



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αριθμός Γνωμοδότησης 127/2014

ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
(Γ' ΤΜΗΜΑ)

Συνεδρίαση της 7ης Απριλίου 2014

Σύνθεση:

Πρόεδρος: Νικηφόρος Κανιούρας, Αντιπρόεδρος Ν.Σ.Κ.

Μέλη: Ιωάννα Καραγιαννοπούλου, Ανδρέας Γραμματικός, Παναγιώτης Παναγιωτουνάκος, Παναγιώτης Σπανός, Ευστράτιος Συνοίκης, Ευαγγελία Σκαλτσά, Νομικοί Σύμβουλοι του Κράτους.

Εισηγήτρια: Μαρία Δεληγιάννη, Πάρεδρος Ν.Σ.Κ.

Αριθμός Ερωτήματος: το υπ' αριθ. πρωτ. 18110/1836/15.4.2013 έγγραφο των Δ/νσεων Επιβατικών Μεταφορών και Οικονομικών Υπηρεσιών του νυν Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Ερώτημα:

A. Θεωρούνται δικαιούχοι της οικονομικής ενίσχυσης του άρθρου 12 παρ. 2 εδάφιο δ' του ν. 2963/2001 οι ιδιοκτήτες Λεωφορείων Δημοσίας Χρήσεως (Λ.Δ.Χ.) ενταγμένων σε ΚΤΕΛ Α.Ε., οι οποίοι υπέβαλαν εμπρόθεσμα αιτήσεις για την ενίσχυση αυτή έως 31.07.2009, αλλά με την πάροδο του χρόνου υποχρεώθηκαν να μεταβιβάσουν τα οχήματά τους για να αντεπεξέλθουν σε δανειακές υποχρεώσεις ή κατασχετήρια ή διαταγές πληρωμών πριν από την καταβολή της α' δόσης, που κατέστη δυνατόν να πραγματοποιηθεί στα τέλη Δεκεμβρίου 2012;

B. Αν δεν θεωρηθούν δικαιούχοι οι παλαιοί ιδιοκτήτες στην ανωτέρω περίπτωση,

μπορεί να λάβουν την οικονομική ενίσχυση: **α)** Η εταιρεία πώλησης του νέου Λ.Δ.Χ., η οποία έχει απαίτηση από μη εξόφληση σχετικού δανείου και επέδωσε κατασχετήριο σε βάρος του παλαιού ιδιοκτήτη για την κατάσχεση της ενίσχυσης εις χείρας του Δημοσίου ως τρίτου; **β)** ο νέος ιδιοκτήτης του αντίστοιχου Λ.Δ.Χ., σε περίπτωση που το έθεσε σε κυκλοφορία στην ίδια ή σε άλλη ΚΤΕΛ Α.Ε., (ως ελαφρώς μεταχειρισμένο πλέον, εντός του πενταετούς ορίου ηλικίας) μολονότι δεν ήταν αυτός που είχε υποβάλει αίτηση έως 31.07.2009;

Γ. Σε περίπτωση που θεωρηθούν δικαιούχοι οι παλαιοί ιδιοκτήτες συνεκτιμώνται και σε ποιόν βαθμό :

α) το χρονικό διάστημα κατοχής του Λ.Δ.Χ., για το οποίο είχε υποβληθεί εμπρόθεσμα αίτηση ενίσχυσης;

β) η θέση σε κυκλοφορία μεταχειρισμένου Λ.Δ.Χ., σε αντικατάσταση του μεταβιβασθέντος και η τήρηση ή μη του πενταετούς ορίου ηλικίας για μεταχειρισμένα Λ.Δ.Χ. ;

γ) η παραμονή του μεταβιβασθέντος Λ.Δ.Χ. στην ίδια ή σε άλλη ΚΤΕΛ Α.Ε.;

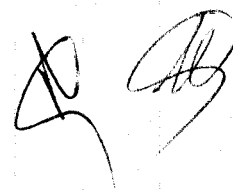
δ) η αλλαγή χρήσης ή απένταξης από ΚΤΕΛ;

ε) το λελογισμένο επιχειρηματικό ρίσκο και ύψος δανεισμού για την αγορά Λ.Δ.Χ. για το οποίο υποβλήθηκε αίτηση για καταβολή της οικονομικής ενίσχυσης;

στ) οι μη εξασφαλισμένες πιστώσεις κατά τον χρόνο αγοράς των Λ.Δ.Χ., πριν από την 31.07.2012;

Δ. Συνεχίζει να δικαιούται τις περαιτέρω δόσεις οικονομικής ενίσχυσης αυτός που εισέπραξε μεν την α' δόση αυτής, μεταβίβασε όμως, στο πλαίσιο αγοραπωλησίας και όχι από κληρονομική ή χαριστική αιτία, ολόκληροτο μερίδιό ή ποσοστό αυτού επί του Λ.Δ.Χ. πριν από την έκδοση νέας υπουργικής απόφασης για την καταβολή της β' και/ή επόμενων δόσεων;

Ε. Ως προς τους δικαιούχους του πίνακα της οικείας υπουργικής απόφασης και συνιδιοκτήτες περισσότερων του ενός επιδοτούμενων Λ.Δ.Χ., στους οποίους έχει εφαρμοστεί ο Κανονισμός 1998/2006, σχετικά με τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας με την εφαρμογή ανώτατου ορίου χρηματοδότησης 100.000 ευρώ, διατηρείται το όριο αυτό, όταν οι εν λόγω συνιδιοκτήτες προβαίνουν σε μεταβίβαση ποσοστού ή ολόκληρου του μεριδίου τους σε ένα ή περισσότερα από τα αντίστοιχα Λ.Δ.Χ. μετά την έκδοση της ανωτέρω υπουργικής απόφασης;



Επί του ως άνω ερωτήματος το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (Τμήμα Γ'), γνωμοδότησε ως εξής:

I. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Με το έγγραφο του ως άνω ερωτήματος εκτίθεται το ακόλουθο ιστορικό:

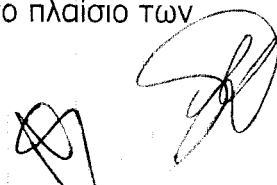
- «1. Βάσει του άρθρου 12, παρ. 2, εδάφιο δ' του ν. 2963/2001 «παρέχονται ενισχύσεις για...την αντικατάσταση αστικών και υπεραστικών λεωφορείων κυριότητας των ΚΤΕΛ Α.Ε. ή των μετόχων αυτών». Οι εν λόγω ενισχύσεις αφορούν αντικατάσταση παλαιών λεωφορείων με «καινούργια ή ηλικίας μέχρι ενός έτους από το έτος κατασκευής του πλαισίου, χωρίς να έχουν κυκλοφορήσει» ή «μεταχειρισμένα και έχουν συμπληρώσει μέχρι πέντε έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου» (μετά την τροποποίηση που επήλθε με το άρθρο 20, παρ. 4 του ν. 3185/2003).
2. Μετά από διαδοχικές παρατάσεις στην καταληκτική ημερομηνία (31.12.2004, 31.07.2005 και 31.12.2006) αλλά και διαδοχικές αυξήσεις των σχετικών πιστώσεων (88 εκ. € με την παρ. 3 του ανωτέρω ν. 2963, 20 εκ. € με το άρθρο 17 του ν. 3446/2006 και 10 εκ. € με το άρθρο 14 του ν. 3717/2008), στο άρθρο 14 του ν. 3717/2008 (ΦΕΚ Α' 239) ορίζεται ότι «Οι αιτήσεις για τη χρηματοδότηση των ενισχύσεων του προηγούμενου εδαφίου υποβάλλονται στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών μέχρι την 31.07.2009». Παράλληλα, με το ίδιο άρθρο αυξάνεται το ποσό χρηματοδότησης, καθώς «διατίθεται ποσό έως εκατόν δεκαοκτώ εκατομμυρίων (118.000.000) ευρώ», το οποίο όμως δεν αρκούσε για την ικανοποίηση όλων των αιτήσεων που υποβλήθηκαν μέχρι την ανωτέρω προθεσμία (διευκρινίζεται ότι το εν λόγω ποσό, πέραν της αντικατάστασης λεωφορείων, αφορούσε και τη δημιουργία σταθμών).
3. Κατόπιν των ανωτέρω, βάσει του άρθρου 119, παρ. 9 του ν. 4070/2012 (ΦΕΚ Α' 82) «διατίθεται συμπληρωματικό ποσό έως 45.000.000 ευρώ από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, για την κάλυψη των αιτήσεων [περιπτώσεις ανωτέρω εδαφίου δ'] που έχουν υποβληθεί μέχρι 31.07.2009».
4. Παράλληλα, βάσει του ίδιου άρθρου, «Οι δικαιούχοι υποχρεούνται να προσκομίσουν συμπληρωματικά έγγραφα που καλύπτουν τους όρους και τις προϋποθέσεις του Κανονισμού 1998/2006» που αφορά τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (ΕΕΛ 379/28.12.2006). Σημειώνεται ότι στο άρθρο 2, παρ. 2 του εν λόγω

Κανονισμού ορίζεται ότι «Το συνολικό ποσό ενισχύσεων ήσσονος σημασίας που χορηγείται σε μια δεδομένη επιχείρηση η οποία δραστηριοποιείται στον τομέα των οδικών μεταφορών δεν επιτρέπεται να υπερβεί τις 100.000 ευρώ σε οποιαδήποτε περίοδο τριών οικονομικών ετών». Με βάση τα παραπάνω, στο προαναφερθέν άρθρο 119 του ν. 4070 αναφέρεται ότι «Η εκταμίευση θα γίνει τμηματικά με βάση την ισχύουσα κάθε φορά Εθνική και Κοινοτική Νομοθεσία».

5. Με την υπουργική απόφαση Β-54316/5153/20.12.2012, που περιέχει τον πίνακα δικαιούχων των εν θέματι ενισχύσεων, έγινε ο καθορισμός δικαιούχων και καταβλήθηκε η α' δόση (ποσοστό 32,5% ανά δικαιούχο επί της συνολικής απαίτησης) βάσει του άρθρου 2, παρ. 2 της υπουργικής απόφασης οικ. Β-15595/1440 (ΦΕΚ Β' 330/2003) που ορίζει ότι «δικαιούχοι [ενισχύσεων των επενδυτικών προγραμμάτων του άρθρου 12 του ν. 2963/2001] είναι οι ιδιοκτήτες λεωφορείων που είναι μέτοχοι ΚΤΕΛ Α.Ε. ή του ΚΤΕΛ κατά περίπτωση, *κάτοχοι κατά την ημερομηνία ανάληψης των χρημάτων ιδανικού ή ολόκληρου λεωφορείου ενταγμένου ή μισθωμένου στον φορέα*».

6. Λαμβάνοντας υπόψη ότι μεσολάβησε ικανό χρονικό διάστημα από την καταληκτική ημερομηνία υποβολής αιτήσεων, δηλαδή την 31.07.2009, έως την καταβολή της α' δόσης στα τέλη Δεκεμβρίου 2012, υπήρξαν περιπτώσεις κατά τις οποίες αιτούντες την ενίσχυση του θέματος, που είχαν προβεί σε αγορά Λ.Δ.Χ. προς αντικατάσταση παλαιού-αποσυρθέντος Λ.Δ.Χ., μέσω της σύναψης, παράλληλα, μεγάλων δανείων, προέβησαν σε μεταβίβαση/πώληση των εν λόγω Λ.Δ.Χ. Οι εν λόγω μεταβιβάσεις έγιναν τρόπον τινά «ανωτέρα βία», λόγω αδυναμίας εξόφλησης των δανειακών υποχρεώσεων των ενδιαφερομένων έναντι των εταιρειών που τους είχαν πωλήσει τα Λ.Δ.Χ. ή των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που τους είχαν χορηγήσει σχετικά δάνεια, και υπό το βάρος κατασχετηρίων και δικαστικών αποφάσεων διαταγής πληρωμής.

7. Στο υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο (σχετικοί νόμοι και υπουργικές αποφάσεις) δεν υπάρχει ρητή διάταξη που να ρυθμίζει τις περιπτώσεις μεταβιβάσεων και δη εξ επαχθούς αιτίας (αγοραπωλησία) και να κατοχυρώνει τυχόν απορρέοντα δικαιώματα μεταξύ παλαιών-νέων ιδιοκτητών σε σχέση με τις εν θέματι επιδοτήσεις, αλλά και αναφορικά με τις συνακόλουθες υποχρεώσεις θέσης και διατήρησης σε κυκλοφορία καινούργιους (ή μεταχειρισμένου έως πενταετία) Λ.Δ.Χ. σε ΚΤΕΛ Α.Ε. Στο πλαίσιο των



σχετικών πράξεων μεταβίβασης, που κατά κανόνα όμως δεν συνοδεύονταν από σχετικό «έγγραφο τύπο» μεταξύ αγοραστή και πωλητή ειδικά όσον αφορά τη διατήρηση/εκχώρηση του δικαιώματος στην εν θέματι ενίσχυση, ακολουθήθηκαν διαφορετικές πρακτικές από τους πρώην ιδιοκτήτες-δυνητικούς δικαιούχους ενισχύσεων, που περιελάμβαναν κωδικοποιημένα τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) Χρονικό διάστημα κατοχής: διατήρηση του Λ.Δ.Χ. για το οποίο είχε υποβληθεί εμπρόθεσμα αίτηση χορήγησης ενίσχυσης για χρονικό διάστημα που ποίκιλε: από διάστημα μικρότερο του έτους έως τρία έτη (εντός του 2012 και πάντως πριν την καταβολή της α' δόσης στα τέλη του εν λόγω έτους).

β) Μεταβίβαση (πώληση) του Λ.Δ.Χ. για το οποίο είχε υποβληθεί εμπρόθεσμα αίτηση χορήγησης ενίσχυσης, προς δε αντικατάσταση του μεταβιβασθέντος Λ.Δ.Χ. (και σε αντιστροφή της λογικής του ν. 2963/2001 που χρηματοδοτούσε καινούργες προς αντικατάσταση παλαιού Λ.Δ.Χ.), αγορά και θέση σε κυκλοφορία μεταχειρισμένου Λ.Δ.Χ., είτε ηλικίας μικρότερης των πέντε ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, είτε και ηλικίας υπερβαίνουσας την πενταετία. Το μεταχειρισμένο (απομειωμένης αξίας) αγοραζόταν στο πλαίσιο συμψηφισμού χρεών με τις πωλήτριες εταιρείες ή εμμέσως με τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που είχαν χορηγήσει σχετικά δάνεια.

γ) Ένταξη του μεταβιβασθέντος Λ.Δ.Χ., υπό νέα ιδιοκτησία, στην ίδια ή σε άλλη ΚΤΕΛ Α.Ε. Υπήρξαν επίσης περιπτώσεις ένταξης νέου, σε αντικατάσταση καταστραφέντος ή «προβληματικού» καινούργου Λ.Δ.Χ., για το οποίο είχε υποβληθεί εμπρόθεσμα αίτηση, σε ημερομηνία μετά την 31.07.2009, στην ίδια ή σε άλλη ΚΤΕΛ Α.Ε.

δ) Αλλαγή χρήσης Λ.Δ.Χ. το οποίο πωλήθηκε-μεταβιβάστηκε και απεντάχθηκε από ΚΤΕΛ (αποχαρακτηρίστηκε και ακολούθως έγινε τουριστικό).»

II. ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

A. Με τις διατάξεις των άρθρων 2, 3, 5 και 12 του ν. 2963/2001, με τον οποίο ρυθμίζονται θέματα οργάνωσης και λειτουργίας των δημόσιων τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, ορίζονται αντιστοίχως και τα ακόλουθα:

1) *Άρθρο 2*

Ανάθεση Συγκοινωνιακού Έργου

"1. Η εκτέλεση και εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού έργου των τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών, υφιστάμενων και νέων,

ανατίθεται αποκλειστικά στους φορείς συγκοινωνιακού έργου που προβλέπει ο νόμος αυτός, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις αυτού, μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2019."

2) « Άρθρο 3

Μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Λ. σε ανώνυμες εταιρίες

.....

2. Η μετατροπή των Κ.Τ.Ε.Λ. σε ανώνυμες εταιρίες γίνεται με την πλειοψηφία και εντός των προθεσμιών που προβλέπονται στην πρώτη παράγραφο, ως εξής:

α. Με εισφορά στην ως άνω εταιρία της κυριότητας των λεωφορείων ιδιοκτησίας των μετόχων των οικείων Κ.Τ.Ε.Λ..

Μέτοχοι των ανωνύμων εταιριών μπορούν να γίνουν όλοι οι μέτοχοι του Κ.Τ.Ε.Λ. που μετατρέπεται σε Α.Ε., εφόσον εισφέρουν την κυριότητα των λεωφορείων τους, η δε συμμετοχή στο κεφάλαιο γίνεται σύμφωνα και αναλογικά με την αξία των εισφερόμενων στοιχείων.

β. (i) Με μίσθωση των λεωφορείων φυσικών ή νομικών προσώπων που είναι ενταγμένα στα Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και αυτών που θα προέρχονται από αντικατάσταση.

(ii) Τα λεωφορεία φυσικών ή νομικών προσώπων που είναι ενταγμένα στο Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και αυτά που θα προέρχονται από αντικατάσταση αυτών, εκμισθώνονται στην Α.Ε. Η σύμβαση μίσθωσης είναι ορισμένου χρόνου, και η διάρκεια της λήγει ταυτόχρονα με τη λήξη ανάθεσης του έργου της παραγράφου 1 του άρθρου 2. Οι συμβαλλόμενοι ιδιοκτήτες μέτοχοι εκμισθωτές υποχρεούνται, έναντι προκαθορισμένης χιλιομετρικής αποζημίωσης, να παρέχουν το όχημα με τον οδηγό του σύμφωνα με το κύκλωμα εργασίας που καθορίζει η συμβαλλόμενη Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε.. Τον ιδιοκτήτη μέτοχο εκμισθωτή βαρύνουν οι δαπάνες μισθοδοσίας και ασφάλισης του οδηγού, που αυτός προσλαμβάνει, η συντήρηση και φύλαξη του οχήματος.

.....

4. Το δικαίωμα δημόσιας χρήσης λεωφορείων φυσικών ή νομικών προσώπων που είναι ενταγμένα στα Κ.Τ.Ε.Λ. και δεν θα εισφερθούν κατά κυριότητα στις υπό σύσταση Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή δεν θα μισθωθούν από αυτές, σύμφωνα με την παράγραφο 2, απόλλεται αυτοδικαίως μετά την 30.9.2003.

5. Στην περίπτωση της παραγράφου 2 περ. β', η εν ζωή μεταβίβαση των μετοχών της ανώνυμης εταιρίας, που προκύπτει από μετατροπή Κ.Τ.Ε.Λ., μπορεί να γίνει προς τους μετόχους αυτής, καθώς και προς άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, που πληρούν τις προϋποθέσεις των διατάξεων που ισχύουν περί απόκτησης αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης. Σε αυτήν την περίπτωση, η μεταβίβαση των μετοχών πραγματοποιείται με την ταυτόχρονη μεταβίβαση του λεωφορείου ή των λεωφορείων κυριότητας του μεταβιβάζοντος μετόχου και με την υποχρέωση αποδοχής και συνέχισης της σύμβασης μίσθωσης από το νέο ιδιοκτήτη.

6. Οι ανώνυμες εταιρίες των προηγούμενων παραγράφων διέπονται από τις διατάξεις του παρόντος και του κ.ν. 2190/1920. Στην επωνυμία τους πρέπει να περιέχονται οι λέξεις "Κ.Τ.Ε.Λ. ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ". Οι μετοχές είναι ονομαστικές.....»

3) «Άρθρο 5

Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρείες

1. Στην περίπτωση που Κ.Τ.Ε.Λ. δεν λάβει απόφαση μετατροπής του σε Α.Ε. μέχρι τις 30.9.2002 ή δεν πραγματοποιήσει τη ληφθείσα απόφαση μετατροπής μέχρι τις 31.12.2003 τίθεται σε εκκαθάριση, μετά την ανάληψη και εκτέλεση του έργου από διάδοχο φορέα, σύμφωνα με τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα περί Αστικών Εταιριών και προκηρύσσεται, με απόφαση του οικείου Νομάρχη, δημόσιος διαγωνισμός ανάθεσης του έργου του. Η παραπάνω απόφαση εκδίδεται σε προθεσμία έξι (6) μηνών, ήτοι μέχρι 31.3.2003 και 30.6.2004 αντιστοίχως.".....»

4) «Άρθρο 12

Εκσυγχρονισμός υποδομών και λεωφορείων

1. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, ορίζεται ενιαίο μηχανογραφημένο σύστημα παροχής στοιχείων και ενιαίο σύστημα κρατήσεων θέσεων και πληροφόρησης επιβατών για τα υπεραστικά δρομολόγια όλων των Κ.Τ.Ε.Λ., μετά από σχετικές τεχνικοοικονομικές μελέτες που εκπονούνται με μέριμνα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και χρηματοδοτούνται σύμφωνα με το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 13.

2. Στις ανώνυμες εταιρίες που ιδρύονται σύμφωνα με το άρθρο 3, καθώς και στα

Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν υποχρεούνται να μετατραπούν σε ανώνυμες εταιρίες, και στη ΡΟΔΑ και Δ.Ε.Α.Ι. ΚΩ παρέχονται ενισχύσεις για: α., β., γ., δ. την αντικατάσταση αστικών και υπεραστικών λεωφορείων κυριότητας των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή των μετόχων αυτών.

3. Για τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου επενδύσεις διατίθεται ποσό έως εκατόν δεκαοκτώ εκατομμυρίων (118.000.000) ευρώ από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Οι αιτήσεις για τη χρηματοδότηση των ενισχύσεων του προηγούμενου εδαφίου υποβάλλονται στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών μέχρι την 31.7.2009. Για την εκταμίευση των ενισχύσεων, τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά και τα δικαιούμενα πρόσωπα εφαρμόζονται οι διατάξεις της κοινής υπουργικής απόφασης, όπως ισχύει, η οποία προβλέπεται από την παρ. 4 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001."

.....
(Τα δύο πρώτα εδάφια της παρ. 3, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το άρθρο 17 ν. 3446/2006, ΦΕΚ Α 49, αντικαταστάθηκαν ως άνω με το άρθρο 14 ν.3717/2008, ΦΕΚ Α 239/26.11.2008).

«Για τις προβλεπόμενες του άρθρου 12 παράγραφος 2 εδάφιο δ' του ν. 2963/2001 (Α' 208) επενδύσεις διατίθεται συμπληρωματικό ποσό έως 45.000.000 ευρώ από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, για την κάλυψη των αιτήσεων που έχουν υποβληθεί μέχρι 31.7.2009, σύμφωνα με το άρθρο 14 του ν. 3717/2008 (Α' 239) και εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις που ορίζει ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθμ. 1998/2006 σχετικά με τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (ΕΕ L 379/28.12.2006).

Οι δικαιούχοι υποχρεούνται να προσκομίσουν συμπληρωματικά έγγραφα που καλύπτουν τους όρους και τις προϋποθέσεις του Κανονισμού 1998/2006. Η εκταμίευση θα γίνει τμηματικά με βάση την ισχύουσα κάθε φορά Εθνική και Κοινοτική Νομοθεσία.»

(Τα δύο πιο πάνω τελευταία εδάφια της περίπτωσης β' προστέθηκαν με το άρθρο 119 παρ. 9 Ν. 4070/2012, ΦΕΚ Α 82/10.4.2012).

.....
"β. Για την ενίσχυση των επενδύσεων του εδαφίου δ' της παραγράφου 2 διατίθενται:

(i) Τριάντα τοις εκατό (30%) της τιμής κτήσης αυτών, αν είναι καινούργια ηλικίας μέχρι ενός έτους από το έτος κατασκευής του πλαισίου, χωρίς να έχουν κυκλοφορήσει

(ii) Δέκα τοις εκατό (10%) της τιμής κτήσης αυτών, αν είναι μεταχειρισμένα και έχουν συμπληρώσει μέχρι πέντε έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου.

(iii) Σε περιπτώσεις συνένωσης δύο ή περισσότερων Κ.Τ.Ε.Λ., ενός ή περισσότερων νομών ή Κ.Τ.Ε.Λ. και δημοτικής επιχείρησης, εφόσον συμμετέχουν στη συνένωση αυτή όλα τα Κ.Τ.Ε.Λ. του νομού ή των νομών ή της μεμονωμένης νήσου ή τουλάχιστον όλα τα υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ., το ποσοστό της ενίσχυσης για την περίπτωση του στοιχείου (i) για την αγορά καινούργιων λεωφορείων ανέρχεται σε 35% και για την περίπτωση του στοιχείου (ii) για την αγορά μεταχειρισμένων λεωφορείων σε 15%."

(Η περ. β` αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ. 4 α άρθρ. 20 Ν.3185/2003, ΦΕΚ Α 229/26.9.2003).

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, τα δικαιολογητικά, η διαδικασία και κάθε άλλο θέμα, για την εφαρμογή των ρυθμίσεων της παραγράφου 3 του νόμου αυτού.

5. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται το αργότερο έως την 31.12.2002, καθορίζονται οι δικαιούχοι των παραπάνω ενισχύσεων. Η εκταμίευση των ως άνω ενισχύσεων γίνεται το αργότερο μέχρι (31.3.2004).

Με το άρθρο 17 παρ. 2 Ν. 3446/2006, ΦΕΚ Α 49/10.3.2006, ορίζεται ότι:

"2. Η προθεσμία για την εκταμίευση των ενισχύσεων που προβλέπεται στην παρ. 5 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001 παρατείνεται μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2006".»

Β. Κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 5 του άρθρου 12 του ν.2963/2001 εκδόθηκε η Υ.Α. Β15595/1140/2003 (Β' 330), "Καθορισμός δικαιούχων ενισχύσεων των επενδυτικών προγραμμάτων του άρθρου 12 του ν. 2963/2001" η οποία μεταξύ άλλων ορίζει και τα ακόλουθα:

«Άρθρο 2

1. Δικαιούχοι των ενισχύσεων των επενδύσεων του εδαφίου δ της παραγράφου 2 του άρθρου 12 του Ν.2963/2001 (Α 268) είναι οι ανώνυμες εταιρείες που ιδρύονται

σύμφωνα με το άρθρο 3 του ιδίου νόμου, τα ΚΤΕΛ που δεν υποχρεούνται να μετατραπούν σε Α. Ε., για τα λεωφορεία ιδιοκτησίας τους, καθώς και οι εταιρείες ΡΟΔΑ και Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ.

2. Δικαιούχοι επίσης των ανωτέρω ενισχύσεων είναι οι ιδιοκτήτες λεωφορείων που είναι μέτοχοι του Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή του Κ.Τ.Ε.Λ. κατά περίπτωση, κάτοχοι κατά την ημερομηνία ανάληψης των χρημάτων ιδανικού ή ολόκληρου λεωφορείου ενταγμένου ή μισθωμένου στον φορέα.

Άρθρο 3

Μετά την υποβολή και τον έλεγχο των δικαιολογητικών, σύμφωνα με τη προβλεπόμενη κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών & Επικοινωνιών και Οικονομίας & Οικονομικών της παραγράφου 4 του άρθρου 12 του Ν. 2963/2001 (Β 268), με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών & Επικοινωνιών, ορίζονται τα πρόσωπα (φυσικά ή νομικά), από τους παραπάνω δικαιούχους, μαζί με το ανάλογο, σε αυτά, ποσό της ενίσχυσης.»

Γ. Κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 4 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001 εκδόθηκε η Κ.Υ.Α. Οικ. Β-10868/764/2003 (ΦΕΚ Β 265), η οποία στη συνέχεια τροποποιήθηκε: α) με την ΥΑ οικ. Β-70092/5226/2003 και β) με την ΥΑ Β-οικ Β27119/2337/2006 (ΦΕΚ Β 265), όπως και ισχύει.

Στην ανωτέρω απόφαση όπως ισχύει μεταξύ άλλων ορίζονται και τα ακόλουθα:

«4.1. Στο άρθρο 4 της πιο πάνω απόφασης, ορίζεται ότι: «7. Για την καταβολή των ενισχύσεων της περίπτωσης δ της παρ. 2 του άρθρου 12 του Ν. 2963/2001, απαιτούνται: α) η μετατροπή του ΚΤΕΛ σε Α.Ε. ή απαλλαγή αυτού από την μετατροπή σε Α.Ε., σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Για τη χορήγηση των ενισχύσεων αρκεί και η απλή καταχώρηση ανακοίνωσης σύστασης της Α. Ε. στην αρμόδια υπηρεσία, της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Η ενίσχυση χορηγείται για την αντικατάσταση λεωφορείων που έλαβαν χώρα μετά τη λήψη απόφασης της Γενικής Συνέλευσης για μετατροπή τον συγκοινωνιακού φορέα σε ΚΤΕΛ Α.Ε. ...β) η σύναψη σύμβασης μίσθωσης μεταξύ του κυρίου, του προς αντικατάσταση λεωφορείου, και του ΚΤΕΛ στην περίπτωση μετατροπής του σε Α. Ε. 2. Η καταβολή της ενίσχυσης γίνεται με την ολοκλήρωση της αντικατάστασης του λεωφορείου. Η πιστοποίηση της ολοκλήρωσης της αντικατάστασης του λεωφορείου γίνεται με την υποβολή του επικυρωμένου φωτοαντιγράφου της άδειας κυκλοφορίας του νέου

λεωφορείου και βεβαίωση της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, ότι το νέο λεωφορείο τέθηκε σε κυκλοφορία σε αντικατάσταση άλλου που ήταν ενταγμένο στο συγκοινωνιακό φορέα.

Η οικονομική ενίσχυση για την αντικατάσταση των λεωφορείων, δεν μπορεί να υπερβαίνει, για τα μεταχειρισμένα λεωφορεία τα 17.608 €.

Για την καταβολή της ενίσχυσης υποβάλλονται στην αρμόδια υπηρεσία, του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, τα παρακάτω δικαιολογητικά:

- α) Αίτηση του δικαιούχου και σε περίπτωση ύπαρξης περισσότερων του ενός ιδιοκτητών την αίτηση ή την εξουσιοδότηση την υπογράφουν όλοι οι ιδιοκτήτες.. β) ΦΕΚ δημοσίευσης της ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ανακοίνωση καταχώρισης της σύστασης της σε Α.Ε. στην αρμόδια υπηρεσία της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. γ) ΦΕΚ εκπροσώπησης της Α.Ε. ή ανακοίνωσης καταχώρησης. ε) Βεβαίωση της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης ότι το εν λόγω λεωφορείο ταξινομήθηκε σε αντικατάσταση του υπ' αριθμόν λεωφορείου εντεταγμένου στον φορέα και ιδιοκτησίας του ίδιου δικαιούχου, με συνημμένο επικυρωμένο φωτοαντίγραφο της νέας αδείας. Το χρονικό σημείο της αντικατάστασης του λεωφορείου πρέπει να είναι μεταγενέστερο της απόφασης της Γενικής Συνέλευσης για τη μετατροπή του συγκοινωνιακού φορέα σε ΚΤΕΛ Α.Ε.
- στ) Αντίγραφο του λογαριασμού ακαθάριστων εισπράξεων, του προηγούμενου έτους, του ΚΤΕΛ μαζί με αντίγραφο του αποδεικτικού κατάθεσης του αναλογούντος ποσού, στο λογαριασμό 400, του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου Ελλάδος, Ανώνυμη Τραπεζική Εταιρία.
- ζ) Τιμολόγιο αγοράς του λεωφορείου ή σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης
- θ) Αντίγραφο της σύμβασης μίσθωσης του αντικατασταθέντος λεωφορείου από την ΚΤΕΛ Α.Ε. στην περίπτωση που δεν έχει γίνει η μετατροπή με εισφορά λεωφορείων ι) Υπεύθυνη δήλωση του νόμιμου εκπροσώπου του συγκοινωνιακού φορέα για την εμπρόθεσμη καταβολή όλου του προβλεπόμενου ποσού εισφοράς της παραγράφου του ν. 2963/2001.»

Δ. Στο άρθρο 2, παρ. 2 του Κανονισμού 1998/2006(EEL 379/28.12.2006) που αφορά τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας ορίζεται ότι :

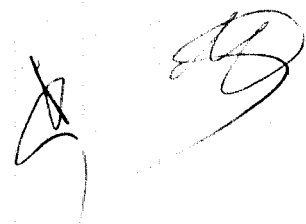
«Το συνολικό ποσό ενισχύσεων ήσσονος σημασίας που χορηγείται σε μια δεδομένη

επιχείρηση η οποία δραστηριοποιείται στον τομέα των οδικών μεταφορών δεν επιτρέπεται να υπερβεί τις 100.000 ευρώ σε οποιαδήποτε περίοδο τριών οικονομικών ετών. Τα εν λόγω ανώτατα όρια ισχύουν ανεξαρτήτως της μορφής της ήσσονος σημασίας ενίσχυσης ή του επιδιωκόμενου στόχου και χωρίς να έχει σημασία αν η ενίσχυση που χορηγείται από το οικείο κράτος - μέλος χρηματοδοτείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει με πόρους κοινοτικής προέλευσης. Η κρίσιμη χρονική περίοδος καθορίζεται με βάση το οικονομικό έτος, όπως αυτό εφαρμόζεται από την οικεία επιχείρηση στο εκάστοτε κράτος μέλος. Όταν το συνολικό ποσό ενίσχυσης που προβλέπεται βάσει ενός μέτρου ενίσχυσης υπερβαίνει το παραπάνω ανώτατο όριο, το εν λόγω ποσό ενίσχυσης δεν μπορεί να υπαχθεί στο ευεργέτημα του παρόντος κανονισμού ούτε ως προς το μέρος που δεν υπερβαίνει το ανώτατο όριο. Στην περίπτωση αυτή, δεν μπορεί να γίνει επίκληση του ευεργετήματος του παρόντος κανονισμού για το συγκεκριμένο μέτρο ενίσχυσης ούτε κατά το χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης ούτε σε οποιοδήποτε μεταγενέστερο χρονικό σημείο».

III. ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

Από την ερμηνεία των ανωτέρω διατάξεων, αυτοτελώς και συνδυαστικώς, συνάγονται τα ακόλουθα:

Με τις διατάξεις του ν. 2963/2001 ρυθμίζονται ζητήματα οργάνωσης και λειτουργίας των ΚΤΕΛ (αστικών και υπεραστικών) στα οποία, με το άρθρο 2 του νόμου αυτού, ανατίθεται η αποκλειστική εκτέλεση και εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού έργου των τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών μέχρι την 31 Δεκεμβρίου 2019. Με το άρθρο 3 του ανωτέρω νόμου προβλέπεται η μετατροπή σε ανώνυμες εταιρείες των υφισταμένων κατά το χρόνο έναρξης ισχύος αυτού, ΚΤΕΛ με δύο τρόπους: είτε με την εισφορά των ενταγμένων στα ΚΤΕΛ Λεωφορείων Δημοσίας Χρήσεως (Λ.Δ.Χ.) είτε με την εκμίσθωση αυτών προς την συσταθείσα με τις διαδικασίες που ο νόμος προβλέπει ΚΤΕΛ Α.Ε., με καταληκτική ημερομηνία την 31.12.2003. Περαιτέρω, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες εκσυγχρονισμού των υποδομών και των οχημάτων των φορέων συγκοινωνιακού έργου, με το άρθρο 12 του ίδιου νόμου προβλέπεται η δυνατότητα χορήγησης κρατικής οικονομικής ενίσχυσης για διάφορες δράσεις, ανάμεσα στις οποίες περιλαμβάνεται και η αντικατάσταση των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων. Οι δικαιούχοι της οικονομικής ενίσχυσης εξειδικεύονται με την Υπουργική απόφαση Β15595/1140/2003 (Β' 330) που εκδόθηκε δυνάμει εξουσιοδότησης της παραγράφου

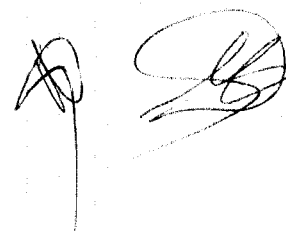


5, ενώ τα αναγκαία δικαιολογητικά και η διαδικασία χορήγησης της ενίσχυσης αυτής καθορίζονται από την Κ.Υ.Α. Οικ. Β-10868/764/2003 (ΦΕΚ Β 265), η οποία εκδόθηκε δυνάμει εξουσιοδότησης της παραγράφου 4 του άρθρου 12 του ν.2963/2001 .

Από όλο το πλέγμα των διατάξεων αυτών προκύπτει, κατ' αρχάς, ότι σκοπός του νομοθέτη με την χορήγηση των οικονομικών ενισχύσεων του άρθρου 12 του ν.2963/2001 είναι ο εκσυγχρονισμός των μεταφορικών επιχειρήσεων των ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ και όχι η οικονομική ενίσχυση των επιμέρους ιδιοκτητών Λ.Δ.Χ. που είναι ενταγμένα στις ανωτέρω επιχειρήσεις. Η κρατική οικονομική ενίσχυση χορηγείται μόνο μία φορά για κάθε όχημα, κατά την αρχική του ένταξη στο ΚΤΕΛ, εφόσον γίνεται προς αντικατάσταση παλαιού οχήματος που αποσύρεται από την κυκλοφορία και εφόσον συντρέχουν, σωρευτικώς, οι τυπικές και ουσιαστικές προϋποθέσεις που ορίζει το προπαρατεθέν νομικό πλαίσιο. Από τις προϋποθέσεις αυτές, άλλες αφορούν στο όχημα, άλλες πρέπει να συντρέχουν στο νομικό πρόσωπο του ΚΤΕΛ, όπου είναι ενταγμένο το όχημα, καθώς στο πρόσωπο του ιδιοκτήτη του οχήματος. Ειδικότερα, ως προς το πρόσωπο αυτό, λόγω της ιδιαιτερότητας που εμφανίζεται στο ιδιοκτησιακό καθεστώς των οχημάτων που είναι ενταγμένα στα ΚΤΕΛ, προβλέπεται από την Υπουργική απόφαση Β15595/1140/2003 (Β' 330) που εξειδίκευσε τους δικαιούχους της ενίσχυσης, ότι αυτή μπορεί να δοθεί και προς τον ιδιοκτήτη οχήματος μισθωμένου σε ΚΤΕΛ Α.Ε. και ενταγμένου σε αυτό. Στην περίπτωση όμως αυτή, από τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 12 παρ. 3 περ. δ' του ν.2963/2001 και της υπουργικής απόφασης που καθορίζει τους δικαιούχους, προκύπτει ότι το φυσικό πρόσωπο που θα λάβει την οικονομική ενίσχυση θα πρέπει, σωρευτικά, να έχει την ιδιότητα του ιδιοκτήτη του παλαιού οχήματος που αντικαθίσταται, καθώς και του εκμισθωτή του νέου οχήματος που εκμισθώνεται στο ΚΤΕΛ, αλλά και του κατόχου και ιδιοκτήτη και ιδιοκτήτη του οχήματος αυτού ή ιδανικού μεριδίου αυτού, κατά το χρόνο εκταμίευσης της ενίσχυσης. Συνεπώς, σε κάθε περίπτωση, δύο από τις αναγκαίες προϋποθέσεις που θα πρέπει να συντρέχουν, κατά το χρόνο εκταμίευσης της οικονομικής ενίσχυσης, στο πρόσωπο του δικαιούχου αυτής είναι: α) το νέο όχημα να είναι ενταγμένο στο στόλο του ΚΤΕΛ προς αντικατάσταση άλλου οχήματος του ίδιου ιδιοκτήτη, β) ο δικαιούχος, εφόσον είναι φυσικό πρόσωπο, να έχει την ιδιότητα είτε του μετόχου είτε του εκμισθωτή και να είναι ιδιοκτήτης του οχήματος αυτού ή ιδανικού μεριδίου του. Τέλος, η διαδικασία

αντικατάστασης θα πρέπει να έχει λάβει χώρα εντός των οριζόμενων από το οικείο νομικό πλαίσιο ημερομηνιών και να έχει υποβληθεί αίτηση και σχετικός φάκελος για την χορήγηση της ενίσχυσης.

Εν όψει των ανωτέρω, στην περίπτωση που ο δικαιούχος μεταβιβάσει το ιδιοκτησιακό του δικαίωμα επί του νέου οχήματος πριν από την εκταμίευση της οικονομικής ενίσχυσης, χάνει το δικαίωμα επί αυτής και δεν ασκούν επιρροή, ούτε η αιτία για την οποία μεταβιβάσθηκε το λεωφορείο αλλά ούτε και ο χρόνος που ο πρώην ιδιοκτήτης διατηρούσε στην κατοχή του το νέο Λ.Δ.Χ., δεδομένου ότι η διάταξη του άρθρου 2 της Υ.Α. 15595/1140/2003 που προσδιορίζει τους δικαιούχους της ενίσχυσης, δεν προβλέπει εξαιρέσεις από τον γενικό κανόνα κατά τον οποίο, δικαιούχος της οικονομικής ενίσχυσης είναι ο ιδιοκτήτης και κάτοχος του νέου Λ.Δ.Χ., ολοκλήρου ή ιδανικού μεριδίου του κατά την ημερομηνία εκταμίευσης αυτής που αποτελεί προϋπόθεση καταβολής της οικονομικής ενίσχυσης. Ούτε άλλωστε, το γεγονός της μη άμεσης ικανοποίησης των αιτήσεων επιδότησης από το Δημόσιο μπορεί να οδηγήσει σε παραμέληση της συνδρομής όλων των από τον νόμο προβλεπομένων προϋποθέσεων για την καταβολή της. Εξάλλου, μετά την τελευταία τροποποίηση της παρ. 3 του άρθρου 12 του ν 2963/2001, δεν υπάρχει ρητή πρόβλεψη ως προς τον χρόνο εντός του οποίου θα πρέπει να καταβληθεί η ενίσχυση στην περίπτωση της αντικατάστασης Λ.Δ.Χ., ενώ από το σύνολο των διατάξεων που ρυθμίζουν την συγκεκριμένη κρατική ενίσχυση δεν προκύπτει ότι το Δημόσιο υποχρεούται να την καταβάλει σε κάθε περίπτωση αντικατάστασης Λ.Δ.Χ., αλλά αντιθέτως η καταβολή του ποσού εξαρτάται από την ύπαρξη μιας σειράς προϋποθέσεων, οι οποίες θα πρέπει να συντρέχουν σωρευτικώς στο πρόσωπο του δικαιούχου και οι εξ αυτών κρίσιμες είναι οι ακόλουθες: α) ο δικαιούχος να είναι μέτοχος -εκμισθωτής κάποιας ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ, β) να έχει προβεί σε αντικατάσταση Λ.Δ.Χ. του οποίου ήταν ιδιοκτήτης εξ ολοκλήρου ή κατ'ιδανικό μερίδιο και ήταν ενταγμένο στο ΚΤΕΛ με νέο που πληροί τις προβλεπόμενες από τις οικείες διατάξεις προδιαγραφές, γ) η αντικατάσταση να έχει ολοκληρωθεί εντός των προθεσμιών που προβλέπονταν κάθε φορά και δ) να έχει εμπροθέσμως υποβληθεί αίτηση και φάκελος με πλήρη δικαιολογητικά στην αρμόδια υπηρεσία, ε) να είναι κάτοχος και ιδιοκτήτης του νέου Λ.Δ.Χ. ενταγμένου στο ΚΤΕΛ εξ ολοκλήρου ή κατ'ιδανικό μερίδιο κατά το χρόνο εκταμίευσης της οικονομικής ενίσχυσης και τέλος να τηρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις του Κανονισμού



1998/2006 που αφορά τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (EEL 379/28.12.2006) ως προς το ανώτατο επιτρεπτό όριο κρατικών ενισχύσεων. Ανεξαρτήτως των ανωτέρω, επισημαίνεται ότι το άρθρο 12 προβλέπει κάθε φορά συγκεκριμένο ποσό πίστωσης για τη χορήγηση των ενισχύσεων, έτσι ώστε, η ικανοποίηση των κάθε φορά υποβαλλομένων αιτήσεων, εξαρτάται πρωτίστως, από την ύπαρξη υπολοίπου από την συνολικώς διατεθείσα πίστωση. Συνεπώς, κάθε ενδιαφερόμενος που υποβάλει αίτηση, δεν μπορεί να προεξοφλήσει ότι θα λάβει ενίσχυση και μάλιστα, άμεσα ακόμη και στην περίπτωση που πληροί όλες τις προϋποθέσεις.

IV. Με βάση τις ανωτέρω γενικές παραδοχές, ως προς την ερμηνεία των κρίσιμων διατάξεων, στα επιμέρους ερωτήματα που θέτει η Διοίκηση αρμόζουν οι ακόλουθες απαντήσεις:

1) Επί του πρώτου ερωτήματος

Επί αυτού το Τμήμα, ομοφώνως, γνωμοδοτεί ότι αρμόζει αρνητική απάντηση, δεδομένου ότι, σύμφωνα με το ιστορικό που δίδεται, στις περιπτώσεις που εξέτασε η ερωτώσα υπηρεσία και προκάλεσαν το ερώτημα, οι αιτούντες είχαν, κατά το χρόνο που επρόκειτο να καταβληθεί η α΄ δόση της οικονομικής ενίσχυσης, αποξενωθεί πλήρως από το νέο λεωφορείο που εντάχθηκε στο ΚΤΕΛ και δεν είναι κάτοχοι και ιδιοκτήτες πλέον κατά τον χρόνο αυτόν ολοκλήρου ή ιδανικού μεριδίου του νέου Λ.Δ.Χ.

2) Επί του δεύτερου ερωτήματος

Επί αυτού και ειδικότερα: (α) επί του πρώτου σκέλους το Τμήμα, ομοφώνως, γνωμοδοτεί ότι αρμόζει αρνητική απάντηση. Τούτο δε διότι, για να καταστεί δικαιούχος η εταιρεία που έχει προβεί στην κατάσχεση, απαιτείται, πρωτίστως, η κατασχεθείσα απαίτηση να υφίσταται στο πρόσωπο του καθού η εκτέλεση, δηλαδή εν προκειμένω ο αγοραστής του νέου Λ.Δ.Χ. (και οφειλέτης της κατασχούσας) να είναι κατά τον χρόνο καθορισμού των δικαιούχων της κρατικής ενίσχυσης, που είναι ο χρόνος εκταμίευσης, δικαιούχος αυτής. Συνεπώς, στην περίπτωση που ο καθού η εκτέλεση έχει απολέσει, σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν ανωτέρω, το δικαίωμα καταβολής της οικονομικής ενίσχυσης, λόγω μεταβίβασης του Λ.Δ.Χ. που αφορά αυτή, δεν μπορεί να γίνει καταβολή ούτε στην πωλήτρια, η οποία επέβαλε αναγκαστική κατάσχεση εις χείρας του Δημοσίου ως τρίτου, λόγω μη υφιστάμενης στο πρόσωπο του οφειλέτη απαίτησης.)

(β) Επί του δεύτερου σκέλους του ερωτήματος, κατά τη γνώμη της πλειοψηφίας που απαρτίσθηκε από τον Προέδρο του Τμήματος Νικηφόρο Κανιούρα, Αντιπρόεδρο Ν.Σ.Κ και τους Νομικούς Συμβούλους, Ανδρέα Γραμματικό, Παναγιώτη Παναγιωτουνάκο, Παναγιώτη Σπανό, Ευστράτιο Συνοίκη, αρμόζει αρνητική απάντηση, δεδομένου ότι στο πρόσωπο των νέων ιδιοκτητών δεν συντρέχουν όλες οι σωρευτικώς από το νόμο προβλεπόμενες προϋποθέσεις για την εκταμίευση της κρατικής ενίσχυσης. Ειδικότερα, η προβλεπόμενη κρατική ενίσχυση δίδεται με την συνδρομή μιας σειράς τυπικών και ουσιαστικών προϋποθέσεων, που αναλύονται ανωτέρω, οι οποίες πρέπει να συντρέχουν σωρευτικώς και εκ των οποίων ορισμένες μόνο αφορούν το όχημα, ενώ άλλες πρέπει να συντρέχουν στο πρόσωπο του δικαιούχου της ενίσχυσης. Στην προκειμένη περίπτωση, στο πρόσωπο των νέων ιδιοκτητών δεν συντρέχουν όλες οι αναγκαίες προϋποθέσεις, αφού αυτοί έχουν προβεί σε μία αυτοτελή αντικατάσταση οχήματος, διαφορετική από αυτή του παλαιού ιδιοκτήτη (που έχει απλώς την θέση του πωλητή) και η οποία δεν πληροί τις προϋποθέσεις του νόμου ώστε να δικαιούται ενίσχυσης, καθόσον έχει λάβει χώρα μετά την εκπνοή της προθεσμίας του νόμου και δεν έχει υποβληθεί αίτηση και σχετικός φάκελος. Συνεπώς, δεν δικαιούται ο νέος ιδιοκτήτης να λάβει αυτοτελώς ο ίδιος κρατική ενίσχυση, ενώ αυτή που θα εδικαιούτο ο παλιός ιδιοκτήτης έχει απολεσθεί, σύμφωνα με όσα έχουν γίνει δεκτά ανωτέρω, κατά το χρόνο καθορισμού των δικαιούχων.

Κατά τη γνώμη της μειοψηφίας, που απαρτίσθηκε από τις Νομικές Συμβούλους Ιωάννα Καραγιαννοπούλου και Ευαγγελία Σκαλτσά, σε περίπτωση μεταβίβασης του αντικατασταθέντος οχήματος πριν την εκταμίευση της ενίσχυσης, ο κατά τον χρόνο εκταμίευσης νέος ιδιοκτήτης του οχήματος, ενταγμένου στο ΚΤΕΛ, εφ' όσον ο φάκελος που είχε υποβληθεί από τον παλιό ιδιοκτήτη είναι πλήρης, δικαιούται να λάβει την ενίσχυση ως διάδοχος του πρώτου, στο πρόσωπο του οποίου συνέτρεχαν οι νόμιμες προϋποθέσεις, οι οποίες εξακολουθούν να συντρέχουν και στο δικό του.

Η ως άνω ενίσχυση, όμως, δίδεται εφ' άπαξ για την αντικατάσταση του παλαιού οχήματος και δεν πρέπει να συνδεθεί με τυχόν άλλη αυτοτελή αίτηση του νέου ιδιοκτήτη.

3) Επί του τρίτου ερωτήματος

Το Τμήμα ομοφώνως αποφαινεται ότι η απάντηση στο Γ' ερώτημα παρέλκει

μετά την αρνητική απάντηση που δίνεται στο πρώτο ερώτημα.

4) Επί του τέταρτου ερωτήματος

Σε ότι αφορά την περίπτωση που δικαιούχος ενίσχυσης, ο οποίος ήδη εισέπραξε την α' δόση, μεταβιβάσει στο πλαίσιο αγοραπωλησίας το μερίδιό του, πριν από την έκδοση νέας υπουργικής απόφασης για την καταβολή της β' ή επόμενων δόσεων, κατά τη γνώμη της πλειοψηφίας, που απαρτίστηκε από τον Πρόεδρο του Τμήματος Νικηφόρο Κανιούρα, Αντιπρόεδρο Ν.Σ.Κ και τους Νομικούς Συμβούλους, Ιωάννα Καραγιαννοπούλου, Ευστράτιο Συνοίκη και Ευαγγελία Σκαλτσά, ο ιδιοκτήτης του οχήματος, κατά τον χρόνο εκταμίευσης των δόσεων της ενίσχυσης που απομένουν, δικαιούται να λάβει αυτές, δεδομένου ότι στην περίπτωση αυτή, η ενίσχυση στο σύνολό της έχει ήδη εγκριθεί πριν από τη μεταβίβαση του οχήματος, ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι έχει χορηγηθεί κατά ένα μόνο μέρος.

Κατά τη γνώμη της μειοψηφίας, που απαρτίστηκε από τους Νομικούς Συμβούλους Ανδρέα Γραμματικό, Παναγιώτη Παναγιωτουνάκο και Παναγιώτη Σπανό, σύμφωνα με όσα έγιναν καταρχήν δεκτά, εφόσον στο πρόσωπο των νέων ιδιοκτητών δεν συντρέχουν όλες οι σωρευτικώς από το νόμο προβλεπόμενες προϋποθέσεις κατά το χρόνο εκταμίευσης της οικονομικής ενίσχυσης, οι νέοι ιδιοκτήτες δεν θεμελιώνουν δικαίωμα λήψης αυτής, ανεξαρτήτως του γεγονότος αν ο παλιός ιδιοκτήτης έχει λάβει ή όχι την πρώτη δόση της ενίσχυσης.

5) Επί του πέμπτου ερωτήματος

Στο πέμπτο ερώτημα, τέλος, σχετικώς με την εφαρμογή του ανώτατου ορίου χρηματοδότησης των 100.000 ευρώ, που θέτει ο Κανονισμός 1998/2006, αρμόζει η ακόλουθη απάντηση.

Με την ισχύουσα μορφή της παρ. 3 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001, η επιδότηση δίδεται υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις του Κανονισμού 1998/2006, που αφορά τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (EEL 379/28.12.2006). Από την διατύπωση της διατάξεως του άρθρου 2, παράγραφος 2 του εν λόγω Κανονισμού συνάγεται ότι το όριο που τίθεται από την διάταξη αφορά το σύνολο των χρηματικών ποσών που έχει λάβει κάθε δεδομένη επιχείρηση μεταφορών ως κρατική ενίσχυση, χωρίς να ελέγχεται ή να ασκεί επιρροή ο σκοπός για τον οποίο δόθηκε η ενίσχυση ή ο τρόπος αξιοποίησης από αυτόν που έλαβε την ενίσχυση. Συνεπώς, εν προκειμένω, για τον υπολογισμό του ορίου των 100.000 ευρώ για κάθε μεταφορική επιχείρηση

ελέγχεται το άθροισμα των επιχορηγήσεων που έχει εισπράξει από κάθε αιτία κατά το κρίσιμο χρονικό διάστημα συνυπολογιζομένων και των ποσών της κρατικής ενίσχυσης κατ' άρθρο 12 που δικαιούνται μέχρι τη συμπλήρωση του ανωτέρω ορίου. Δια του τρόπου αυτού εξαντλείται το περιεχόμενο της διατάξεως, περί τηρήσεως των ορίων που θέτει ο Κανονισμός, έτσι ώστε οι μεταβιβάσεις που γίνονται προς τρίτο πρόσωπο, μετά την έκδοση της Υπουργικής Απόφασης που καθορίζει τους δικαιούχους, να μην επιδρούν στον υπολογισμό του ανώτατου ορίου των 100.000 ευρώ. Με την αντίθετη εκδοχή, δια της μεταβιβάσεως του οχήματος που έχει ήδη επιδοτηθεί, θα καταστρατηγηίτο, εκ των πραγμάτων, το προβλεπόμενο όριο της κρατικής ενίσχυσης που θέτει ο Κανονισμός 1998/2006.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑ

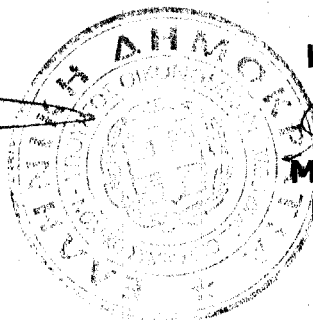
Εν όψει των ανωτέρω, το Τμήμα γνωμοδοτεί, ως ακολούθως :

- α) Στο πρώτο ερώτημα, ομοφώνως, ότι αρμόζει αρνητική απάντηση.
- β) Στο δεύτερο ερώτημα, ομοφώνως, ότι αρμόζει αρνητική απάντηση στο πρώτο σκέλος και κατά πλειοψηφία, αρνητική ως προς το δεύτερο σκέλος αυτού.
- γ) Στο τρίτο ερώτημα, ομοφώνως, ότι παρέλκει η απάντηση μετά την αρνητική απάντηση επί του πρώτου ερωτήματος.
- δ) Στο τέταρτο ερώτημα, κατά πλειοψηφία, ότι στην περίπτωση μεταβίβασης του οχήματος μετά την έγκριση της κρατικής ενίσχυσης και χορήγηση της πρώτης δόσης, ο ιδιοκτήτης του οχήματος κατά τον χρόνο εκταμίευσης των δόσεων της ενίσχυσης, που απομένουν, δικαιούται να λάβει αυτές.
- ε) Στο πέμπτο ερώτημα, ομοφώνως, ότι μεταβιβάσεις που γίνονται προς τρίτο πρόσωπο, μετά την έκδοση της Υπουργικής Απόφασης, που καθορίζει τους δικαιούχους, δεν επιδρούν στον υπολογισμό του ορίου των κρατικών ενισχύσεων που θέτει ο Κανονισμός 1998/2006.

Θεωρήθηκε

Αθήνα, 17 Ιουνίου 2014
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Νικηφόρος Κανιούρας
Αντιπρόεδρος Ν.Σ.Κ.



Η ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ

Μαρία Δεληγιάννη
Πάρεδρος Ν.Σ.Κ.