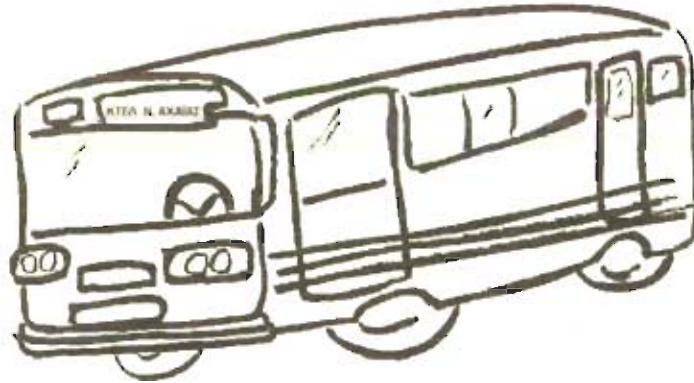


Α.Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΩΝ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ – ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

“Ανάπτυξη και Διαχείριση Υπεραστικού
ΚΤΕΛ Αχαΐας”



Σπουδαστής:
Ραμπαβίλας Σπυρίδων



Καθηγητής:
Καρμύρης Σπήλιος

ΠΑΤΡΑ 2006

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εργασία αυτή επικεντρώνεται στην μορφή οργάνωσης, στον τρόπο λειτουργίας και διοικήσεως του υπεραστικού ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε. Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει η ιστορία της οδικής συγκοινωνίας στην Ελλάδα. Μετά τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο οργανώθηκαν οι πρώτες επιχειρήσεις λεωφορείων. Πρίν το 1952, όπου και ψηφίστηκε ο νόμος 2119 που έθεσε τις βάσεις λειτουργίας των Υπεραστικών ΚΤΕΛ, η μεταφορά των πολιτών ήταν αρκετά δύσκολη και γινόταν συνήθως από μεμονωμένους αυτοκινητιστές.

Το οικονομικό καθεστώς της εικοσαετίας 1953 -73 είχε μέτρια εμπιστοσύνη στις αρετές του ανταγωνισμού και ίσως υπερβολικό σε αυτές του διοικητικού ελέγχου. Στη σφαίρα ευθύνης του κράτους ανήκαν οι δημόσιες υπηρεσίες καθώς και η υποδομή του δικτύου των μεταφορών (δρόμοι, λιμάνια κ.λ.π). Οι σιδηροδρόμοι βρίσκονταν επίσης, υπό κρατικό έλεγχο. Οι οργανισμοί ΣΕΚ (Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους), ΣΠΑΠ (Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους) και οι Θεσσαλικοί σιδηρόδρομοι τελικά συγχωνεύτηκαν υπό τον ΟΣΕ. Αντίθετα, στον ιδιωτικό τομέα ανήκαν οι οδικές (ΚΤΕΛ) και αεροπορικές μεταφορές καθώς και η ακτοπλοΐα.

Η εταιρεία ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε είναι φορέας συγκοινωνιακού έργου, τα έσοδα της προέρχονται από την εκμετάλλευση συγκοινωνιακού έργου. Από την παρούσα εργασία εξάγονται συμπεράσματα όσον αφορά την θέση της εταιρείας στον κλάδο των μεταφορών και το επίπεδο της οικονομικής της κατάστασης.

Επίσης, περιέχονται στοιχεία για το πακέτο συγκοινωνιακών υπηρεσιών της εταιρείας και πληροφορίες για τους αντικειμενικούς και στρατηγικούς στόχους της .

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου κ. Σπήλιο Καρμίρη, που αφιέρωσε τον χρόνο του για να με βοηθήσει, με την υποστήριξη και την σωστή καθοδήγησή του μου έδειξε τον τρόπο να γράψω αυτήν την εργασία. Ευχαριστώ τον κ. Αθανάσιο Κουρμπανά, που έχει διατελέσει πρόεδρος του υπεραστικού ΚΤΕΛ Πάτρας και είναι μέλος του νύν διοικητικού συμβουλίου όπως και την κ. Μάρι Κουρμπανά, γραμματέα του υπεραστικού ΚΤΕΛ για την πολύτιμη βοήθεια τους στην ανάκτηση πληροφοριών. Τελευταία ευχαριστώ την οικογένειά μου για την υποστήριξη και την αγάπη τους.

Πάτρα, Ιανουάριος 2006

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	1
1.1 ΈΡΓΟ ΚΤΕΛ.....	2
1.2 ΣΚΟΠΟΣ ΚΤΕΛ.....	2
1.3 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΤΕΛ ΑΧΑΪΑΣ.....	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ - ΝΟΜΟΙ.....	7
2.1 ΣΥΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΕΡΓΟ ΚΤΕΛ.....	7
2.2 ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΩΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΕΡΓΟΥ.....	8
2.3 ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ, ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΚΥΡΩΣΕΩΝ.....	10
2.4 ΝΟΜΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ ΤΩΝ Κ.Τ.Ε.Λ. ΣΕ ΑΝΩΝΥΜΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ 2963/2001.....	17
2.5 ΠΡΑΞΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ ΚΤΕΛ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ ΣΕ Α.Ε.....	18
2.6 ΕΠΩΝΥΜΙΑ - ΈΔΡΑ.....	32
2.7 ΣΚΟΠΟΣ.....	32
2.8 ΔΙΑΡΚΕΙΑ.....	35
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο ΔΙΟΙΚΗΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ.....	36
3.1 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ.....	36
3.2 ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ Δ.Σ.....	40
3.3 ΕΥΘΥΝΗ ΜΕΛΩΝ Δ.Σ.....	45
3.4 ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ - ΣΥΓΚΛΙΣΗ - ΑΠΑΡΤΙΑ.....	47
3.5 ΟΡΓΑΝΩΣΗ - ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ - ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ.....	53
3.6 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ.....	57
3.7 ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΗΣΗΣ - ΩΡΑΡΙΑ.....	75
3.8 ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ - ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ.....	76
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ.....	83
4.1 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΕΛΑΤΩΝ.....	83
4.2 ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ.....	89
4.3 ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ.....	89
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΠΕΡΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ.....	92
5.1 ΓΗΠΕΔΑ - ΟΙΚΟΠΕΔΑ.....	92
5.2 ΚΤΙΡΙΑ - ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ.....	93
5.3 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ.....	94
5.4 ΈΠΙΠΛΑ - ΜΗΧΑΝΕΣ ΓΡΑΦΕΙΩΝ - ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ - ΛΟΙΠΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ.....	95
5.5 ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΣΕ ΛΟΙΠΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ, ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ.....	95
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ - ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ.....	96
6.1 ΑΥΞΗΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	96
6.2 ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ - ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΟ.....	100
6.3 ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ.....	100
6.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ.....	103
6.5 ΕΙΔΙΚΟΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ.....	106
6.6 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ.....	107
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ.....	108
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	115



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο Ιστορική αναδρομή

Οι δημόσιες οδικές συγκοινωνίες στην Ελλάδα οργανώθηκαν μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο με την συνένωση των μεμονωμένων Αυτοκινητιστών σε συγκροτημένες επιχειρήσεις λεωφορείων. Έτσι σε κάθε νομό λειτουργεί ένα υπεραστικό ΚΤΕΛ (Κοινό Ταμείο Είσπραξης Λεωφορείων).

Σε κάθε έναν από τους 47 νομούς Αρκαδίας, Αργολίδος, Κορινθίας Αχαΐας, Ηλείας, Μεσσηνίας, Λακωνίας, Αττικής, Βοιωτίας, Φθιώτιδος, Φωκίδος, Αιτωλοακαρνανίας, Ευρυτανίας, Ευβοίας, Λαρίσης, Μαγνησίας, Καρδίτσας, Τρικάλων, Ιωαννίνων, Άρτης, Πρεβέζης, Θεσπρωτίας, Θεσσαλονίκης, Χαλκιδικής, Κιλκίς, Πιερίας, Ημαθίας, Πέλλης, Κοζάνης, Γρεβενών, Καστορίας, Φλωρίνης, Σερρών, Δράμας, Καβάλας, Ξάνθης, Ροδόπης, Έβρου, Χανίων, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Λευκάδος, Κεφαλληνίας, Ζακύνθου, Λέσβου, Χίου, και Σάμου και με έδρα την πρωτεύουσα του νομού συνίσταται ίδιο νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία "Κοινό Ταμείο Εισπράξεων Λεωφορείων" και με τον διακριτικό τίτλο ΚΤΕΛ.

Η γεωγραφία της Ελλάδας δέν επέτρεψε την δημιουργία εκτεταμένου σιδηροδρομικού δικτύου με αποτέλεσμα οι χερσαίες μεταφορές να γίνονται κυρίως οδικά .Τα ΚΤΕΛ έχουν ένα πυκνό δίκτυο που καλύπτει όλη την Ελλάδα και μεταφέρουν περίπου το 80% των επιβατών της χώρας .



Η ιστορία του ΚΤΕΛ ξεκινά το 1952. Τότε, με υπουργό Συγκοινωνιών τον Γ. Μπουρδάρα και υπουργό Δικαιοσύνης τον Δ. Παπασπύρου ψηφίζεται ο περίφημος νόμος 2119 «περί των δια των λεωφορείων αυτοκινήτων συγκοινωνιών». Ο νόμος αυτός μέσα σε 36 άρθρα έθεσε τις βάσεις λειτουργίας των Υπεραστικών ΚΤΕΛ, καθόρισε τη μορφή οργάνωσης και λειτουργίας τους, τις σχέσεις τους με το κράτος ακόμη και τους τρόπους αντικατάστασης των λεωφορείων.

1.1 Έργο ΚΤΕΛ

Τα ΚΤΕΛ είναι φορείς συγκοινωνιακού έργου και τους ανατίθεται η εκτέλεση και εκμετάλλευση των τακτικών, αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών.

Είναι επιχειρήσεις που βρίσκονται σε διαρκή κίνηση και συνεχή πρόοδο. Μερικά ΚΤΕΛ που συμπληρώνουν ορισμένες προϋποθέσεις μετατρέπονται σε Α.Ε., αλλά υπάρχουν και ΚΤΕΛ που διατηρούν την νομική τους μορφή.

1.2 Σκοπός ΚΤΕΛ

Σκοπός των ΚΤΕΛ είναι η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου, για την εκτέλεση του σκοπού αυτού τα ΚΤΕΛ μπορούν :

- α) Να εκπονούν μελέτες συναφείς με την οργάνωση και λειτουργία του συγκοινωνιακού έργου που τους ανατίθεται.
- β) Να κατασκευάζουν και να εκμεταλλεύονται κάθε είδους εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, ιδίως σταθμούς άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων, στέγασης, συντήρησης, τροφοδοσίας, και εφοδιασμού με καύσιμα ή χώρων αναμονής και εξυπηρέτησης επιβατών.
- γ) Να συνεργάζονται με σιδηροδρομικές, αεροπορικές ή ναυτιλιακές εταιρείες για την παροχή σχετικών υπηρεσιών.



δ) Να ιδρύουν σε νομαρχιακό ή διανομαρχιακό ή εθνικό επίπεδο από τις ΚΤΕΛ Α.Ε. προμηθευτικούς συνεταιρισμούς μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, για την προμήθεια οχημάτων, ανταλλακτικών και εξαρτημάτων και άλλων υλικών.

1.3 Ιστορικό ΚΤΕΛ Αχαΐας

Υπεραστικό ΚΤΕΛ Νομού Αχαΐας. Για τους περισσότερους η φράση θυμίζει λεωφορεία που μαρσάρουν, μυρωδιές από εξατμίσεις, φωνές οδηγών και εισπρακτόρων, αλλά πάνω απ' όλα κόσμος που πάει και έρχεται προπαντός στη γραμμή Πάτρα – Αθήνα αλλά και σε όλο το Νομό. Είναι δύσκολο να βρεθεί Αχαιός, άνδρας ή γυναίκα, που να μην έχει ταξιδέψει μία τουλάχιστον φορά στη ζωή του με τα λεωφορεία του Υπεραστικού ΚΤΕΛ.

Ευθύς μόλις ψηφίστηκε ο νόμος το 1952 συγκροτήθηκε το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο του Υπεραστικού ΚΤΕΛ Αχαΐας αποτελούμενο από τους Ανδρέα Γεωργιόπουλο (πρόεδρο), Σπύρο Δημόπουλο, Άγγελο Σπηλιωτόπουλο, Κωνσταντίνο Κεφαλόπουλο, Δημήτρη Κουρμπανά, Γεώργιο Παντελόπουλο και Κώστα Ζούζουλα. Αυτοί οι επτά άνδρες που πριν από τριάντα τέσσερα χρόνια έστησαν το ΚΤΕΛ στην Αχαΐα, δε θα φαντάζονταν ποτέ τα 3, 15 εκατομμύρια επιβάτες σε ένα χρόνο. Είναι όμως οι ιδρυτές, οι σκαπανείς και η μνεία στα ονόματά τους είναι το λιγότερο απαραίτητο. Άλλωστε όλες οι ιστορίες από κάπου αρχίζουν. Οι διατελέσαντες πρόεδροι του υπεραστικού ΚΤΕΛ Αχαΐας είναι ο Δημήτριος Κουρμπανάς, Ανδρέας Γεωργιόπουλος, Άγγελος Σπηλιωτόπουλος, Ευθύμιος Δημόπουλος, Ιωάννης Δενδρινός, Γεώργιος Καρελιάς, Ανδρέας Μανωλόπουλος, Αθανάσιος Κουρμπανάς.

Τα πρώτα χρόνια μετά το 1952 συνέχισαν να χρησιμοποιούνται τα παλαιά προπολεμικά λεωφορεία καθώς και ορισμένα συμμαχικά λεωφορεία (φώτο 1).



Φωτογραφία 1. Αχρονολόγητη φωτογραφία .

Η πρώτη μαζική αντικατάσταση έγινε το 1959 (φώτο 2.). Τότε το ΚΤΕΛ Αχαΐας άρχισε να αποκτά τα σύγχρονα για την εποχή λεωφορεία τύπου Ε και 32 θέσεων. Σιγά σιγά το ΚΤΕΛ εξοπλίστηκε με 106 τέτοια λεωφορεία .Η δεύτερη μεγάλη ανανέωση του στόλου ξεκίνησε το 1976 και ολοκληρώθηκε την περίοδο 1980-81.

Τότε δρομολογήθηκαν τα λεωφορεία τύπου Υ1 των πενήντα θέσεων. Η τρίτη αντικατάσταση έχει γίνει με λεωφορεία τύπου πούλμαν.



Φωτογραφία 2. DODGE (ντοντζ) του 1963 σε δρομολόγιο προς Ριόλο

Αυτήν την περίοδο το ΚΤΕΛ Αχαΐας έχει στη δύναμή του 148 λεωφορεία επί των οποίων ιδιοκτησιακά δικαιώματα διαθέτουν 195 πρόσωπα. Το υπεραστικό ΚΤΕΛ είναι ένας από τους μεγαλύτερους εργοδότες της περιοχής αφού, συμπεριλαμβανομένων των ιδιοκτητών που εργάζονται στα λεωφορεία τους, απασχολεί προσωπικό 300 ατόμων.

Το ΚΤΕΛ επιτυγχάνει κερδοφόρα αποτελέσματα, κυρίως χάρις στην εκμετάλλευση της γραμμής – «φιλέτο» που είναι η διαδρομή Πάτρα – Αθήνα. Είναι ένας οικονομικά υγιής οργανισμός δίχως όμως να συνυπολογίζεται το κόστος αντικατάστασης των παλαιών λεωφορείων με νέα. Από το 1952 μέχρι σήμερα το υπεραστικό ΚΤΕΛ Αχαΐας βρίσκεται σε διαρκή άνοδο.

Οι αριθμοί του 1995 είναι οι αδιάψευστοι μάρτυρες αυτής της ανοδικής πορείας: 12 , 7 εκατομμύρια χιλιόμετρα, 3,15 εκατομμύρια επιβάτες.. Πρόκειται για έναν μεγάλο οργανισμό που βρίσκεται στην Πάτρα.



Το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι η μονίμως προβληματική σχέση με το κράτος. Ένα κράτος που εννοεί να ασκεί κοινωνική πολιτική με έξοδα ιδιωτών. Η υποχρέωση του ΚΤΕΛ να διαθέτει εισιτήρια σε μειωμένη τιμή σε πολύτεκνους, μαθητές, φοιτητές, στρατιώτες, σώματα ασφαλείας κ..α δίχως την παραμικρή ανταπόδοση είναι άδικο για την επιχείρηση ΚΤΕΛ όπως και ζημιογόνο είναι η διατήρηση δρομολογίων σε άγονες γραμμές και κάλυψη όλων των κοινοτήτων.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο Νομικό πλαίσιο - νόμοι

Με τον νόμο 2119 «περί των δια των λεωφορείων αυτοκινήτων συγκοινωνιών» και τα 36 άρθρα που εμπεριέχει θέτονται οι βάσεις της λειτουργίας των υπεραστικών ΚΤΕΛ. Η αναφορά σε σχετικές διατάξεις άρθρων αλλά και ειδικότερων νόμων που σχετίζονται με τα ΚΤΕΛ είναι σημαντική για να παρατηρηθεί η εξέλιξη των ΚΤΕΛ με βάση την νομολογία.

2.1 Σύσταση και έργο ΚΤΕΛ

Στη σχετική διάταξη του άρθρου 1 του Ν.Δ 102 / 1973 (ΦΕΚ 178/Α/ 17-81973) «Περί οργάνωσης των δια λεωφορείων αυτοκινήτων εκτελουμένων δημοσίων επιβατικών συγκοινωνιών» το άρθρο 4, Σύστασις και έργον ΚΤΕΛ, αναφέρει ότι σε κάθε έναν από τους 47 νομούς συνίσταται ίδιο νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία "Κοινόν Ταμείον Εισπράξεων Λεωφορείων" και το διακριτικό τίτλο "ΚΤΕΛ" και έχει έδρα την πρωτεύουσα του νομού και λειτουργούν μετά τριμήνου από την χρονολογία ενάρξεως ισχύος του παρόντος.

- Επίσης σε κάθε ΚΤΕΛ παραχωρείται μετά από απόφαση του Υπουργού, η συγκοινωνιακή εξυπηρέτησης :



α) των εντός της περιφέρειας του οικείου Νομού αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών .

β) των υπεραστικών επιβατικών γραμμών , που συνδέουν την έδρα του κάθε ΚΤΕΛ με τις πρωτεύουσες άλλων νομών εξαιρούνται τα ΚΤΕΛ που έχουν ως έδρα την Αθήνα και Θεσσαλονίκη , αυτά περιορίζονται στην συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των εντός των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης υπεραστικών γραμμών.

γ) των υπεραστικών επιβατικών γραμμών που συνδέουν την έδρα κάθε ΚΤΕΛ με την Αθήνα, πρόκειται για τα ΚΤΕΛ των νομών Αρκαδίας, Αργολίδος, Κορινθίας, Αχαΐας, Ηλείας, Μεσσηνίας, Λακωνίας, Βοιωτίας, Φθιώτιδος, Αιτωλοακαρνανίας , Ευρυτανίας , Ευβοίας, Λαρίσης, Μαγνησίας, Καρδίτσας, Τρικάλων, Ιωαννίνων, Άρτης, Πρεβέζης, Θεσπρωτίας, Χαλκιδικής, Κιλκίς, Ημαθίας, Πιερίας , Πέλλης, Κοζάνης, Καστοριάς, Φλώρινας, Σερρών, Δράμας, Καβάλας, Ξάνθης, Ροδόπης, Έβρου, Κερκύρας. Λευκάδος, Κεφαλληνίας και Ζακύνθου και με την Θεσσαλονίκη πρόκειται για τα ΚΤΕΛ των νομών Ιωαννίνων, Άρτης, Χαλκιδικής, Κιλκίς, Πιερίας, Ημαθίας , Πέλλης , Κοζάνης, Καστοριάς, Φλωρίνης, Σερρών, Δράμας, Καβάλας, Ξάνθης, Ροδόπης, Έβρου και Κερκύρας.

2.2 Διάρκεια παραχωρήσεως εκμεταλλεύσεως συγκοινωνιακού έργου

Στήν σχετική διάταξη του άρθρου 2 Ν. Δ 102/1973 (ΦΕΚ 178 / Α' / 17-8-1973) περί οργανώσεως των δια λεωφορείων αυτοκινήτων εκτελουμένων δημοσίων επιβατικών συγκοινωνιών, το άρθρο 5 « διάρκεια παραχωρήσεως εκμεταλλεύσεως συγκοινωνιακού έργου » όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 15 Ν. 1108/1980 αναφέρει :



Επί 20 έτη από της ισχύος του αντικαθιστώντος το παρόν άρθρο νόμου, παραχωρείται στα ΚΤΕΛ η εκμετάλλευσή του, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, καθοριζόμενου συγκοινωνιακού έργου, οι όροι υφ' ους τελεί η κατά το προηγούμενο εδάφιο παραχώρησης, εάν υπάρχουν τυχόν πρόσθετες κυρώσεις για παραβάσεις των διατάξεων και όρων της παραχώρησης και πάσα λεπτομέρεια συναφής προς την παραχώρηση καθορίζονται δια προεδρικού διατάγματος, εκδιδόμενου προτάσει του Υπουργού συγκοινωνιών.

- Στην συνέχεια η παράγραφος 2 του άρθρου 35 του νόμου 2874/2000, ΦΕΚ 286 Α' ορίζει ότι:

Η ισχύς των διατάξεων του νομοθετικού διατάγματος 102/1973 (ΦΕΚ 178 Α'), όπως παρατάθηκε με το άρθρο 15 του νόμου 1108/1980 (ΦΕΚ 304 Α') παρατείνεται μέχρι 31 Μαρτίου 2001.

- Με την παράγραφο 18 του άρθρου 10 του νόμου 2898/2001, ΦΕΚ 71 Α' ορίζεται ότι:

Η προθεσμία της παραγράφου 2 του άρθρου 35 του νόμου 2874/2000 (ΦΕΚ 286 Α') παρατείνεται μέχρι 30 Ιουνίου 2001.

Με τον νόμο 2963/2001 παρατείνεται η ανάθεση του συγκοινωνιακού έργου στα ΚΤΕΛ. Το άρθρο 2 – Ανάθεση Συγκοινωνιακού Έργου, στην παράγραφο 1 αναφέρει ότι: Η εκτέλεση και εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού έργου των τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών, υφιστάμενων και νέων, ανατίθεται αποκλειστικά στους φορείς συγκοινωνιακού έργου (ΚΤΕΛ) που προβλέπει ο νόμος αυτός, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις αυτού, από 1.7.2001 μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2011.



2.3 Προεδρικό διάταγμα, καθορισμός διοικητικών κυρώσεων

Το προεδρικό διάταγμα υπ' αριθ. 170/ΦΕΚ 140/Α/9-6-2003 καθορίζει τις διοικητικές κυρώσεις, οργάνων και την διαδικασία επιβολής τους στα διοικητικά όργανα των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου και στους ιδιοκτήτες των λεωφορείων του Ν. 2963/2001.

Επικυρωμένο από τον πρόεδρο της Ελληνικής δημοκρατίας θεσμοθετεί και τονίζει, έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις :

α) Του άρθρου 17 του νόμου 2963/2001 (Α' 268), οργάνωση και λειτουργία των δημοσίων επιβατικών μεταφορών και άλλες διατάξεις.

β) Του άρθρου 29 του νόμου 1558/1985 (1\137), κυβέρνηση και κυβερνητικά όργανα, όπως σε αυτό προστέθηκε το άρθρο 27 του νόμου 2081/1992 (Α'154) και αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 1 του νόμου 2469/1997 (Α' 125).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

3. Την 162/2003 γνωμοδότηση του Συμβούλιου της Επικρατείας, με πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποφασίζουμε :



2.3.1 Άρθρο 1, σύσταση και συγκρότηση πειθαρχικών συμβουλίων

1. Συνιστάται σε κάθε νομό που έχει έδρα συγκοινωνιακός φορέας, Πειθαρχικό Συμβούλιο, έργο του οποίου είναι η επιβολή διοικητικών κυρώσεων στα διοικητικά όργανα των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου και στους ιδιοκτήτες λεωφορείων.

Ειδικότερα, στο νομό Αττικής, συνιστώνται δύο Πειθαρχικά Συμβούλια, ένα στην περιφέρεια αρμοδιότητας του Νομάρχη Αθηνών και ένα στην περιφέρεια αρμοδιότητας του Νομάρχη Πειραιώς.

2. Με απόφαση του οικείου Νομάρχη, το Πειθαρχικό Συμβούλιο συγκροτείται από:
 - α) Τον προϊστάμενο της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης ως Πρόεδρο.
 - β) Έναν εκπρόσωπο της οικείας αστυνομικής αρχής .
 - γ) Έναν εκπρόσωπο του Νομαρχιακού συμβουλίου.
 - δ) Έναν εκπρόσωπο της Τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων (ΤΕΔΚ) του νομού.
 - ε) Έναν εκπρόσωπο της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΥΣ) ή της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ιδιοκτητών Αστικών Λεωφορείων (ΠΟΙΑΛ), κατά περίπτωση, ο οποίος δεν θα πρέπει να είναι μέτοχος, ή ιδιοκτήτης ή απασχολούμενος με οποιαδήποτε σχέση εργασίας στο οικείο ΚΤΕΛ.



Τα μέλη του Πειθαρχικού Συμβουλίου υπό τα στοιχεία (α) έως (ε) προτείνονται με τους αντίστοιχους αναπληρωτές τους από τον Διοικητή της οικείας αστυνομικής αρχής στην περίπτωση (β), από τον Πρόεδρο του Νομαρχιακού Συμβουλίου στην περίπτωση (γ), από το αρμόδιο όργανο της ΤΕΔΚ στην περίπτωση (δ) και από την ΠΟΑΥΣ ή την ΠΟΙΑΛ στην περίπτωση (ε).

Εάν η ΤΕΔΚ του νομού δεν προτείνει τον εκπρόσωπο της εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός (1) μηνός από την κοινοποίηση του σχετικού εγγράφου του Νομάρχη για ορισμό εκπροσώπου, το Πειθαρχικό Συμβούλιο συγκροτείται και λειτουργεί νόμιμα και χωρίς το μέλος αυτό.

Χρέη Γραμματέα του Πειθαρχικού Συμβουλίου εκτελεί υπάλληλος της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, που με τον αναπληρωτή του ορίζεται από τον οικείο Νομάρχη.

3. Στο Συμβούλιο δύναται να παρίσταται και εκπρόσωπος του Διοικητικού Συμβουλίου (Δ.Σ) του συγκοινωνιακού φορέα χωρίς δικαίωμα ψήφου.

2.3.2 Άρθρο 2, κυρώσεις

Το αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο επιβάλλει διοικητικό πρόστιμο:

1. Για παράβαση του άρθρου 8 του νόμου 2963/2001. ήτοι, μη εκτέλεση του καθορισμένου, με απόφαση του οικείου Νομάρχη, υποχρεωτικού δρομολογίου.
2. Για παραβάσεις του άρθρου 9, ήτοι για :
 - α) Επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών σε αστική περιοχή, κατά την εκτέλεση κοινού δρομολογίου ενδονομαρχιακής υπεραστικής επιβατικής γραμμής που συνδέει πρωτεύουσες ή άλλους δήμους ή κοινότητες ομόρων νομών, όταν υπάρχει αστική συγκοινωνία για το σύνολο της διαδρομής



των επιβατών αυτών ή δρομολόγιο του υπεραστικού οικείου ΚΤΕΛ σε χρόνο μικρότερο των 2 ωρών μετά τη διέλευση του λεωφορείου.

β) Επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών σε ενδιάμεσες στάσεις, διανομαρχιακών υπεραστικών επιβατικών γραμμών κατά την εκτέλεση υπερταχέων δρομολογίων.

γ) Επιβίβαση επιβατών, κατά την εκτέλεση ταχέων δρομολογίων διανομαρχιακών υπεραστικών επιβατικών γραμμών που συνδέουν πρωτεύουσες νομών ή άλλες πόλεις αυτών με την Αθήνα ή την Θεσσαλονίκη ή με πρωτεύουσες ή πόλεις νομών, από πρωτεύουσες ή πόλεις ενδιάμεσων της γραμμής νομών και αποβίβαση αυτών μέσα στα όρια του νομού του τέρματος της γραμμής ή σε άλλες ενδιάμεσες πρωτεύουσες ή πόλεις, όταν ο επιβάτης μπορεί να εξυπηρετηθεί από δρομολόγιο ΚΤΕΛ που έχει έδρα τον ενδιάμεσο νομό μέρα σε διάστημα δύο (2) ωρών πριν ή μετά τη διέλευση του λεωφορείου.

δ) Επιβίβαση επιβατών κατά την επιστροφή, με ταχεία δρομολόγια, στην έδρα του ΚΤΕΛ, από τα όρια των νομών του τέρματος της γραμμής και αποβίβαση αυτών μέσα στα όρια άλλων ενδιάμεσων νομών ή επιβίβαση επιβατών κατά την εκτέλεση των ίδιων δρομολογίων (της επιστροφής) από πρωτεύουσες ή άλλες πόλεις των ενδιάμεσων νομών που διέρχεται η γραμμή και η αποβίβαση τους σε άλλες ενδιάμεσες στάσεις όταν ο επιβάτης μπορεί να εξυπηρετηθεί από δρομολόγιο ΚΤΕΛ που έχει έδρα τον ενδιάμεσο νομό μέσα σε διάστημα δύο (2) ωρών πριν ή μετά τη διέλευση του λεωφορείου.

3. Για παραβάσεις της παραγράφου 6 του άρθρου 10, ήτοι,

α) Τοποθέτηση οποιουδήποτε εξαρτήματος ρίψης νομισμάτων ή συλλογής αυτών σε αστικό ή υπεραστικό λεωφορείο χωρίς την έκδοση του αναλόγου εισιτηρίου από κατάλληλα μηχανήματα.



β) Μη τοποθέτηση εκδοτικού ακυρωτικού μηχανήματος εισιτηρίων σε λεωφορείο που εξυπηρετεί αστικές γραμμές.

γ) Μη συμμόρφωση ιδιοκτήτη υπεραστικού λεωφορείου, σε απόφαση των διοικητικών οργάνων του φορέα του, για τοποθέτηση εκδοτικού ή ακυρωτικού μηχανήματος στο λεωφορείο του.

4. Για παραβάσεις του άρθρου 15, ήτοι :

α) Μη εξυπηρέτηση των τακτικών λεωφορειακών γραμμών που υπάγονται σε καθένα από αυτά.

β) Δρομολόγηση λεωφορείου που στερείται ισχύοντος δελτίου τεχνικού ελέγχου ή δεν έχει ευπρεπή εμφάνιση και δεν είναι καθαρό.

γ) Μη είσπραξη του καθορισμένου αντιτίμου εισιτηρίου και μη ανάρτηση σε εμφανή θέση του ισχύοντος τιμολογίου.

δ) Μη τήρηση με ακρίβεια του χρόνου εκτέλεσης των καθορισμένων δρομολογίων και μη δρομολόγηση εκτάκτων όταν το απαιτούν οι ανάγκες.

ε) Μη τοποθέτηση πινακίδων αφετηρίων και στάσεων και η διατήρηση σε καλή κατάσταση των σταθμών, πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων και στέγαστρα, αναμονής επιβατών.

στ) Μη κράτηση θέσεως σε επιβάτη.

ζ) Απώλεια αποσκευών επιβάτη και ασυνόδευτων μικροδεμάτων.

η) Άρνηση μεταφοράς ζώων συνοδείας αναπήρου ή μικρών κατοικίδιων (ζώων) που μεταφέρονται με κατάλληλα για το σκοπό αυτό μέσα.



θ) Μεταφορά εύφλεκτων και εκρηκτικών υλών.

ι) Μη επιστροφή του 70% της τιμής του εισιτηρίου, σε περίπτωση ακύρωσης της κράτησης θέσεως δρομολογίου υπεραστικής γραμμής, οκτώ (8) ώρες τουλάχιστον πριν της αναχώρησης του λεωφορείου, ή το 50% μέσα σε οκτώ (8) ώρες πριν την ώρα αναχώρησης.

ια) Μη τροποποίηση εισιτηρίου υπεραστικής γραμμής, για άλλη ημερομηνία του ταξιδιού επιβάτη, ή άρνηση μεταβίβασης του εισιτηρίου σε άλλο πρόσωπο χωρίς καμία επιβάρυνση του προσώπου, αυτού.

ιβ) Απρεπής συμπεριφορά

ιγ) Κάπνισμα κατά τη διάρκεια του δρομολογίου.

ιδ) Μη λειτουργία κλιματιστικού (θέρμανση- ψύξη) του λεωφορείου.

ιε) Έλλειψη φροντίδας και ενδιαφέροντος για επιβάτες που χρήζουν βοήθειας (έγκυες, ηλικιωμένοι, άτομα με ειδικές ανάγκες).

ιστ) Μη καταβολή της προβλεπόμενης αποζημίωσης σε επιβάτη για απώλεια αποσκευών ή ασυνόδευτων μικροδεμάτων.

5. Στους υπότροπους για την ίδια παράβαση, επιβάλλεται πρόστιμο.

6. Οι οριζόμενες με το άρθρο αυτό κυρώσεις επιβάλλονται παράλληλα και ανεξάρτητα από ποινικές ή διοικητικές που τυχόν προβλέπονται από άλλες διατάξεις.



2.3.3 Άρθρο 3, διαδικασία επιβολής του προστίμου

1. Η Γραμματεία του Πειθαρχικού Συμβουλίου του νομού της έδρας του λεωφορείου ή του συγκοινωνιακού φορέα για κάθε καταναλωτή για παράβαση που αναφέρεται στις διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου, που υποβάλλεται απευθείας ή διαβιβάζεται σ' αυτή από τις αρμόδιες υπηρεσίες, σχηματίζει σχετικό φάκελο και καλεί εγγράφως τον παραβάτη σε υποβολή γραπτών εξηγήσεων μέσα σε πέντε (5) ημέρες από την κοινοποίηση της πιο πάνω κλήσης. Φάκελο, επίσης, σχηματίζει για κάθε έκθεση παράβασης των αρμοδίων οργάνων, ήτοι, των Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου, του Σώματος Επιθεωρητών.

Ελεγκτών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, ή της Ελληνικής Αστυνομίας, τα οποία για κάθε παράβαση που βεβαιώνουν συντάσσουν σχετική έκθεση και την αποστέλλουν το αργότερο μέσα σε προθεσμία δέκα (10) ημερών από την σύνταξή της, στη Γραμματεία του Πειθαρχικού Συμβουλίου του νομού που έχει την έδρα του το λεωφορείο ή ο συγκοινωνιακός φορέας. Αντίγραφο της εκθέσεως κοινοποιείται στον παραβάτη με κλήση για υποβολή γραπτών εξηγήσεων μέσα σε προθεσμία πέντε (5) ημερών από την κοινοποίηση της εκθέσεως.

2. Μετά την παρέλευση της προθεσμίας που δόθηκε στον παραβάτη για παροχή γραπτών εξηγήσεων στις αναφορές των καταναλωτών ή στις εκθέσεις των οργάνων, ο Πρόεδρος του Πειθαρχικού Συμβουλίου αν μεν θεωρήσει ως αβάσιμες τις αιτιάσεις, θέτει τον φάκελο στο αρχείο, άλλως, προσδιορίζει με πράξη του την ημέρα κατά την οποία θα συζητηθεί η υπόθεση. Η ημέρα, η ώρα και ο τόπος της συνεδρίασης ανακοινώνονται εγγράφως στον παραβάτη τέσσερις (4) τουλάχιστον ημέρες πριν από τη συζήτηση της υπόθεσης, με κλήση για παράστασή του κατά την εκδίκαση αυτής.

3. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο εκδίδει την απόφασή του εντός δύο (2) μηνών από τη συζήτηση της υποθέσεως. Η απόφαση κοινοποιείται στον παραβάτη με απόδειξη παραλαβής και με σύνταξη του σχετικού αποδεικτικού επιδόσεως, στη συνέχεια δε, αποστέλλεται στην οικεία Δ.Ο.Υ. του παραβάτη για βεβαίωση και είσπραξη του προστίμου, σύμφωνα με τις διατάξεις περί είσπραξέως δημοσίων εσόδων.



Καθορισμός αμοιβής

Η αποζημίωση του προέδρου, των μελών και του γραμματέα του Πειθαρχικού Συμβουλίου του παρόντος προεδρικού διατάγματος καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18 του νομού 1505/1984 (Α 194).

2.3.4 Άρθρο 5, έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

2.4 Νομικά ζητήματα μετατροπής των Κ.Τ.Ε.Α. σε ανώνυμες εταιρείες σύμφωνα με το νόμο 2963/2001

Η νομοθετική ρύθμιση μετατροπής των ΚΤΕΑ σε ανώνυμες εταιρείες (Α.Ε.) παρουσιάζεται στο άρθρο 3 του νόμου 2963/2001.

1. Το άρθρο 3 του νόμου 2963/2001 (ΦΕΚ 268/23.11.2001) φέρει τον τίτλο : Μετατροπή των ΚΤΕΑ σε ανώνυμες εταιρείες .Σύμφωνα με το άρθρο αυτό οι ανώνυμες εταιρείες των προηγούμενων παραγράφων διέπονται από τις διατάξεις του παρόντος και του Κ.ν 2190/1920.
2. Σε αντίθεση προς το γερμανικό δίκαιο, στο δικαίό μας, δεν υπάρχει κώδικας μετατροπής επιχειρήσεων. Οι διατάξεις των ν.δ 1297/1972, ν. 2166/1993, ν 2386/1996, ν. 2578/1998 και ν.2992/2002, θεσπίζουν μέτρα και κίνητρα μετασχηματισμού ή μετατροπής Επιχειρήσεων. Οι προηγούμενες διατάξεις και εκείνες του ν. 2963/01 ανήκουν στο επιχειρησιακό δίκαιο. Χαρακτηρίζονται από ιδιαιτερότητες, οι οποίες διαφοροποιούν τη μετατροπή αυτή, από τη μετατροπή ή το μετασχηματισμό του εταιρικού δικαίου.



3. Τυπικό χαρακτηριστικό γνώρισμα της ιδιαιτερότητας που εισάγει ο ν. 2963/01 από νομική οικονομική και επιχειρηματική άποψη είναι το εξής: η επιχείρηση των ΚΤΕΛ συνεχίζεται με νέο νομικό φορέα, εκείνο της Α.Ε. .

Με το θεσμό της μετατροπής των ΚΤΕΛ σε Α.Ε. απλουστεύεται και επιταχύνεται η διαδικασία κτήσης του εταιρικού τύπου της Α.Ε. Δεν απαιτείται προηγούμενη λύση του νομικού προσώπου του ΚΤΕΛ, εκκαθάριση της περιουσίας του και μεταβίβασής της στην Α.Ε..

4. Η γραμματική διατύπωση πολλών διατάξεων του νόμου 2963/01, είναι τέτοια, που παρασύρει κατ' αρχήν, προς την κατεύθυνση ότι η μετατροπή των ΚΤΕΛ σε Α.Ε. είναι προαιρετική. Για παράδειγμα κάθε υφιστάμενο κατά την έναρξη της ισχύος του παρόντος νόμου ΚΤΕΛ δύναται να μετατραπεί σε ανώνυμη εταιρία . Μάλιστα, ΚΤΕΛ στα οποία είναι εντεταγμένα μέχρι και δώδεκα λεωφορεία δύναται να διατηρήσουν τη νομική μορφή που έχουν κατά την ημερομηνία ισχύος του παρόντος νόμου.

Ωστόσο, η αλήθεια είναι ότι, κάθε ΚΤΕΛ, που συμπληρώνει τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 3 υποχρεούται να μετατραπεί σε Α.Ε. Προς τη κατεύθυνση αυτή ωθούν οι παρεχόμενες απαλλαγές που αναφέρονται στο άρθρο 3. Την ίδια μονόδρομη κατεύθυνση επιβάλλουν και οι ρυθμίσεις του άρθρου 5 ν.2963/01.

2.5 Πράξη μετατροπής του ΚΤΕΛ νομού Αχαΐας σε Α.Ε.

Στο καταστατικό του ΚΤΕΛ νομού Αχαΐας παρουσιάζεται, το συμβόλαιο, μετατροπής του σε Α.Ε. Σε αυτό περιλαμβάνονται όλοι οι μέτοχοι της Α.Ε. και παρουσιάζεται αναλυτικά η διαδικασία μετατροπής, οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα της εταιρείας . Το συμβόλαιο αναφέρει :



Πράξη μετατροπής του « ΚΟΙΝΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ » (Κ.Τ.Ε.Λ Ν. ΑΧΑΪΑΣ) σε ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία « ΚΤΕΛ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ – Ανώνυμη Μεταφορική – Τουριστική και Εμπορική Εταιρία » - σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ν 2190/1920 και του ο ν. 2963/2001 όπως ισχύουν.

Εισφερόμενο μετοχικό κεφάλαιο μετατρεπόμενου « ΚΤΕΛ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ »
2.650.000 ΕΥΡΩ

Συνολικό Κεφάλαιο 2.650.000 ΕΥΡΩ.

- Στην Πάτρα σήμερα στις εννέα – 9 – ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ του έτους δύο χιλιάδες τρία (2003), ημέρα ΤΡΙΤΗ στην ισόγειο αίθουσα Επιμελητηρίου Αχαΐας που βρίσκεται στην Πάτρα και στην οδό Μιχαλακοπούλου αρ. 58, σε εμένα τη Συμβολαιογράφο ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΥ του Γεωργίου και της Μαρίας που κατοικώ και εδρεύω εδώ, εμφανίστηκαν οι κατωτέρω γνωστοί μου και μη εξαιρετέοι,

Νομιμοποίηση του νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία « ΚΟΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ – ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ » που συστάθηκε σύμφωνα με το ν.δ 102/1973.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΥΡΜΠΙΑΝΑΣ του Δημητρίου και της Δήμητρας, οδηγός αυτοκινήτου, που έχει γεννηθεί στο Λάππα Πατρών Αχαΐας το 1945 και κατοικεί στην Πάτρα (Αγ. Νικολάου 67-69) Α.Α.Τ.-790.662/13-3-1995 Υ.Α Πατρών, και με Α.Φ.Μ 010834303, Πρόεδρος του μετατραπομένου «ΚΟΙΝΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ - ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ » όπως αυτό προκύπτει από την από 28-11-2001 και αριθμό Πρακτικού 168, απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του μετατραπομένου ΚΤΕΛ, αντίγραφο της οποίας προσαρτάται στο παρόν, ο οποίος ενεργεί εν προκειμένω ως εκπρόσωπος του άνω νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου που έχει συσταθεί με το ν.δ 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α'), και ο οποίος όπως προκύπτει από την από 170/ 3-4-2002 απόφαση της Γενικής Συνέλευσης,



αντίγραφο της οποίας προσαρτάται στο παρόν, σε συνδυασμό με την από 175/9-7-2003 απόφαση της Γενικής Συνέλευσης αυτού, αντίγραφο της οποίας προσαρτάται στο παρόν, ενεργεί κατ' εξουσιοδότηση της Γενικής Συνέλευσης του μετατραπομένου ΚΤΕΛ, σύμφωνα με τις οποίες αποφασίστηκε, με την πλειοψηφία του άρθρου 3 παρ. 1 του ν. 2963/2001, η μετατροπή του άνω νομικού προσώπου σε ανώνυμη εταιρία με τις ειδικότερες διατάξεις του άρθρου 3 παρ. 2 εδ β(1) σε συνδυασμό με την από 175/9-7-2003 Γενική Συνέλευση εξουσιοδότησαν αυτόν ως Πρόεδρο του μετατρεπομένου νομικού προσώπου, να υπογράψει το παρόν και κατά τις ειδικότερες διατάξεις του τις οποίες έχει εγκρίνει με την άνω απόφασή της, με την κατά νόμο πλειοψηφία άνω των 2/3 του συνολικού αριθμού των μετόχων αυτού σύμφωνα με τις παραπάνω διατάξεις του ν 2963/2001.

Ο ως άνω, συμβάλλεται στο παρόν υπό την ιδιότητα του αυτή και κατ' εντολή και δια λογαριασμό της Γενικής Συνέλευσης όλων των μετόχων του μετατρεπομένου « ΚΟΙΝΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ » σε ανώνυμη εταιρία, οι οποίοι σύμφωνα με την από 175/03 απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των, αποφάσισαν την μετατροπή του νομικού προσώπου ιδιωτικού Δικαίου με την επωνυμία « ΚΟΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ » σε ανώνυμη εταιρεία, εισφέροντας σε αυτήν όλο το ενεργητικό της, όπως αυτό αποτιμήθηκε από την επιτροπή του άρθρου 9 του ν. 2190/20 και φαίνεται στην από 22-7-2003 έκθεσή της ανερχόμενο σε 2.650.000 ευρώ και με καταβολή χρημάτων, με συμμετοχή των μετόχων σε αυτό σύμφωνα με όσα αναφέρονται στις διατάξεις του καταστατικού που ακολουθεί.

2.5.1 Νομιμοποίηση των συμβαλλομένων στο παρόν μετόχων

Οι κάτωθι συμβαλλόμενοι, ως μέτοχοι του μετατρεπομένου σε ανώνυμη εταιρεία « ΚΟΙΝΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ » που είναι οι εξής :



- Για το λεωφορείο 1 συγκύριοι είναι : Α/ ΧΡΗΣΤΟΣ ΦΕΡΩΝΑΣ και Β/ ΑΝΔΡΙΑΝΑ ΜΑΝΩΛΟΠΟΥΛΟΥ
- Λεωφορείο 2, κύριος του είναι ο ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 3, συγκύριοι είναι : Α/ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ και Β/ ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 4, κύριος του είναι ο ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΝΤΩΝΗΣ
- Λεωφορείο 5, συγκύριες είναι : Α/ ΑΓΓΕΛΙΚΗ συζ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΓΚΟΥΒΑ και Β/ ΑΡΓΥΡΩ συζ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ
- Λεωφορείο 6, συγκύριοι είναι : Α/ ΦΩΤΙΟΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Β/ ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ και Γ/ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 7, συγκύριοι είναι : Α/ ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ – ΚΙΟΥΣΗΣ και Β/ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ – ΚΙΟΥΣΗΣ
- Λεωφορείο 8, κύρια του είναι η ΦΩΤΟΥΛΑ συζ. ΑΝΔΡΕΑ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΥ
- Λεωφορείο 9, κύριος του είναι ο ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ
- Λεωφορείο 10, συγκύριοι είναι : Α/ ΑΛΕΞΙΟΣ ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ, Β/ ΗΛΙΑΣ ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ και Γ/ ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 11, συγκύριοι είναι : Α/ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, Β/ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ και Γ/ ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΖΟΛΑΣ
- Λεωφορείο 12, συγκύριοι είναι : Α/ ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ και Β/ ΑΝΔΡΕΑΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ



- Λεωφορείο 13, κύριος του είναι ο ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΛΩΝΗΣ
- Λεωφορείο 14, κύριος του είναι ο ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 15, συγκύριοι του είναι : Α/ ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΣ και Β/ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΚΑΝΕΛΛΑΚΗΣ
- Λεωφορείο 16, κύριος του είναι ο ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 17, κύριος του είναι ο ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 18, κύριος του είναι ο ΞΕΝΟΦΩΝ ΠΑΠΑΡΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 19, κύρια του είναι η ΑΓΓΕΛΙΚΗ συζ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΥ
- Λεωφορείο 20, κύριος του είναι ο ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΝΩΛΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 21, συγκύριοι είναι : Α/ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ, Β/ ΘΕΟΦΑΝΗΣ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ και Γ/ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 22, κύριος του είναι ο ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 23, κύριος του είναι ο ΑΝΔΡΕΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 24, κύριος του είναι ο ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΤΟΓΙΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 25, συγκύριοι είναι : Α/ ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΥΨΑΣ, Β/ ΚΡΑΒΒΑΡΙΤΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Γ/ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΨΑΣ
- Λεωφορείο 26, κύριος του είναι ο ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΥΡΜΠΑΝΑΣ



- Λεωφορείο 27, κύριος του είναι ο ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΡΑΒΑΡΙΩΤΗΣ
- Λεωφορείο 28, -Α/ ΤΣΑΚΑΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ και Β/ ΤΣΑΚΑΣ ΘΩΜΑΣ
- Λεωφορείο 29, -Α/ ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ και Β/ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 30, -Α/ ΛΑΜΠΡΙΝΗ συζ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΚΚΟΥ, Β/ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΝΙΑΧΟΣ και Γ/ ΗΛΙΑΣ ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 31, Α/ ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΜΑΝΤΑΣ και ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΜΑΝΤΑΣ
- Λεωφορείο 32, Α/ ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ και Β/ ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ
- Λεωφορείο 33, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΓΑΛΙΑΣ
- Λεωφορείο 34, ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΣΥΨΑΣ
- Λεωφορείο 35, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΡΔΟΥΛΗΣ
- Λεωφορείο 36, ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΤΣΙΝΤΩΝΗΣ
- Λεωφορείο 37, Α/ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΤΑΣ, και Β/ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ
- Λεωφορείο 38, ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 39, ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ
- Λεωφορείο 40, ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ ή ΚΙΟΥΣΗΣ
- Λεωφορείο 41, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΡΑΒΑΡΙΩΤΗΣ



- Λεωφορείο 42, ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΣΑΧΝΙΚΑΣ
- Λεωφορείο 43, ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΛΟΥΚΙΝΙΩΤΗΣ
- Λεωφορείο 44, ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΤΕΛΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 45, ΚΛΕΑΝΘΗΣ ΚΟΤΣΑΣ
- Λεωφορείο 46, ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ ο οποίος ενεργεί στο παρόν για λογαριασμό του και σαν πληρεξούσιος των : Α/ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΠΟΥΛΟΥ, Β/ ΑΓΛΑΪΑΣ ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΟΠΟΥΛΟΥ, Γ/ ΓΕΩΡΓΙΑΣ συζ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ και Δ/ ΖΑΧΑΡΩΣ ΜΑΝΙΑΤΗ
- Λεωφορείο 47, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΑΚΙΝΤΖΗΣ
- Λεωφορείο 48, Α/ ΦΙΛΙΠΠΙΟΣ ΦΛΩΡΟΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 49, Α/ ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ και Β/ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ
- Λεωφορείο 50, ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ ΛΕΚΚΑΣ
- Λεωφορείο 51, ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 52, ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 53, ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΓΑΖΑΣ
- Λεωφορείο 54, ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 55, Α/ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ και ΧΡΗΣΤΟΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ



- Λεωφορείο 56, Α/ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ και ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 57, Α/ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΠΟΥΛΟΣ και Β/ ΒΑΣΙΛΙΚΗ-ΑΜΑΛΙΑ συζ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΝΤΡΕΚΗ
- Λεωφορείο 59, Α/ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ και Β/ ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΠΗΣ
- Λεωφορείο 60, Α/ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΑΧΝΙΚΑΣ και Β/ ΣΩΤΗΣΡΙΟΣ ΜΑΝΤΑΣ
- Λεωφορείο 61, Α/ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΚΑΚΟΥΛΙΔΗΣ και Β/ ΚΟΛΛΙΑΣ ΕΥΡΥΠΙΔΗΣ
- Λεωφορείο 62, Α/ ΑΓΓΕΛΗΣ ΜΠΑΣΚΟΥΤΑΣ και Β/ ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΜΠΑΣΚΟΥΤΑΣ
- Λεωφορείο 63, Α/ ΔΗΜΗΤΡΑ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΥ, Β/ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ και Γ/ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΦΛΩΡΑΚΗΣ
- Λεωφορείο 64, ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΣΟΥΛΑΣ
- Λεωφορείο 65, Α/ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ, Β/ ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΣΟΥΛΑΣ και Γ/ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΑΡΑΣΟΥΛΑ
- Λεωφορείο 66, Α/ ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΛΑΣ και Β/ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΛΑΣ
- Λεωφορείο 67, Α/ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΤΣΙΝΑΣ και Β/ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 68, ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΛΟΥΚΙΝΙΩΤΗΣ
- Λεωφορείο 69, ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ



- Λεωφορείο 70, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 71, Α/ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΠΑΝΤΑΖΟΠΟΥΛΟΥ και ΑΛΕΞΙΟΣ ΠΑΝΤΑΖΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 72, ΑΓΓΕΛΟΣ ΦΡΑΝΤΖΗΣ
- Λεωφορείο 73, Α/ ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ και Β/ ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ
- Λεωφορείο 74, ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ
- Λεωφορείο 75, ΑΓΓΕΛΙΚΗ συζ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ-ΣΕΡΕΤΗ
- Λεωφορείο 76, ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΝΤΩΝΗΣ
- Λεωφορείο 77, ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 78, ΗΛΙΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 79, Α/ ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΝΤΑΣ και Β/ ΙΩΑΝΝΑ ΜΑΝΤΑ
- Λεωφορείο 80, ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΑΒΑΡΙΩΤΗΣ
- Λεωφορείο 81, ΒΑΣΙΛΙΚΗ - ΑΜΑΛΙΑ ΝΤΡΕΚΗ
- Λεωφορείο 82, ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 83, ΧΡΥΣΑΝΘΗ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 84, ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΜΠΙΑΝΑΣ



- Λεωφορείο 85, ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 86, ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΩΤΗΣ
- Λεωφορείο 87, ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 88, Α/ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ, Β/ ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ, Γ/ ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ, και Δ/ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 89, Α/ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ενεργεί σαν πληρεξούσιος της ΖΩΗΣ συζ. ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ-ΣΕΡΕΤΗ
- Λεωφορείο 90, ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΡΟΔΗΣ
- Λεωφορείο 91, ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΦΡΑΡΑΚΗΣ
- Λεωφορείο 92, Α/ ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΚΩΤΣΙΑ, Β/ ΕΙΡΗΝΗ – ΜΑΡΙΑ ΚΩΤΣΙΑ και ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΚΩΤΣΙΑ
- Λεωφορείο 93, Α/ ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΜΑΝΤΑΣ και Β/ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΤΑΣ
- Λεωφορείο 94, Α/ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ και Β/ ΕΙΡΗΝΗ ΝΙΚΑΚΗ
- Λεωφορείο 95, Α/ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΥΡΜΠΙΑΝΑΣ και Β/ ΜΑΜΑΣΗΣ ΜΙΧΑΗΛ
- Λεωφορείο 96, Α/ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ ΔΕΝΔΡΙΝΟΣ και Β/ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΕΝΔΡΙΝΟΣ
- Λεωφορείο 97, Α/ ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ και Β/ ΜΑΡΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ



- Λεωφορείο 98, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΝΤΩΝΗΣ
- Λεωφορείο 99, Α/ ΜΑΡΙΑ ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΥ και Β/ ΕΛΕΝΗ συζ. ΜΙΧΑΗΛ ΑΝΤΩΝΙΟΥ
- Λεωφορείο 100, Α/ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ και Β/ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 101, Α/ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΔΕΝΔΡΙΝΟΥ, Β/ ΕΥΓΕΝΙΑ ΔΕΝΔΡΙΝΟΥ και ΜΑΡΙΑ χήρα ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ ΔΕΝΔΡΙΝΟΥ
- Λεωφορείο 102, Α/ ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ, Β/ ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ και Γ/ ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ
- Λεωφορείο 103, ΘΕΟΦΑΝΗΣ ΒΛΑΧΟΣ
- Λεωφορείο 104, Α/ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΡΔΙΚΟΣ , και Β/ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΑΡΔΙΚΟΣ
- Λεωφορείο 105, Α/ ΜΙΧΑΗΛ ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ και Β/ ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΑΙΧΜΑΛΩΤΙΔΗΣ
- Λεωφορείο 106, ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΜΠΟΥΣΙΑΣ
- Λεωφορείο 107, ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΤΣΙΝΤΩΝΗΣ
- Λεωφορείο 108 , ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΡΑΒΑΡΙΩΤΗΣ
- Λεωφορείο 109, Α/ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΑΝΩΛΟΠΟΥΛΟΣ και Β/ ΗΛΙΑΣ ΜΑΝΩΛΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 110, Α/ ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΠΟΛΙΤΗ, Β/ΕΥΣΤΑΘΙΑ ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΥ και Γ/ ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ



- Λεωφορείο 111, Α/ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΕΤΡΟΥΤΣΟΣ και Β/ ΛΙΝΑΡΔΑΤΟΣ – ΖΑΠΑΝΤΗΣ
- Λεωφορείο 112, Α/ ΑΛΕΞΙΟΣ ΠΑΠΑΡΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 113, ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 114, ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΝΙΤΣΑΣ
- Λεωφορείο 115, Α/ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ, Β/ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ, Γ/ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ και Δ/ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 116, ΑΓΓΕΛΟΣ ΨΗΜΜΕΝΟΣ
- Λεωφορείο 117, ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΘΩΜΑΣ
- Λεωφορείο 118, ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 119, Α/ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ και Β/ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΤΣΙΜΠΕΡΗΣ
- Λεωφορείο 120, ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΖΟΛΑΣ
- Λεωφορείο 121, ΜΗΝΑΣ ΧΡΙΣΤΑΚΑΚΟΣ
- Λεωφορείο 122, Α/ ΜΑΡΙΑ συζ . ΚΥΡΙΑΚΟΥ ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΥ, Β/ ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΥ και Γ/ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 123, ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ



- Λεωφορείο 124, Α/ ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ ΡΟΔΙΤΟΥ, Β/ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΕΛΟΣ και Γ/ ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΕΛΟΣ
- Λεωφορείο 130, ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΚΟΥΡΜΠΑΝΑ
- Λεωφορείο 131, ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΝΤΩΝΗΣ
- Λεωφορείο 132, ΑΓΓΕΛΙΚΗ συζ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΥ
- Λεωφορείο 133, Α/ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΡΟΓΚΑΣ και Β/ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΡΟΓΚΑΣ
- Λεωφορείο 134, ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΝΕΛΑΚΗΣ
- Λεωφορείο 135. ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΜΠΟΥΡΗΣ
- Λεωφορείο 136, Α/ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΚΡΙΝΤΖΟΣ και Β/ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΓΙΑΣ
- Λεωφορείο 137, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΘΩΜΑΣ
- Λεωφορείο 138, ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ
- Λεωφορείο 139, ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΝΤΑΒΛΟΥΡΟΣ

Όπως οι ανωτέρω αναφέρονται στο επισυναπτόμενο παρόν, επίσημο αντίγραφο από το βιβλίο μετόχων του « ΚΟΙΝΟΥ ΤΑΜΕΙΟ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ », οι οποίοι και αποδέχονται, κατά τους όρους του ν. 2963/2001 να μισθώσουν τα δημόσιας χρήσης λεωφορεία της ιδιοκτησίας τους, στην εκ της μετατροπής ανώνυμη εταιρεία, καθώς και εκείνα που θα προέρχονται από την αντικατάστασή τους κατά τους ειδικότερους όρους και προϋποθέσεις που καθορίζονται από την υπ' αριθμ. Β – 1189/37/2003 Υπουργική απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.



Οι εδώ συμβαλλόμενοι δηλαδή ο ως άνω Πρόεδρος του « ΚΟΙΝΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ » που ενεργεί ως νόμιμος εκπρόσωπος αυτού αλλά και ατομικά οι ανωτέρω μέτοχοι που συνυπογράφουν το παρόν, δηλώνουν συμφωνούν και συνομολογούν ότι μετατρέπουν το ως άνω νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου σε ανώνυμη εταιρεία , με μίσθωση των λεωφορείων φυσικών ή νομικών προσώπων που είναι ήδη ενταγμένα στο « ΚΟΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ » καθώς και αυτών που προέρχονται από αντικατάσταση, σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. Β του ν. 2963/2001, και με εισφορά όλου του ενεργητικού του μετατρεπόμενου ΚΤΕΛ στο κεφάλαιο της παρούσας ανώνυμης εταιρείας και με καταβολή χρημάτων σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 του ν. 2190/20 .

Από την έγκριση του παρόντος καταστατικού από την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Αχαΐας και την δημοσίευση αυτού στο ΦΕΚ, η ανώνυμη εταιρεία υποκαθιστά αυτοδικαίως και χωρίς άλλη διατύπωση το «ΚΟΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ (.Κ.Τ.Ε.Λ)» και η μεταβίβαση αυτή αποτελεί οιασδήποτε καθολική διαδοχή. Στο περιθώριο των οικείων βιβλίων του Υποθηκοφυλακείου Πατρών θα σημειώνεται η καθολική διαδοχή που επέρχεται με τις διατάξεις του ν. 2963/2001 στα ακίνητα . Επίσης, μεταβιβάζονται οι άδειες κάθε φύσεως που υφίστανται επ' ονόματι του μετατρεπόμενου ΚΤΕΛ, άδειες αυτοκινήτων, άδειες μηχανολογικών γενικά εγκαταστάσεων, άδειες τηλεφώνων, άδειες παροχής ρεύματος και νερού και γενικά όλες οι άδειες και τα δικαιώματα του μετατρεπόμενου ΚΤΕΛ. Μαζί με τα παραπάνω η ανώνυμη εταιρεία υπεισέρχεται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των υφιστάμενων μισθώσεων και όλο το απασχολούμενο προσωπικό του μετατρεπόμενου ΚΤΕΛ που με βάση σχέση εξαρτημένης εργασίας προσφέρει τις υπηρεσίες του στην παρούσα ανώνυμη εταιρεία διατηρώντας όλα τα δικαιώματα του που απορρέουν από τις μεταξύ αυτού και του μετατρεπόμενου ΚΤΕΛ, συμβάσεις εξαρτημένης εργασίας. Οι εκκρεμείς δίκες θα συνεχίζονται και δεν θα επέρχεται βίαια διακοπή αυτών λόγω της άνω μετατροπής χωρίς να απαιτείται καμία ιδιαίτερη διατύπωση για τη συνέχιση αυτών από την συνέχιση αυτών από την ανώνυμη εταιρεία .



2.6 Επωνυμία - Έδρα

- Η επωνυμία της εταιρείας είναι « ΚΤΕΛ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ - ΑΝΩΝΥΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ »

Ο διακριτικός τίτλος είναι « ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε »

Η εταιρεία χρησιμοποιεί ως σήμα της το φάρο της πόλεως των Πατρών. Για τις συναλλαγές της με την αλλοδαπή η επωνυμία και ο διακριτικός τίτλος θα εκφράζονται με λατινικά στοιχεία .

- Έδρα της εταιρείας ορίζεται ο Δήμος Πατρέων του Νομού Αχαΐας, όπου η εταιρεία ενάγεται για κάθε διαφορά της, εκτός αν ο νόμος ορίζει διαφορετικά.

Η εταιρεία μπορεί να δημιουργήσει υποκαταστήματα, εκδοτήρια, πρακτορεία, αποθήκες και γραφεία, ως και επιβατικούς σταθμούς σε κάθε πόλη της Ελλάδος ως και του εξωτερικού, μετά από απόφαση του Δ.Σ που θα καθορίζει και τις εργασίες, αρμοδιότητες, καθήκοντα και έκταση δικαιοδοσίας τους και τον τρόπο γενικά της λειτουργίας των. Δύναται δε αυτή να ιδρύει και συμμετέχει και σε άλλα νομικά πρόσωπα οποιασδήποτε νομικής μορφής με αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της, εφ' όσον το αντικείμενο των εργασιών των είναι το αυτό η συναφές η συμπληρωματικό με τον παρακάτω σκοπό της.

2.7 Σκοπός

Σκοπός του « ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε » είναι :

1. Η εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου καθώς και οποιουδήποτε άλλου έργου οδικών συγκοινωνιών, όπως αυτά ορίζονται στα άρθρα 4 και 6 του ν. 2963/2001



και δη η εκτέλεση και εκμετάλλευση, εντός και εκτός της Ελλάδος και εκεί που γενικά επιτρέπεται κατά τις κείμενες διατάξεις, παντός συγκοινωνιακού έργου, όπως:

α) Των υφιστάμενων τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών, που έχει ανατεθεί βάση του νόμου στα ΚΤΕΛ και εκτελούνται ήδη από αυτά .

β) Των νέων τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών, που ήθελαν καθοριστεί στο μέλλον .

γ) Των δρομολογίων μεταφοράς προσώπων σε συνέδρια, πολιτιστικές, αθλητικές, πολιτικές, και κοινωνικές εκδηλώσεις .

δ) Των δρομολογίων μεταφοράς στρατιωτών από και προς στρατιωτικές μονάδες .

ε) Των δρομολογίων μεταφοράς μαθητών από και προς σχολεία ως και για πραγματοποίηση εκδρομών.

ζ) Των δρομολογίων μεταφοράς λουομένων .

η) Η εκτέλεση παντός άλλου δρομολογίου, που επιτρέπεται από τις κείμενες διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας ή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πάσης φύσης .

2. Η οργάνωση και έκταση τουριστικών ταξιδιών με οποιαδήποτε μορφή, εντός και εκτός Ελλάδος, καθώς και η ίδρυση και λειτουργία τουριστικών γραφείων εσωτερικού ή γενικού τουρισμού.

3. Η μεταφορά δεμάτων και πάσης φύσεως αντικειμένων επί κομίστρω ως και την κατ' οίκον παραλαβή και παράδοση.



4. Η διαφημιστική εκμετάλλευση των κάθε είδους εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού όπως :

α) των σταθμών άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων .

β) των σταθμών στέγασης, συντήρησης, τροφοδοσίας και εφοδιασμού με καύσιμα των αυτοκινήτων .

γ) των στεγάστρων των στάσεων

δ) των χώρων αναμονής και εξυπηρέτησης των επιβατών .

ε) των λεωφορείων που ανήκουν ή θα ανήκουν στην ίδια την εταιρεία είτε στους μετόχους της κ.λ.π.

Προς πραγμάτωση των ανωτέρω η ανώνυμη εταιρεία :

1. Θα εκπονεί κάθε είδους μελέτες συναφείς με τους σκοπούς της εταιρείας, θα διοργανώνει σεμινάρια και συνέδρια με αντικείμενο την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και την ποιοτική αναβάθμιση των παρεχομένων από την εταιρεία υπηρεσιών προς τους πελάτες της.

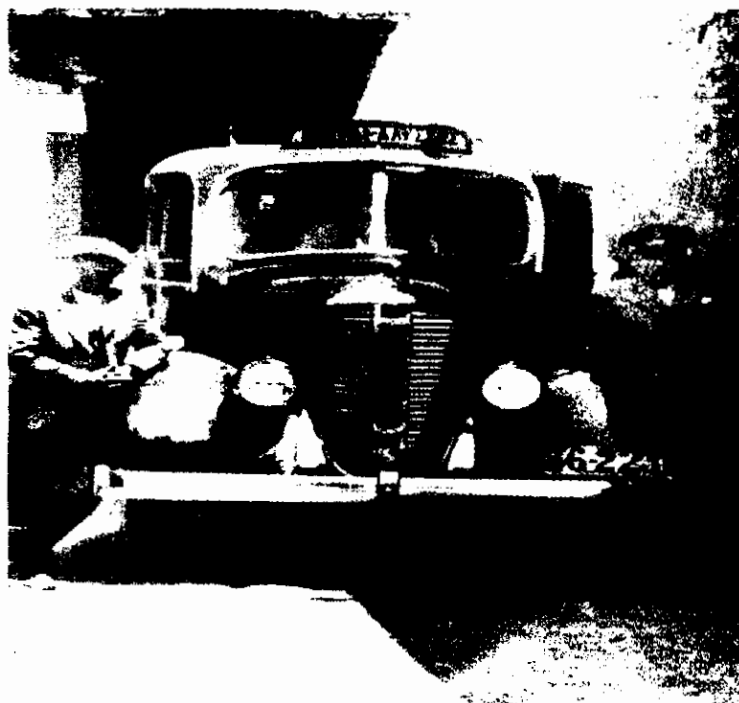
2. Θα συνεργάζεται με σιδηροδρομικές, αεροπορικές, ναυτιλιακές, τουριστικές, μεταφορικές και λοιπές συναφείς επιχειρήσεις πάσης μορφής, φυσικών ή νομικών προσώπων Δημοσίου και Ιδιωτικού Δικαίου, και Ο.Τ.Α, για την παροχή σχετικών υπηρεσιών με τον σκοπό της .

3. Θα ιδρύει σε νομαρχιακό ή διανομαρχιακό ή εθνικό επίπεδο, πάσης φύσεως θυγατρικές της εταιρείας ή θα συμμετέχει σε παντός τύπου εταιρείες και προμηθευτικούς συνεταιρισμούς μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, για την προμήθεια οχημάτων, ανταλλακτικών, εξαρτημάτων καυσίμων και άλλων υλικών .

4. Θα κατασκευάζει, αγοράζει και εκμεταλλεύεται με κάθε τρόπο, κάθε είδους εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, ιδίως δε τους σταθμούς άφιξης και αναχώρησης των λεωφορείων, τους χώρους στάθμευσης, στέγασης, συντήρησης, τροφοδοσίας και εφοδιασμού των λεωφορείων με καύσιμα και λιπαντικά, τους χώρους αναμονής και εξυπηρέτησης των επιβατών, τις στάσεις και τα στέγαστρα σε οποιοδήποτε σημείο του οδικού δικτύου, τους χώρους εστίασης και ψυχαγωγίας του επιβατικού κοινού που δημιουργούνται από αυτήν προς εξυπηρέτηση αυτού.

2.8 Διάρκεια

Η διάρκεια της παρούσης εταιρείας ορίζεται σε πενήντα (50) έτη και αρχίζει από την ημέρα της καταχώρησης της εγκρίνουσας το παρόν καταστατικό απόφασης της εποπτεύουσας Δημόσιας Αρχής στο μητρώο ανωνύμων εταιρειών και λήγει την αντίστοιχη ημερομηνία του 50 έτους. Η εν λόγω διάρκεια αυτής δύναται να παραταθεί με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων, που θα ληφθεί και δημοσιευθεί πριν την λήξη αυτής (διάρκειας).



Φωτογραφία 3. Λεωφορείο Φάρμο 19 θέσεων το 1939



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο Διοίκηση - λειτουργία

Η καλή διοίκηση δίνει ζωή στις επιχειρήσεις. Όταν τα διοικητικά στελέχη γνωρίζουν την τεχνική της διοικήσεως μπορούν να κατευθύνουν τις συντονισμένες προσπάθειες των ατόμων για την πραγματοποίηση προκαθορισμένων σχεδίων όταν βέβαια υπάρχει οργανωτική διάθρωση. Τα καθήκοντα της λήψης αποφάσεως, του προγραμματισμού, της οργάνωσης, της διεύθυνσης, του συντονισμού και του ελέγχου τα αναλαμβάνουν τα διοικητικά στελέχη του ΚΤΕΛ Ν. Αχαΐας τα οποία είναι τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου.

3.1 Διοικητικό Συμβούλιο

Η εταιρεία διοικείται από το Διοικητικό Συμβούλιο, που απαρτίζεται από επτά (7) μέλη, τα οποία εκλέγονται με μυστική ψηφοφορία και είναι αποκλειστικά μέτοχοι αυτής.

Η αμοιβή αυτών, δηλαδή του Προέδρου και λοιπών Συμβούλων, είτε κατά συνεδρίαση είτε κατ' αποκοπή καθορίζεται από την Γ.Σ με ειδική απόφαση και βαρύνει τον προϋπολογισμό της εταιρείας. Ειδική απόφαση της Γ.Σ καθορίζει και κάθε αμοιβή αυτών, εάν τους ανατεθούν καθήκοντα με οποιαδήποτε σχέση μίσθωσης έργου η σύμβασης εντολής. Κάθε άλλη δαπάνη για αμοιβή των άνω, βαρύνει την εταιρεία μόνον εάν εγκριθεί από την Γ.Σ. Μείωση δε της αποφασισθείσας από την Γ.Σ αμοιβής μόνο με δικαστική απόφαση είναι δυνατή και μετά από αίτηση των μετόχων που εκπροσωπούν το 1/10 του καταβεβλημένου εταιρικού κεφαλαίου.



Τα μέλη του Δ.Σ. (σύμβουλοι) φυσικά η νομικά πρόσωπα δέον απαραίτητως να είναι μέτοχοι. Οι σύμβουλοι εκλέγονται για θητεία τριών (3) ετών. Είναι δε επανεκλέξιμοι και ελευθέρως ανακλητοί από την Γ.Σ. των μετοχών. Εάν μέλος του Δ.Σ. είναι νομικό πρόσωπο τούτο εκπροσωπείται από το νόμιμο εκπρόσωπο του που θα το γνωστοποιεί πριν τριάντα (30) ημέρες.

Το Δ.Σ. κατά την πρώτη μετά την εκλογή του συνεδρίαση που συνέρχεται με πρόσκληση του πλειοψηφίσαντος συμβουλίου, εκλέγει υποχρεωτικά εκ των μελών του τον Πρόεδρο, Αντιπρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο, ενδεχομένως και Αναπληρωτή Διευθύνοντα Σύμβουλο, και καθορίζει τις αρμοδιότητες απάντων των μελών του ως και την εκπροσώπηση της εταιρείας. Χρέη Γραμματέως στο Δ.Σ. εκτελεί ένα μέλος του Δ.Σ. η και τρίτο πρόσωπο που ορίζεται από αυτό. Το Δ.Σ. δύναται να αναθέσει καθήκοντα Προέδρου και Διευθύνοντα Συμβούλου σωρευτικά σε ένα πρόσωπο.

Δεν μπορεί να εκλεγεί ως μέλος του Δ.Σ., μέτοχος που καταδικάστηκε τελεσίδικα, σε βαθμό κακουργήματος η πλημμελήματος, για τα αδικήματα του άρθρου 135 παρ. 3 του Ποινικού Κώδικα, κλοπής, υπεξαίρεσης, δωροδοκίας, λιποταξίας, παραχάραξης, πλαστογραφίας, απάτης, απιστίας, εκβίασης, συκοφαντικής δυσφήμισης, εμπορίας, διακίνησης και χρήσης ναρκωτικών, λαθρεμπορίας, μεταφοράς λαθρομεταναστών, σύστασης συμμορίας και απαγωγής. Η τελεσίδικη καταδίκη για τα αδικήματα αυτά αποτελεί λόγω έκπτωσης η απόλυσης αντίστοιχα.

3.1.1 Διαδικασία εκλογής Διοικητικού Συμβουλίου

Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου εκλέγονται από την Γενική Συνέλευση των μετόχων της εταιρείας με μυστική ψηφοφορία και με τη συνήθη απαρτία και πλειοψηφία για τριετή θητεία. Για την εκλογή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου συγκροτείται ενιαίο ψηφοδέλτιο στο οποίο αναγράφονται με απόλυτη αλφαβητική σειρά τα ονόματα των υποψηφίων,



οι υποψηφιότητες των οποίων πρέπει να κατατίθενται προ τριών ημερών με των σχετικών ποινικών μητρώων στην γραμματεία της εταιρείας, της ημέρας σύγκλισης της Γ.Σ. μη υπολογιζόμενης.

Κατά την ψηφοφορία τίθεται έως 7 σταυροί προτίμησης. Ψηφοδέλτιο που δεν φέρει κανέναν σταυρό προτίμησης θεωρείται λευκό και δεν προσμετράται υπέρ κάποιου των υποψηφίων, ψηφοδέλτιο που φέρει ξέσματα, αποσβέσεις, διαγραφές η άλλα διακριτικά γνωρίσματα η σημάδια, καθώς και ψηφοδέλτιο που φέρει περισσότερους από επτά (7) σταυρούς προτίμησης θεωρείται άκυρο και ωσαύτως δεν προσμετράται υπέρ κάποιου των υποψηφίων. Ως εκλεγέντες θεωρούνται οι επτά (7) πρώτοι κατά σειρά πλειοψηφίας, υποψήφιοι. Σε περίπτωση ισοψηφίας, στην έβδομη θέση, περισσότερων υποψηφίων επαναλαμβάνεται η ψηφοφορία μεταξύ των ισοψηφισάντων και εκλέγεται ο μεταξύ τους πλειοψηφών σε περίπτωση δε και νέας ισοψηφίας μεταξύ τους διενεργείται νέα ψηφοφορία η οποία επαναλαμβάνεται διαρκώς και μέχρι εκλογής του εβδόμου (7) μέλους το Δ.Σ.

Η ιδιότητα του μέλους του Δ.Σ. παύει, λόγω α) έγγραφης παραίτησης, που δεν ανακαλείται, β) νομικής αδυναμίας. Η απουσία χωρίς δικαιολογία συμβούλου από τις συνεδριάσεις για χρόνο πέραν του τριμήνου λογίζεται ως παραίτηση, εφόσον το Δ.Σ. αποφασίσει περί τούτου και κάμει μνεία στα πρακτικά. Στην περίπτωση παραίτησης ή θανάτου ή φυσικής ή νομικής αδυναμίας μέλους ή μελών του Δ.Σ. τους διαδέχονται αυτοδικαίως η κατά σειράν οι υπόλοιποι πλειοψηφισαντες υποψήφιοι σύμβουλοι. Στην περίπτωση παραίτησης η θανάτου ή φυσικής ή νομικής αδυναμίας τόσων μελών του Δ.Σ. ή διαδεχθέντων, ώστε το Δ.Σ. να υπολείπεται των τεσσάρων (4) συμβούλων παύει να υφίσταται διοίκηση, διορίζεται δε προσωρινή διοίκηση κατ' άρθρο 69 Α.Κ.

3.1.2 Συνεδριάσεις Δ.Σ. - Απαρτία - Πρακτικά

Το Δ.Σ. ευρίσκεται σε απαρτία εφόσον παρίστανται στη συνεδρίαση του το ήμισυ πλέον εντός εκ των μελών του.



Οι αποφάσεις του Δ.Σ. λαμβάνονται με σχετική πλειοψηφία των παρισταμένων. Σε περίπτωση ισοψηφίας, η συνεδρίαση του Δ.Σ. επαναλαμβάνεται σε άλλη ημέρα.

Ο κάθε δε σύμβουλος πρέπει να παρίσταται κατά την συνεδρίαση του Δ.Σ. αυτοπροσώπως και δεν επιτρέπεται η αντιπροσώπευσή του.

Το Δ.Σ. συνεδριάζει στην έδρα της εταιρείας και εκτός αυτής, εάν παρίστανται άπαντα τα μέλη του και δεν διατυπώσουν αντιρρήσεις. Συνέρχεται σε τακτική συνεδρίαση άπαξ κάθε ημερολογιακό μήνα, μετά από προηγούμενη και κοινοποιημένη εγγράφως προ δύο (2) ημερών πρόσκληση του Προέδρου, σε ημέρα και ώρα που καθορίζει ο τελευταίος, σε έκτακτη δε συνεδρίαση οσάκις τούτο κρίνει αναγκαίο ο έν λόγω Πρόεδρος ή ζητήσουν τούτο εγγράφως δύο εκ των μελών, αναφέροντας επί ποινή απαραδέκτου με σαφήνεια και τα θέματα με τα οποία θα ασχοληθεί το Δ.Σ. Στην περίπτωση αυτή ο Πρόεδρος υποχρεούται να συγκαλέσει το Δ.Σ. εντός δέκα (10) ημερών από την υποβολή της αίτησης, στην δε περίπτωση άρνησης του Προέδρου δύνανται τα μέλη που ζήτησαν τη σύγκληση του Δ.Σ. να συγκαλέσουν αυτά το Δ.Σ. μέσα σε προθεσμία πέντε (5) ημερών απο την λήξη του δεκαημέρου, γνωστοποιώντας τη σχετική απόφασή των στα λοιπά μέλη του Δ.Σ.

Του Δ.Σ. προεδρεύει ο Πρόεδρος, που έχει την επιμέλεια και την ευθύνη τήρησης πρακτικών, και σε περίπτωση κωλύματος η απουσίας του ο Αντιπρόεδρος.

Για τις συνεδριάσεις του Δ.Σ. τηρούνται πρακτικά, που υπογράφονται από τον Πρόεδρο και τα μέλη που συμμετείχαν. Κατά τις συνεδριάσεις, που είναι κεκλεισμένων των θυρών, δύνανται κατά την κρίση του Δ.Σ. να παρίστανται νομικοί η άλλοι σύμβουλοι, ο διευθυντής και άλλα πρόσωπα του δυναμικού της εταιρείας, χωρίς δικαίωμα ψήφου.

Στα εν λόγω πρακτικά καταχωρούνται υποχρεωτικά οι απόψεις της πλειοψηφίας και μειοψηφίας. Επικυρωμένα αντίγραφα η αποσπάσματα των πρακτικών χορηγούνται από τον Πρόεδρο του Δ.Σ. η τον Αντιπρόεδρο αυτού ή από μέλος του Δ.Σ. που εξουσιοδοτείται προς τούτο με απόφασή του, σε κάθε έχοντα



έννομο συμφέρον, υποβάλλονται δε εντός είκοσι (20) ημερών από την συνεδρίαση του Δ.Σ. στην Εποπτεύουσα Δημόσια Αρχή, όπως ο νόμος ορίζει .

3.2 Αρμοδιότητες του Δ.Σ .

1. Το Δ.Σ. είναι αρμόδιο :

α) Να αποφασίζει για κάθε θέμα που αφορά την εταιρεία για το οποίο έχει αρμοδιότητα σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος καταστατικού και του ν.2190/1920 .

β) Να εισηγείται στις αρμόδιες αρχές την έγκριση των δρομολογίων .

γ) Να ρυθμίζει την διοικητική διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία της εταιρείας, να καθορίζει τις οργανικές θέσεις και την δύναμη του προσωπικού, τα απαιτούμενα προσόντα για κάθε θέση και να προσλαμβάνει και να διενεργεί τις προαγωγές αυτού σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις .

δ) Να μεριμνά για την έγκαιρη κατάρτιση του προϋπολογισμού και απολογισμού χρήσης και να υποβάλει αυτά προς έγκριση στην Γ.Σ. .

ε) Να αποφασίζει για την δημιουργία αμαξοστάσιων, υπηρεσίας συντήρησης καθαρισμού και ανεφοδιασμού λεωφορείων με καύσιμα, σταθμών, στεγάστρων αναμονής επιβατών, και άλλων παρεμφερών εγκαταστάσεων, εφ' όσον υπάρχουν σχετικές πιστώσεις στον εγκεκριμένο από τη Γ.Σ. προϋπολογισμό.

στ) Να αποφασίζει για την εκτέλεση των δρομολογίων,

ζ) Να αποφασίζει για την αγορά τροχαίου υλικού της εταιρείας με βάση ειδική πίστωση που έχει εγκριθεί από την Γ.Σ. .



η) Να μεριμνά για την λήψη μέτρων βελτίωσης των συνθηκών εκμετάλλευσης των λεωφορείων της εταιρείας και αναβάθμισης των υπηρεσιών που παρέχονται από αυτό, δυνάμενο να δρομολογεί, κατά την κρίση του, λεωφορεία που αναβαθμίζουν τις παρεχόμενες, υπηρεσίες .

θ) Να προσλαμβάνει μετά από απόφαση της Γενικής Συνελεύσεως διευθυντή της εταιρείας με μισθό, που καθορίζει η εν λόγω Γ.Σ. .

ι) Να καθορίζει το σύστημα και τον εξοπλισμό για την είσπραξη κομίστρου και την διασφάλιση των εσόδων της εταιρείας .

ια) Να ορίζει τα δρομολόγια ή τα τμήματα υπεραστικών γραμμών καθώς και να μεριμνά για κάθε άλλο θέμα .

2. Επίσης, το Δ.Σ. είναι αρμόδιο :

α) Να κανονίζει τα των εργασιών και της εσωτερικής λειτουργίας της εταιρείας και να επιβλέπει και να ελέγχει κάθε σχετική δαπάνη, να προσλαμβάνει και να απολύει το υπαλληλικό, επιστημονικό, εργατικό και υπηρετικό προσωπικό της εταιρείας, να καθορίζει τις αμοιβές και να καταρτίζει κανονισμούς εσωτερικής υπηρεσίας και εργάσιας της εταιρείας .

β) Να εγείρει αγωγές, να ασκεί ένδικα μέσα να συνάπτει συμβιβασμούς, δικαστικούς ή εξώδικους με οποιοδήποτε οφειλέτη η πιστωτή της εταιρείας και με οποιουσδήποτε όρους, να παραιτείται από αγωγές και ένδικα μέσα, να καταργεί δίκες να επιβάλλει κατασχέσεις, προσημειώσεις, υποθήκες, να συναινεί στην διαγραφή των και την άρση κατασχέσεων να παραιτείται από προνόμια και να συνομολογεί διαιτησίες .

γ) Να συνάπτει παντός είδους συμβάσεις με τις Τράπεζες και με τρίτους με το άνοιγμα πιστώσεων επί τρεχουσών συναλλαγών ή για παροχή εγγυητικών επιστολών .



δ) Να αποκτά, συνιστά και μεταβιβάζει κάθε φύσεως ενοχικά δικαιώματα και αναλαμβάνει υποχρέωσεις, χορηγεί πιστώσεις, ενεργεί προεξοφλήσεις και προκαταβολές, αγοράζει και πωλεί για λογαριασμό της εταιρείας τα αναγκαία για την εκπλήρωση του σκοπού αυτής κινητά, εκμισθώνει ή μισθώνει και πωλεί αυτά, εκχωρεί και ενεχυριάζει με οποιουσδήποτε όρους εγκρίνει συναλλαγματικές, γραμμάτια και επιταγές .

στ) Να εκδίδει οποσθογραφεί και εγγυάται συναλλαγματικές, γραμμάτια και τραπεζικές επιταγές υπέρ φυσικών ή νομικών προσώπων με τα οποία η εταιρεία βρίσκεται σε συναλλαγές για την εξυπηρέτηση του εταιρικού σκοπού και να εισπράτει χρήματα καθώς και να επιδιώκει την ικανοποίηση κάθε απαιτήσεως της εταιρείας που διατηρείται υπέρ αυτής από οποιαδήποτε αιτία και από οποιοδήποτε νομικό ή φυσικό πρόσωπο Ιδιωτικού ή Δημοσίου δικαίου .

ζ) Να αποφασίζει περί της εκπροσώπησης της εταιρείας δικαστικώς ή εξωδίκως ενώπιον του Δημοσίου και Νομικών προσώπων του Δημοσίου και Ιδιωτικού Δικαίου και ενώπιον φυσικών προσώπων, με περιορισμούς ή μη κατά την εκπροσώπηση να συνάπτει παντός είδους συμβάσεις και συμφωνίες με τρίτα, φυσικά ή νομικά πρόσωπα .

η) Να συνάπτει παντός είδους συμβάσεις και συμφωνίες με τρίτα, φυσικά ή νομικά πρόσωπα .

3. Τέλος, το Δ.Σ. είναι αρμόδιο να αποφασίζει :

α) περί συγκρότησης του Δ.Σ. σε σώμα .

β) Περί της συγκλήσεως της Γ.Σ. και για τα θέματα της ημερησίας διάταξης αυτής .



- γ) Για την πιστοποίηση της καταβολής ή αύξησης του εταιρικού κεφαλαίου .
- δ) Για την σύνταξη της επεξηγηματικής έκθεσης και έγκρισης πεπραγμένων της προηγούμενης χρήσης .
- ε) Για την σύνταξη πίνακα των εχόντων δικαίωμα ψήφου στη Γ.Σ .
- στ) Για τις απαντήσεις σε αιτούμενες ανακοινώσεις και πληροφορίες των μετόχων της μειοψηφίας και για άρνηση απάντησης και
- ζ) Για κάθε άλλο θέμα που αφορά την εταιρεία, για το οποίο η αρμοδιότητα δεν έχει ανατεθεί σε άλλο όργανο της εταιρείας ή δεν αποκλείεται εκ του παρόντος καταστατικού.

4. Η άνω εξουσία του Δ.Σ. δεν δύναται να υπερβεί τη θητεία του.

3.2.1 Αρμοδιότητες Προέδρου

Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου έχει τις εξής αρμοδιότητες :

- α) Ασκεί τη διεύθυνση και διαχείριση του ΚΤΕΛ Αχαΐας .
- β) Εκτελεί τις αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης και του Δ.Σ. του ΚΤΕΛ .
- γ) Μεριμνά για τη λήψη μέτρων που αποσκοπούν στην κανονική εκτέλεση της συγκοινωνίας, στην καλύτερη εξυπηρέτηση και ενημέρωση του επιβατικού κοινού και στην άριστη συμπεριφορά του προσωπικού του φορέα .
- δ) Εκπροσωπεί το ΚΤΕΛ ενώπιον κάθε δικαστηρίου και άλλης Αρχής. Το Δ.Σ. μπορεί να αναθέτει την εκπροσώπηση αυτή, για συγκεκριμένες περιπτώσεις, σε ένα ή περισσότερα μέλη αυτού ή στον Διευθυντή του ΚΤΕΛ και μη υπάρχοντος αυτού σε υπάλληλο του ΚΤΕΛ ή σε νομικό σύμβουλο της επιλογής του .



ε) Δεν επιτρέπει τη δρομολόγηση λεωφορείων που στερούνται ισχύοντος δελτίου τεχνικού ελέγχου .

στ) Ζητά από την αρμόδια υπηρεσία της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης έκτακτο τεχνικό έλεγχο λεωφορείου, εφόσον υπάρχουν ενδείξεις περί της εν γένει τεχνικής του κατάστασης και αξιοπιστίας και δεν εξασφαλίζεται η ασφαλής των επιβατών .

Τον Πρόεδρο του Δ .Σ ., όταν απουσιάζει ή κωλύεται, αναπληρώνει ο Αντιπρόεδρος του ΚΤΕΛ. Ο Πρόεδρος του ΚΤΕΛ υποβοηθείται από τον Διευθυντή εφόσον υπάρχει, στον οποίο δύναται να εκχωρεί συγκεκριμένα καθήκοντα .

3.2.2 Εκχώρηση αρμοδιοτήτων Δ .Σ.

1. Το Δ .Σ . έχει το δικαίωμα με την απόφασή του, νομίμως δημοσιευμένη στο ΦΕΚ, να αναθέτει την ενάσκηση των άνω αρμοδιοτήτων και δικαιωμάτων του καθώς και τα της εκπροσώπησής του, πλην των περιπτώσεων που απαιτούν την συλλογική αυτού και με τρίτους ενέργεια, σε ορισμένους συμβούλους ή σε άλλα τρίτα πρόσωπα και να εξουσιοδοτεί αυτά για την υπογραφή όλων των εγγράφων ακόμη και για εκείνα για τα οποία η εταιρεία αναλαμβάνει υποχρεώσεις.

2. Τα έγγραφα της τρέχουσας υπηρεσίας υπογράφονται από τον Πρόεδρο και στην περίπτωση κωλύματος η απουσίας αυτού από τον Αντιπρόεδρο.

3. Τα ονόματα των δικαιουμένων να υπογράφουν επ' ονόματι και για λογαριασμό της εταιρείας προσώπων πρέπει να γίνονται γνωστά σ' αυτούς που συναλλάσσεται η εταιρεία.



3.3 Ευθύνη μελών Δ.Σ.

1. Τα μέλη του Δ.Σ. δεν υπέχουν προσωπική ευθύνη απέναντι τρίτων ή μετόχων, εκτός εάν αποδίδεται ευθύνη αυτών εκ δόλου ή βαρείας αμέλειας. Ατομικά ευθύνονται έναντι του νομικού προσώπου της εταιρείας κατά την διοίκηση των εταιρικών υποθέσεων βάσει της ανατεθείσας σ' αυτούς εντολής, εάν ενήργησαν εκ δόλου ή βαρείας αμέλειας. Ουδεμία ευθύνη αυτοί φέρουν εάν ενήργησαν βάσει αποφάσεων τους Γ.Σ.

2. Κάθε μέλος του Δ.Σ. της εταιρείας υποχρεούται σε αυστηρή τήρηση των απορρήτων της επιχείρησης, που αυτός έλαβε γνώση με την ιδιότητα του μέλους του Δ.Σ.

3. Η εταιρεία μπορεί να παραιτηθεί της σχετικής αξίωσής της για αποζημίωση ή να συμβιβαστεί μετά πάροδο διετίας από την γένεση της αξίωσης και μόνον εφόσον συγκαθίεται η Γ.Σ. και δεν αντιτίθεται μειοψηφία που εκπροσωπεί το 1/4 του εκπροσωπούμενου στη συνέλευση εταιρικού κεφαλαίου. Οι άνω αξιώσεις υπόκεινται σε τριετή παραγραφή από της τέλεσης της πράξεως, εφόσον δε πρόκειται περί ζημίας εκ δόλου σε δεκαετή παραγραφή.

4. Οι αξιώσεις της εταιρείας κατά των μελών του Δ.Σ. από την διοίκηση των εταιρικών υποθέσεων ασκούνται υποχρεωτικά, όταν η ζημιά δεν οφείλεται σε δόλο, εάν αποφασίζει η γενική συνέλευση με απόλυτη πλειοψηφία ή εάν τούτο ζητήσουν από το Δ.Σ. μέτοχοι που εκπροσωπούν το 1/3 του καταβεβλημένου εταιρικού κεφαλαίου.

5. Η αγωγή πρέπει να εγερθεί μέσα σε έξι (6) μήνες από την ημέρα λήψης της σχετικής απόφασης παρά της Γ.Σ. ή την υποβολή αιτήσεως.



6. Παν μέλος της διοικήσεως δεν δικαιούται ψήφου εάν η απόφαση αφορά επιχείρηση δικαιοπραξίας ή έγερση αγωγής ή κατάργηση δίκης, μεταξύ της εταιρείας αφενός και του μέλους αφετέρου ή της συζύγου του ή συγγενούς εξ αίματος μέχρι τρίτου βαθμού .

7. Προς διεξαγωγή της δίκης η εταιρεία δύναται να διορίσει ειδικούς εκπροσώπους, εάν δε ζητείται η ενάσκηση αξιώσεως εκ μέρους της μειοψηφίας και παρέλθει άπρακτη η άνω προθεσμία, η εν λόγω μειοψηφία εντός μηνός (από την πάροδο του εξαμήνου) δύναται να ζητήσει το διορισμό παρά του Προέδρου Πρωτοδικών ειδικών εκπροσώπων της εταιρείας για την διεξαγωγή αγώνα .

3.3.1 Συμβάσεις μελών Δ.Σ.

1. Απαγορεύεται η σύναψη σύμβασης εξαρτημένης εργασίας μεταξύ των μελών του Δ.Σ. και της εταιρείας .

2. Απαγορεύεται απολύτως και είναι άκυρα τα δάνεια εκ μέρους της εταιρείας σε μετόχους, ιδρυτές ή μη της ΑΕ, μέλη του Δ.Σ., Γενικό Διευθυντή ή διευθυντές αυτής. Οι απαγορεύσεις αυτές αφορούν επίσης και συγγενείς του μέχρι και του τρίτου βαθμού εξ αίματος ή εξ αγχιστείας ή συζύγους των ανωτέρω, ως και η παροχή πιστώσεων σ' αυτούς καθ' οποιονδήποτε τρόπο ή η παροχή εγγυήσεων υπέρ αυτών σε τρίτο.

3. Δάνεια της εταιρείας προς τρίτους, καθώς και η παροχή πιστώσεων σε αυτούς με οποιονδήποτε τρόπο η παροχή εγγυήσεως υπέρ αυτών με σκοπό την απόκτηση από αυτούς μετοχών της εταιρείας απαγορεύονται και είναι άκυρα .

4. Άλλες συμβάσεις (πάσης φύσης) της εταιρείας με αυτούς είναι άκυρες, χωρίς προηγούμενη ειδική έγκριση από τη Γ.Σ. Η έγκριση δεν παρέχεται εάν στην απόφαση αυτή αντιτάχθηκαν μέτοχοι, εκπροσωπώντας το 1/3 του εκπροσωπούμενου στη Συνέλευση μετοχικού κεφαλαίου.



5. Οι παραπάνω περιορισμοί και ακυρότητες δεν έχουν ισχύ για τις επισυναπτόμενες συμβάσεις της τρεχούσης συναλλαγής .

Πρόεδρος του Δ.Σ. είναι ο κ. Ανδρέας Μανωλόπουλος .

3.4 Γενική Συνέλευση – σύγκλιση – απαρτία

1. Ανώτατο όργανο του ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ είναι η Γενική συνέλευση των μετόχων. Αυτή εκπροσωπεί το σύνολο των μετοχών και δικαιούται να αποφασίζει για κάθε εταιρική υπόθεση και οι νόμιμα ληφθείσες αποφάσεις της δεσμεύουν τους μετόχους .

2. Μέτοχοι της εταιρείας είναι τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, τα οποία κατέχουν την, κατά το νόμο άδεια κυκλοφορίας των λεωφορείων που είναι ενταγμένα σε αυτά .

3. Η Γ .Σ . συνέρχεται στην έδρα της εταιρείας αλλά και σε άλλο τόπο κείμενο στην ημεδαπή, μετά από άδεια της αρμοδίας Διοικητικής Αρχής, τέτοια δε άδεια δεν απαιτείται όταν στην συνέλευση παρίστανται η αντιπροσωπεύονται μέτοχοι του συνόλου του μετοχικού κεφαλαίου και κανείς δεν αντιλέγει στην πραγματοποίηση αυτής και λήψη αποφάσεων .

4. Η Γ .Σ . συγκαλείται από το Δ .Σ . και συνέρχεται στην έδρα της εταιρείας υποχρεωτικά μεν τουλάχιστον μία φορά για κάθε εταιρική χρήση και μέσα στο πρώτο εξάμηνο αυτής προκειμένου να εγκρίνει τις οικονομικές καταστάσεις και κάθε Νοέμβριο προκειμένου να εγκρίνει τον προϋπολογισμό του επόμενου έτους, έκτακτα δε όταν κρίνεται αναγκαίο η σκόπιμο από το Δ .Σ .

5. Το Δ .Σ . υποχρεούται να συγκαλεί έκτακτη Γ .Σ . με αίτηση των ελεγκτών μέσα δέκα (10) ημέρες από την επίδοση της αίτησης στον Πρόεδρο αυτού, που ορίζει ως αντικείμενο ημερήσιας διάταξης το περιεχόμενο της αίτησης .



6. Η πρόκληση για τη σύγκληση της Γ.Σ. και η απόφασή της για τη μείωση του μετοχικού κεφαλαίου πρέπει με ποινή ακυρότητας, να ορίζει το σκοπό της μείωσης, καθώς και τον τρόπο πραγματοποίησής της. Η απόφαση αυτή πρέπει να συνοδεύεται από έκθεση ορκωτού ελεγκτή, στην οποία να βεβαιώνεται η δυνατότητα της εταιρείας να ικανοποιήσει τους δανειστές της, εκτός αν η απόφαση για τη μείωση προβλέπει την ταυτόχρονη – ισόποση τουλάχιστον – αύξηση του κεφαλαίου με ολική καταβολή του ποσού αυτής ή η μείωση του κεφαλαίου γίνεται προς συμψηφισμό ζημιών ή επιβάλλεται από το νόμο .

7. Η Γ.Σ., με εξαίρεση τις επαναληπτικές και αυτές που εξομοιώνονται με αυτές, συγκαλείται από το Πρόεδρο του Δ.Σ. και σε περίπτωση κωλύματος αυτού από τον Αντιπρόεδρο είκοσι (20) ημέρες πριν από την οριζόμενη για την συνεδρίαση αυτής υπολογιζόμενων και των εξαιρετέων ημερών.

Η δημοσίευση της πρόκλησης της Γ.Σ. και η ημέρα συνεδρίασης δεν υπολογίζονται. Η σχετική πρόσκληση περιλαμβάνει απαραίτητως το οίκημα, τη χρονολογία και ώρα της συνεδρίασης, καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης, αναρτάται δε εμφανώς στα γραφεία της εταιρείας. Η πρόσκληση αυτή, παράλληλα, αποστέλλεται επί αποδείξει μέσα στην αυτή άνω προθεσμία σε όλους τους μετόχους της εταιρείας οι οποίοι είναι υποχρεωμένοι να δηλώνουν κάθε φορά την διεύθυνση της κατοικίας των ή διαμονής των ή κοινοποιείται σ' αυτούς, με απόδειξη παραλαβής, με οποιοδήποτε μέσο.

Τέλος, οι προσκλήσεις για τακτικές και έκτακτες συνελεύσεις των μετόχων δημοσιεύονται προ είκοσι ημερών: α) στο τεύχος Α.Ε. και ΕΠΕ, β) σε μια ημερήσια πολιτική εφημερίδα των Αθηνών, από εκείνες που έχουν κυκλοφορία τουλάχιστον 5.000 φύλλων ημερησίως, εκδίδεται επί τριετία και χαρακτηρίζεται από τους Υπουργούς Αναπτύξεως και Τύπου ως οικονομική εφημερίδα και γ) σε μία εκδιδόμενη στην Πάτρα ημερήσια η εβδομαδιαία εφημερίδα.. Στις περιπτώσεις επαναληπτικών Γ.Σ. οι παραπάνω προθεσμίες συντέμνονται στο μισό.



Πρόκληση για σύγκληση γενικής συνέλευσης δεν απαιτείται στην περίπτωση κατά την οποία στη συνέλευση παρίστανται ή αντιπροσωπεύονται μέτοχοι που εκπροσωπούν το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου και κανείς δεν αντιλέγει στην πραγματοποίησή της συνεδρίασης και στην λήψη αποφάσεων .

8. Η εταιρεία υποχρεούται να υποβάλει στην Εποπτεύουσα Αρχή είκοσι (20) ημέρες πριν από την Γ.Σ. των μετόχων επικυρωμένο αντίγραφο της ημερησίας διάταξης μετ' επεξηγηματικής εκθέσεως των σ' αυτή αναγραφόμενων θεμάτων και ενός αντιτύπου των φύλλων των εφημερίδων που αυτή δημοσιεύτηκε. Επίσης, η εταιρεία υποχρεούται όπως μετά τη Γ.Σ. των μετόχων να υποβάλλει στην εποπτεύουσα αρχή εντός είκοσι (20) ημερών κυρωμένο αντίγραφο των πρακτικών.

9. Κάθε μετοχή παρέχει διακαίωμα ψήφου. Πάντα τα εκ της μετοχής δικαιώματα των μετόχων είναι υποχρεωτικώς ανάλογα προς τα υπό των μετόχων αντιπροσωπευόμενα ποσοστά των. Επί κοινωνίας μετοχής διακαίωμα ψήφου έχει μόνο ο διαχειριστής αυτής.

10. Η Γ.Σ. έχει νόμιμη απαρτία και συνεδριάζει εγκύρως, εφόσον δεν ορίζεται άλλως στο παρόν, όταν παρίστανται ή αντιπροσωπεύονται μέτοχοι, που εκπροσωπούν τα 3/5 τουλάχιστον του καταβεβλημένου εταιρικού κεφαλαίου. Εφόσον δεν συντελέστηκε, η Γ.Σ. συνέρχεται εκ νέου εντός είκοσι (20) ημερών από την χρονολογία της ματαιωθείσας συνεδρίασης προσκαλούμενη προ δέκα (10) ημερών, ευρίσκεται δε κατά την επαναληπτική αυτή συνεδρίαση σε απαρτία και συνεδριάζει εγκύρως επί των θεμάτων της αρχικής ημερησίας διάταξης, τμήμα του καταβεβλημένου εταιρικού κεφαλαίου.

3.4.1 Εξαιρετική απαρτία της Γ.Σ.

Εξαιρετικά, προκειμένου περί αποφάσεων που αφορούν σε μεταβολή της εθνικότητας της εταιρείας, σε μεταβολή του αντικειμένου της επιχείρησης, σε επαύξηση των υποχρεώσεων του μετόχων, σε επιβαλλόμενη από διατάξεις νόμων η γενόμενη με κεφαλοποίηση αποθεματικών αύξηση μετοχικού κεφαλαίου,



σε μείωση του μετοχικού κεφαλαίου, σε μεταβολή του τρόπου διάθεσης κερδών, σε συγχώνευση, σε διάσπαση, μετατροπή, αναβίωση, παράταση της διάρκειας, η συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων ημερησίας διάταξης, όταν παρίσταται η αντιπροσωπεύονται κατ' αυτήν μέτοχοι εκπροσωπώντας τα 2/3 του εταιρικού κεφαλαίου.

Μη συντελεσθείσας τέτοιας απαρτίας, η Γ.Σ. συνέρχεται εκ νέου κατά τις παραπάνω διατάξεις και ευρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει εγκύρως επί των παραπάνω θεμάτων της αρχικής ημερησίας διάταξης εφόσον εκπροσωπούνται κατ' αυτήν το 1/2 τουλάχιστον του καταβεβλημένου εταιρικού κεφαλαίου, στην περίπτωση δε μη συντελεσθείσας και της απαρτίας αυτής η συνέλευση προσκαλούμενη και συνερχόμενη κατά τα άνω ευρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει εγκύρως επί των θεμάτων της αρχικής ημερησίας διάταξης, όταν εκπροσωπείται κατ' αυτήν το 1/3 τουλάχιστον του καταβεβλημένου εταιρικού κεφαλαίου. Αν και στην επαναληπτική Γ.Σ. δεν επιτευχθεί απαρτία, η Γ.Σ. συγκαλείται αυτοδίκαια τη ίδια ώρα της επομένης ημέρας, χωρίς καμία ειδοποίηση, άποτε έχει νόμιμη απαρτία ανεξάρτητα από το ποσοστό του εκπροσωπούμενου κεφαλαίου.

3.4.2 Αρμοδιότητες της Γ.Σ.

Η Γ.Σ. είναι μόνη αρμόδια για να αποφασίσει για τα εξής :

- α) Τροποποίηση του καταστατικού, στις δε έν λόγω τροποποιήσεις θεωρούνται οι αυξήσεις και μειώσεις του εταιρικού κεφαλαίου.
- β) Εκλογή μελών Διοικητικού Συμβουλίου (Δ.Σ.) και των Ελεγκτών, ως και για ανάκληση των μελών του Δ.Σ. στην περίπτωση μη εγκρίσεως του απολογισμού.
- γ) Έγκριση των ετησίων οικονομικών καταστάσεων της εταιρίας.



- δ) Διάθεση των ετήσιων κερδών .
- ε) Συγχώνευση, παράταση διάρκειας ή διάλυση της εταιρείας .
- στ) Διορισμό εκκαθαριστών .
- ζ) Για έγερση αγωγής κατά μελών Δ .Σ . ή των ελεγκτών, για παράβαση των εκ του νόμου ή του καταστατικού καθηκόντων τους,
- η) Για την αγορά και πώληση ακινήτων και λεωφορείων .
- Πλειοψηφία για την λήψη αποφάσεων Γ .Σ .

Οι αποφάσεις της Γ .Σ . των μετόχων λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των ψήφων που εκπροσωπούνται στην συνέλευση εκτός από τα θέματα για τα οποία ρητώς ορίζεται στο παρόν καταστατικό ενισχυμένη πλειοψηφία .

- Ψηφοφορία και λήψη αποφάσεων στη Γ .Σ .

Η ψηφοφορία και η λήψη αποφάσεων για τα θέματα της ημερησίας διάταξης γίνεται με μυστική ψηφοφορία .

3.4.3. Προϋποθέσεις συμμετοχής στη Γ .Σ .

1. Κάθε μέτοχος δύναται να μετάσχει της Γ .Σ . είτε αυτοπροσώπως είτε με πληρεξούσιο, της πληρεξουσιότητας δυνάμενης να δοθεί και με επιστολή περιέχουσα υπογραφή της οποίας το γνήσιο θα έχει βεβαιωθεί νομίμως (από Δημόσια Αρχή). Επί κοινωνίας μετοχής στη Γ .Σ . μετέχει ο διαχειριστής αυτής. Ο εντολοδόχος ή διαχειριστής πρέπει να είναι μέτοχος.



Το πληρεξούσιο πρέπει να κατατεθεί στα γραφεία της εταιρείας πέντε (5) ημέρες τουλάχιστον πριν από την συνεδρίαση. Οι ανήλικοι, οι απαγορευμένοι και τα νομικά πρόσωπα παρίστανται με τους νόμιμους αντιπροσώπους των. Ουδείς μέτοχος δύναται να αντιπροσωπεύσει πλέον των μετόχων ενός λεωφορείου.

2. Η κυριότητα των μετόχων για την συμμετοχή στη Γ.Σ. αποδεικνύεται από το πιστοποιητικό κατάθεσής των πέντε (5) ημέρες τουλάχιστον πριν από την ορισθείσα για την συνεδρίαση της Γ.Σ. ημερομηνία, στο Ταμείο της εταιρείας ή στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων ή σε οποιαδήποτε στην Ελλάδα λειτουργούσα ανώνυμη τραπεζική εταιρεία. Τα πιστοποιητικά πρέπει να κατατίθενται στα γραφεία της εταιρείας πέντε (5) τουλάχιστον ημέρες πριν από την σύγκληση της Γ.Σ.. Για τον υπολογισμό της άνω προθεσμίας δεν λαμβάνεται υπόψη η ημέρας της Γ.Σ..

3. Μέτοχοι, που δεν τήρησαν τα παραπάνω συμμετέχουν στην Γ.Σ. μετά την συγκρότησή της σε σώμα και μόνο, με την άδειά της.

4. Είκοσι (20) ημέρες πριν από την κάθε Γ.Σ. κάθε μέτοχος δύναται να λάβει της ετήσιες οικονομικές καταστάσεις και κάθε σχετική με αυτές έκθεση του Δ.Σ. και των ελεγκτών.

5. Σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από τη γενική συνέλευση πρέπει να τοιχοκολλάται σε εμφανή θέση των γραφείων της εταιρείας πίνακας αυτών που έχουν το δικαίωμα ψήφου στην Γ.Σ. με ένδειξη των τυχόν αντιπροσώπων του και του αριθμού των μετοχών. Ενστάσεις κατ' αυτού του καταλόγου και της ημερησίας διατάξεως πρέπει να διατυπώνονται κατά την έναρξη της συνεδρίασης και πριν από την είσοδο προς συζήτηση των θεμάτων της ημερησίας διάταξης άλλως είναι απαράδεκτες.

6. Μέχρι να επικυρωθεί από τη Γ.Σ. ο κατάλογος των δικαιουμένων ψήφων και παραστάσεως των μετόχων, προεδρεύει ο Πρόεδρος του Δ.Σ. και όταν κωλύεται αυτός ο Αντιπρόεδρος, που προσλαμβάνει ένα ή δύο γραμματείς από τους παριστάμενους μετόχους ή τρίτους που εκτελούν και χρέη ψηφολεκτών.



7. Μετά την κύρωση του καταλόγου των μετοχών εκλέγεται από τη Γ.Σ, από τους παριστάμενους μετόχους, ο Πρόεδρος και δύο Γραμματείς, οι οποίοι και εκτελούν χρέη ψηφολεκτών. Για τις συζητήσεις και αποφάσεις της Γ.Σ. κρατούνται πρακτικά τα οποία υπογράφονται από τον Πρόεδρο της Γ.Σ. και τους γραμματείς. Με αίτηση του Μετόχου ο Πρόεδρος της Γ.Σ. μπορεί να καταχωρήσει στα πρακτικά περίληψη της γνώμης του. Στο βιβλίο πρακτικών καταχωρείται και κατάλογος των παρασάντων κατά την Γ.Σ. μετόχων. Αντίγραφα και αποσπάσματα των πρακτικών επικυρώνονται από τους: Πρόεδρο Δ.Σ. ή Αντιπρόεδρο αυτού λόγω κωλύματος του πρώτου, του Προέδρου και του Γραμματέα της Γ.Σ.

3.5 Οργάνωση - διεύθυνση – συντονισμός

Η σημασία της καλής οργάνωσης είναι πολύ μεγάλη για την ομαλή λειτουργία της επιχείρησης. Είναι προϋπόθεση για την επιτυχία και την απόδοση της.

Η διοίκηση του ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ δίνει μεγάλη βαρύτητα στην διαδικασία της οργάνωσης. Έχει καθορισθεί ως η ουσιαστική λειτουργία της διοικήσεως. Η φιλοσοφία της διοίκησης είναι ότι η σωστή οργάνωση δίνει την κατεύθυνση για την αποτελεσματική λειτουργία της επιχείρησης.

Αυτό που την ξεχωρίζει και βασίζεται πάνω σε αυτό είναι ότι προσδιορίζει και ομαδοποιεί την εργασία. Καθορίζει και εξουσιοδοτεί την ευθύνη και την εξουσία, θέτει σχέσεις, ώστε η εκτέλεση της εργασίας να εκπληρώνεται περισσότερο σωστά και αποδοτικά από το προσωπικό και να πραγματοποιούνται οι σκοποί της επιχείρησης.

3.5.1 Τμηματοποίηση

Η διοίκηση έχει υιοθετήσει μια μεθοδολογία τμηματοποίησης κατά λειτουργίες. Η κατανομή και η επλήρωση των εργασιών και των δραστηριοτήτων που σχετίζονται μεταξύ τους υλοποιούνται στα τμήματα που έχουν δημιουργηθεί.



Λειτουργούν το τμήμα λογιστηρίου, γραφείο κινήσεως και της γραμματείας. Οι εργασίες που αφορούν τις εκδόσεις εισιτηρίων ανήκουν στο τμήμα λογιστηρίου, ενώ υπάρχει και ξεχωριστός χώρος για την παραλαβή και διανομή δεμάτων που αποτελεί μια από τις σημαντικότερες υπηρεσίες που παρέχει .

Η διοίκηση, το γραφείο του προέδρου και τα τμήματα λειτουργούν στον πάνω όροφο του κτιρίου και είναι ειδικά διαμορφωμένα με ανοικτού και κλειστού τύπου γραφεία ώστε να υπάρχει άψογη συνεργασία μεταξύ τους . Κάτω υπάρχουν τα ταμεία, το τηλεφωνικό κέντρο – εξυπηρέτησης πελατών και το κυλικείο το οποίο εξυπηρετεί τους ταξιδιώτες και λειτουργεί μετά από επαγγελματική δημοπρασία .

Τα τμήματα συνεργάζονται μεταξύ τους για την επίτευξη των αντικειμενικών σκοπών. Η αλληλοεξάρτηση των τμημάτων και η συνεργασία τους είναι σημαντική γιατί επιφέρει καλύτερες συνθήκες εργάσιας, αποδόσεως και οργανώσεως.

Το τμήμα γραμματείας έχει άμεση επαφή με τον πρόεδρο της διοικήσεως. Είναι το τμήμα που μεταφέρει και περιγράφει γραπτώς τις εντολές και τις ενέργειες που πρέπει να πραγματοποιηθούν από το προσωπικό, στους προϊστάμενους για την εκπλήρωση των αντικειμενικών στόχων που έχουν παρθεί από τον Πρόεδρο και το Διοικητικό Συμβούλιο.

Το τμήμα λογιστηρίου διεξάγει την λογιστική υπηρεσία. Ελέγχει την ακρίβεια νομιμότητα των δικαιολογητικών όλων των εισπράξεων, έχει συνεργασία με το προσωπικό εκδόσεως εισιτηρίων .

Το τμήμα γραφείου κινήσεως συντάσσει και παρακολουθεί τα κυκλώματα και τις ώρες εργασίας των λεωφορείων.



3.5.2 Συντονισμός - έλεγχος

Ο συντονισμός για την εναρμόνιση όλων των ενεργειών γίνεται από την διοίκηση, η οποία στόχος της είναι η συνεργασία των τμημάτων. Οι δραστηριότητες κάθε υπαλλήλου συντονίζονται από έναν επιμέρους προϊστάμενο που τον ελέγχει και τον καθοδηγεί. Η σχέση μεταξύ των προϊστάμενων και των υφιστάμενων διακρίνεται από ένα κλίμα φιλικό και εμπιστοσύνης. Κάθε προϊστάμενος έχει άμεση επαφή με τον πρόεδρο της διοίκησης όπου τον καθοδηγεί για να καθορισθούν οι εργασίες και να προσδιοριστούν οι ανάγκες κάθε εργάσιας. Έτσι ομαδοποιείται η εργασία .

Το προσωπικό ελέγχεται από τους προϊσταμένους βάση των αποτελεσμάτων που πραγματοποιούν π.χ. εάν ο οδηγός εκπλήρωσε το δρομολόγιο στην καθορισμένη ώρα, ή εάν π.χ ο εισπράκτορας εκδίδει και χορηγεί τα κανονικά εισιτήρια της εκτελούμενης διαδρομής σε όσους δεν έχουν εισιτήριο. Δεν έχουν καθορισθεί πρότυπα αποδόσεως και πρότυπα ελέγχου, ούτε χρησιμοποιούνται τεχνικές ελέγχου και ενέργειες διορθώσεως των αποκλίσεων - λαθών .

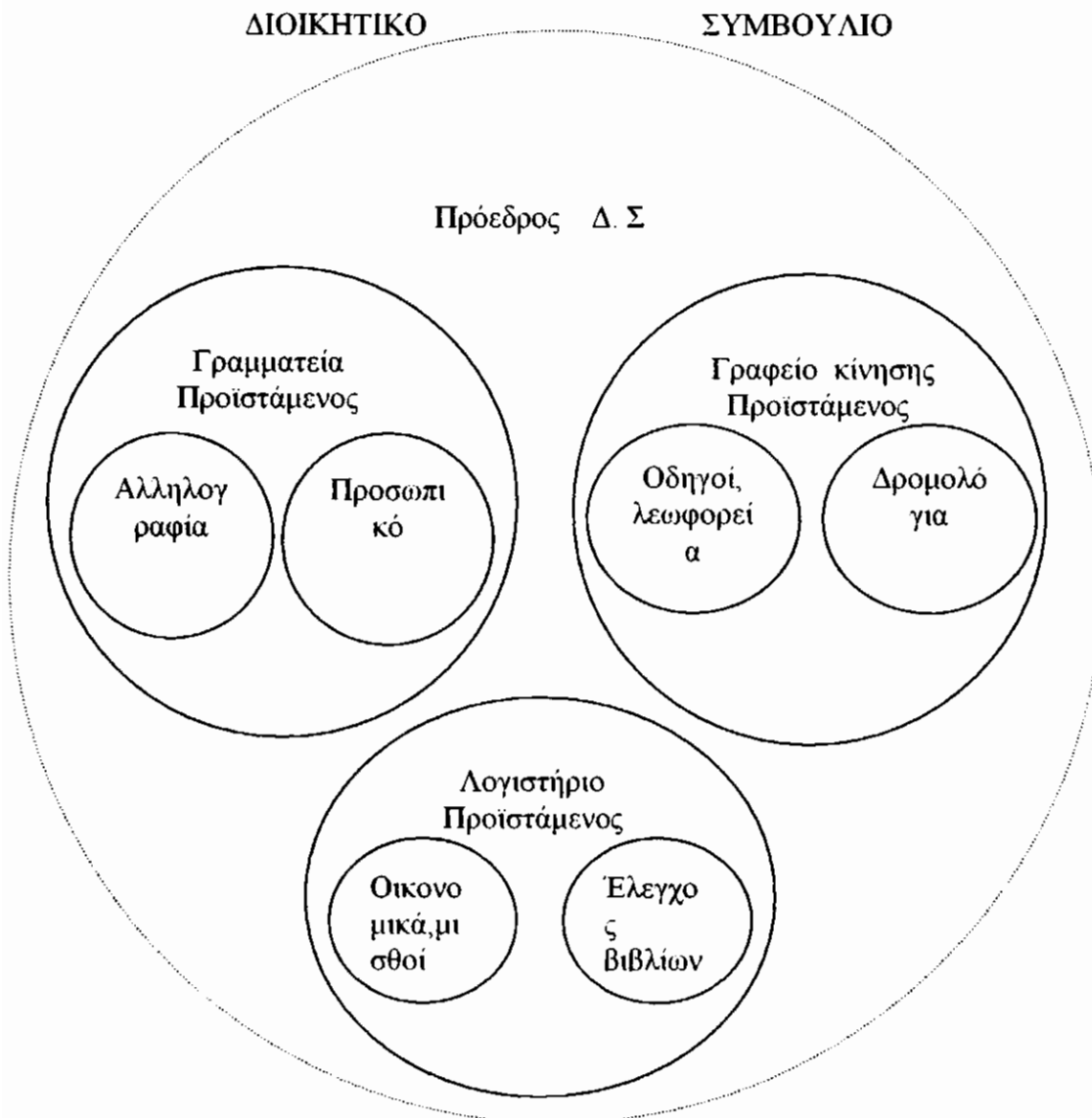
Ο προγραμματισμός και σχεδιασμός αντικειμενικών στόχων αφορά μόνο τους μετόχους της διοικήσεως. Στην ανάπτυξη πολιτικών, σχεδίων δράσεως δεν παίρνει μέρος το προσωπικό, ούτε υπάρχει σύστημα υποβολής προτάσεων και ιδεών του προσωπικού.

3.5.3 Οργανόγραμμα

Η παραστατική περιγραφή του οργανωτικού συστήματος της επιχείρησης απεικονίζεται γραφικά με το κυκλικό ή σφαιρικό οργανόγραμμα ιεραρχικής κλίμακας το οποίο ακολουθεί. Στο ακόλουθο οργανόγραμμα αναπαριστάται η οργάνωση του ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ. Απεικονίζεται η κατανομή των εργασιών μεταξύ των τμημάτων λογιστηρίου, γραμματείας, γραφείου κινήσεως και οι σχέσεις εργασίας και εποπτικού ελέγχου.



Το Διοικητικό Συμβούλιο περιλαμβάνει όλο το οργανωτικό σύστημα, αποτελεί την διοίκηση και το ανώτατο στοιχείο της ιεραρχικής κλίμακας. Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου είναι αυτός έχει άμεση σχέση με τις οργανωτικές μονάδες και καθορίζει τις εργασίες που πρέπει να εκπληρωθούν .





3.6 Κανονισμός προσωπικού

Το πάσης φύσεως προσωπικό του ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ δεν λειτουργεί με βάση συγκεκριμένους οργανωτικούς κανόνες και κανονισμούς, που έχουν αποφασισθεί από την διοίκηση. Η ύπαρξη εσωτερικού κανονισμού δεν υφίσταται. Βέβαια η διοίκηση στηρίζεται στην εφαρμογή ορισμένων αρχών οργάνωσης και κανόνων που συμπνέουν με την φιλοσοφία της .

Εφαρμόζεται ο γενικός κανονισμός προσωπικού κοινών ταμείων εισπράξεων λεωφορείων (ΚΤΕΛ). Ο κανονισμός αυτός αφορά το πάσης φύσεως προσωπικό του ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ ως και το προσωπικό των εντεταγμένων σε αυτό λεωφορείων και ορίζει τα προσόντα προσλήψεως και τους λόγους απολύσεως, τα καθήκοντα, την εξέλιξη, την μισθολογική προαγωγή, την σταδιοδρομία, την υπηρεσιακή κατάσταση μέχρι τη λύση της εργασιακής σχέσης, τις στολές υπηρεσίας , τις πειθαρχικές παραβάσεις, ευθύνες ως και την διαδικασία επιβολής των σχετικών κυρώσεων και ποινών .

3.6.1 Προσωπικό

Το πάσης κατηγορίας προσωπικό διακρίνεται : α) στο προσωπικό διοικήσεως και διαχειρίσεως που το αποτελούν 100 εργαζόμενοι και β) στο προσωπικό κινήσεως που απαρτίζεται απο 200 εργαζόμενους .

Στο προσωπικό διοικήσεως και διαχειρίσεως υπάγονται :

α) Βοηθητικό προσωπικό (φορτοεκφορτωτής, κλητήρας, φύλακας, καθαρίστρια) .

β) Αποθηκάρως .

γ) Εκδότης εισιτηρίων .

δ) Βοηθός ταμία .



ε) Βοηθός γραμματέα.

ζ) Βοηθός λογιστή.

η) Ταμίας.

θ) Γραμματέας.

ι) Λογιστής.

Ο διευθυντής κανονικά τίθεται επί κεφαλής του προσωπικού διοικήσεως και διαχειρίσεως αλλά στην συγκεκριμένη επιχείρηση δεν υπάρχει αυτή η θέση, ο πρόεδρος εκτελεί τα χρέη διευθυντού. Επί κεφαλής του προσωπικού τίθεται ο λογιστής .

Όσον αφορά τα καθήκοντα του αποθηκάριου υλικού τα αναλαμβάνει ο βοηθός λογιστή. Δακτυλογράφος και γραφεύς, έχει κριθεί ότι δεν χρειάζονται να υπάρχουν ως ξεχωριστές θέσεις όπως και ο χειριστής Η/Υ γιατί υπάρχει ο βοηθός γραμματέα και ο προγραμματιστής Η/Υ .

Στο προσωπικό κινήσεως υπάγονται :

α) Εισπράκτορας.

β) Οδηγός.

γ) Ελεγκτής.

δ) Σταθμάρχης.

ε) Βοηθός προϊσταμένου κίνησης.

στ) Προϊστάμενος κίνησης.



Όλο το προσωπικό, είτε ανήκει στο προσωπικό κινήσεως, είτε στο προσωπικό διοίκησης και διαχείρισης μπορεί να προάγεται σε οποιαδήποτε θέση, ανάλογα με τα προσόντα του .

Το προσωπικό έχει εργοδότη το νομικό πρόσωπο του ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ, πλήν του οδηγού, ο οποίος έχει εργοδότη τον ιδιοκτήτη της εντεταγμένης στην επιχείρηση μονάδα εκμετάλλευσης, αλλά όμως διέπεται από τον γενικό κανονισμό, ως προς τα δικαιώματα, τα καθήκοντα του και τις υποχρεώσεις .

Το κάθε κατηγορίας προσωπικό διακρίνεται σε :

α) Τακτικό, όπου είναι το προσωπικό που εξυπηρετεί πάγιες και διαρκείς λειτουργικές ανάγκες .

β) Έκτακτο, όπου είναι εκείνο που προσλαμβάνεται για εκτέλεση ορισμένης έκτακτης και απρόβλεπτης εργασίας (π.χ. εποχιακή ανάγκη λόγω ηυξημένης κίνησης, ασθένειας κ.τ.λ), η διάρκεια της οποίας δεν πρέπει να υπερβαίνει τους εξι (6) μήνες .

Το προσωπικό διοικήσεως και το προσωπικό κινήσεως εκτός από τους οδηγούς ή ιδιοκτήτες οδηγούς, είναι ασφαλισμένο στο ταμείο του Ι.Κ.Α ενώ οι οδηγοί στο Τ.Σ.Α.

3.6.2 Προσόντα προσωπικού

Κανείς δεν μπορεί να προσληφθεί ως τακτικός ή έκτακτος υπάλληλος εφόσον δεν έχει κάποια ειδικά και γενικά, ανάλογα με την περίπτωση, προσόντα .



1. Γενικά προσόντα

α) Να έχει Ελληνική ιθαγένεια και να είναι γραμμένος στα μητρώα ή δημοτολόγια Δήμου ή Κοινότητας, ή να έχει την ιθαγένεια κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται και πρόσληψη ομογενών που διαμένουν στην Ελλάδα.

β) Να είναι ενήλικοι και ο άνδρας να έχει εκπληρώσει τις στρατιωτικές του υποχρεώσεις ή να έχει απαλλαγεί νόμιμα απ' αυτές, εφόσον η απαλλαγή αυτή δεν οφείλεται σε σοβαρούς λόγους ασθένειας.

γ) Να μην έχει καταδικασθεί σε στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων ή σε οποιαδήποτε ποινή για κακούργημα, κλοπή, υπεξαίρεση, απάτη, εκβίαση, απιστία, χρήση και εμπορία ναρκωτικών ουσιών και γενικά για εγκλήματα κατά των ηθών σε βαθμό πλημμελήματος. Ακόμη να μην έχει παραπεμφθεί με τελεσίδικο βούλευμα για κακούργημα ή για κάποιο από τα παραπάνω αδικήματα.

δ) Ειδικά για τους οδηγούς αλλά και όλο το προσωπικό κινήσεως, πρέπει να είναι κατάλληλο από άποψη υγείας για την εργασία που προορίζονται να εκτελέσουν. Η σχετική καταλληλότητα καθ' όλη την διάρκεια που υφίσταται η σύμβαση εργασίας, πιστοποιείται από γιατρούς που έχουν συμβληθεί με υπηρεσίες του υπουργείου μεταφορών και επικοινωνιών ή από γιατρούς του ΙΚΑ. Τα πιστοποιητικά ισχύουν για δώδεκα (12) μήνες από της εκδόσεως των.

2. Ειδικά προσόντα

Για κάθε οργανική θέση απαιτούνται κάποια ειδικά προσόντα όπως μπορεί να είναι απολυτήριο λυκείου, πτυχίο ανώτατης σχολής ή σχολής της αλλόδαπης που αναγνωρίζεται ως ισότιμο ή πτυχίο Α.Τ.Ε.Ι.



3.6.3 Πρόσληψη και μητρώο προσωπικού

Για την πλήρωση των κενών οργανικών θέσεων του ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ προσλαμβάνεται τακτικό προσωπικό από το διοικητικό συμβούλιο του ΚΤΕΛ κατόπιν διαγωνισμού, ο οποίος διενεργείται από πενταμελές συμβούλιο, που αποτελείται από τα δύο μέλη του Δ.Σ. του ΚΤΕΛ, από τον κρατικό αντιπρόσωπο που είναι ανώτερος υπάλληλος του υπουργείου εργασίας οριζόμενος μαζί με τον αναπληρωτή του από τον οικείο Νομάρχη ως πρόεδρο και δύο εκπροσώπους των εργαζομένων .

Οι εκπρόσωποι των εργαζομένων εκλέγονται το τελευταίο δίμηνο κάθε χρόνο για τον επόμενο χρόνο, από τη διοίκηση της πιο αντιπροσωπευτικής πρωτοβάθμιας συνδικαλιστικής οργάνωσης του προσωπικού του ΚΤΕΛ που συνεδριάζει προς τούτο.

Το Δ.Σ του ΚΤΕΛ ανακοινώνει υποχρεωτικά 10 ημέρες πριν από την καθορισθείσα ημέρα, τη σύγκλιση του συμβουλίου στην πιο αντιπροσωπευτική πρωτοβάθμια οργάνωση του προσωπικού.

Το έκτακτο προσωπικό προσλαμβάνεται από το Δ.Σ. ΚΤΕΛ χωρίς διαγωνισμό.

Στο ΚΤΕΛ τηρείται μητρώο για όλο το προσωπικό του ΚΤΕΛ που περιλαμβάνει:

- α) Πρωτόκολλο στο οποίο καταχωρείται υποχρεωτικά κάθε αίτηση ή αναφορά του προσωπικού καθώς και η απάντηση που πρέπει να δίνεται μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την καταχώρησή της .
- β) Ατομικό φάκελο για φύλαξη πιστοποιητικών και λοιπών στοιχείων και
- γ) Το δελτίο μητρώου το οποίο περιέχει στοιχεία όπως επώνυμο διεύθυνση, βεβαιούμενα από έγγραφα που περιέχονται στον ατομικό φάκελο.



3.6.4 Ειδικά καθήκοντα και υπηρεσίες

A. Ο κάθε εργαζόμενος ανάλογα με την θέση που κατέχει έχει κάποια ειδικά καθήκοντα και υπηρεσίες που εκτελεί. Στην συνέχεια αυτά περιγράφονται για το προσωπικό διοίκησης και διαχείρισης.

1. Οι αποθηκάριος, κλητήρας, φύλακας, και καθαρίστρια οφείλουν να επιδεικνύουν κάθε επιμέλεια στην εκτέλεση της υπηρεσίας τους και να εκτελούν με προθυμία κάθε σχετική εργασία που τους ανατίθεται.

Ο φορτωτής εκτελεί καθήκοντα που του αναθέτει η διοίκηση και ανάγονται στις φορτοεφορτώσεις αποσκευών, τακτοποιήσεις σε αποθηκευτικούς χώρους και άλλα συναφή καθήκοντα.

Ο αποθηκάριος τηρεί βιβλίο αποθήκης και φροντίζει για την παραλαβή αποσκευών και αντικειμένων καθώς και για την παράδοση αυτών.

2. Ο εκδότης εισιτηρίων

α) Φροντίζει για την έκδοση των εισιτηρίων με σειρά προτεραιότητας και την έκδοση αποδείξεων ότι εισπράχθηκε κόμιστρο για αποσκευές ως και αποδείξεις για τη μεταφορά τυχόν ασυνόδευτων δεμάτων.

β) Ευθύνεται για την πλήρη και άμεση εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού εφόσον δεν υπάρχει σταθμάρχης και είναι υποχρεωμένος να αναφέρει στην προϊστάμενη αρχή κάθε παρατηρούμενη ανωμαλία, και συρροή επιβατών προκειμένου να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.



Υποχρεούται να αναλάβει οποιαδήποτε πρωτοβουλία για την επίλυση σχετικών με το είδος της εργασίας του προβλημάτων που παρουσιάζονται κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του.

3. Ο βοηθός ταμίας, ο βοηθός λογιστή, ο βοηθός γραμματέα και ο βοηθός προϊσταμένου κινήσεως εκτελούν κάθε εργασία που ανατίθεται σε αυτούς από τους προϊσταμένους τους και ανάγονται στην αντίστοιχη αρμοδιότητα του καθενός.

4. Ο ταμίας

α) Διεξάγει όλη τη ταμειακή υπηρεσία, ενεργώντας τις εισπράξεις και πληρωμές του ΚΤΕΛ, με μόνη βάση τα εντάλματα πληρωμής και γραμμάτια εισπράξεων που εκδίδονται από τον λογιστή. Η πραγματοποίηση οποιασδήποτε πληρωμής ή εισπραξης πριν εκδοθεί ένταλμα πληρωμής και γραμμάτιο εισπραξης απαγορεύεται.

β) Τηρεί ενήμερα και πρόσφορα για έλεγχο σε κάθε στιγμή τα βιβλία του ταμείου και τα βοηθητικά αυτών.

γ) Παραλαμβάνει τις εισπράξεις από την εκμετάλλευση των λεωφορείων το πολύ μέσα σε μισή ώρα από την παράδοση σε αυτόν, αλλιώς υποχρεώνεται να τις παραλάβει την επόμενη εργάσιμη ημέρα μέσα σε συντομότερο χρονικό διάστημα, τηρώντας απόλυτη προτεραιότητα και καταβάλλει τις υποχρεώσεις της εταιρείας, συντάσσοντας τα αναγκαία αποδεικτικά έγγραφα.

δ) Καταθέτει υποχρεωτικά κάθε μέρα στην τράπεζα και στους οικείους λογαριασμούς, τις εισπράξεις και κάθε χρηματικό ποσό που ανήκει στην εταιρεία ή σε τρίτους (ΙΚΑ, Δημόσιο κ.λ.π.).

ε) Σε περίπτωση απουσίας ή κωλύματος αναπληρώνεται από άλλον υπάλληλο του ΚΤΕΛ ο οποίος πρέπει να έχει οριστεί από το διοικητικό συμβούλιο στην αρχή του ημερολογιακού έτους.



5. Ο γραμματέας

Ο γραμματέας εκτελεί γενικά την υπηρεσία γραμματέα του ΚΤΕΛ καθώς και κάθε σχετική προς τα καθήκοντα του εργασία που του ανατίθεται από τον πρόεδρο του Δ.Σ., τηρεί το γενικό μητρώο του τακτικού και έκτακτου προσωπικού, το πρωτόκολλο του γενικού κανονισμού, τα πρακτικά του Δ.Σ., φροντίζει υποχρεωτικά για την έγγραφη διατύπωση των εντολών και ανακοινώσεων του προέδρου και του Δ.Σ. προς το προσωπικό, την καθαρογραφή των εγγράφων και διεξάγει γενικά την αλληλογραφία της εταιρείας.

6. Ο λογιστής

α) Διεξάγει όλη τη λογιστική υπηρεσία που συνίσταται στην καθημερινή, μετά από σχετικό, έλεγχο, έγγραφη των εισπράξεων, πληρωμών και απολήψεων πάσης φύσεως, τηρώντας ενήμερα και πρόσφορα ανά πάσα στιγμή για έλεγχο τα λογιστικά βιβλία, βοηθητικά αυτών, καθώς και λοιπά στοιχεία και βιβλία εκμεταλλεύσεως, όπως αυτά ορίζονται από ΚΒΣ ή από τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

β) Ελέγχει την πληρότητα, ακρίβεια και νομιμότητα των δικαιολογητικών όλων των εισπράξεων και πληρωμών και κατόπιν εκδίδει το οικείο γραμμάτιο εισπράξεως ή ένταλμα πληρωμής, τα οποία για να γίνουν εκτελεστά, υπογράφονται από τον ίδιο, τον πρόεδρο και τον ταμία.

γ) Ελέγχει καθημερινά τις εγγραφές του τηρούμενου βιβλίου ταμείου για να διαπιστωθεί η συμφωνία του με τα βιβλία που τηρούνται από το λογιστήριο. Επίσης φροντίζει για την έκδοση του οικείου εντάλματος πληρωμής, για την καθημερινή κατάθεση του υπόλοιπου των μετρητών στην τράπεζα και την έκδοση γραμματίων εισπράξεως προκειμένου να αναληφθούν χρήματα από την τράπεζα και την έκδοση γραμματίων εισπράξεως για τη διενέργεια πληρωμών.

δ) Ελέγχει τη νόμιμη χαρτοσήμανση των δικαιολογητικών.



ε) Παραδίδει στους εισπράκτορες και στους εργοδότες εισιτηρίων και στους λοιπούς συναλλασσόμενους τις σχετικές καταστάσεις ή τα δελτία ελέγχου των εισιτηρίων που είναι ατομικά για κάθε εισπράκτορα ως και εισιτήρια τηρώντας βιβλίο αποθήκης εισιτηρίων, φορτωτικών, εντύπων κ.λ.π.

στ) Τηρεί και ελέγχει τη νομιμότητα των μισθολογικών καταστάσεων του προσωπικού .

ζ) Φροντίζει για τη χορήγηση αποσπάσματος από τη μισθοδοτική κατάσταση στους δικαιούχους μισθωτούς .

η) Φροντίζει για τη σύνταξη των εκκαθαρίσεων, των εισπράξεων και των χιλιομέτρων διανύσεων των λεωφορείων. Συντάσσει πίνακα στατιστικών στοιχείων και εκδίδει τιμολόγια κάθε διαδρομής .

θ) Τηρεί τα πάσης φύσεως σχετικά στοιχεία εκμεταλλεύσεως των λεωφορείων.

Β. Για το προσωπικό κίνησης πειγράφονται οι ακόλουθες θέσεις ,

1. Ο εισπράκτορας

α) Φροντίζει για την όσο γίνεται και τακτική είσοδο των επιβατών στο λεωφορείο και την τήρηση της τάξεως μέσα σε αυτό, συνεπικουρούμενος στην ανάγκη και από αστυνομικά όργανα, την επέμβαση των οποίων υποχρεούται να ζητεί όταν ο ίδιος δεν δύναται να τηρήσει την τάξη εντός του λεωφορείου.

β) Αναγγέλει ανελλιπώς τις στάσεις των λεωφορείων και δίδει έγκαιρα στον οδηγό τα ανάλογα με την κίνηση σήματα .

γ) Εκδίδει και χορηγεί τα κανονικά εισιτήρια της εκτελούμενης διαδρομής σε όσους δεν έχουν εισιτήριο .



Ελέγχει τις μηνιαίες κάρτες, τα δελτία ελεύθερης κυκλοφορίας, καταχωρεί ότι υποχρεούται στο φύλλο πορείας και το αποδίδει υποχρεωτικά στην αρμόδια υπηρεσία. Τα χορηγούμενα εισιτήρια εκδίδονται αποκλειστικά από στελέχη που αναγράφονται στο δελτίο ελέγχου εισιτηρίων. Η χρήση εισιτηρίων των οποίων το στέλεχος δεν αναγράφεται στο δελτίο ελέγχου απαγορεύεται απολύτως. Ο εισπράκτορας είναι υπεύθυνος για κάθε απώλεια εισιτηρίων. Σε περίπτωση απώλειας εισιτηρίων υποχρεούται να καταβάλει το αντίτιμο της αξίας του χάρτου καθώς και της δαπάνης εκτύπωσης αυτού και εφόσον διαπιστωθεί μετά από έρευνα του Δ.Σ. του ΚΤΕΛ, ότι η απώλεια αυτή έγινε από πρόθεση ή αδικαιολόγητη αμέλεια λαμβανομένων υπόψη του ήθους και της όλης συμπεριφοράς αυτού, να καταβάλει το αντίτιμο της αξίας των απωλεσθέντων εισιτηρίων.

δ) Καταχωρεί στο ατομικό δελτίο ελέγχου εισιτηρίων κατά την αναχώρηση του λεωφορείου σε εκτέλεση οποιασδήποτε διαδρομής την ώρα αναχώρησης, την διαδρομή που εκτελεί το λεωφορείο, τον αριθμό του τελευταίου αδιάθετου εισιτηρίου κάθε διαδρομής στα οριζόμενα από το ΚΤΕΛ, για κάθε γραμμή σημεία και το τέρμα ή την αφετηρία κάθε διαδρομής.

Παραδίδει τις εισπράξεις του λεωφορείου καθώς και τα φύλλα πορείας σε υπάλληλο του ΚΤΕΛ, που έχει ορισθεί για το έργο αυτό στις ημέρες, ώρες και τόπο που ορίζονται από τον πρόεδρο του Δ.Σ. του ΚΤΕΛ. Ειδικότερα έχει και τα εξής καθήκοντα :

Εκτελεί τις εντολές των προϊσταμένων του, εκδίδει εισιτήρια σε περισσότερα του ενός λεωφορεία, αλλάζει λεωφορεία καθ' οδόν, σε πολυσύχναστα σημεία, που καθορίζονται με απόφαση του Δ.Σ. του ΚΤΕΛ και έγκριση του οικείου νομάρχη.

ε) Διατηρεί κατά τον χρόνο της υπηρεσίας του την καθαριότητα στο εσωτερικό του λεωφορείου, δηλαδή υαλοπινάκων, καθισμάτων, τοιχωμάτων και δαπέδου, κλείνει ή ανοίγει τα παράθυρα όπως ορίζουν οι σχετικές αποφάσεις του υπουργείου μεταφορών και επικοινωνιών.



στ) Είναι πολύ σημαντικό να συμπεριφέρεται ευγενώς προς το επιβατικό κοινό.

ζ) Παρέχει στον οδηγό κάθε βοήθεια, σύμφωνα με τις οδηγίες του, ιδιαίτερα προκειμένου για επιδιόρθωση επιτόπιας βλάβης του λεωφορείου, την ώρα εκτελέσεως της συγκοινωνίας ώστε να τεθεί αυτό πάλι σε λειτουργία το συντομότερο .

η) Είναι υποχρεωμένος την ώρα της υπηρεσίας να φέρει την κανονισμένη στολή, να μην καπνίζει κατά την διαδρομή του λεωφορείου, να μην απομακρύνεται από την υπηρεσία του και να μην συνομιλεί με τον οδηγό και τους επιβάτες, τους οποίους δεν πρέπει να ενοχλεί .

θ) Τηρεί γενικά τις σχετικές με τα καθήκοντα του αποφάσεις του υπουργείου μεταφορών και επικοινωνιών και τις εντολές του ΚΤΕΛ και των προϊσταμένων του και ευθύνεται για την ανάρτηση και διαφύλαξη των μηνιαίων καταστάσεων προσωπικού και ωρών εργασίας, δίνει πληροφορίες στο επιβατικό κοινό και παρέχει πάσα διευκόλυνση στους έχοντες ανάγκη επιβάτες, ειδικά για τις στάσεις των λεωφορείων και την εκτελούμενη διαδρομή .

2. Ο οδηγός

Ο οδηγός διευθύνει την κίνηση και λειτουργία του λεωφορείου και ειδικότερα :

α) Φροντίζει για τη κανονική και ασφαλή οδήγηση του λεωφορείου και είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για κάθε υπαίτια και μόνο βλάβη ή φθορά του λεωφορείου διαπιστούμενη δικαστικώς .

β) Τηρεί τις διατάξεις που αφορούν την κυκλοφορία και ασφάλεια του λεωφορείου .

γ) Καταβάλλει κάθε προσπάθεια να επιδιορθώσει επιτόπια βλάβη του λεωφορείου που επήλθε την ώρα της υπηρεσίας του, ώστε αυτό μπορεί να επαναλειτουργήσει άμεσα.



Αν η βλάβη δεν είναι δυνατόν να επιδιορθωθεί επιτόπια, είναι υποχρεωμένος να το κάνει αυτό γνώστο στο σταθμάρχη της γραμμής στην οποία κυκλοφορεί το λεωφορείο, αλλά και στον ιδιοκτήτη του λεωφορείου. Αν η ανεύρεση του ιδιοκτήτη δεν είναι δυνατή, τότε γνωστοποιεί τη βλάβη στο συνεταιρισμό στον οποίο ο ιδιοκτήτης είναι μέλος. Αν τυχόν συμβεί ατύχημα, είναι υποχρεωμένος να υποβάλει δήλωση για τις συνθήκες του ατυχήματος στον οικείο ασφαλιστικό φορέα, φροντίζοντας να συγκεντρώσει κάθε αποδεικτικό στοιχείο με τη βοήθεια του εισπράκτορα και σε περίπτωση τραυματισμού ειδοποιεί τις αρμόδιες αστυνομικές και υγειονομικές αρχές.

δ) Φροντίζει για τον κανονικό εφοδιασμό του λεωφορείου με καύσιμα, λιπαντικά, έλαια μηχανής και νερό και προβαίνει στην επιθεώρηση τους για τη διαπίστωση της ασφαλούς κυκλοφορίας του. Δεν υποχρεώνεται όμως να συντηρήσει το λεωφορείο, πράγμα που πρέπει να γίνεται στο στάθμο διανυκτερεύσεως.

ε) Εποπτεύει και ελέγχει τη διατήρηση της καθαριότητας του λεωφορείου κατά την ώρα υπηρεσίας του και υποχρεώνεται να αναφέρει κάθε παράλειψη στο σταθμάρχη.

στ) Είναι υποχρεωμένος κατά την ώρα υπηρεσίας του να φοράει την κανονισμένη στολή, να τοποθετεί το πινακίδιο της ταυτότητά του στην ορισμένη θέση, καθώς επίσης να αλλάζει την οθόνη του λεωφορείου που είναι χωρίς εισπράκτορα, να μην καπνίζει στη διαδρομή, να μην απομακρύνεται από τη θέση του σε όλη την ώρα που διαρκεί η υπηρεσία του και να μην συνομιλεί με τον εισπράκτορα και τους επιβάτες.

ζ) Τηρεί γενικά τις σχετικές με τα καθήκοντα του αποφάσεις του υπουργείου μεταφορών και επικοινωνιών, τις αστυνομικές διατάξεις, τις εντολές της διοίκησης και των προϊσταμένων του.

η) Εκτελεί επακριβώς τα οριζόμενα τακτικά και έκτακτα δρομολόγια και αναφέρει στο σταθμάρχη την τυχόν ύπαρξη αναμενόντων επιβατών στις ενδιάμεσες στάσεις.



θ) Ο οδηγός υποχρεούται να εκτελεί κάθε δρομολόγιο, το οποίο υποδεικνύουν τα αρμόδια όργανα της διοίκησης .

3. Ο ελεγκτής

Ο ελεγκτής προϊστάται των οδηγών και εισπρακτόρων και ειδικότερα :

α) Ελέγχει τα εισιτήρια που χορηγήθηκαν στους επιβάτες προκειμένου να διαπιστώσει ότι όλο εφοδιάστηκαν με εισιτήρια, ότι τα εισιτήρια είναι της κανονικής τιμής της εκτελούμενης διαδρομής και ότι αποκόπηκαν από στέλεχος που αναγράφεται στο δελτίο ελέγχου εισιτηρίων .

β) Ελέγχει το δελτίο ελέγχου εισιτηρίων προκειμένου να διαπιστώσει ότι έγιναν σε αυτό οι επιβαλλόμενες κανονικές εγγραφές .

γ) Ελέγχει τα δελτία ελεύθερης κυκλοφορίας των επιβατών .

δ) Παρακολουθεί την ακριβή από τον οδηγό και τον εισπράκτορα τήρηση των αποφάσεων του υπουργείου μεταφορών και επικοινωνιών, των αστυνομικών διατάξεων και υγειονομικών κανονισμών, των εντολών της διοίκησης και των προϊσταμένων του, όπως και των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον γενικό κανονισμό .

ε) Αναφέρει αυθημερόν ή το αργότερο την επομένη στην διοίκηση και στον υπεύθυνο κάθε ανωμαλία που παρατηρείται στην κυκλοφορία των λεωφορείων καθώς και κάθε παράβαση των οδηγών και εισπρακτόρων.

στ) Τηρεί κατάσταση ελέγχου σύμφωνα με τις υποδείξεις της διοίκησης και τις κείμενες διατάξεις .



ζ) Υποθηκαθιστά το σταθμάρχη και δίνει εντολές σε περίπτωση που διαπιστώνει ότι δεν εξυπηρετούνται οι επιβάτες των ενδιάμεσων στάσεων, παίρνοντας τα κατάλληλα μέτρα για την εξυπηρέτηση τους και αναφέροντας το ταχύτερο τις σχετικές ενέργειές του στον οικείο σταθμάρχη.

η) Δίδει τις αναγκαίες εντολές προς τους οδηγούς για την εξυπηρέτηση του κοινού, τις οποίες υποχρεούνται να εκτελούν.

4. Ο σταθμάρχης

Ο σταθμάρχης συνεργάζεται με τους ελεγκτές, οδηγούς, εισπράκτορες, εκδότες εισιτηρίων, φορτοεκφορτωτές και αποθηκάριους (αποσκευές).

α) Έχει την ευθύνη για την ακριβή τήρηση των δρομολογίων και για την πλήρη εξυπηρέτηση των επιβατών της αφετηρίας, των ενδιάμεσων στάσεων και του τέρματος των λεωφορειακών γραμμών .

β) Εφαρμόζει τη σειρά και το χρόνο εκκινήσεως των λεωφορείων για την εκτέλεση των δρομολογίων και το χρόνο λήξεως της εργασίας .

γ) Αντιμετωπίζει όσο γίνεται κάθε ανωμαλία στη συγκοινωνία που προέρχεται από βλάβη λεωφορείων ασυνήθιστη συρροή και συνωστισμό επιβατών κ.τλ παίρνοντας τα κατάλληλα μέτρα για την ενίσχυση της δύναμης των λεωφορείων με εφεδρικά ή λεωφορεία άλλων γραμμών .

Η ενίσχυση αυτή πραγματοποιείται μετά από προηγούμενη συνεννόηση με τον προϊστάμενο κίνησης ή το πρόεδρο του ΚΤΕΑ και αν αυτό δεν είναι δυνατό με τη δική του πρωτοβουλία .

δ) Φροντίζει για την αντικατάσταση του προσωπικού των λεωφορείων (οδηγού του ΚΤΕΑ ή εισπράκτορα) σε περίπτωση κωλύματος με άλλους που είναι εφεδρεία , καθώς και για την ευταξία των εισπρακτόρων και οδηγών στο χώρο του σταθμαρχείου .



ε) Φροντίζει για την όσο γίνεται τακτική και σύμφωνα με τη σειρά προελεύσεως επιβίβαση των επιβατών στα λεωφορεία, όπως και τη μη υπέρβαση του καθορισμένου αριθμού επιβατών σε κάθε λεωφορείο.

στ) Συμπληρώνει και ελέγχει τα ημερήσια δελτία εργασίας των οδηγών και εισπρακτόρων με τα οποία το ΚΤΕΛ είναι υποχρεωμένο να τους εφοδιάζει.

Στα ατομικά βιβλιάρια εργασίας αναγράφεται ο αριθμός της άδειας ικανότητας του οδηγού (αριθμός διπλώματος), ο αριθμός κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, οι ώρες εργασίας τους, τυχόν διακοπές και η εβδομαδιαία ανάπαυση. Τα ατομικά βιβλιάρια εργασίας θεωρούνται από την αρμόδια επιθεώρηση εργασίας πριν χρησιμοποιηθούν.

ζ) Τηρεί κατάσταση κινήσεως των λεωφορείων σύμφωνα με τις υποδείξεις της διοίκησης και συντάσσει μεταβολών δρομολογίων.

η) Ελέγχει την καθαριότητα των λεωφορείων και έχει τη διακριτική ευχέρεια να μη δρομολογήσει λεωφορείο, εφόσον αυτό δεν είναι ομολογουμένως καθαρό. Ο έλεγχος της καθαριότητας και η μη δρομολόγηση του λεωφορείου δεν θα γίνεται τις ώρες αιχμής.

θ) Παρακολουθεί την ακριβή τήρηση από τους ελεγκτές, οδηγούς, εισπράκτορες, εκδότες εισιτηρίων, φορτοεκφορτωτές και αποθηκάριους κατά τη εκτέλεση της υπηρεσίας τους, των αποφάσεων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, των Αστυνομικών διατάξεων, των υγειονομικών κανονισμών των εντολών του ΚΤΕΛ και των προϊστάμενων τους, ως και των υποχρεώσεών τους από τον κανονισμό και εφόσον διαπιστώνει παραβάσεις αναφέρει σχετικά στον πρόεδρο.

Μεριμνά για την είσπραξη του αντιτίμου εκδρομικών διαδρομών των λεωφορείων του ΚΤΕΛ. Ίδια, παρακολουθεί την κόσμια εμφάνιση και συμπεριφορά των ανωτέρω. Δύναται σε έκτακτη περίπτωση και εφόσον απουσιάζει ο προϊστάμενος κινήσεως να επέμβει προκειμένου να ενισχυθούν ορισμένες γραμμές με λεωφορεία και προσωπικό.



5. Ο προϊστάμενος κινήσεως

Ο προϊστάμενος κινήσεως προϊσταται σ' όλο το προσωπικό κινήσεως. Συντάσσει και παρακολουθεί τα κυκλώματα και τις ώρες εργασίας των λεωφορείων, παρακολουθεί την κίνηση των γραμμών και επεμβαίνει, εφόσον παρίσταται ανάγκη, προκειμένου να ενισχυθούν οι γραμμές με λεωφορεία και προσωπικό.

Σε περίπτωση που διαπιστώνει ή του αναφερθεί από ελεγκτή ή σταθμάρχη οποιαδήποτε παράβαση του προσωπικού στο οποίο προϊσταται, καλεί αυτό σε απολογία και επιμελείται τον προγραμματισμό και τη χορήγηση των ετησίων αδείων του.

3.6.5 Γενικά καθήκοντα και υποχρεώσεις

Όλο το προσωπικό εκτός από τα ειδικά καθήκοντα, έχει και γενικά καθήκοντα. Διέπεται από τις διατάξεις του γενικού κανονισμού και έχει τις ακόλουθες υποχρεώσεις :

α) Είναι υποχρεωμένο να γνωρίζει τις διατάξεις του κανονισμού προσωπικού, τις κοινοποιούμενες εγκυκλίους και υπηρεσιακές οδηγίες και να εκτελεί με ακρίβεια και χωρίς αντιρρήσεις τα καθήκοντα που ανατίθεται σε αυτό και τις εντολές των προϊσταμένων του που δίδονται μέσα στα όρια των ισχυουσών διατάξεων και του παρόντος κανονισμού.

β) Κάθε φορά που το προσωπικό βρεθεί στην ανάγκη σε εξαιρετικές περιπτώσεις για την αντιμετώπιση επικείμενου κινδύνου ή άφευκτης ανάγκης να πάρει με προσωπική του ευθύνη μέτρα που είναι αντίθετα, στις υπηρεσιακές διατάξεις, οφείλει να το αναφέρει αμέσως στον προϊστάμενο του.



γ) Κάθε προϊστάμενος είναι υπεύθυνος για την τήρηση της πρέπουσας συμπεριφοράς των υφισταμένων του και την ακριβή και κανονική διεξαγωγή της υπηρεσίας που τους ανατέθηκε, οφείλει να τους εποπτεύει και να τους νουθετεί ή παρατηρεί, ανάλογα με την περίπτωση, με τον προσήκοντα τρόπο, να προωθεί το θέμα ομαδικής συνεργασίας και συναδελφικής αλληλεγγύης, αποφεύγοντας την επίδειξη ευνοίας προς ορισμένους και αυστηρώς υπηρεσιακής συμπεριφοράς προς άλλους ή την δημιουργία προσωπικών αντεγκλήσεων και να ενεργεί έτσι ώστε το προσωπικό στο οποίο προϊσταται να λαμβάνει κάθε φορά γνώση εκδιδόμενης εγκυκλίου, υπηρεσιακής οδηγίας, ανακοινώσεως και διαταγής και σχετικά της υπηρεσίας του.

δ) Το προσωπικό οφείλει επίσης να είναι προς τους συναδέλφους και προς το κοινό ευγενικό. Να συμπεριφέρεται γενικά κόσμια και με αξιοπρέπεια.

Το προσωπικό κινήσεως ιδιαίτερα οφείλει να συμπεριφέρεται προς το κοινό με ευγένεια και σοβαρότητα, να είναι πρόθυμο και να φροντίζει για την πλήρη και άμεση εξυπηρέτηση του. Ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή πρέπει να επιδεικνύει όταν πρόκειται για πρόσωπα που έχουν ειδικές ανάγκες.

ε) Να παραδίδει αμελλητί στα γραφεία της γραμματείας κάθε τι που ανευρίσκει μέσα στα λεωφορεία, στους σταθμούς, στάσεις, και λοιπές εγκαταστάσεις του ΚΤΕΛ, οπότε το τμήμα γραμματείας είναι υποχρεωμένο να προβεί στις περαιτέρω νόμιμες ενέργειες.

ζ) Το προσωπικό κινήσεως (οδηγοί και εισπράκτορες των αστικών λεωφορείων), έχει την υποχρέωση να εκτελεί το τελευταίο πριν λήξει η εργασία δρομολόγιο, έστω κι αν απαιτείται γι' αυτό πρόσθετη εργασία, οπότε η αποζημίωση που του καταβάλλεται για την πρόσθετη αυτή απασχόληση μετά την λήξη της εργασίας του είναι προσαυξημένη αναλόγως της ισχύουσας εκάστοτε νομοθεσίας.



3.6.6 Κίνητρα υποκινήσεως - επιβολή ποινών

Η διοίκηση της εταιρείας μέσω της ενίσχυσης κινήτρων υποκινήσεως, με προγράμματα μισθοδοσίας (bonus), προαγωγές, διαδοχές, προσδοκά την υλοποίηση των αντικειμενικών στόχων και την καλύτερευση της απόδοσης των εργαζομένων. Βέβαια δεν υπάρχει συγκεκριμένο σύστημα κινήτρων, (bonus), ή πρότυπα αποδόσεως για τους εργαζόμενους.

Οι ηθικές αμοιβές γνωστοποιήσεις είναι το πιο συχνό σύστημα κινήτρων που χρησιμοποιείται από την διοίκηση.

Με κριτήριο την επαγγελματική απόδοση, όπως αυτή προκύπτει από τα φύλλα μητρώου, απονέμοντα από το Δ.Σ. στο προσωπικό οι παρακάτω αμοιβές :

α) Ευαρέσκεια.

β) Ευαρέσκεια με χρηματική αμοιβή που φθάνει στον ένα μηνιαίο βασικό μισθό.

Οι παραπάνω αμοιβές κοινοποιούνται εγγράφως από τον πρόεδρο στους τιμώμενους, καταχωρούνται στο φύλλο μητρώου και ανακοινώνονται στο προσωπικό.

- Κάθε πράξη υπαλλήλου διοίκησης - διαχείρισης και κίνησης που αντίκειται στον κανονισμό ή πλημμελής εκτέλεση των διαγραφόμενων απ' αυτόν καθηκόντων του υπαλλήλου, ως και κάθε παράλειψη πράξεως ή ενέργειας που οφείλεται από τα καθήκοντα αυτά, αποτελεί παράβαση του παρόντος κανονισμού που κολάζεται πειθαρχικά και μάλιστα ανεξάρτητα από τις προβλεπόμενες από την κείμενη νομοθεσία ποινικές ή διοικητικές κυρώσεις.

Το ίδιο ισχύει και για τους ιδιοκτήτες που υπάγονται εξ' αιτίας της εργασίας τους σε μία από τις κατηγορίες προσωπικού του ΚΤΕΛ.



3.6.7 Επιμόρφωση προσωπικού

Η διοίκηση βασίζεται στον ενθουσιασμό των εργαζόμενων και επικροτεί κάθε ενέργεια σχετική με την επιμόρφωσή τους. Με την εκπαίδευση υποβοηθείται κάθε εργαζόμενος να υπερπηδήσει τις αδυναμίες του, να βασισθεί στις δυνατότητές του και να αποδεχθεί την αυτοδέσμευση για την αυτοανάπτυξη του. Η πολιτική της διοίκησης είναι οι εργαζόμενοι να συμμετέχουν σε σεμινάρια, που διεξάγονται στην Αθήνα από το Υπουργείο μεταφορών και επικοινωνιών, και ως θέματα έχουν κυρίως γνώσεις γύρω από την επιστήμη του management και του marketing, τις ανθρώπινες εργασιακές σχέσεις, αλλά και τα λογιστικά.

3.7 Σύστημα μηχανογράφησης – ωράρια

Το σύστημα μηχανογράφησης που χρησιμοποιείται είναι καθαρά λογιστικό, λειτουργεί με ένα γενικό λογιστικό σχέδιο. Είναι από τα πλέον εκσυγχρονισμένα. Ο προγραμματισμός των δρομολογίων είναι απόλυτα αρμονισμένος, έχοντας εξίσωση των δρομολογίων χωρίς απώλεια χρόνου και δαπάνες. Η μισθοδοσία καταρτίζεται χωρίς κανένα πρόβλημα.

Εκτός από το κύκλωμα εργασίας που υπάρχει και λειτουργεί στην Πάτρα υπάρχει και μια υπομόναδα εργασίας που λειτουργεί στο Αίγιο, βοηθώντας στην οργάνωση και στον προγραμματισμό των δρομολογίων.

- Ένα από τα πλεονεκτήματα που προσφέρει το σύστημα μηχανογράφησης είναι ο γρήγορος και επακριβής προγραμματισμός των ωραρίων του προσωπικού. Για το προσωπικό διοικήσεως και διαχειρίσεως τα ωράρια και οι άδειες αναρτούνται μηνιαία. Για τους οδηγούς κάθε μέρα βγαίνει για την επόμενη μέρα το πρόγραμμα των ωραρίων και τα δρομολόγια που έχουν.



3.8 Δρομολόγια – λεωφορεία

Όλα τα δρομολόγια που πραγματοποιούνται από το ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε εκτελούνται κανόνικα χωρίς κανένα πρόβλημα σε αυτό συντελεί η σωστή οργάνωση και ο προγραμματισμός αυτών από τα τμήματα προσωπικού.

Με το μηχανογραφημένο σύστημα παροχής στοιχείων φαίνεται η καλή οργάνωση των δρομολογίων που υπάρχει στο ΚΤΕΛ. Καθημερινά εκτυπώνεται μια κατάσταση που αφορά τα δρομολόγια και τα λεωφορεία, που βοηθάει όσους θέλουν να ενημερωθούν για τις ώρες, τα ρεπό ακόμα και να βγάλουν ουσιώδες συμπεράσματα. Σε αυτήν γίνεται αναφορά για το ισοσύγιο χιλιομετρικών αποκλίσεων των λεωφορείων ανά τρίμηνο. Φαίνεται ο αριθμός του λεωφορείου, ο συντελεστής εξίσωσης, τα διανυθέντα χιλιόμετρα, οι απώλειες χιλιομέτρων, το σύνολο χιλιομέτρων και η χιλιομετρική εξίσωση. Στην συνέχεια υπάρχουν τα υπόλοιπα χρήσης, χρεωστικά και πιστωτικά, τα παλαιά υπόλοιπα χρεωστικά και πιστωτικά, τα νέα υπόλοιπα, οι αποκλίσεις χρήσης και τέλος υπολογίζεται η διαφορά χιλιομέτρων. Σε άλλες σελίδες υπάρχουν οι καταστάσεις χιλιομέτρων που θα διανύσουν τα λεωφορεία ανάλογα από ποιο σταθμό ξεκινάει το δρομολόγιο. Περιγράφονται τα δρομολόγια από τα Καλάβρυτα, την Αθήνα, το Αίγιο, την Πάτρα με την ώρα άφιξης και επιστροφής, την αναλυτική περιγραφή διαδρομής, τα διανυθέντα και πλασματικά χιλιόμετρα και το σύνολό τους. Υπάρχει σελίδα με την υπηρεσία των εφεδρικών οδηγών. Σελίδα με την αναγγέλια υπηρεσίας λεωφορείων και η σελίδα που φαίνεται η συγκεντρωτική υπηρεσία των λεωφορείων και ποια έχουν ρεπό.

Η υποχρέωση του ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε. να καλύπτει και να διατηρεί δρομολόγια σε άγονες γραμμές καθώς και να καλύπτει τα δρομολόγια όλων των κοινοτήτων είναι ένα μειονέκτημα για τα έσοδα της εταιρίας. Ο Αθανάσιος Κουρμπανάς, πρώην πρόεδρος του ΚΤΕΛ έχει τονίσει ότι «πλήν της παραλιακής ζώνης όλα τα υπόλοιπα δρομολόγια είναι ζημιογόνα».



Η γραμμή Πάτρα - Αθήνα είναι η πιο κερδοφόρα . Σε αυτήν το ΚΤΕΛ πραγματοποιεί κατά μέσο όρο 35 δρομολόγια κάθε μέρα , ενώ το ρεκόρ ανήκει στην Καθαρά Δευτέρα . Τότε είναι που πραγματοποιήθηκαν σε μία ημέρα 120 δρομολόγια.. Πάντα το ΚΤΕΛ ανταποκρίνεται γρήγορα σε έκτακτες περιπτώσεις με αύξηση των δρομολογίων . Το κοινό εξυπηρετείται άψογα είτε όταν υπάρχει αύξηση του τουρισμού είτε λόγω βλάβων του ΟΣΕ. Ειδικά στην περίοδο των αποκριών που οι εκδρομείς κατακλύζουν την Πάτρα υπάρχουν πάντα όσα λεωφορεία χρειάζονται για την κάλυψη της ζήτησης .Σε όλες τις πρωτεύουσες νομών υπάρχουν τμήματα στους σταθμούς που αντιπροσωπεύουν το ΚΤΕΛ Ν ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε. Στην Θεσσαλονίκη υπάρχει ειδικός σταθμός στο ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης που εξυπηρετεί τα δρομολόγια Πάτρα –Θεσσαλονίκη και αντίστροφα .

3.8.1 Όροι κυκλοφορίας - καθορισμός αριθμού λεωφορείων - καθορισμός δρομολογίων

Πρέπει να αναφερθεί ότι οι ιδιοκτήτες – οδηγοί, καθώς και οι οδηγοί με σχέση εξαρτημένης εργασίας αστικών και υπεραστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης, πρέπει να πληρούν τις εξής, κατ' ελάχιστον, προϋποθέσεις :

- α) Να έχουν άδεια οδήγησης
- β) Να πληρούν τις προϋποθέσεις υγείας, για την κατοχή της προβλεπόμενης άδειας οδήγησης και
- γ) Να μην έχουν συμπληρώσει το εξηκοστό πέμπτο έτος της ηλικίας τους

Τα υπεραστικά λεωφορεία όταν τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, είτε καινούργια είτε μεταχειρισμένα, πρέπει να είναι ηλικίας μέχρι έντεκα (11) ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου.



Μετά τη συμπλήρωση είκοσι τριών (23) ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου, αυτά αποσύρονται υποχρεωτικά από την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου.

Τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ είναι το 80% τελευταίας διετίας και τα υπόλοιπα έχουν συμπληρώσει μια δεκαετία ζωής.

Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του ΚΤΕΛ, ύστερα από πρόταση του Δ.Σ., καθορίζεται ο επιπλέον αριθμός των λεωφορείων που τυχόν απαιτούνται για την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών τους. Οι άδειες κυκλοφορίας των λεωφορείων αυτών εκδίδονται στο όνομα του νομικού προσώπου και είναι αμεταβίβαστες.

Ο τύπος των λεωφορείων, ο αριθμός των θέσεων και οι τεχνικές προδιαγραφές, που πρέπει να πληρούν για την ταξινόμηση και κυκλοφορία αυτών καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις αντικατάστασης των λεωφορείων με άλλα καινούργια ή μεταχειρισμένα της ίδιας ή μικρότερης ή μεγαλύτερης κατηγορίας και η κατάταξη των τύπων τους σε κλάσεις ανάλογα με την δυναμικότητα τους καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3.8.2 Καθορισμός ελαχίστου αριθμού υποχρεωτικών δρομολογίων

Με απόφαση του Νομάρχη του Ν. Αχαΐας, μετά από εισήγηση του ΚΤΕΛ, ή της Τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων, η οποία υποβάλλεται εντός αποκλειστικής προθεσμίας 15 ημερών, καθορίζεται ο ελάχιστος αριθμός των υποχρεωτικών δρομολογίων, ταχέων και υπερταχέων και η κατανομή αυτών ανά 24ωρο. Σε περίπτωση συνεκμετάλλευσης γραμμών, ο παραπάνω καθορισμός των δρομολογίων γίνεται με κοινή απόφαση των οικείων Νομαρχών.

Για τον καθορισμό του ελαχίστου αριθμού υποχρεωτικών δρομολογίων στις ενδονομαρχιακές επιβατικές γραμμές λαμβάνονται υποχρεωτικά υπόψη από τους οικείους Νομάρχες πριν την έκδοση της σχετικής απόφασης, τα παρακάτω:



α) Σε κάθε υπεραστική επιβατική γραμμή, που βρίσκεται μέσα στα όρια του νομού, πρέπει να γίνεται περιοδικά, ανά μία, δύο, κλπ, μέρες ένα τουλάχιστο δρομολόγιο.

β) Σε περίπτωση που από την επιβατική γραμμή εξυπηρετούνται και μαθητές για την μετάβασή τους στο σχολείο και αντίστροφα, η συχνότητα των δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του σχολικού έτους δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη της μιας ημέρας, με εξαίρεση τις ημέρες μη λειτουργίας των σχολείων.

γ) Περισσότερα από ένα δρομολόγια ημερησίως στην ίδια επιβατική γραμμή εκτελούνται, εφόσον ο μέσος αριθμός των ανά δρομολόγιο (μετ' επιστροφής) μεταφερόμενων επιβατών ξεπερνά το εξήντα στα εκατό (60%) του αριθμού των θέσεων του λεωφορείου.

3.8.3 Χρονική κατανομή δρομολογίων

Ο χρόνος αφίξεως ή αναχωρήσεως των λεωφορείων στους οικισμούς, κοινότητες και δήμους, που συνδέει η γραμμή, πρέπει να είναι τέτοιος, ώστε να εξυπηρετούνται, κατά το δυνατόν, όλες οι κατηγορίες του επιβατικού κοινού και κυρίως οι μαθητές και οι επιβάτες που έχουν καθορισμένο ωράριο εργασίας και πρέπει να βρίσκονται στον προορισμό τους τον κατάλληλο χρόνο (υπαλληλοι κλπ).

Σε επιβατικές γραμμές, που χρειάζονται περιοδικές διαφοροποιήσεις του αναγκαίου αριθμού δρομολογίων, λόγω αυξημένης ή μειωμένης επιβατικής κινήσεως όπως :

α) Ορισμένες ημέρες της εβδομάδας (π.χ. Σάββατα, Κυριακές, Δευτέρες)

β) Ορισμένες ημέρες του μήνα (π.χ. την 1^η, την 15^η, την 16^η και την τελευταία ημέρα)

γ) Ορισμένους μήνες του έτους (π.χ. Αύγουστο, Φεβρουάριο κ.λ.π)



δ) Ορισμένες γιόρτες (π.χ. Πάσχα, Χριστούγεννα, τοπικές γιορτές κ.λ.π)

Θα καθορίζονται αντίστοιχα πρόσθετα δρομολόγια ή θα περιορίζεται ο αριθμός των κανονικών σε πλαίσια που να μην δημιουργεί ουσιαστικά προβλήματα .

Οι αυξήσεις ή μειώσεις στον αριθμό των δρομολογίων κάθε γραμμής πρέπει να είναι τέτοιες ώστε ο μέσος ετήσιος βαθμός πληρότητας των λεωφορείων σε αυτήν να μην υπερβαίνει το εβδομήντα στα εκατό (70%) και να μην είναι μικρότερος του τριάντα στα εκατό (30%).

Στις υπεραστικές επιβατικές γραμμές που μπορούν να κυκλοφορούν με ασφάλεια περισσότεροι του ενός τύποι λεωφορείων, θα καταβάλλεται προσπάθεια, εφόσον τούτο είναι δυνατό, να χρησιμοποιούνται οι τύποι εκείνοι που εξασφαλίζουν πληρότητα αντίστοιχη με το 50% περίπου του αριθμού θέσεων του τύπου του λεωφορείου που αντιπροσωπεύουν.

Τα δρομολόγια επί των διανομαρχιακών υπεραστικών επιβατικών γραμμών καθορίζονται σύμφωνα με τις ανάγκες μετακίνησης του πληθυσμού σε κάθε γραμμή.

3.8.4 Έλεγχος – συντήρηση – καθαριότητα

Όλα τα λεωφορεία υποχρεωτικά ελέγχονται από το ΚΤΕΟ. Κάθε ιδιοκτήτης πρέπει υποχρεωτικά μια φορά τον χρόνο να περνάει το λεωφορείο του από την διαδικασία του τεχνικού ελέγχου σε εξουσιοδοτημένο συνεργείο, έτσι δεν γίνονται παρατυπίες και ο έλεγχος είναι ουσιαστικός .

Υπάρχει ειδικός χώρος πάρκινγκ για τα λεωφορεία στην περιοχή της ΑΒΕΞ. Το ΚΤΕΛ έχει υπεύθυνο για τα καύσιμα, τα λιπαντικά και τα αναλώσιμα που χρειάζεται κάθε λεωφορείο όπως επίσης υπάρχει και υπεύθυνος για την καθαριότητα τους.



Βέβαια ο κάθε ιδιοκτήτης πρέπει να επιμελείται για την συντήρηση του λεωφορείου του και για την καθαριότητα του.

Το λεωφορείο παραλαμβάνεται από το χώρο σταθμεύσεως καθαρό από την προηγούμενη βάρδια και η καθαριότητα στο εσωτερικό αυτού γίνεται στην διάρκεια υπηρεσίας του στο τέρμα και την αφετηρία των γραμμών, όπου και τοποθετούνται και δοχεία απορριμάτων.

3.8.5 Ασφαλιστικός συνεταιρισμός - τουριστικό γραφείο

Το ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε ασφαλίζει τα 148 λεωφορεία που έχει μέσω δικού του ασφαλιστικού συνεταιρισμού. Ο πρόεδρος του, κ. Ανδρέας Μανωλόπουλος είναι και πρόεδρος του πανελλαδικού αλληλασφαλιστικού συνεταιρισμού ιδιοκτητών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσεως (Π.Α.Σ.Ι.Α. – Δ.Χ.). Ο συνεταιρισμός είναι σημαντικός παράγοντας ισχύος και ασφάλειας του επαγγέλματος.

Στην ιδιοκτησία του ανήκει ένα αυτόνομο τουριστικό γραφείο με την επωνυμία PATRAS TRAVEL με το οποίο χρησιμοποιούνται 4 τουριστικά λεωφορεία, που έχουν εγκριθεί από τον Ε.Ο.Τ και τους έχουν χορηγηθεί άδειες, για εκδρομές.

3.8.6 Εκσυγχρονισμός υποδομών και λεωφορείων

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών στις ανώνυμες εταιρείες, όπως είναι το ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε, που ιδρύονται σύμφωνα με το άρθρο 3 του νόμου 2963/2001 τους παρέχει ενισχύσεις για :

α) Την κατασκευή, επέκταση και εκσυγχρονισμό κτιριακών, ειδικών και βοηθητικών εγκαταστάσεων σταθμών και πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων υπεραστικών συγκοινωνιών και σταθμών στέγασης, επισκευής και συντήρησης των υπεραστικών λεωφορείων.



β) Τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου των υπό (α) εγκαταστάσεων και την αγορά του αναγκαίου εξοπλισμού διακίνησης υλικών.

γ) Την αγορά και εγκατάσταση καινούργιων σύγχρονων συστημάτων αυτοματοποίησης διαδικασιών και μηχανοργάνωσης, συμπεριλαμβανομένου του αναγκαίου λογισμικού.

δ) Την αντικατάσταση υπεραστικών λεωφορείων κυριότητας του ΚΤΕΛ Α.Ε ή των μετόχων αυτών.

Για την αντικατάσταση και ανανέωση των λεωφορείων δίδονται τα ακόλουθα πρόσθετα κίνητρα :

α) Αν είναι καινούργια ή ηλικίας μέχρι ενός έτους από το έτος κατασκευής του πλαισίου, χωρίς να έχουν κυκλοφορήσει, καλύπτεται από τον ειδικό λογαριασμό έως το 10% της τιμής κτήσης αυτών.

β) Αν είναι μεταχειρισμένα και έχουν συμπληρώσει μέχρι πέντε έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου, καλύπτεται από τον ως άνω λογαριασμό έως το 5% της τιμής κτήσης αυτών.

Κάθε υπεραστικό λεωφορείο που τίθεται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία σε αντικατάσταση κυκλοφορούντος λεωφορείου και είναι καινούργιο ή μεταχειρισμένο ηλικίας έως πέντε ετών από του έτους κατασκευής του πλαισίου, απαλλάσσεται των τελών κυκλοφορίας επί μια τριετία από του έτους ταξινόμησης του συμπεριλαμβανομένου.

Επίσης τα υπεραστικά λεωφορεία που τίθενται σε κυκλοφορία, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με σύστημα κλιματισμού.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο Μάρκετινγκ υπηρεσιών

Το ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε. είναι μία επιχείρηση παροχής υπηρεσιών. Το προϊόν που προσφέρει είναι ένα πακέτο συγκοινωνιακών υπηρεσιών, οι οποίες στερούνται υλικής υποστάσεως.

Η υπηρεσία που παρέχει το ΚΤΕΛ αποτελεί την εμπειρία που αποκομίζει ο πελάτης – επιβάτης ως αποτέλεσμα συγκεκριμένων ενεργειών στις οποίες προβαίνει το ΚΤΕΛ. Της ικανότητας του να επιτυγχάνει και να διατηρεί συγκεκριμένα πρότυπα (standards) κατά την πραγματοποίηση των ενεργειών αυτών και τέλος του βαθμού στον οποίο ικανοποιούνται οι προσδοκίες του πελάτη αναφορικά με την εμπειρία που ήλπιζε ό,τι θα αποκομίσει προτού αποφασίσει να εμπλακεί σε μια σχέση συναλλαγής με το ΚΤΕΛ.

4.1 Εξυπηρέτηση πελατών

Στο ΚΤΕΛ δεν λειτουργεί τμήμα μάρκετινγκ. Υπάρχουν όμως ιδέες, αρχές μάρκετινγκ που συμβαδίζουν με την πολιτική της επιχείρησης. Αρχή της διοίκησης του ΚΤΕΛ είναι ό,τι ο ικανοποιημένος πελάτης είναι όφελος για την επιχείρηση και έχουν θέσει πρότυπα εξυπηρέτησης.



Η εξυπηρέτηση του πελάτη βάσει των προσδοκιών του είναι κρίσιμη για την επιβίωση της επιχείρησης. Σε αυτό βασίζεται, ώστε να έχει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι του Ο.Σ.Ε. και οι επιβάτες να προτιμούν για την μεταφορά τους το ΚΤΕΛ αντί να χρησιμοποιούν τα Ι.Χ τους. Δεν υπάρχει συγκεκριμένη αγορά στόχος που επικεντρώνεται.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα του προτύπου εξυπηρέτησης του ΚΤΕΛ είναι ένα πρόβλημα που είχε δημιουργηθεί στον σταθμό Θεσσαλονίκης εξαιτίας της ζήτησης εισιτηρίων που υπήρχε και ένας αριθμός επιβατών δεν μπορούσε να εξυπηρετηθεί για να ταξιδεύσει για την Πάτρα. Αμέσως ναυλώθηκαν λεωφορεία από το ΚΤΕΛ και εξυπηρέτησαν τους επιβάτες. Αυτό το παράδειγμα δείχνει την άμεση αντίδραση για την επίλυση προβλημάτων και την πολιτική εξυπηρέτησης των επιβατών.

Η καλή οργάνωση τόσο στο ορατό μέρος της επιχείρησης δηλαδή στο προσωπικό που έχει επικοινωνία με τους πελάτες όπως το γραφείο εξυπηρέτησης του κοινού, όσο και στο μή ορατό και ο αποτελεσματικός σχεδιασμός των διαδικασιών εξυπηρέτησης των πελατών του δίνει την δυνατότητα βελτίωσης της ικανότητας του να ανταποκρίνεται καλύτερα στις προσδοκίες των πελατών.

Το ΚΤΕΛ παρέχει την δυνατότητα από απόσταση εξυπηρέτησης των πελατών του με την τηλεφωνική κράτηση εισιτηρίων, η οποία μισή ώρα πριν την εκτέλεση του δρομολογίου παύει να ισχύει. Όπως και άλλη πλευρά της συνολικής υπηρεσίας είναι το τηλεφωνικό κέντρο πληροφοριών που ενημερώνει τους επιβάτες για τις ώρες δρομολογίων και τις τιμές των εισιτηρίων. Το INTERNET ακόμα δεν έχει αξιοποιηθεί ως τρόπος πληροφόρησης και εξυπηρέτησης.

Οι οδικές μεταφορές του ΚΤΕΛ αν και εμπεριέχουν χειροπιαστές ενέργειες οι οποίες αφορούν στην μεταφορά των επιβατών από ένα σταθμό σε έναν άλλο, είναι πολύ πιθανό να επηρεάζουν άμεσα και την πνευματική τους κατάσταση και την ψυχική τους διάθεση ως αποτέλεσμα της γενικότερης εμπειρίας ενός ταξιδιού με λεωφορείο. Το ΚΤΕΛ προσπαθεί κάθε ταξίδι να είναι άνετο, ο επιβάτης να νιώθει ασφάλεια και ηρεμία, γι' αυτό έχει εκσυγχρονίσει τα λεωφορεία του.



Δεν αντιμετωπίζει προβλήματα εξυπηρέτησης λόγω ζήτησης. Οι διακυμάνσεις της ζήτησης για τις υπηρεσίες του είναι συστηματικές και προβλέψιμες. Η ζήτηση συνήθως είναι μεγάλη την περίοδο των γιορτών, το καλοκαίρι και στις απόκριες.

4.1.1 Χάρτης υποχρεώσεων στον καταναλωτή

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και συγκοινωνιών έχει εκδοθεί ο χάρτης υποχρεώσεων προς στον καταναλωτή που αφορά και το ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε. ως φορέα παροχής συγκοινωνιακού έργου και περιλαμβάνεται στον Ν. 2963/2001 (Α' 268).

Το ΚΤΕΛ υποχρεούται να:

- α) Εξυπηρετεί όλες τις τακτικές λεωφορειακές γραμμές που υπάγεται σε αυτό.
- β) Μεριμνά για την καθαριότητα, την ευπρεπή εμφάνιση, την ασφαλή κυκλοφορία των λεωφορείων, καθώς και τη συντήρηση με σκοπό τη μείωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη χρήση τους. Την υποχρέωση αυτή έχουν και οι ιδιοκτήτες των λεωφορείων.
- γ) Εισπράττει τα καθορισμένα αντίτιμα εισιτηρίων και να αναρτεί σε εμφανή θέση το ισχύον τιμολόγιο.
- δ) Τηρεί με ακρίβεια τα καθορισμένα δρομολόγια και να δρομολογεί έκτακτα όποτε το επιβάλλουν οι ανάγκες εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού.
- ε) Διατηρεί σε καλή κατάσταση τον σταθμό, το πρακτορείο άφιξης και αναχώρησης των λεωφορείων, το στέγαστρο αναμονής επιβατών και να τοποθετεί πινακίδες αφετηριών και στάσεων. Γενικά να λαμβάνει κάθε μέτρο χρήσιμο για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.



στ) Πληροφορεί το επιβατικό κοινό για το δίκτυο και τα δρομολόγια των επιβατικών γραμμών, καθώς και για κάθε άλλο χρήσιμο στοιχείο.

ζ) Προβαίνει σε κρατήσεις θέσεων.

η) Μεριμνά για την ασφαλή μεταφορά των επιβατών, των αποσκευών αυτών και των ασυνόδευτων μικροδεμάτων.

θ) Μεριμνά για την ακριβή εκτέλεση του προγραμματισμένου έργου. Ιδίως όσον αφορά τη συχνότητα, την τήρηση των δρομολογίων, του χρόνου διαδρομής.

ι) Μεριμνά για την ικανοποιητική εξυπηρέτηση των επιβατών κατά την διάρκεια της μεταφοράς και κατά την παραμονή τους στους χώρους αναμονής και άφιξης – αναχώρησης λεωφορείων.

ια) Διαθέτει οργανωμένες υπηρεσίες πληροφοριών (γραφείο εξυπηρέτησης κοινού) στους σταθμούς αναχώρησης .

ιβ) Διαθέτει οργανωμένη υπηρεσία παραλαβής δεμάτων και φύλαξης απωλεσθέντων αντικειμένων.

ιγ) Απαγορεύει τη μεταφορά εύφλεκτων και εκρηκτικών υλών.

ιδ) Απαγορεύει τη μεταφορά ζώων, πλην των περιπτώσεων ζώων συνοδείας αναπήρων ή μικρών κατοικίδιων ζώων, που μεταφέρονται με κατάλληλα για το σκοπό αυτόν μέσα.

ιε) Τοποθετεί τόσο στους σταθμούς και τα πρακτορεία όσο και μέσα στα λεωφορεία, κιβώτια παραπόνων – υποδείξεων.



ιστ) Απαγορεύει τη μεταφορά παιδιών ηλικίας μέχρι έξι (6) ετών χωρίς πρόσωπο που να τα συνοδεύει. Το συνοδεύον τα παιδιά αυτά πρόσωπο επιμελείται της ασφαλούς μεταφοράς αυτών και καταλαμβάνουν μαζί με το παιδί μία θέση επιβατού η οποία βρίσκεται όπισθεν άλλου καθίσματος.

ιζ) Παρακολουθεί σε περιπτώσεις δυσμενών καιρικών συνθηκών, τα σχετικά δελτία των μέσων ενημέρωσης και όταν παρίσταται ανάγκη, λόγω διακοπής συγκοινωνιών μέσω πορθμείων ή άλλων θέσεων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα (αναβολή δρομολογίων, ενημέρωση του επιβατικού κοινού κατά το χρόνο αναχωρήσεως κ.λ.π) προς αποφυγή οποιασδήποτε ταλαιπωρίας του επιβατικού κοινού που είναι δυνατόν να προληφθεί.

ιη) Επιστρέφει το 70% της τιμής του εισιτηρίου στον επιβάτη σε περίπτωση που ακυρώσει την κράτηση της θέσεως σε δρομολόγιο υπεραστικής γραμμής 8 ώρες τουλάχιστον προ της αναχωρήσεως, ή το 50% σε περίπτωση που ακυρώσει την κράτηση της θέσεως εντός 8 ωρών προ της ώρας αναχωρήσεως.

ιθ) Τροποποιεί τα εισιτήρια, αντί της προηγούμενης ακύρωσης, όσον αφορά τη ημερομηνία του ταξιδιού ή τα μεταβιβάζει σε άλλα πρόσωπα χωρίς καμία επιβάρυνση των προσώπων αυτών (επιβαλλομένης στην περίπτωση μεταβιβάσεως κανονικού εισιτηρίου σε πρόσωπο το οποίο δικαιούται εισιτήριο μειωμένης τιμής ή ελεύθερας διακινήσεως της επιστροφής των αντιστοιχών χρήματων στον αρχικό κάτοχο του εισιτηρίου). Εφόσον σε κάθε περίπτωση (ακύρωσης ή μεταβολής του προορισμού ή δρομολογίου ή αλλαγής επιβατού ή αλλαγής ημερομηνίας) υπάρχει θεώρηση επί του εισιτηρίου από τον αρμόδιο υπάλληλο του ΚΤΕΛ και μόνον.

4.1.2 Υποχρέωσεις προσωπικού προς στους επιβάτες

Το προσωπικό του ΚΤΕΛ καθώς και οι ιδιοκτήτες λεωφορείων που υπάγονται εξαιτίας της εργασίας τους σε μία από τις κατηγορίες του προσωπικού οφείλουν :



- α) Να έχουν ευπρεπή εμφάνιση και να φέρουν την ειδική στολή για όσους επιβάλλεται, κατά την ώρα της υπηρεσίας διατηρημένη σε καλή κατάσταση.
- β) Να συμπεριφέρονται προς το επιβατικό κοινό με ευγένεια, σοβαρότητα και προθυμία και να φροντίζουν για την πλήρη και άμεση εξυπηρέτησή του.
- γ) Να επιδεικνύουν ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή όταν πρόκειται για εμποδιζόμενα άτομα (ηλικιωμένα πρόσωπα, έγκυες γυναίκες και άτομα με ειδικές ανάγκες).
- δ) Να δίδουν με προθυμία κάθε χρήσιμη πληροφορία που ανάγεται στην αρμοδιότητα τους, ιδίως για τα δρομολόγια, αφίξεις, αναχωρήσεις λεωφορείων κ.λ.π.
- ε) Να μην καπνίζουν κατά τη διάρκεια του δρομολογίου.
- στ) Να επιμελούνται με υπευθυνότητα της παραλαβής και παράδοσης των αποσκευών των επιβατών και των ασυνόδευτων μικροδεμάτων.
- ζ) Οι ελεγκτές των εισιτηρίων να επιδεικνύουν την υπηρεσιακή τους ταυτότητα κατά τη διάρκεια του ελέγχου.
- η) Οι οδηγοί των λεωφορείων να τοποθετούν το ονοματεπώνυμό τους σε ορισμένη θέση και να αλλάζουν την οθόνη του λεωφορείου.
- θ) Να μεριμνούν ώστε οι επιβάτες να μην ανοίγουν τα παράθυρα του λεωφορείου όταν λειτουργεί ο κλιματισμός ή όταν αντιτίθενται άλλοι επιβάτες σε αυτό.
- ι) Να μην επιτρέπουν στους επιβάτες να προβαίνουν σε οποιαδήποτε ενέργεια που μπορεί να προκαλέσει φθορά στο λεωφορείο.
- ια) Να μην επιτρέπουν στους επιβάτες να καπνίζουν μέσα στο λεωφορείο.



ιβ) Να συνιστούν στους επιβάτες να παραχωρούν τη θέση τους σε άτομα που χρήζουν βοήθειας (έγκυες, ηλικιωμένοι, άτομα με ειδικές ανάγκες) κατά τη διάρκεια δρομολογίων με λεωφορεία στα οποία επιτρέπεται η μεταφορά όρθιων επιβατών.

4.2 Τιμολόγηση εισιτηρίου

Η κοστολόγηση μιας υπηρεσίας αποτελεί σαφώς δυσχερέστερο πρόβλημα από την κοστολόγηση ενός αγαθού. Στις υπηρεσίες όπου το αποτέλεσμα της όλης προσπάθειας είναι άυλο είναι πολύ πιο δύσκολο να έχει κανείς έναν ακριβή προσδιορισμό του κόστους παροχής της υπηρεσίας. Ειδικά στην περίπτωση του ΚΤΕΛ όπου πρέπει να καλύψει και το σταθερό κόστος για την παροχή της υπηρεσίας και αυτό τιμολογείται ανάλογα με τον χιλιομετρικό συντελεστή στην τιμή του εισιτηρίου, αλλά και το μεταβλητό κόστος, όπως π.χ. οι υπηρεσίες που παρέχει μέσω του τηλεφωνικού κέντρου.

Στην περίπτωση βέβαια του ΚΤΕΛ, η εταιρεία δεν έχει την δυνατότητα παρέμβασης στον χιλιομετρικό συντελεστή τιμής εισιτηρίου. Το Υπουργείο Μεταφορών παίρνει τις αποφάσεις καθορισμού της τιμής του εισιτηρίου. Το ΚΤΕΛ δεν έχει δυνατότητα τιμολογιακής στρατηγικής.

Παρέχονται εκπτώσεις στα εισιτήρια για τους φοιτητές και υπάρχει μειωμένη τιμή εάν ο επιβάτης κλείσει και μετ' επιστροφής εισιτήριο.

4.3 Διαφήμιση

Το ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ δεν έχει κάποιον επικοινωνιακό προϋπολογισμό, δεν χρησιμοποιεί για την διαφήμισή του, ούτε την εκτύπωση φυλλαδίων, ούτε αγοράζει τηλεοπτικό χρόνο. Η προσωπική επικοινωνία είναι η πιο αποτελεσματική μορφή επικοινωνίας για το ΚΤΕΛ. Η επικοινωνία αυτή αναπτύσσεται μεταξύ των πελατών – επιβατών του ΚΤΕΛ με μη πελάτες.



Η μορφή αυτής της επικοινωνίας είναι αποτέλεσμα του βαθμού ικανοποίησης που έχουν οι πελατές – επιβάτες από τις υπηρεσίες που τους παρέχει το ΚΤΕΛ. Επίσης αναπτύσσεται μεταξύ των πελατών και των εργαζόμενων του ΚΤΕΛ. Οι εργαζόμενοι εκτός από την εξυπηρέτηση των πελατών και την παροχή της υπηρεσίας παίζουν ταυτόχρονα και έναν επικοινωνιακό ρόλο.

Σύμφωνα με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών Αριθμ. Οικ. Β 36935/2806/ ΦΕΚ 862/ Β / 10-7-2002, επιτρέπεται η αναγραφή ή ανάρτηση διαφημίσεων στις εσωτερικές και εξωτερικές επιφάνειες (ολικά ή μερικά) των υπεραστικών λεωφορείων και η εκμετάλλευση αυτών (διαφημίσεων) από τα ΚΤΕΛ, με τους εξής όρους και προϋποθέσεις:

α) Το ΚΤΕΛ δύναται να συνάπτει συμβάσεις με διαφημιστικές επιχειρήσεις (φυσικά ή νομικά πρόσωπα).

β) Το είδος της διαφήμισης, το θέμα, το λεκτικό, η καλλιτεχνική εκτέλεση και γενικά η εμφάνιση των διαφημίσεων υπόκειται στον έλεγχο της διοίκησης κάθε φορέα.

γ) Η επιλογή των λεωφορείων στα οποία θα αναγράφεται ή θα αναρτάται κάθε φορά η διαφήμιση, καθορίζεται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων, μετά από πρόταση της διοίκησης.

δ) Απαγορεύεται η αναγραφή ή η ανάρτηση διαφημίσεων στις εσωτερικές και εξωτερικές επιφάνειες των υπεραστικών λεωφορείων, εφόσον αυτές, αντίκεινται στις διατάξεις του Ν 2251/1994 (Α' 191), προσβάλλουν τη δημόσια αιδώ, τα χρηστά ήθη και τη δημόσια τάξη. Εφόσον γενικά είναι πολιτικού περιεχομένου και παρεμποδίζουν με οποιονδήποτε τρόπο την ασφαλή οδήγηση του λεωφορείου και την ορατότητα των επιβατών.

Η πολιτική του ΚΤΕΛ είναι η μη εκμετάλλευση των διαφημίσεων για αύξηση των εσόδων του. Θέλει η εικόνα των λεωφορείων του να αντιπροσωπεύει μόνο την εταιρεία.



Η μόνη περίπτωση που υπάρχει είναι η επικείμενη συνεργασία με τον φορέα της πολιτιστικής πρωτεύουσας 2006 για την διαφήμιση της πόλης της Πάτρας πάνω στα λεωφορεία.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο Καταγραφή περουσιακών στοιχείων

5.1 Γήπεδα - Οικόπεδα

Σύμφωνα με το καταστατικό της εταιρείας και τον ισολογισμό της 31/12/2003 που εμπεριέχεται σε αυτό, τα γήπεδα – οικόπεδα που έχει στην απόλυτη κυριότητα του το ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε. ανέρχονται στα 2.420.000,00 ευρώ. Και στον ισολογισμό της πρώτης διαχειριστικής χρήσεως της 31^{ης} Δεκεμβρίου 2004 (26/09/2003 – 31/12/2004) αφοτου έγινε ανώνυμη εταιρία, η αξία των γηπέδων – οικοπέδων παραμένει ίδια.

α) Οικόπεδο Α' (ΜΥΛΟΙ ΑΓ.ΓΕΩΡΓΙΟΥ – Όθωνος Αμαλίας 3 Πάτρα).

Πρόκειται για οικόπεδο συνολικού εμβαδού 3917,22 μ², που βρίσκεται στην Πάτρα. Το παρόν οικόπεδο, μαζί με τα επ' αυτού κτίσματα περιήλθε στην απόλυτη κυριότητα, νομή κατοχή και χρήση του Ν.Π.Ι.Δ. με την επωνυμία ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ με το συμβόλαιο 90835/18-3-1991 του συμβολαιογράφου Αθηνάς Γεωργίου Βασιλείου Σοφιανόπουλου δυνάμει αγοράς από την Ανώνυμη Εταιρεία «ΜΥΛΟΙ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α.Ε.».

β) Οικόπεδο Β' (ΜΥΛΟΙ ΑΓ.ΓΕΩΡΓΙΟΥ – Όθωνος Αμαλίας 4 Πάτρα).

Πρόκειται για οικόπεδο συνολικού εμβαδού 716,12 μ² που βρίσκεται στην Πάτρα.



Το παρόν οικόπεδο, μαζί μετά επ' αυτού κτίσματα περιήλθε στην απόλυτη κυριότητα, νομή κατοχή και χρήση του Ν.Π.Ι.Δ. με την επωνυμία ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ δυνάμει αγοράς από την Ανώνυμη Εταιρεία «ΜΥΛΟΙ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α.Ε. ».

γ) Οικόπεδο σταθμού πόλεως Αιγίου Αιγιαλέως και Κλεομένους Οικονόμου.

Πρόκειται για οικόπεδο εμβαδού 1470,52 μ² που βρίσκεται στην πόλη Αιγίου. Το οικόπεδο, μαζί με την επ' αυτού ισόγεια μεταλλική κατασκευή περιήλθε στην απόλυτη κυριότητα, νομή και κατοχή του Ν.Π.Ι.Δ. με την επωνυμία ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ δυνάμει αγοράς από τον Συνεταιρισμό με την επωνυμία « ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ και ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ (Συν. Π.Ε.) ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - HELLAS TRANS.

5.2 Κτίρια – τεχνικά έργα

Τα κτίρια - τεχνικά έργα που έχει στην κυριότητα του το ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε. ανέρχονται στα 944.950,00 ευρώ, σύμφωνα με τον ισολογισμό της 31/12/2002 που εμπεριέχεται στο καταστατικό. Με βάση τις διατάξεις του Ν. 2963/2001, όπως ισχύει, έγινε στην χρήση 2004 αναπροσαρμογή της αξίας των κτιρίων της εταιρείας, εξ' αιτίας της οποίας αυξήθηκε η αξία κτήσεως τους κατά 126.000,00 ευρώ. Στον ισολογισμό της 31/12/2004 η αξία στα κτίρια – τεχνικά έργα είναι 1.070.950,00 ευρώ.

Επί του οικοπέδου στην Όθωνος Αμαλίας αριθμού 3 επιφανείας 3917,22 μ² υπάρχει ,

α) Πολυώροφο κτίριο που έχει κατασκευασθεί από φορέα οπλισμένου σκυροδέματος και με ενδιάμεσες πλάκες από μπετόν. Κάθε όροφος είναι ανεξάρτητος σε ενιαία επιφάνεια αποτελείται από ισόγειο και οκτώ (8) ορόφους.



Το ισόγειο έχει διαμορφωθεί και έχουν κατασκευασθεί 4 καταστήματα με πρόσοψη στην οδό Όθωνος Αμαλίας και 3 καταστήματα στο εσωτερικό του ισόγειου με πρόσοψη στην υπάρχουσα εσωτερική στοά του κτιρίου όπου εκεί υπάρχουν και τα κοινόχρηστα (κλιμακοστάσιο – δύο (2) ανελκυστήρες) δια τους υπεράνω ορόφους οι δε υπόλοιποι όροφοι παραμένουν ενιαίοι χώροι δια οποιαδήποτε επαγγελματική χρήση μαζί με τα κοινόχρηστα κάθε ορόφου.

β) Προπαρασκευαστήριο που έχει κατασκευασθεί από φορέα οπλισμένου σκυροδέματος και ενδιάμεσες πλάκες από μπετόν και σιδηροκατασκευή, αποτελείται από ισόγειο και πέντε (5) ορόφους και παραμένει στην προηγούμενη κατάσταση βιοτεχνικού κτιρίου με παλαιά και εγκαταλελειμμένα μηχανήματα.

γ) Το κτίριο σιλό το οποίο είναι ένα ανεξάρτητο συγκρότημα – σιλό αποθηκείσεως σιτηρών.

Επί του οικοπέδου στην Όθωνος Αμαλίας αριθμού 4 επιφάνειας 716,12 μ² υπάρχει κτίριο το οποίο είναι παλαιάς κατασκευής από τοιχοποιία και ενδιάμεσους διαχωρισμούς από ξύλινα πατώματα μεταξύ των ορόφων ενώ καλύπτεται από ξύλινη κεραμοσκεπή στέγη, αποτελείται από ένα υπόγειο, ισόγειο και δύο ορόφους εκ των οποίων μόνο το τμήμα ισόγειο χρησιμοποιείται για το γραφείο του ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ (το τουριστικό γραφείο PATRAS TRAVEL) ενώ όλοι οι υπόλοιποι χώροι (υπόγειο, Α΄ όροφος και Β΄ όροφος) παραμένουν ανεκμετάλλευτοι λόγω υπάρξεως ακόμη παλαιών αντικειμένων της ΜΥΛΟΙ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α.Ε.

Επί του οικοπέδου επιφάνειας 1470,52 μ² στο Αίγιο υπάρχει το ισόγειο κτίριο (σταθμός) μεταλλική κατασκευή με κάλυψη από ΕΛΛΕΝΙΤ.

5.3 Μεταφορικά μέσα

Τα μεταφορικά μέσα που ανήκουν στην κυριότητα του ΚΤΕΛ ανέρχονται στα 1.428.987,90 ευρώ. Στην κυριότητα του ανήκουν δεκαεπτά (17) λεωφορεία .



5.4 Έπιπλα - μηχανές γραφείων - εξοπλισμός τηλεπικοινωνιών – λοιπός εξοπλισμός – λογιστικά προγράμματα

Τα έπιπλα (γραφεία, ντουλάπες, καρέκλες, συρταριέρες κ.τ.λ.) ανέρχονται στα 8274,00 ευρώ. Οι μηχανές γραφείων (αριθμομηχανές, φωτοτυπικά, τερματικά κ.τ.λ.) ανέρχονται στα 11.720,00 ευρώ. Ο εξοπλισμός τηλεπικοινωνιών (τηλεφωνικές συσκευές) ανέρχονται στα 2045,00 ευρώ. Ο λοιπός εξοπλισμός (κάδοι, τηλεβόες, μικρόφωνο ανακοινώσεων κ.τ.λ.) ανέρχονται στα 10.158,00 ευρώ. Τα λογιστικά προγράμματα (μισθοδοσίας, εκδρομών τουριστικού γραφείου, πρόγραμμα εκδοτηρίων σταθμού αθηνών κ.τ.λ.) ανέρχονται στα 6.200,00 ευρώ.

5.5 Συμμετοχές σε λοιπές επιχειρήσεις, διαθέσιμα

Το ΚΤΕΛ συμμετέχει στην Αχαική συνεταιριστική τράπεζα με 48 μερίδια που αντιστοιχούν σε 2.201,03 ευρώ, και στο αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας Α.Ε. με 4.548,79 ευρώ. Επίσης διαθέτει καταθέσεις όψεως και προθεσμίας αξίας 2.117.829,00 σύμφωνα με τον ισολογισμό της διαχειριστικής χρήσης της 31/12/2004 . Οι λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις ανέρχονται στα 9.799,73 ευρώ.



Φωτογραφία 4. 1954 εκδρομή μαθητών Γυμνασίου Αρρένων με λεωφορείο του ΚΤΕΛ



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο Μετοχικό κεφάλαιο - ισολογισμός

Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ορίζεται στο ποσό των δύο εκατομμυρίων εξακοσίων πενήντα χιλιάδων (2.650.000) ευρώ, σύμφωνα με το καταστατικό της. Το κεφάλαιο καλύπτεται από τους μετόχους. Το μετοχικό κεφάλαιο διαιρείται σε 3.312.500 ονομαστικές μετοχές ονομαστικής αξίας ογδόντα λεπτών (0,80) η κάθε μία.

6.1 Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου

Η Γ.Σ. των μετόχων, που θα βρίσκεται σε απαρτία των 4/5 του συνόλου του καταβλημένου εταιρικού κεφαλαίου, με την πλειοψηφία των 4/5 των παριστάμενων ή εκπροσωπούμενων στην Γ.Σ μετόχων της, δύναται να αυξάνει το μετοχικό κεφάλαιο δια μετρητών, άπαξ ή κατ' επανάληψη, με την έκδοση νέων μετοχών. Οι αποφάσεις της Γ.Σ. περί αύξησεως του εταιρικού κεφαλαίου πρέπει να αιτιολογούνται επαρκώς, να αναφέρουν το ποσό της αύξησης, τον τρόπο κάλυψης, τον αριθμό των μετοχών, την ονομαστική αξία και τη τιμή διάθεσης, ως και την προθεσμία κάλυψης. Η καταβολή των μετρητών για την κάλυψη της αύξησης του εταιρικού κεφαλαίου, θα πραγματοποιείται υποχρεωτικά σε τράπεζα και σε ειδικό επ' ονόματι εταιρείας λογαριασμό.

Στην περίπτωση αύξησης του εταιρικού κεφαλαίου, οι νέες μετοχές θα διατίθενται μόνο και κατά προτίμηση στους κατά τη λήψη της απόφασης



υπάρχοντες μετόχους της εταιρείας, ως αυτοί προκύπτουν από τα βιβλία μετόχων της εταιρείας. Η διάθεση των εν λόγω μετοχών θα γίνεται μόνο στους μετόχους και κατά το λόγο συμμετοχής εκάστου των μετοχών στο εταιρικό κεφάλαιο, προς τούτο δε θα καλούνται οι εν λόγω μέτοχοι για την άσκηση του εν λόγω δικαιώματος προτίμησης με πρόσκληση, που θα αναφέρει την προθεσμία εντός της οποίας και δέον να ασκηθεί το δικαίωμα προτίμησης. Η εν λόγω πρόσκληση παραλείπεται εφ' όσον στην Γ.Σ. παρέστησαν μέτοχοι εκπροσωπώντας το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου και έλαβαν γνώση της προθεσμίας για την προτίμηση η δήλωσαν προτίμηση ή μη στην Γ.Σ. Εάν μέτοχος ή μέτοχοι δεν ασκήσουν το δικαίωμα προτίμησης, η αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου θα αυξάνεται μέχρι το ποσό της κάλυψης, αποκλειομένης της ελεύθερης διάθεσης από μέρους του Δ.Σ. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να επακολουθήσει απόφαση για τροποποίηση του καταστατικού, από την οποία να φαίνεται το ποσό της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου που καλύφθηκε.

Αρμόδιο όργανο για την αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου είναι μόνο η Γ.Σ. κατά την άνω απαρτία και αποκλειστικά και μόνο.

6.1.1 Μετοχή

Οι μετοχές της εταιρείας ανήκουν στα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που είναι ιδιοκτήτες των εντεταγμένων στο ΚΤΕΛ λεωφορείων, καθώς και αυτών που προέρχονται από αντικατάσταση.

Η κυριότητα της μετοχής συνεπάγεται αυτοδικαίως την αποδοχή του καταστατικού και των αποφάσεων των αρμοδίων οργάνων της εταιρείας ως και την άσκηση των εκ της μετοχής απορρεόντων δικαιωμάτων και δη αυτών: α) της παραστάσεως συζητήσεως και λήψης αποφάσεων στη Γ.Σ., και β) της συμμετοχής στα κέρδη της εταιρείας και εκκαθάρισης σύμφωνα με τον αριθμό των μετοχών του κυρίου και γ) της εκμισθώσεως του λεωφορείου του μετόχου στην ανώνυμη εταιρεία.



Οι μετοχές της εταιρείας είναι ονομαστικές και μεταβιβάζονται ελευθέρως μόνο σε πρόσωπα που πληρούν τις προϋποθέσεις των διατάξεων που ισχύουν για την απόκτηση αυτοκινήτων Δ.Χ. και δη εκείνων των προσώπων που έχουν δικαίωμα κτήσεως και εκμετάλλευσης λεωφορείου Δ.Χ.

Ο τύπος και το περιεχόμενο των εν λόγω μετοχών ορίζεται από το Δ.Σ., οι τίτλοι δε των μετοχών δύνανται να ενσωματώνουν μια ή περισσότερες μετοχές. Η έκδοση προσωρινών τίτλων επιτρέπεται, πρέπει όμως να αντικατασταθούν με οριστικούς (μετοχές).

Οι μέτοχοι, οι ειδικοί η καθολικού αυτών διάδοχοι, ως και οι νόμιμοι κάτοχοι των μετοχών (θεματοφύλακες, μεσεγγυούχοι, ενεχυρούχοι δανειστές κ.λ.π.) δεν δικαιούνται να λάβουν ασφαλιστικά μέτρα κατά της εταιρείας και να σφραγίσουν τα γραφεία αυτής.

Η κτήση δικαιώματος επικαρπίας εάν δεν ορισθεί άλλως με ειδικότερη συμφωνία, μεταξύ των ψιλού κυρίου – επικαρπωτού, συνάγεται αυτοδικαίως την υπαγωγή του κτήσαντος (επικαρπωτού) στους όρους του καταστατικού. Το δικαίωμα ψήφου ασκείται από τον κτήσαντα την μετοχή, εκτός εάν συμφωνηθεί άλλως μεταξύ επικαρπωτού και ψιλού κυρίου. Η κτήση δικαιώματος ενεχύρου δεν επάγεται την υπαγωγή του κτήσαντα (ενεχυρούχου δανειστού) στους όρους του καταστατικού και δικαίωμα παράστασης αυτού στην Γ.Σ. ουδέ δικαίωμα ψήφου, έστω και εάν συμφωνήθηκε άλλως μεταξύ του ενεχυρούχου πιστωτού και ενεχυρούχου δανειστού.

Η εν ζωή μεταβίβαση των μετοχών της Α.Ε. γίνεται προς τους μετόχους αυτής καθώς και σε άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα που πληρούν τις προϋποθέσεις που ισχύουν για την απόκτηση αυτοκινήτων δημοσίας χρήσης. Σε αυτήν την περίπτωση η μεταβίβαση συντελείται μόνο με την ταυτόχρονη μεταβίβαση αναλόγου προς τις μετοχές ποσοστού του λεωφορείου ή λεωφορείων κυριότητας του μεταβιβάζοντα μετόχου και με την υποχρέωση αποδοχής και συνέχισης της μίσθωσης από το νέο ιδιοκτήτη.



Με εκάστη μεταβίβαση εκδίδεται νέος τίτλος μετοχής ή επισημειούται επί του υπάρχοντος τίτλου η μεταβίβαση και τα ονοματεπώνυμα μετά των διευθύνσεων και της εθνικότητας το μεταβιβάζοντα και διαδόχου. Τα στοιχεία μεταβολής καταχωρούνται στο ειδικό βιβλίο των μετόχων.

Στην περίπτωση υπάρξεως κοινωνίας μετοχής ή μετοχών ορίζεται εκπρόσωπος ή διαχειριστής άλλος αποκλείεται το δικαίωμα ψήφου.

6.1.2 Μέτοχοι

Μέτοχοι της εταιρείας είναι όσα φυσικά ή νομικά πρόσωπα μισθώνουν στην εταιρεία, κατά τους όρους του Ν. 2963/2001, τα λεωφορεία ιδιοκτησίας τους, που είναι εντεταγμένα στο ΚΤΕΛ του νομού Αχαΐας, καθώς και εκείνα που θα προέρχονται από αντικατάστασή τους.

Οι μέτοχοι πρέπει να είναι δικαιούχοι της άδειας κυκλοφορίας των λεωφορείων που εντάσσονται σε αυτήν την εταιρεία, επί συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης λεωφορείων τα μετοχικά δικαιώματα ανήκουν στον δικαιούχο της άδειας κυκλοφορίας λεωφορείου.

6.1.3 Προσωρινά μερίσματα

Η διανομή προσωρινών μερισμάτων ή ποσοστών επιτρέπεται μόνον εφόσον είκοσι (20) ημέρες προ αυτής δημοσιευθεί, με την κατάρτιση και υποβολή αρμοδίως, λογιστική κατάσταση περί εταιρικής περυσίας σε κάποια ημερήσια εφημερίδα εξ' αυτών που κυκλοφορούν ευρέως στην Αθήνα, κατά την κρίση του Δ.Σ. και δια του δελτίου Α.Ε. και ΕΠΕ της Εφημερίδας της Κυβέρνησης, αυτά σε που θα διανεμηθούν δεν μπορούν να υπερβούν το ήμισυ των κατά την λογιστική κατάσταση καθαρών κερδών.



6.2 Καθαρά κέρδη – αποθεματικό

Τα καθαρά κέρδη της εταιρείας τα οποία είναι τα προκύπτοντα στο τέλος κάθε χρήσης, μετά την αφαίρεση εκ των πραγματοποιηθέντων ακαθάριστων κερδών, κάθε εξόδου και κάθε ζημίας, των αποσβέσεων κατά το νόμο και κάθε άλλου εταιρικού βάρους, θα διανέμονται δε κατά την εξής σειρά: α) αφαιρείται ποσοστό 1/20 για σχηματισμό τακτικού αποθεματικού κεφαλαίου, που η κράτηση αυτή παύει να είναι υποχρεωτική αφού το αποθεματικό εξισωθεί με το 1/3 τουλάχιστο του κεφαλαίου. Το αποθεματικό αυτό χρησιμοποιείται για εξίσωση πριν από κάθε διανομή μερίσματος του τυχόν χρεωστικού υπολοίπου του λογαριασμού κερδών ζημιών, β) ακολουθεί η διάθεση του ποσού που απαιτείται για την καταβολή πρώτου μερίσματος δηλαδή ποσοστού 6% τουλάχιστον του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου, γ) το υπόλοιπο διατίθεται ελεύθερα από την Γενική Συνέλευση.

Με απόφαση της Γ.Σ. δύνανται τα μετά διανομή του πρώτου μερίσματος διανεμητέα κέρδη να διατεθούν προς αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου με έκδοση νέων μετοχών παρεχόμενων στους μετόχους χωρίς πληρωμή, αντί πρόσθετου μερίσματος, για δε την χορήγηση υπό της εταιρείας των αντιστοίχων μετοχών θεωρείται πραγματοποιηθείσα ισόποση αύξηση κεφαλαίου.

6.3 Ισολογισμός

Το εταιρικό έτος αρχίζει από την (1^η) Ιανουαρίου κάθε έτους και λήγει την τριακοστή πρώτη (31^η) Δεκεμβρίου αυτού. Κατ' εξαίρεση η πρώτη εταιρική χρήση είναι υπερδωδεκάμηνη και έληξε στις 31/12/2004 αφότου μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρία το ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ.

Α.Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

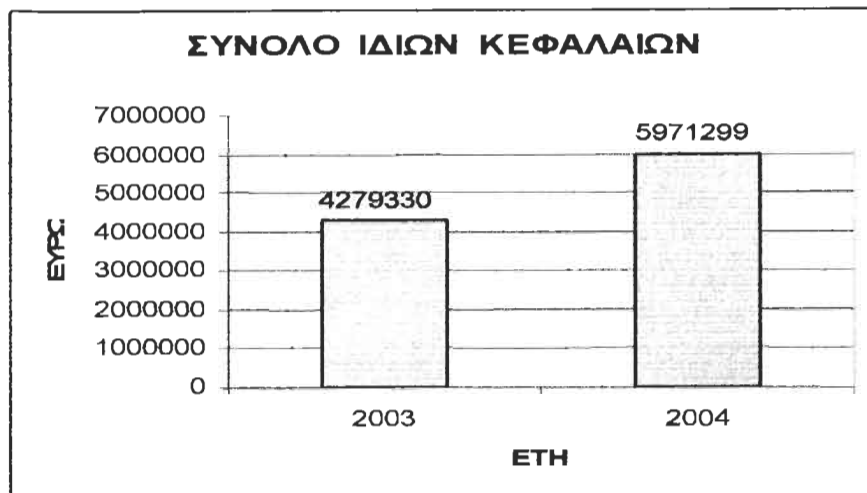


6.3.1 Ανάλυση Ισολογισμού

Εξαιτίας του ό,τι στις 09/09/2003 το ΚΤΕΛ Νομού ΑΧΑΪΑΣ μετατράπηκε σε Ανώνυμη Μεταφορική – Τουριστική και Εμπορική εταιρεία μπορούμε να μελετήσουμε μόνο τον ισολογισμό της πρώτης διαχειριστικής χρήσεως, της 31 Δεκεμβρίου 2004 (26/09/2003 – 31/12/2004).

Μελετώντας τον ισολογισμό της πρώτης διαχειριστικής χρήσεως του έτους 2004 παρατηρούμε ό,τι το σύνολο του ενεργητικού και παθητικού ανήλθε στα 8.620.844,89. Το σύνολο κατά την 31/12/2003 του ενεργητικού ανερχόταν σε 8.034.773,07. Στο διάστημα της πρώτης διαχειριστικής χρήσεως παρατηρούμε μια αύξηση. Αυτή οφείλεται στην αύξηση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων κατά 58.726.05 ευρώ.

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφέρουμε και ένα άλλο στοιχείο του παθητικού. Αυτό είναι τα « ίδια κεφάλαια ». Το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων του έτους 2004 ανήλθε στα 5.971.299,56 ευρώ. Το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων κατά την 31/12/2003 όπως υπάρχει στο καταστατικό της εταιρείας ανέρχεται στα 4.279.330,03 ευρώ. Παρατηρούμε μια αύξηση των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης. Αύτη οφείλεται στο γεγονός ό,τι έγινε στην χρήση 2004 αναπροσαρμογή της αξίας των κτιρίων της εταιρίας, εξ' αιτίας της οποίας αυξήθηκε η αξία κτήσεων τους κατά 126.000,00 ευρώ. Η προκύψασα διαφορά αναπροσαρμογής ποσού 126.000,00 εμφανίστηκε στο λογαριασμό ιδίων κεφαλαίων «Α.Π.2 – Διαφορές από αναπροσαρμογής αξίας λοιπών περουσιακών στοιχείων». Επίσης η αύξηση οφείλεται και στην αύξηση στα ειδικά αποθεματικά, στις εισφορές για ανακαίνιση στόλου και για την χρηματοδότηση έργων.



Η καθαρή θέση της εταιρίας ανέρχεται στα 2.650.000 ευρώ.

6.3.2 Ανάλυση αποτελεσμάτων χρήσεως

Στην ανάλυση των αποτελεσμάτων χρήσεως της 26/09/2003 – 31/12/2004 θα ασχοληθούμε με τα στοιχεία όπως ο κύκλος εργασιών δηλαδή οι πωλήσεις και τα μικτά κέρδη. Τα κέρδη εκμεταλλεύσεως ανέρχονται στα 309,77 ευρώ, ενώ τα καθαρά κέρδη χρήσεως πρό φόρων είναι 0,00 ευρώ.

Για το κύκλο εργασιών, παρατηρούμε πως το ύψος των πωλήσεων είναι 26.361.084,75 ευρώ. Τα μικτά κέρδη του ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε., ο οποίος όρος αυτός δηλώνει τις πωλήσεις από την στιγμή που θα αφαιρέσουμε το κόστος των πωλήσεων που ανέρχονται σε 25.522.547,78, είναι 838.536,97.

Συμφώνα με τον έλεγχο του ορκωτού λογιστή στον ισολογισμό αναφέρεται ότι η εταιρία ακολουθώντας τις διατάξεις της ειδικής νομοθεσίας που διέπει τα ΚΤΕΛ (Ν.2963/2001 και σχετικές αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών), δεν διενήργησε αποσβέσεις επί των παγίων περιουσιακών στοιχείων με τους συντελεστές του Π.Δ. 299/2003, αλλά τα αποτελέσματα χρήσεως επιβαρύνθηκαν με το κόστος των αποκτηθέντων στην παρούσα χρήση παγίων στοιχείων συνολικού ποσού 22.494,85 ευρώ (ολόσχερη απόσβεση), τα οποία δεν έχουν χρηματοδοτηθεί από την ειδική εισφορά 1% του Ν.2963/2001 (άρθρο 13).



Εάν η εταιρεία σχημάτιζε αποσβέσεις με τους συντελεστές του Π.Δ. 299/2003, η αναπόσβεστη αξία των παγίων στοιχείων της εταιρείας κατά την 31/12/2004 θα ήταν μειωμένη κατά 326.000,00 ευρώ περίπου.

Ένα επιπλέον στοιχείο είναι ό,τι η εταιρεία τόσο για την χρήση 2004, όσο και για τις διαχειριστικές χρήσεις προ της μετατροπής της σε ανώνυμη εταιρεία δεν έχει ελεγχθεί από τις αρμόδιες αρχές, με συνέπεια οι φορολογικές υποχρεώσεις της για τις έξι μη παραγραφείσες τελευταίες χρήσεις, να μην έχουν καταστεί οριστικές.

6.4 Οικονομικοί δείκτες

Η ανάλυση των αριθμοδεικτών είναι βασικοί για την ερμηνεία στοιχείων της επιχείρησης. Με την βοήθειά τους μπορούν να ληφθούν χρηματοοικονομικές αποφάσεις και γίνονται μετά από διαχρονικές ή διαστρωματικές συγκρίσεις. Στις διαχρονικές συγκρίσεις ο αριθμοδείκτης ενός έτους συγκρίνεται με τις μετρήσεις του ίδιου αριθμοδείκτη παρελθόντων ετών και εξετάζεται η τάση και η διακύμανση του αριθμοδείκτη. Η συγκρίσεις που ακολουθούν είναι από τα στοιχεία που υπάρχουν στο καταστατικό και αναφέρονται στο κλείσιμο στις 31/12/2003 και στον ισολογισμό της πρώτης διαχειριστικής χρήσεως της 31/12/2004.

1) Δείκτης Παγιοποίησης Κεφαλαίων ορίζεται το κλάσμα

ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΓΙΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

- Κατά το κλείσιμο του 2003, ο δείκτης ήταν:

$$\frac{4.868.374,4}{8.034.773,07} = 0,60 \text{ ή } 60 \%$$



- Για το 2004, ο δείκτης ήταν:

$$\frac{4.991.674,45}{8.620.844,89} = 0,58 \text{ ή } 58 \%$$

Ο δείκτης παγιοποίησης δείχνει το ποσοστό των παγίων περουσιακών στοιχείων σε σχέση με το σύνολο του ενεργητικού.

Ακολουθεί το σχετικό σχεδιάγραμμα:



2) Δείκτης Γενικής Ρευστότητας ορίζεται το κλάσμα

$$\frac{\text{ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ}}{\text{ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ}}$$



- Κατά το κλείσιμο του 2003, ο δείκτης ήταν:

$$\frac{3.166.389,4}{1.818.929,6} = 0,57 \text{ φορές}$$

- Για το 2004, ο δείκτης ήταν:

$$\frac{3.502.345,85}{1.877.654,21} = 1,86 \text{ φορές}$$

Με το δείκτη αυτό είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε σε τι βαθμό είναι ικανή η εταιρεία του ΚΤΕΛ Ν. ΛΧΛΪΛΣ να καλύψει τα χρέη της και τις υποχρεώσεις της σε ρευστό χρήμα. Λόγω της αύξησης του δείκτη φαίνεται πως υπήρχε δυσκολία και μικρότερη ικανότητα να καλύψει τα χρέη της καθώς και τις υποχρεώσεις της.

2) Μικτό Περιθώριο Κέρδους είναι το κλάσμα

ΜΙΚΤΑ ΚΕΡΔΗ ΧΡΗΣΗΣ
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Το 2004 ο δείκτης ήταν:

$$\frac{838.536,97}{26.361.084,75} = 0,031 \text{ ή } 3,1 \%$$



6.5 Ειδικός λογαριασμός

Για την ανανέωση των λεωφορείων και την υλοποίηση έργων υποδομής υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ. καθώς και την ενίσχυση των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ., επιβάλλεται εισφορά πέντε τοις εκατό (5%) επί του συνόλου των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων των υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ.. Ειδικότερα :

α) Ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό ο οποίος συνιστάται στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών. Η λειτουργία του ειδικού αυτού λογαριασμού και κάθε άλλη λεπτομέρεια θα καθοριστούν με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών. Από το ανωτέρω ποσό το ογδόντα τοις εκατό (80%) τουλάχιστον διατίθεται αποκλειστικά για την ενίσχυση ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ. και το υπόλοιπο δύναται να διατεθεί για μελέτες και έργα εκσυγχρονισμού των Κ.Τ.Ε.Λ.

β) Ποσοστό τρία τοις εκατό (3%) κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ. και διατίθεται αποκλειστικά για την ανανέωση του στόλου.

γ) Ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) τηρείται σε ειδικό λογαριασμό εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ. με αποκλειστικό σκοπό τη χρηματοδότηση έργων υποδομής και εκσυγχρονισμού του Κ.Τ.Ε.Λ. ιδίως σταθμών ή πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων, σταθμών στέγασης και συντήρησης, μηχανοργάνωσης, κατασκευή εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και πληροφόρησης κοινού.

δ) Τα ποσά των περιπτώσεων β' και γ' δύνανται να μεταφέρονται από τον ένα λογαριασμό στον άλλον, με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του Κ.Τ.Ε.Λ. ανάλογα με τις ανάγκες και τον προγραμματισμό κάθε Κ.Τ.Ε.Λ..

6.6 Διαχειριστικός έλεγχος

Στο ΚΤΕΛ διενεργείται έλεγχος επί της οικονομικής διαχείρισης αυτού, από έναν τουλάχιστον ορκωτό ελεγκτή λογιστή. Ο ορισμός του ή των ορκωτών ελεγκτών λογιστών γίνεται με απόφαση της Γ.Σ. των μετόχων του Κ.Τ.Ε.Α..

Ο τακτικός έλεγχος της οικονομικής διαχείρισης κάθε Κ.Τ.Ε.Α. διενεργείται υποχρεωτικά για κάθε διαχειριστικό έτος που συμπίπτει με το αντίστοιχο ημερολογιακό έτος .



Φωτογραφία 5. Λεωφορείο σε δρομολόγιο προς το Αίγιο το 1965



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο Ερωτηματολόγιο

Η συνέντευξη του κ. Αθανάσιου Κουρμπανά, που έχει διατελέσει πρόεδρος του υπεραστικού ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ και είναι μέλος του νύν διοικητικού συμβουλίου με την χρήση ερωματολογίου, βοηθάει να συγκεντρωθούν περισσότερες πληροφορίες για την οικονομική κατάσταση και τον τρόπο λειτουργίας της εταιρείας.

Ερώτηση 1

Ποιό είναι το όραμα και οι μελλοντικοί – μακροχρόνιοι στόχοι του ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε.;

Το όραμα του ΚΤΕΛ είναι η επέκταση της συγκοινωνιακής σύνδεσης με άλλες πρωτεύουσες νομών της Ελλάδος. Οι στόχοι είναι διαρκείς, ο συνεχής βελτιωμένος και εκσυγχρονιζόμενος στόλος όπως και η βελτιωμένη παροχή υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό.

Ερώτηση 2

Ποιοί είναι οι στρατηγικοί στόχοι σύμφωνα με το πλάνο της επιχείρησης (βελτίωση αποτελεσματικότητας, ανταγωνιστική θέση, αύξηση κερδοφορίας) ;



Οι στόχοι είναι η ελαχιστοποίηση του κόστους που μπορεί να επιτευχθεί, η διαρκής αναδιάρθρωση της δρομολόγησης των λεωφορείων όπως και η δρομολόγηση των κατάλληλων τύπων λεωφορείων που να στελεχώνονται με διαρκώς επιμορφωμένο ανθρώπινο δυναμικό. Η επέκταση των υπάρχουσών λεωφορειακών γραμμών σε άλλους Νομούς της Ελλάδος και το εξωτερικό είναι ο κύριος στόχος για την αύξηση της κερδοφορίας της επιχείρησης.

Ερώτηση 3

Η βελτίωση της ποιότητας υπηρεσιών και του επιπέδου εξηπηρέτησης των πελατών θεωρείται ότι πρέπει να είναι συνεχής, για την επιτυχή κάλυψη των προσδοκιών των πελατών, ώστε να κερδηθεί η εμπιστοσύνη τους ;

Είναι σίγουρο ότι σε μια επιχείρηση παροχής υπηρεσιών, όπως είναι τα ΚΤΕΛ, εάν δεν ανταποκρίνεσαι στην προσδοκώμενη και συνεχή βελτίωση δεν μπορείς να επιβιώσεις. Άλλωστε η δεδομένη εμπιστοσύνη που δείχνει το επιβατικό κοινό στα 53 χρόνια που λειτουργεί το ΚΤΕΛ αποδεικνύει το επίπεδο εξυπηρέτησης. Αλλά έστω και σιγά – σιγά η ανταπόκριση μπορεί να μειωθεί, για αυτό επιβάλλεται σε καθημερινή βάση να διεκδικείται η εμπιστοσύνη του.

Ερώτηση 4

Πόσο εύκολο να αξιοποιηθούν και ποιές μπορεί να είναι οι επενδυτικές ευκαιρίες για την εταιρεία ;

Επενδύσεις που μπορούν να προγραμματιστούν μέσω συμφωνιών με το Ελληνικό δημόσιο δεν υπάρχουν. Είναι ίσως δύσκολο να αξιοποιούνται οι ευκαιρίες για αυτό πρέπει να υπάρχει εγρήγορση, ετοιμότητα για την αξιολόγηση και την εκτίμησή τους.



Χρειάζεται προσπάθεια για την εκμετάλλευση κάθε περίπτωσης που μπορεί να θεωρηθεί αξιοπρόσεκτη και να βρίσκεται στους στόχους και στις δυνατότητες της εταιρείας.

Ερώτηση 5

Έχει θέσει το ΚΤΕΛ κοινωνικούς στόχους (αύξηση θέσεων εργασίας, περιβάλλον) ;

Η αύξηση των θέσεων εργασίας σε μια τέτοιας μορφής εταιρείας μπορεί να συνδυασθεί μόνο με επεκτάσεις και με την προσθήκη παροχής νέων υπηρεσιών προς το κοινό. Το υπάρχον προσωπικό αντιμετωπίζεται με τον απαραίτητο σεβασμό. Ο σεβασμός και η τήρηση της προστασίας του περιβάλλοντος που συμβαδίζει με την ποιότητα ζωής των συμπολιτών μας αποτελεί πρωταρχικό στόχο της εταιρείας για αυτό και τα λεωφορεία μας είναι νέας αντιρυπαντικής τεχνολογίας, η οποία τα τελευταία χρόνια έχει κάνει θαύματα. Ευχής έργο είναι η χρησιμοποίηση εναλλακτικών πηγών ενέργειας αλλά αυτό δεν εξαρτάται από τα ΚΤΕΛ.

Ερώτηση 6

Από την ημέρα της μετατροπής του ΚΤΕΛ σε Α.Ε. η πορεία της είναι ανοδική ;

Η μετατροπή του ΚΤΕΛ σε Α.Ε. θεωρήθηκε εκσυγχρονισμός, κατά την γνώμη μου λανθασμένα, μελλοντικά εάν δεν υπάρξουν ρυθμίσεις και αλλαγές δεν θα υπάρξει άνοδος.



Ερώτηση 7

Η θέση της στον κλάδο των μεταφορών με τους άλλους φορείς είναι ανταγωνιστική;

Η θέση της εταιρείας στις μεταφορές είναι σίγουρα ανταγωνιστική όμως ο ανταγωνισμός δεν μπορεί να αποτελέσει κατά ανάγκη κακό παράδειγμα άλλα προοπτική βελτίωσης όταν στηρίζεται σε υγιείς συνθήκες και όχι σε άνισες κρατικές παρεμβάσεις.

Ερώτηση 8

Ποιά είναι τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της εταιρείας έναντι άλλων φορέων ;

Η άμεση δυνατότητα λήψης απόφασης χωρίς γραφειοκρατικές διαδικασίες και αγκυλώσεις όπως και το γεγονός ότι η ιδιωτική πρωτοβουλία δεν μπορεί να αντικατασταθεί από οποιονδήποτε κρατικό παρεμβατισμό.

Ερώτηση 9

Κρίνεται σημαντική η δημιουργία ενός σταθμού που θα αναβαθμίσει την λειτουργία του ΚΤΕΛ, ώστε να υπάρχει καλύτερη εξυπηρέτηση και να ελαφρύνει τα κυκλοφοριακά φορτία στην πόλη ;

Όχι μόνο σημαντική αλλά αναγκαία και κυριολεκτικά στόχος πρώτης προτεραιότητας.



Ερώτηση 10

Το ταξίδι με τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ παρέχει ασφάλεια, ηρεμία και είναι άνετο για τον επιβάτη ; Γιατί να προτιμήσει ο ταξιδιώτης το ΚΤΕΛ ;

Ο διαρκής εκσυγχρονισμός του στόλου του ΚΤΕΛ, η άψογη συμπεριφορά και η επαγγελματική επάρκεια των εργαζομένων αποτελούν εγγύηση για άνεση, ασφάλεια και ηρεμία σε οποιοδήποτε ταξίδι. Άλλωστε για αυτό έχει κερδίσει την εμπιστοσύνη και την προτίμηση του κοινού.

Ερώτηση 11

Η σχέση του με το κράτος, τι αποτέλεσμα επιφέρει για την δημιουργία μιας πιο ευέλικτης οργανωτικής δομής ;

Το κράτος έχει την εποπτεία στην λειτουργία του ΚΤΕΛ, όμως το κάθε ένα από τα ΚΤΕΛ έχει ανεξάρτητη οργανωτική δομή. Δεν νομίζω ό,τι επιφέρει αρνητικά αποτελέσματα αυτή η σχέση, πολύ δε περισσότερο αυτή μπορεί να εξασφαλισθεί όταν οι κανόνες του παιχνιδιού είναι αποδεκτοί έκ των προτέρων.

Ερώτηση 12

Πόσο αρνητικό είναι το γεγονός ό,τι η εταιρεία είναι προσκολλημένη στην δυσκίνητη λειτουργία του κρατικού μηχανισμού και δεν έχει την ευχέρεια προγραμματισμού τιμολόγησης καθώς διατηρεί ζημιογόνα δρομολόγια ;

Πάρα πολύ αρνητικό τόσο για την εταιρεία όσο και για τους χρήστες των συγκοινωνιακών μέσων. Θα έπρεπε τα ζημιογόνα δρομολόγια να επιδοτούνται, εφόσον επιβάλλονται από το κράτος, έτσι ώστε να μην επιβαρύνονται οι τιμές των



εισιτηρίων. Επίσης η κοινωνική πολιτική εξίσου επηρεάζει τις τιμές αυτών, υπάρχουν εκπτώσεις επί των εισιτηρίων διαφόρων κατηγοριών και κοινωνικών ομάδων που επιδρούν στην διαμόρφωση της τιμολόγησης.

Ερώτηση 13

Εκτός από την εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού έργου, υπάρχουν άλλα έσοδα από την εκμετάλλευση των περυσιακών στοιχείων της; Αν, ναι αυτά αξιοποιούνται περαιτέρω ;

Δεν υπάρχουν άλλα έσοδα εκτός του συγκοινωνιακού έργου, τα περυσιακά στοιχεία (εγκαταστάσεις συντήρησης, σταθμοί – γήπεδα, κτίρια) αποτελούν αναγκαία μέσα για την λειτουργία της.

Ερώτηση 14

Πρέπει να δημιουργηθεί ένα ξεχωριστό τμήμα μάρκετινγκ, και να αφυπνισθεί η εταιρεία στην χρησιμοποίηση μέσων επικοινωνίας και πληροφοριών όπως π.χ. «internet» ;

Σίγουρα η εξέλιξη στα μέσα επικοινωνίας και πληροφοριών επιβάλλει την δημιουργία ιστοσελίδας για την εταιρεία όπως και ο εκσυγχρονισμός της με την δημιουργία ενός τμήματος μάρκετινγκ.

Ερώτηση 15

Επίκειται συνεργασία με τον φορέα της πολιτιστικής πρωτεύουσας για την διαφήμιση της πόλης μας ;

Έχει υπογραφεί ήδη σύμφωνο συνεργασίας με την « Πάτρα 2006 πολιτιστική πρωτεύουσα » και υλοποιείται υπό τριμήνου η διαφήμιση επί των λεωφορείων



όπως και ό,τι ο φόμεας της πολιτιστικής θα χρησιμοποιήσει το ακίνητο του ΚΤΕΛ (πρώην Μ.Α.Γ) για πολιτιστικές δράσεις κατά το 2006.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο Συμπεράσματα – Προτάσεις

Στα κεφάλαια που προηγήθηκαν, δόθηκε μια ολοκληρωμένη εικόνα του ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε. Οι πληροφορίες που εμπεριέχονται, εξάγουν συμπεράσματα για το επίπεδο που κινείται η επιχείρηση και τον τρόπο λειτουργίας της.

Το ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε κατέχει μία σημαντική θέση στον κλάδο των μεταφορών ως φορέας συγκοινωνιακού έργου. Τα εκατομμύρια των επιβατών που το έχουν προτιμώσει αποδεικνύουν το επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχει. Από το 1952 μέχρι σήμερα βρίσκεται σε διαρκή άνοδο. Είναι πράγματι μια από τις πιο αξιόλογες εταιρείες που βρίσκονται στην Πάτρα. Έχει κατορθώσει να ικανοποιεί ένα μεγάλο μέρος του επιβατικού κοινού της Πάτρας και των πόλεων που είναι πρωτεύουσες νομών. Είναι ένα από τα πρώτα ΚΤΕΛ στην Ελλάδα όσον αφορά την κίνηση επιβατών.

Πολύτιμη είναι και η συνεισφορά του στο έργο που συντελείται για την καταξίωση του Πανελλαδικού Αλληλασφαλιστικού Συνεταιρισμού Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων Δημόσιας Χρήσεως (Π.Α.Σ.Ι.Α. – Δ.Χ.) ως παράγοντα ισχύος και ασφάλειας του επαγγέλματος, μέσω του προέδρου του κ. Ανδρέα Μανωλόπουλο ο οποίος ηγείται ως πρόεδρος, την διοίκηση του συνεταιρισμού για την εκπλήρωση των οραμάτων της.



Επίσης ικανοποιεί τους επιβάτες που ζούν σε άγονες γραμμές και αυτό είναι μια μορφή κοινωνικού έργου. Αυτά τα δρομολόγια δεν επιδοτούνται από το κράτος, στην ουσία είναι κοινωνική πολιτική που ασκεί το κράτος εις βάρος της εταιρείας και των επιβατών γιατί τα δρομολόγια είναι ζημιογόνα και οι τιμές των εισιτηρίων αυξημένες.

Την εμπιστοσύνη που δείχνει το επιβατικό κοινό την έχει κερδίσει λόγω των υπηρεσιών που παρέχει, με τα πρότυπα εξυπηρέτησης που έχει θέσει και με την υιοθέτηση αρχών μάρκετινγκ που συμβαδίζουν με την πολιτική της επιχείρησης.

Η θέση της εταιρείας είναι ό,τι ο ικανοποιημένος πελάτης είναι όφελος για την επιχείρηση. Έχει σίγουρα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα όσον αφορά την εξυπηρέτηση έναντι του ΟΣΕ. Θεωρείται από άλλα ΚΤΕΛ παράδειγμα προς μίμηση όσον αφορά την οργανωτική της δομή και την διοικητική της λειτουργία.

Το προσωπικό λειτουργεί με επαγγελματική συνείδηση και από τα θετικά της εταιρείας είναι η διαρκής επιμόρφωσή του. Το σύστημα μηχανογράφησης που κατέχει είναι από τα πλέον εκσυγχρονισμένα και προσφέρει έναν αρμονισμένο προγραμματισμό δρομολογίων και ωραρίων για το προσωπικό, όπως εκσυγχρονισμένος είναι και ο στόλος των λεωφορείων.

Το κράτος έχει την εποπτεία στην λειτουργία του ΚΤΕΛ μέσω ειδικότερων νόμων που σχετίζονται με αυτό που οφείλει να τηρεί, αλλά δεν εμποδίζεται η ιδιωτική του πρωτοβουλία. Θετικό είναι η παροχή ενισχύσεων όπως π.χ για την κατασκευή εγκαταστάσεων σταθμών και κίνητρα για την αντικατάσταση και ανανέωση λεωφορείων. Το θέμα είναι ό,τι δύσκολα προγραμματίζονται επενδύσεις μέσω συμφωνιών με το Ελληνικό δημόσιο.

Σίγουρα το κράτος πρέπει να εκσυγχρονίσει κάποια οδικά δίκτυα, όπως για παράδειγμα μερικά τμήματα της εθνικής οδού Πάτρας – Αθήνας για να υπάρξουν τα δρομολόγια περισσότερο ασφαλή και γρήγορα.



Η μετατροπή της εταιρείας σε ανώνυμη εταιρεία δεν επέφερε κάποια σπουδαία αλλαγή στην οικονομική κατάστασή της. Λαμβάνοντας υπόψη την σημερινή της μορφή η εταιρεία πρέπει να προσπαθήσει να κάνει τις απαραίτητες διορθωτικές κινήσεις. Απαιτείται μεγάλο ύψος επενδύσεων για να υπάρξει άνοδος, βρίσκεται σε μια φάση που χρειάζονται επενδυτικές κινήσεις. Σίγουρα ο σωστός προγραμματισμός και η ανάπτυξη – αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων για να παρθεί μία σωστή απόφαση είναι κύρια βήματα αλλά πρέπει να υπάρχει εγρήγορση.

Κατά την γνώμη μου αναγκαιότητα παρουσιάζει η δημιουργία κερδών. Έσοδα μπορεί να προέλθουν μέσω επενδυτικών κινήσεων. Όπως η κερδοφορία που θα προέλθει μέσω της επέκτασης της συγκοινωνιακής σύνδεσης με άλλες πρωτεύουσες νομών της Ελλάδος. Η πιθανότητα να εκμεταλλευτεί οδικά δίκτυα με την επέκταση των υπάρχουσων λεωφορειακών γραμμών του, χρήζει ιδιαίτερης προσοχής.

Η γεωγραφική θέση της Πάτρας και το λιμάνι της προσδίδουν ευκαιρίες για την ανάπτυξη λεωφορειακών γραμμών προς την Ιταλία και άλλων χωρών του εξωτερικού. Η γραμμή για Ιταλία (Αθήνα – Πάτρα – Πρίντεζι – Νάπολι – Ρώμη) μπορεί να επεκταθεί και σε πόλεις όπως το Μιλάνο και την Μπολόνια όπου σπουδάζουν Έλληνες, με αποκόμιση μεγαλύτερων κερδών. Η φιλοδοξία για επέκταση στο εξωτερικό μπορεί να ανοίξει νέους ορίζοντες. Το ΚΤΕΛ θα άξιζε να εκμεταλλευτεί το κομβικό σημείο στο οποίο βρίσκεται, να γίνει ένας τουριστικός σύνδεσμος ανάμεσα στους ξένους επιβάτες και τις περιοχές της Πελοποννήσου και όλης της Ελλάδος, με το να τους μεταφέρει μέσω τουριστικών πακέτων. Το τουριστικό γραφείο που διαθέτει μπορεί να αναπτυχθεί μεταφέροντας Έλληνες στο εξωτερικό αρκεί να εκμεταλλευτεί κερδοφόρα δρομολογία, να δικτυωθεί και να προσθέσει και άλλα τουριστικά λεωφορεία.

Εκτός του συγκοινωνιακού έργου το ΚΤΕΛ δεν έχει άλλα έσοδα Το ΚΤΕΛ έχει στην απόλυτη κυριότητά του τα κτίρια στα οικόπεδα στην οδό Όθωνος Αμαλίας 3,4. Τα συγκεκριμένα περιουσιακά στοιχεία έχουν αρκετά μεγάλη αξία και αποτελούν μερικώς αναγκαία μέσα για την λειτουργία της εταιρείας.



Από την άλλη μεριά τα κτίρια μπορούν να αξιοποιηθούν και να αποφέρουν έσοδα για την εταιρεία. Η επιλογή της πώλησης τους δεν είναι λογική γιατί σαν πάγιο περυσιαστικό στοιχείο και λόγω θέσεως η αξία τους αναπροσαρμόζεται θετικά. Η εταιρεία θα μπορούσε να τα εκμεταλλευτεί υπερβαίνοντας τις όποιες γραφειοκρατικές δυσκολίες, παραχωρώντας τα προς ενοικίαση για μεγάλο χρονικό διάστημα σε εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ψυχαγωγίας όπως π.χ γίνεται στο συγκρότημα της « βέσο μάρε » ή για τα γραφεία μιας εταιρείας. Με αυτόν τον τρόπο και ο χώρος θα αναπλαστεί και θα υπάρξουν ευκαιρίες για συμφωνίες και δραστηριοποίηση της εταιρείας σε εναλλακτικούς χώρους με αύξηση των εσόδων της.

Η δημιουργία ενός σταθμού κρίνεται αναγκαία και στόχος πρώτης προτεραιότητας για το ΚΤΕΛ. Στο χώρο στην οδό Όθωνος Αμαλίας έχει προταθεί η δημιουργία ενός σταθμού στεγασμένου που θα διαθέτει δώδεκα θέσεις επιβίβασης – αποβίβασης και έξι ακόμα θέσεις πάρκινγκ.

Κατά την αποψη μου η δημιουργία ενός στεγασμένου σταθμού με τους απαραίτητους χώρους θέσεως για πάρκινγκ στο χώρο της ΑΒΕΞ είναι η πιο αξιοποιήσιμη λύση, λόγω της δημιουργίας του καινούργιου λιμανιού και το ό,τι είναι ούτε κόντα ούτε μακριά από το κέντρο της πόλης. Ένας σύγχρονος σταθμός θα αναβαθμίσει την λειτουργία του ΚΤΕΛ, εκσυγχρονίζοντας τις υπηρεσίες που παρέχει, εξυπηρετώντας καλύτερα τους ταξιδιώτες και επιπλέον θα ελαφρύνει τα κυκλοφοριακά φορτία στην πόλη. Με την εκπόνηση του συγκεκριμένου σχεδίου θα επέτρεπαι στην εταιρεία να μπορεί να εκτελεί περισσότερα δρομολόγια και πιο γρήγορα άρα θα υπάρξει μεγαλύτερο κέρδος.

Το ΚΤΕΛ δεν έχει δυνατότητα τιμολογιακής στρατηγικής γιατί δεν μπορεί να παρέμβει στον χλιωμετρικό συντελεστή τιμής εισιτηρίου. Το Υπουργείο Μεταφορών παίρνει τις αποφάσεις καθορισμού της τιμής του εισιτηρίου. Ο χάρτης υποχρεώσεων στον καταναλωτή που υποχρεούται να ακολουθεί το ΚΤΕΛ περιλαμβάνει προνόμια που έχει ο επιβάτης πάνω στα εισιτήρια ανάλογα την περίπτωση,



π.χ. επιστροφή ενός μέρους της τιμής ή εκπτώσεις στους πολύτεκνους, φαντάρους, φοιτητές, έκπτωση στο μετ' επιστροφής εισιτήριο. Θα μπορούσε να υπάρχει έκπτωση στην περίπτωση που ο επιβάτης ταξιδεύει περισσότερες από 4 φορές την εβδομάδα σε συγκεκριμένα δρομολόγια ή ακόμα να προσφέρονται οικογενειακά πακέτα. Το δύσκολο είναι το να κρατάει, όσο το δυνατόν σταθερές τις βασικές τιμές των εισιτηρίων σε επικείμενες αυξήσεις, λόγω κόστους λειτουργίας. Αν το καταφέρει θα είναι σημαντικός παράγοντας προσέλκυσης και άλλων επιβατών, όπως φοιτητών που αποτελεί σημαντικό κομμάτι πελατών για το ΚΤΕΛ και των πολιτών που χρησιμοποιούν το ι.χ τους για να ταξιδεύουν.

Ένα ξεχωριστό τμήμα μάρκετινγκ χρειάζεται για το καλύτερο προγραμματισμό των αντικειμενικών και στρατηγικών στόχων της εταιρείας. Το τμήμα αυτό θα μπορεί να συμβαδίζει με την πολιτική του διοικητικού συμβουλίου και να εξετάζει πιο ειδικευμένα και προσεκτικά τις ευκαιρίες που μπορεί να ξεχωρίζουν. Σίγουρα αν υπήρχε τμήμα μάρκετινγκ, το ΚΤΕΛ θα είχε δραστηροποιηθεί πιο έντονα στα δρομολόγια εξωτερικού, όπως και θα παρείχε πιο αναβαθμισμένες υπηρεσίες.

Η δημιουργία ενός προγράμματος βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών, όπου θα περιλάμβανε δράσεις που θα είχαν αντίκτυπο στην ικανοποίηση του επιβάτη κατά την διάρκεια του ταξιδιού, θα ήταν κάτι πρωτοποριακό. Με επιστημονικά συγκροτημένα ερωτηματολόγια θα μπορούσε να γίνει καταγραφή των επιθυμιών, παρατηρήσεων και υποδείξεων των επιβατών, όταν ταξιδεύουν, με σκοπό την αξιολόγηση και την βελτίωση των υπηρεσιών. Ένα περιοδικό που θα εκδίδεται κάθε μήνα και θα περιέχει ένα εύρο φάσμα θεμάτων, όπως οικονομικά θέματα ή ταξιδιωτικούς προορισμούς θα ήταν ευχάριστη συντροφιά για τον επιβάτη. Επίσης η ύπαρξη κοπέλας λεωφορειοσυνοδού σε επιλεγμένα δρομολόγια κάθε μέρα από και προς την Αθήνα και η παροχή αναψυκτικών και εδεσμάτων δωρεάν στους επιβάτες, είναι υπηρεσίες από τις οποίες η εταιρεία θα κέρδιζε μεγαλύτερη εκτίμηση. Σημαντικό βήμα είναι η ανάπτυξη σχέσεων αλληλοσεβασμού μεταξύ της εταιρείας και των επιβατών. Η δημιουργία «club» επιβατών, μέσα από το οποίο οι επιβάτες θα λαμβάνουν προσφορές και δώρα είναι μια πρόταση.



Είναι σημαντικό για την εταιρεία να αφυπνισθεί στην χρησιμοποίηση μέσω των επικοινωνιών και πληροφοριών όπως π.χ το «internet». Η δημιουργία μιας ιστοσελίδας θα εξυπηρετεί τους επιβάτες αφού θα μπορούν να κλείνουν θέσεις από απόσταση, θα πληροφορεί για τις υπηρεσίες που παρέχονται, π.χ δέματα, για το τουριστικό γραφείο, για τις ώρες των δρομολογίων και τις τιμές τους, όπως και θα απεικονίζει το προφίλ της εταιρείας. Η θέση της εταιρείας για το θέμα των διαφημίσεων πάνω στα λεωφορεία της ή στα στέγαστρα του σταθμού είναι αρνητική αν και θα προσέφεραν αρκετά κέρδη. Είμαι της γνώμης ότι θα μπορούσε, εάν είχε μια προσωπική ιστοσελίδα, να αυξήσει τα έσοδά της από τις διαφημίσεις που θα εμπεριείχε αυτή. Έσοδα θα μπορούσαν να προέλθουν από τις διαφημίσεις που θα είχαν πάνω τα εισιτήρια και τα προγράμματα δρομολογίων ή από τις διαφημίσεις ενός μηνιαίου περιοδικού του ΚΤΕΛ.

Τέλος ο φορέας των ΚΤΕΛ δεν διαθέτει ειδικού τύπου οχήματα για την εξυπηρέτηση των αναγκών μετακίνησης των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Οι επιβάτες αντιμετωπίζουν προβλήματα όπως η δυσκολία επιβίβασης – αποβίβασης, η έλλειψη ειδικών καθισμάτων. Το ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ θα μπορούσε να διαθέτει ειδικά διαμορφωμένα ή απλά (κατάλληλα τροποποιημένα) λεωφορεία για την μεταφορά τους.





ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- [1] Ιστορία του νέου Ελληνισμού 1770 -2000 9^{ος} τόμος, «Τα Νέα». Εκδόσεις «Ελληνικά Γράμματα».
- [2] «Ημέρα - Νύχτα», Μηνιαίο περιοδικό της εφημερίδας «Ημέρα» τεύχος 6 Νοέμβριος 1996.
- [3] <http://www.Ktel.org>
- [4] Δρ. Ευάγγελος Φ. Θεοδωράτος, «Οργάνωση και Διοίκηση Επιχειρήσεων Ι», Εκδόσεις Αθαν. Σταμούλης Αθήνα 1996.
- [5] Καταστατικό ΚΤΕΛ Ν.ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε.
- [6] Κατάσταση δρομολογίων και ωραρίων .
- [7] Σπύρος Γούναρης, «Μάρκετινγκ Υπηρεσιών», Εκδόσεις Rosili & Σπύρος Γούναρης.
- [8] Γιαννόπουλος Γεώργιος Α, «Δημόσιες αστικές συγκοινωνίες 1./ Λεωφορειακές συγκοινωνίες», Εκδόσεις «Παρατηρητής» 1998.
- [9] Κωτσόβολος Κωνσταντίνος Χ, «Συγκοινωνιακά έργα», Ίδρυμα Ευγενίδου.