

Επεξηγηματικός Πίνακας Νομοσχεδίου με τίτλο "Νόμος που τροποποιεί τους περί της Πρόσβασης στο Επάγγελμα του Οδικού Μεταφορέα Νόμους του 2001 μέχρι 2014"

Άρθρο	Επεξήγηση
2(α)	Τα διαστικά δεν θα μπορούν να τερματίζουν σε αεροδρόμιο ξεκινώντας από πόλη που εξυπηρετείται από «shuttle» προς το συγκεκριμένο αεροδρόμιο. Η ρύθμιση αυτή γίνεται γιατί τα διαστικά επιχορηγούνται από το κράτος οπότεν θα ήταν άνισος ή/και αθέμιτος ο ανταγωνισμός.
2(β)	Ο ορισμός περιορίζει τη συγκεκριμένη τακτική γραμμή στην εξυπηρέτηση των αεροδρομίων. Με τον τρόπο αυτό επιχειρείται να αρθούν οι ενστάσεις των Αναδόχων που βασίζονταν στο ότι η γενικότητα του όρου, όπως ορίστηκε στα προηγούμενα νομοσχέδια, έδινε τη δυνατότητα να χορηγηθούν άδειες και για άλλους προορισμούς, πχ. Προς λιμάνια, «Mall» κλπ, και να καταργηθεί έμμεσα το δικαίωμα αποκλειστικότητας που έχουν για τις τακτικές γραμμές στις καθορισμένες τους περιοχές
15	Τυπική νομοθετική προσθήκη που καθίστα ρητώς αναγκαία τη χορήγηση της άδειας.
15 (3) (α) (β)(γ) (επιφυλάξεις)	Τυπική νομοτεχνική προσθήκη για να δύναται το Συμβούλιο Οδικών Μεταφορών να χορηγεί τις άδειες. Επί της ουσίας, η διάταξη καθορίζει ότι ένα λεωφορείο που θα εκτελεί την εξυπηρέτηση για το «shuttle» θα μπορεί να χρησιμοποιείται και για άλλες υπηρεσίες που προβλέπονται στην άδεια Ε που ήδη υπάρχει για αυτό. Δηλαδή, τα λεωφορεία των αεροδρομίων δεν θα κάνουν αποκλειστικά μόνο «shuttle». Θα μπορούν για παράδειγμα, εφόσον δεν χρησιμοποιούνται για το «shuttle» να κάνουν μία εκδρομή. Αυτό γίνεται και σήμερα.
15Α (1) (α)	Αυτές εντάχθηκαν ώστε - (α) αφενός να βοηθηθούν περιοχές εκτός των πόλεων (π.χ. μία στάση στην Κοφίνου για εξυπηρέτηση προς αεροδρόμιο Πάφου, ώστε να μην χρειάζεται κάποιος να έρθει στη Λευκωσία για να επιβιβαστεί στο «shuttle» προς αεροδρόμιο Πάφου), και (β) αφετέρου να μην απαγορεύεται σε δύο μεταφορείς να συνεργάζονται για να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας για δρομολόγια που δεν θα καθίστανται προσοδοφόρα (π.χ. Πάφος - Λεμεσός - αεροδρόμιο Λάρνακας ή Αμμόχωστος - Λάρνακα - Λεμεσός - αεροδρόμιο Πάφου.)
15Α (1) (β)	Αυτά υπήρχαν και στο προηγούμενο νομοσχέδιο και είχε γίνει αποδεκτό.
15Α (1) (γ)	Η ρύθμιση γίνεται ώστε να μην υπάρξει εκμετάλλευση της «καλής φήμης» υφιστάμενων ή/και μελλοντικών μεταφορέων ως προς το «πόστο» τους.
15Α (1) (δ)	Αυτό υπήρχε και στο προηγούμενο νομοσχέδιο και είχαν γίνει αποδεκτά.
15Α (1) (ε)	Η ρύθμιση γίνεται ώστε να υπάρξει δίκαιος ανταγωνισμός (fair play) και να μην οδηγηθεί η υπηρεσία σταδιακά σε κλείσιμο μέσω άνισου ανταγωνισμού και λανθασμένων πρακτικών (π.χ. κάποιος να προσφέρει την υπηρεσία μόνο κατά τους μήνες που η υπηρεσία είναι κερδοφόρα και να σταματά το χειμώνα). Οι αριθμοί για τα δρομολόγια και τα λεωφορεία βασίζονται σε κεκτημένη εμπειρία για τις ανάγκες του χειμώνα.
15Α (1) (στ)	Αυτό υπήρχε και στο προηγούμενο νομοσχέδιο. Ουσιαστικά λέει ότι για τις διαδρομές εκτός των Λευκωσία - Αερ. Λάρνακας και Λεμεσός Αερ. Λάρνακας, δεν ισχύουν τα (ι), (ιι), (ιιι) του (ε) και το μόνο που θα καθορίζεται ώστε να είναι αναγκαστικό για τον μεταφορέα είναι ο αριθμός των δρομολογίων και η κάλυψη του 24ώρου, όχι όμως κατ' ανάγκην όλου του έτους. Αυτό γίνεται για να δοθεί η απαραίτητη ευελιξία ώστε να καλύπτεται η εποχικότητα και ταυτόχρονα να είναι δυνατή η παροχή της υπηρεσίας προσοδοφόρα για τον μεταφορέα που θα την παρέχει
15Α (1) (ζ)	Ξεκαθαρίζει ότι το «κόμιστρο» θα το αποφασίζει ο μεταφορέας/επιχειρηματίας (χωρίς διακρίσεις λόγω ιθαγένειας για να μην έχουμε πρόβλημα με το σχετικό Ευρ. Κανονισμό). Επίσης, καθορίζει υποχρεώσεις στους μεταφορείς για να ενημερώνουν το κοινό (αφού πρόκειται για οιονεί τακτική γραμμή) καθώς και την αρμόδια αρχή για σκοπούς εποπτείας τους.
15Α (1) (η)	Εντάχθηκε ώστε να αρθούν οι ενστάσεις των Αναδόχων που βασίζονταν στο ότι με το προηγούμενο νομοσχέδιο θα μπορούσε να δοθεί άδεια σε μεταφορέα να δημιουργήσει διαδρομή π.χ. από Λάρνακα προς Αερ. Λάρνακας ή από Πάφο προς Αερ. Πάφου, και να καταργηθεί έμμεσα το δικαίωμα αποκλειστικότητας που έχουν οι ανάδοχοι για τις τακτικές γραμμές στις καθορισμένες τους περιοχές. Εξαιρέθηκαν αποστάσεις μεγαλύτερες των 40 χιλιομέτρων για να μην υπάρχει αμφιβολία ότι μπορεί να δημιουργηθεί «shuttle» για τη διαδρομή Πόλις Χρυσοχούς - Αερ. Πάφου.
15Α (3)	Εντάχθηκε για να υπάρξει βάση για αποτελεσματικό έλεγχο
15Α (4)	Εντάχθηκαν για σκοπούς σαφήνειας.
15Α (5) μέχρι (9)	Εντάχθηκαν για να είναι δυνατή η ορθή και αποτελεσματική εποπτεία των αδειούχων ώστε να επιτυγχάνονται οι κατάλληλες συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού και της προσδοκώμενης προσφοράς καλής υπηρεσίας προς το επιβατικό κοινό.