται να εφαρμοσθεί και στις παρ.9 και 11 του άρθρου 1 της ίδιας ως άνω ΚΥΑ διότι στην περίπτωση της ανάθεσης της μεταφοράς σε τρίτο δημόσιο ή ιδιωτικό συγκοινωνιακό μέσο, υφίσταται ο συγκεκριμένος μαθηματικός τύπος. Έτσι το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους θεώρησε ότι ο μαθητής που δεν έχει τρόπο να έλθει στο σχολείο και υποχρεώνονται να τον φέρουν οι γονείς του ή να μετακομίσει κοντά στο σχολείο λαμβάνει το μηνιαίο επίδομα και δικαιούται και το ποσό των 499 ευρώ.

Η καταβολή της δαπάνης μεταφοράς των μαθητών στους δικαιούχους ενεργείται από τους υπόχρεους σ' αυτό **στο τέλος κάθε μήνα** ή όπως ειδικότερα ορίζεται στις επιμέρους συμβάσεις με βάση τα νόμιμα δικαιολογητικά. Εκτός αυτών **απαιτείται και βεβαίωση του Διευθυντή του οικείου σχολείου**, στην οποία περιλαμβάνεται ο αριθμός των διατεθέντων κατά μήνα ειδικών μαθητικών δελτίων, η συνολική αξία αυτών και η κατά μήνα πραγματοποίηση μεταφοράς των μαθητών αυτών εφόσον πρόκειται για μεταφορά που πραγματοποιείται με ΕΜΔ ή βεβαίωση του Διευθυντή του οικείου σχολείου ότι πραγματοποιήθηκε κατά μήνα η μεταφορά των μαθητών του σχολείου με μισθωμένα μέσα δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης.

Οι δαπάνες μεταφοράς και επιδότησης των μαθητών βαρύνουν τις πιστώσεις της Ν.Α από την οποία προέρχονται οι μαθητές. Οι Νομάρχες οφείλουν να αναπροσαρμόζουν τα δρομολόγια των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιακών μέσων για την καλύτερη εξυπηρέτηση των μαθητών²⁴.

Θα πρέπει να επισημανθεί το νομικό πλαίσιο για τον έλεγχο δικαιολογητικών πληρωμής δαπανών μεταφοράς μαθητών²⁵:

- ΦΕΚ Β\1066/10-8-2001/Αριθ.2/42347/0022 Καθορισμός δικαιολογητικών δαπανών του Δημοσίου για μεταφορά μαθητών Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπαίδευσης.

²³ Υπουργική Απόφαση ΙΒ/6071/26-08-98, ό.π., άρθρο 1 παρ. 9 και άρθρο 2 παρ. 2.

²⁴ Υπουργική Απόφαση ΙΒ/6071/26-08-98 (ΦΕΚ 932 τ. Β') «Μεταφορά μαθητών Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης», άρθρο 3.

²⁵ Από <http://www.alfavita.gr/artro.php?id=4765>



- Άρθρο 13α' περί ειδικών στοιχείων εκμεταλλευτών τουριστικών λεωφορείων του Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων (ΠΔ 186/1992) όπως ισχύει σήμερα
- Άρθρο 12 περί τιμολογίων και εκκαθαρίσεων του Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων (ΠΔ 186/1992) όπως ισχύει σήμερα.
- Άρθρο 43 ν.2859/2000 (Κώδικας ΦΠΑ) σχετικά με το ειδικό καθεστώς πρακτορείων ταξιδιών.
- Άρθρο 43 ν.3731/2008.

2.3.2 Το νέο καθεστώς μετά το Νόμο 3852/2010

Σύμφωνα με το άρθρο 94 του Νόμου 3852/2010, οι Δήμοι αναλαμβάνουν μεταξύ άλλων, τη μεταφορά μαθητών από τον τόπο διαμονής στο σχολείο φοίτησης, περιλαμβανομένης της μεταφοράς των μαθητών σχολείων ειδικής αγωγής, καθώς και της μεταφοράς και σίτισης μαθητών μουσικών και καλλιτεχνικών και λυκείων²⁶.

Ωστόσο, οι Περιφέρειες έχουν, σύμφωνα με το άρθρο 186 του Νόμου 3852/2010, έχουν, μεταξύ άλλων, σημαντικές αρμοδιότητες όσον αφορά τον καθορισμό των υπεραστικών γραμμών λεωφορείων, καθώς και της αφετηρίας, της διαδρομής, των στάσεων και του τέρματος κάθε λεωφορειακής γραμμής Κ.Τ.Ε.Λ²⁷, τον καθορισμό του ελάχιστου αριθμού των υποχρεωτικών δρομολογίων κοινών, ταχέων και υπερταχέων του Κ.Τ.Ε.Λ. και η κατανομή αυτών ανά 24ωρο, μετά από εισήγηση του Κ.Τ.Ε.Λ. και γνώμη της Τοπικής Ένωσης Δήμων προκειμένου για υπεραστικές γραμμές²⁸ καθώς και τον καθορισμό του ύψους κομιστρου στα όρια ευθύνης κάθε Κ.Τ.Ε.Λ²⁹. Επιπλέον έχουν τη δυνατότητα ανάθεσης στον οικείο δήμο της εκμετάλλευσης νέας αστικής και ενδο-περιφερειακής υπεραστικής γραμμής στην περίπτωση που η μέση πληρότητα των πρώτων 6 μηνών λειτουργίας και εκμετάλλευσης της γραμμής από το Κ.Τ.Ε.Λ., στο οποίο έχει χορηγηθεί η άδεια, αποδεικνύεται ότι είναι κατώτερη του 20% και το Κ.Τ.Ε.Λ. αρνηθεί την εκμετάλλευση της γραμμής, εφόσον όμως δεν έχει αρνηθεί την πρόταση για κάλυψη των απωλειών εσόδων στο ποσοστό του 20%³⁰.

²⁶ Νόμος 3852/2010 (ΦΕΚ Α' 87), «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης», άρθρο 94, παρ. 2.

²⁷ Νόμος 3852/2010, άρθρο 186, Ε. Μεταφορών και Επικοινωνιών, περίπτωση 4.

²⁸ Ό.π., άρθρο 186, Ε, περίπτωση 5.

²⁹ Ό.π., άρθρο 186, Ε, περίπτωση 6.

³⁰ Ό.π., άρθρο 186, Ε, περίπτωση 8. Βλ. και περίπτωση 9 για τη δυνατότητα ανάθεσης της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης νησιού, που διενεργείται από Κ.Τ.Ε.Λ. νομού της ηπειρωτικής χώρας σε δήμο του νησιού μετά από σχετική αίτησή του και σύμφωνη γνώμη του Δ.Σ. του Κ.Τ.Ε.Λ. του νομού αυτού.



2.4 Μεταφορά μαθητών με αστικές συγκοινωνίες

Αν είναι αντικειμενικά αδύνατη η μεταφορά μαθητών με τους τρόπους που προαναφέρθηκαν και ως εκ τούτου οι μαθητές: α) έχουν εγκατασταθεί στην έδρα του σχολείου τους, β) μεταφέρονται με ευθύνη εκείνων που έχουν τη γονική μέριμνα των μαθητών ή των νόμιμων επιτρόπων τους που αναλαμβάνουν και τα έξοδα μεταφοράς, και γ) μεταφέρονται από το σχολείο στον τόπο διαμονής με ευθύνη εκείνων που έχουν τη γονική μέριμνα των μαθητών ή των νόμιμων επιτρόπων αυτών, για το λόγο ότι δεν υπάρχει υπεραστική συγκοινωνία την ώρα που τελειώνουν τα μαθήματα, στις περιπτώσεις αυτές **χορηγείται στους μαθητές μηνιαίο επίδομα**, που μπορεί να αναπροσαρμόζεται, ως ακολούθως:

- 1) στους μαθητές της περίπτωσης (α) μηνιαίο επίδομα 74 ευρώ
- 2) στους μαθητές της περίπτωσης (β) μηνιαίο επίδομα 42 ευρώ
- 3) στους μαθητές της περίπτωσης (γ) μηνιαίο επίδομα 42 ευρώ³¹.

Για τους μαθητές που χρησιμοποιούν την αστική συγκοινωνία για τη μετάβαση από την κατοικία τους στο σχολείο και αντίστροφα, ισχύει ο μέχρι τώρα εφαρμοζόμενος τρόπος μεταφοράς τους κατά τις διατάξεις του άρθρου 2 του Β. Δ/τος 306/1973 (ΦΕΚ 90/73 τ.Α').

Σε μη αστικές περιοχές οι οποίες εξυπηρετούνται με αστική συγκοινωνία και οι μαθητές κατοικούν πέραν των 10 χιλιομέτρων από την έδρα του σχολείου τους, δύναται η οικεία Ν.Α. να αποφασίσει την εφαρμογή των οριζόμενων στην παράγραφο 4.α του άρθρου 1 εφόσον εξαιρετικά ειδικές συνθήκες το επιβάλλουν³².

Σε αστικές περιοχές οι οποίες δεν εξυπηρετούνται από αστική συγκοινωνία, η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση πραγματοποιεί τη μεταφορά μαθητών πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης **με κάθε κατάλληλο μεταφορικό μέσο δημόσιας χρήσης και, εάν δεν υπάρχει, με ιδιωτικής χρήσης μεταφορικά μέσα που πληρούν τους όρους ασφαλείας μεταφοράς μαθητών**³³.

Σημαντική είναι η διευκρίνιση που παρείχε η Γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους 218/2001 (Β' τμήμα) για την έννοια της απόστασης από

³¹ Υπουργική Απόφαση ΙΒ/6071/26-08-98 (ΦΕΚ 932 τ. Β') «Μεταφορά μαθητών Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης», άρθρο 2 παρ. 1. Η μετατροπή των ποσών των μηνιαίων επιδομάτων από δραχμές σε ευρώ έγινε ως άνω με την απόφ. υπ' αριθ. ΙΒ/11081 (ΦΕΚ Β' 596 15.5.2002)

³² Υπουργική Απόφαση ΙΒ/6071/26-08-98 (ΦΕΚ 932 τ. Β') «Μεταφορά μαθητών Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης», άρθρο 4.

³³ Υπουργική Απόφαση ΙΒ/6071/26-08-98 (ΦΕΚ 932 τ. Β') «Μεταφορά μαθητών Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης», άρθρο 4. Η ισχύς της παρούσας διάταξης αρχίζει από το σχολικό έτος 2004-2005, με την τροποποίηση της Κ.Υ.Α από την Υπουργική Απόφαση ΙΒ/35782 /08.04.2005 (ΦΕΚ Β' 519).



την έδρα του σχολείου. Σύμφωνα με τη Γνωμοδότηση «Ως έδρα του σχολείου για την εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων [της ως άνω ΚΥΑ] νοείται η πόλη ή το χωριό στο οποίο λειτουργεί το σχολείο. Πόλη ή χωριό είναι το οικιστικό σύνολο που περιλαμβάνει όχι μόνο την ομώνυμη πόλη αλλά και τους συνεχόμενους οικισμούς και προάστια εφόσον συνδέονται μεταξύ τους με αστικό συγκοινωνιακό δίκτυο. Κατάκολοθια των ανωτέρω, για την καταβολή του επιδόματος μεταφοράς πρέπει να υπολογίζεται η απόσταση από τον τόπο κατοικίας του μαθητή (πόλη ή χωριό) μέχρι τα όρια του οικισμού (πόλη ή χωριό) όπου έχει την έδρα και λειτουργεί το σχολείο, Η απόσταση αποδεικνύεται με βεβαίωση της οικείας Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης».

Η νομοθεσία για τη μεταφορά μαθητών δεν εξειδικεύει ποια είναι αστική περιοχή και ποια όχι. Ωστόσο η Απόφαση αριθ. οικ.Β-54871/4060 (ΦΕΚ Β' 1364/23.9.2003) του Υπουργού Μεταφορών³⁴ διευκρινίζει ότι «Αστική περιοχή είναι η περιοχή, η οποία περιλαμβάνει πόλη αυτοτελή ως οικιστική μονάδα με τα προάστια της και τους οικισμούς που βρίσκονται κοντά σ' αυτή, καθώς και τα κέντρα παραθερισμού ή θαλάσσια λουτρά ή γενικά σημεία τουριστικής σημασίας, των οποίων οι μόνιμοι ή οι προσωρινοί κάτοικοι ευρίσκονται σε **επαγγελματική ή και άλλη πρόσκαιρη ή μη εξάρτηση από την πόλη.** 2) Με απόφαση του οικείου Νομαρχιακού Συμβουλίου μετά από γνώμη του οικείου ΟΤΑ α' βαθμού, μία περιοχή χαρακτηρίζεται ως αστική, εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι παρακάτω προϋποθέσεις: α) Η περιοχή να περιλαμβάνει **πόλη πραγματικού πληθυσμού** κατά την τελευταία απογραφή του Κράτους, τουλάχιστον δέκα χιλιάδων (10.000) **κατοίκων**, ή κατ' εξαίρεση τουλάχιστον πέντε χιλιάδων (5.000) κατοίκων, εφόσον πρόκειται για πρωτεύουσα νομού ή επαρχίας ή κέντρο τουρισμού ή παραθερισμού ή θαλασσιών λουτρών ή χειμερινών σπορ. β) **Η περιοχή να έχει έκταση τουλάχιστον 5 τετραγωνικών χιλιομέτρων και οι εντός αυτής αστικές επιβατικές γραμμές να έχουν μήκος τουλάχιστον 2 χιλιομέτρων.**

Για να χαρακτηριστεί μία γραμμή ως υπεραστική απαραίτητη προϋπόθεση είναι το **οδικό δίκτυο** (εθνικό, επαρχιακό, δημοτικό, κοινοτικό κλπ.) το οποίο θα χρησιμοποιηθεί για την εξυπηρέτηση της, να εξασφαλίζει την **απρόσκοπτη και ασφαλή διέλευση** και κίνηση σε αυτό, καταλλήλου τύπου και κλάσης υπεραστικού ή ημιαστικού λεωφορείου κάτω από συνήθεις καιρικές συνθήκες³⁵.

³⁴ Αριθ. οικ.Β-54871/4060 (ΦΕΚ Β' 1364/23.9.2003) Όροι, προϋποθέσεις και διαδικασία για το χαρακτηρισμό μιας περιοχής ως αστικής, μιας γραμμής ως αστικής ή υπεραστικής, καθώς και για τον καθορισμό αφετηριών, τερμάτων, διαδρομών στάσεων σταθμών, πρακτορείων εξυπηρέτησης και εκδοτηρίων εισιτηρίων.

³⁵ Ο.π., άρθρο 2.



2.5 Μεταφορά μαθητών Ειδικής Αγωγής και ΑΜΕΑ

Ειδική μέριμνα προβλέπεται από την Κ.Υ.Α. για τη μεταφορά μαθητών των δημοσίων σχολείων Ειδικής Αγωγής. Η μεταφορά των μαθητών των δημοσίων σχολείων Ειδικής Αγωγής από τον τόπο διαμονής τους (κατοικία-οικοτροφείο) ή από συγκεκριμένο τόπο συγκέντρωσης τους στο σχολείο που φοιτούν και αντίστροφα **πραγματοποιείται από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση** στην οποία έχει έδρα το σχολείο. Στο ποσό της σύμβασης μεταξύ του μεταφορέα και της Ν.Α. που καταβάλλεται στα μισθωμένα μεταφορικά μέσα για τη μεταφορά των μαθητών των δημοσίων σχολικών μονάδων Ειδικής Αγωγής, **περιλαμβάνονται τα λειτουργικά έξοδα του μεταφορικού μέσου του οδηγού και του συνοδού**. Η Ν.Α. δεν υποβάλλεται σε καμία άλλη οικονομική επιβάρυνση πέραν από το ποσό της σύμβασης³⁶.

Επιπλέον, με τον Νόμο 3794/2009 (ΦΕΚ Α' 156), που τροποποίησε τον Νόμο 3699/2008 (ΦΕΚ Α' 199)³⁷, προβλέπεται ότι η μεταφορά μαθητών των μαθητών των ΣΜΕΑΕ (Σχολικές Μονάδες Ειδικής Αγωγής) **γίνεται είτε με κοινά δρομολόγια των σχολικών λεωφορείων που ανήκουν στην Ενιαία Σχολική Επιτροπή είτε με μισθωμένα μεταφορικά μέσα από την οικεία Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση**. Ειδικά για τις ΣΜΕΑΕ επιτρέπεται η αγορά ή μίσθωση σχολικών λεωφορείων εξειδικευμένων προδιαγραφών που τάσσονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Για τη μεταφορά των μαθητών των ΣΜΕΑΕ που διαθέτουν ιδιόκτητα σχολικά λεωφορεία συνιστώνται στο Υπουργείο Εθνικής Παιδείας θέσεις οδηγών και συνοδών των μαθητών με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου ή αορίστου χρόνου, που κατανέμονται με απόφαση του Υπουργού Παιδείας στις ΣΜΕΑΕ. Με όμοια απόφαση καθορίζονται τα καθήκοντα και οι υποχρεώσεις αυτών. **Η αντιμετώπιση των δαπανών κίνησης, συντήρησης, επισκευής και ασφάλισης των αυτοκινήτων που έχουν κατανεμηθεί στις ΣΜΕΑΕ που διαθέτουν ιδιόκτητα σχολικά λεωφορεία γίνεται από τις οικείες Σχολικές Επιτροπές**, οι οποίες επιχορηγούνται για το σκοπό αυτόν από πιστώσεις του Υπουργείου Παιδείας³⁸.

³⁶ Υπουργική Απόφαση ΙΒ/6071/26-08-98 (ΦΕΚ 932 τ. Β') «Μεταφορά μαθητών Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης», άρθρο 1 παρ. 6.

³⁷ Ο Νόμος 3699/2008 είχε προηγουμένως τροποποιηθεί με τον Νόμο 3748/2009 (ΦΕΚ Α' 29).

³⁸ Νόμος 3699/2008 (ΦΕΚ Α' 199) «Ειδική Αγωγή και Εκπαίδευση ατόμων με αναπηρία ή με ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες», άρθρο 8 παρ. 6. όπως τροποποιήθηκε από τον Νόμο 3794/2009 (ΦΕΚ Α' 156) «Ρύθμιση θεμάτων του πανεπιστημιακού και τεχνολογικού τομέα της ανώτατης εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις».



2.6 Υπολογισμός Μεταφορικού Κόστους

Σύμφωνα με την παρ. 9 της Υπουργικής Απόφασης:

«Στις περιπτώσεις μίσθωσης μεταφορικών μέσων κατά τις παραγρ. 4, 5, 6 και 7 του άρθρου 1 της παρούσας η δαπάνη δεν θα υπερβαίνει το κόστος της χιλιομετρικής απόστασης μεταξύ της μόνιμης διαμονής των μαθητών και της έδρας του σχολείου που φοιτούν όπως καθορίζεται κάθε φορά από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Ο υπολογισμός της μέγιστης αποζημίωσης (κόστος χιλιομετρικής απόστασης) του κλειστού έμφορτου δρομολογίου για τη μετάβαση και επιστροφή των μαθητών με μισθωμένα λεωφορεία ΔΧ και ΕΔΧ (ταξί) θα γίνεται σύμφωνα με τους παρακάτω τύπους:

Α) Για λεωφορεία Δ.Χ.

$$K = \alpha \cdot (X_e + 10) \cdot \Theta \cdot X_m$$

όπου K = μέγιστο κόστος σε δραχμές μισθωμένων λεωφορείων Δ.Χ.

α = συντελεστής βατότητας 1,5 έως 2 ανάλογα με την ιδιομορφία του οδικού δικτύου.

X_e = έμφορτα χιλιόμετρα μαθητών.

Θ = 30% των θέσεων καθημένων επιβατών χρησιμοποιούμενου λεωφορείου, το οποίο (Θ) δεν μπορεί να είναι μικρότερο του 8 και μεγαλύτερο του 15 ($8 < \Theta < 15$)

X_m = τιμή χιλιομετρικού συντελεστή κομίστρου που ισχύει κάθε φορά για τα οικεία υπεραστικά ΚΤΕΛ.

Β) Για Ε.Δ.Χ. (ταξί)

$$K = \alpha \cdot (X_e + 10) \cdot \chi_m$$

όπου K = μέγιστο κόστος μισθωμένων ΕΔΧ (ταξί)

X_e = έμφορτα χιλιόμετρα μαθητών

X_m = τιμή τιμολογίου 2 που ισχύει κάθε φορά (διπλή ταρίφα)

α = συντελεστής βατότητας 1,5 έως 2 ανάλογα με την ιδιομορφία του οδικού δικτύου.

Οι όροι της διακήρυξης του σχετικού διαγωνισμού πρέπει να αποσκοπούν στη μεγαλύτερη δυνατή συμπίεση του κόστους μεταφοράς των μαθητών, με την ομαδοποίηση όσο το δυνατόν περισσότερων δρομολογίων κλπ. στην παράλληλη μεταφορά μαθητών Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης, και στη βελτίωση των συνθηκών μεταφοράς τους.



Η οικεία Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση χρηματοδοτεί τους Δήμους ή Κοινότητες με το κόστος μεταφοράς μαθητών των παρ. 2 και 5 του παρόντος άρθρου. Η δαπάνη αυτή δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη από αυτή που προκύπτει σύμφωνα με τους τύπους της παραγράφου 9 του παρόντος άρθρου".

Επειδή, από το συνδυασμό των ως άνω διατάξεων προκύπτει ότι η σχετική ρύθμιση αποβλέπει στην κάλυψη, υποχρεωτικώς, των αναγκών μετακίνησης των μαθητών για την ανωτέρω αιτία (την δωρεάν, με δαπάνη του Κράτους, παροχή της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης) και, συνεπώς, προς εφαρμογή αυτής, δικαιολογείται η σύναψη ειδικών συμβάσεων μεταφοράς, όταν από ή προς τον τόπο διαμονής των μαθητών δεν υπάρχει αστική συγκοινωνία και συνάμα δεν εξασφαλίζεται η δυνατότητα μεταφοράς με την υπεραστική συγκοινωνία, για τη μετάβαση και επιστροφή τους από τα σχολεία όπου φοιτούν (ΑΠ 235/1992).

2.7 Ασφάλεια σχολικών μεταφορών

Αυτοκίνητα οχήματα που διενεργούν οργανωμένες μεταφορές νηπίων και μαθητών, όλων των βαθμίδων, από και προς τα σχολεία, καθώς και σχολικές και εκπαιδευτικές εκδρομές, φέρουν υποχρεωτικά **ζώνες ασφαλείας** σύμφωνα με τη ΥΑ Α-οικ 61368/6146/2004 (ΦΕΚ Β' 1894) όπως τροποποιήθηκε με την ΥΑ Α 8731/687/2008 (ΦΕΚ Β' 770). Από την υποχρέωση αυτή εξαιρούνται τα λεωφορεία αστικού τύπου, όταν μισθώνονται για τη μεταφορά μαθητών όλων των βαθμίδων εκπαίδευσης³⁹.

Επίσης, σύμφωνα με την ΥΑ Α-οικ 61368/6146/8.12.2004 (ΦΕΚ Β' 1894) που κατήργησε την υπ' αριθμ. ΣΤΥ/31333/1977 (ΦΕΚ Β' 3) και την υπ' αριθμ. Α-ΟΙΚ. 51870/4503/9.9.2004 (ΦΕΚ Β' 1442), οι ζώνες ασφαλείας πρέπει να πληρούν τις σχετικές τεχνικές προδιαγραφές, να είναι τοποθετημένες σε κατάλληλη θέση και να είναι καλά στερεωμένες επί του καθίσματος ώστε να παρέχουν την επιζητούμενη προστασία και θα χρησιμοποιούνται σε κάθε περίπτωση, μεταφοράς

³⁹ ΥΑ Α-οικ 71368/6146/2004 (ΦΕΚ Β' 1894) «Περί εφοδιασμού δια ζωνών ασφαλείας αυτοκινήτων οχημάτων που μεταφέρουν νήπια, μαθητές στοιχειώδους και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης», παρ. 1, όπως τροποποιήθηκε από την ΥΑ Α 8731/687/2008 (ΦΕΚ Β' 770) «Τροποποίηση της υπ' αριθμ. Α-οικ 61368/6146/8.12.2004 (ΦΕΚ Β' 1894) «Περί εφοδιασμού δια ζωνών ασφαλείας αυτοκινήτων οχημάτων που μεταφέρουν νήπια, μαθητές στοιχειώδους και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης».



νηπίων, μαθητών, στοιχειώδους και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, ανεξαρτήτως του μήκους της διαδρομής⁴⁰.

Για τη χορήγηση έγκρισης τύπου σε σχολικά λεωφορεία μεταφοράς νηπίων, μαθητών πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, αυτά απαιτείται να είναι εφοδιασμένα με ζώνες ασφαλείας-συστήματα συγκράτησης σε κάθε θέση μεταφερόμενου επιβάτη συμπεριλαμβανομένων του συνοδηγού και του οδηγού. Τα καθίσματα και οι τοποθετούμενες σε αυτά ζώνες ασφαλείας-συστήματα συγκράτησης πρέπει να συμμορφώνονται με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- Του πδ 502/1983, όπως αυτό ισχύει
- Του πδ 503/1983, όπως αυτό ισχύει
- Του πδ 530/1983, όπως αυτό ισχύει ή
- Σε οχήματα παραγόμενα σε μικρές σειρές όπως ορίζονται στη με αριθμό 32353/1475/4.7.2002 Κ.Υ.Α., της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των προαναφερόμενων π.δ. όσον αφορά την αγκύρωση των ζωνών, και αγκύρωση και αντοχή των καθισμάτων ο κατασκευαστής μπορεί αντί των προβλεπομένων να υποβάλει έκθεση Εργαστηρίου Πολυτεχνικού Ιδρύματος μετά από έλεγχο με την μέθοδο της υπολογιστικής προσομοίωσης (μοντελοποίηση στοιχείου σε ηλεκτρονικό υπολογιστή) καθώς δε και έκθεση του ίδιου εργαστηρίου για τον αριθμό των σημείων στήριξης των ζωνών ασφαλείας ανά θέση και την κατανομή τους στις διάφορες θέσεις.

Οι εκθέσεις υπογράφονται από ειδικό εμπειρογνώμονα και τον υπεύθυνο Δ/ντή του εργαστηρίου. Έξι μήνες μετά την ισχύ της παρούσας δεν χορηγείται έγκριση τύπου αν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις αυτής της παραγράφου⁴¹.

Το όριο ταχύτητας των λεωφορείων που εξυπηρετούν σχολικές μεταφορές, είτε αυτά ανήκουν στην ιδιοκτησία των σχολείων είτε είναι μισθωμένα για το σκοπό αυτό, ορίζεται από το άρθρο 10 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Νόμος 2696/99) και δεν υπερβαίνει τα 80 χλμ. Ανά ώρα για διαδρομές σε αυτοκινητόδρομους ενώ περιορίζεται σε 60 χλμ. Ανά ώρα για το λοιπό οδικό δίκτυο (εκτός αστικών περιοχών).

Για όλα τα μισθωμένα λεωφορεία Δημόσιας Χρήσης που εξυπηρετούν σχολικές μεταφορές (κοινά – υπερυψωμένα- διώροφα) ισχύει η υποχρέωση ύπαρξης συνοδού (ή συνοδών) που ορίζεται για τα λεωφορεία ιδιοκτησίας των σχολείων (σύμφωνα με

⁴⁰ ΥΑ Α-οικ 71368/6146/2004 (ΦΕΚ Β' 1894) «Περί εφοδιασμού δια ζωνών ασφαλείας αυτοκινήτων οχημάτων που μεταφέρουν νήπια, μαθητές στοιχειώδους και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης», παρ. 1 και 2.

⁴¹ ΥΑ Αριθ. 1485/66/04 (ΦΕΚ Β'1465) «Περί εφοδιασμού με ζώνες ασφαλείας των σχολικών λεωφορείων», άρθρο 1 παρ. 1.



την παρ. 5 του άρθρου 5 της ΥΑ Δ-16900/2550/1976) μέριμνα του συνοδοί είναι η αποτροπή συμπεριφορών που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της σχολικής μεταφοράς. Ειδικά για τα **μισθωμένα δώροφα λεωφορεία τονίζεται ότι θα πρέπει να επιβαίνουν τουλάχιστον δύο συνοδοί** εκ των οποίων τουλάχιστον ένας σε κάθε όροφο. Οι οδηγοί των σχολικών λεωφορείων (ιδιωτικής χρήσης) που εξυπηρετούν σχολικές μεταφορές υπόκεινται υποχρεωτικά σε ετήσιο τεχνικό έλεγχο.

Όλα τα λεωφορεία (δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης) που εξυπηρετούν σχολικές μεταφορές υπόκεινται υποχρεωτικά σε ετήσιο έλεγχο.

Όλα τα λεωφορεία (δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης) που εξυπηρετούν σχολικές μεταφορές θα πρέπει να φέρουν στον εμπρόσθιο και οπίσθιο ανεμοθώρακα σχετική ευανάγνωστη πινακίδα (πχ. ΣΧΟΛΙΚΟ).⁴²

Αξιίζει να σημειωθεί ότι το Ελεγκτικό Συνέδριο, Ζ' κλιμάκιο, έκρινε ως σύννομο όρο της προκήρυξης διαγωνισμού σύμφωνα με τον οποίο τα λεωφορεία που θα χρησιμοποιούνταν για τη μεταφορά των μαθητών έπρεπε να μην ξεπερνούσαν ένα ανώτατο όριο «ηλικίας»⁴³.

⁴² Εγκύκλιος Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών με αριθμό πρωτοκόλλου Ι 454/3918/427/09/26-1-2009.

⁴³ Ελεγκτικό Συνέδριο, Ζ' Κλιμάκιο, Πράξη 115/2004.



3 ΒΑΣΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Στόχο του παρόντος κεφαλαίου αποτελεί η καταγραφή των προβλημάτων που προέκυψαν στην πράξη από τη μεταφορά των μαθητών.

3.1 Οικονομικά ζητήματα: Αναπροσαρμογή του μαθηματικού τύπου και οικονομική κρίση

Ο μαθηματικός τύπος που εφαρμόζεται κατά τον υπολογισμό του μεταφορικού κόστους, προκύπτει από δεδομένα και παραδοχές που έγιναν το 1998. Όπως είναι φυσικό η υφιστάμενη κατάσταση δεν ανταποκρίνεται στις παραδοχές αυτές (τιμή καυσίμου, τιμή συντήρησης, ημερομίσθιο οδηγών κ.α.). Για το λόγο αυτό πολύ συχνά οι διαγωνισμοί που δημοσιεύονται με τον προϋπολογισμό όπως αυτός προκύπτει από την ΚΥΑ, βαίνουν άγονοι ενώ στη συνέχεια οι αναθέσεις πραγματοποιούνται ύστερα από διαδικασία διαπραγμάτευσης η οποία ανεβάσει πολύ το μεταφορικό κόστος. Την πρακτική αυτή «νομιμοποίηση» και η υπ' αριθμόν 135/2003 γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους σύμφωνα με την οποία «Οι συμβάσεις για τη μεταφορά μαθητών από τον τόπο κατοικίας τους στα σχολεία που φοιτούν, οι οποίες έχουν συναφθεί από νομαρχιακή αυτοδιοίκηση με απευθείας ανάθεση μετά την κήρυξη άγονου μειοδοτικού διαγωνισμού, είναι σύννομες και αν η συμφωνηθείσα αμοιβή (μέγιστη αποζημίωση) υπερβαίνει το ανώτατο όριο που ορίζεται στην παρ.9 του άρθρου 1 της ΙΒ/6071/1998 κ.υ.α. καθόσον η πιο πάνω διάταξη βρίσκεται εκτός των ορίων της εξουσιοδοτικής διατάξεως της παρ.24δ του άρθρου 2 του Ν 2621/98, άλλως διότι κατά επιβαλλόμενη συσταλτική ερμηνεία η καθοριζόμενη με αυτή "μέγιστη αποζημίωση" αφορά μόνον τη σύμβαση για τη μεταφορά των μαθητών που συνάπτεται κατόπιν δημόσιου μειοδοτικού διαγωνισμού και όχι με απευθείας ανάθεση λόγω αποτυχίας του προηγηθέντος διαγωνισμού».

Εν τέλει όμως ήταν κυρίως το άρθρο 43 του Νόμου 3731/2007 που θεώρησε νόμιμες όλες τις προηγούμενες συμβάσεις ανεξάρτητα από την τήρηση της διαδικασίας.

Στην υπ' αριθμόν 175/Θ/2010 έκθεση του Σώματος Επιθεωρητών Ελεγκτών Δημόσιας Διοίκησης, προκύπτουν τα κονδύλια που τελικά δαπανήθηκαν στους τρεις νομούς της Μακεδονίας ως εξής:



Νομαρχία Θεσσαλονίκης: κατά το σχολικό έτος 2004-2005 δαπανά 2.253.623 ευρώ πάνω από την προβλεπόμενη πίστωση για την προκηρυχθείσα σύμβαση. Το έτος 2005-2006 η υπέρβαση ανέρχεται σε 4.905.783 ευρώ. Το έτος 2006-2007 η υπέρβαση ανέρχεται σε 4.113.972 ευρώ. Το σχολικό έτος 2005-2006 η νομαρχία αναθέτει απευθείας εννέα δρομολόγια με ανώτατη επιτρεπόμενη ημερήσια δαπάνη της τάξεως των 857 ευρώ με την τιμή των 2.795 ευρώ, δηλαδή υπέρβαση της τάξεως του 300% (σελίδα 29 του πορίσματος), ενώ κατά το ίδιο σχολικό έτος αναθέτει απευθείας δρομολόγια μεταφοράς μαθητών στο Πανόραμα Θεσσαλονίκης έναντι ποσού 2.000 ευρώ ημερησίως, ενώ η ανώτατη επιτρεπόμενη δαπάνη ανέρχεται σε 262,02 ευρώ (σελίδα 29 του πορίσματος). Σημειώνεται ότι το Πανόραμα είναι αστική περιοχή και οι μαθητές πρέπει να μετακινούνται με δική τους δαπάνη καταβάλλοντας μειωμένο εισιτήριο κατά 50%.

Νομαρχία Δράμας: για το σχολικό έτος 2006-2007 δαπάνησε 19.500 ευρώ για τη μεταφορά ενός μαθητή (σελίδα 33 του πορίσματος)

Νομαρχία Σερρών: η νομαρχία Σερρών για το σχολικό έτος 2004-2005 δαπάνησε 27.982 ευρώ για τη μεταφορά 5 μαθητών και 32.871 ευρώ για τη μεταφορά δύο μαθητών (σελίδα 33). Για το σχολικό έτος 2005-2006 δαπάνησε εκ νέου 35.098 ευρώ για τη μεταφορά 2 μαθητών (σελ. 33 του πορίσματος), ενώ η ίδια πάντα νομαρχία κατά το σχολικό έτος 2006-2007 δαπάνησε 37.177 ευρώ για τη μεταφορά 2 μαθητών (σελίδα 33 του πορίσματος)⁴⁴.

Από την ΕΝΑΕ (Ένωση Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδος) έχουν πραγματοποιηθεί **εκκλήσεις για την αναπροσαρμογή του μαθηματικού τύπου** της προ δεκαετίας εκδοθείσας ΚΥΑ ΙΒ/6071/26.08.1998 για τον υπολογισμό της μέγιστης αποζημίωσης (κόστος χιλιομετρικής απόστασης) των μεταφορέων. Η ΕΝΑΕ θεωρεί ότι η αναπροσαρμογή είναι απαραίτητη με σκοπό την ευελιξία του τρόπου κοστολόγησης και διάθεσης των σχετικών κονδυλίων λόγω του αυξημένου κόστους των καυσίμων και της συντήρησης των οχημάτων, των συνεχών αναπροσαρμογών των κομίστρων των ταξί, της διασποράς των μαθητών, της παύσης λειτουργίας σχολείων ελλείψει μαθητών και η εξαιτίας αυτών των παραγόντων αδυναμία σχεδιασμού και εκτέλεσης δρομολογίων σε συνδυασμό με την απροθυμία προσέλευσης και υποβολής προσφορών από αξιόπιστους μεταφορείς στους διαγωνισμούς⁴⁵. Ταυτόχρονα, η ΕΝΑΕ τονίζει την ανάγκη επαναπροσδιορισμού του νομοθετικού πλαισίου στη βάση της ίσης αντιμετώπισης των μαθητών, της μείωσης του υψηλού κόστους, της απλούστευσης των διαδικασιών, του περιορισμού των αρμόδιων φορέων και του σαφούς τρόπου προσδιορισμού του

⁴⁴ Πόρισμα - κόλαφος για τη μεταφορά μαθητών Αγγελιοφόρος 29/04/2010.

⁴⁵ Δελτίο τύπου 21.4.2010, Επιστολή Πρ. ΕΝΑΕ για τις δαπάνες για την μεταφορά των μαθητών.



κόστους δαπάνης του έργου προσαρμοσμένου πλέον στις σημερινές συνθήκες, και της *μεταβίβασης της σχετικής αρμοδιότητας, μέσω του «Καλλικράτη», στην πρωτοβάθμια Αυτοδιοίκηση»⁴⁶.*

Συγχρόνως, αξίζει να αναφερθεί πως πολλοί εκπρόσωποι νομαρχιακών και δημοτικών αρχών παραπονιούνται για περικοπές των κονδυλίων τους για τις δαπάνες της μεταφοράς των μαθητών εν όψει της οικονομικής κρίσης⁴⁷.

3.2 Ζητήματα σχετικά με τη διαφάνεια στις διαδικασίες

Μέσα στα τελευταία πέντε χρόνια και λόγω του μεγάλου αριθμού διαγωνισμών οι οποίοι βαίνουν άγονοι για τους λόγους που αναφέρθηκαν παραπάνω και γίνονται απευθείας αναθέσεις που υπερβαίνουν κατά μεγάλο ποσοστό το αρχικά υπολογιζόμενο κόστος, έχουν προκύψει πολλά προβλήματα σχετικά με τη διαφάνεια των διαδικασιών ανάθεσης του μεταφορικού έργου μεταφοράς μαθητών, σε διάφορες Νομαρχίες της Χώρας.

Καταρχάς, διαπιστώθηκαν διαδικαστικές παραβάσεις σε διάφορες Νομαρχίες, ιδίως της Βόρειας Ελλάδος:

- α) Δεν ερωτήθηκαν οι Δήμοι για τη δυνατότητά τους να εκτελέσουν τη μεταφορά μαθητών σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 4^α της ΙΒ/6071/98 ΚΥΑ⁴⁸,
- β) Οι Νομαρχιακές επιτροπές προέβησαν στην προκήρυξη του έργου της μεταφοράς χωρίς να εκδοθούν διαπιστωτικές πράξεις των Νομαρχών που να πιστοποιούν την πραγματική αδυναμία μεταφοράς ή προέβησαν στην προκήρυξη ενώ υπήρχε αστική συγκοινωνία σε αστικές και μη αστικές περιοχές ή μπορούσε να γίνει αναπροσαρμογή του τακτικού δρομολογίου με απόφαση του νομάρχη ώστε να μπορούν οι μαθητές να έλθουν στο σχολείο με μειωμένο κόστος με την επίδειξη του ειδικού μαθητικού δελτίου (πάσο)⁴⁹ και
- γ) Δεν εντοπίστηκαν τα κοινά δρομολόγια Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και δεν υπήρξε συνεργασία μεταξύ της ΝΑ και των Διευθύνσεων Εκπαίδευσης⁵⁰.

⁴⁶ Ανακοίνωση του Προέδρου της ΕΝΑΕ Λ. Δράκου για το ζήτημα της μεταφοράς μαθητών, 10/9/2010.

⁴⁷ Για παράδειγμα, Λάρισα: Μεγάλο το πρόβλημα μεταφοράς μαθητών, Ναυτεμπορική 01/10/2010.

⁴⁸ Βλ. έκθεση υπ' αριθ. 175/Θ/2010 Επιθεωρητών - Ελεγκτών Δημόσιας Διοίκησης Σουλτανίδου Ερ. και Τσέλιου Ευ. Στη ΝΑ Δράμας, Σερρών και Θεσσαλονίκης, σελ. 9.

⁴⁹ Ό.π., σελ. 10-11.

⁵⁰ Ό.π., σελ. 11-12.



Οι παραβάσεις αυτές καλύφθηκαν με το άρθρο 43 του Νόμου 3731/2008, σύμφωνα με το οποίο όποιες συμβάσεις συνήφθηκαν κατά παρέκκλιση της διαδικασίας θεωρούνται νόμιμες.

Το κυριότερο όμως δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις για τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων της ΕΕ, ιδίως όσον αφορά τα στοιχεία της προκήρυξης και της τελικής ανάθεσης του έργου. Σύμφωνα με το άρθρο 30 (σύνταξη και λεπτομέρειες δημοσίευσης προκηρύξεων) παρ.2 εδ. β) ΠΔ 60/2007 που ενσωματώνει την Οδηγία 2004/18/ΕΚ: «... Οι προκηρύξεις δημοσιεύονται σύμφωνα με τα τεχνικά χαρακτηριστικά δημοσίευσης που αναφέρονται στο Παρ. VIII σημείο 1, στοιχεία α) και β)...». Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 29 παρ.4 ΠΔ 60/2007 (άρθρο 35 Οδηγίας ΕΚ 2004/18) «.....Οι αναθέτουσες αρχές που έχουν συνάψει μια δημόσια σύμβαση ή συμφωνία πλαίσιο αποστέλλουν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή την προκήρυξη με τα αποτελέσματα της διαδικασίας σύναψης το αργότερο σαράντα οκτώ (48) ημέρες μετά την σύναψη της σύμβασης ή της συμφωνίας πλαισίου...» . Αξίζει να σημειωθεί η προκήρυξη ανάθεσης σύμβασης με τυποποιημένο έντυπο στην Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των ΕΚ εκφεύγει του προσυμβατικού ελέγχου του Ελεγκτικού Συνεδρίου, το οποίο ελέγχει μόνο παροχή υπηρεσίας αξίας άνω του 1.000.000 ευρώ⁵¹.

Το 2007 παραπέμφθηκαν στην Επιτροπή Αναφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου τα Ελληνικά υπουργεία Παιδείας, Οικονομικών και Μεταφορών, καθώς και οι νομαρχίες Θεσσαλονίκης, Σερρών, Πέλλας και Δράμας, για παράβαση της ελληνικής και κοινοτικής νομοθεσίας που αφορά στη σύναψη δημοσίων συμβάσεων για τη μεταφορά των μαθητών/τριών με τουριστικά λεωφορεία. Η υπόθεση αφορά καταγγελίες για απευθείας αναθέσεις του μεταφορικού έργου στο ΚΤΕΛ και σε συγκεκριμένες ιδιωτικές εταιρείες, που έχουν συγκροτήσει όπως καταγγέλλεται καρτέλ στον τομέα των μεταφορών, καθώς και σε μεγάλες υπερβάσεις του επιτρεπόμενου κόστους μεταφοράς μαθητών, με αποτέλεσμα τη διασπάθιση εκατομμυρίων ευρώ⁵². Έτσι, με ομόφωνη απόφαση της Επιτροπής Αναφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η Ελλάδα παραπέμφθηκε στην Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης Απάτης (OLAF)⁵³.

Επιπλέον η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έστειλε επιστολή προς την ελληνική κυβέρνηση επισημαίνοντας στην οποία επεσήμαινε ότι η απευθείας ανάθεση των συμβάσεων για τη μεταφορά των μαθητών στα σχολεία από τη νομαρχία Θεσσαλονίκης

⁵¹ Άρθρο 8 παρ.1 του νόμου 2741/1999 και άρθρο 12 παρ. 27 του νόμου 3310/2005.

⁵² Αμαρτωλοί διαγωνισμοί για τη μεταφορά μαθητών Έθνος 26/2/2008.

⁵³ Πόρισμα - κόλαφος για τη μεταφορά μαθητών Αγγελιοφόρος 29/04/2010.



παραβιάζει την κοινοτική νομοθεσία. Το θέμα κίνησε με αναφορά της στο υπουργείο Παιδείας η Γ ΕΛΜΕ Θεσσαλονίκης, με αφορμή καταγγελίες τόσο από λεωφορειούχους όσο και από γονείς μαθητών στους νομούς Θεσσαλονίκης, Σερρών και Πέλλας για τις διαδικασίες ανάθεσης το σχολικό έτος 2005-2006.

Τέλος, δόθηκαν και ποινικές διαστάσεις. Έτσι, για **απιστία στην υπηρεσία** διώκεται σε βαθμό κακούργηματος ο νομάρχης Θεσσαλονίκης, για την υπόθεση των απευθείας αναθέσεων που υπογράφονταν για τη μεταφορά των μαθητών. Η υπόθεση άρχισε να ερευνάται το 2006 έπειτα από μήνυση νομαρχιακού συμβούλου.

Στο νομό Θεσσαλονίκης έγινε «ανοικτός διαγωνισμός» που απέβη άγονος. Στη συνέχεια έγινε απευθείας ανάθεση, κατά παράβαση του μαθηματικού τύπου και χωρίς αιτιολογημένη απόφαση του νομάρχη⁵⁴. **Τη δίωξη άσκησε η Εισαγγελία Πρωτοδικών** μετά το βούλευμα που εκδόθηκε στα τέλη Ιουνίου από το Συμβούλιο Πλημμελειοδικών, με τα μέλη του να αποφασίζουν να επιστραφεί στην Εισαγγελία η δικογραφία που είχε σχηματιστεί, ώστε να διερευνηθεί «η περίπτωση άσκησης ποινικής δίωξης για το αδίκημα της απιστίας στην υπηρεσία με την επιβαρυντική περίπτωση της ιδιαίτερα μεγάλης ελάττωσης της δημόσιας περιουσίας»⁵⁵.

3.3 Προβλήματα σχετικά με τον ανταγωνισμό

Οι προκηρύξεις που στην ουσία φωτογραφίζουν μεγάλες επιχειρήσεις και οι απευθείας αναθέσεις ιδίως σε μεγάλες επιχειρήσεις με πολλά λεωφορεία, είτε ιδιωτικές είτε δημόσιες, μπορούν να συντελέσουν σε δύο παραβάσεις των ελληνικών και κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού:

α) Δημιουργία περιορισμών στον ανταγωνισμό με μονοπώλια

Αξιοσημείωτη είναι η προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ 2786/2007) κατά των αποφάσεων της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Σερρών για τους όρους του μειοδοτικού διαγωνισμού για τη μεταφορά όλων των μαθητών της Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας του Νομού Σερρών με υπεραστική συγκοινωνία κατά το σχολικό έτος 2005-2006. Κατά τη διακήρυξη ζητήθηκε ο ανάδοχος να διαθέτει ημερησίως ογδόντα λεωφορεία για την κάλυψη των αναγκών μεταφοράς των μαθητών. Η υποχρέωση αυτή, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι ευνοεί τον **σχηματισμό καρτέλ και ολιγοπωλίων**, αποκλείοντας τη συμμετοχή στον διαγωνισμό

⁵⁴ Αμαρτωλοί διαγωνισμοί για τη μεταφορά μαθητών Έθνος 26/2/2008.

⁵⁵ Διώκεται για κακούργημα ο Παναγιώτης Ψωριάδης, Με την κατηγορία της «απιστίας», Τα Νέα-online, 07/09/2010.



μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, ωστόσο το Συμβούλιο της Επικρατείας έκρινε ο όρος αυτός της διακήρυξης είναι νόμιμος και αναγκαίος⁵⁶.

Σε παρόμοια κρίση κατέληξε το Συμβούλιο και με την απόφαση 975/2008 όπου θεώρησε δικαιολογημένη η απαίτηση της διακήρυξης να διαθέτουν οι διαγωνιζόμενοι 100 λεωφορεία, ενόψει της φύσης και των αναγκών της υπό ανάθεση υπηρεσίας, η δε σχετική ρήτρα της διακήρυξης, ως κανονιστική, δεν έχρηζε αιτιολογίας.

Επίσης η απόφαση 2786/2007 του Συμβουλίου της Επικρατείας σύμφωνα με την οποία η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση είναι αρμόδια για τη διενέργεια των διαγωνισμών. Αρμόδιο όργανο για την κατάρτιση της διακήρυξης, τη συγκρότηση των επιτροπών αξιολόγησης των προσφορών, τη διεξαγωγή της δημοπρασίας και την κατακύρωση είναι η Νομαρχιακή Επιτροπή. Η απαίτηση της διακήρυξης να διαθέτει ο ανάδοχος ορισμένο αριθμό λεωφορείων αποτελεί πρόσφορο κριτήριο για την ανάδειξη του αναδόχου. Απορρίπτεται η αίτηση ακύρωσης. Όμοια η 2787/2007 ΣτΕ.

Αξιοσημείωτη είναι και η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας υπ' αριθμόν 1655/2008 σύμφωνα με την οποία η απαίτηση της επίμαχης διακήρυξης περί υποβολής προσφορών για το σύνολο ή για τα 2/3 τουλάχιστον των προς ανάθεση δρομολογίων αποτελεί νόμιμο κριτήριο συμμετοχής και ανάδειξης αναδόχου. Το Συμβούλιο της Επικρατείας έκρινε ότι η σχετική κανονιστική ρύθμιση της διακήρυξης δεν έχρηζε ειδικής αιτιολογίας αφού στις «ειδικές διατάξεις της ανωτέρω μνημονευθείσης Κ.Υ.Α. ΙΒ/6071/26.8.1998 ρητώς ορίζεται ότι οι όροι της διακήρυξης του διαγωνισμού για την ανάθεση της μεταφοράς μαθητών πρέπει, όπως εν προκειμένω, να αποσκοπούν στη μεγαλύτερη δυνατή συμπίεση του κόστους της μεταφοράς, με την ομαδοποίηση όσο το δυνατόν περισσότερων δρομολογίων (βλ. ΣτΕ 2786, 2787/2007)».

β) Κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης στην αγορά με την επιβολή από τη μεγάλη μεταφορική επιχείρηση τιμήματος που δεν μπορεί να αντέξει ο ελληνικός προϋπολογισμός.

Πέραν αυτών, υπάρχει και μία άλλη παράμετρος ανταγωνισμού που μπορεί να αποτελέσει το αντιστάθμισμα. Η παραχώρηση δημόσιας υπηρεσίας στα ΚΤΕΛ και στον ΟΑΣΘ που δεν αξιοποιείται, κατά την άποψή μας κατάλληλα. Καταρχάς υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας είναι κάθε υποχρέωση που επιβάλλεται από το κράτος σε μία μεταφορική επιχείρηση ώστε να παρέχει στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών και να εξασφαλίσει την εξυπηρέτηση γραμμής που

⁵⁶ Βλ. και ΚΥΑ ΙΒ 1671/1998 που επιβάλλει την ομαδοποίηση των δρομολογίων.



ικανοποιεί πρότυπα συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικού δυναμικού και τιμολόγησης, πρότυπα τα οποία η επιχείρηση δεν επρόκειτο να αναλάβει την υποχρέωση να τα σεβαστεί, εάν ελάμβανε αποκλειστικά και μόνον υπόψη το οικονομικό της συμφέρον⁵⁷. Έτσι με σύμβαση μεταξύ κράτους και μεταφορικής επιχείρησης μπορούν να επιβληθούν συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών, υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και υποκείμενες σε ειδικούς όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις, και προσαρμογές των υπηρεσιών σε πραγματικές ανάγκες⁵⁸. Κάποιες ΥΚΩ μπορούν να επιβληθούν σε τακτικές υπηρεσίες... σε εκείνες τις περιπτώσεις που οι δυνάμεις της αγοράς δεν εξασφαλίζουν επαρκές επίπεδο παροχής υπηρεσιών⁵⁹.

3.4 Ανάδειξη «Γκρίζων Ζωνών» στο Υφιστάμενο Νομοθετικό Πλαίσιο

3.4.1 Το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο

Το ελληνικό μοντέλο μεταφοράς μαθητών είναι διαφοροποιημένο ανάλογα με την περίπτωση των μαθητών και παρουσιάζει κλιμάκωση για τους μαθητές που διαμένουν μακριά από την έδρα του σχολείου. Συγκεκριμένα η ελληνική νομοθεσία προβλέπει τα εξής:

- A) Για τους μαθητές που μένουν **κοντά στην έδρα του σχολείου**: Εξυπηρέτηση από τη δημόσια αστική συγκοινωνία με μειωμένο κόμιστρο κατά 50% βάσει μαθητικού δελτίου (πάσο) σύμφωνα με το άρθρο 2 του ΒΔ 306/1973 και το άρθρο 4 της ΚΥΑ ΙΒ 6071/1998. **Εάν δεν υπάρχει αστική συγκοινωνία**, η ΝΑ μερινά για τη μετακίνηση των μαθητών με κάθε πρόσφορο μέσο Δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης⁶⁰.
- B) Για τους μαθητές που μένουν **μακριά από την έδρα του σχολείου** (Νόμος 1566/1985 και άρθρο 1 παρ.3 της ΚΥΑ ΙΒ 6071/1998): Εξυπηρέτηση από:
- 1) Τα **ιδιόκτητα μεταφορικά μέσα των ΟΤΑ** με χρηματοδότηση του κόστους μεταφοράς από τη Νομαρχία⁶¹, και εάν αυτά δεν υπάρχουν,

⁵⁷ Κατευθυντήριες Αρχές - Γραπτή Ερώτηση McCormick αριθ. E-2283, με απάντηση De Palacio, ΕΕ C 93 της 18.4.2002, σελ. 96.

⁵⁸ Πρβλ. Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92.

⁵⁹ ΔΕΚ, απόφαση της 20ης Φεβρουαρίου 2001, Υπόθ. C-205/99, Asociation Profesional (Analir), Συλλογή Νομολογίας 2001, I-1271, σκ. 81.

⁶⁰ Έκθεση ελεγκτών, ό.π., σελ. 7 σημείο 2.

⁶¹ Βλ. έκθεση ελεγκτών, ό.π., σελ. 5 σημείο 1^α.



- 2) Τα **υπεραστικά δημόσια συγκοινωνιακά μέσα** με βάση τις σχετικές εγκρίσεις δρομολογίων με καταβολή 50% του εισιτηρίου⁶² και εάν αυτά δεν υπάρχουν
 - 3) Στις περιπτώσεις που δεν είναι δυνατή η μεταφορά των μαθητών, γίνεται με αιτιολογημένη απόφαση του Νομάρχη προκήρυξη με όρους που αποφασίζει η Νομαρχιακή Επιτροπή⁶³ και ανάθεση στα ΚΤΕΛ ή ΡΟΔΑ, στον ΟΣΕ ή στα θαλάσσια συγκοινωνιακά μέσα άλλως σε ιδιωτικά μεταφορικά μέσα (ειδικά τουριστικά λεωφορεία ή ταξί) με αμοιβή που προβλέπεται βάσει ενός μαθηματικού τύπου.
 - 4) Εάν ο ως άνω δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός αποβεί άγονος, κατ' εξαίρεση γίνεται **απευθείας ανάθεση από τον Νομάρχη σε δημόσιο συγκοινωνιακό μέσο** (π.χ ΚΤΕΛ) και εάν δεν υπάρχουν σε ιδιωτικό φορέα ή ο Δήμος χρησιμοποιεί οποιοδήποτε άλλο πρόσφορο μέσο (ΚΥΑ ΙΒ 6071/1998, άρθρο 1 παρ. 5)). Οι μαθητές χρησιμοποιούν ειδικό μαθητικό δελτίο για τη δωρεάν μεταφορά τους.
- Γ) Για τους μαθητές των οποίων η μεταφορά είναι αντικειμενικά αδύνατη κατά τις προηγούμενες διατάξεις και ως εκ τούτου οι μαθητές έχουν εγκατασταθεί στην έδρα του σχολείου τους, ή μεταφέρονται με ευθύνη των γονέων τους που αναλαμβάνουν και τα έξοδα μεταφοράς, καταβάλλεται **μηνιαίο επίδομα** με πράξη του Προϊσταμένου της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης (άρθρο 2 παρ. 5 της ΙΒ/6071/1998 ΚΥΑ).

Τα αυτοκίνητα που μεταφέρουν τους μαθητές όλων των βαθμίδων πρέπει να πληρούν τους όρους ασφαλείας (ΚΥΑ ΙΒ/6071/1998) και να είναι εφοδιασμένα με ζώνες ασφαλείας (Α Οικ 61368/6146/04 ΥΑ).

Το κόστος μεταφοράς καλύπτεται από χρηματοδότηση από τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις που χρηματοδοτούν και τους Δήμους (άρθρο 1 παρ. 11 του ΠΔ 161/2000).

3.4.2 Κριτική αξιολόγηση και ανάδειξη νομοθετικών κενών (γκρίζες ζώνες)

Η εφαρμογή του ως άνω μοντέλου δεν ήταν ορθή και προκάλεσε στρεβλώσεις και σπατάλη των κρατικών πόρων.

Καταρχάς, παρατηρήθηκε από το Σώμα ελεγκτών – επιθεωρητών της Δημόσιας Διοίκησης, στην έκθεση επιθεώρησης ελέγχου υπ' αριθμόν 175/Θ/2010, ότι για τις

⁶² Έκθεση ελεγκτών, ό.π., σελ. 5 σημείο 18 και σελ. 35. Άρθρο 1 παρ. 3 της ΚΥΑ ΙΒ/6071/1998.

⁶³ Άρθρο 60 παρ. 1 γ και δ του ΠΔ 30/1996.



Νομαρχίες της Κεντρικής Μακεδονίας τουλάχιστον, **δεν τηρήθηκε η κλιμακωτή απόπειρα ανεύρεσης** τρόπου μεταφοράς των μαθητών που μένουν μακριά από την έδρα του σχολείου και ότι **η εξαίρεση της απευθείας ανάθεσης έγινε ο κανόνας**.

Κατά δεύτερο λόγο, το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους δικαίωσε την μη τήρηση του μαθηματικού τύπου και των ορίων της Υπουργικής Απόφασης ΙΒ 6071/1998 σε περίπτωση απευθείας ανάθεσης⁶⁴, ενώ το Συμβούλιο της Επικρατείας δικαίωσε τις προκηρύξεις Νομαρχιών που είχαν πολύ αυστηρούς όρους (π.χ. ο ανάδοχος να κατέχει 80 ή 100 λεωφορεία)⁶⁵ ή η προσφορά θα πρέπει να αφορά τα 2/3 των δρομολογίων⁶⁶ με αποτέλεσμα ή η προκήρυξη να φωτογραφίζει συγκεκριμένο μεταφορέα (μεγάλη μεταφορική επιχείρηση) ή ο διαγωνισμός να αποβαίνει άγονος.

Κατά τρίτο λόγο, το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο είναι πολύπλοκο και χαρακτηρίζεται από **πολυνομία**. Υπάρχουν τρεις κύριες διατάξεις α) του ΒΔ 306/1973 (άρθρο 2), β) του Νόμου 1566/1985 (άρθρο 2 παρ. 9) και της ΚΥΑ ΙΒ 6071/1998 όπως τροποποιήθηκε δύο φορές το 2002 και το 2005.

Ταυτόχρονα, υπάρχουν διάσπαρτες διατάξεις που αφορούν:

- α) **άμεσα**, την αρμοδιότητα και την διαδικασία, όπως ο Νόμος 2446/1996 (άρθρο 1 παρ. η, άρθρο 2 παρ. γ και δ), ο Νόμος 2621/1998 (άρθρο 2 παρ. 24), το ΠΔ 161/2000 για τη μεταβίβαση σε ΝΑ αρμοδιοτήτων εκπαίδευσης (άρθρα 1 παρ. 9 και 10 και άρθρο 2) που εκδόθηκε βάσει του άρθρου 14 παρ.29 του Νόμου 2817/2000 δεν κηρύχθηκε άκυρο από το Συμβούλιο της Επικρατείας⁶⁷ και
- β) **έμμεσα** τι χαρακτηρίζεται «αστική περιοχή» (Απόφαση αριθ. οικ.Β-54871/4060 του Υπουργού Μεταφορών⁶⁸), ποιος προκηρύσσει τον διαγωνισμό (ΠΔ 30/96 άρθρα 60 και 100) με ποιους όρους (ΠΔ 346/1998).
- γ) ειδικά θέματα όπως η υπ' αριθμόν Γ2/3731/1988 ΥΑ που αφορά στη μεταφορά των μαθητών των μουσικών Γυμνασίων⁶⁹, η υπ' αριθμόν ΙΒ 35782/2005 ΥΑ για τα συγκοινωνιακά μέσα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά μαθητών, η με αριθμό 2/45552/0026/2002 ΥΑ⁷⁰ σχετικά με τα δικαιολογητικά για την πληρωμή δαπανών του Δημοσίου για τη μεταφορά μαθητών, η με αριθμό 5205/2008 ΥΑ

⁶⁴ ΝΣΚ 135/2003.

⁶⁵ ΣτΕ 2786/2007 και 2787/2007.

⁶⁶ ΣτΕ 1655/2008.

⁶⁷ Βλ. απόφαση ΣτΕ 3502/2004.

⁶⁸ Αριθ. οικ.Β-54871/4060 (ΦΕΚ Β' 1364/23.9.2003) Όροι, προϋποθέσεις και διαδικασία για το χαρακτηρισμό μιας περιοχής ως αστικής, μιας γραμμής ως αστικής ή υπεραστικής, καθώς και για τον καθορισμό αφετηριών, τερμάτων, διαδρομών στάσεων σταθμών, πρακτορείων εξυπηρέτησης και εκδοτηρίων εισιτηρίων.

⁶⁹ ΦΕΚ Β 767.

⁷⁰ ΦΕΚ Β' 1066.



που αφορά στη μεταφορά μαθητών κατά τις επισκέψεις τους στο Πρόγραμμα Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης Καλλιτσώ, η υπ' αριθμόν Α ΟΙΚ 61368/6146/2004 ΥΑ που αφορά στον εφοδιασμό με ζώνες ασφαλείας αυτοκινήτων οχημάτων που μεταφέρουν νήπια και μαθητές πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης⁷¹.

Είναι πολύ σημαντικό ότι ορισμένες φορές οι διατάξεις αυτές αφορούν το ίδιο αντικείμενο αλλά έχουν διαφορετική διατύπωση μεταξύ τους. Για παράδειγμα η ΚΥΑ ΙΒ 6071/1998 έχει διαφορετική διατύπωση α) με τον Νόμο 1566/1985, άρθρο 2 παρ. 9 ότι οι μαθητές που κατοικούν μακριά από την έδρα του σχολείου μπορεί να μεταφέρονται δωρεάν ή να διαμένουν **και να σιτίζονται** δωρεάν στον τόπο όπου λειτουργεί το σχολείο. Αν η μεταφορά είναι αντικειμενικά αδύνατη ή δεν υπάρχουν προϋποθέσεις δωρεάν διαμονής και σίτισης, μπορεί να καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα» και β) με τον Νόμο 2240/1994⁷² που ορίζει ότι: «Η κατά το άρθρο 2 παρ. 9 του Νόμου 1566/1985 μεταφορά των μαθητών στον τόπο που λειτουργεί το σχολείο πραγματοποιείται από **τους οικείους Ο.Τ.Α.** είτε με τη χρησιμοποίηση ιδιόκτητων μέσων είτε με τη χρήση των συνήθων αστικών και υπεραστικών μέσων **είτε με μίσθωση ιδιωτικών μέσων μεταφοράς [ενώ η ΚΥΑ προβλέπει και μίσθωση δημοσίων συγκοινωνιακών μέσων] είτε με άλλο πρόσφορο τρόπο.** Για θέματα που προκύπτουν όταν η μεταφορά αναφέρεται σε μαθητές διαφορετικών Ο.Τ.Α. αποφασίζει η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση»⁷³ [περίπτωση που δεν αναφέρει η ΚΥΑ] και γ) με τις προβλέψεις της ΚΥΑ Γ2/3731/1988 για τη δωρεάν μεταφορά μαθητών των μουσικών Γυμνασίων με την οποία εξουσιοδοτείται ο «Νομάρχης να προβαίνει με απόφασή του, κατόπιν μειοδοτικού διαγωνισμού, ή απευθείας, χωρίς μειοδοτικό διαγωνισμό λόγω του κατεπείγοντος, στη μίσθωση παντός κατάλληλου ιδιωτικού ή δημοσίου μεταφορικού μέσου»⁷⁴ [χωρίς να ελέγχεται εάν οι δήμοι έχουν ιδιότητα μεταφορικά μέσα, εάν μπορούν να χρησιμοποιούν την υπεραστική συγκοινωνία και χωρίς να δίνεται προτεραιότητα στη μίσθωση δημοσίων συγκοινωνιακών μέσων].

Κατά τέταρτο λόγο, η ΚΥΑ ΙΒ 6071/1998 είναι δύσχρηστη και χρειάζεται νέα νομοθεσία, ενώ ο απλός αναγνώστης της ΚΥΑ, δεν μπορεί να βασιστεί σε αυτήν για τη σωστή εφαρμογή της νομοθεσίας για τη μεταφορά μαθητών.

Α) Καταρχάς, η θέση των διατάξεων της δεν είναι σωστή νομοτεχνικά. Η διάταξη για την αναπροσαρμογή των δρομολογίων των ΚΤΕΛ από τον αρμόδιο Νομάρχη

⁷¹ ΦΕΚ Β' 1894.

⁷² ΦΕΚ Α' 153.

⁷³ Νόμος 2240/1994 (ΦΕΚ Α' 153) «Συμπλήρωση διατάξεων για τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις», άρθρο 6 παρ. 25.

⁷⁴ ΦΕΚ Β' 767, άρθρο μόνο παρ.2



που βρίσκεται στο άρθρο 5 παρ. α ενώ θα έπρεπε να είναι στο άρθρο 1 παρ.2 της ΚΥΑ που αναφέρεται στα τακτικά δρομολόγια των ΚΤΕΛ ως δεύτερη λύση μετά τους ΟΤΑ. Η διάταξη του άρθρου 1 παρ. 8 για την αιτιολογημένη απόφαση του Νομάρχη που πιστοποιεί την αδυναμία μεταφοράς με τα τακτικά συγκοινωνιακά μέσα έπρεπε να βρίσκεται στο άρθρο 1 παρ. 4 της ίδιας ΚΥΑ που αναφέρεται στο θέμα αυτό.

- Β) Η ΚΥΑ δεν καλύπτει διεξοδικά όλες τις περιπτώσεις αφήνοντας στον εφαρμοστή της πολλά ερωτήματα. Για παράδειγμα, το άρθρο 4 παρ. β και γ αναφέρεται σε «μη αστικές περιοχές οι οποίες εξυπηρετούνται με αστική συγκοινωνία και οι μαθητές κατοικούν πέραν των 10 χιλιομέτρων από την έδρα του σχολείου τους⁷⁵» και «σε αστικές περιοχές, οι οποίες δεν εξυπηρετούνται από αστική συγκοινωνία⁷⁶», με κατά βάση το ίδιο αποτέλεσμα αλλά με διαφορετική διατύπωση. Πρόκειται για φωτογραφικές διατάξεις για συγκεκριμένες περιπτώσεις οι οποίες φαίνεται να αποτελούν εξαιρέσεις.

Η έννοια της εξυπηρέτησης μιας περιοχής από αστική συγκοινωνία θα πρέπει να γίνει πιο σαφής καθώς πολλές φορές η εξυπηρέτηση αυτή μπορεί να μην αφορά στην περιοχή κάλυψης της σχολικής μονάδας με αποτέλεσμα η διαδρομή που καλούνται να περπατήσουν οι μαθητές της να είναι πάνω από τα 1200 μέτρα που ορίζει ο νόμος. Συγχρόνως, θέματα ασφαλείας της μεταφοράς των μαθητών προκύπτουν όταν για τη μετακίνηση της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης προτείνεται η χρήση αστικής συγκοινωνίας, η οποία δεν καλύπτει τους κανόνες ασφαλείας που ο ίδιος νόμος προτείνει για τη μεταφορά των μαθητών.

Επίσης στο άρθρο 2 παρ. 1, δεν είναι εύκολο να γίνει διαφοροποίηση μεταξύ της περίπτωσης β και της περίπτωσης γ που αναφέρονται και οι δύο στην μεταφορά των μαθητών με ευθύνη των γονέων τους όταν η μεταφορά τους είναι αντικειμενικά αδύνατη.

Στο ίδιο άρθρο 2, στην περίπτωση των μαθητών που έχουν εγκατασταθεί στην έδρα του σχολείου το μηνιαίο επίδομα είναι 74 ευρώ τον μήνα ανά μαθητή (δεν διευκρινίζεται εάν είναι X 12 ή ανά 9 μήνες) ενώ στην περίπτωση των μαθητών που μεταφέρονται με ευθύνη των γονέων τους το επίδομα για την οικογένεια (ανεξάρτητα εάν είναι 1 ή περισσότερα τα παιδιά που πηγαίνουν στο ίδιο

⁷⁵ Οπότε δύναται η οικεία Ν.Α. να αποφασίσει την εφαρμογή των οριζόμενων στην παράγραφο 4.α του άρθρου 1 εφόσον εξαιρετικά ειδικές συνθήκες το επιβάλλουν.

⁷⁶ Οπότε «η οικεία Ν.Α. πραγματοποιεί τη μεταφορά μαθητών πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης με κάθε κατάλληλο μεταφορικό μέσο δημόσιας χρήσης και, εάν δεν υπάρχει, με ιδιωτικής χρήσης μεταφορικά μέσα που πληρούν τους όρους ασφαλείας μεταφοράς μαθητών». Η παρ. γ προστέθηκε ως άνω με την απόφ. υπ' αριθ. 35782/ΙΒ (ΦΕΚ Β' 510/18.04.2005).



σχολείο) είναι 42 ευρώ X 9 μήνες ενώ προστίθεται και το κόστος μεταφοράς εκ 499 ευρώ. Αυτό δεν είναι εμφανές από την ΚΥΑ και χρειάστηκε γνωμοδότηση του ΝΣΚ για να διευκρινιστεί ότι το μηνιαίο επίδομα προστίθεται⁷⁷.

- Γ) Η ΚΥΑ αναφέρεται τρεις φορές στο συνολικό κόστος: α) Το άρθρο 1 παρ. 11 προβλέπει ότι το κόστος μεταφοράς των μαθητών δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη από αυτή που προκύπτει σύμφωνα με τους μαθηματικούς τύπους. Β) Το άρθρο 2 παρ.1 αναφέρεται στο μηνιαίο επίδομα που χορηγείται στους μαθητές για 9 μήνες και μετά στην παρ. 2 προβλέπει ότι «2. Το συνολικό κόστος μεταφοράς ανά μαθητή, για όλο το σχολικό έτος σε κάθε διαδρομή δεν πρέπει να υπερβαίνει το ποσό των 499 ευρώ» και γ) στο άρθρο 2 παρ. 6 προβλέπεται ότι το καταβαλλόμενο μηνιαίο επίδομα της περίπτωσης (α) της παρ. 1 του άρθρου αυτού περιλαμβάνεται και το κόστος μετακίνησης τους στον τόπο της διαμονής τους.

3.4.3 Προτάσεις με βάση το ειδικό νομοθετικό πλαίσιο των μεταφορών των μαθητών

Πρώτος στόχος του νέου νομοθετικού πλαισίου που θα προταθεί από την παρούσα μελέτη είναι είτε η **κωδικοποίηση** των προηγούμενων διατάξεων⁷⁸ όπου μπορούν να ενσωματωθούν και οι νέες διατάξεις που θα προκύψουν μετά την ολοκλήρωση της παρούσας μελέτης είτε η **ψήφιση νέου νόμου (όχι ΚΥΑ) με κατάργηση των προηγούμενων νομοθετικών διατάξεων**.

Η μέχρι τώρα παρέμβαση του νομοθέτη στην κείμενη νομοθεσία ήταν εμβλασματική με αποτέλεσμα να δημιουργούνται ερμηνευτικά προβλήματα και κενά. Επιπλέον, πολύ σημαντικές στο παρόν στάδιο της μελέτης κρίνονται οι προτάσεις των Ελεγκτών – Επιθεωρητών Δημόσιας Διοίκησης που εμπειρισιακά διαπίστωσαν την απουσία διαδικασιών **ελέγχου, τουλάχιστον στις ΝΑ Δράμας, Θεσσαλονίκης και Σερρών. Κωδικοποιώντας και επιλέγοντας με την παρούσα μελέτη τα συμπεράσματά τους και τις προτάσεις τους στην έκθεσή τους υπ' αριθμόν 175/Θ/2010, κρίνεται και από τη μελέτη αυτή, απαραίτητη:**

- Α) Η υιοθέτηση λεπτομερών διατάξεων για τη **διαδικασία και τους φορείς ή υπηρεσίες που θα αναλάβουν τις μελέτες σχετικά με τον σχεδιασμό και την επεξεργασία των δρομολογίων**, δεδομένου ότι διαπιστώθηκε ότι δεν τηρήθηκε η κλιμακωτή διερεύνηση των δικαιούχων μαθητών βάσει της ΚΥΑ αλλά το 95% των μαθητών μεταφέρονταν με μισθωμένα λεωφορεία ενώ υπήρχε αστική

⁷⁷ 324/2005 Γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

⁷⁸ Βλ. π.χ. κωδικοποίηση από την έκθεση ελεγκτών.



- συγκοινωνία ή τα δρομολόγια γινόντουσαν δεκτά από τη ΝΑ χωρίς περαιτέρω επεξεργασία ή έγινε συνυπολογισμός και άφορτης διαδρομής⁷⁹.
- Β) Η υιοθέτηση λεπτομερών διατάξεων για τη **διαδικασία και τους φορείς που θα αναλάβουν τον έλεγχο και παραλαβή των εκτελεσθέντων δρομολογίων**, δεδομένου ότι διαπιστώθηκε ότι άνευ ελέγχου τα ναυλωθέντα λεωφορεία μετέφεραν και κοινούς επιβάτες και μαθητές ή εκτελούσαν με μία μετακίνηση περισσότερα δρομολόγια ή πιστοποιούνταν η εκτέλεση εικονικών δρομολογίων⁸⁰.
- Γ) Ο έλεγχος της ασφάλειας της μεταφοράς των μαθητών μέσω της άμεσης ενημέρωσης των αστυνομικών ή δημοτικών αρχών και κοινοποίησης των καταλόγων των οχημάτων και ωρών δρομολογίου για τον επιτόπιο έλεγχο των δρομολογίων και της θεσμοθέτησης συνεργασίας με τα σχολεία και την Περιφέρεια⁸¹.
- Δ) Η ύπαρξη συνοδών για την μεταφορά μαθητών πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης ενώ η κείμενη νομοθεσία προβλέπει συνοδούς μόνο για τους μαθητές Ειδικής Εκπαίδευσης⁸² και η χρήση ζωνών ασφαλείας και στα δημόσια συγκοινωνιακά μέσα⁸³.

Άλλες προτάσεις των ελεγκτών-επιθεωρητών δημοσίας διοικήσεως όπως η υιοθέτηση διατάξεων για τις διαδικασίες επιβολής κυρώσεως σε περιπτώσεις εξουσυμβατικής ευθύνης των αναδόχων και οι συμπληρωματικές συμβάσεις⁸⁴ μπορούν, κατά την άποψή μας, να ενσωματωθούν στη σύμβαση ανάθεσης του μεταφορικού έργου.

Προς τον σκοπό αυτό προτείνουμε α) την **τυποποίηση** της διαδικασίας και την ανάθεση συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων σε συγκεκριμένους υπαλλήλους ώστε να υπάρχουν συγκεκριμένα έντυπα που θα απευθύνονται στις αρμόδιες αρχές, που θα αποτελούν αποφάσεις του Περιφερειάρχη κλπ. Ιδίως μετά το 2010 με την εφαρμογή του Νόμου περί Καλλικράτη και την μεταβίβαση της αρμοδιότητας στους νέους Δήμους, δεν είναι σίγουρο εάν οι υπάλληλοι που θα εφαρμόσουν τις διατάξεις μεταφοράς μαθητών θα έχουν επαρκή εμπειρία προς τούτο. Και β) την ανάθεση σε έναν **ειδικό εποπτικό φορέα** της πρόληψης των καταχρήσεων που έχουν σημειωθεί μέχρι τώρα. Ο φορέας αυτός θα συμβουλεύει **οριζόντια όλους τους αρμόδιους υπαλλήλους** που ενδεχομένως χωρίς δόλο, αμέλεια, ή από υπερβάλλοντα ζήλο ενδέχεται να παραβιάζουν τις κείμενες διατάξεις όσον αφορά τα παραπάνω θέματα

⁷⁹ Βλ. έκθεση, ό.π., σελ. 35, 36, 37, 43 και 44.

⁸⁰ Βλ. έκθεση, ό.π., σελ. 39 και 46.

⁸¹ Έκθεση, ό.π., σελ. 37 και 45, σημείο ε και 46.

⁸² Βλ. έκθεση, ό.π., σελ. 37 και 44 και 45.

⁸³ Βλ. έκθεση

⁸⁴ Έκθεση, ό.π., σελ. 37.



και ιδίως για την σύμπτυξη των δρομολογίων, την αναπροσαρμογή των πινάκων δρομολογίων που αποστέλλουν τα σχολεία και την αναπροσαρμογή των τακτικών δρομολογίων των ΚΤΕΛ⁸⁵.

Δεύτερος στόχος είναι η **προστασία του πολίτη** – γονέα που θίγεται ενδεχομένως από τις αποφάσεις των αρμοδίων για την άρνηση μεταφοράς του παιδιού του στο σχολείο. Δεν προβλέπεται καμία διαδικασία σε κανένα όργανο για επαναξιολόγηση της απόφασης του διευθυντή του σχολείου, του Νομάρχη πλέον Περιφερειάρχη ή του Δημάρχου. Όσον αφορά την ανταγωνιστική επιχείρηση μπορούσε να υποβάλει ένσταση στην Περιφέρεια.

Τρίτος στόχος του νέου νομοθετικού πλαισίου είναι να **ανοίξει τον ανταγωνισμό** μεταξύ των μεταφορικών επιχειρήσεων⁸⁶ ώστε να μειωθούν τα κόμιστρα. Αυτή τη στιγμή ο ανταγωνισμός δεν λειτουργεί ορθά λόγω των ρητρών που περιέχουν οι διακηρύξεις διαγωνισμών που στην ουσία προσβλέπουν σε μεγάλες μεταφορικές επιχειρήσεις π.χ. με 80 ή 100 λεωφορεία χρησιμοποιώντας ως βάση τη διάταξη του άρθρου 1 παρ. 10 της ΙΒ/6071/1998 «την ομαδοποίηση όσο το δυνατόν περισσότερων δρομολογίων».

⁸⁵ Βλ. έκθεση ελεγκτών, σελ. 35.

⁸⁶ Πρβλ. και έκθεση ελεγκτών, ό.π., σελ. 38, σημείο 3 και σελ. 45.



4 ΟΙ ΒΕΛΤΙΣΤΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΜΑΘΗΤΩΝ ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ

Στόχος του παρόντος κεφαλαίου είναι η ανεύρεση των βέλτιστων πρακτικών ανά τον κόσμο και συγκεκριμένα στην Ευρώπη, στην Αμερική, στην Ασία και στην Αυστραλία. Με την ανάδειξη των μοντέλων που εφαρμόζονται ανά τον κόσμο θα μπορέσει να γίνει έλεγχος, διόρθωση και εμπλουτισμός του ελληνικού μοντέλου με νέες ρυθμίσεις που θα εξορθολογήσουν τη μεταφορά μαθητών στην Ελλάδα.

4.1 Γαλλία

Αρκετές ομοιότητες με την Ελληνική παρουσιάζει η Γαλλική πρακτική μεταφοράς μαθητών. Οι μαθητές πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, μέχρι την ηλικία των 15 ετών τουλάχιστον μεταφέρονται με **σχολικά λεωφορεία**. Σε πολλές περιοχές η μεταφορά είναι δωρεάν ενώ σε άλλες περιοχές οι **κηδεμόνες των μαθητών επιδοτούνται και καταβάλουν αναλογικά μέρος του κόστους**.

Στις περιπτώσεις που δεν παρέχονται σχολικά λεωφορεία χρησιμοποιούνται τα μέσα μαζικής μεταφοράς (δημόσια) ή ο μαθητής μεταφέρεται από τον κηδεμόνα του. Στην περίπτωση που ο μαθητής χρησιμοποιεί τη δημόσια συγκοινωνία, δικαιούται μειωμένο εισιτήριο για τη μεταφορά του από και προς το σχολείο, ενώ στην περίπτωση που ο μαθητής μεταφέρεται από τον γονέα τότε είναι δυνατόν να του χορηγηθεί επιδότηση (bourse), από τη Δημοτική αρχή για την κάλυψη του κόστους μεταφοράς του.

Προκειμένου ο μαθητής να μπορεί να επιβιβαστεί στο σχολικό λεωφορείο ή να χρησιμοποιήσει τη δημόσια συγκοινωνία, θα πρέπει να εφοδιαστεί με **ειδικό δελτίο (Carte de transport)**, που χορηγείται από το Γενικό Συμβούλιο (Conseil General), και ανανεώνεται σε ετήσια βάση. Αξίζει να σημειωθεί ότι το δελτίο διατίθεται ακόμα και στην περίπτωση που ο μαθητής φοιτά σε ιδιωτικό σχολείο υπό την προϋπόθεση της ειδικής σύμβασης του ιδιωτικού σχολείου με την κυβέρνηση.

Στην περίπτωση μαθητών με αναπηρίες, που δεν μπορούν να μετακινηθούν με τα συνηθισμένα μέσα, τότε **παρέχεται από τη δημοτική αρχή πλήρης αποζημίωση για τα μεταφορικά έξοδα του μαθητή, ακόμα και εάν ο μαθητής μετακινείται με ταξί**. Η αξιολόγηση γίνεται από το Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH).



Θα πρέπει τέλος να σημειωθεί ότι στην περίπτωση που ο μαθητής φοιτά σε σχολική μονάδα **εκτός του διοικητικού διαμερίσματος** (department) της κατοικίας του, τότε δεν παρέχεται καμία οικονομική βοήθεια για την μεταφορά του, πέρα από αυτή που προβλέπει η αρχή του σχολείου του⁸⁷.

4.2 Φινλανδία

Στη Φινλανδία, οι μαθητές που κατοικούν σε **απόσταση μεγαλύτερη των 5 χιλιομέτρων** από το κοντινότερο σχολείο ή αντιμετωπίζουν σημαντικά κωλύματα για τη μετακίνησή τους, **δικαιούνται να χρησιμοποιούν λεωφορεία ή ταξί**. Τα λεωφορεία και τα ταξί είναι συνηθισμένα οχήματα που δουλεύουν για λογαριασμό **τοπικών επιχειρήσεων**. Τα λεωφορεία που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά μαθητών, υποχρεούνται να τοποθετούν εμφανώς στο μπροστινό και στο πίσω μέρος του οχήματος την ένδειξη «Koulukyyti/Skolskjuts», ενώ τα ταξί που μεταφέρουν μαθητές έχουν ένα **τριγωνικό σήμα** στην οροφή του οχήματος. Τα λεωφορεία που μεταφέρουν μαθητές υποχρεούνται να **μην υπερβαίνουν το όριο ταχύτητας των 80 χιλιομέτρων ανά ώρα**⁸⁸.

4.3 Ηνωμένο Βασίλειο: Το μοντέλο των τοπικών εκπαιδευτικών αρχών με διακριτική ευχέρεια εντός πλαισίου

Σύμφωνα με τον Εκπαιδευτικό Νόμο του 1996 (Education Act – 1996), αρμόδιες για την μεταφορά των μαθητών στα σχολεία και άλλους εκπαιδευτικούς θεσμούς είναι οι «**τοπικές εκπαιδευτικές αρχές**» (local education authorities - LEAs). Ωστόσο, σύμφωνα με τον ίδιο νόμο ο Υπουργός Προεδρίας της Κυβέρνησης (Secretary of State) μπορεί να δώσει τις ανάλογες οδηγίες⁸⁹.

Οι τοπικές εκπαιδευτικές αρχές αναλαμβάνουν την μεταφορά μαθητών και όλα τα έξοδα μεταφοράς στις **περιπτώσεις που θεωρούν αναγκαίο**⁹⁰. Θα πρέπει να

⁸⁷ <http://www.french-property.com/guides/france/public-services/school-education/operation/school-transport/>

⁸⁸ http://en.wikipedia.org/wiki/Student_transport

⁸⁹ <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/56/contents>

⁹⁰ Άρθρο 509 του Νόμου για την Εκπαίδευση: «A local education authority shall make such arrangements for the provision of transport and otherwise as they consider necessary, or as the Secretary of State may direct, for the purpose of facilitating the attendance of persons receiving education at schools (and otherwise)». Βλ. ειδικότερα David Ruebain, Education



σημειωθεί ότι οι τοπικές εκπαιδευτικές αρχές έχουν **μεγάλη διακριτική ευχέρεια στον καθορισμό α) των κριτηρίων της αναγκαιότητας παροχής μεταφορικών μέσων σε μαθητές και β) των μέσων μεταφοράς (λεωφορειακά, μαθητικό δελτίο για λεωφορείο, έξοδα βενζίνης, ταξί) χωρίς όμως να προκαλούν άγχος στο μαθητή, ιδίως εάν έχει ειδικές ανάγκες⁹¹. Η κρίση τους υπόκειται πάντα στην αρχή της αναλογικότητας (public law principles of reasonableness)⁹².**

Ωστόσο, οι τοπικές εκπαιδευτικές αρχές είναι **υποχρεωμένες** να παρέχουν δωρεάν μεταφορά σε μαθητές υποχρεωτικής εκπαίδευσης στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- Όταν η απόσταση του σχολικού κτιρίου είναι αρκετά μεγάλη για να διανυθεί με τα πόδια με ασφάλεια (**δύο μίλια για μαθητές κάτω των οκτώ ετών και τρία μίλια για μαθητές άνω των οκτώ ετών**)⁹³, η δε απόσταση μετριέται με την πραγματική κοντινότερη διαθέσιμη και ασφαλή διαδρομή που πρέπει να ακολουθήσει ο μαθητής για να έλθει στο σχολείο⁹⁴.
- Ανεξάρτητα από την απόσταση για μαθητές που αδυνατούν να περπατήσουν λόγω **κινητικών προβλημάτων**, αναπηρίας, για μαθητές με αναπηρία ή ειδικές ανάγκες ακόμα και για μαθητές που δεν μπορούν να περπατήσουν την απόσταση λόγω της **ιδιαιτερότητας της διαδρομής**.

Σύμφωνα με τη νομολογία οι τοπικές αρχές δεν έχουν υποχρέωση να παρέχουν δωρεάν μεταφορά σε μαθητές που οι γονείς τους επιλέγουν τη φοίτησή τους σε **σχολεία διαφορετικά από τα πλησιέστερα** στην κατοικία τους. Σε αυτήν την περίπτωση οι τοπικές αρχές έχουν την διακριτική ευχέρεια να καλύπτουν μέρος ή ολόκληρο το κόστος μεταφοράς τους. Για παράδειγμα, οι τοπικές αρχές μπορούν να παρέχουν στους μαθητές που δεν δικαιούνται δωρεάν μεταφορά (με ειδική χρέωση) θέσεις στα λεωφορεία που δεν έχουν καλυφθεί⁹⁵.

Σύμφωνα με τον Εκπαιδευτικό Νόμο του 1996 οι τοπικές εκπαιδευτικές αρχές είναι υποχρεωμένες να **δημοσιεύουν** την πολιτική μεταφοράς των μαθητών από 16 μέχρι 18 ετών. Για τους μαθητές από 16 μέχρι 18 ετών, μπορούν να παρέχουν είτε μεταφορικά είτε οικονομική βοήθεια .

Αξίζει να αναφερθεί ότι ένας μαθητής απαλλάσσεται από την **«αδικαιολόγητη απουσία από το σχολείο»** εάν ο γονέας αποδείξει ότι οι απουσίες του οφείλονται στο

Solicitor, στην ιστοσελίδα <http://www.ipsea.org.uk/What-you-need-to-know/Home/School-Transport/Transport-Wales.aspx#generalduties>.

⁹¹ *R – v – Hereford and Worcester County Council ex parte P* [1992] 2 FCR 732.

⁹² Βλ. Ruebain, ό.π.

⁹³ Άρθρο 444 του Νόμου για την Εκπαίδευση.

⁹⁴ Ruebain, ό.π. που παραπέμπει στις αποφάσεις του House of Lords in *Devon County Council – v – George* [1988] 3 ALL ER 1002 and *Essex County Council – v – Rogers* [1987] AC 66.)

⁹⁵ <http://www.education.gov.uk/schools/pupilsupport/community/transport>



γεγονός ότι το σχολικό κτίριο είναι σε μακρινή απόσταση από την κατοικία του μαθητή και δεν έχουν γίνει οι απαραίτητες διαδικασίες για την μεταφορά του από την τοπική εκπαιδευτική αρχή⁹⁶.

Οι τοπικές εκπαιδευτικές αρχές καλύπτουν τα έξοδα μεταφοράς μαθητών από την Κυβέρνηση αλλά και από τοπικούς πόρους και φορολογικά τέλη.

Αξίζει τέλος να αναφερθεί πως το Υπουργείο Παιδείας σε συνεργασία με το Υπουργείο Μεταφορών, το Υπουργείο Υγείας και τις τοπικές αρχές προωθούν αρκετές πρωτοβουλίες για την ασφαλέστερη μεταφορά μαθητών καθώς και για την προώθηση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς, όπως για παράδειγμα τη χρήση ποδηλάτων και δημόσιων μέσων μεταφοράς⁹⁷ καθώς και το σχολικό λεωφορείο με τα πόδια (*pedibus*).

4.4 Γερμανία

4.4.1 Γενικά: Το μοντέλο του δημόσιου λεωφορείου που χρησιμοποιείται και για σχολικό λεωφορείο

Το σχολικό λεωφορείο θεωρείται στη Γερμανία στατιστικά το πιο ασφαλές μέσον για παιδιά και εφήβους⁹⁸.

Στη Γερμανία για σχολικά λεωφορεία χρησιμοποιούνται κυρίως τα αστικά λεωφορεία και τα υπεραστικά λεωφορεία, τα οποία χρησιμοποιούνται 2 ώρες το πρωί και 2 ώρες το μεσημέρι ως σχολικά λεωφορεία ενώ τον υπόλοιπο χρόνο χρησιμοποιούνται για τις τακτικές γραμμές. Επιπρόσθετα η μεταφορά μαθητών γίνεται με μινιμπας 5 μέχρι 8 επιβατών ή ταξί⁹⁹.

Τα σχολικά λεωφορεία διακρίνονται από ένα πορτοκαλί προειδοποιητικό σήμα με το σύμβολο ενός παιδιού. Οι στάσεις διαφέρουν από τις εκείνες της τακτικής γραμμής του λεωφορείου. Όταν πλησιάζει το λεωφορείο στη στάση ανάβει προειδοποιητικό λαμπάκι κινδύνου και απαγορεύεται σε άλλον οδηγό να προσπεράσει το σχολικό λεωφορείο άλλως να προσπεράσει με πολύ χαμηλή ταχύτητα και σε απόσταση για να μην διακινδυνεύσει κάποιος μαθητής που κατεβαίνει ή ανεβαίνει και να παραχωρήσει προτεραιότητα στους επιβάτες, άλλως

⁹⁶ <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/56/contents>

⁹⁷ <http://www.education.gov.uk/schools/pupilsupport/community/transport>

⁹⁸ <http://de.wikipedia.org/wiki/Schulbus>.

⁹⁹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Schulbus>.



υπάρχουν σοβαρές κυρώσεις. Απαγορεύεται να προπεράσει λεωφορείο της γραμμής ή σχολικό λεωφορείο¹⁰⁰.

Ο ομοσπονδιακός νόμος ορίζει όρια ταχύτητας τα οποία είναι 50 χλμ μέσα στην πόλη και 80 χλμ έξω από τη πόλη¹⁰¹.

4.4.2 Το μοντέλο της Καρλσρούης: Η αυτοχρηματοτούμενη Επιτροπή Μεταφορών

Η μεταφορά των μαθητών του ευρωπαϊκού σχολείου της Καρλσρούης δεν οργανώνεται ούτε από το σχολείο ούτε από τον σύλλογο γονέων, αλλά από έναν ανεξάρτητο σύλλογο: την επιτροπή μεταφορών¹⁰². Η επιτροπή Μεταφορών έχει τις παρακάτω αρμοδιότητες:

- A) Ασχολείται με την συλλογή των διοικητικών τελών και των ειδικών πόρων για τη μεταφορά των μαθητών. Με τα παραπάνω έσοδα καλύπτεται η λειτουργική δαπάνη και πληρώνονται οι συνοδοί που εποπτεύουν τη μεταφορά (surpervisors). Χωρίς αυτά τα έσοδα η επιτροπή δεν θα μπορούσε να υπάρξει. Είναι υποχρεωτικό όλοι οι μαθητές να καταβάλουν στην επιτροπή μεταφορών 21 € ανά οικογένεια κάθε έτος για τα διοικητικά τέλη καθώς επίσης και την ειδική δαπάνη μεταφοράς 20 € ανά μαθητή που έχει εγγραφεί στο Σχολείο.
- B) Η επιτροπή Μεταφορών οργανώνει τη μεταφορά των μαθητών σε στενή συνεργασία με τη Σχολική και Αθλητική Υπηρεσία της Καρλσρούης, το KVV (το Σύλλογο Μεταφορέων της Καρλσρούης) και με τα νοτιοδυτικά λεωφορεία. Το σχολείο υποστηρίζει την Επιτροπή Μεταφορών για τα προβλήματα πειθαρχίας των μαθητών. Οι μαθητές μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα σχολικά λεωφορεία MONO με τη σχολική ταυτότητα (SCHOOLCARD), όχι με κοινά εισιτήρια ή το ενιαίο εισιτήριο. Τέσσερα σχολικά λεωφορεία, καθώς επίσης και όλα τα τραμ και όλα τα λεωφορεία του KVV τίθενται στη διάθεση των μαθητών κατά τις διακοπές και το καλοκαίρι.

¹⁰⁰ Öffentliche Verkehrsmittel und Schulbusse, StVO, άρθρο 20.

¹⁰¹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Schulbus>.

¹⁰² Wie und von wem wird der Transport organisiert?



4.5 Ελβετία : Το μοντέλο της πόλης Κλότεν : Πλήρης αυτορρύθμιση από το σχολείο

Στην Ελβετία η Σχολική Μέριμνα για το σχολείο της πόλης Kloten στο καντόνιο της Ζυρίχης έχει εκδώσει τον κανονισμό μεταφοράς των μαθητών στο διαδίκτυο¹⁰³. Ειδικότερα, το σχολείο είναι οργανωμένο με βάση τρεις κανονισμούς: Τον Κανονισμό του Δημοτικού Σχολείου, τον Κανονισμό της Σχολικής Μεταφοράς και τον κανονισμό για την ειδική αγωγή.

Ο Κανονισμός για τη Μεταφορά με σχολικό λεωφορείο στο Σχολείο του Κλότεν έχει τα παρακάτω σημεία:

Η ευθύνη για τη μετάβαση των μαθητών με τα πόδια στο σχολείο ανήκει στους γονείς.

Το σχολικό λεωφορείο χρειάζεται σε ορισμένες περιπτώσεις: Τα κριτήρια είναι το μήκος ή η επικινδυνότητα της διαδρομής, τα παιδιά του νηπιαγωγείου και του δημοτικού μέχρι την τρίτη τάξη. Τα παιδιά του γυμνασίου και του λυκείου δεν έχουν καμία απαίτηση εφόσον κινούνται μέσα στην πόλη. Διαδρομές μέχρι 2 χλμ πρέπει να γίνονται με τα πόδια εκτός εάν ο μαθητής είναι υπό θεραπεία. Οι γονείς μπορούν να ζητήσουν διαδρομή κατ' εξαίρεση για το παιδί τους εξαιτίας της εξελικτικής του κατάστασης ή σε περίπτωση ατυχήματος που εμποδίζει τη βάδιση. Το σχολικό λεωφορείο μπορεί να χρησιμοποιηθεί και για διαδρομές για άλλα μαθήματα όπως μάθημα κολύμβησης και γλώσσας στο Νηπιαγωγείο.

Τα ταξί μεταφέρουν τους μαθητές χωρίς άδεια της διοίκησης.

Ο Κανονισμός περιγράφει και τη διαδικασία που τηρεί η διοίκηση του σχολείου η οποία ταξινομεί τα παιδιά που στο νέο σχολικό έτος θα χρειαστούν μεταφορά και μέχρι το τέλος της σχολικής χρονιάς κοινοποιεί τον κατάλογο στη Μεταφορική επιχείρηση και προσδιορίζει σε συνεργασία με αυτήν τις στάσεις. Κατά τη διάρκεια των θερινών διακοπών εγκρίνεται ο κατάλογος από τη μεταφορική επιχείρηση. Οι αιτήσεις γίνονται από τους γονείς ή τους δασκάλους με βάση τυπικό έγγραφο στο διαδίκτυο στη σχολική διοίκηση που διανέμει ενημερωτικό φυλλάδιο για τους γονείς. Οι αιτήσεις μπορούν να διαγράψουν το μαθητή από το σχολικό λεωφορείο.

¹⁰³ Schulbus-Reglement 4/4 της 29.5.2008, http://www.schulekloten.ch/dl.php/de/0ciqd-tgnnpm/Schulbus-Reglement_20080422_ef.pdf 29.5.2008.



Ο κανονισμός περιγράφει τις υποχρεώσεις των μαθητών. Προβλέπει μάλιστα ειδικές κυρώσεις για τους μαθητές που αργούν και δεν βρίσκονται στη στάση, όπως προφορική και μετά γραπτή σύσταση, και προσωρινό ή οριστικό αποκλεισμό από τη σχολική μεταφορά.

Ο Κανονισμός προβλέπει γραπτή αιτιολογημένη προσφυγή του γονέα κατά της απόφασης της διοίκησης του σχολείου του Κλότεν εντός 10 ημερών στην Σχολική Μέρμνα

4.6 Σουηδία : Το μοντέλο των δημοτικών αρχών

Κατά τη διάρκεια της υποχρεωτικής εκπαίδευσης (μαθητές από επτά μέχρι 16 ετών) όλες οι παροχές στους μαθητές είναι δωρεάν, συμπεριλαμβανομένης και της μεταφοράς τους. Το κόστος μοιράζεται ισόποσα μεταξύ των δημοarchείων (municipalities) και του κράτους (state). Οι μαθητές μη-υποχρεωτικής εκπαίδευσης δικαιούνται χρηματικό βοήθημα¹⁰⁴.

Η υπηρεσία μεταφοράς μαθητών παρέχεται από τις δημοarchιακές αρχές (municipalities). Σύμφωνα με τον εκπαιδευτικό νόμο της Σουηδίας οι δημοarchιακές αρχές (municipalities) υποχρεούνται να παρέχουν υπηρεσία μεταφοράς μαθητών σε περιπτώσεις απόστασης, κυκλοφοριακών προβλημάτων, φυσική ή λειτουργική ανικανότητα του μαθητή ή σε έκτακτες περιστάσεις. Η ίδια υποχρέωση ισχύει και για τους μαθητές που παρακολουθούν το σχολείο ειδικής αγωγής¹⁰⁵.

Για μαθητές που η κατοικία τους βρίσκεται σε μεγάλη χιλιομετρική απόσταση από το σχολικό κτίριο, είναι δυνατόν αντί για μεταφορά να παρασχεθούν εισιτήρια για τρένα ή λεωφορεία¹⁰⁶.

Οι δημοarchιακές αρχές εξασφαλίζουν ικανοποιητικές συνθήκες διαβίωσης, στην περίπτωση που ο μαθητής αναγκάζεται να μετακομίσει από την κατοικία του, εκτός από κάποιες περιπτώσεις (πχ. επιλογή του μαθητή να φοιτήσει σε διαφορετικό σχολείο υποχρεωτικής εκπαίδευσης, από αυτό που τον τοποθετεί η δημοarchιακή αρχή κα.)¹⁰⁷.

¹⁰⁴ http://bpnetwork.ca/whitepaper_files/Sweden-Education.pdf

¹⁰⁵ Sweden Education Act-1985, <http://www.sweden.gov.se/content/1/c6/02/15/38/1532b277.pdf>

¹⁰⁶ http://bpnetwork.ca/whitepaper_files/Sweden-Education.pdf

¹⁰⁷ Sweden Education Act-1985, <http://www.sweden.gov.se/content/1/c6/02/15/38/1532b277.pdf>



Ειδική αναφορά γίνεται για τα σχολεία των Sámi¹⁰⁸. Αποκλειστικά υπεύθυνες για την μεταφορά μαθητών σύμφωνα με τον εκπαιδευτικό νόμο του 1985 είναι οι κρατικές αρχές¹⁰⁹.

Αξίζει να αναφερθεί πως, στη Σουηδία (στην πανεπιστημιακή πόλη της Uppsala) και σε κάποιες πόλεις των ΗΠΑ (στην Ithaca της Νέας Υόρκης, στην Santa Cruz της California και στην West Virginia) ήδη εφαρμόζεται ένα αρκετά φιλόδοξο πρόγραμμα μεταφοράς με αμαξίδια «προσωπικής ταχείας μεταφοράς» (Personal rapid transit ή Pod Cars) τα οποία κινούνται σε μονότροχους σιδηροδρόμους. Το συγκεκριμένο σύστημα μεταφοράς παρέχει αρκετά πλεονεκτήματα όπως ασφάλεια των χρηστών, εξατομικευμένη υπηρεσία, αλλά και χαμηλό ενεργειακό κόστος¹¹⁰.

4.7 Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής : Το μοντέλο της χρηματοδοτικής μίσθωσης

4.7.1 Η χρήση σχολικών λεωφορείων και στατιστικά στοιχεία

Στις ΗΠΑ όπου υπάρχει μικρή πυκνότητα πληθυσμού και συχνά διαπιστώνει κανείς ανεπαρκή δημόσια μέσα μεταφοράς, τα σχολικά λεωφορεία για τους μαθητές των δημοσίων σχολείων είναι τα καθιερωμένα μέσα μεταφοράς για όλες τις τάξεις.

Στις ΗΠΑ η μεταφορά μαθητών εξασφαλίζεται κυρίως μέσω των σχολικών λεωφορείων που λειτουργούν αποκλειστικά για τον σκοπό αυτό και παρέχονται χωρίς καμία χρέωση στους κηδεμόνες των μαθητών. Τα λεωφορεία αυτά χρησιμοποιούνται εκτός από την μεταφορά μαθητών από και προς τη σχολική μονάδα τους και για σχολικές εκδρομές και άλλες σχολικές δραστηριότητες.

Στις ΗΠΑ η μεταφορά μαθητών με σχολικά λεωφορεία είναι δωρεάν, εθελοντική, και απλοποιημένη γιατί η σχολική ημέρα ξεκινά και τελειώνει για όλους τους μαθητές την ίδια ώρα. Τα σχολικά λεωφορεία μεταφέρουν ποσοστό 54% των μαθητών με βάση ένα αυστηρό δρομολόγιο σε προκαθορισμένες στάσεις. Εάν υπάρχει ανάγκη υπάρχει εποπτικό προσωπικό για να βοηθά τον οδηγό. Στις ΗΠΑ χρησιμοποιούνται σήμερα 440.000 σχολικά λεωφορεία που μεταφέρουν καθημερινά 25 εκατομμύρια παιδιά και εκτελούν 10 δις διαδρομές το έτος.

¹⁰⁸ Φυλή της Βόρειας Ευρώπης <http://en.wikipedia.org/wiki/S%C3%A1mi>

¹⁰⁹ http://bpnetwork.ca/whitepaper_files/Sweden-Education.pdf

¹¹⁰ <http://www.treehugger.com/files/2008/10/santa-cruz-ithaca-sweden-mull-pod-cars.php>



4.7.2 Αρμοδιότητα στις σχολικές περιφέρειες και τρόποι απόκτησης σχολικών λεωφορείων

Αρμόδιες για την παροχή υπηρεσίας μεταφοράς μαθητών είναι οι «σχολικές περιφέρειες» (School districts) όταν η υπηρεσία είναι απαραίτητη. Οι σχολικές περιφέρειες διεκπεραιώνουν το έργο της μεταφοράς μαθητών:

- Α) είτε με ανάθεση σε ανεξάρτητες τοπικές επιχειρήσεις σχολικών λεωφορείων μόνο για τον σκοπό του σχολικού λεωφορείου ή για δραστηριότητες που οργανώνει το σχολείο όπως εκδρομές, επισκέψεις στο θέατρο κλπ¹¹¹ σε ποσοστό 40% των σχολικών περιφερειών
- Β) είτε με αγορά ή χρηματοδοτική μίσθωση των σχολικών λεωφορείων¹¹².

Ισχύουν αυστηροί κανόνες οδικής κυκλοφορίας έτσι ώστε μόλις ανάψει το ειδικό προειδοποιητικό φωτεινό σήμα στη στάση, οι άλλοι οδηγοί τηρούν απόσταση ασφαλείας 30 μέτρων και από την αντίθετη πλευρά και δεν μπορούν να προσπεράσουν, άλλως χάνουν την άδεια οδήγησης ή/και έχουν βαριά πρόστιμα. Τα ιδιωτικά σχολεία έχουν τα δικά τους λεωφορεία ή ενοικιάζουν¹¹³.

4.7.3 Αρμοδιότητα ομοσπονδιακή

Οι ομοσπονδιακοί νόμοι των ΗΠΑ :

- Α) Προβλέπουν ότι τα σχολικά λεωφορεία πρέπει υποχρεωτικά να είναι βαμμένα με χρώμα **κίτρινο** και εξοπλισμένα με αρκετές συσκευές ασφαλείας που είναι σχεδιασμένες αποκλειστικά για τα λεωφορεία αυτά.
- Β) Καθορίζουν τα ζητήματα ασφαλείας των σχολικών οχημάτων
- Γ) Προβλέπουν την παροχή μεταφοράς σε μαθητές με **ειδικές ανάγκες ή αναπηρίες** όταν χρειάζεται (Individuals with Disabilities Education Act)¹¹⁴
- Δ) Προβλέπουν την παροχή οικονομικής βοήθειας για την κάλυψη των μεταφορικών εξόδων σε **άστεγους** μαθητές (Educational Success for Children and Youth Without Homes Act 2009)¹¹⁵.

4.7.4 Αρμοδιότητα των Πολιτειών

Οι Πολιτείες είναι υπεύθυνες για την παροχή **τεχνικής βοήθειας και οικονομικής ενίσχυσης** των σχολικών περιφερειών. Η οικονομική ενίσχυση στοχεύει στην κατά

¹¹¹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Schulbus>.

¹¹² http://en.wikipedia.org/wiki/Student_transport.

¹¹³ <http://de.wikipedia.org/wiki/Schulbus>.

¹¹⁴ <http://www.copyright.gov/legislation/pl108-446.pdf>

¹¹⁵ <http://www.naehcy.org/dl/mvhomeless.pdf>



ένα μέρος κάλυψης των εξόδων μεταφοράς, ανάλογα με το κόστος διαμονής και τη σύνθεση πληθυσμού.

Οι νόμοι των πολιτειών καθορίζουν τα κριτήρια σύμφωνα με τα οποία οι μαθητές δικαιούνται μεταφορά και συνήθως αφορούν την χιλιομετρική απόσταση (**1,5 – 2 μίλια**), την ηλικία των μαθητών (νήπια-προνήπια), αλλά και τις ιδιαιτερότητες της διαδρομής των μαθητών. Ωστόσο, **η τελική απόφαση ανήκει στις σχολικές περιφέρειες.**

4.7.5 Ειδικότερα η μέθοδος leasing και οι παρενέργειες αυτής

Στις ΗΠΑ η υπηρεσία μεταφοράς μαθητών με τη μέθοδο του leasing, αποτελεί μια αρκετά ανταγωνιστική αγορά. Υπάρχει μεγάλος αριθμός εταιρειών που παρέχουν υπηρεσίες leasing σε κάθε πολιτεία και περιοχή, κάνοντας «ειδικές» προσφορές στις σχολικές περιφέρειες. Για την ενίσχυση του ανταγωνισμού πολλές εταιρείες δημιουργούν δίκτυα Franchising¹¹⁶.

Ωστόσο έχουν σημειωθεί και παρενέργειες όσον αφορά την ασφάλεια των σχολικών λεωφορείων που παρέχονται με χρηματοδοτική μίσθωση. Στην προσπάθειά τους να μειώσουν το κόστος της μεταφοράς των μαθητών, αρκετές σχολικές περιφέρειες έχουν αγοράσει ή μισθώσει ημιφορτηγά αυτοκίνητα (vans) πλήρους μεγέθους (προοριζόμενα για περισσότερα από 10 άτομα) ή/και μικρά ημιφορτηγά χωρητικότητας μικρότερης από 10 άτομα, αντί για σχολικά λεωφορεία. Με τον τρόπο αυτό οι σχολικές περιφέρειες μπορούν να παρακάμψουν αρκετές από τις νομικές ρυθμίσεις που θέτουν οι πολιτειακοί νόμοι και οι κυβερνήσεις αφού για αυτά τα ημιφορτηγά οι οδηγοί δεν χρειάζεται να έχουν ειδική εμπορική άδεια οδήγησης,¹¹⁷ ενώ το Ομοσπονδιακό Υπουργείο Μεταφορών (Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration) είναι το μόνο αρμόδιο για τον έλεγχο της κατασκευής και της πρώτης μεταβίβασης ενός οχήματος. Αφού το όχημα πωληθεί, μόνο οι Πολιτείες και οι τοπικές κυβερνήσεις μπορούν να ρυθμίζουν νομοθετικά τη χρήση των οχημάτων¹¹⁸.

Ο ομοσπονδιακός νόμος απαγορεύει στους «εργολάβους» να πουλούν/μισθώνουν ένα όχημα με χωρητικότητα μεγαλύτερη των δέκα ατόμων όταν ο σκοπός είναι η

¹¹⁶ Για παράδειγμα <http://www.govfunds.net/school%20buses.htm> και http://www.municipal-leasing.com/school_bus_leasing.htm και http://www.leaseexperts.com/SCHOOL_LEASING.htm

¹¹⁷ National Association of State Directors of Pupil Transportation Services. *Vans Used for School Transportation*, January 2000, <http://www.nasdpts.org/paperVans.html>

¹¹⁸ National Association of State Directors of Pupil Transportation Services. *Vans Used for School Transportation*, January 2000, <http://www.nasdpts.org/paperVans.html>



μεταφορά μαθητών, εκτός εάν το όχημα συμβαδίζει με τους ομοσπονδιακούς κανόνες **ασφάλειας οχημάτων για τα σχολικά λεωφορεία** (Federal Motor Vehicle Safety Standards for school buses). Ενώ **δεν υπάρχει αντίστοιχη απαγόρευση πώλησης/μίσθωσης για τα ημιφορτηγά**, με αποτέλεσμα να θεωρείται ότι τέτοια πώληση/μίσθωση έρχεται σε αντίθεση με το πνεύμα του ομοσπονδιακού νόμου που απαιτεί μεγαλύτερη ασφάλεια για τη μεταφορά μαθητών¹¹⁹.

Οι κατασκευαστές ημιφορτηγών έχουν ενημερώσει τους «μεσολαβητές» για τους περιορισμούς του ομοσπονδιακού νόμου και τα ζητήματα ασφαλείας. Είναι υποχρέωση του μισθωτή/πωλητή να εξακριβώνει το σκοπό της χρήσης της μίσθωσης/πώλησης, και ο μισθωτής/πωλητής αναλαμβάνει την ευθύνη εάν εν γνώσει του πούλησε/μίσθωσε ένα όχημα που δεν πληροί τα ομοσπονδιακά κριτήρια ασφαλείας¹²⁰.

4.7.6 Η Εθνική Ένωση των Πολιτειακών Διευθυντών για τις υπηρεσίες μεταφοράς μαθητών

Σημαντικός παράγοντας στην μεταφορά μαθητών στις ΗΠΑ είναι η **Εθνική Ένωση των πολιτειακών Διευθυντών για τις υπηρεσίες μεταφοράς μαθητών** (National Association of State Directors of Pupil Transportation Services), που δημιουργήθηκε το 1968 και συμμετέχουν αντιπρόσωποι και από τις 50 πολιτείες. Σκοπός της είναι να παρέχει καθοδήγηση, βοήθεια και κίνητρα στις βιομηχανίες και μηχανισμούς που ασχολούνται σε εθνικό επίπεδο με τη μεταφορά μαθητών, με στόχο την παροχή **ασφαλέστερων, αποτελεσματικότερων και πιο οικονομικών υπηρεσιών** μεταφοράς μαθητών¹²¹.

4.7.7 Θέματα ανταγωνισμού και οικονομικών ενισχύσεων

Οι Ομοσπονδιακοί νόμοι για τις μεταφορές/διακινήσεις, **επιχειρούν να περιορίσουν τη χρήση δημόσιων μεταφορικών μέσων για τη μεταφορά μαθητών** για την προστασία του ανταγωνισμού των ιδιωτικών επιχειρήσεων. Για παράδειγμα, η Ομοσπονδιακή Διεύθυνση Μεταφορών (ειδική υπηρεσία-agency του υπουργείου μεταφορών), παρέχει δωρεές στα σχολεία ή τις περιφερειακές αρχές για την

¹¹⁹ National Association of State Directors of Pupil Transportation Services. *Vans Used for School Transportation*, January 2000, <http://www.nasdpts.org/paperVans.html>

¹²⁰ National Association of State Directors of Pupil Transportation Services. *Vans Used for School Transportation*, January 2000, <http://www.nasdpts.org/paperVans.html>

¹²¹ <http://www.nasdpts.org/reports.html>



κάλυψη εξόδων που προορίζονται για τη μεταφορά μαθητών, αρκεί να μην ανταγωνίζεται ιδιωτικές εταιρείες μεταφοράς μαθητών¹²².

Βέβαια, ένας δέκτης της δωρεάς αυτής, **μπορεί να παρέχει μεταφορά αποκλειστικά σε μαθητές εάν οι ιδιωτικές εταιρίες δεν μπορούν να παρέχουν ικανοποιητική υπηρεσία** μεταφοράς μαθητών σε λογική τιμή ή δεν συμβαδίζουν με τα κριτήρια ασφαλείας. Η δωρεά δεν καλύπτει την αγορά των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού που πρέπει να γίνει με άλλους πόρους. Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση που μια Πολιτεία ή τοπική αρχή που λαμβάνει αυτή τη δωρεά και διαθέτει το δικό της ξεχωριστό και αποκλειστικό πρόγραμμα μεταφοράς μαθητών¹²³.

4.8 Καναδάς: Το μοντέλο των σχολικών λεωφορείων που προσαρμόζεται σε κάθε κρατίδιο

Ανάλογα με την ομοσπονδιακό κρατίδιο καθορίζεται και το όριο της χιλιομετρικής απόστασης του σχολικού κτιρίου από την κατοικία των μαθητών προκειμένου να χρηματοδοτείται η μεταφορά των μαθητών:

- [Prince Edward Island](#) και [Newfoundland](#) για απόσταση μεγαλύτερη από τα 1,6 χιλιόμετρα
- [Nova Scotia](#) για απόσταση μεγαλύτερη των 3,6 χιλιομέτρων
- [New Brunswick](#) και [Alberta](#) για απόσταση μεγαλύτερη των 2,4 χιλιομέτρων
- [Manitoba](#) για απόσταση μεγαλύτερη από τα 1,6 χιλιόμετρα (με αρκετές εξαιρέσεις στην τοπική νομοθεσία)
- [British Columbia](#) για απόσταση μεγαλύτερη των 4 χιλιομέτρων ή 4,8 χιλιομέτρων ανάλογα με το έτος
- [Quebec](#), [Ontario](#) και [Saskatchewan](#) δεν έχει καθοριστεί χιλιομετρικό όριο.

Ωστόσο, οι σχολικές αρχές δικαιούνται να χαμηλώσουν το όριο της χιλιομετρικής απόστασης λαμβάνοντας υπόψη τον παράγοντα του κόστους. Σε αυτήν την περίπτωση το επιπλέον κόστος καλύπτεται από ίδιους πόρους.

Επιπλέον, η πλειοψηφία των σχολείων παρέχουν τη δυνατότητα «πόρτα-πόρτα» μεταφοράς μαθητών με σωματικές, συναισθηματικές ή ψυχολογικές δυσκολίες

¹²² <http://www.fta.dot.gov/documents/SchoolBusBrochureJanuary19-2005.pdf>

¹²³ <http://www.fta.dot.gov/documents/SchoolBusBrochureJanuary19-2005.pdf>



καθώς και σε εξαιρετικές περιπτώσεις (προσωρινών ή μόνιμων) προβλημάτων υγείας πχ. σπασμένο πόδι, άσθμα, προβλήματα καρδιάς κλπ¹²⁴.

4.9 Ινδία: Το μοντέλο ταυτόχρονης χρήσης των σχολικών λεωφορείων και για άλλους σκοπούς

Στην Ινδία υπάρχει πολύ μεγάλος αριθμός «προμηθευτών» που προμηθεύουν τα σχολικά λεωφορεία με τη μέθοδο του leasing, ειδικά στις περιπτώσεις που τα σχολεία δεν έχουν τους οικονομικούς πόρους για την αγορά λεωφορείων. Σε αυτές τις περιπτώσεις τα λεωφορεία χρησιμοποιούνται από τα σχολεία δύο φορές την ημέρα (μεταφορά μαθητών από την κατοικία τους στο σχολικό κτίριο και αντίστροφα) και μετά παρέχουν άλλες υπηρεσίες όπως μεταφορά τροφίμων ή μεταφορά επιβατών για τουριστικούς σκοπούς. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζεται η υπηρεσία μεταφοράς μαθητών ενώ οι «προμηθευτές» έχουν ικανοποιητικό κέρδος¹²⁵.

4.10 Αυστραλία : Το διαφοροποιημένο μοντέλο των δημόσιων συγκοινωνιών και των μισθωμένων λεωφορείων

Στην Αυστραλία, οι μαθητές που κατοικούν σε προαστιακές ή αγροτικές περιοχές χρησιμοποιούν τις δημόσιες συγκοινωνίες ή μισθωμένα λεωφορεία ιδιωτικών εταιριών. Εντός των πόλεων, οι μαθητές μετακινούνται με δημόσια λεωφορεία που λειτουργούν είτε σε κοινά με άλλους επιβάτες είτε σε ειδικά δρομολόγια. Οι σχολικές αρχές δίνουν επιδότηση στα δημόσια λεωφορεία¹²⁶.

Στην περιφέρεια της Νέας Νότιας Ουαλίας:

- οι μαθητές μέχρι το δεύτερο χρόνο πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης δικαιούνται δωρεάν μεταφορά ανεξάρτητα της κατοικίας τους,
- οι μαθητές από τον τρίτο μέχρι τον έκτο χρόνο πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης δικαιούνται δωρεάν μεταφορά για απόσταση μεγαλύτερη των 1,6 χιλιομέτρων ή 2,3 χιλιομέτρων από το κοντινότερο σημείο απόστασης που μπορούν να διανύσουν με τα πόδια

¹²⁴ [Canadian Education Association](#), Student Transportation *in* Canada: *Facts and Figures*, 1987, σελ. 7-8.

¹²⁵ Βλ. ιστοσελίδα <http://www.articlesbase.com/travel-articles/school-bus-leasing-2842235.html#ixzz12uy0L000>

¹²⁶ http://en.wikipedia.org/wiki/Student_transport.



- μαθητές δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης δικαιούνται δωρεάν μεταφορά για απόσταση μεγαλύτερη των 2 χιλιομέτρων ή 2,9 χιλιομέτρων από το κοντινότερο σημείο απόστασης που μπορούν να διανύσουν με τα πόδια¹²⁷.

4.11 Αξιολόγηση των καλύτερων πρακτικών και προτάσεις βελτίωσης

4.11.1 Οι τρόποι μεταφοράς

Από την προηγούμενη επισκόπηση καθίσταται προφανές ότι εν γένει η ελληνική πρακτική ακολουθεί τις πρακτικές που εφαρμόζουν και άλλα κράτη ανά την υφήλιο.

Τα περισσότερα κράτη των οποίων εξετάστηκαν οι πρακτικές, χρησιμοποιούν τους εξής **τρόπους για τη μεταφορά** των μαθητών:

- Α) Δωρεάν μεταφορά με «**σχολικά λεωφορεία**» είτε ιδιόκτητα (Καναδάς εν μέρει, Γαλλία εν μέρει, Σουηδία εν μέρει) είτε μισθωμένα (Καναδάς, Αυστραλία εν μέρει, Ελβετία) είτε με χρηματοδοτική μίσθωση (Στις ΗΠΑ ισχύουν και οι τρεις τρόποι όπου 40% των σχολικών περιφερειών μισθώνει λεωφορεία).
- Β) Μεταφορά των μαθητών με δημόσια μέσα μεταφοράς με **μειωμένο εισιτήριο** βάσει δελτίου μεταφοράς (Γαλλία, Ηνωμένο Βασίλειο) ή δωρεάν (Αυστραλία εν μέρει, Σουηδία).
- Γ) Μεταφορά με **δημόσια μέσα μεταφοράς σε ειδικό δρομολόγιο** μόνο για μαθητές με ειδικό προειδοποιητικό σήμα και κανόνες κυκλοφορίας σε ειδικές στάσεις (Γερμανία).
- Δ) Μεταφορά με μισθωμένα ιδιωτικά ταξί (Φινλανδία, Γαλλία)
- Ε) Μεταφορά από τον κηδεμόνα κατόπιν αποζημίωσης (Γαλλία)
- ΣΤ) Εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς όπως κρίνει η τοπική εκπαιδευτική αρχή π.χ. ποδήλατο (Ηνωμένο Βασίλειο).
- Ζ) Σχολικό λεωφορείο με τα πόδια (Αυστραλία 1992, Ηνωμένο Βασίλειο 1998. Αξίζει να σημειωθεί ότι στη Νέα Ζηλανδία το 2007 υπήρχαν 100 σχολεία που λειτουργούσαν 230 Walking School Buses με τη συμμετοχή 4.000 μαθητών και 1500 ενηλίκων¹²⁸).
- Η) Αμαξίδιο προσωπικής ταχείας μεταφοράς πάνω σε μονότροχους σιδηροδρόμους (Σουηδία – Ουψάλα, ΗΠΑ)

¹²⁷ http://en.wikipedia.org/wiki/Student_transport

¹²⁸ Ειδικά για το σχολικό λεωφορείο με τα πόδια βλ. http://en.wikipedia.org/wiki/Student_transport.



Δύο βασικά κοινά στοιχεία που συναντώνται σε πολλά κράτη είναι:

- A) Η ταυτοποίηση του μέσου μεταφοράς με τη μεταφορά μαθημάτων μέσω του χρώματος του λεωφορείου π.χ. κίτρινο (Καναδάς, ΗΠΑ, Γερμανία και Ελλάδα) ή πορτοκαλί (Αργεντινή¹²⁹). Επίσης μπορεί να έχουν ειδικά σήματα όπως στη Φινλανδία ακόμη και για τα ταξί. Έτσι οι αστυνομικές αρχές μπορούν να διαπιστώσουν εάν τηρούνται οι όροι ασφαλείας.
- B) Η παράλληλη χρήση πολλών τρόπων μεταφοράς εκτός από τις ΗΠΑ και τον Καναδά όπου οι δημόσιες συγκοινωνίες δεν είναι εκτεταμένες.

4.11.2 Χαρακτηριστικά των διεθνών πρακτικών

Τα χαρακτηριστικά των διεθνών πρακτικών μεταφοράς μαθητών είναι :

- A) Ο κανόνας της «αποστάσεως από το σχολείο» με διαφορετικά όμως ανά κράτος κριτήρια και φορείς που τα θέτουν:
 - αα) Άλλοτε με βάση τη χιλιομετρική / μιλιομετρική απόσταση (Φινλανδία 5 χλμ, 1,5 – 2 μίλια στις ΗΠΑ, στο Ηνωμένο Βασίλειο δύο μίλια για μαθητές κάτω των οκτώ ετών και τρία μίλια για μαθητές άνω των οκτώ ετών, μαθητές με αναπηρία ή δυσχερή διαδρομή). Στις ΗΠΑ, οι νόμοι των πολιτειών καθορίζουν τα κριτήρια απόστασης αλλά η τελική απόφαση ανήκει στις σχολικές περιφέρειες.
 - αβ) Ανάλογα με την ηλικία του μαθητή (π.χ. Ηνωμένο Βασίλειο) ή σε συνδυασμό με την περιφέρεια (Καναδάς),
 - αγ) Άλλοτε με βάση τη δυσκολία της διαδρομής (Ηνωμένο Βασίλειο, ΗΠΑ)
 - αδ) Η αναπηρία του μαθητή οδηγεί σε όλα τα κράτη στην μεταφορά του
- B) Άλλα βοηθήματα
 - α) Οικονομικό βοήθημα σε περίπτωση μετακόμισης του μαθητή στην έδρα του σχολείου (Σουηδία και Ελλάδα)
- Γ) Το αποκεντρωμένο σχήμα διαχείρισης της μεταφοράς μαθητών με ενδεχόμενη δυνατότητα ελέγχου από την κεντρική κυβέρνηση
 - γα) Από τις τοπικές σχολικές αρχές (ΗΠΑ με βάση τους πολιτειακούς νόμους- Ηνωμένο Βασίλειο με έλεγχο από τον Υπουργό Προεδρίας της Κυβέρνησης, Γερμανία, Ελβετία)
 - γβ) Από τους δήμους (Γαλλία και Σουηδία)
 - γγ) Από τους δήμους και τα σχολεία
 - γδ) Από ανεξάρτητο σύλλογο, την επιτροπή μεταφορών (Καρλορούη, Γερμανία)

¹²⁹ http://en.wikipedia.org/wiki/Student_transport.



Δ) Η Χρηματοδότηση

- δα) Από την κεντρική κυβέρνηση
- δβ) Από τοπικούς πόρους
- δγ) Από την κεντρική κυβέρνηση και από τοπικούς πόρους (Σουηδία)
- δγ) Με χρηματοδοτική μίσθωση (ΗΠΑ, Ινδία)
- δδ) Από ειδικά τέλη (επιτροπή μεταφορών στην Καρλσρούη)

Ε) Ειδικότερα για τα σχολικά λεωφορεία

Το ερώτημα που καλούνται να απαντήσουν οι εθνικοί νομοθέτες είναι:

- εάν θα γίνεται αποκλειστική χρήση των σχολικών λεωφορείων (π.χ. Φινλανδία, Καναδάς, ΗΠΑ)
- εάν τα δρομολόγια θα είναι ειδικά για τους μαθητές ή κοινά και για άλλους επιβάτες (Ελλάδα, Γαλλία)
- εάν θα γίνεται χρήση σε άλλα δρομολόγια είτε για δημόσιους σκοπούς (π.χ. αστικά λεωφορεία Γερμανίας) είτε για κερδοσκοπικούς σκοπούς (τουριστικούς σκοπούς, Ινδία).

Ζ) Ο τρόπος εξασφάλισης των σχολικών λεωφορείων

Στις ΗΠΑ και στην Ινδία χρησιμοποιείται εκτενώς η χρηματοδοτική μίσθωση ώστε άμεσα να αποκτούν τα σχολεία λεωφορεία έτοιμα προς χρήση χωρίς να περιμένουν να τους χορηγηθούν μεγάλα χρηματικά ποσά. Η πρακτική αυτή φαίνεται να «εξισορροπεί» αποτελεσματικά την κοινωνική ανάγκη της μεταφοράς των μαθητών από και προς τις σχολικές μονάδες αλλά και την εξοικονόμηση οικονομικών πόρων. Με αυτόν τον τρόπο τα σχολικά λεωφορεία μπορούν να χρησιμοποιηθούν και σε άλλες σχολικές δραστηριότητες όπως σχολικές εκδρομές κα.¹³⁰

Σε άλλα κράτη είτε μισθώνονται ιδιωτικά λεωφορεία είτε χρησιμοποιούνται τα δημόσια συγκοινωνιακά μέσα.

4.11.3 Συμπεράσματα σε σχέση με το ελληνικό μοντέλο

Από όλη την προηγούμενη παρουσίαση διαπιστώνεται ότι το ελληνικό μοντέλο δεν διαφέρει από τη διεθνή πρακτική. Στην Ελλάδα χρησιμοποιούνται διάφοροι τρόποι μεταφοράς των μαθητών όπως και στη Γαλλία και στη Σουηδία, και εν μέρει και στο Ηνωμένο Βασίλειο. Βέβαια δεν χρησιμοποιούνται ακόμη τρόποι μεταφοράς όπως το ποδήλατο, το σχολικό λεωφορείο με τα πόδια ή το αμαξίδιο ταχείας μεταφοράς που ακόμη εισήχθησαν σε συγκεκριμένα κράτη πειραματικά. Τα κριτήρια επίσης που χρησιμοποιούνται στην Ελλάδα για την επιλογή των μαθητών

¹³⁰ Για παράδειγμα στις ΗΠΑ εφαρμόζεται μια πολιτική χάραξης των δρομολογίων με σκοπό την ενίσχυση της διαφυλετικής ενσωμάτωσης. http://en.wikipedia.org/wiki/Student_transport



είναι παρόμοια σε πολλά κράτη, όπως στη Σουηδία, στον Καναδά, στο Ηνωμένο Βασίλειο, κλπ.

Τα πιο σημαντικά διδάγματα που μας δίνουν οι διεθνείς πρακτικές είναι τα παρακάτω:

1. Η **ταυτοποίηση** των σχολικών λεωφορείων ή ταξί με ειδική σήμανση ή/και ξεχωριστό χρώμα, ακόμη και όταν είναι δημόσια μέσα μεταφοράς, ώστε να ελέγχονται με αυστηρούς κανόνες ασφαλείας (ΗΠΑ και Γερμανία).
2. Η δυνατότητα απόκτησης των σχολικών λεωφορείων με **χρηματοδοτική μίσθωση** όπως κυρίως στις ΗΠΑ που άμεσα μπορεί η σχολική αρχή να εκτελέσει τη μεταφορά των μαθητών.
3. Η δυνατότητα μεταφοράς των μαθητών από **δημόσια συγκοινωνιακά μέσα σε ειδικά δρομολόγια** με ειδικές προδιαγραφές και σήμανση και ειδικές στάσεις όπως στη Γερμανία.
4. Η χρήση των σχολικών λεωφορείων και **για άλλους σκοπούς** σε άλλες ώρες.
5. Η ανάθεση της αρμοδιότητας στις **σχολικές περιφέρειες**, όπως κυρίως στο Αγγλοσαξωνικό μοντέλο των ΗΠΑ, του Ηνωμένου Βασιλείου, του Καναδά και της Αυστραλίας αλλά και στο ηπειρωτικό μοντέλο της Ελβετίας και της Γερμανίας.

Κατά καιρούς έχουν διατυπωθεί αρκετές προτάσεις προκειμένου να βελτιωθεί το υπάρχον σύστημα μεταφοράς μαθητών. Εν όψει μάλιστα της διοικητικής μεταρρύθμισης του προγράμματος «Καλλικράτης» απαιτείται από φορείς των Νομαρχιακών Αρχών *«να αναμορφωθεί-τροποποιηθεί το νομοθετικό πλαίσιο της μεταφοράς μαθητών από τον τόπο διαμονής στο σχολείο φοίτησής τους, εκπληρώνοντας τους κατωτέρω σκοπούς:*

- *Να αντιμετωπίζει ισότιμα τους μαθητές ανεξαρτήτως του σχολείου που φοιτούν (Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, Επαγγελματικών Λυκείων, Μουσικών Σχολείων, Ειδικής Αγωγής, Αποδήμων Ελληνοπαίδων κ.ά.).*
- *Να προσδιορίζει επακριβώς και να περιορίζει το κόστος μεταφοράς.*
- *Να περιορίζει τις πολυδαίδαλες, χρονοβόρες και ατελέσφορες διαδικασίες και να αναδιατάσσει τις αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων φορέων με στόχο την ταχύτητα, τη διαφάνεια και την αποτελεσματικότητα»¹³¹.*

¹³¹ Δελτίο τύπου 21.4.2010, Επιστολή Πρ. ΕΝΑΕ για τις δαπάνες για την μεταφορά των μαθητών.



5 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Αρχικός στόχος του παρόντος κεφαλαίου είναι η ανεύρεση και ανάλυση του γενικότερου νομοθετικού πλαισίου που έχει έμμεσα σχέση με τη μεταφορά μαθητών γιατί ρυθμίζει τους παράγοντες που ασχολούνται με τη μεταφορά μαθητών: Τους Δήμους, Τις Νομαρχίες ή πλέον τις Περιφέρειες, τα Σχολεία, τα ΚΤΕΛ και τα τουριστικά λεωφορεία. Ταυτόχρονα εξετάζονται εδώ δύο νέες τεχνικές που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά μαθητών: Η χρηματοδοτική μίσθωση και οι Συμπράξεις Ιδιωτών και Δημοσίου. Τελικός στόχος είναι να ανευρεθούν τα όρια και η διακριτική ευχέρεια για την άσκηση νομοθετικής πολιτικής για τη μεταφορά μαθητών στην Ελλάδα στο υπάρχον γενικό νομοθετικό πλαίσιο.

5.1 Νομοθεσία σχετικά με τις Αρμοδιότητες των ΟΤΑ

5.1.1 Εισαγωγή στο νομοθετικό πλαίσιο για τις αρμοδιότητες των Δήμων και των Περιφερειών

Με το πρόγραμμα «Καλλικράτης» η αυτοδιοίκηση επαναθεμελιώνεται διοικητικά, οικονομικά και πολιτικά. Ο αυτοδιοικητικός χάρτης της χώρας αλλάζει με τον Καλλικράτη και τις θεσμικές τομές του. Οι επίμαχες αλλαγές αφορούν τόσο την πρωτοβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση όσο και την δευτεροβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση αλλά και την αποκεντρωμένη διοίκηση. Ο Καλλικράτης αποτελεί τη νέα αρχιτεκτονική για τη διοικητική αναδιοργάνωση της χώρας με τη σύσταση αφενός μεν νέων δήμων που προέρχονται από τη συνένωση των προϋφισταμένων και αποτελούν τον πρώτο βαθμό τοπικής αυτοδιοίκησης ενώ καθιστά τις περιφέρειες δεύτερο βαθμό τοπικής αυτοδιοίκησης θεμελιώνοντας έτσι μια «νέα αυτοδιοίκηση» αφετέρου δε θέτει σε νέα βάση την αποκεντρωμένη διοίκηση¹³². Παράλληλα ισχύει και ο Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων (Ν. 3463/2006), όπως τροποποιήθηκε από τον Νόμο 3852/2010. Με τον Κώδικα πραγματοποιήθηκαν αλλαγές στην οργάνωση και στη λειτουργία των Δήμων και των Κοινοτήτων, με

¹³² Χρυσανθάκης Χ., (επιμ.) ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗΣ, Ο νέος νόμος για την αυτοδιοίκηση & την αποκεντρωμένη διοίκηση, Νομική Βιβλιοθήκη 2010.



σκοπό να τους καταστήσουν ισχυρούς φορείς άσκησης τοπικής εξουσίας, ώστε να μπορέσουν να ανταποκριθούν με επιτυχία στις αυξημένες απαιτήσεις του νέου ρόλου της τοπικής αυτοδιοίκησης, που χαρακτηρίζεται από τη σταδιακή υποχώρηση του κεντρικού Κράτους προς όφελος της Περιφέρειας¹³³.

5.1.2 Οι νέες αρμοδιότητες των Δήμων σχετικά με τη μεταφορά μαθητών και τη δημοτική συγκοινωνία

Όπως προαναφέρθηκε¹³⁴ οι Δήμοι πλέον είναι αρμόδιοι για τη μεταφορά μαθητών. Ο νέος Νόμος 3852/2010 αναδιανέμει τις αρμοδιότητες της τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δευτέρου βαθμού. Με το άρθρο 94 προστίθενται στο άρθρο 75 παρ. Ι του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων¹³⁵, υπό τον τομέα στ' («Παιδείας, Πολιτισμού και Αθλητισμού»), οι ακόλουθες αρμοδιότητες:

«18. Η μεταφορά μαθητών από τον τόπο διαμονής στο σχολείο φοίτησης, περιλαμβανομένης της μεταφοράς των μαθητών σχολείων ειδικής αγωγής, καθώς και της μεταφοράς και σίτισης μαθητών μουσικών και καλλιτεχνικών και λυκείων.

19. Η εποπτεία και ο έλεγχος των συλλόγων γονέων και κηδεμόνων¹³⁶».

Στο πλαίσιο αυτό, ενδιαφέρον παρουσιάζει το άρθρο 83 του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων για τη δημοτική συγκοινωνία που ορίζει ότι «Οι Δήμοι και οι Κοινότητες μπορούν να ασκούν συγκοινωνιακό έργο για την εξυπηρέτηση της μετακίνησης των κατοίκων της περιφέρειάς τους, εφόσον το έργο αυτό δεν εξυπηρετείται από υφιστάμενη γραμμή, όπως τούτο διαπιστώνεται από τον οικείο [Νομάρχη]. Για την εκτέλεση του έργου αυτού επιτρέπεται, ύστερα από απόφαση του δημοτικού συμβουλίου, η επιβολή κομίστρου, το οποίο έχει ανταποδοτικό χαρακτήρα και καλύπτει αποκλειστικώς λειτουργικές ανάγκες.

Μπορούν, επίσης, να διενεργούν μεταφορές για τη μετακίνηση: α) κατοίκων που ανήκουν σε κοινωνικές ομάδες, όπως ατόμων με αναπηρία, ηλικιωμένων και παιδιών, στους οποίους παρέχουν υπηρεσίες, β) των εργαζομένων στους οικείους

¹³³ Διβάνη Χ., (επιμ.) Ο ΝΕΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΩΝ & ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ, Ν 3463/2006, Νομική Βιβλιοθήκη 2006.

¹³⁴ Ενότητα 2.1.2.

¹³⁵ Νόμος 3463/2006 (ΦΕΚ Α' 114), «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων»

¹³⁶ Νόμος 3852/2010 (ΦΕΚ Α' 87), «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης», άρθρο 94, παρ. 2.



Δήμους και Κοινότητες και στα νομικά πρόσωπα αυτών και γ) μαθητών στον τόπο του σχολείου¹³⁷.

Η εκτέλεση του έργου του άρθρου αυτού μπορεί να γίνεται και εκτός των διοικητικών τους ορίων, πραγματοποιείται δε είτε με ιδιόκτητα μέσα είτε με τη χρήση των συνήθων αστικών ή υπεραστικών μέσων είτε με μίσθωση τουριστικών Δ.Χ. λεωφορείων. Η πραγματοποίηση μεταφοράς παιδιών σύμφωνα με την περίπτωση α' της προηγούμενης παραγράφου πραγματοποιείται με προδιαγραφές ασφαλείας που ισχύουν για τα αντίστοιχης κατηγορίας μεταφορικά μέσα¹³⁸.

Συνεπώς, οι Δήμοι είναι πλέον αρμόδιοι να εκτελέσουν τη μεταφορά μαθητών και με δημοτική συγκοινωνία, εφόσον δεν υπάρχει αστική γραμμή, και με ενδεχόμενη καταβολή αναλογικού κομίστρου. Η δημοτική συγκοινωνία θα εκτελείται με ιδιόκτητα μέσα είτε με τη χρήση των συνήθων αστικών ή υπεραστικών μέσων είτε με μίσθωση τουριστικών Δ.Χ. λεωφορείων.

5.1.3 Μορφές συνεργασίας των ΟΤΑ ή με τρίτους που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά μαθητών

Με τον Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων προβλέπονται διάφοροι τρόποι συνεργασίας των ΟΤΑ μεταξύ τους ή με τρίτους. Παράλληλα ο Νόμος 3852/2010 (Καλλικράτης) προβλέπει συμπληρωματικές ρυθμίσεις προς τις αντίστοιχες του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων του 2006, που αφορούν στη διαδημοτική συνεργασία, στη συγχώνευση των νομικών προσώπων Δημοσίου Δικαίου και των δημοτικών επιχειρήσεων¹³⁹. Έτσι οι μορφές συνεργασίας που μπορεί να έχουν αντίκτυπο στη μεταφορά μαθητών είναι οι εξής:

¹³⁷ Βλ. Β. Κωσταβάρα, Η πρόσληψη καλλιτεχνικού και εκπαιδευτικού προσωπικού στις δημοτικές επιχειρήσεις που υπάγονται στην κατηγορία των κοινωφελών κατά το νέο κώδικα δήμων και κοινοτήτων (Ν.3463/2006), ΑΡΜ 2007, 1840.

¹³⁸ Κατά τα λοιπά ισχύουν οι διατάξεις των άρθρων 7,10, 19 και 20 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α') και των σχετικών διατάξεων του ν.1566/1985 (ΦΕΚ 167 Α').

¹³⁹ Αιτιολογική έκθεση του Νόμου Καλλικράτη, ό.π., σελ. 87.



5.1.3.1 Σύμβαση μεταξύ δημοσίων αυτοδιοικητικών φορέων

Οι Δήμοι της ίδιας περιφέρειας ή όμοροι δήμοι¹⁴⁰, έχουν τη δυνατότητα συνάψεων σύμβασης «διαδημοτικής συνεργασίας», σύμφωνα με την οποία αναλαμβάνουν την άσκηση αρμοδιότητας για λογαριασμό τους ή την υποστήριξη της άσκησης της. Στις συμβάσεις αυτές μπορεί να συμμετέχει και νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου του δήμου που αναλαμβάνει την αρμοδιότητα ή σύνδεσμος στον οποίον μετέχει ο δήμος που αναλαμβάνει την αρμοδιότητα¹⁴¹. Επίσης, Δήμοι της ίδιας περιφέρειας και η οικεία περιφέρεια μπορούν να συνάπτουν μεταξύ τους σύμβαση «διαβαθμιδικής συνεργασίας», που τους επιτρέπει την άσκηση αρμοδιότητας ή την υποστήριξη της άσκησης της, για λογαριασμό ενός ή περισσότερων των συμβαλλόμενων μερών. Σε μία τέτοια σύμβαση μπορεί να συμμετέχει και νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου ή σύνδεσμος στον οποίο μετέχει ο φορέας που αναλαμβάνει την αρμοδιότητα¹⁴².

Στις συμβάσεις αυτές ορίζεται, ιδίως, ο τρόπος άσκησης της ανατιθέμενης αρμοδιότητας ή υποστήριξης της άσκησης της και οι υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών, ανάμεσα στις οποίες είναι η διάθεση του προσωπικού των συμβαλλόμενων ή η σύσταση θέσεων προσωπικού ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, η διάθεση μηχανολογικού εξοπλισμού, οχημάτων και άλλων τεχνικών μέσων ή ακινήτων και εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση του σκοπού της σύμβασης. Τα ποσά χρηματοδότησης των επενδυτικών και των λειτουργικών δαπανών για την εφαρμογή της σύμβασης που προέρχονται από τέλη, δικαιώματα και εισφορές, τους Κεντρικούς Αυτοτελείς Πόρους (Κ.Α.Π.), τη Συλλογική Απόφαση Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Σ.Α.Τ.Α.) ή τα Αναπτυξιακά Προγράμματα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Οι προβλεπόμενες στη σύμβαση δαπάνες εγγράφονται ως υποχρεωτικές στους προϋπολογισμούς των συμβαλλόμενων φορέων και αποδίδονται στον αναλαμβάνοντα την αρμοδιότητα φορέα.

Συνεπώς οι Δήμοι έχουν τη δυνατότητα αμοιβαίας υποστήριξης μέσω σύμβασης διαδημοτικής συνεργασίας που περιλαμβάνει την διάθεση εξειδικευμένου προσωπικού και τη διάθεση οχημάτων, μη αποκλεισμένων των σχολικών λεωφορείων.

¹⁴⁰ Πρβλ. Νόμο 3463/2006 (ΦΕΚ Α' 114), «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων», άρθρο 223 παρ. 1-2 «Δήμοι, κοινότητες, σύνδεσμοι, νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις και νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου της αυτοδιοίκησης **μπορούν να συνάπτουν μεταξύ τους συμβάσεις** με τις οποίες ανατίθεται η άσκηση αρμοδιοτήτων του ενός φορέα στον άλλο». Η χρηματοδότηση των συμβάσεων αυτών μπορεί να γίνει από τον Κρατικό Προϋπολογισμό ή το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων ή τους προϋπολογισμούς, άλλων φορέων του δημόσιου τομέα.

¹⁴¹ Νόμος 3852/2010 (ΦΕΚ Α' 87), «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης», άρθρο 99 παρ. 1.

¹⁴² Νόμος 3852/2010 (ΦΕΚ Α' 87), «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης», άρθρο 99, παρ. 2.



5.1.3.2 Ανάθεση συμβάσεων σε ιδιώτες με διενέργεια διαγωνισμού

Οι δήμοι μπορούν να αναθέτουν σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή κοινοπραξίες, την παροχή υπηρεσιών ή την εκτέλεση προγραμμάτων, με τη διενέργεια διαγωνισμού.

Η διαδικασία, τα όργανα διενέργειας του διαγωνισμού, οι όροι της σύμβασης κλπ., καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εσωτερικών, μετά από γνώμη της Κ.Ε.Δ.Κ.Ε¹⁴³.

Συνεπώς οι Δήμοι έχουν το δικαίωμα αν προκηρύξουν διαγωνισμό παροχής υπηρεσιών για την εκτέλεση της μεταφοράς από ιδιώτες.

5.1.3.3 Προγραμματικές συμβάσεις με το Δημόσιο

Ο Νόμος 3852/2010 παρέχει το δικαίωμα στους δήμους, τις περιφέρειες, τους συνδέσμους δήμων, τις Περιφερειακές Ενώσεις Δήμων, την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας και την Ένωση Περιφερειών, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου (τα οποία συνιστούν ή στα οποία συμμετέχουν οι προαναφερόμενοι φορείς), καθώς και Ν.Π.Ι.Δ. (στα οποία συμμετέχουν ή συνιστούν η Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας και η Ένωση Περιφερειών), οι δημοτικές επιχειρήσεις ύδρευσης και αποχέτευσης, τα δημοτικά και περιφερειακά ιδρύματα, κα., να συνάπτουν προγραμματικές συμβάσεις με το Δημόσιο, μεταξύ τους ή και με φορείς του δημόσιου τομέα μεμονωμένα ή από κοινού, για τη μελέτη και εκτέλεση έργων και προγραμμάτων ανάπτυξης¹⁴⁴ μιας περιοχής, καθώς και για την παροχή υπηρεσιών κάθε είδους. Στις προγραμματικές συμβάσεις επιτρέπεται και η συμμετοχή επιχειρήσεων των Ο.Τ.Α, οι συνεταιρισμοί και άλλοι φορείς του

¹⁴³ Νόμος 3463/2006 (ΦΕΚ Α' 114), «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων», άρθρο 223 παρ. 3-4.

¹⁴⁴ Για τις προγραμματικές συμβάσεις βλ. Τάχο Αν., Ελληνικό Διοικητικό Δίκαιο, Εκδ. Σάκκουλα. Αθήνα-Θεσσαλονίκη, σελ. 145. Ο παλιός Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων, δηλαδή το ΠΔ 410/95, στο άρθρο 34 (Άρθρο 46 Ν. 2218/1994), προέβλεπε τη δυνατότητα προγραμματικών συμβάσεων ως εξής.

1. Δήμοι, κοινότητες, σύνδεσμοι, νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις και νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου της αυτοδιοίκησης μπορούν να συνάπτουν μεταξύ τους συμβάσεις με τις οποίες ανατίθεται η άσκηση αρμοδιοτήτων του ενός φορέα στον άλλο. Στην ανάθεση μπορεί να περιλαμβάνεται η αρμοδιότητα επιβολής, βεβαίωσης και εισπραξης τελών, δικαιωμάτων και εισφορών. 2. Οι συμβαλλόμενοι φορείς μπορεί να χρηματοδοτούνται για την εκτέλεση των συμβάσεων από τον Κρατικό Προϋπολογισμό ή το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων ή τους προϋπολογισμούς, άλλων φορέων του δημόσιου τομέα. 3. Δήμοι, κοινότητες, σύνδεσμοι, νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις και νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου της αυτοδιοίκησης, μπορούν να αναθέτουν σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή κοινοπραξίες, την παροχή υπηρεσιών ή την εκτέλεση προγραμμάτων, με τη διενέργεια διαγωνισμού.



Δημοσίου τομέα ή τράπεζες¹⁴⁵. Ο συμβαλλόμενος σε προγραμματική σύμβαση μπορεί να αναθέσει σε τρίτον τη διαχείριση, εκμετάλλευση και συντήρηση των έργων αυτών, οπότε η ανάθεση γίνεται σύμφωνα με τη νομοθεσία που διέπει τον κατά τη σύμβαση υπόχρεο συμβαλλόμενο. Για την εκτέλεση των προγραμματικών συμβάσεων και στο πλαίσιο των συμφωνούμενων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των συμβαλλόμενων οργανισμών και φορέων, επιτρέπεται η απασχόληση προσωπικού του ενός συμβαλλομένου στον άλλον, καθώς και η παραχώρηση της Χρήσης ακινήτων, εγκαταστάσεων, μηχανημάτων και μέσων.

Με τις προγραμματικές συμβάσεις, οι Δήμοι έχουν τη δυνατότητα να ζητήσουν από τη δημοτική τους επιχείρηση ή από τα ΚΤΕΛ ως συνεταιρισμούς ή ως φορείς του Δημοσίου τομέα να διαθέσουν το προσωπικό τους και τα μέσα τους για τη μεταφορά μαθητών.

5.1.3.4 Δυνατότητα συμπράξεως με ιδιώτες

Ο Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων (2006) προβλέπει επίσης τη δυνατότητα σύμπραξης Δήμων και Κοινοτήτων με νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα, οπότε οι συμβάσεις συνάπτονται σύμφωνα και με τους όρους και τη διαδικασία του Νόμου 3389/2005¹⁴⁶.

Συνεπώς, οι Δήμοι έχουν τη δυνατότητα να συνάψουν σύμβαση ΣΔΙΤ με ιδιώτες για τη μεταφορά των μαθητών.

5.1.3.5 Δυνατότητα χρηματοδοτικής μίσθωσης

Η συνεργασία των Δήμων και Κοινοτήτων με τον ιδιωτικό τομέα περιλαμβάνει τη δυνατότητα συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing). Όταν αντικείμενο της χρηματοδοτικής μίσθωσης είναι κινητά πράγματα, τότε εφαρμόζονται οι διατάξεις περί προμηθειών¹⁴⁷.

Συνεπώς, οι Δήμοι έχουν τη δυνατότητα να συνάψουν σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης¹⁴⁸ των σχολικών λεωφορείων με ιδιώτες για τη μεταφορά των μαθητών.

¹⁴⁵ Νόμος 3852/2010 (ΦΕΚ Α' 87), «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης», άρθρο 100, παρ. 1α-β.

¹⁴⁶ Νόμος 3463/2006 (ΦΕΚ Α' 114), «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων», άρθρο 193 παρ.3.

¹⁴⁷ Νόμος 3463/2006 (ΦΕΚ Α' 114), «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων», άρθρο 193 παρ.3.

¹⁴⁸ Βλ. και παρακάτω την ενότητα για τη χρηματοδοτική μίσθωση



5.1.3.6 Δημοτική επιχείρηση

Το άρθρο 107 του Νόμου Καλλικράτη προβλέπει ότι ο Δήμος μπορεί να έχει μόνον μία α) μία κοινωφελή επιχείρηση, β) μία δημοτική επιχείρηση ύδρευσης αποχέτευσης (Δ.Ε.Υ.Α.), γ) μία επιχείρηση με ειδικό σκοπό τη λειτουργία ραδιοφωνικού ή τηλεοπτικού σταθμού, εφόσον λειτουργούσαν αντίστοιχες στους συνενούμενους δήμους, και δ) μία δημοτική ανώνυμη εταιρία του άρθρου 266 του Κ.Δ.Κ., εφόσον είχαν συσταθεί τέτοιες εταιρίες στους συνενούμενους δήμους.

Έτσι, οι δήμοι μπορεί να έχουν μόνον μία κοινωφελή επιχείρηση, ενώ μπορούν να συνιστούν ή να συμμετέχουν σε ανώνυμες εταιρίες, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 265 του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων. Υφιστάμενες αστικές εταιρίες μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα συνεχίζουν να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 267 του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων¹⁴⁹.

5.1.4 Οι πόροι των Δήμων

Σύμφωνα με το Νόμο Καλλικράτη, οι Δήμοι θα έχουν από 1.1.2011 τους Κεντρικούς Αυτοτελείς Πόρους (ΚΑΠ) που θα προέρχονται από συγκεκριμένες πηγές εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού ώστε να έχουν συγκεκριμένο ποσοστό των ετήσιων συνολικών εισπράξεων του ΦΠΑ (12%), του φόρου εισοδήματος (20%) και του φόρου ακίνητης περιουσίας (50%) ώστε, μεταξύ άλλων, να μπορούν να ανταπεξέλθουν στις νέες αρμοδιότητές τους όπως η μεταφορά μαθητών¹⁵⁰.

Οι περιφέρειες επίσης θα έχουν μικρότερα ποσοστά επί των δύο πρώτων ως άνω πόρων (4 και 2,4%).

5.1.5 Το όριο: Ο προληπτικός έλεγχος των συμβάσεων

Με το Νόμο 3852/2010 έγινε καθολική υπαγωγή του ελέγχου της διαχείρισης των δήμων, των νομικών τους προσώπων και των περιφερειών από το Ελεγκτικό Συνέδριο¹⁵¹. Ειδικότερα με βάση το άρθρο 278 του Νόμου 3852/2010 γίνεται υποχρεωτικά προληπτικός έλεγχος για τη νομιμότητά τους των:

α) Συμβάσεων προμήθειας αγαθών, εκτέλεσης έργων και παροχής υπηρεσιών,

¹⁴⁹ Νόμος 3852/2010 (ΦΕΚ Α' 87), «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης», άρθρο 107 παρ. 1-3.

¹⁵⁰ Άρθρο 259 του Νόμου 3852/2010 «Καλλικράτης».

¹⁵¹ Αιτιολογική έκθεση του νόμου Καλλικράτης, σελ. 46.



- β) Των προγραμματικών συμβάσεων και
- γ) Των συμβάσεων υλοποίησης των διετών προγραμμάτων δράσης των κοινωφελών επιχειρήσεων, που συνάπτουν οι Ο.Τ.Α. και τα νομικά τους πρόσωπα, ως εξής:
- 1) Για τις συμβάσεις προϋπολογιζόμενης δαπάνης, χωρίς Φ.Π.Α., ποσού 100.000 ευρώ και μέχρι ποσού 500.000 ευρώ, από τον Επίτροπο του Ελεγκτικού Συνεδρίου, που είναι αρμόδιος για τον προληπτικό έλεγχο των δαπανών τους.
 - 2) Για τις συμβάσεις προϋπολογιζόμενης δαπάνης των οποίων υπερβαίνει το ποσό, χωρίς Φ.Π.Α., των 500.000 ευρώ, διενεργείται υποχρεωτικά, πριν τη σύναψη τους, έλεγχος νομιμότητας από το καθ' ύλην αρμόδιο Κλιμάκιο του Ελεγκτικού Συνεδρίου, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 19 παράγραφος 7 του π.δ. 774/1980, όπως ισχύει. Ο έλεγχος νομιμότητας του Ελεγκτικού Συνεδρίου ολοκληρώνεται μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από τη διαβίβαση σε αυτό του σχετικού φακέλου. Εάν δεν διενεργηθεί ο έλεγχος νομιμότητας η σύμβαση που συνάπτεται είναι άκυρη.
- Ο έλεγχος γίνεται ακόμη και για επί μέρους φάσεις της σχετικής διαδικασίας που προηγούνται της σύναψης της οικείας σύμβασης (παρ. 3).

5.2 Έμμεσες αρμοδιότητες των Περιφερειών σε σχέση με τη μεταφορά μαθητών

5.2.1 Αρμοδιότητες Περιφερειών

Οι περιφέρειες, αναλαμβάνουν σύμφωνα με το άρθρο 186, σημαντικές αρμοδιότητες σχετικά με την αδειοδότηση των επιβατηγών οχημάτων δημόσιας χρήσης¹⁵², τον καθορισμό των υπεραστικών γραμμών λεωφορείων, καθώς και της αφετηρίας, της διαδρομής, των στάσεων και του τέρματος κάθε λεωφορειακής γραμμής Κ.Τ.Ε.Λ., τον καθορισμό του ελάχιστου αριθμού των υποχρεωτικών δρομολογίων κοινών, ταχέων και υπερταχέων του Κ.Τ.Ε.Λ. και την κατανομή αυτών ανά 24ωρο, μετά από εισήγηση του Κ.Τ.Ε.Λ. και γνώμη της Τοπικής Ένωσης Δήμων προκειμένου για υπεραστικές γραμμές. Τον καθορισμό του ύψους κομιστρου στα όρια ευθύνης κάθε Κ.Τ.Ε.Λ. Τον καθορισμό κομιστρων υπεραστικών φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου. Την ανάθεση στον οικείο δήμο της εκμετάλλευσης νέας αστικής και ενδοπεριφερειακής υπεραστικής γραμμής στην περίπτωση που η μέση πληρότητα των πρώτων 6 μηνών λειτουργίας

¹⁵² Τη χορήγηση άδειας σύστασης ανωνύμων εταιρειών και συνεταιρισμών από ιδιοκτήτες επιβατηγών δημόσιας χρήσης. Τη χορήγηση, η αναθεώρηση και η ανάκληση των αδειών οδήγησης οχημάτων και της ειδικής άδειας οδήγησης επιβατηγών δημόσιας χρήσης.



και εκμετάλλευσης της γραμμής από το Κ.Τ.Ε.Λ., στο οποίο έχει χορηγηθεί η άδεια, αποδεικνύεται ότι είναι κατώτερη του 20% και το Κ.Τ.Ε.Λ. αρνηθεί την εκμετάλλευση της γραμμής, εφόσον όμως δεν έχει αρνηθεί την πρόταση για κάλυψη των απωλειών εσόδων στο ποσοστό του 20%.

Τη δυνατότητα ανάθεσης της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης νησιού, που διενεργείται από Κ.Τ.Ε.Λ. νομού της ηπειρωτικής χώρας σε δήμο του νησιού μετά από σχετική αίτησή του και σύμφωνη γνώμη του Δ.Σ. του Κ.Τ.Ε.Λ. του νομού αυτού¹⁵³.

Οι διατάξεις αυτές δίνουν αυξανόμενο ρόλο στην Περιφέρεια για να ζητήσει την αναπροσαρμογή των δρομολογίων του ΚΤΕΛ με τρόπο που να ταιριάζει στους μαθητές κατά τη μεταφορά τους και να μην χρειάζεται η ανάθεση του έργου στη δημοτική συγκοινωνία ή σε ιδιώτες.

5.2.2 Δυνατότητα συνεργασίας περιφέρειας και Δήμου

Οι περιφέρειες μπορούν να συνιστούν μία επιχείρηση, η οποία έχει τη μορφή της αναπτυξιακής ανώνυμης εταιρίας, εφόσον δεν συμμετέχουν σε άλλη αναπτυξιακή ανώνυμη εταιρεία στην οποία κατέχουν την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου. Η αναπτυξιακή εταιρεία λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις της εμπορικής και φορολογικής νομοθεσίας. Αντικείμενο τέτοιων επιχειρήσεων είναι η επιστημονική και τεχνική υποστήριξη των περιφερειών της Ένωσης Περιφερειών κα., η προώθηση της επιχειρηματικής, οικονομικής και γενικότερα βιώσιμης ανάπτυξης της περιφέρειας, η ανάπτυξη δραστηριοτήτων προστασίας του περιβάλλοντος κα¹⁵⁴. Στο μετοχικό κεφάλαιο των αναπτυξιακών ανωνύμων εταιριών μπορούν να συμμετέχουν περιφέρειες και δήμοι ή και άλλοι φορείς Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Στην ανώνυμη εταιρία αυτής της μορφής είναι δυνατή η συμμετοχή και φορέων του δημόσιου τομέα, συνεταιρισμών και ενώσεων αυτών, επιστημονικών φορέων, επιμελητηρίων, φορέων συλλογικών κοινωνικών ή οικονομικών συμφερόντων, καθώς και τραπεζών και πιστωτικών ιδρυμάτων. Στην περίπτωση αυτή οι περιφέρειες, οι δήμοι και οι λοιποί φορείς Τοπικής Αυτοδιοίκησης κατέχουν την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου¹⁵⁵.

Οι αναπτυξιακές ανώνυμες εταιρίες επιτρέπεται να συμμετέχουν σε άλλες επιχειρήσεις για την προώθηση των αναπτυξιακών σκοπών της περιφέρειας¹⁵⁶.

¹⁵³ Νόμος 3852/2010, ό.π., άρθρο 186.

¹⁵⁴ Νόμος 3852/2010, ό.π., άρθρο 194 παρ. 1.

¹⁵⁵ Νόμος 3852/2010, ό.π., άρθρο 194 παρ. 2.

¹⁵⁶ Νόμος 3852/2010, ό.π., άρθρο 194 παρ. 4.



Η διάταξη αυτή δίνει τη δυνατότητα συνεργασίας Δήμων, Περιφέρειας και άλλων φορέων του δημοσίου τομέα που μπορούν να συνεργαστούν για τη μεταφορά των μαθητών είτε μεταξύ του είτε με τρίτους.

5.3 Αρμοδιότητες σχολικών επιτροπών

5.3.1 Η δομή

Με το Νόμο 1894/90 (ΦΕΚ Α' 110), η κινητή και ακίνητη περιουσία των εφορειών όλων των δημόσιων σχολείων της Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, καθώς και τα σχολικά κτίρια, για τα οποία έχουν συνταχθεί πρωτόκολλα οριστικής παραλαβής, με τα οικόπεδά τους, μεταβιβάζονται κατά κυριότητα **στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης**, στην περιφέρεια των οποίων βρίσκονται τα αντίστοιχα ακίνητα. Η κυριότητα κάθε νεοπαραλαμβανόμενου σχολικού κτιρίου, με το οικόπεδό του, μεταβιβάζεται στον αντίστοιχο οργανισμό τοπικής αυτοδιοίκησης από τον Οργανισμό Σχολικών Κτιρίων ή την αντίστοιχη νομαρχία, όπου ανήκαν, αντίστοιχα, το κτίριο και το οικόπεδό του κατά το στάδιο της κατασκευής του, με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του Οργανισμού Σχολικών Κτιρίων ή του αντίστοιχου νομάρχη, η οποία μεταγράφεται ατελώς στα βιβλία μεταγραφών του κατά τόπον αρμόδιου υποθηκοφυλακείου¹⁵⁷.

Κατά το Νόμο «*Η σχολική περιουσία και οι πρόσοδοί τους προορίζονται αποκλειστικά, για τη λειτουργία σχολικών μονάδων του εκπαιδευτικού συστήματος. Οι πρόσοδοι χρησιμοποιούνται και για την εξυπηρέτηση της σχολικής περιουσίας. Η κινητή σχολική περιουσία μπορεί να ανακατανέμεται από τον αντίστοιχο οργανισμό τοπικής αυτοδιοίκησης στις σχολικές μονάδες της περιοχής του*»¹⁵⁸.

Ο Νόμος προβλέπει τη σύσταση δημοτικών ή κοινοτικών νομικών προσώπων με την επωνυμία «Σχολικές Επιτροπές», διεπόμενα από το π.δ. 323/1989. Κάθε σχολική επιτροπή καλύπτει ένα ή περισσότερα δημόσια σχολεία της Πρωτοβάθμιας ή Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, ανάλογα με τις τοπικές ανάγκες, όπως αυτές εκτιμώνται από τον αντίστοιχο οργανισμό τοπικής αυτοδιοίκησης, στη διοίκηση των σχολικών επιτροπών μετέχουν υποχρεωτικά οι διευθυντές των αντίστοιχων σχολείων, από ένας εκπρόσωπος των αντίστοιχων συλλόγων γονέων, εφ' όσον

¹⁵⁷ Νόμος 1894/90 (ΦΕΚ Α' 110), «Για την Ακαδημία Αθηνών και άλλες διατάξεις», άρθρο 5, παρ. 1-2.

¹⁵⁸ Νόμος 1894/90 (ΦΕΚ Α' 110), «Για την Ακαδημία Αθηνών και άλλες διατάξεις», άρθρο 5, παρ.4.



υπάρχουν τέτοιοι σύλλογοι και εκπρόσωπος των μαθητικών κοινοτήτων για τα σχολεία Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης¹⁵⁹.

Σύμφωνα με το Νόμο 1894/90 «*Έργο κάθε Σχολικής Επιτροπής. είναι η διαχείριση των πιστώσεων που τις διατίθενται για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας των αντίστοιχων σχολείων (θέρμανσης, φωτισμού, ύδρευσης, τηλεφώνου, αποχέτευσης, αγοράς αναλώσιμων υλικών κ.λ.π.), η αμοιβή καθαριστριών, η εκτέλεση έργων για την επισκευή και συντήρηση των αντίστοιχων σχολείων και του κάθε είδους εξοπλισμού τους, η εισήγηση προς τις αντίστοιχες διευθύνσεις Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης για τον εφοδιασμό από τον Ο.Σ.Κ. των αντίστοιχων σχολείων με έπιπλα και εξοπλιστικά είδη και από το ΥΠ.Ε.Π.Θ. με βιβλία για τις αντίστοιχες σχολικές βιβλιοθήκες, η διαχείριση των εσόδων από την ενδεχόμενη εκμετάλλευση των σχολικών κυλικείων, καθώς και η λήψη κάθε άλλου μέτρου που κρίνεται αναγκαίο για τη στήριξη της διοικητικής λειτουργίας των σχολικών μονάδων*»¹⁶⁰.

Οι σχολικές επιτροπές εποπτεύονται από το Τμήμα Διοικητικών Θεμάτων των περιφερειακών υπηρεσιών πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ¹⁶¹, το οποίο εποπτεύεται από τους Περιφερειακούς Διευθυντές Εκπαίδευσης¹⁶².

5.3.2 Η ηλεκτρονική διαδικασία

Σύμφωνα με τον Νόμο 3848/2010 (ΦΕΚ Α 71/19.5.2010) «Αναβάθμιση του ρόλου του εκπαιδευτικού - καθιέρωση κανόνων αξιολόγησης και αξιοκρατίας στην εκπαίδευση και Λοιπές διατάξεις» προβλέπεται μία ηλεκτρονική διαδικασία για τον προγραμματισμό της πλήρωσης θέσεων. Ειδικότερα το άρθρο 7 προβλέπει:

1. Ο προσδιορισμός των κενών θέσεων, των λειτουργικών αναγκών και των τυχόν υπεραριθμιών με σκοπό το διορισμό μόνιμων ή την πρόσληψη προσωρινών αναπληρωτών και ωρομίσθιων εκπαιδευτικών στην πρωτοβάθμια και τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση, καθώς και τις μεταθέσεις, τις μετατάξεις και τις

¹⁵⁹ Νόμος 1894/90 (ΦΕΚ Α' 110), «Για την Ακαδημία Αθηνών και άλλες διατάξεις», άρθρο 5, παρ.8.

¹⁶⁰ Νόμος 1894/90 (ΦΕΚ Α' 110), «Για την Ακαδημία Αθηνών και άλλες διατάξεις», άρθρο 5, παρ.9.

¹⁶¹ ΥΑ Φ.353.1/324/105657/Δ1 (ΦΕΚ Β' 1340) «Καθορισμός των ειδικότερων καθηκόντων και αρμοδιοτήτων των προϊσταμένων των περιφερειακών υπηρεσιών πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, των διευθυντών και υποδιευθυντών των σχολικών μονάδων και Σ.Ε.Κ. και των συλλόγων των διδασκόντων», άρθρο 26 εν. Β.

¹⁶² ΥΑ Φ.353.1/324/105657/Δ1 (ΦΕΚ Β' 1340), «Καθορισμός των ειδικότερων καθηκόντων και αρμοδιοτήτων των προϊσταμένων των περιφερειακών υπηρεσιών πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, των διευθυντών και υποδιευθυντών των σχολικών μονάδων και Σ.Ε.Κ. και των συλλόγων των διδασκόντων», άρθρο 1.



- αποσπάσεις μόνιμων εκπαιδευτικών γίνεται μέσω της διαδικασίας που ορίζεται στις επόμενες παραγράφους.
2. Σε κάθε σχολική μονάδα με ευθύνη του διευθυντή της καταγράφονται, εισάγονται στο ηλεκτρονικό σύστημα και, όποτε επέλθει μεταβολή, επικαιροποιούνται στοιχεία όπως τα τμήματα που λειτουργούν, ο αριθμός των μαθητών κατά τάξη, τμήμα, κατεύθυνση ή άλλη ενότητα, οι θέσεις εκπαιδευτικών, το ονοματεπώνυμο και το υποχρεωτικό ωράριο των εκπαιδευτικών που τις κατέχουν, ο αριθμός των εκπαιδευτικών που ανήκουν στη σχολική μονάδα και ο αριθμός των εκπαιδευτικών που υπηρετούν σε αυτήν, το ωρολόγιο πρόγραμμα, η ομάδα σχολείων στην οποία ανήκει η σχολική μονάδα, η τυχόν δεύτερη ειδικότητα των εκπαιδευτικών, η δυνατότητα διδασκαλίας μαθημάτων με δεύτερη ανάθεση και οι κενές θέσεις που προβλέπεται ότι θα προκύψουν μέχρι τις 31 Αυγούστου του έτους πραγματοποίησης των μεταθέσεων λόγω αυτοδίκαιης αποχώρησης ή παραίτησης εκπαιδευτικών από την υπηρεσία.
 3. Στο επίπεδο της διεύθυνσης εκπαίδευσης τα στοιχεία της προηγούμενης παραγράφου ελέγχονται και οριστικοποιούνται με ευθύνη του διευθυντή της». Ερωτάται κατά πόσον η ίδια διαδικασία μπορεί να τηρηθεί και για τους μεταφερόμενους μαθητές?

5.4 Η νομοθεσία για τα ΚΤΕΛ

Τα ΚΤΕΛ, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.Δ. 102/73, είναι νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, ενώ με αποφάσεις δικαστηρίου θεωρήθηκαν ως είδος «*αναγκαστικού συνεταιρισμού*» ή ως «οργανισμοί διοικήσεως και διαχειρίσεως μεταφορικών επιχειρήσεων με τη μορφή νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου» ή ως «ιδιότυπες κερδοσκοπικές επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας». Το νομικό πρόσωπο του ΚΤΕΛ συγκεντρώνει τις εισπράξεις, τις οποίες κατανέμει στους μετόχους ανάλογα με τα διανυθέντα χιλιόμετρα και τα χαρακτηριστικά κάθε λεωφορείου, αφού καταβάλει τις γενικές δαπάνες λειτουργίας του (μισθώματα γραφείων, αποδοχές υπαλληλικού προσωπικού κλπ.). Οι ιδιοκτήτες των λεωφορείων επιβαρύνονται με τις παντός είδους λειτουργικές δαπάνες (καύσιμα, συντήρηση κλπ.)¹⁶³.

Με το **Νόμο** 2963/2001 [όπως τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει με το Ν. 3082/2002 (Α 316), το Ν. 3109/2003 (Α 38), το Ν. 3185/2003 (Α 229), το Ν. 3254/2004 (Α 137), το Ν. 3333/2005 (Α 91), το Ν. 3446/2006 (Α' 49) και το Ν.

¹⁶³ http://ktelclub.gr/site/index.php?option=com_content&view=article&id=647:2010-04-20-22-44-29&catid=28:2008-08-25-12-42-27&Itemid=74



3534/2007 (Α' 40)], κάθε υφιστάμενο ΚΤΕΛ μπορεί να μετατραπεί σε **ανώνυμη εταιρία**¹⁶⁴.

Σκοπός των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. είναι η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου. Πιο συγκεκριμένα ανατίθεται η εκτέλεση και εκμετάλλευση:

- 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.
- Των νέων τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών, όπως αυτές καθιερώνονται με τις διατάξεις του άρθρου 7.
- Του έργου που ασκούν σύμφωνα με το άρθρο 1 του ν. 2446/1996.
- καθώς και οποιοδήποτε άλλο έργο οδικών συγκοινωνιών τους ανατεθεί¹⁶⁵.

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 καταβάλλουν οι Ο.Τ.Α.
- β. Οι όροι παραχώρησης χρήσης ή εκμίσθωσης των λεωφορείων ιδιοκτησίας των Ο.Τ.Α., στους συγκοινωνιακούς φορείς κα.¹⁶⁶

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.¹⁶⁷.

¹⁶⁴ Νόμος 2963/2001 (ΦΕΚ Α' 268) «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις», άρθρο 3 παρ. 1.

¹⁶⁵ Νόμος 2963/2001 (ΦΕΚ Α' 268) «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις», άρθρα 4 και 6.

¹⁶⁶ Νόμος 2963/2001 (ΦΕΚ Α' 268) «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις», άρθρο 19 παρ. 1.

¹⁶⁷ Νόμος 2963/2001 (ΦΕΚ Α' 268) «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις», άρθρο 19 παρ. 2.



Μέχρι τώρα ο Νομάρχης είχε τη δυνατότητα να εκδώσει απόφαση για τον χαρακτηρισμό μίας περιοχής αστικής ή υπεραστικής και τον καθορισμό των αφετηριών, τερμάτων, διαδρομών και στάσεων των λεωφορείων¹⁶⁸, μετά από συνεννόηση με τα ΚΤΕΛ και τους εμπλεκόμενους φορείς ενώ οι θέσεις των στάσεων που προτείνονται είναι σύμφωνες με την υπ' αριθμ. Β-54871/4060/17.9.2003 (ΦΕΚ 1364/τ.Β'/23.9.2003) απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Έτσι εκδόθηκε πρόσφατα, για παράδειγμα, η υπ' αριθμόν Αριθμ. Δ12α/29/Φ2/10746 (ΦΕΚ Β' 1110/22.07.2010) «Καθορισμός αφετηρίας, διαδρομής, στάσεων και τέρματος των αστικών λεωφορείων Κ.Τ.Ε.Λ. Νάουσας», με την οποία τροποποιήθηκαν οι στάσεις και επεκτάθηκε η γραμμή στον νέο οικισμό μέσα σε 14 μήνες.

Η διαδικασία γίνεται βάσει του άρθρου 7 παρ. 1, 2, 7 και 8 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268/τ.Α'/2001) "Οργάνωση και λειτουργία των δημοσίων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις". Ειδικά για τη μεταφορά μαθητών η ΚΥΑ 6071/1998 προβλέπει την υποχρέωση των Νομαρχών «να αναπροσαρμόζουν τα δρομολόγια αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιακών μέσων για την καλύτερη εξυπηρέτηση των μαθητών».

Τώρα πλέον αρμόδια για τα ΚΤΕΛ είναι η Περιφέρεια που αναλαμβάνει όλες τις σχετικές αρμοδιότητες.

5.5 Η νομοθεσία για τα τουριστικά λεωφορεία

Το μεταφορικό έργο¹⁶⁹ που πραγματοποιείται κατά αποκλειστικότητα από τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία ΔΧ, συνίσταται στη διενέργεια εκτάκτων γραμμών και γραμμών κλειστής διαδρομής που εξυπηρετούν μεταφορά προσχηματισμένης ομάδας προσώπων και αποσκευών με κοινό προορισμό, απαγορευμένης της με οποιονδήποτε τρόπο εκτέλεσης συγκοινωνίας ως ακολούθως:

¹⁶⁸ Βλ. την υπ' αριθμ. 54871/4060/03 (ΦΕΚ 1364/23.9.2009), απόφαση του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών όπως αντικαταστάθηκε με την υπ' αριθμ. Α-8949/834/21.4.2009 (ΦΕΚ 941/τ.Β'/20.5.2009), "Όροι, προϋποθέσεις και διαδικασία για το χαρακτηρισμό μίας περιοχής ως αστικής ή υπεραστικής, καθώς και για τον καθορισμό αφετηριών, τερμάτων, διαδρομών, στάσεων και σταθμών, πρακτορείων εξυπηρέτησης και εκδοτηρίων εισιτηρίων".

¹⁶⁹ <http://www.verena.gr/nea-dodekanisoy/tin-efarmogi-tis-keimenis-toyristikis-nomothesias-kalei-ta-toyristika-leoforeia-i-dieythynsi-toy-eot>.



- Α) Μεταφορά προσώπων στα πλαίσια οργάνωσης συνεδρίων, εκθέσεων, σεμιναρίων, αθλητικών, πολιτιστικών και κοινωνικών εκδηλώσεων
- Β) Μεταφορά προσώπων σε οργανωμένες εκδρομές εντός και εκτός της χώρας
- Γ) Μεταφορά από και προς αεροδρόμια, λιμάνια, σιδηροδρομικούς και συνοριακούς σταθμούς.
- Δ) Μεταφορά στρατιωτών από και προς τα στρατόπεδα, εφόσον αυτά δεν εξυπηρετούνται από τακτική γραμμή του οικείου ΚΤΕΛ ή ΡΟΔΑ.
- Ε) Μεταφορά μετ' επιστροφής εργαζομένων στους τόπους εργασίας.
- ΣΤ) Μεταφορά λουομένων.
- Ζ) Μεταφορά μαθητών για πραγματοποίηση εκδρομών.
- Η) Μεταφορά μαθητών από και προς τα σχολεία¹⁷⁰.

Το παραπάνω αναφερόμενο μεταφορικό έργο διενεργείται από ΔΧ τουριστικά λεωφορεία, για λογαριασμό τουριστικών γραφείων που λειτουργούν νόμιμα και μόνο το αναφερόμενο στα εδάφια Δ, Ε, ΣΤ και Η μεταφορικό έργο είναι δυνατόν να διενεργείται και από ΔΧ τουριστικά λεωφορεία που ανήκουν σε Τουριστικές Επιχειρήσεις Οδικών Μεταφορών (ΤΕΟΜ) που λειτουργούν νόμιμα, απαγορευομένης της με οποιονδήποτε τρόπο εκτέλεσης συγκοινωνίας¹⁷¹.

Να σημειωθεί επίσης ότι κατά την διενέργεια του προαναφερόμενου μεταφορικού έργου, το ΔΧ τουριστικό λεωφορείο πρέπει να είναι εφοδιασμένο και να πληρεί τα ακόλουθα:

1. Πλήρη στοιχεία, επωνυμία και έδρα του τουριστικού γραφείου ή της ΤΕΟΜ
2. Πλήρη στοιχεία, επωνυμία και έδρα του μεταφορέα σε περίπτωση μίσθωσης του λεωφορείου.
3. Πρόγραμμα εκδρομής, εφόσον πρόκειται για οργανωμένη εκδρομή. Υπεύθυνο για το πρόγραμμα εκδρομής είναι το τουριστικό γραφείο που διοργανώνει την εκδρομή και όχι ο μεταφορέας.
4. Είδος μεταφοράς, χρονολογία, ώρα εκκίνησης, τόπος εκκίνησης, τόπος προορισμού, αριθμός επιβατών, διάρκεια εκδρομής.
5. Κατάλληλο ως προς την ασφαλή κυκλοφορία - δελτίο επιθεώρησης ΚΤΕΟ.
6. Ασφαλιστήριο συμβόλαιο.
7. Λοιπός εξοπλισμός, (πυροσβεστήρες, φαρμακείο, σφυράκια, Air Conditioning, δοχείο αχρήστων αντικειμένων και στιδήποτε άλλο έχει σχέση με την ασφάλεια των επιβαινόντων).
8. Κατάλληλο ως προς την εμφάνιση, τις παρεχόμενες υπηρεσίες και ανέσεις – καθαριότητα¹⁷².

¹⁷⁰ Νόμος 711/1977 (ΦΕΚ Α' 284), «Περί Ειδικών Τουριστικών Λεωφορείων», άρθρο 1, παρ. 1.

¹⁷¹ Νόμος 711/1977 (ΦΕΚ Α' 284), «Περί Ειδικών Τουριστικών Λεωφορείων», άρθρο 1, παρ. 5.

¹⁷² Νόμος 711/1977 (ΦΕΚ Α' 284), «Περί Ειδικών Τουριστικών Λεωφορείων», άρθρο 4.



5.6 Η νομοθεσία για τη χρηματοδοτική μίσθωση

5.6.1 Η Γενική Νομοθεσία για τη Χρηματοδοτική Μίσθωση

Στο Ν. 1665/1986 "Συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης (Α' 194) ορίζονται τα εξής:

Με τη σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης η εταιρεία ... υποχρεούται να **παραχωρεί έναντι μισθώματος τη χρήση πράγματος**, κινητού ή ακινήτου ή και των δύο μαζί, που προορίζεται αποκλειστικά για επαγγελματική χρήση του αντισυμβαλλόμενου, παρέχοντας στον αντισυμβαλλόμενο της συγχρόνως **το δικαίωμα είτε να αγοράσει το πράγμα είτε να ανανεώσει τη μίσθωση για ορισμένο χρόνο**. Οι συμβαλλόμενοι έχουν την ευχέρεια να ορίσουν ότι το δικαίωμα αγοράς μπορεί να ασκηθεί και πριν από τη λήξη του χρόνου της μίσθωσης¹⁷³.

Αντικείμενο χρηματοδοτικής μίσθωσης μπορεί να είναι **κινητό ή ακίνητο** που αγόρασε προηγουμένως η εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης από τον μισθωτή. Εξαιρείται η αγορά ακινήτου από ελεύθερο επαγγελματία¹⁷⁴.

Η σχετική σύμβαση, καθώς και κάθε τροποποίησή της καταρτίζεται υποχρεωτικά στην περίπτωση ακινήτων, με συμβολαιογραφικό έγγραφο, στις δε άλλες περιπτώσεις **με ιδιωτικό έγγραφο**. Όλες οι συμβάσεις της παραγράφου αυτής καταχωρίζονται στο βιβλίο του άρθρου 5 του ν.δ/τος 1038/1949 του Πρωτοδικείου Αθηνών¹⁷⁵.

Η διάρκεια της χρηματοδοτικής μίσθωσης είναι πάντοτε ορισμένη και δεν μπορεί να συμφωνηθεί μικρότερη από **τρία (3) έτη για τα κινητά...** Αν συμφωνηθεί μικρότερη, ισχύει για την ως άνω καθοριζόμενη ελάχιστη διάρκεια... 4. Ο μισθωτής μπορεί να μεταβιβάσει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του από τη

¹⁷³ Άρθρο 1 παρ.1 του Νόμου όπως ισχύει σήμερα.

¹⁷⁴ Άρθρο 1 παρ. 2 που αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ. 1 άρθρ. 27 Ν. 2682/ 1999, (Α 16), που ισχύει από 16.11.1998, με την οποία επιτράπηκε και το λεγόμενο sale and lease back, που κατ'εξοχήν εφαρμόζεται στα ακίνητα και κατά το οποίο μια επιχείρηση, που έχει ήδη ένα πάγιο στοιχείο στην κυριότητά της, το πωλεί στην εταιρεία L., διατηρώντας το στην κατοχή και χρήση της, ως μισθώτρια, χρηματοδοτούμενη έτσι με το τίμημα που της καταβάλλεται και επανακτώντας την κυριότητα στο τέλος της ανέκκλητης περιόδου αφού θα έχει εξοφλήσει όλα τα μισθώματα που αντιστοιχούν στο καταβεβλημένο από την εταιρεία L. κεφαλαίοιτημα, με τους τόκους, έξοδα και το σχετικό κέρδος της.

¹⁷⁵ Άρθρο 1 παρ.3



σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης σε τρίτο με έγγραφη συναίνεση της εκμισθώτριας εταιρείας¹⁷⁶."

Ο μισθωτής οφείλει να διατηρεί ασφαλισμένο το πράγμα κατά του κινδύνου τυχαίας καταστροφής ή χειροτέρευσης του σε όλη τη διάρκεια της σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης¹⁷⁷.

Εκτός από το φόρο εισοδήματος και το φόρο προστιθέμενης αξίας, απαλλάσσονται από οποιουδήποτε φόρους, τέλη, εισφορές, δικαιώματα υπέρ του Δημοσίου, νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου και γενικώς τρίτων, είτε αυτά επιβάλλονται κατά την εισαγωγή στην Ελλάδα είτε μεταγενέστερα: α) Οι συμβάσεις με τις οποίες περιέρχονται στις κατά το άρθρο 2 εταιρείες, είτε κατά κυριότητα είτε κατοχή, κινητά "πράγματα" που πρόκειται να αποτελέσουν αντικείμενο χρηματοδοτικής μίσθωσης με εξαίρεση τα κάθε είδους μεταφορικά μέσα¹⁷⁸.

5.6.2 Η Γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους 234/2003.

Σύμφωνα με τη Γνωμοδότηση 234/2003 της Ολομέλειας του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους στη Συνεδρίαση της 6-6-2003 « Όπως προκύπτει από τις Εισηγητικές Εκθέσεις τόσο του αρχικού και βασικού ν. 1665/1986 όσον και του επιτρέψαντος τη χρηματοδοτική μίσθωση ακινήτων ν. 2367/1995, όχι μόνον ο όρος Χρηματοδοτική Μίσθωση, που χρησιμοποίησε ο νομοθέτης στη χώρα μας αποτελεί ελεύθερη απόδοση του διεθνούς όρου "leasing" (εφεξής L.), αλλά και ολόκληρος ο αγγλοσαξωνικός προελεύσεως θεσμός αυτός, όπως καθιερώθηκε διεθνώς, γίνεται κατά βάση δεκτός από το εσωτερικό μας δίκαιο, το οποίο πάντως διαμόρφωσε αυτοτελώς ένα γενικό πλαίσιο λειτουργίας του. Ο θεσμός του L. αποτελεί συνεπώς και στη χώρα μας μια νέα μέθοδο και τεχνική χρηματοδότησης των πραγματοποιουμένων επενδύσεων, αποτελώντας κατ' ουσίαν έναν εναλλακτικό τρόπο δανεισμού, ιδίως μικρομεσαίων επιχειρήσεων και επαγγελματιών.

Η τεχνική αυτή επιτρέπει στην επιχείρηση να ανανεώσει, εκσυγχρονίσει και επεκτείνει τις παραγωγικές της εγκαταστάσεις, χωρίς να απαιτείται η διάθεση ιδίων κεφαλαίων ή η προσφυγή στην κλασική μορφή δανεισμού. Μ` αυτήν σε γενικές γραμμές, η εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης αγοράζει το συγκεκριμένο πάγιο στοιχείο, σύμφωνα με τις οδηγίες του μελλοντικού λεγόμενου μισθωτή και στη συνέχεια του το εκμισθώνει, δια των μισθωμάτων δε αποσβένεται εξ ολοκλήρου

¹⁷⁶ Άρθρο 3.

¹⁷⁷ Άρθρο 5 παρ.1.

¹⁷⁸ Άρθρο 6 παρ.1.



ή σε ένα μεγάλο ποσοστό το κεφάλαιο, οι αναλογούντες σ' αυτό τόκοι και η αμοιβή της χρηματοδοτικής εταιρείας, παρεχομένου συγχρόνως του δικαιώματος προαίρεσης στο μισθωτή είτε να αγοράσει το μίσθιο έναντι ενός προσυμφωνημένου τιμήματος ή να παραμείνει στη χρήση του μισθίου έναντι ενός συμβολικού εν πολλοίς μισθώματος για ορισμένο διάστημα¹⁷⁹.

Περαιτέρω από το σύνολο των ανωτέρω διατάξεων του ν. 1665/1986, όπως ισχύουν, σε συνδυασμό με τις συμπληρωματικές του περιεχομένου τους Εισηγητικές Εκθέσεις, αλλά και τα διεθνώς ισχύοντα (βλ. άνω Π. Μάζη, ο.π. και τη μη κυρωθείσα πάντως από τη χώρα μας διεθνή σύμβαση της Ουτάβα για το leasing κινητών), προκύπτει ότι η πραγματική χρηματοδοτική μίσθωση, που θέσπισε αυτοτελώς με το ν. 1665/1986 ο έλληνας νομοθέτης, ακολουθώντας το παράδειγμα της Γαλλίας και του Βελγίου, χαρακτηρίζεται, σε αντιδιαστολή μάλιστα προς τη κοινή μίσθωση, από τη συγκέντρωση των ακόλουθων προϋποθέσεων:

- (α) Ο εκμισθωτής χρηματοδοτική εταιρεία αναπτύσσει αποκλειστικά τη δραστηριότητά του στον τομέα της χρηματοδοτικής μίσθωσης.
- (β) Η χρηματοδοτική μίσθωση καλύπτει ολόκληρη την αξία του παγίου στοιχείου, το οποίο χρησιμοποιείται από το μισθωτή για την επαύξηση της επαγγελματικής δραστηριότητάς του.
- (γ) Η επιλογή του παγίου στοιχείου (τεχνικές προδιαγραφές, τιμή, χρόνος παράδοσης κ.λπ.) γίνεται από τον μέλλοντα αγοραστή.
- (δ) Η διάρκεια της συμβάσεως συνδέεται με την οικονομική διάρκεια ζωής του πράγματος (δεν συμβαίνει αναγκαίως με τα ακίνητα).
- (ε) Τα μισθώματα, κατά τη διάρκεια της περιόδου εκμισθώσεως, καλύπτουν την αξία κτήσεως του παγίου στοιχείου, πλέον των τόκων και των άλλων εξόδων του μισθωτή.
- (στ) Η σύμβαση εκμισθώσεως δεν μπορεί να καταγγελθεί κατά τη διάρκειά της από κανένα από τα δύο μέρη.

¹⁷⁹ Βλ. αναλυτικά σε Π. Μάζη, Η χρηματοδοτική Μίσθωση, Leasing 1999, Απ. Γεωργιάδης, Νέες Μορφές Συμβάσεων της Σύγχρονης Οικονομίας, 3η έκδοση 1998, Δελιγιάννη - Κορνηλάκη, Ειδικό Ενοχικό, 1992, παρ. 89, Παπαρσενίου, Η Σύμβαση χρηματοδοτικής Μίσθωσης, 1994, Ν. Παπαποστόλου, Ζητήματα από το Ν. 1665/1986 για τη χρηματοδοτική μίσθωση leasing ΝοB 36, 1563, Π. Χατζηπαύλου και Β. Γόντικα, Θεωρία και Πρακτική της Χρηματοδοτικής Μίσθωσης (leasing), εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1982, Δ. Τσιαμπανούλη, Η εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing) σε Ε. Περάκη "Δίκαιο της ανώνυμης εταιρείας", σελ. 455 επ., ιδίως 471, Οι νέες μορφές συμβάσεων στις σύγχρονες οικονομικές συναλλαγές, Μελέτη Γεράσιμου Γεωργιάτου Επίτιμου αντιπροέδρου του Δικηγόρου Συλλόγου Πειραιά, δημοσιευμένη στην ΠΕΙΡΝΟΜ 1999:8, Α. Τσουρουφλής, Προβλήματα των διεθνών συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης (LEASING), ΔΦορΝομ 1999, σελ. 648.



- (ζ) Όλοι οι κίνδυνοι και οι δαπάνες που συνδέονται με την ιδιοκτησία του παγίου στοιχείου (λειτουργία, φόροι, ασφάλεια, φθορά, καταστροφή κ.λπ.) αναλαμβάνονται από το μισθωτή.
- (η) Ο μισθωτής έχει το δικαίωμα, βάσει σχετικής συμβατικής ρήτρας, είτε να αποκτήσει το πάγιο στοιχείο στο τέλος της μισθώσεως έναντι προκαθορισμένου και σημαντικώς μειωμένου αντιτίμου, είτε να παραμείνει στο μίσθιο έναντι όμως ενός ελαχίστου μισθώματος.

5.6.3 Χρηματοδοτική Μίσθωση και Δημόσιο

Μετά την υπ` αριθμ. 2/59751/1.11.2004 απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών «Σύσταση, συγκρότηση και ορισμός μελών ομάδας εργασίας για την εφαρμογή της μεθόδου **leasing** στο ελληνικό δημόσιο» (Β' 1637) εκδόθηκε ο Νόμος 3775/2009¹⁸⁰, το άρθρο 21 του οποίου προβλέπει τα εξής:

«1. Το Δημόσιο, οι Ο.Τ.Α. πρώτου και δεύτερου βαθμού, τα Ν.Π.Δ.Δ. και οι ανώνυμες εταιρίες του ευρύτερου δημόσιου τομέα δύναται να καλύπτουν τις ανάγκες τους σε εξοπλισμό, ιδίως μηχανοργάνωσης, ιατρικό, νοσοκομειακό, **μηχανοκινήτων οχημάτων παντός τύπου**, πυροσβεστικών αεροσκαφών και ελικοπτέρων, καθώς και ελικοπτέρων διακομιδής και διάσωσης, με συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing) και κυρίως με συμβάσεις λειτουργικής χρηματοδοτικής μίσθωσης, με τις οποίες, κατά τη λήξη του συμβατικού χρόνου, παρέχεται στα ως άνω πρόσωπα το δικαίωμα της αγοράς ή της ανανέωσης της μίσθωσης.

2. Με τις συμβάσεις της παραγράφου 1, που καταρτίζονται σύμφωνα με τις διαδικασίες και τους όρους του π.δ. 60/2007 (ΦΕΚ 64 Α) και των οικείων διατάξεων περί προμηθειών των ανωτέρω νομικών προσώπων, τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν ότι ο εκμισθωτής, εκτός από την παραχώρηση της χρήσης των πραγμάτων στον μισθωτή, **θα παρέχει είτε απευθείας είτε μέσω τρίτων και πρόσθετες υπηρεσίες άμεσα σχετιζόμενες με το μίσθιο πράγμα**, που αφορούν ιδίως στην ασφάλιση, συντήρηση και επισκευή του εξοπλισμού, στην παροχή αναλωσίμων, καθώς και στην κάλυψη συναφών δαπανών, στα πλαίσια της λειτουργικής μίσθωσης.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Ανάπτυξης, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, δύναται να καθορίζονται οι αναγκαίες λεπτομέρειες για την εφαρμογή της παρούσας διάταξης. **Η διάταξη αυτή κατισχύει κάθε αντίθετης γενικής ή ειδικής διάταξης, που ρυθμίζει διαφορετικά τη λειτουργική χρηματοδοτική μίσθωση.**

¹⁸⁰ 3775/2009: Ημισπαιθριοι, Φορολογικά, Ενδοομιλικές Συναλλαγές, Υποκεφαλαιοδότηση, Εγγύηση.



5.7 Η νομοθεσία για τις ΣΔΙΤ

5.7.1 Κριτήρια υπαγωγής

Με τον όρο ΣΔΙΤ εννοούμε τη συνεργασία Δημοσίων φορέων και νομικών προσώπων του ιδιωτικού τομέα για την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών για την επίτευξη ενός δημοσίου σκοπού. Ως "Δημόσιοι Φορείς" νοούνται (α) το Δημόσιο, (β) οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, (γ) τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, (δ) οι ανώνυμες εταιρείες των οποίων το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου ανήκει στους ανωτέρω φορείς ή σε άλλη ή άλλες ανώνυμες εταιρείες. Οι ιδιωτικοί φορείς συμβάλλονται μέσω ανωνύμων εταιρειών ειδικού σκοπού που συνιστώνται από αυτούς αποκλειστικά και μόνο για τους σκοπούς της Σύμπραξης ("Εταιρεία Ειδικού Σκοπού")¹⁸¹.

Για να υπάγονται οι συμπράξεις στις διατάξεις του Νόμου αυτού θα πρέπει:

- Να έχουν ως αντικείμενο την εκτέλεση έργων ή και την παροχή υπηρεσιών που ανήκουν στην αρμοδιότητα των Δημοσίων Φορέων με βάση διάταξη νόμου ή σύμβαση ή το καταστατικό τους,
- Να προβλέπουν ότι οι Ιδιωτικοί Φορείς, έναντι ανταλλάγματος που καταβάλλεται εφάπαξ ή τμηματικά από τους Δημόσιους Φορείς ή τους τελικούς χρήστες των έργων ή υπηρεσιών αυτών, αναλαμβάνουν ουσιώδες μέρος των κινδύνων που συνδέονται με τη χρηματοδότηση, την κατασκευή, τη διαθεσιμότητα ή τη ζήτηση του αντικειμένου της Σύμπραξης και των συναφών κινδύνων όπως, ενδεικτικά, το διαχειριστικό και τον τεχνικό κίνδυνο,
- Να προβλέπουν ότι η χρηματοδότηση, εν όλω ή εν μέρει, της κατασκευής των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών θα γίνει με κεφάλαια και πόρους που εξασφαλίζουν οι Ιδιωτικοί Φορείς και
- Να προβλέπουν ότι το συνολικό συμβατικό προϋπολογιζόμενο κόστος της υλοποίησης του αντικειμένου της Σύμπραξης δεν υπερβαίνει το ποσό των διακοσίων εκατομμυρίων ευρώ χωρίς συνυπολογισμό του αναλογούντος Φόρου Προστιθέμενης Αξίας¹⁸².

Δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο Σύμπραξης οι δραστηριότητες που κατά το Σύνταγμα ανήκουν άμεσα και αποκλειστικά στο Κράτος και ιδίως η εθνική

¹⁸¹ Νόμος 3389/2005, (ΦΕΚ Α' 232), «Συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα», άρθρο 1

¹⁸² Νόμος 3389/2005, ό.π., άρθρο 2 παρ 1.



άμυνα, η αστυνόμευση, η απονομή της δικαιοσύνης και η εκτέλεση των ποινών που επιβάλλονται από τα αρμόδια δικαστήρια¹⁸³.

5.7.2 Διαδικασία

5.7.2.1 Διαδικασία Υπαγωγής

Οι Δημόσιοι Φορείς που σκοπεύουν να προχωρήσουν σε μία ΣΔΙΤ σύμφωνα με το Ν. 3389/2005, πρέπει να υποβάλλουν σχετική πρόταση προς την Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ, η οποία θα συνοδεύεται από τα απαραίτητα στοιχεία που θα τεκμηριώνουν τη σκοπιμότητα υλοποίησής της. Τα στοιχεία αυτά θα πρέπει να δίνουν μια αξιόπιστη εικόνα του έργου και της απαιτούμενης χρηματοδότησης για τη συνολική διάρκεια ζωής του. Για αυτό απαιτείται λεπτομερής χρηματοοικονομική ανάλυση, ιδιαίτερα στην περίπτωση των ανταποδοτικών έργων, όπου πρέπει να συνεκτιμηθούν και οι κίνδυνοι ζήτησης και προβλεπόμενων εσόδων. Η Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ μελετά την πρόταση του Δημοσίου Φορέα και αξιολογεί κατά πόσο αυτή μπορεί να υλοποιηθεί ως Σύμπραξη και να υπαχθεί στις διατάξεις Ν. 3389/2005. Σε περίπτωση που η πρόταση αξιολογείται θετικά, όπως αρχικά είχε κατατεθεί ή όπως τελικά διαμορφώθηκε κατόπιν αναγκαίων τροποποιήσεων, η Ειδική Γραμματεία την περιλαμβάνει στον «Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων», γνωστοποιεί την απόφασή της στο Δημόσιο Φορέα και τον καλεί εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο μηνών να καταθέσει στη Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ «Αίτηση Υπαγωγής» της συγκεκριμένης Σύμπραξης στο Ν. 3389/2005. Εφόσον ο Δημόσιος Φορέας υποβάλλει «Αίτηση Υπαγωγής», ο πρόεδρος της ΔΕΣΔΙΤ, Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών, συμπεριλαμβάνει τη συζήτηση της αίτησης αυτής στην ημερήσια διάταξη της επομένης συνεδρίασης της ΔΕΣΔΙΤ και προσκαλεί τα τακτικά μέλη αυτής και τον κατά περίπτωση αρμόδιο Υπουργό, ο οποίος συμμετέχει ως έκτακτο μέλος. Κατά τη συνεδρίαση της ΔΕΣΔΙΤ, παρουσιάζεται Συνοπτική Αιτιολογική Έκθεση που έχει συντάξει η ΕΓΣΔΙΤ ως εισήγηση προς τη ΔΕΣΔΙΤ και η οποία περιλαμβάνει όλες τις πληροφορίες σχετικά με τη Σύμπραξη. Στη συνέχεια, η ΔΕΣΔΙΤ εκδίδει απόφαση («Απόφαση Υπαγωγής») με την οποία εγκρίνει ή απορρίπτει την «Αίτηση Υπαγωγής»¹⁸⁴.

¹⁸³ Νόμος 3389/2005, ό.π., άρθρο 2 παρ 3.

¹⁸⁴ <http://www.sdit.mnec.gr/el/infopoint/procedures> για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. Νόμο 3389/2005.



5.7.2.2 Διαδικασία ανάθεσης

Μετά την έκδοση της «Απόφασης Υπαγωγής», η ΕΓΣΔΙΤ αναλαμβάνει το συντονισμό των διαδικασιών ανάθεσης που ορίζονται στο Ν. 3389/2005, για την επιλογή του Ιδιωτικού Φορέα που θα συμμετάσχει στη Σύμπραξη. Στις διαδικασίες ανάθεσης και στις σχέσεις του Δημόσιου Φορέα που ενεργεί ως Αναθέτουσα Αρχή με τους Υποψηφίους, εφαρμόζονται οι γενικές αρχές της ευρωπαϊκής και εθνικής νομοθεσίας (ίσης μεταχείρισης, διαφάνειας, προστασίας του δημόσιου συμφέροντος, κλπ). Η ανάθεση γίνεται μετά από δημόσιο διαγωνισμό με ανοικτή ή κλειστή διαδικασία. Υπό ορισμένους όρους, που προβλέπονται στο νόμο, μπορεί να εφαρμοστεί και η διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου ή η διαδικασία διαπραγμάτευσης¹⁸⁵.

5.7.2.3 Κριτήρια ανάθεσης

Στο άρθρο 10 του Νόμου 3389/2005 περιγράφονται λεπτομερώς τα κριτήρια της ανάθεσης: Η ανάθεση των Συμβάσεων από το Δημόσιο Φορέα που ενεργεί ως Αναθέτουσα Αρχή γίνεται είτε με το κριτήριο της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς είτε με το κριτήριο της χαμηλότερης τιμής. Όταν η ανάθεση γίνεται με βάση το κριτήριο της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη Προσφοράς, η Αναθέτουσα Αρχή εξετάζει και συνεκτιμά, πλην των οικονομικών παραμέτρων και διάφορες άλλες παραμέτρους του αντικειμένου της Σύμβασης, όπως είναι η ποιότητα, η τιμή, η τεχνική αρτιότητα, τα αισθητικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά, το κόστος λειτουργίας, η αποδοτικότητα και η τεχνική συνδρομή, η ημερομηνία παράδοσης και η προθεσμία παράδοσης ή εκτέλεσης κ.λπ. Τα κριτήρια αυτά πρέπει να προσδιορίζονται με σαφήνεια από την Αναθέτουσα Αρχή στο πλαίσιο της Διαδικασίας Ανάθεσης. Η σχετική στάθμιση που προσδίδει η Αναθέτουσα Αρχή σε καθένα από τα κριτήρια αυτά για τον προσδιορισμό της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη Προσφοράς πρέπει επίσης να γνωστοποιείται στους Υποψηφίους. Η στάθμιση αυτή μπορεί να εκφράζεται και με τον καθορισμό ανώτατου και κατώτατου ορίου (εύρους). Σε περίπτωση που η στάθμιση δεν είναι δυνατή, η Αναθέτουσα Αρχή προσδιορίζει την προτεραιότητα των κριτηρίων που έχει επιλέξει με την κατάρτιση πίνακα, όπου τα κριτήρια αυτά εμφανίζονται κατά φθίνουσα σειρά σπουδαιότητας. Όταν η ανάθεση γίνεται με το κριτήριο της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη Προσφοράς, η Αναθέτουσα Αρχή μπορεί να επιτρέψει την υποβολή εναλλακτικών προσφορών. Η δυνατότητα αυτή πρέπει να επισημαίνεται ρητά στην Προκήρυξη Διαγωνισμού, διαφορετικά οι εναλλακτικές

¹⁸⁵ <http://www.sdit.mnec.gr/el/infopoint/procedures> για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. Νόμο 3389/2005.



προσφορές απορρίπτονται από την Αναθέτουσα Αρχή. Στο μέτρο που επιτρέπονται, οι ελάχιστες προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν οι εναλλακτικές προσφορές, καθώς και ο τρόπος υποβολής τους περιλαμβάνονται στην Προκήρυξη ή στα παραρτήματα αυτής. Η Αναθέτουσα Αρχή λαμβάνει υπόψη της αποκλειστικά και μόνο τις εναλλακτικές προσφορές που ανταποκρίνονται στις ελάχιστες προϋποθέσεις που έχει ορίσει. Όταν οι Προσφορές που κατέθεσαν οι προσφέροντες στην Αναθέτουσα Αρχή εμφανίζονται ασυνήθιστα χαμηλές σε σχέση με το εκτιμώμενο κόστος του αντικειμένου της Σύμβασης, η Αναθέτουσα Αρχή, πριν απορρίψει τις Προσφορές αυτές, οφείλει να ζητήσει γραπτώς διευκρινίσεις από τους προσφέροντες. Οι διευκρινίσεις αυτές μπορούν να αφορούν ιδίως στη μέθοδο εκτέλεσης των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών, τις τεχνικές λύσεις που προτείνονται, τις εξαιρετικά ευνοϊκές συνθήκες που ενδεχομένως συντρέχουν για την εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών και την ενδεχόμενη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης στον προσφέροντα. Εφόσον διαπιστωθεί ότι μια προσφορά είναι ασυνήθιστα χαμηλή λόγω κρατικής ενίσχυσης που θα χορηγηθεί στον προσφέροντα, η προσφορά μπορεί να απορρίπτεται αποκλειστικά για το λόγο αυτόν μόνο μετά από διαβούλευση με τον προσφέροντα, και εφόσον αυτός δεν είναι σε θέση να αποδείξει, εντός εύλογης προθεσμίας την οποία τάσσει η Αναθέτουσα Αρχή, ότι η εν λόγω ενίσχυση θα χορηγηθεί σε νόμιμα πλαίσια.¹⁸⁶

5.7.3 Εγκριθέντα παρόμοια έργα σύμφωνα με την ιστοσελίδα της Ειδικής Γραμματείας ΣΔΙΤ

A. Κατασκευή και τεχνική διαχείριση σχολικών μονάδων

Στις 6.9.2006 εγκρίθηκε ΣΔΙΤ με αντικείμενο την κατασκευή και τεχνική διαχείριση (συντήρηση, φύλαξη, καθαριότητα) 31 νέων σχολικών μονάδων στην Κεντρική Μακεδονία.

Η σύμπραξη αυτή είναι η δεύτερη που εγκρίνεται για την υλοποίηση σχολικών κτιρίων και εξυπηρετεί όπως και η πρώτη, η οποία αφορούσε στην κατασκευή και συντήρηση 27 σχολικών μονάδων στην Αττική, τους στρατηγικούς στόχους του Οργανισμού Σχολικών Κτιρίων (ΟΣΚ) για την εξάλειψη της διπλοβάρδιας σε όλη την Ελλάδα, την αντικατάσταση των μισθωμένων σχολείων με νέα δημόσια κτίρια και την αναβάθμιση σχολικών μονάδων που ήδη λειτουργούν.

Το έργο της κατασκευής των σχολείων αυτών θα προκηρυχθεί σε δυο διαγωνισμούς. Οι ιδιωτικοί φορείς - ανάδοχοι των δύο έργων θα αναλάβουν την

¹⁸⁶ Νόμος 3389/2005 (ΦΕΚ Α' 232), «Συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα», άρθρο 10 παρ.1-4.



κατασκευή και τη χρηματοδότηση των σχολείων, καθώς και τη συντήρησή τους με βάση συγκεκριμένα κριτήρια ποιότητας για μία χρονική περίοδο 25 ετών. Η αποπληρωμή των ιδιωτικών φορέων θα γίνεται από τον ΟΣΚ με ετήσιες πληρωμές μετά την έναρξη της λειτουργίας των σχολείων. Το ύψος των πληρωμών θα εξαρτάται από την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών συντήρησης, με βάση συγκεκριμένα κριτήρια ποιότητας που θα ορισθούν εκ των προτέρων. Επισημαίνεται ότι ο σχεδιασμός της εκπαιδευτικής πολιτικής που αφορά στα συγκεκριμένα σχολεία καθώς και το εκπαιδευτικό τους έργο θα πραγματοποιείται, αποκλειστικά από το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων.

Οι δύο αυτές συμπράξεις για την υλοποίηση νέων σχολικών μονάδων έρχονται να λειτουργήσουν συμπληρωματικά με στόχο να μειώσουν τον απαιτούμενο χρόνο ολοκλήρωσης του συνολικού στρατηγικού σχεδιασμού του ΟΣΚ. Το οριστικό ποσό που θα κληθεί να καταβάλει το δημόσιο θα καθορισθεί από τους διαγωνισμούς για την ανάθεση των Συμβάσεων Σύμπραξης.

Ο διαγωνισμός για την επιλογή Ιδιωτικού Φορέα Σύμπραξης για την υλοποίηση 16 Σχολικών υποδομών βρίσκεται σε εξέλιξη. Από τα εννέα (9) σχήματα που υπέβαλαν αιτήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος πέντε (5) θα προσκληθούν να συμμετάσχουν στη Δεύτερη Φάση του εν λόγω διαγωνισμού.

Στις 27 Ιουλίου 2010 ανακοινώθηκε¹⁸⁷ από τον Οργανισμό Σχολικών Κτιρίων (ΟΣΚ Α.Ε.) ότι παρέλαβαν τα οριστικά τεύχη της Σύμβασης Σύμπραξης και της Διακήρυξης οι προεπιλεγμένοι υποψήφιοι από την Α' φάση της διαδικασίας των εξής διαγωνισμών για έργα ΣΔΙΤ στην Αττική:

- 1) «Μελέτη, Χρηματοδότηση, Κατασκευή και Τεχνική Διαχείριση 14 Σχολικών Μονάδων στην Περιφέρεια Αττικής με ΣΔΙΤ» και
- 2) «Μελέτη, Χρηματοδότηση, Κατασκευή και Τεχνική Διαχείριση 10 Σχολικών Μονάδων στην Περιφέρεια Αττικής με ΣΔΙΤ».

Σύμφωνα με την ανακοίνωση οι συμβάσεις αφορούν σε κατασκευές σχολικών μονάδων στους παρακάτω Δήμους: Αθήνα, Ίλιον, Κερατσίνι, Κρωπία, Γέρακα, Περιστέρι, Πεντέλη, Νέο Ηράκλειο, Μέγαρα και Ωρωπό. Ο προϋπολογισμός του πρώτου διαγωνισμού είναι 75,75 εκ. ευρώ και του δεύτερου 59,4 εκ. ευρώ. Επιπλέον, έχει ολοκληρωθεί η Α' φάση διαγωνισμού έργου ΣΔΙΤ για 16 σχολικές μονάδες στο Νομό Θεσσαλονίκης ενώ σε φάση ωρίμανσης βρίσκεται ακόμη ένα έργο ΣΔΙΤ για σχολεία της Κρήτης.

¹⁸⁷ <http://www.osk.gr/index.php?page=385&showmore=1&menuoriginated=116>



Σύμφωνα με την Ανακοίνωση, ο ΟΣΚ υποστηρίζει τα έργα ΣΔΙΤ κατόπιν ενδεδειγμένης μελέτης των αποτελεσμάτων τους για την παιδεία και την κοινωνία. Η εμπειρία από άλλες ευρωπαϊκές χώρες -όπου η κατασκευή δημόσιων σχολείων μέσω συμπράξεων Δημοσίου-Ιδιωτικού τομέα είναι ιδιαίτερα διαδεδομένη- αποδεικνύει ότι σχολικές υποδομές που υλοποιούνται με συμπράξεις Ιδιωτικού-Δημοσίου Τομέα εγγυώνται:

- την έγκαιρη παράδοση των έργων,
- την υψηλή ποιότητα κατασκευής και υπηρεσιών,
- την καλύτερη συντήρηση,
- τη βελτίωση της εκπαιδευτικής διαδικασίας καθώς μαθητές και διδάσκοντες δεν απασχολούνται από καθημερινά ζητήματα όπως η συντήρηση της σχολικής μονάδας, η καθαριότητα, η αποκατάσταση φθορών κ.ό.κ. και έτσι μένουν προσηλωμένοι στο εκπαιδευτικό έργο,
- την ώθηση στον κλάδο των κατασκευών στην παρούσα οικονομική συγκυρία.

Β. Αυτόματο σύστημα συλλογής κομίστρου στον ΟΑΣΑ

Στις 1.9.2008 εγκρίθηκε ΣΔΙΤ με αντικείμενο τη μελέτη, χρηματοδότηση, θέση σε λειτουργία, συντήρηση και τεχνική διαχείριση ενός ολοκληρωμένου και ενιαίου Αυτόματου Συστήματος Συλλογής Κομίστρου για όλα τα διαθέσιμα μεταφορικά μέσα της εταιρείας Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Α.Ε. που δραστηριοποιούνται σήμερα ή θα δραστηριοποιηθούν στο μέλλον στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας για διάστημα 12 ετών από τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης Σύμπραξης, με Αναθέτουσα Αρχή τον ΟΑΣΑ.

5.8 Συμπεράσματα: Γκρίζες ζώνες και διακριτική ευχέρεια άσκησης πολιτικής

Ο νέος Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων και ο Νόμος Καλλικράτη έχουν παράσχει επαρκή εργαλεία στους Δήμους για να αποφασίσουν εκείνοι κατά διακριτική ευχέρεια ποια μέθοδο θα επιλέξουν για την μεταφορά των μαθητών:

- α) Τη Διαδημοτική συνεργασία με άλλο Δήμο που έχει σχολικό λεωφορείο,
- β) Τη διενέργεια διαγωνισμού για την ανάθεση του έργου σε ιδιώτες, (με βάση βέβαια τον Κανονισμό Προμηθειών του Δημοσίου και τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες)
- γ) Τη Σύμπραξη με ιδιώτες (ΣΔΙΤ) με βάση τις γενικές διαδικασίες του Νόμου 188 που έχει ήδη εφαρμοστεί για την ανέγερση σχολικών κτιρίων και την συλλογή κομίστρου στις αστικές συγκοινωνίες,

¹⁸⁸ Νόμος 3389/2005, (ΦΕΚ Α' 232), «Συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα», άρθρο 1.



- δ) Τη χρηματοδοτική μίσθωση που ήδη επιτρέπεται ρητά για το Δημόσιο και τους ΟΤΑ¹⁸⁹ με σκοπό να αποκτήσουν λεωφορεία για να εκτελούν δρομολόγια δημοτικής συγκοινωνίας.
- ε) Την προγραμματική σύμβαση με το ΚΤΕΛ ή με τυχόν δημοτική επιχείρηση
- στ) Την ίδρυση Δημοτικής επιχείρησης ή τη συμμετοχή σε αναπτυξιακή εταιρία της Περιφέρειας με σκοπό π.χ. τον καλύτερο συντονισμό της δημοτικής συγκοινωνίας.

Επιπλέον, με βάση την ειδική νομοθεσία για τα τουριστικά λεωφορεία, οι Δήμοι έχουν τη δυνατότητα:

- α) Να συνάψουν συμβάσεις εκτέλεσης ενδοδημοτικής ή διαδημοτικής, τακτικής αστικής ή υπεραστικής συγκοινωνίας, που ήδη λειτουργεί και
- β) Να μετέχουν στο μετοχικό κεφάλαιο των ΚΤΕΛ¹⁹⁰.

Οι μέθοδοι αυτοί τελούν εν πάση περιπτώσει υπό τον προληπτικό έλεγχο του Επίτροπου ή του Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου, έτσι ώστε να αποφεύγονται τα φαινόμενα του παρελθόντος.

Πολύ σημαντικό ρόλο μπορεί να διαδραματίσει και η Περιφέρεια που μπορεί να ζητήσει την αναπροσαρμογή των γραμμών των δημοσίων συγκοινωνιακών μέσων ώστε να ταιριάζουν περισσότερο στη σχολική μεταφορά.

Οι σχολικές επιτροπές και οι διευθυντές των σχολείων δεν διαδραματίζουν ουσιαστικό ρόλο στην μεταφορά μαθητών, πέρα από την πιστοποίηση των δρομολογίων από τους διευθυντές. Σημαντική, ωστόσο, μπορεί να είναι η χρήση της ηλεκτρονικής διαδικασίας ή παρόμοιας με αυτήν που προβλέπεται στο άρθρο 7 του Νόμου 3848/2010 (ΦΕΚ Α 71/19.5.2010) για την ηλεκτρονική καταγραφή των μαθητών που χρήζουν δωρεάν μεταφοράς και εν γένει την ηλεκτρονική διαχείριση της μεταφοράς τους.

¹⁸⁹ Νόμος 775/2009, άρθρο 21

¹⁹⁰ Νόμος 2963/2001 (ΦΕΚ Α' 268) «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χειρσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις», άρθρο 19.



6 ΣΥΝΟΨΗ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

6.1 Το ελληνικό μοντέλο και η σύγκρισή του με τις διεθνείς πρακτικές

Στην παρούσα μελέτη έγινε προσπάθεια να γίνει καταγραφή του ειδικού πλαισίου για τη μεταφορά μαθητών και απεικονίστηκε το ισχύον ελληνικό μοντέλο μεταφοράς μαθητών. Διαπιστώθηκε ότι το ισχύον ελληνικό μοντέλο μεταφοράς μαθητών είναι διαφοροποιημένο ανάλογα με την περίπτωση των μαθητών και παρουσιάζει κλιμάκωση για τους μαθητές που διαμένουν μακριά από την έδρα του σχολείου. Συγκεκριμένα η ελληνική νομοθεσία προβλέπει για τα δημόσια σχολεία τα εξής:

- Α) Για τους μαθητές που μένουν **κοντά στην έδρα του σχολείου**: Εξυπηρέτηση από τη δημόσια αστική συγκοινωνία με μειωμένο κόμιστρο κατά 50% βάσει μαθητικού δελτίου (πάσο) σύμφωνα με το άρθρο 2 του ΒΔ 306/1973 και το άρθρο 4 της ΚΥΑ ΙΒ 6071/1998. **Εάν δεν υπάρχει αστική συγκοινωνία**, η ΝΑ μεριμνά για τη μετακίνηση των μαθητών με κάθε πρόσφορο μέσο Δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης¹⁹¹.
- Β) Για τους μαθητές που μένουν **μακριά από την έδρα του σχολείου** (Νόμος 1566/1985 και άρθρο 1 παρ.3 της ΚΥΑ ΙΒ 6071/1998): Εξυπηρέτηση από:
- 1) Τα **ιδιόκτητα μεταφορικά μέσα των ΟΤΑ** με χρηματοδότηση του κόστους μεταφοράς από τη Νομαρχία¹⁹², και εάν αυτά δεν υπάρχουν,
 - 2) Τα **υπεραστικά δημόσια συγκοινωνιακά μέσα** με βάση τις σχετικές εγκρίσεις δρομολογίων με καταβολή 50% του εισιτηρίου¹⁹³ και εάν αυτά δεν υπάρχουν
 - 3) Στις περιπτώσεις που δεν είναι δυνατή η μεταφορά των μαθητών, γίνεται με αιτιολογημένη απόφαση του Νομάρχη προκήρυξη με όρους που αποφασίζει η Νομαρχιακή Επιτροπή¹⁹⁴ και ανάθεση στα ΚΤΕΛ ή ΡΟΔΑ, στον ΟΣΕ ή στα θαλάσσια συγκοινωνιακά μέσα άλλως σε ιδιωτικά μεταφορικά μέσα (ειδικά τουριστικά λεωφορεία ή ταξί) με αμοιβή που προβλέπεται βάσει ενός μαθηματικού τύπου.
 - 4) Εάν ο ως άνω δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός αποβεί άγονος, κατ' εξαίρεση γίνεται **απευθείας ανάθεση από το Νομάρχη σε δημόσιο συγκοινωνιακό μέσο** (π.χ ΚΤΕΛ) και εάν δεν υπάρχουν σε ιδιωτικό φορέα ή ο Δήμος χρησιμοποιεί οποιοδήποτε άλλο πρόσφορο μέσο (ΚΥΑ ΙΒ 6071/1998, άρθρο 1 παρ. 5). Οι

¹⁹¹ Έκθεση ελεγκτών, ό.π., σελ. 7 σημείο 2.

¹⁹² Βλ. έκθεση ελεγκτών, ό.π., σελ. 5 σημείο 1^α.

¹⁹³ Έκθεση ελεγκτών, ό.π., σελ. 5 σημείο 1β και σελ. 35. Άρθρο 1 παρ. 3 της ΚΥΑ ΙΒ/6071/1998.

¹⁹⁴ Άρθρο 60 παρ. 1 γ και δ του ΠΔ 30/1996.



μαθητές χρησιμοποιούν ειδικό μαθητικό δελτίο για τη δωρεάν μεταφορά τους.

- Γ) Για τους μαθητές των οποίων η μεταφορά είναι αντικειμενικά αδύνατη κατά τις προηγούμενες διατάξεις και ως εκ τούτου οι μαθητές έχουν εγκατασταθεί στην έδρα του σχολείου τους, ή μεταφέρονται με ευθύνη των γονέων τους που αναλαμβάνουν και τα έξοδα μεταφοράς, καταβάλλεται **μηνιαίο επίδομα** με πράξη του Προϊσταμένου της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης.

Τα αυτοκίνητα που μεταφέρουν τους μαθητές όλων των βαθμίδων πρέπει να πληρούν τους όρους ασφαλείας και να είναι εφοδιασμένα με ζώνες ασφαλείας. Το κόστος μεταφοράς καλύπτεται από χρηματοδότηση από τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις που χρηματοδοτούν και τους Δήμους.

Το Ελληνικό μοντέλο αξιολογήθηκε ότι είναι εν γένει τυπικά ικανοποιητικό αφού χρησιμοποιούνται διάφοροι τρόποι μεταφοράς των μαθητών όπως και στη Γαλλία και στη Σουηδία, και εν μέρει και στο Ηνωμένο Βασίλειο. Βέβαια δεν χρησιμοποιούνται ακόμη τρόποι μεταφοράς όπως το ποδήλατο, ή το σχολικό λεωφορείο με τα πόδια ή το αμαξίδιο προσωπικής ταχείας μεταφοράς που εισήχθησαν σε συγκεκριμένα κράτη πειραματικά και εν τέλει έχει μικρότερο ετήσιο κόστος. Τα κριτήρια επίσης που χρησιμοποιούνται στην Ελλάδα για την επιλογή των μαθητών είναι παρόμοια σε πολλά κράτη, όπως στη Σουηδία, στον Καναδά, στο Ηνωμένο Βασίλειο, κλπ.

Τα πιο σημαντικά διδάγματα που μας δίνουν οι διεθνείς πρακτικές είναι τα παρακάτω:

1. Η **ταυτοποίηση** των σχολικών λεωφορείων ή ταξί με ειδική σήμανση ή/και ξεχωριστό χρώμα, ακόμη και όταν είναι δημόσια μέσα μεταφοράς, ώστε να ελέγχονται με αυστηρούς κανόνες ασφαλείας (ΗΠΑ και Γερμανία).
2. Η δυνατότητα απόκτησης των σχολικών λεωφορείων με **χρηματοδοτική μίσθωση** όπως κυρίως στις ΗΠΑ που άμεσα μπορεί η σχολική αρχή να εκτελέσει τη μεταφορά των μαθητών.
3. Η δυνατότητα μεταφοράς των μαθητών από **δημόσια συγκοινωνιακά μέσα σε ειδικά δρομολόγια** με ειδικές προδιαγραφές και σήμανση και ειδικές στάσεις όπως στη Γερμανία.
4. Η χρήση των σχολικών λεωφορείων και **για άλλους σκοπούς** σε άλλες ώρες.
5. Η ανάθεση της αρμοδιότητας στις **σχολικές περιφέρειες**, όπως κυρίως στο Αγγλοσαξωνικό μοντέλο των ΗΠΑ, του Ηνωμένου Βασιλείου, του Καναδά και της Αυστραλίας αλλά και στο ηπειρωτικό μοντέλο της Ελβετίας και της Γερμανίας.



6.2 Τα προβλήματα στην εφαρμογή του ελληνικού μοντέλου και οι δυνατότητές του

Το ελληνικό μοντέλο μεταφοράς μαθητών χαρακτηρίζεται από πολυνομία και από μη ορθή εφαρμογή λόγω έλλειψης ελέγχου και καταστρατήγησης των ορίων που θέτει.

Όσον αφορά την πολυνομία, διαπιστώθηκε ότι πέραν από τις τρεις κύριες διατάξεις¹⁹⁵ που ορίζουν ειδικά τη μεταφορά μαθητών υπάρχουν, ταυτόχρονα, **διάσπαρτες διατάξεις** που αφορούν άμεσα την αρμοδιότητα και την διαδικασία και τα δικαιολογητικά για την πληρωμή των σχετικών δαπανών, **έμμεσα** τι χαρακτηρίζεται «αστική περιοχή», ποιος προκηρύσσει τον διαγωνισμό και με ποιους όρους ή **ειδικά θέματα** όπως η μεταφορά των μαθητών των μουσικών Γυμνασίων, των ειδικών σχολείων, επισκέψεις στο Πρόγραμμα Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης, εφοδιασμός με ζώνες ασφαλείας.... Είναι επίσης προβληματικό ότι ορισμένες φορές οι διατάξεις αυτές αφορούν το ίδιο αντικείμενο αλλά έχουν διαφορετική διατύπωση μεταξύ τους πχ. για τα μουσικά Γυμνάσια. Επιπλέον, η ΚΥΑ ΙΒ 6071/1998 είναι **δύσχρηστη** ενώ ο απλός αναγνώστης της δεν μπορεί να βασιστεί σε αυτήν για τη σωστή εφαρμογή της νομοθεσίας για τη μεταφορά μαθητών. Η θέση των διατάξεών της δεν είναι σωστή νομοτεχνικά και δεν καλύπτει διεξοδικά όλες τις περιπτώσεις αφήνοντας στον εφαρμοστή της πολλά ερωτήματα (πχ. για τις αστικές περιοχές).

Συνεπώς η μέχρι τώρα παρέμβαση του νομοθέτη στην κείμενη νομοθεσία ήταν εμβλασματική με αποτέλεσμα να δημιουργούνται ερμηνευτικά προβλήματα και κενά. Είναι πλέον απαραίτητη μία **κωδικοποίηση** παλαιών και ενδεχομένως νέων διατάξεων σε έναν **νέο νόμο (όχι ΚΥΑ) με κατάργηση των προηγούμενων νομοθετικών διατάξεων**, ώστε να διευκολυνθεί η ορθή εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας από τους Δήμους.

Όσον αφορά την **εσφαλμένη εφαρμογή της νομοθεσίας**, διαπιστώθηκε ότι σύμφωνα με το Σώμα ελεγκτών – επιθεωρητών της Δημόσιας Διοίκησης, στην έκθεση επιθεώρησης ελέγχου υπ’αριθμόν 175/Θ/2010, **δεν τηρήθηκε η κλιμακωτή απόπειρα ανεύρεσης** τρόπου μεταφοράς των μαθητών που μένουν μακριά από την έδρα του σχολείου και ότι **η εξαίρεση της απευθείας ανάθεσης έγινε ο κανόνας**. Ταυτόχρονα, το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους δικαίωσε την μη τήρηση του μαθηματικού τύπου

¹⁹⁵ Πρόκειται για τις διατάξεις α) του ΒΔ 306/1973 (άρθρο 2), β) του Νόμου 1566/1985 (άρθρο 2 παρ. 9) και της ΚΥΑ ΙΒ 6071/1998 όπως τροποποιήθηκε δύο φορές το 2002 και το 2005. Τώρα προστέθηκε και ο Νόμος Καλλικράτη που αναθέτει την αρμοδιότητα στους Δήμους, χωρίς περαιτέρω εξειδίκευση.



και των ορίων της ΚΥΑ ΙΒ 6071/1998 σε περίπτωση απευθείας ανάθεσης¹⁹⁶, ενώ το Συμβούλιο της Επικρατείας δικαίωσε τις προκηρύξεις Νομαρχιών που είχαν πολύ αυστηρούς όρους¹⁹⁷ με αποτέλεσμα ή η προκήρυξη να φωτογραφίζει συγκεκριμένο μεταφορέα (μεγάλη μεταφορική επιχείρηση) ή ο διαγωνισμός να αποβαίνει άγονος με σημαντικές επιπτώσεις στη λειτουργία του ελεύθερου ανταγωνισμού και στην αύξηση των κομίστρων.

Για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα αυτά, χρειάζεται:

- Α) η υιοθέτηση λεπτομερών διατάξεων για τη διαδικασία και τους φορείς ή υπηρεσίες που θα αναλάβουν τις μελέτες σχετικά με τον **σχεδιασμό και την επεξεργασία των δρομολογίων** και για τη διαδικασία και τους φορείς που θα αναλάβουν τον **έλεγχο και παραλαβή των εκτελεσθέντων δρομολογίων**.
- Β) η τυποποίηση της διαδικασίας, και
- Γ) η ανάθεση σε έναν **ειδικό εποπτικό φορέα** της πρόληψης των καταχρήσεων που έχουν σημειωθεί μέχρι τώρα. Ο φορέας αυτός α) θα συμβουλεύει **οριζόντια όλους τους αρμόδιους υπαλλήλους** ιδίως για την σύμπτυξη των δρομολογίων, την αναπροσαρμογή των πινάκων δρομολογίων που αποστέλλουν τα σχολεία και την αναπροσαρμογή των τακτικών δρομολογίων των ΚΤΕΛ¹⁹⁸, και β) θα προβεί στην εκπαίδευση των ανθρωπίνων πόρων που ασχολούνται με το ζήτημα.

Εξάλλου, θέματα ασφάλειας των μαθητών μπορούν να αντιμετωπιστούν μέσω της άμεσης ενημέρωσης των αστυνομικών ή δημοτικών αρχών και κοινοποίησης των καταλόγων των οχημάτων και ωρών δρομολογίου για τον επιτόπιο έλεγχο των δρομολογίων και της θεσμοθέτησης συνεργασίας με τα σχολεία και την Περιφέρεια¹⁹⁹. Στόχος της νέας νομοθεσίας είναι η **προστασία του πολίτη** – γονέα που θίγεται ενδεχομένως από τις αποφάσεις των αρμοδίων για την άρνηση μεταφοράς του παιδιού του στο σχολείο. Δεν προβλέπεται καμία διαδικασία σε κανένα όργανο για επαναξιολόγηση της απόφασης του διευθυντή του σχολείου, ή του Δημάρχου και προς τούτο πρέπει να οριστεί το Περιφερειακό Συμβούλιο.

Ο νέος Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων και ο Νόμος Καλλικράτη παρέχουν επαρκή εργαλεία στους Δήμους για να αποφασίσουν εκείνοι κατά διακριτική ευχέρεια ποια μέθοδο θα επιλέξουν για την μεταφορά των μαθητών:

- α) Τη Διαδημοτική συνεργασία π.χ. με άλλον Δήμο που έχει σχολικό λεωφορείο,

¹⁹⁶ ΝΣΚ 135/2003.

¹⁹⁷ Π.χ. ο ανάδοχος να κατέχει 80 ή 100 λεωφορεία. ΣτΕ 2786/2007 και 2787/2007 ή η προσφορά θα πρέπει να αφορά τα 2/3 των δρομολογίων, ΣτΕ 1655/2008..

¹⁹⁸ Βλ. έκθεση ελεγκτών, σελ. 35.

¹⁹⁹ Έκθεση, ό.π., σελ. 37 και 45, σημείο ε και 46.



- β) Τη διενέργεια διαγωνισμού για την ανάθεση του έργου σε ιδιώτες, (με βάση βέβαια τον Κανονισμό Προμηθειών του Δημοσίου και τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες)
- γ) Τη Σύμπραξη με ιδιώτες (ΣΔΙΤ) με βάση τις γενικές διαδικασίες του Νόμου²⁰⁰ που έχει ήδη εφαρμοστεί για την ανέγερση σχολικών κτιρίων και τη συλλογή κομίστρου στις αστικές συγκοινωνίες,
- δ) Τη χρηματοδοτική μίσθωση που ήδη επιτρέπεται ρητά για το Δημόσιο και τους ΟΤΑ²⁰¹ με σκοπό να αποκτήσουν λεωφορεία για να εκτελούν δρομολόγια δημοτικής συγκοινωνίας.
- ε) Την προγραμματική σύμβαση με το ΚΤΕΛ ή με τυχόν δημοτική επιχείρηση
- στ) Την ίδρυση Δημοτικής επιχείρησης που έχει ήδη εφαρμοστεί στο Δήμο Τυμπακίου Κρήτης ή τη συμμετοχή σε αναπτυξιακή εταιρία της Περιφέρειας με σκοπό π.χ. τον καλύτερο συντονισμό της δημοτικής συγκοινωνίας.

Επιπλέον, με βάση την ειδική νομοθεσία για τα τουριστικά λεωφορεία, οι Δήμοι έχουν τη δυνατότητα:

- α) Να συνάψουν συμβάσεις εκτέλεσης ενδοδημοτικής ή διαδημοτικής, τακτικής αστικής ή υπεραστικής συγκοινωνίας, που ήδη λειτουργεί και
- β) Να μετέχουν στο μετοχικό κεφάλαιο των ΚΤΕΛ²⁰².

Οι μέθοδοι αυτοί τελούν εν πάση περιπτώσει υπό τον προληπτικό έλεγχο του Επιτρόπου ή του Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου, έτσι ώστε να αποφεύγονται τα φαινόμενα του παρελθόντος.

Πολύ σημαντικό ρόλο μπορεί να διαδραματίσει και η Περιφέρεια που μπορεί να ζητήσει την αναπροσαρμογή των γραμμών των δημοσίων συγκοινωνιακών μέσων ώστε να ταιριάζουν περισσότερο στη σχολική μεταφορά.

Οι σχολικές επιτροπές και οι διευθυντές των σχολείων δεν διαδραματίζουν ουσιαστικό ρόλο στη μεταφορά μαθητών, πέρα από την πιστοποίηση των δρομολογίων από τους διευθυντές. Σημαντική, ωστόσο, μπορεί να είναι η επέκταση της χρήσης της υφιστάμενης ηλεκτρονικής διαδικασίας ή παρόμοιας με αυτήν που προβλέπεται στο άρθρο 7 του Νόμου 3848/2010 (ΦΕΚ Α 71/19.5.2010) για την ηλεκτρονική καταγραφή των μαθητών που χρήζουν δωρεάν μεταφοράς και εν γένει την ηλεκτρονική διαχείριση της μεταφοράς τους.

²⁰⁰ Νόμος 3389/2005, (ΦΕΚ Α' 232), «Συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα», άρθρο 1.

²⁰¹ Νόμος 775/2009²⁰¹, άρθρο 21.

²⁰² Νόμος 2963/2001 (ΦΕΚ Α' 268) «Οργάνωση και λειτουργία των δημοσίων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις», άρθρο 19.



Εν κατακλείδι, με βάση τα παραπάνω εργαλεία των Δήμων που εν γένει συμφωνούν και με τις διεθνείς πρακτικές (πχ. χρηματοδοτικής μίσθωσης, συνεργασία με ΚΤΕΛ και αναπροσαρμογή δρομολογίων), πρέπει το Κράτος να προβεί στην απαραίτητη κωδικοποιημένη νομοθεσία ώστε να προλάβει νέα εσφαλμένη εφαρμογή με τη βοήθεια μάλιστα και άλλων θεσμών και μέσων, δηλαδή εποπτεία και εκπαίδευση.



7 ΑΝΑΦΟΡΕΣ

7.1 Ειδησεογραφικά άρθρα, βιβλία και ιστιακοί τόποι

- [CANADIAN EDUCATION ASSOCIATION](#), Student Transportation in Canada: Facts and Figures, 1987.
- General Operation of French Schools, French School Transport/Bus Στην ιστοσελίδα: <http://www.french-property.com/guides/france/public-services/school-education/operation/school-transport/>
- Student transport From Wikipedia Στην ιστοσελίδα: http://en.wikipedia.org/wiki/Student_transport
- Αμαρτωλοί διαγωνισμοί για τη μεταφορά μαθητών, Έθνος 26/2/2008, Στην ιστοσελίδα: <http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=11424&subid=2&pubid=552435>
- Ανακοίνωση του Προέδρου της ΕΝΑΕ Δ. Δράκου για το ζήτημα της μεταφοράς μαθητών, 10/9/2010, Στην ιστοσελίδα: <http://www.eaftodioikisi.gr/default.aspx?pageid=3395>
- ΔΕΛΤΙΟ τύπου 21.4.2010, Επιστολή Πρ. ΕΝΑΕ στους κ.κ Υπουργούς Εσωτερικών Γιάννη Ραγκούση, Οικονομικών Γιώργο Παπακωνσταντίνου, Παιδείας Άννας Διαμαντοπούλου και Υφυπουργό Οικονομικών κ. Σαχινίδη απέστειλε σήμερα το πρωί ο Πρόεδρος της ΕΝΑΕ κ. Δημήτρης Δράκος. Αντικείμενο της επιστολής είναι οι Δαπάνες για την μεταφορά των μαθητών. για τις δαπάνες για την μεταφορά των μαθητών. Στην ιστοσελίδα: <http://www.ena.gr/nea.asp?id=1066&parent=home>
- ΔΙΩΚΕΤΑΙ για κακούργημα ο Παναγιώτης Ψωμιάδης, Με την κατηγορία της «απιστίας», Τα Νέα–online, 07/09/2010, Στην ιστοσελίδα: <http://www.tanea.gr/default.asp?pid=2&ct=1&artId=4593025>
- ΛΑΡΙΣΑ: Μεγάλο το πρόβλημα μεταφοράς μαθητών, Ναυτεμπορική 01/10/2010. Στην ιστοσελίδα: <http://www.naftemporiki.gr/localnews/story.asp?id=1874970>
- Πόρισμα - κόλαφος για τη μεταφορά μαθητών, Αγγελιοφόρος 29/04/2010, Στην ιστοσελίδα: <http://www.agelioforos.gr/default.asp?pid=7&ct=1&artid=39487>

7.2 Νομοθεσία

- Νόμος 3463/2006 (ΦΕΚ Α' 114), «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων».
- Νόμος 3389/2005 (ΦΕΚ Α' 232), «Συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα».



- Νόμος 2963/2001 (ΦΕΚ Α' 268) «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χειραίων μεταφορών και άλλες διατάξεις»
- Νόμος 711/1977 (ΦΕΚ Α' 284) «Περί ειδικών τουριστικών λεωφορειών» .
- Νόμος 1566/1985 (ΦΕΚ Α' 167) «Δομή και λειτουργία της Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις».
- Νόμος 2240/1994 (ΦΕΚ Α' 153) «Συμπλήρωση διατάξεων για τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις».
- Νόμος 2646/1996 (ΦΕΚ Α' 276), «Τροποποίηση του Ν. 711/1977 (ΦΕΚ Α' 284) «Περί ειδικών τουριστικών λεωφορειών» και άλλες διατάξεις».
- Νόμος 2696/99 (ΦΕΚ Α' 57) «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας».
- Νόμος 3446/2006 (ΦΕΚ Α' 49) «Οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων - Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις».
- Νόμος 3699/2008 (ΦΕΚ Α' 199) «Ειδική Αγωγή και Εκπαίδευση ατόμων με αναπηρία ή με ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες».
- Νόμος 3794/2009 (ΦΕΚ Α' 156) «Ρύθμιση θεμάτων του πανεπιστημιακού και τεχνολογικού τομέα της ανώτατης εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις».
- Νόμος 3852/2010 (ΦΕΚ Α' 87) «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης».
- Β.Δ 306/1973 (ΦΕΚ Α' 90), «Περί κωδικοποίησης εις ενιαίον κείμενον των διατάξεων των Ν.Δ/των 634/1970 και 1245/1972 περί ολικής ή μερικής απαλλαγής προσώπων τινών της υποχρέωσης καταβολής κομίστρου κατά την διακίνησιν των διά λεωφορειών αυτοκινήτων».
- ΣΤ/31333/1977 (ΦΕΚ Β' 3), «Περί εφοδιασμού δια ζωνών ασφαλείας αυτοκινήτων που μεταφέρουν μαθητές και νήπια».
- ΥΑ ΙΒ/6071/26.08.1998 (ΦΕΚ Β' 932) Μεταφορά μαθητών Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης»
- ΥΑ-Οικ. 51870/4503/9.9.2004 (ΦΕΚ Β' 1442), «Συμπλήρωση διατάξεων της υπ' αριθ. ΣΤ/31333/1977 (ΦΕΚ Β' 3), «Περί εφοδιασμού δια ζωνών ασφαλείας αυτοκινήτων που μεταφέρουν μαθητές και νήπια»».
- ΥΑ Α-οικ 61368/6146/8.12.2004 (ΦΕΚ Β' 1894) «Περί εφοδιασμού δια ζωνών ασφαλείας αυτοκινήτων οχημάτων που μεταφέρουν νήπια, μαθητές στοιχειώδους και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης».
- ΥΑ Αριθ. 1485/66/04 (ΦΕΚ Β'1465) «Περί εφοδιασμού με ζώνες ασφαλείας των σχολικών λεωφορείων»
- ΥΑ ΙΒ/35782/08.04.2005 (ΦΕΚ Β' 519) «Τροποποίηση - συμπλήρωση της αριθ. ΥΑ ΥΑ Α-οικ 8731/687/2008 (ΦΕΚ Β' 770) «Τροποποίηση της υπ' αριθ, Α-οικ 61368/6146/8.12.2004 (ΦΕΚ Β' 1894) «Περί εφοδιασμού δια ζωνών ασφαλείας αυτοκινήτων οχημάτων που μεταφέρουν νήπια, μαθητές στοιχειώδους και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης».



- Αποφ. 1886/2010, (ΦΕΚ Β' 236), «Μετατροπή της αμιγούς Δημοτικής επιχείρησης με την επωνυμία «Δημοτική Επιχείρηση Ανάπτυξης Τυμπακίου» σε Κοινωφελή Επιχείρηση».
- Π.Δ. 502/1983 (ΦΕΚ Α'189) «Συμμόρφωση της νομοθεσίας προς τις διατάξεις της 74/408/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 22ας Ιουλίου 1974 «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών-μελών, των αναφερομένων στην εσωτερική διαρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (αντοχή των καθισμάτων και της αγκυρώσεώς τους)»
- Π.Δ. 503/1983 (ΦΕΚ Α' 190) «Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 77/541/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 28 Ιουνίου 1977 «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών-μελών, των αναφερομένων στις ζώνες ασφαλείας και στα συστήματα συγκρατήσεως των οχημάτων με κινητήρα».
- Π.Δ. 530/1983 (ΦΕΚ Α' 204) «Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 76/115/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 18ης Δεκεμβρίου 1975 «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών-μελών, των αναφερομένων στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα».
- Εγκύκλιος Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών με αριθμό πρωτοκόλλου Ι 454/3918/427/09/26-1-2009.

7.3 Αποφάσεις δικαστηρίων

- ΣτΕ 2786/2007
- <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/56/contents>
- <http://www.education.gov.uk/schools/pupilsupport/community/transport>
- <http://www.copyright.gov/legislation/pl108-446.pdf>
- <http://www.naehcy.org/dl/mvhomeless.pdf>



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

(από τη Νομική Βάση Δεδομένων ΝΟΜΟΣ)
Αριθ. ΙΒ/6071.(ΦΕΚ Β 932 31.8.1998)

Μεταφορά μαθητών Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ, ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ, ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις της παρ. 9 του άρθρου 2 του Ν. 1566/85 (ΦΕΚ 167/Α') "Δομή και λειτουργία της Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης και άλλες διατάξεις".
2. Τις διατάξεις της παρ. 25 του άρθρου 6 του Ν. 2240/94 (ΦΕΚ 153 τ.Α1) "Συμπλήρωση διατάξεων για τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις".
3. Τις διατάξεις της παρ. 3 της αριθμ. 99/22-8-90 ΠΥΣ (ΦΕΚ 109/Α790).
4. Τις διατάξεις της παρ. 3 της αριθμ. 112/26-9-90 ΠΥΣ (ΦΕΚ131/Α790).
5. Τις διατάξεις του Ν. 2362/95 "Περί Δημοσίου Λογιστικού, ελέγχου των δαπανών του Κράτους κ.λ.π."
6. Τις διατάξεις της παρ. 24 του άρθρου 2 του Ν. 2621/98 ΦΕΚ 136τ.Α' "Ρύθμιση θεμάτων οργάνωσης και λειτουργίας των ΤΕΙ κ.λ.π."
7. Τις διατάξεις του άρθρου 1 του Ν. 2446/96 ΦΕΚ 276 τ.Α' "Τροποποίηση του Ν. 711/1977 (ΦΕΚ284 Α') "Περί Ειδικών Τουριστικών Λεωφορείων και άλλες διατάξεις".
8. Την 830/97 (Β'839) κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών "Ανάθεση αρμοδιοτήτων του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών στον Υφυπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών".
9. Τις διατάξεις του αρθρ. 1 του Ν. 2469/97 και το γεγονός ότι από την απόφαση αυτή προκαλείται δαπάνη δρχ. 4.772.000.000 για το τρέχον οικονομικό έτος και δρχ. 14.000.000.000 για καθένα από τα επόμενα πέντε (5) οικονομικά έτη.
Η εκ δρχ. 4.772.000.000 δαπάνη έτ1998 θα αντιμετωπισθεί από τις γραμμένες πιστώσεις στον ΚΑΕ 0821 του Ε.Φ. 19-210 του προϋπολογισμού χρήσης 1998 του ΥΠΕΠΘ με μεταφορά τους στον προϋπολογισμό των Περιφερειών.
Η εκ δρχ. 14.000.000.000 δαπάνη για καθένα από τα πέντε επόμενα οικονομικά έτη θα αντιμετωπίζεται με την πρόβλεψη και εγγραφή ισόποσης πίστωσης στους προϋπολογισμούς των περιφερειών, στον προϋπολογισμό ενός εκάστου των πέντε επομένων οικονομικών ετών.



10. Το Ν. 2525/97 ΦΕΚ 188 Α "Ένιαίο Λύκειο κ.λ.π."
11. Την αρ. ΔΙΑΚ/Φ1/23470/20.10.97 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού ΥΠΕΣΔΑ για την ανάθεση αρμοδιοτήτων.
12. Την αρ. 1107147/1239/0006Α/1996 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Οικονομικών για την ανάθεση αρμοδιοτήτων.

Άρθρο 1 - Δωρεάν μεταφορά μαθητών Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης που κατοικούν μακριά από την έδρα του σχολείου τους με υπεραστικά συγκοινωνιακά μέσα.

1. Οι μαθητές της Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης, που κατοικούν μακριά από την έδρα του σχολείου τους, μπορεί να μεταφέρονται δωρεάν από τον τόπο της κατοικίας τους στο σχολείο που οφείλουν να φοιτούν και αντίστροφα, **με δαπάνη και φροντίδα του οικείου Δήμου ή Κοινότητας** με την επιφύλαξη των παρ. 3, 4, 6 και 7 του παρόντος άρθρου. Δικαίωμα δωρεάν μεταφοράς έχουν οι μαθητές που κατοικούν μακριά από την έδρα του σχολείου και σε απόσταση μεγαλύτερη από :
 - α) 1.200 μέτρα για μαθητές Π/θμιας Εκπ/σης
 - β) 2.500 μέτρα για μαθητές Γυμνασίου
 - γ) 4.000 μέτρα για μαθητές Λυκείου.
2. Η μεταφορά γίνεται από τους Δήμους ή Κοινότητες εφόσον διαθέτουν δικά τους κατάλληλα μεταφορικά μέσα που πληρούν τους όρους ασφαλείας και μπορούν να πραγματοποιήσουν τη μεταφορά.
3. Εφόσον οι Δήμοι και οι Κοινότητες δεν διαθέτουν ιδιόκτητα μεταφορικά μέσα, η μεταφορά των μαθητών γίνεται με τα οικεία ΚΤΕΛ, τα τραίνα και τα λεωφορεία του ΟΣΕ και τα θαλάσσια συγκοινωνιακά μέσα.

Οι μαθητές που μεταφέρονται δωρεάν μετά μέσα αυτά, εφοδιάζονται με Ειδικό Μαθητικό Δελτίο (ΕΜΔ) κατά το ακόλουθο υπόδειγμα:

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ	Συγκοινωνιακός Φορέας
Τ.Σ.	Ειδικό Μαθητικό Δελτίο Νο
Ο	ΕΠΩΝΥΜΟ
Δ/ΝΤΗΣ ΤΟΥ ΣΧΟΛΕΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ
	ΟΝΟΜΑ ΠΑΤΕΡΑ
ΙΣΧΥΕΙ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΟΛ.	ΣΧΟΛΕΙΟ
ΕΤΟΣ	ΤΑΞΗ
199.. 199	Α.Μ.Μ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΦΟΡΕΑ



Η αξία του Ε.Μ.Δ. θα υπολογίζεται στο ύψος του 50% της κανονικής τιμής του εισιτηρίου της διαδρομής που θα διακινείται ο μαθητής από την κατοικία στην έδρα του σχολείου και αντίστροφα.

Σε περίπτωση που ο συγκοινωνιακός φορέας δεν είναι το ΚΤΕΛ αλλά εκμεταλλευτής μικροσυγκοινωνίας η αξία του ΕΜΔ σε δραχμές θα υπολογίζεται στο 100% της τιμής του εισιτηρίου.

Η εκτύπωση των ΕΜΔ γίνεται με φροντίδα και δαπάνη της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

Η συμπλήρωση, θεώρηση και χορήγηση των ΕΜΔ στους δικαιούχους μαθητές γίνεται από τον Διευθυντή του σχολείου στην αρχή κάθε διδακτικού έτους.

Πριν από τη χορήγηση τα ΕΜΔ θεωρούνται και από το οικείο ΚΤΕΛ ή τον πλησιέστερο σταθμό του ΟΣΕ ή την πλησιέστερη λιμενική αρχή με φροντίδα του Δ/ντή του σχολείου.

Το Ε.Μ.Δ. ισχύει μόνο κατά τις ημέρες λειτουργίας του σχολείου και καθόλη τη διάρκεια του διδακτικού έτους και χρησιμοποιείται μόνο από τον αναφερόμενο σ' αυτό μαθητή.

Σε περίπτωση αποδεδειγμένης καταστροφής ή απώλειας του ΕΜΔ κατά τη διάρκεια του διδακτικού έτους εκδίδεται νέο ΕΜΔ.

Απαγορεύεται στους μαθητές να δίνουν το ΕΜΔ για χρησιμοποίηση σε άλλο πρόσωπο.

Μετά τη λήξη των μαθημάτων ή των εξετάσεων κάθε διδακτικού έτους ή μετά τη λήξη των γενικών εξετάσεων εισαγωγής σπουδαστών και φοιτητών στην Τριτοβάθμια Εκπ/ση, για τους μαθητές που μετέχουν στις εξετάσεις αυτές, οκτάτοχοιτου ΕΜΔ υποχρεούνται να τα παραδώσουν στον Δ/ντή του σχολείου τους, ο οποίος τα καταστρέφει.

Μαθητές που είναι κάτοχοι Ε.Μ.Δ. και διακινούνται τις ημέρες μη λειτουργίας των σχολείων υποχρεούνται να καταβάλουν το 50% της κανονικής τιμής του εισιτηρίου της ειδικής διαδρομής που κάνουν, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2του Β.Δ. 306/1973 (ΦΕΚ90 Α).

4. α) Εάν η μεταφορά των μαθητών είναι αντικειμενικά αδύνατη κατά τις προηγούμενες παραγράφους τότε η ΝΑ. σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις



αναθέτει κατόπιν δημόσιου μειοδοτικού διαγωνισμού, την εκτέλεση μεταφοράς μαθητών σε κάθε κατάλληλο μεταφορικό μέσο δημόσιας χρήσης και εάν δεν υπάρχει σε ιδιωτικής χρήσης, που να πληροί τους όρους ασφαλείας μεταφοράς μαθητών.

Κατ' εξαίρεση είναι δυνατή η απευθείας ανάθεση της μεταφοράς των μαθητών σε λεωφορεία των ΚΤΕΛ ή ΡΟΔΑ και εάν δεν υπάρχουν σε τουριστικά λεωφορεία εφόσον ο διενεργούμενος δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός αποβαίνει άγονος.

β) Με τις ίδιες διαδικασίες αντιμετωπίζεται η μεταφορά των μαθητών που δικαιούνται μεταφοράς για να φοιτήσουν στο ολοήμερο νηπιαγωγείο και δημοτικό ή να παρακολουθήσουν ειδικά προγράμματα στο πλαίσιο της εκπ/κής μεταρρύθμισης, όπως προγράμματα ενισχυτικής διδασκαλίας κ.λ.π.

- Εάν η μεταφορά των μαθητών δεν είναι δυνατή με βάση τα οριζόμενα στις παρ. 1 έως 4 του παρόντος άρθρου, τότε ο οικείος ΟΤΑ μεριμνά για τη μεταφορά των μαθητών με οποιοδήποτε άλλο πρόσφορο τρόπο.
- Η μεταφορά των μαθητών των δημοσίων σχολείων **Ειδικής Αγωγής** από τον τόπο διαμονής τους (κατοικία-οικοτροφείο) ή από συγκεκριμένο τόπο συγκέντρωσης τους στο σχολείο που φοιτούν και αντίστροφα καθώς και η μεταφορά των μαθητών των **μουσικών σχολείων και των σχολείων αποδήμων Ελληνοπαίδων** πραγματοποιείται από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση στην οποία έχει έδρα το σχολείο, σύμφωνα μετά οριζόμενα στην παρ. 4.α του παρόντος άρθρου.

Στο ποσό της σύμβασης μεταξύ του μεταφορέα και της Ν.Α. που καταβάλλεται στα μισθωμένα μεταφορικά μέσα για τη μεταφορά των μαθητών των δημοσίων σχολικών μονάδων Ειδικής Αγωγής, περιλαμβάνονται τα **λειτουργικά έξοδα του μεταφορικού μέσου του οδηγού και του συνοδού**.

Η Ν.Α. πέραν από το ποσό της σύμβασης σε καμία άλλη οικονομική επιβάρυνση δεν υποβάλλεται.

- Σε περιπτώσεις που η μεταφορά μαθητών, στους οποίους έχει χορηγηθεί ΕΜΔ, στον τόπο εκπλήρωσης των εκπαιδευτικών τους υποχρεώσεων δεν είναι εφικτή με τη χρήση του ΕΜΔ λόγω **ειδικών συνθηκών που προκύπτουν κατά τη διάρκεια του διδακτικού έτους** η οικεία Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση αναθέτει τη μεταφορά των μαθητών σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 4.α του παρόντος άρθρου, ή με απευθείας ανάθεση λόγω του κατεπείγοντος.



Περιπτώσεις για τις οποίες μπορεί να έχει εφαρμογή η διάταξη αυτή είναι ενδεικτικά οι παρακάτω :

- α) Η απεργία των συγκοινωνιακών μέσων
- β) Η επίσκεψη μαθητών σε υπηρεσίες, οργανισμούς, ιδρύματα και επιχειρήσεις, του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα, στα πλαίσια των εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την εξοικείωση των μαθητών με το γνωστικό αντικείμενο ειδικών μαθημάτων.
- γ) Η φιλοξενία μαθητών σε αίθουσες διδασκαλίας και σε εργαστήρια που ανήκουν σε άλλες απομακρυσμένες σχολικές μονάδες.
- δ) Η αντιμετώπιση εκτάκτων εκπ/κών και στεγαστικών αναγκών των μαθητών, λόγω ακαταλληλότητας των διδακτηρίων ή άλλων σχολικών εγκαταστάσεων από σεισμούς, πλημμύρες κ.λ.π.
- ε) Η μεταφορά των μαθητών στους τόπους όπου διεξάγονται αγωνιστικές, αθλητικές και πολιτιστικές δραστηριότητες, στα πλαίσια εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 47 του Ν. 1566/85.

Όπου στην παρούσα αναφέρεται η λέξη "σχολείο" νοείται και κάθε χώρος όπου εκπληρώνονται εκπαιδευτικές και διδακτικές ανάγκες των μαθητών.

8. Η αντικειμενική αδυναμία για τη μεταφορά των μαθητών σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους διαπιστώνεται για κάθε συγκεκριμένη περίπτωση με αιτιολογημένη απόφαση του Νομάρχη, στην οποία καταγράφονται οι συγκεκριμένες διαδρομές και περιλαμβάνονται οι λόγοι και ειδικές συνθήκες που επιβάλλουν τη μίσθωση μεταφορικού μέσου. Η απόφαση αυτή αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την εκτέλεση της μεταφοράς των μαθητών.
9. Στις περιπτώσεις μίσθωσης μεταφορικών μέσων κατά τις παραγρ. 4, 5, 6 και 7 του άρθρου 1 της παρούσας η δαπάνη δεν θα υπερβαίνει το κόστος της χιλιομετρικής απόστασης μεταξύ της μόνιμης διαμονής των μαθητών και της έδρας του σχολείου που φοιτούν όπως καθορίζεται κάθε φορά από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Ο υπολογισμός της μέγιστης αποζημίωσης (κόστος χιλιομετρικής απόστασης) του κλειστού έμφορτου δρομολογίου για τη μετάβαση και επιστροφή των μαθητών με μισθωμένα λεωφορεία ΔΧ και ΕΔΧ (ταξί) θα γίνεται σύμφωνα με τους παρακάτω τύπους

Α) Για λεωφορεία Δ.Χ.

$$K = \alpha \cdot (X_e + 10) \cdot \Theta \cdot X_{\mu}$$

όπου K = μέγιστο κόστος σε δραχμές μισθωμένων λεωφορείων Δ.Χ.



α = συντελεστής βατότητας 1,5 έως 2 ανάλογα με την ιδιομορφία του οδικού δικτύου.

X_e = έμφορτα χιλιόμετρα μαθητών.

Θ = 30% των θέσεων καθημένων επιβατών χρησιμοποιούμενου λεωφορείου, το οποίο (Θ) δεν μπορεί να είναι μικρότερο του 8 και μεγαλύτερο του 15 ($8 < \Theta < 15$)

X_m = τιμή χιλιομετρικού συντελεστή κομίστρου που ισχύει κάθε φορά για τα οικεία υπεραστικά ΚΤΕΛ.

Β) Για Ε.Δ.Χ. (ταξί)

$$K = \alpha \cdot (X_e + 10) \cdot \chi_m$$

όπου K = μέγιστο κόστος μισθωμένων ΕΔΧ (ταξί)

X_e = έμφορτα χιλιόμετρα μαθητών

χ_m = τιμή τιμολογίου 2 που ισχύει κάθε φορά (διπλή ταρίφα)

α = συντελεστής βατότητας 1,5 έως 2 ανάλογα με την ιδιομορφία του οδικού δικτύου.

10. Οι όροι της διακήρυξης του σχετικού διαγωνισμού πρέπει να αποσκοπούν στη μεγαλύτερη δυνατή συμπίεση του κόστους μεταφοράς των μαθητών, με την ομαδοποίηση όσο το δυνατόν περισσότερων δρομολογίων κ.λπ. στην παράλληλη μεταφορά μαθητών Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης, και στη βελτίωση των συνθηκών μεταφοράς τους.
11. Η οικεία Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση χρηματοδοτεί τους Δήμους ή Κοινότητες με το κόστος μεταφοράς μαθητών των παρ. 2 και 5 του παρόντος άρθρου.

Η δαπάνη αυτή δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη από αυτή που προκύπτει σύμφωνα με τους τύπους της παραγράφου 9 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 2

1. Αν είναι αντικειμενικά αδύνατη η μεταφορά μαθητών κατά τις διατάξεις του άρθρου 1 και ως εκ τούτου οι μαθητές: α) έχουν εγκατασταθεί στην έδρα του σχολείου τους, β) μεταφέρονται με ευθύνη εκείνων που έχουν τη γονική μέριμνα των μαθητών ή των νόμιμων επιτρόπων τους που αναλαμβάνουν και τα έξοδα μεταφοράς, και γ) μεταφέρονται από το σχολείο στον τόπο διαμονής με ευθύνη εκείνων που έχουν τη γονική μέριμνα των μαθητών ή των νόμιμων επιτρόπων αυτών, για το λόγο ότι δεν υπάρχει υπεραστική συγκοινωνία την ώρα που τελειώνουν τα μαθήματα, στις περιπτώσεις αυτές χορηγείται στους μαθητές **μηνιαίο επίδομα**, που μπορεί να αναπροσαρμόζεται, ως ακολούθως:
 - 1) στους μαθητές της περίπτωσης (α) μηνιαίο επίδομα "74 ευρώ"



2) στους μαθητές της περίπτωσης (β) μηνιαίο επίδομα "42 ευρώ"

3) στους μαθητές της περίπτωσης (γ) μηνιαίο επίδομα "42 ευρώ".

***Η μετατροπή των ποσών των μηνιαίων επιδομάτων από δραχμές σε ευρώ έγινε ως άνω με την απόφ. υπ' αριθ. **ΙΒ/11081 (ΦΕΚ Β'596 15.5.2002)**

"Σε περίπτωση που μαθητές μέλη της ίδιας οικογένειας εγκαθίστανται στην έδρα του σχολείου τους, το μηνιαίο επίδομα των 25.000 δρχ. καταβάλλεται για κάθε μαθητή χωριστά.

Σε περίπτωση που μαθητές μέλη της ίδιας οικογένειας μεταφέρονται με ευθύνη των γονέων ή των μονίμων επιτρόπων τους, το μηνιαίο επίδομα των 14.000 δρχ. καταβάλλεται μία φορά, ανεξάρτητα από τον αριθμό των μεταφερομένων μαθητών, μελών της ίδιας οικογένειας".

***Η εντός " " παρ. συμπληρώθηκε ως άνω με την απόφ. **υπ' Αριθ.ΙΒ 281 ΦΕΚ Β'82/02.02.2000.**

2. Το συνολικό κόστος μεταφοράς ανά μαθητή, για όλο το σχολικό έτος σε κάθε διαδρομή δεν πρέπει να υπερβαίνει το ποσό των "499 ευρώ". Σε περίπτωση υπέρβασης του παραπάνω ποσού την ευθύνη και τα έξοδα μεταφοράς αναλαμβάνουν εκείνοι που έχουν τη γονική μέριμνα των μαθητών ή οι νόμιμοι επίτροποι αυτών, με το μηνιαίο επίδομα 14.000 δρχ. ανά μήνα.
3. Σε ιδιαίτερα εξαιρετικές περιπτώσεις και με ευθύνη του οικείου Νομάρχη είναι επιτρεπτή η υπέρβαση του ποσού των "499 ευρώ" και πάντα μέσα στα πλαίσια των πιστώσεων που κατανέμονται και διατίθενται στον προϋπολογισμό των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων για τη μεταφορά των μαθητών.
***Η μετατροπή του ποσού του συνολικού κόστους μεταφοράς ανά μαθητή, για όλο το σχολικό έτος σε κάθε διαδρομή από δραχμές σε ευρώ έγινε ως άνω με την απόφ. υπ' αριθ. **ΙΒ/11081 (ΦΕΚ Β'596 15.5.2002).**
4. Το μηνιαίο επίδομα χορηγείται για εννέα (9) μήνες αρχόμενο από Σεπτέμβριο έως και Μάιο και καταβάλλεται στο τέλος κάθε μηνός σ' εκείνους που έχουν τη γονική μέριμνα των μαθητών ή στους κατά νόμο επιτρόπους αυτών και εφόσον ο μαθητής φοιτά στο σχολείο που είναι υποχρεωμένος.
5. Για τη συνδρομή των προϋποθέσεων εφαρμογής της παρ. 1 του άρθρου αυτού αποφαινεται με πράξη του ο προϊστάμενος της οικείας Δ/σης ή του Γραφείου Εκπ/σης στην αρμοδιότητα του οποίου ανήκουν οι μαθητές που δικαιούνται το μηνιαίο επίδομα ύστερα από έγγραφη γνώμη της αρμόδιας δ/σης μεταφορών και επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.
6. Στο καταβαλλόμενο μηνιαίο επίδομα της περίπτωσης (α) της παρ. 1 του άρθρου αυτού περιλαμβάνεται και το κόστος μετακίνησης τους στον τόπο της διαμονής τους.
7. Η καταβολή του μηνιαίου επιδόματος γίνεται και με εντάλματα προπληρωμής σε βάρος των οικείων πιστώσεων του προϋπολογισμού της Ν.Α.



Άρθρο 3 - Πληρωμή δαπανών μεταφοράς μαθητών

Η καταβολή της δαπάνης μεταφοράς των μαθητών στους δικαιούχους ενεργείται από τους υπόχρεους σ' αυτό **στο τέλος κάθε μήνα** ή όπως ειδικότερα ορίζεται στις επιμέρους συμβάσεις με βάση τα νόμιμα δικαιολογητικά.

Εκτός αυτών απαιτείται και **βεβαίωση του Διευθυντή του οικείου σχολείου**, στην οποία περιλαμβάνεται ο αριθμός των διατεθέντων κατά μήνα ειδικών μαθητικών δελτίων. Η συνολική αξία αυτών σε δραχμές και η κατά μήνα πραγματοποίηση μεταφοράς των μαθητών αυτών εφόσον πρόκειται για μεταφορά που πραγματοποιείται με ΕΜΔ ή βεβαίωση του Διευθυντή του οικείου σχολείου ότι πραγματοποιήθηκε κατά μήνα η μεταφορά των μαθητών του σχολείου με μισθωμένα μέσα δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης.

Οι δαπάνες μεταφοράς και επιδότησης των μαθητών βαρύνουν τις πιστώσεις της Ν.Α από την οποία προέρχονται οι μαθητές.

Άρθρο 4

α) Για τους μαθητές που χρησιμοποιούν την αστική συγκοινωνία για τη μετάβαση από την κατοικία τους στο σχολείο και αντίστροφα, ισχύει ο μέχρι τώρα εφαρμοζόμενος τρόπος μεταφοράς τους κατά τις διατάξεις του άρθρου 2 του Β. Δ/τος 306/1973 (ΦΕΚ 90/73 τ.Α') εκτός των κατηγοριών που αναφέρονται στην παρ. 6 του άρθρου 1 της παρούσας.

β) Σε **μη αστικές περιοχές** οι οποίες εξυπηρετούνται με αστική συγκοινωνία και οι μαθητές κατοικούν πέραν των 10 χιλιομέτρων από την έδρα του σχολείου τους, δύναται η οικεία Ν.Α. να αποφασίσει την εφαρμογή των οριζόμενων στην παράγραφο 4.α του άρθρου 1 εφόσον εξαιρετικά ειδικές συνθήκες το επιβάλλουν.

"γ) Σε **αστικές περιοχές**, οι οποίες δεν εξυπηρετούνται από αστική συγκοινωνία, η οικεία Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση πραγματοποιεί τη μεταφορά μαθητών πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης με κάθε κατάλληλο μεταφορικό μέσο δημόσιας χρήσης και, εάν δεν υπάρχει, με ιδιωτικής χρήσης μεταφορικά μέσα που πληρούν τους όρους ασφαλείας μεταφοράς μαθητών. Η ισχύς της παρούσας διάταξης αρχίζει από το σχολικό έτος 2004 - 2005".
***Η παρ. γ) προστέθηκε ως άνω με την απόφ. υπ'αριθ. 35782/ΙΒ (ΦΕΚ Β' 510/18.04.2005).



Άρθρο 5

- α) "Οι Νομάρχες οφείλουν να αναπροσαρμόζουν τα δρομολόγια των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιακών μέσων για την καλύτερη εξυπηρέτηση των μαθητών".
***Η παρ. α) αντικαταστάθηκε ως άνω με την απόφ. υπ'αριθ. 35782/ΙΒ (ΦΕΚ Β' 510/18.04.2005).
- β) Σύμφωνα με τη διάταξη του εδαφίου α' της παραγρ. 24 του Ν. 2621/98 οι πιστώσεις για τις δαπάνες μεταφοράς των μαθητών εγγράφονται στον προϋπολογισμό κάθε περιφέρειας και με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας επιχορηγούνται στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις αυτής, για την αντιμετώπιση των δαπανών μεταφοράς των μαθητών.