



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΗ
ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

“Η τοπική αυτοδιοίκηση ως αρωγός στην ενίσχυση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας/ επιχειρηματικότητας στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, Αχαΐα - Διενέργεια Διαγωνισμών παροχής σχολικών δρομολογίων σε επαγγελματίες οδηγούς για μετακίνηση μαθητών - οφέλη”

Μαρία, Γιαννακοπούλου Α.Μ: 8085202001010

Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία

Καλαμάτα, Μάιος, 2023

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΗ
ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

“Η τοπική αυτοδιοίκηση ως αρωγός στην ενίσχυση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας/ επιχειρηματικότητας στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, Αχαΐα - Διενέργεια Διαγωνισμών παροχής σχολικών δρομολογίων σε επαγγελματίες οδηγούς για μετακίνηση μαθητών - οφέλη”

Μαρία, Γιαννακοπούλου Α.Μ: 8085202001010

Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία

Επιβλέπων: Τσούντας Κωνσταντίνος

Εγκρίθηκε από την τριμελή επιτροπή αξιολόγησης την
31/05/2023

Τσούντας Κωνσταντίνος, επιβλέπων καθηγητής
Αθανασία, Τριανταφυλλοπούλου, καθηγήτρια , μέλος
Ευστράτιος, Γεωργόπουλος, καθηγητής , μέλος

Καλαμάτα, Μάιος, 2023



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ**
UNIVERSITY *of the* PELOPONNESE

School of Management (Kalamata)
Department of Business and Organization Administration
POSTGRADUATE PROGRAM MSc-MPA: PUBLIC
ADMINISTRATION and LOCAL GOVERNMENT

“The local government as a helper in the strengthening of private initiative/entrepreneurship in the Region of Western Greece, Achaia - Conducting Competitions for the provision of school routes to professional drivers for the transportation of students - benefits”

Maria, Giannakopoulou S.N.: 8085202001010

Kalamata, May, 2023

Η Μαρία Γιαννακοπούλου του Αθανασίου δηλώνω υπεύθυνα ότι,

Δηλώνω υπεύθυνα, ότι αυτή η Διπλωματική Εργασία προετοιμάστηκε και ολοκληρώθηκε από εμένα προσωπικά και αποκλειστικά και ότι, αναλαμβάνω πλήρως όλες τις συνέπειες του νόμου στην περίπτωση κατά την οποία αποδειχθεί, διαχρονικά, ότι η εργασία αυτή ή τμήμα της δεν μου ανήκει διότι είναι προϊόν λογοκλοπής άλλης πνευματικής ιδιοκτησίας.

1. Ευχαριστίες

Με την φοίτηση μου στο ΠΜΣ “Δημόσια Διοίκηση & Τοπική Αυτοδιοίκηση” προσδοκώ να εξελιχθώ ως επαγγελματίας στο χώρο της δημόσιας διοίκησης και της τοπικής αυτοδιοίκησης. Κατά τα έτη φοίτησης μου συνέβησαν πολλά νέα ξεκινήματα σε προσωπικό επίπεδο και η αμέριστη συμβολή και βοήθεια της οικογένειάς μου με βοήθησε εν τέλη να τελειώσω επιτυχώς τις σπουδές μου. Σε αυτή την επιστολή είναι δόκιμο να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου Κύριο Τσουντα Κωνσταντίνο για την υπομονή του, τους πελάτες μου που συμμετείχαν ενεργά στην διεκπεραίωση της έρευνάς μου εύχομαι όλοι να έχουν τύχη, υγεία, καλούς δρόμους και δουλειές πολλές, και καλές.

*Αφιερώνω αυτή την εργασία στο σύζυγό μου Ανδρέα και τις κόρες μας
Μηλοδόπη - Μηλένα και Βικτωρία με πολλή αγάπη. Εύχομαι όλοι μαζί
να κάνουμε νέα βήματα, νέα ξεκινήματα και να έχουμε καλά τελειώματα
με ότι καταπιανόμαστε με υγεία.*

2. Περίληψη

Στην παρούσα εργασία διενεργείται έρευνα μέσω ερωτηματολογίων προκειμένου να καταγραφούν οι εμπειρίες των επαγγελματιών ιδιωτών οδηγών ΕΔΧ ΤΑΞΙ που συμμετέχουν σε διαγωνισμούς παροχής σχολικών δρομολογίων, από την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας. Στόχος είναι να αναδειχθούν τα, πιθανά, οφέλη που προκύπτουν από τη διενέργεια των διαγωνισμών, καθώς και τα προβλήματα, που πιθανώς, απασχολούν τον κλάδο των επαγγελματιών οδηγών, οι οποίοι αναλαμβάνουν την εκτέλεση μαθητικών δρομολογίων σε καθημερινή βάση. Ακόμα, φαίνεται πως οι κείμενες τροπολογίες απειλούν τον κλάδο, η παρούσα εργασία επιθυμεί να αναδείξει το βαθμό σημαντικότητας της συστηματικής ενίσχυσης που λαμβάνει ο κλάδος με την ενίσχυση του εισοδήματος των επαγγελματιών, κατόπιν συμμετοχής τους στους εν λόγω διαγωνισμούς. Τα ερευνητικά ερωτήματα τέθηκαν βάσει της πολυετούς εμπειρίας σε προετοιμασία προπαρασκευαστικών φακέλων για συμμετοχή στους εν λόγω διαγωνισμούς εκ μέρους του λογιστικού μου γραφείου με έδρα την Πάτρα. Τα ερωτηματολόγια διενεργήθηκαν αποκλειστικά σε επαγγελματίες ιδιοκτήτες ΤΑΞΙ της ΠΔΕ και ήδη μέλη του Δυναμικού Συστήματος Αγορών για μεταφορά μαθητών τα σχολικά έτη 2020-2021, 2021-2022, 2022-2023 & 2023-2024 των Περιφερειακών Ενοτήτων της Αχαΐας, Ηλείας και Αιτωλοακαρνανίας όπου και συμμετέχουν στους μειοδοτικούς διαγωνισμούς.

Λέξεις κλειδιά: τοπική αυτοδιοίκηση, διενέργεια διαγωνισμών, επιχειρηματικότητα, Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, επαγγελματίες οδηγοί.

3. Abstract

In this thesis, a survey is carried out through questionnaires in order to record the experiences of professional TAXI drivers who participate in competitions for the provision of school routes, from the Region of Western Greece. The aim is to highlight the possible benefits arising from the conduct of competitions, as well as the problems that probably concern the sector of professional drivers, who undertake the execution of student itineraries on a daily basis. Also, it seems that the amendments in question threaten the sector, this work wishes to highlight the degree of importance of the systematic support that the sector receives by enhancing the income of professionals, following their participation in the said competitions. The research questions were asked based on the many years of experience in preparing preparatory files for participation in the said tenders on behalf of my accounting office based in Patras. The questionnaires were carried out exclusively to professional TAXI owners of the RWG and already members of the Dynamic Purchase System for the transport of students in the school years 2020-2021, 2021-2022, 2022-2023 & 2023-2024 of the Regional Units of Achaia, Ilia and Aitolokarnania where they participate in competitive tenders.

The work has a research character but also highlights some elements based on previous research or literature reviews, for this reason it can be characterized as a work of synthetic form, which as its main objective has the production of original material in statistical data, a product produced from questionnaires entirely for the purpose of this thesis.

During the period of December 2022 - January 2023, questionnaires were given to professional TAXI drivers, clients of Maria Giannakopoulou's accounting office, where the motorists anonymously recorded their experience of the Region of Western Greece's school route tenders. In total, from the 100 clients of the office where they maintain their headquarters in the region mentioned before, as professional motorists only 40% participated in the research by answering the questionnaires, specifically motorists from regional area of Ilias and Achaïas, a number which amounts to thirty-six (36) professional drivers.

Key words: local government, conducting tenders, entrepreneurship, Region of Western Greece, professional drivers.

4. Πίνακας Περιεχομένων

Περιεχόμενα

1. Ευχαριστίες	5
2. Περίληψη	7
3. Abstract	8
4. Πίνακας Περιεχομένων	10
5. Πίνακας Συμβόλων-Ακρωνυμίων-Συντομογραφιών	11
6. Εισαγωγή	13
7. Περιφέρεια	17
8. Πίνακας Περιφερειακών Ενοτήτων Δυτικής Ελλάδας	19
9. Θεωρητικό πλαίσιο	21
10. Μέθοδος	37
11. Πηγές	39
12. Ερευνητικά ερωτήματα	41
13. Αποτελέσματα	44
14. Συζήτηση	61
15. Συμπέρασμα	63
16. Παράρτημα	65
16.1 ΤΜΗΜΑ Α (Ερωτηματολόγιο ως κατετέθη για συμπλήρωση)	65
16.2 ΤΜΗΜΑ Β απαντήσεις (Πίτες - Ραβδογράμματα)	70
17. Νόμοι / ΦΕΚ	76
Μνημόνια Υπογραφές	77
18. Λοιπές Πηγές / Στοιχεία, Διαδικτυακές Διευθύνσεις	77
19. Βιβλιογραφικές Αναφορές	78
19.1 Ελληνόγλωσσες	78
19.2 Ξενόγλωσσες	79

5. Πίνακας Συμβόλων-Ακρωνυμίων-Συντομογραφιών

(Α.Ε.Π.)	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
(Α.Π.)	Αποκεντρωμένη Διοίκηση
(Α.Π.Δ.Ε.Ι.)	Αποκεντρωμένη Διοίκηση Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίου.
(Δ.Ε.)	Δημοτικές Ενότητες
(Δ.Σ.Α.)	Δυναμικό Σύστημα Αγορών
(Δ.Ν.Τ.)	Διεθνές Νομισματικό Ταμείο
(Ε.Δ.Χ.)	Επαγγελματικό Δημοσίας Χρήσεως
(Ε.Ε.)	Ευρωπαϊκή Ένωση
(Ε.Μ.Δ)	Ειδικά Μαθητικά Δελτία
(Ε.Σ.Η.Δ.Η.Σ.)	Εθνικό Σύστημα Ηλεκτρονικών Δημοσίων Συμβάσεων
(Κ.Υ.Α)	Κοινή Υπουργική Απόφαση
(Μ.Δ.Ε.)	Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία
(ν.) ή (Ν.)	νόμος

(Π.Ε.)	Περιφερειακές Ενότητες
(Π.Δ.Ε.)	Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας
(Ο.Τ.Α.)	Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης = Δήμος
(Φ.Ο.Δ.Σ.Α.)	Φορείς Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων

6.Εισαγωγή

Ο εκσυγχρονισμός, η ενίσχυση της επιχειρηματικής πρωτοβουλίας, η ενίσχυση της νέας γενιάς αλλά και της υπάρχουσας φαίνεται να είναι ορισμένα από τα ζητήματα που απασχολούν την, τωρινή, πολιτική ηγεσία. Γενικότερα, η βιωσιμότητα ενός τομέα θεωρείται ως μια πολυδιάστατη πτυχή, που θα πρέπει να υποστηρίζεται από συνεχή χρηματοδότηση, η οποία στοχεύει στη δημιουργία γνώσης, την ικανότητα και την παροχή υπηρεσιών με βάση την αξία (Kilintzis et al., 2019). Στη ζωή ενυπάρχουν πολλαπλά συστήματα κατά τους Καρλάυτη και Λυμπέρη (2009) ως “σύστημα” μπορεί να θεωρηθεί μια ομάδα από οντότητες (Υποδομές, Άτομα, Διαδικασίες) οι οποίες εργάζονται συνεργατικά προς επίτευξη ενός συγκεκριμένου στόχου ή με σκοπό την πραγματοποίηση κάποιας συγκεκριμένης λειτουργίας. Το σύστημα της ΠΔΕ που τίθεται ως “αρωγός στην ενίσχυση της ιδιωτικής επιχειρηματικότητας μέσω της διενέργειας διαγωνισμών παροχής σχολικών δρομολογίων σε επαγγελματίες οδηγούς για μετακίνηση μαθητών” συνοψίζει μια συλλογή από οντότητες. Πιο συγκεκριμένα, στις Υποδομές συγκαταλέγονται τα οχήματα, οι δρόμοι, οι τόποι επιβίβασης και αποβίβασης των μαθητών (σπίτια, σχολεία), στα Άτομα συγκαταλέγονται οι οδηγοί, οι μαθητές και οι διοικητικοί υπάλληλοι που ελέγχουν την συμμετοχή των αυτοκινητιστών στα δρομολόγια. Τέλος, στις Διαδικασίες συγκαταλέγονται όλα τα απαραίτητα βήματα προκειμένου να πραγματοποιηθούν οι μεταφορές των μαθητών συγκεκριμένα σε αυτές συγκαταλέγονται ο σχεδιασμός, η λειτουργία και η διαχείριση.

Κατά παρόμοιο τρόπο και μεθοδολογία, πραγματοποιούνται και οι μεταφορικές υπηρεσίες του συστήματος των αστικών συγκοινωνιών. Η ειδοποιός διαφορά μεταξύ των δύο είναι πως η πρώτη που εφαρμόζεται στην ΠΔΕ είναι δημόσια σύμβαση με ανάθεση σε ιδιώτες αυτοκινητιστές ενώ η δεύτερη αφορά και απευθύνεται σε δημόσιους υπαλλήλους. Σε κάθε περίπτωση ο σημαντικός κοινωνικός χαρακτήρας της υλοποίησης ενός συστήματος μεταφοράς ατόμων ανταποκρίνεται στις επιταγές της κοινωνίας. Το δικαίωμα στην μετακίνηση προς και από το σχολείο είναι ένα αγαθό που όλοι οι πολίτες πρέπει να απολαμβάνουν, πολλώ δε μάλλον μαθητές οι οποίοι κατοικούν σε χωριά ή δυσπρόσιτα μέρη και το δικαίωμα στη μάθηση είναι αναφαίρετο.

Η εικόνα της Ελλάδας μέρα με τη μέρα αλλάζει σε πολλαπλά επίπεδα, πολιτικά, κοινωνικά, δημοσιονομικά, πολιτιστικά κ.ά. οι ανάγκες των πολιτών αλλάζουν κι αυτές. Η παρούσα εργασία ερευνά τον ρόλο της τοπικής αυτοδιοίκησης ως αρωγό στην ενίσχυση της ατομικής πρωτοβουλίας και επιχειρηματικότητας στην Περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδας. Το παράδειγμα των επαγγελματιών ΕΔΧ ΤΑΧΙ αποτελεί ένα μικρό μέρος της κοινωνίας που μας αποδεικνύει σθεναρά πως η όποια αλλαγή σε επίπεδο πολιτικών αποφάσεων μπορεί να επηρεάσει ανθρώπους ως προς το κοινωνικό, οικονομικό και επαγγελματικό τους επίπεδο.

Η παρούσα ερευνητική εργασία επιχειρεί μέσω των ερωτηματολογίων και της ανασκόπησης επιστημονικών πηγών να διερευνήσει κατά πόσο και με ποιους τρόπους έχει ωφελήσει η

Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας σε συγκεκριμένο τομέα, αυτό των επαγγελματιών οδηγών ΕΔΧ TAXI. Για το λόγο αυτό διενεργήθηκε έρευνα κατά το διάστημα του Ιανουαρίου του 2022 έως και τον Ιανουάριο του 2023 προκειμένου, και με την ανασκόπηση σε έρευνες να αναδειχθεί η ενίσχυση της πρωτοβουλίας από τις τοπικές αυτοδιοικήσεις τόσο στον ελλαδικό χώρο όσο και στον, ευρύτερο, παγκόσμιο. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην τοπική αυτοδιοίκηση της ΠΔΕ ως προς την ανάθεση των σχολικών δρομολογίων σε επαγγελματίες οδηγούς ΕΔΧ TAXI καθώς τα τελευταία χρόνια οι εν λόγω διαγωνισμοί απασχολούν διαρκώς όλο και περισσότερα λογιστικά γραφεία, καθώς φροντίζουν για την προετοιμασία μειοδοτικών φακέλων συμμετοχής.

Το αντικείμενο της έρευνας ήταν η ανασκόπηση σε αναφορές της σύγχρονης βιβλιογραφίας καθώς και η διατύπωση των ερευνητικών ερωτημάτων που προέκυψαν έπειτα από εμπειρικές καταγραφές προβλημάτων ή και δυσκολιών κατά τη διαδικασία υποβολής των φακέλων στην ΠΔΕ αλλά και κατόπιν συστηματικής έρευνας σε διεθνής πηγές. Τα ερωτήματα που διατύπωναν επαγγελματίες ΤΑΞΙ κατά την προετοιμασία μειοδοτικών φακέλων συμμετοχής στους διαγωνισμούς της Περιφέρειας, ήταν πολλά. Στη συνέχεια, σκέψεις και κριτική αποτίμηση των διαδικασιών συναίνεσαν στην διερεύνηση της τοπικής αυτοδιοίκησης της ΠΔΕ ως αρωγό στη διενέργεια διαγωνισμών παροχής σχολικών δρομολογίων σε επαγγελματίες οδηγούς ΕΔΧ ΤΑΞΙ. Τα οφέλη φαίνεται να είναι αρκετά, όπως έχουν καταγραφεί και παρουσιάζονται στα “Αποτελέσματα”, από την διενέργεια αυτού τους είδους διαγωνισμών

κατά τα πρότυπα των ΔΣΑ και θα αναλυθούν και εκτενέστερα στη συζήτηση της εργασίας.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να αναδείξει τα “Οφέλη” που απορρέουν από την διαδικασία “Διενέργειας διαγωνισμών παροχής σχολικών δρομολογίων από την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας” στην ενίσχυση της επιχειρηματικότητας αυτοκινητιστών με την ανάθεση σχολικών δρομολογίων. Αλλά και να αναδειχθούν τυχόν δυσκολίες ή και περιθώρια βελτίωσης που ενέχουν οι συγκεκριμένες διαδικασίες.

Η ερευνητική περιοχή που εξετάζει η εργασία είναι αυτή της ΠΔΕ δηλαδή της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας καθώς αποτελεί περιοχή έδρας του λογιστικού γραφείου της Μαρίας Γιαννακοπούλου, όπου ετοιμάζεται κάθε χρόνο πλήθος φακέλων συμμετοχής, στον εν λόγω διαγωνισμό παροχής σχολικών δρομολογίων, και τα ερωτηματολόγια απαντώνται από πλήθος πελατών του λογιστικού γραφείου, οι οποίοι έχουν έδρες σε Π.Ε. της Ηλείας, της Αχαΐας και της Αιτωλοακαρνανίας.

7. Περιφέρεια

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας (ΠΔΕ) ανταποκρίνεται στην “Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης” του προγράμματος Καλλικράτης ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87Α), όπου σύμφωνα με τον νέο νόμο έγινε εκ νέου διαίρεση και επανακαθορίστηκαν τα αυτοδιοικητικά όρια των μονάδων της Ελλάδας, καθώς και ο τρόπος εκλογής των οργάνων και οι αρμοδιότητες αυτών. Ο νόμος “Καλλικράτης” ψηφίστηκε τον Μάιο του 2010 στη Βουλή των Ελλήνων και τέθηκε σε πλήρη ισχύ από την 1η Ιανουαρίου του 2011.

Λίγα χρόνια αργότερα, τέθηκε σε πλήρη ισχύ και το πρόγραμμα “Κλεισθένης Ι” όπου προχώρησε σε «Μεταρρύθμιση του θεσμικού πλαισίου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης - Εμβάθυνση της Δημοκρατίας - Ενίσχυση της Συμμετοχής - Βελτίωση της οικονομικής και αναπτυξιακής λειτουργίας των Ο.Τ.Α.». Το πρόγραμμα, θεωρείται ως “διάδοχος” του προγράμματος “Καλλικράτης” με βασική φιλοσοφία την μείωση της θητείας από πενταετή (5) σε τετραετή (4). Ακόμα, έδωσε προσοχή σε ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό του πλαισίου οργάνωσης των ΦΟΔΣΑ, την ενιαία άσκηση των αρμοδιοτήτων σχετικά με την απονομή ιθαγένειας, την πολιτογράφηση και άλλες λοιπές διατάξεις του Υπουργείου Εσωτερικών (ν. 4555/2018), καθώς και 283 άρθρα τα οποία προχώρησαν σε μεταρρυθμίσεις ως προς τον τρόπο εκλογής των οργάνων, των αρμοδιοτήτων των δήμων και την εποπτεία των ΟΤΑ.

Η Αποκεντρωμένη Διοίκηση Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίου (Α.Π.Δ.Ε.Ι.) είναι μία εκ των επτά (7) ενιαίων

αποκεντρωμένων διοικήσεων της Ελλάδας και είναι μια (1) εκ των 13 Περιφερειών της Ελλάδας. Είναι δευτεροβάθμιος οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) και αποτελείται από τους πρώην νομούς και πλέον Π.Ε. Αιτωλοακαρνανίας, Αχαΐας και Ηλείας, καλύπτει το βόρειο και βορειοδυτικό τμήμα της Πελοποννήσου καθώς και το δυτικό τμήμα της Στερεάς Ελλάδας, μεγαλύτερη πόλη και πρωτεύουσα είναι η Πάτρα. Η Π.Ε. της Αιτωλοακαρνανίας περιλαμβάνει επτά Π.Δ. (7) Δήμους, της Αχαΐας περιλαμβάνει πέντε Π.Δ. (5) και η Π.Ε. της Ηλείας περιλαμβάνει επτά Π.Δ. (7).

8. Πίνακας Περιφερειακών Ενοτήτων Δυτικής Ελλάδας

Πηγή Πίνακα: Δήμοι Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας - Έδρες
(σύνδεσμος [εδώ](#))

Περιφερειακή Ενότητα	Περιφερειακοί Δήμοι
Αιτωλοακαρνανίας (7)	Αγρινίου
	Ακτίου - Βόνιτσας
	Αμφιλοχίας
	Θέρμου
	Μεσολογγίου
	Ναυπακτίας
	Ξηρομέρου
Αχαΐας (5)	Αιγιαλείας
	Δυτικής Αχαΐας
	Ερυμάνθου
	Καλαβρύτων
	Πατρέων
	Ανδραβίδας - Κυλλήνης
	Ανδρίτσαινας - Κρεστένων

Ηλείας (7)	Αρχαίας Ολυμπίας
	Ζαχάρως
	Ήλιδας
	Πηνειού
	Πύργου

9. Θεωρητικό πλαίσιο

Η Ελλάδα και οι πολίτες της έχουν δοκιμαστεί σημαντικά την τελευταία δεκαπενταετία με την οικονομική κρίση, ως απόρροια αυτής ήταν οι περικοπές μισθών, η αύξηση της ανεργίας και η συρρίκνωση της οικονομικής δραστηριότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων αλλά και η μείωση του ΑΕΠ. Το Ελληνικό Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν φαίνεται πως γνώρισε μεγάλη πτωτική τάση την εξαετία 2009 με 2014 25,25% (59,97 δις €) (Κ. Γαλιώτος, 2016). Προκειμένου να ανακάμψει η οικονομία λήφθηκαν αποφάσεις από την Κυβέρνηση για δανειοληπτική ικανότητα από εταίρους της Ε.Ε. μέσω του Δ.Ν.Τ. Σημαντικές υπογραφές νόμων αλλά και των μνημονίων έγιναν με τους νόμους Ν.3845 (ΦΕΚ α' 65/6-5-2010), με την υπογραφή του πρώτου μνημονίου Ν. 4046 (ΦΕΚ Α' 28 (14/2/2012). Το "2ο Μνημόνιο" υπεγράφη το καλοκαίρι του 2015 με τον Ν.4336 (ΦΕΚ Α' 94/14-8-2015), στη συνέχεια το "3ο Μνημόνιο" υπεγράφη προκειμένου να ξεκινήσει η δανειοληπτική ικανότητα της Ελλάδας διαμέσου τριμηνιαίων αξιολογήσεων για το ποσό των 86,5 δις € με τον Ν. 4387 (ΦΕΚ Α' 85/12-5-2016). Λίγες εβδομάδες αργότερα ψηφίστηκε ακόμη ένας νόμος, ο Ν.4389 (ΦΕΚ Α' 94/27-5-2016) όπου όριζε την εφαρμογή της συμφωνίας των δημοσιονομικών στόχων και άλλες διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις, τέλος την ίδια χρονιά έγινε και η τελευταία κατά σειρά τροποποίηση του 3ου μνημονίου προκειμένου να εκταμιευθούν και οι επόμενες δόσεις.

Η επταετία της μνημονιακής, κατά πολλούς περιόδους, ήταν μια δύσκολη ιστορικά- οικονομικά - κοινωνικά και πολιτικά στιγμή για την χώρα, οι κρίσεις ήταν πολλές και σε πολλαπλά επίπεδα. Μετά και την υπογραφή της πλέον τελευταίας τροποποίησης του μνημονίου το

ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 9,1 δις € , σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ και την Eurostat, την χρονική περίοδο 2016-2019 το ΑΕΠ από 174,23 δις € ανήλθε στα 183,413 δις €.

Η εικόνα της Ελλάδας όπως και η γενικότερη παγκόσμια οικονομική εικόνα φαινόταν να βαίνει σε εποχές ευδαιμονίας μέχρι τον Δεκέμβριο του 2019 όπου και έγινε γνωστή η έλευση της νόσου Covid-19, τον Φεβρουάριο του 2020 εμφανίστηκαν και τα πρώτα κρούσματα στην Ελλάδα. Η οικονομία πάγωσε ξανά, η βιομηχανία, οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις έκλεισαν, άλλες άνοιξαν. Η πανδημία φαίνεται να έχει επηρεάσει σημαντικά όλους τους οικονομικούς τομείς και κυρίως τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, οι οποίες φαίνεται να έχουν επηρεαστεί στο μέγιστο βαθμό (Masduki, 2020). Σε όλα τα μέρη του κόσμου με ανάπτυξη, αλλά και στα αναπτυσσόμενα, η πανδημία στάθηκε ως μια ανάπαυλα, μια παύση από την συνεχή εξέλιξη. Σε έρευνα του 2020 στην Ινδονησία βρέθηκε πως την περίοδο του Covid-19 έκλεισε το 50% των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και το υπόλοιπο μισό έπρεπε να λειτουργήσει με μειωμένο κύκλο εργασιών τους μήνες Μάρτιο - Απρίλιο. Οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις ήταν ευάλωτες καθώς είχαν μικρή έως καθόλου πρόσβαση σε πόρους (Eggers, 2020). Όπως εκεί έτσι κι εδώ, στην Ελλάδα, οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις εγκλωβίστηκαν σε έναν φαύλο κύκλο οφειλών και χρεών την περίοδο ειδικότερα του Κορωναιού. Έτσι διαφάνηκε η σημαντικότερη συμβολή του κρατικού μηχανισμού που έπρεπε μέσω συστηματικών κινήσεων να στηρίξει την ελληνική αγορά.

Κατά τη διάρκεια της πανδημίας Covid-19, οι τοπικές επιχειρήσεις της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος στηρίχτηκαν με δύο προγράμματα γενικής επιχειρηματικότητας για παροχή ρευστότητας

στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις της Δυτικής Ελλάδας . Τα προγράμματα ήταν στο πλαίσιο του περιφερειακού επιχειρησιακού προγράμματος της Δυτικής Ελλάδας για τα έτη 2014-2020. Η πρώτη δράση είχε τίτλο “Στήριξη Επιχειρήσεων που επλήγησαν από την Covid-19 στη Δυτική Ελλάδα”. Οι αιτήσεις για την ένταξη των επιχειρήσεων έγιναν από τον Ιούλιο έως τον Οκτώβριο του 2020. Το παρόν μέτρο συμπεριελήφθη στον κατάλογο των μέτρων που επρόκειτο να διαβιβαστούν στην ΕΕ έως τις 31/12/2020, στο πλαίσιο καθεστώτων που εγκρίθηκαν βάσει της απόφασης με αρ. 19.3.2020/C (2020) 1863 σε ανακοίνωση της ΕΕ σχετικά με το “Προσωρινό πλαίσιο” για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό να στηριχθεί η οικονομία λόγω των επιπτώσεων της νόσου COVID-19. Η συνολική δημόσια δαπάνη των δράσεων της παρούσας πρόσκλησης, ανήλθε σε 30.000.000€. Η Δράση χρηματοδοτήθηκε από πόρους του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Δυτική Ελλάδα» 2014-2020 του ΕΣΠΑ 2014-2020 και συγχρηματοδοτήθηκε με πόρους της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα κριτήρια που έθεσε η συγκεκριμένη δράση εστίαζαν στο ποσοστό της μείωσης του κύκλου εργασιών που επήλθε από τον Απρίλιο του 2020 έως τον Ιούνιο του 2020 σε σχέση με τους ίδιους μήνες του 2019, τα καθαρά κέρδη σε σχέση με τον κύκλο εργασιών του 2019, καθώς και το επίπεδο απασχόλησης έμμισθου προσωπικού στην επιχείρηση και στόχο είχε να στηρίξει οικονομικά τις περισσότερο πληγείσες επιχειρήσεις με βαθμολογική κατάταξη. Από τη συγκεκριμένη δράση επιδοτήθηκαν από τον Απρίλιο του 2021 έως το Σεπτέμβριο του 2021 για ποσά από 5.000,00€ έως 50.000,00 χίλιες 1017 επιχειρήσεις στη Δυτική Ελλάδα

για το ακριβές ποσό των 30.089.007,39€ το οποίο έπεσε στη τοπική αγορά και έδωσε σημαντική ανάσα στις τοπικές επιχειρήσεις. Η δεύτερη δράση που στήριξε την τοπική κοινωνία είχε τίτλο “Παροχή ρευστότητας σε Επιχειρήσεις στη Δυτική Ελλάδα που επλήγησαν από την πανδημία”. Ο προϋπολογισμός της δημόσιας δαπάνης της Δράσης «Παροχή ρευστότητας σε Επιχειρήσεις στη Δυτική Ελλάδα που επλήγησαν από την πανδημία» ανήλθε στο ποσό των 20.000.000€. Μπορούσαν να συμμετέχουν επιχειρήσεις οι οποίες δεν επιδοτήθηκαν από το πρόγραμμα “Στήριξη Επιχειρήσεων που επλήγησαν από την Covid-19 στη Δυτική Ελλάδα”. Η ρευστότητα που παρείχε ήταν σε μικρότερη κλίμακα, συγκεκριμένα έδωσε ποσά από 500,00€ έως 5.000,00€. Οι επιχειρήσεις επιδοτήθηκαν με βαθμολογική κατάταξη και ανά κατηγορία επαγγέλματος. Τα κριτήρια ήταν η αναστολή της λειτουργίας επιχείρησης λόγω covid και η μείωση του κύκλου εργασιών του έτους 2020 σε σχέση με του έτους 2019. Από την παρούσα δράση επιδοτήθηκαν 5.104 επιχειρήσεις για το ακριβές ποσό των 15.960.700,00€ τα οποία δόθηκαν στις επιχειρήσεις από τον Απρίλιο του 2022 έως το τέλος του 2022. Συμπερασματικά, λόγω αυτών των συστηματικών κινήσεων με πακέτα στήριξης των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και επιχειρήσεων γενικότερα διακρίνουμε την σημαντικότερη συμβολή του κρατικού μηχανισμού στη στήριξη των ελληνικών νοικοκυριών.

Σήμερα, λαμβάνοντας υπόψη στη συγκεκριμένη εργασία το παράδειγμα της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας στη διενέργεια διαγωνισμών παροχής σχολικών δρομολογίων σε αυτοκινητιστές ΕΔΧ φαίνεται πως οι απολαβές των αυτοκινητιστών από τα δρομολόγια να είναι ένα σημαντικό εισόδημα στη στήριξη των νοικοκυριών τους. Οι

διαγωνισμοί εκ μέρους της ΠΔΕ, με σκοπό την παροχή σχολικών δρομολογίων σε επαγγελματίες οδηγούς ΕΔΧ φαίνεται να στηρίζεται στα ΔΣΑ (Δυναμικά Συστήματα Αγορών) σύμφωνα με το άρθρο 33 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ και ορίζει πως *“Οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να χρησιμοποιούν το δυναμικό σύστημα αγορών για αγορές τρέχουσας χρήσης, των οποίων τα γενικά διαθέσιμα στην αγορά χαρακτηριστικά ικανοποιούν τις απαιτήσεις τους. Το δυναμικό σύστημα αγορών λειτουργεί ως μια εξ ολοκλήρου ηλεκτρονική διαδικασία και είναι ανοικτό καθ’ όλη την περίοδο ισχύος του συστήματος αγορών σε κάθε οικονομικό φορέα που πληροί τα κριτήρια επιλογής.”* Ακόμα, τα ΔΣΑ φαίνεται να μπορούν να χωριστούν σε κατηγορίες αγαθών, έργων ή υπηρεσιών όπως ορίζονται και από την σύμβαση και συμμετοχή μπορούν να δηλώσουν όσοι συμμετέχοντες πληρούν τα προσόντα όπως και έχουν οριστεί από την εκάστοτε σύμβαση έργου με ορισμένες εξ αρχής τις περιόδους υποβολής, κατακύρωσης και αξιολόγησης των αιτήσεων.

Οι διαγωνιστικές διαδικασίες πλέον διέπονται από το νέο νομοθετικό καθεστώς (Ν 4782/2021 – ΦΕΚ Α΄ 36/9.3.2021) για τον εκσυγχρονισμό και την αναμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου για τις δημόσιες συμβάσεις επιφέρει εκτενείς τροποποιήσεις σε μια σειρά από άρθρα του Ν 4412/2016. Οι αναθέτουσες αρχές υποχρεούνται να χρησιμοποιούν το ΕΣΗΔΗΣ σε όλα τα στάδια της διαδικασίας σύναψης δημοσίων συμβάσεων του παρόντος νόμου, με εκτιμώμενη αξία ανώτερη των τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ, εξαιρουμένης της διαδικασίας σύναψης συμβάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 128, περί ανάθεσης εξειδικευμένων υπηρεσιών (σύμβουλοι, εμπειρογνώμονες) για τη μελέτη και εκτέλεση συμβάσεων δημοσίων

έργων και συμβάσεων παραχώρησης έργων σύμφωνα με το «Άρθρο 36 Υποχρέωση χρήσης Λειτουργία ΕΣΗΔΗΣ Εξουσιοδοτική διάταξη». Για τη Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος είναι σε εξέλιξη ήδη από το έτος 2020 εφαρμογή δυναμικού συστήματος αγορών (ΔΣΑ) για την ανάθεση υπηρεσιών μεταφοράς μαθητών πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας για τα σχολικά 2020-2021, 2021-2022, 2022-2023 και 2023-2024 με συνολικό προϋπολογισμό δυναμικού συστήματος αγορών (ΔΣΑ) (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων προαίρεσης για τροποποίηση των υφιστάμενων δρομολογίων έως 8% και της αναπροσαρμογής του τιμήματος λόγω αλλαγής της τιμής καυσίμου έως 2%,) μέχρι του ποσού των 80.800.000,00€ συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α. Οι αναθέτουσες αρχές προκειμένου να είναι σε κατάλληλη θέση να υποστηρίξουν τη διενέργεια των εν λόγω ηλεκτρονικών διαγωνισμών και σύμφωνα με το Άρθρο 133 του Ν.4782/2021 για Κατάρτιση και πιστοποίηση προσωπικού αναθετουσών αρχών/αναθετόντων φορέων Τροποποίηση του τίτλου και των παρ. 3 και 4 του άρθρου 344 του ν. 4412/2016 προβαίνουν στις παρακάτω ενέργειες:

1. Οι αναθέτουσες αρχές/αναθέτοντες φορείς εξασφαλίζουν ότι το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με καθήκοντα σχετικά με την προπαρασκευή, σύναψη και εκτέλεση των δημόσιων συμβάσεων διαθέτει την απαιτούμενη κατάρτιση, εμπειρία και εξειδίκευση.

2. Οι αναθέτουσες αρχές/αναθέτοντες φορείς μεριμνούν για την αρχική και δια βίου κατάρτιση, καθώς και την αντίστοιχη πιστοποίηση του προσωπικού τους που υπηρετεί με οποιαδήποτε

σχέση εργασίας και το οποίο είναι επιφορτισμένο με καθήκοντα σχετικά με την άσκηση αρμοδιοτήτων του παρόντος νόμου.

3. Η κατάρτιση γίνεται μέσω πιστοποιημένων προγραμμάτων που σχεδιάζονται και υλοποιούνται ιδίως από το Ινστιτούτο Επιμόρφωσης (ΙΝ.ΕΠ.) του Εθνικού Κέντρου Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης, με τη συνεργασία της ΕΑΑΔΗΣΥ και ειδικών επιστημόνων, των Εθνικών Κεντρικών Αρχών Αγορών της παρ. 1 του άρθρου 41 και του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης.

4. Οι αναθέτουσες αρχές/αναθέτοντες φορείς, κατά την προπαρασκευή και διενέργεια διαδικασιών σύναψης και εκτέλεσης δημόσιας συμβάσεων του παρόντος νόμου, υποστηρίζονται υποχρεωτικά από πιστοποιημένο προσωπικό που υπηρετεί με οποιαδήποτε σχέση εργασίας σε αυτές/αυτούς. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Υγείας, Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης, συστήνεται Μητρώο Πιστοποιημένων Υπαλλήλων Δημοσίων Συμβάσεων (Μη.Π.Υ.Δη.Συ.).

Με το ανωτέρω διάταγμα ρυθμίζονται θέματα που αφορούν:

α) τον φορέα πιστοποίησης των υπαλλήλων που στελεχώνουν το Μητρώο, β) τον φορέα τήρησης του Μητρώου, γ) τις προϋποθέσεις εγγραφής και τους λόγους διαγραφής, δ) τους όρους, τα επίπεδα και τον τρόπο αξιολόγησης και πιστοποίησης και ε) κάθε άλλο αναγκαίο θέμα που έχει σχέση με πιστοποίηση του προσωπικού και τη λειτουργία του Μητρώου. Η υποχρέωση του πρώτου εδαφίου της παρούσας αναστέλλεται μέχρι την επαρκή λειτουργία του Μητρώου.

Για τις ανάγκες του παρόντος η επαρκής λειτουργία του Μητρώου πιστοποιείται από τον φορέα τήρησής του.

9.1 Τροποποιήσεις που έφερε το νέος νόμος 4782/2021 στις διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων

Ο νόμος 4782/2021, ο οποίος ψηφίστηκε από την Βουλή των Ελλήνων στις 4.3.2021 και δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ στις 9.3.2021, ήρθε για να επικαιροποιήσει και να τροποποιήσει τον υφιστάμενο νόμο 4412/2016, που ενσωμάτωσε τις οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ περί δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών στην ελληνική έννομη τάξη και τους νόμους 3433/2006 και 3883/2010, που ρυθμίζουν θέματα δημόσιων συμβάσεων στους τομείς της άμυνας και της ασφάλειας.

Με το νέο νόμο επιδιώκεται, σύμφωνα το νομοθέτη, η απλοποίηση και διασαφήνιση των διατάξεων, η μείωση της γραφειοκρατίας, η αύξηση της αποτελεσματικότητας των διαδικασιών ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων, η επέκταση της χρήσης των ηλεκτρονικών εργαλείων (e-procurement), η αύξηση της συμμετοχής των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων στις διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων και η αντιμετώπιση παθογενειών, όπως το ζήτημα των υπερβολικά χαμηλών προσφορών και η υπερβολική προσκόλληση στην τυπικότητα έναντι της ουσίας των προσφορών.

Συγκεντρώνουμε στο παρόν έγγραφο επιγραμματικά και ενδεικτικά τις κυριότερες τροποποιήσεις που εισήγαγε το νέο νομοθέτημα αναφορικά με το κανονιστικό πλαίσιο των δημοσίων συμβάσεων. Επιπλέον, διευκρινίζεται ότι όλες οι αναφορές στην εκτιμώμενη αξία και τον προϋπολογισμό μιας σύμβασης γίνονται εξαιρουμένου του ΦΠΑ.

Αύξηση Ποσού Απευθείας Ανάθεσης

Το μέγιστο όριο για την δυνατότητα αξιοποίησης της διαδικασίας απευθείας ανάθεσης αυξάνεται από τις 20.000€ στις 30.000€. Σκοπός της ρύθμισης αυτής είναι η απλοποίηση της διαδικασίας και η αποσυμφόρηση των φορέων. Σημειώνεται ότι οι προσκλήσεις των σχετικών διαδικασιών απευθείας ανάθεσης θα πρέπει να αναρτώνται στο ΚΗΜΔΗΣ, εάν το αντικείμενο της σύμβασης υπερβαίνει τα 2.500€.

Συμβάσεις Ήσσονος Αξίας

Με τον νόμο 4782/2021 θεσμοθετείται μια νέα κατηγορία συμβάσεων, αυτή των «συμβάσεων ήσσονος αξίας». Ως τέτοιες νοούνται οι συμβάσεις με εκτιμώμενη αξία έως 2.500€, για τις οποίες προβλέπεται αυξημένη ευελιξία και ταχύτερες διαδικασίες. Ειδικότερα, για αυτές δεν είναι απαραίτητο να ακολουθηθεί η διαδικασία ανάθεσης, η δε εξόφληση μπορεί να γίνει έναντι νομίμου παραστατικού. Ακόμη, οι συμβάσεις «ήσσονος αξίας» δεν περιλαμβάνονται στο Κεντρικό Ηλεκτρονικό Μητρώο Δημοσίων Συμβάσεων (ΚΗΜΔΗΣ) και δεν

εφαρμόζονται σε αυτές και οι λόγοι αποκλεισμού οικονομικών φορέων του άρθρου 73.

Εθνικό Σύστημα Ηλεκτρονικών Δημοσίων Συμβάσεων

Επιπροσθέτως, με τον νέο νόμο επιχειρείται η διεύρυνση της αξιοποίησης των ηλεκτρονικών μέσων στις δημόσιες συμβάσεις. Συγκεκριμένα, εισάγονται τροποποιήσεις που διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής του Εθνικού Συστήματος Ηλεκτρονικών Δημοσίων Συμβάσεων (ΕΣΗΔΗΣ) με την υποχρεωτική χρήση αυτού στις συμβάσεις με εκτιμώμενη αξία μεγαλύτερη των 30.000€, από το προηγούμενο όριο των 60.000€. Στο ίδιο πλαίσιο, όταν η ανάθεση γίνεται μέσω του ΕΣΗΔΗΣ, ο Φάκελος Δημόσιας Σύμβασης (άρθρο 45 του ν. 4412/2016), στον οποίο καταγράφεται η πρόοδος της διαδικασίας, θα τηρείται επίσης στο ΕΣΗΔΗΣ.

Επίβλεψη από Πιστοποιημένους Φορείς του Ιδιωτικού Τομέα

Στους ορισμούς του το άρθρου 1 του νόμου 4782/2021 προστίθεται η δυνατότητα επίβλεψης του έργου από πιστοποιημένους φορείς του ιδιωτικού τομέα, παράλληλα με την διευθύνουσα υπηρεσία (ΙΦΕ). Για να αξιοποιηθεί η επίβλεψη από ΙΦΕ θα πρέπει αυτό να προβλέπεται στην την οικεία διακήρυξη του διαγωνισμού. Μάλιστα, οι εν λόγω φορείς θα εγγράφονται σε ειδικό μητρώο. Σημειωτέον ότι οι υποψήφιοι ανάδοχοι υποχρεούνται να δηλώνουν ήδη από την προσφορά τα στοιχεία του ΙΦΕ, με τον οποίο προτίθενται να συνεργαστούν εάν κατακυρωθεί σε αυτούς ο διαγωνισμός. Αντίστοιχα, ο ΙΦΕ συμβάλλεται με τον υποψήφιο ανάδοχο, ο οποίος και είναι ο

μόνος υπεύθυνος για την αμοιβή του. Ο δε ΙΦΕ ευθύνεται έναντι του εργοδότη (αναθέτουσα αρχή) ακόμη και για ελαφρά αμέλεια, ενώ θεωρείται ότι υπέχει την ποινική ευθύνη δημοσίου υπαλλήλου όσον αφορά την εκπλήρωση της σύμβασης.

Εγγυήσεις

Με τον νέο νόμο εισήχθησαν τροποποιήσεις και όσον αφορά τις εγγυήσεις του άρθρου 72 του ν. 4412/2016. Με τις εν λόγω παρεμβάσεις επιχειρείται κατά την αιτιολογική έκθεση η περιστολή των καταχρηστικών αιτήσεων από φορείς που αποσκοπούν να αποκτήσουν πρόσβαση στη διαδικασία και στις τεχνικές και οικονομικές προσφορές των λοιπών συμμετεχόντων. Έτσι, στις διαδικασίες μέσω ΕΣΗΔΗΣ οι πρωτότυπες εγγυήσεις θα πρέπει να προσκομίζονται στην αναθέτουσα το αργότερο πριν την αποσφράγιση των προσφορών επί ποινή απόρριψης της προσφοράς ως απαράδεκτης.

Αντιστοίχως, προστέθηκε στους λόγους κατάπτωσης εγγυητικής επιστολής η υποβολή «μη κατάλληλης προσφοράς», με σκοπό αυτό να αποτελέσει «αποτρεπτικό διοικητικό μέτρο». Μη κατάλληλη προσφορά νοείται αυτή που δεν σχετίζεται με τη σύμβαση και αδυνατεί προδήλως, χωρίς ουσιώδη τροποποίηση, να ανταποκριθεί στις ανάγκες και τις απαιτήσεις της αναθέτουσας αρχής ή όταν στο πρόσωπο του οικονομικού φορέα συντρέχει υποχρεωτικός ή δυνητικός λόγος αποκλεισμού ή όταν αυτός δεν πληροί τα κριτήρια ποιοτικής επιλογής που έχει θέσει η αναθέτουσα αρχή.

Παράλληλα, μεταβλήθηκε η μέθοδος υπολογισμού του ύψους της εγγύησης καλής εκτέλεσης. Ως βάση τίθεται η εκτιμώμενη αξία της δημόσιας σύμβασης, ενώ το ποσοστό καθορίζεται στο 4% για υπηρεσίες και προμήθειες και 5% για έργα και μελέτες.

Λόγοι Αποκλεισμού

Σημαντικές παρεμβάσεις εισήχθησαν και σε σχέση με τους λόγους αποκλεισμού. Αναλυτικότερα, πέραν της τέλεσης συγκεκριμένων αδικημάτων που θεσπίζονται από Ευρωπαϊκά νομοθετήματα, πλέον χωρεί αποκλεισμός από την διαγωνιστική διαδικασία και για την παράβαση των αντίστοιχων διατάξεων της ελληνικής ποινικής νομοθεσίας.

Ακόμη, τροποποιήθηκε η παράγραφος 8 του άρθρου 73, που ρυθμίζει την απόφαση των αρχών επί των επανορθωτικών μέτρων των οικονομικών φορέων. Ειδικότερα, η επιτροπή που κρίνει επί του αντίστοιχου αιτήματος θα είναι πλέον πενταμελής αντί τριμελής, ενώ η απόφασή της θα εκδίδεται εντός σαράντα ημερών, αντί τριάντα. Η σημαντικότερη, πάντως, μεταβολή είναι ότι η άπρακτη παρέλευση της προθεσμίας δεν οδηγεί πλέον σε αυτόματο αποκλεισμό του φορέα. Αντιθέτως, η αναθέτουσα αρχή νομιμοποιείται έκτοτε να αποφασίσει επί της εν λόγω επάρκειας χωρίς την σύμφωνη γνώμη της προαναφερθείσας επιτροπής.

Επιπροσθέτως, παρέχεται με την τροποποίηση του άρθρου 74 του ν. 4412/2016 εξουσιοδοτική διάταξη για την δημιουργία μητρώων αποκλεισθέντων φορέων και επαγγελματικής αξιοπιστίας, τα οποία θα

μπορούν να αξιοποιούν οι αναθέτοντες. Συγκεκριμένα, θα τηρείται μητρώο των αποκλεισθέντων οικονομικών φορέων στην Εθνική Βάση Δεδομένων Δημόσιων Συμβάσεων, η οποία τηρείται και επικαιροποιείται από την ΕΑΑΔΗΣΥ. Σε αυτό θα καταχωρίζονται όλες οι τελεσίδικες δικαστικές και διοικητικές αποφάσεις που επιβάλλουν την κύρωση του οριζόντιου αποκλεισμού, καθώς και τα στοιχεία και η περίοδος αποκλεισμού των οικονομικών φορέων, με την επιφύλαξη του ν. 4624/2019. Οι αναθέτουσες αρχές και αναθέτοντες φορείς θα ανατρέχουν στο μητρώο αποκλεισθέντων φορέων, κατά την αξιολόγηση των προσφορών ή των αιτήσεων συμμετοχής, και θα μπορούν να αποκλείουν τους οικονομικούς φορείς που περιλαμβάνονται στο μητρώο από τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων που διενεργούν.

Συμπλήρωση Εγγράφων

Με την τροποποίηση του άρθρου 102 από τον ν. 4782/2021, παρέχεται πλέον η δυνατότητα στις αναθέτουσες αρχές να τάσσουν προθεσμία από δέκα έως είκοσι ημέρες στους οικονομικούς φορείς στο στάδιο της αξιολόγησης προσφορών και αιτήσεων, κατά την οποία θα συμπληρώνονται έγγραφα που είναι ελλιπή ή λανθασμένα. Ακόμη, κατά την ίδια προθεσμία θα είναι δυνατόν και να προσκομίζονται έγγραφα, τα οποία έλειπαν από την αρχική υποβολή.

Στήριξη στις Ικανότητες άλλων Φορέων

Επιπροσθέτως, προστέθηκαν διαδικαστικές προϋποθέσεις αντικατάστασης του τρίτου φορέα στον οποίο στηρίζεται ο οικονομικός φορέας κατά το άρθρο 78 του ν. 4412/2016. Συγκεκριμένα, τρίτος φορέας που δεν πληροί τα κριτήρια επιλογής είτε αποκλείεται κατ' άρθρα 73, 74, είτε αντικαθίσταται σε προθεσμία 30 ημερών από την κοινοποίηση της πρόσκλησης της αρχής στον οικονομικό φορέα. Μάλιστα, ορίζεται ότι ο αντικαθιστών φορέας δεν δύναται να αντικαθίσταται εκ νέου.

Υπεργολαβία και Κοινοπραξίες

Κατά το νέο άρθρο 165, ο θεσμός της υπεργολαβίας απλοποιείται αισθητά. Δεν απαιτείται πλέον να διατηρεί ο ανάδοχος το 70%, ενώ κατόπιν γνωστοποίησης της υπεργολαβικής σχέσης στον κύριο του έργου, άρχεται δεκαπενθήμερη προθεσμία, κατά την διάρκεια της οποίας, η προϊστάμενη αρχή δύναται να μην εγκρίνει την υπεργολαβία. Ακόμη, αναγνωρίζεται πλέον η σύσταση κατασκευαστικής κοινοπραξίας. Η δυνατότητα αυτή παρέχεται όταν ο προϋπολογισμός του έργου ξεπερνά τα 5.225.000 € (περ. ά, αρ. 5). Κατά την παράγραφο 5 του άρθρου 165, βασική προϋπόθεση αποτελεί να διατηρεί ο ανάδοχος το 50% του έργου, με τα λοιπά μέρη να κατέχουν τουλάχιστον το 15% (πλην εξαίρεσης). Κατά δε την παράγραφο 6, τα μέρη της κοινοπραξίας ευθύνονται έναντι του εργοδότη εις ολόκληρον.

Περιβαλλοντική Αδειοδότηση

Παράλληλα, μέσω της τροποποίησης του άρθρου 50 του ν. 4412/2016 από το άρθρο 15 του νόμου 4782/2021, πλέον προβλέπεται η δυνατότητα διενέργειας διαγωνιστικής διαδικασίας πριν την ολοκλήρωση της διαδικασίας περιβαλλοντικής αδειοδότησης. Σε κάθε περίπτωση, η τελευταία θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί πριν από την οριστική επιλογή αναδόχου και υπό τον όρο ότι δεν θα μεταβληθεί ριζικά το αντικείμενο της σύμβασης.

Διαιτησία

Κατόπιν των τροποποιήσεων του άρθρου 88 του ν. 4782/2021, προβλέπεται η δυνατότητα προσθήκης ρήτρας διαιτητικής επίλυσης διαφορών σε δημόσιες συμβάσεις χωρίς την προϋπόθεση σύμφωνης γνώμης αρμόδιου τεχνικού συμβουλίου. Συγκεκριμένα, η δυνατότητα αυτή πλέον υφίσταται για έργα των οποίων ο προϋπολογισμός υπερβαίνει τα 10.000.000 € και για μελέτες και επιστημονικές υπηρεσίες που υπερβαίνουν το 1.000.000 €. Σε κάθε περίπτωση, ο ν. 4782/2021 παρέχει πλέον την δυνατότητα στα μέρη να συμφωνήσουν την υπαγωγή τυχόν διαφοράς σε διαιτησία, ακόμη και εάν αυτό δεν είχε συμφωνηθεί στην αρχική σύμβαση. Προϋπόθεση αξιοποίησης αυτής της δυνατότητας αποτελεί η γνώμη του αρμόδιου τεχνικού συμβουλίου.

Σύνοψη

Συνοψίζοντας να αναφέρουμε, ο νόμος 4782/2021 επιχειρεί να τροποποιήσει αισθητά το θεσμικό πλαίσιο των δημόσιων συμβάσεων, μέσω της εισαγωγής πληθώρας αλλαγών, η ανάλυση των οποίων

σαφώς υπερβαίνει κατά πολύ το πεδίο του παρόντος σημειώματος. Συνοπτικά επιχειρείται η απλοποίηση των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων, με την αξιοποίηση νέων τεχνολογιών και την τροποποίηση διατάξεων που παρουσίασαν πρακτικές δυσχέρειες κατά την εφαρμογή του ν. 4412/2016. Η ευρύτερη χρήση εργαλείων, όπως το ΚΗΜΔΗΣ και τα μητρώα πληροφοριών που δυνητικά θα συσταθούν είναι ένα σημαντικό βήμα προς την διαφάνεια και την ενοποίηση της διοίκησης. Μένει να αποδειχθεί βέβαια στην πράξη κατά πόσο ο νέος νόμος θα επιτύχει πράγματι τους σκοπούς του.

Όπως γίνεται αντιληπτό η στήριξη των επιχειρηματικών πρωτοβουλιών είναι καθοριστικής σημασίας καθώς αυτό αντανακλά αμέσως στην οργάνωση και μακροημέρευση του κρατικού μηχανισμού. Σκοπός είναι να συνεχίσουν να στηρίζονται τέτοιου είδους πρωτοβουλίες αλλά και συστηματικές κινήσεις από μέρους της Περιφέρειας καθώς έτσι βελτιώνονται στο μέγιστο βαθμό οι παρεχόμενες υπηρεσίες προς όλους τους πολίτες ακόμη και σε περιόδους πανδημίας.

10. Μέθοδος

Η εργασία έχει ερευνητικό χαρακτήρα, αλλά αναδεικνύει και ορισμένα στοιχεία που βασίζονται σε παλαιότερες έρευνες ή βιβλιογραφικές ανασκοπήσεις, για το λόγο αυτό μπορεί να χαρακτηριστεί ως μια εργασία συνθετικής μορφής, η οποία ως βασικό στόχο έχει την παραγωγή πρωτότυπου υλικού σε στατιστικά δεδομένα, προϊόν παραχθέν από ερωτηματολόγια εξ ολοκλήρου για τη ΜΔΕ. Οι ερωτήσεις, κατά βάση συγκεντρώνουν στοιχεία με ποσοτικό χαρακτήρα και στο τέλος συγκεντρώνονται κάποιες απαντήσεις ποιοτικού χαρακτήρα, το ερωτηματολόγιο διαθέτει και τα δυο είδη ως εργαλεία συλλογής απαντήσεων.

Κατά το διάστημα μεταξύ του Δεκεμβρίου 2022 - Ιανουαρίου 2023 εδόθησαν σε επαγγελματίες οδηγούς ΕΔΧ TAXI, πελάτες του λογιστικού γραφείου της Μαρίας Γιαννακοπούλου ερωτηματολόγια όπου οι αυτοκινητιστές αποτύπωσαν ανώνυμα την εμπειρία τους από τους διαγωνισμούς παροχής σχολικών δρομολογίων της ΠΔΕ. Οι επιχειρηματίες - αυτοκινητιστές που συμμετείχαν στην έρευνα έλαβαν εξατομικευμένα σύνδεσμο link που τους οδηγούσε στη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου ανώνυμα. Συνολικά, από τους 90 πελάτες του γραφείου όπου και διατηρούν έδρα στην ΠΔΕ ως επαγγελματίες αυτοκινητιστές μόνο το 41% συμμετείχε στην έρευνα απαντώντας στα ερωτηματολόγια, συγκεκριμένα συμμετείχαν αυτοκινητιστές από τις Π.Ε. Ηλείας και Αχαΐας , αριθμός ο οποίος ανέρχεται σε τριάντα επτά (37) αυτοκινητιστές επαγγελματίες οδηγούς.

Το ερωτηματολόγιο χωρίζεται σε δύο (2) θεματικές ενότητες. Συνολικά οι ερωτήσεις δεν ξεπερνούν τις δεκατρείς (13), καθώς ως

στόχος είχε τεθεί να συγκεντρωθούν απαντήσεις από όσους ήταν το δυνατόν περισσότερους ανθρώπους χωρίς το ερωτηματολόγιο να είναι εκτενές και κουραστικό, αλλά πολύ περισσότερο σύντομο και περιεκτικό:

1. Θεματική ενότητα καταγραφής δημογραφικών στοιχείων (Ηλικία, Φύλο).
2. Θεματική ενότητα καταγραφής στοιχείων αναφορικά με την επαγγελματική ιδιότητα αλλά και την εμπειρία από την συμμετοχή σε διαγωνισμούς της Περιφερειακής ενότητας της Δυτικής Ελλάδος ως προς την παροχή σχολικών δρομολογίων.

Όλα τα τμήματα των ερωτήσεων αποτελούνται από τρία (3) είδη απαντήσεων, (α) τις ερωτήσεις μοναδικής απάντησης, (β) τις ερωτήσεις πολλαπλών απαντήσεων και (γ) τις σύνθετες ερωτήσεις μοναδικής απάντησης. Στις ερωτήσεις πέντε (5), έξι (6), επτά (7), δέκα (10) και έντεκα (11) έχει δοθεί το περιθώριο ξεχωριστής απάντησης και ο ερωτώμενος μπορεί να προσθέσει τη δική του συνέχεια στην απάντηση ή να υπογραμμίσει κάτι που αξίζει κατά εκείνον να αναφερθεί.

11. Πηγές

Κατά την ανάπτυξη της “Μεθοδολογίας” της εργασίας δόθηκε έμφαση στις εμπειρίες των αυτοκινητιστών όπως αυτές είχαν ανταποκριθεί προφορικά σε κατ’ ιδίαν συναντήσεις, για επαγγελματικούς σκοπούς στο λογιστικό γραφείο, ωστόσο, μεγάλο μέρος των ερωτήσεων αποτελεί προϊόν παραχθέν έπειτα από μελέτη των εκδόσεων των ν. 4412/2016 “Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών” και ν. 4413/2016 “Ανάθεση και Εκτέλεση Συμβάσεων Παραχώρησης” και έπειτα από τις πλέον αρκετές αναθεωρήσεις του μέχρι και της τελευταίας όπως αναθεωρήθηκε τον Δεκέμβριο 2022. Αρκετά προβλήματα προέκυψαν κατά τη διατύπωση των ερωτήσεων του ερωτηματολογίου καθώς δεν υπήρχε κάποιο όμοιο ή παρόμοιο στη βιβλιογραφία.

Οι δυσκολίες και τα προβλήματα ήταν αρκετά και σε πολλαπλά επίπεδα. Αρχικά, οι πρώτες πηγές που εντοπίστηκαν ως βιβλιογραφικές αναφορές δεν ανταποκρίνονταν στους σκοπούς που είχαν τεθεί για την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας, έτσι το διάστημα συγκέντρωσης αναφορών παλαιότερων ερευνών συγκεντρώνεται σε περίοδο δύο μηνών την Άνοιξη του 2022. Ακόμα, δεν βρέθηκαν έρευνες με συναφές αντικείμενο όπως έχουν διατυπωθεί τα ερευνητικά ερωτήματα στην συγκεκριμένη διπλωματική εργασία κρίνοντας πως η αναφορές είναι λιγιστές έως ανύπαρκτες και θέτοντας την εν λόγω έρευνα ως πρωτότυπη. Εκτεταμένη μελέτη δόθηκε σε δύο ξενόγλωσσα άρθρα γραμμένα από έλληνες συγγραφείς όπου και αυτοί εξέταζαν ερευνητικές περιοχές της Ελλάδας μέσω ερωτηματολογίων, συγκεκριμένα τα άρθρα “*Business Model Innovation in Greece: Its Effect on Organizational Sustainability*”

(Kilintzis et al., 2019) και “*Drivers and obstacles of product recovery activities in the Greek industry*” (Karetanopoulou & Tagaras, 2010). Στη συνέχεια, αρκετές ήταν οι δυσκολίες στη διατύπωση των ερευνητικών ερωτημάτων και εν τέλη στη διεκπεραίωση του ερωτηματολογίου που ως στόχο έχει να ανταποκριθεί στο επίπεδο παροχής υπηρεσιών μετακίνησης μαθητών από τους αυτοκινητιστές, ερωτηθέντες επαγγελματίες οδηγούς.

Επίσης, ως προς τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου αρκετές ήταν οι δυσκολίες που εντοπίστηκαν από τους ερωτηθέντες επαγγελματίες, σε πολλές περιπτώσεις η σύνδεση τους στον σύνδεσμο link για πρόσβαση στο ερωτηματολόγιο ήταν ανέφικτη ή δεν γνώριζαν πως να πλοηγηθούν καλώς στη σελίδα. Κρίθηκε, σε γενικές γραμμές “δύσκολη” και η συλλογή πληροφοριών από την περιοχή μελέτης όπου και έγινε η περισυλλογή απαντήσεων του δείγματος, Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας. Συγκεκριμένα, δεν ανταποκρίθηκαν καθόλου οι επαγγελματίες της περιοχής Αιτωλοακαρνανίας στη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου παρόλο που τους κοινοποιήθηκε, ωστόσο, άμεσα και σε πολύ καλό επίπεδο ήταν οι απαντήσεις των αυτοκινητιστών από τις άλλες δύο ερευνητικές Περιφερειακές Ενότητες.

12. Ερευνητικά ερωτήματα

Ο τίτλος της εργασίας προέκυψε ως φυσικό επακόλουθο μιας μακράς πορείας συμμετοχής στους διαγωνισμούς της ΠΔΕ μέσα από την προετοιμασία φακέλων συμμετοχής εκ μέρους επαγγελματιών ΕΔΧ TAXI. Για πολλά χρόνια είχε γίνει μια εκτεταμένη καταγραφή ερωτημάτων καθώς και αποριών αλλά και τυχόν δυσκολιών ως προς την διεκπεραίωση των διαδικασιών. Επίσης πολλά είναι και τα οφέλη που προκύπτουν από την εν λόγω διαδικασία όπως και έχει διαμορφωθεί τα τελευταία χρόνια από την περιφερειακή ενότητα της δυτικής Ελλάδας. Κρίθηκε πως μέσω της εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας θα μπορούσα να απαντήσω στα παρακάτω ερωτήματα:

1. Μπορεί η ανάθεση με Δημόσια Σύμβαση να λειτουργήσει ως αρωγός της ανάπτυξης της ιδιωτικής πρωτοβουλίας;
2. Τα οικονομικά οφέλη που απολαμβάνει ο κλάδος των ιδιοκτητών ΤΑΞΙ είναι ικανά ώστε να βοηθήσουν στη βιωσιμότητα του επαγγέλματος τους; ,
3. Απειλείται ο κλάδος των μεταφορέων μαθητών με ΕΔΧ ΤΑΞΙ από το γίγαντα της γραφειοκρατίας;

Και εν τέλει “Γίνεται ένας ολόκληρος επαγγελματικός κλάδος να στηρίζεται οικονομικά από τη συγκεκριμένη δραστηριότητα;” και όπως φαίνεται, πρέπει να συνεχίσει να στηρίζεται λόγω της διαρκούς οικονομικής κρίσης που μαστίζει την Ελλάδα την τελευταία δεκαπενταετία.

Η ανάθεση με δημόσια σύμβαση της μεταφοράς από τις Περιφέρειες αξιολογείται κάθε χρόνο και γίνεται σχεδιασμός ανάλογα με την ευχέρεια που παρέχει η κείμενη νομοθεσία. Σειρά υπουργικών αποφάσεων καθορίζουν την μεταφορά μαθητών από δυσπρόσιτα μέρη με τη συμβολή μισθωμένων ΕΔΧ ΤΑΞΙ, από την συγκεκριμένη πρωτοβουλία επωφελούνται τόσο οι μαθητές όσο και οι αυτοκινητιστές. Η Κοινή Υπουργική Απόφαση 50025/2018 - ΦΕΚ 4217/Β/26-9-2018 προβλέπει πως υποχρεωτικά “*ανατίθεται η μεταφορά μαθητών με δημόσια σύμβαση για μαθητές έως την Β' τάξη του Δημοτικού σχολείου, αναλυτικά ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ Α. Για μεταφορά μαθητών με ειδικά μαθητικά δελτία (ΕΜΔ) και ίδια μέσα των Περιφερειών και των Δήμων α. 1.200 μέτρα για μαθητές Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης, β. 2.500 μέτρα για μαθητές Γυμνασίων, γ. 4.000 μέτρα για μαθητές Λυκείων και ΕΠΑΛ. ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ Β. Για μεταφορά μαθητών με δημόσια σύμβαση υπηρεσιών α. 1.200 μέτρα για μαθητές Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης κατ' ελάχιστον μέχρι την Β' τάξη του Δημοτικού, β. 3.000 μέτρα για μαθητές Γυμνασίων, γ. 5.000 μέτρα για μαθητές Λυκείων και ΕΠΑΛ. Η ευχέρεια για ανάθεση με δημόσια σύμβαση της μεταφοράς δίνεται μέσω της διευκρινιστικής εγκυκλίου με ΑΔΑ ΩΥΗΕ465ΧΘ7-6Γ3” η οποία δίνει τις κατάλληλες διευκρινήσεις επί της υπ’ αριθ. 50025/19-9-2018 Κοινής Υπουργικής Απόφασης: «Μεταφορά μαθητών δημόσιων σχολείων από τις Περιφέρειες». Ως επακόλουθο, κάθε χρόνο όλες οι Περιφέρειες ανάλογα και με τον οικονομικό τους σχεδιασμό αποφασίζουν ή όχι την ανάθεση των σχολικών δρομολογίων με δημόσια σύμβαση πέραν των οδηγιών της ΚΥΑ 50025/2018. Δεδομένων των συνθηκών της νομοθεσίας προκύπτει πως τίποτα δε θεωρείται δεδομένο έως ότου να*

προσκληθούν κάθε χρόνο λοιπόν οι υποψήφιοι οικονομικοί φορείς για την υποβολή οικονομικής προσφοράς. Το παρόν αποτελεί απειλή ακόμα και για τους ίδιους τους μαθητές που μετακινούνται μέσω δημόσιας σύμβασης, καθώς η μετακίνηση τους από και προς το σχολείο και η πρόσβαση στην εκπαίδευση είναι και πρέπει να παραμείνει δημόσιο αγαθό. Είναι σημαντικό να ληφθεί υπόψη και η χρονική τοποθέτηση κάθε πρόσκλησης καθώς σε περίπτωση που η πρόσκληση καθυστερήσει έναν ή δύο μήνες ή και περισσότερο χρονικά διάστημα μπορεί να είναι σημαντικές οι οικονομικές απώλειες για τους επαγγελματίες οδηγούς.

Λαμβάνοντας όλα τα παραπάνω υπόψη και ως ενεργό μέλος στην προετοιμασία μειοδοτικών φακέλων συμμετοχής στους διαγωνισμούς της Περιφέρειας έκρινα πως είναι απαραίτητο να αναδειχθούν τόσο τα θετικά στοιχεία που απορρέουν από την όλη διαδικασία, πχ. ένα σταθερό ετήσιο εισόδημα για τους αυτοκινητιστές αλλά και το αμφίβολο του τι θα γίνει μια μέρα αν δεν λάβουν ή δεν προσκληθούν οι συγκεκριμένοι επαγγελματίες από την Περιφέρεια για τα συγκεκριμένα μαθητικά δρομολόγια. Η παρούσα εργασία μελετά τη ζημία που θα προκύψει από την πιθανή μη πρόσκληση των μεταφορέων, και καθόλου τις ολέθριες συνέπειες για τους μαθητές που ενδεχομένως στερηθούν τη μεταφορά τους προς και από τη σχολική τους μονάδα.

13. Αποτελέσματα

Τα ερευνητικά ερωτήματα που έθεσε η παρούσα ήταν τα παρακάτω:

1. Μπορεί η ανάθεση με Δημόσια Σύμβαση να λειτουργήσει ως αρωγός της ανάπτυξης της ιδιωτικής πρωτοβουλίας;
2. Τα οικονομικά οφέλη που απολαμβάνει ο κλάδος των ιδιοκτητών ΤΑΞΙ είναι ικανά ώστε να βοηθήσουν στη βιωσιμότητα του επαγγέλματος τους; ,
3. Απειλείται ο κλάδος των μεταφορέων μαθητών με ΕΔΧ ΤΑΞΙ από το γίγαντα της γραφειοκρατίας;

Στο πρώτο ερευνητικό ερώτημα απαντούμε πως ΝΑΙ. Μπορεί. Δημιουργεί ένα σταθερό οικονομικό περιβάλλον με προοπτική βελτίωσης του εισοδήματος, και έχει αντίκτυπο στο σύνολο της επαγγελματικής δραστηριότητας του οικονομικού φορέα.

Στο δεύτερο ερευνητικό ερώτημα απαντούμε πως ΝΑΙ. Τα εισοδήματα που λαμβάνουν είναι ικανά ώστε να βοηθήσουν στη βιωσιμότητα του επαγγέλματός τους. Σίγουρα δε μπορούν να στηριχθούν στο 100% από τη δημόσια σύμβαση, αλλά από τις αναλύσεις του δείγματος βλέπουμε πως μπορούν να λαμβάνουν και να παγιώσουν τουλάχιστον έναν επιπλέον σταθερό μισθό μέσω της δημόσιας σύμβασης.

Στο τρίτο ερευνητικό ερώτημα απαντούμε ΟΧΙ. Δεν απειλείται ο κλάδος από το γίγαντα της γραφειοκρατίας. Ιδίως με το νέο βελτιωμένο πλαίσιο που φέρνει ο Νόμος 4782/2021 παρατηρούνται βελτιώσεις στις διαγωνιστικές διαδικασίες και ιδιαίτερα στο πλαίσιο συμπλήρωσης εγγράφων και τακτοποίησης ελλείψεων οι οποίες με τον προηγούμενο νόμο προέβλεπαν τη ποινή αποκλεισμού. Οπότε πλέον

τα ανθρώπινα λάθη δε τιμωρούνται. Παραμένει βέβαια το ζήτημα του αν υφίσταται ή όχι προϋπολογισμός από την αναθέτουσα για τη δημοπράτηση του έργου μεταφοράς μαθητών. Το συγκεκριμένο ζήτημα αποτελεί μια έμμεση απειλή αλλά στη παρούσα εργασία δεν εξετάζεται.

13.1 Ανάλυση απαντήσεων ερωτηματολογίου

Σε σχέση με το δείγμα και τις απαντήσεις που έδωσε παρατηρούμε πως οι άνδρες είναι περισσότεροι σε σχέση με τις γυναίκες και αυτό μας δείχνει πως το ίδιο το επάγγελμα του ιδιοκτήτη ΕΔΧ ΤΑΞΙ ενδιαφέρει σε μεγαλύτερο βαθμό τους άντρες από τις γυναίκες, για αυτό και ασχολούνται επαγγελματικά. Αναμενόμενο ήταν το σύνολο του δείγματος να συμμετέχει στους διαγωνισμούς της Περιφέρειας για μεταφορά μαθητών καθώς απευθύνθηκε μόνο σε αυτούς. Οι περισσότεροι επαγγελματίες που συνάπτουν δημόσια σύμβαση προέρχονται από την ΠΕ Αχαΐας, μπορεί να θεωρηθεί ως αναμενόμενο αποτέλεσμα καθώς, εκ των τριών ΠΕ, είναι η μεγαλύτερη περιφερειακή ενότητα ως προς την πληθυσμιακή της κατανομή και διαθέτει και τις περισσότερες σχολικές μονάδες σε σχέση με την ΠΕ Ηλείας ή της ΠΕ Αιτωλοακαρνανίας.

Ως προς τα έτη συμμετοχής στους διαγωνισμούς που εκπονεί η ΠΔΕ διαπιστώνουμε πως περισσότερο από το 80% του δείγματος συμμετέχει για πάνω από 2 έτη, οπότε είναι ικανός ο χρόνος συμμετοχής ώστε οι επαγγελματίες να έχουν ήδη αποκτήσει την κατάλληλη εμπειρία σε σχέση με τις διαδικασίες και τις υποχρεώσεις

όπως και τις απαιτήσεις που έχουν από τη συγκεκριμένη υπηρεσία καθώς και να έχουν σχηματίσει μια σφαιρική εικόνα.

Περίπου 9 στους 10 (συγκεκριμένα το 86,5%) απαντούν πως το εισόδημά τους έχει όντως βελτιωθεί από την έναρξη σύναψης δημόσιας σύμβασης για μεταφορά μαθητών και μετά, με αναλογία (1:3) 1 στους 3 να απαντούν πως το περισσότερο από το 50% του εισοδήματός τους προέρχεται από τη συγκεκριμένη υπηρεσία, 1 στους 3 επίσης δηλώνει πως το καθαρό εισόδημα που λαμβάνει ξεπερνά τις 10.000,00€ ετησίως.

Με δεδομένο πως ο κατώτατος μισθός στην Ελλάδα, σύμφωνα με την αναθεώρησή του άρθρου 103 του ν. 4172/2013 (Α' 167), καθορίζεται στα 713,00€ το μήνα (κατ. Μισθός έως την 31/03/2023) και για 14 περιόδους μισθοδοσίας μας δίνει μικτό το ποσό των 9982,00€ καταλαβαίνουμε πως 1 στους 3 έχει εξασφαλίσει τις ετήσιες ανάγκες διαβίωσης του με τουλάχιστον 1 βασικό ετήσιο μισθό και βελτιώνει το εισόδημά του και τη ποιότητα ζωής της οικογένειάς του αναλόγως.

Ακόμα, σε ποσοστό 90% του δείγματος από την ημερομηνία έκδοσης της τιμολόγησης των δρομολογίων του το διάστημα που μεσολαβεί μέχρι και την καταληκτική ημερομηνία ανέρχεται, συνήθως, στις 90 ημέρες. Αυτό φαίνεται να είναι μια πολύ καλή έκβαση καθώς κατά το παρελθόν ο χρόνος αναμονής ήταν για μεγαλύτερο διάστημα και σε συνδυασμό με το χρόνο έκδοσης του τιμολογίου της υπηρεσίας μεταφοράς μαθητών προς τη ΠΔΕ παρατηρούμε πως σε ποσοστό άνω του 90% επίσης οι μεταφορείς που εκδίδουν περισσότερα από 3 τιμολόγια το χρόνο- δηλαδή τιμολογούν

συχνά τη μεταφορά - και όχι μια ή δύο φορές το χρόνο, πληρώνονται πιο γρήγορα.

Στη συνέχεια, για την ανατίμηση της αξίας αποζημίωσης ανά χιλιόμετρο φαίνεται πως διαμαρτύρονται 7 στους 10 μεταφορείς καθώς οι αλλαγές στην τιμή του καυσίμου δεν έχουν ενσωματωθεί στην αμοιβή των επαγγελματιών ΕΔΧ ΤΑΞΙ, και η σύμβαση τους δε προβλέπει την αναδρομική αποζημίωση, κάτι που είδαμε να συμβαίνει με τους ιδιοκτήτες λεωφορείων οι οποίοι κλήθηκαν στο τέλος του 2022 κατ' εφαρμογή της 50025/2018 (Β 4217/2018) ΚΥΑ, να τιμολογήσουν την επιπλέον την αναπροσαρμοσμένη τιμή του καυσίμου υπολογισμένης της χιλιομετρικής απόστασης που διένυσαν.

Φαίνεται πως συντόμευση του χρόνου των διαδικασιών ανάθεσης των υπό εκτέλεση δρομολογίων ζητάει ο ένας στους δύο, με έναν στους τρεις να ζητούν να εκτιμώνται οι πραγματικές ανάγκες των σχολικών μονάδων εγκαίρως, συχνά παρατηρείται να δημοπρατείται δρομολόγιο και τελικά όταν ο τελικός ανάδοχος απευθύνεται στη σχολική μονάδα για παραλαβή του μαθητή να μαθαίνει πως εκ παραδρομής καταχωρήθηκε η ανάγκη με αποτέλεσμα να μένει ο μεταφορέας χωρίς δουλειά.

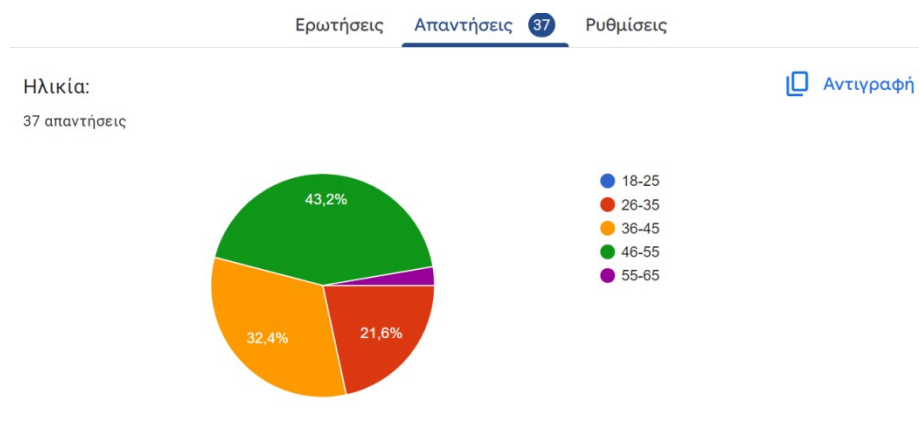
Λαμβάνοντας όλα τα παραπάνω υπόψη φαίνεται πως αν και οι διαδικασίες ανάθεσης των δρομολογίων των επαγγελματιών ΕΔΧ αυτοκινητιστών έχουν βελτιωθεί σημαντικά υπάρχουν ακόμα περιθώρια βελτίωσης των διαδικασιών. Οι συνεχώς μεταβαλλόμενες ανατιμήσεις στη τιμή του πετρελαίου για παράδειγμα δεν έχουν ληφθεί υπόψη στις τιμές ανά δρομολόγιο, σε πολλές περιπτώσεις, οι καθυστερήσεις στις πληρωμές αλλά και οι πιο άμεσες αναθέσεις των

δρομολογίων με την άμεση και έγκυρη ενημέρωση των αυτοκινητιστών είναι ίσως μερικά από τα μέτρα που οφείλει να λάβει υπόψη της η Περιφέρεια. Σε κάθε περίπτωση τα συγκεκριμένα δρομολόγια δίνουν δουλειά και ενισχύουν σημαντικά τα νοικοκυριά των αυτοκινητιστών καθώς και ρυθμίζουν την ασφαλή μετακίνηση μαθητών από και προς τις σχολικές τους μονάδες καθ' όλη τη διάρκεια της σχολικής χρονιάς. Σκοπός είναι να παραμείνει ενεργό το οικονομικό όφελος των ιδιοκτητών ΕΔΧ ΤΑΞΙ και να συνεχίσουν να υποβάλλουν οικονομικές προσφορές ώστε αμφότεροι μεταφορείς και μαθητές να απολαμβάνουν τα οφέλη που αναλογούν στο κάθε μέρος, τόσο οικονομικά για τους μεταφορείς και η διευκόλυνση για τη πρόσβαση στην εκπαίδευση από τη μεριά των μαθητών.

13.2 Απαντήσεις ανά ερώτηση

Η πρώτη ερώτηση ανήκε στην πρώτη κατηγορία του ερωτηματολογίου μας που αφορούσε τα δημογραφικά στοιχεία και συγκεκριμένα στην ηλικιακή κατηγορία των ερωτηθέντων αυτοκινητιστών. Ο στόχος του ερωτήματος είναι να δούμε κατά πόσον ηλικιακά έχουν προσαρμοστεί στις απαιτήσεις της συμμετοχής σε ηλεκτρονικούς διαγωνισμούς. Όπως φαίνεται και από την καταγραφή των απαντήσεων τους το μεγαλύτερο ηλικιακό εύρος εντοπίζεται στους 46-55 ετών (16 άτομα) με ποσοστό συχνότητας 43,2%, αμέσως

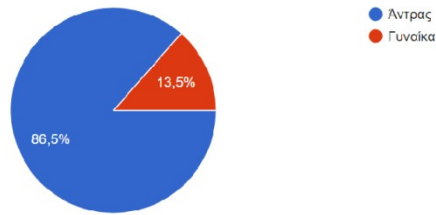
μετά το ηλικιακό εύρος 36-45 ετών (12 άτομα) έρχεται δεύτερο με ποσοστό 32,4% και τρίτο το 26-35 ετών με δείκτη συχνότητας 21,6% (8 άτομα) και τέλος με ποσοστό μόλις 2,7% (1 άτομο) για το ηλικιακό εύρος 55-65 ετών. Οι μεγαλύτεροι λοιπόν σε ηλικία ενδεχομένως δε μπορούν να υποστηρίξουν τεχνικά τις απαιτήσεις της ηλεκτρονικής συμμετοχής.



Η δεύτερη ερώτηση ανήκε και πάλι στην πρώτη κατηγορία του ερωτηματολογίου μας που αφορούσε τα δημογραφικά στοιχεία και συγκεκριμένα το φύλο των ερωτηθέντων αυτοκινητιστών. Όπως φαίνεται και από την καταγραφή των απαντήσεων τους το μεγαλύτερο εντοπίζεται στους άνδρες τριάντα δύο (32) άτομα με ποσοστό συχνότητας 86,5%, ενώ οι γυναίκες είναι μόλις πέντε (5) με ποσοστό συχνότητας 13,5%.

Φύλο:
37 απαντήσεις

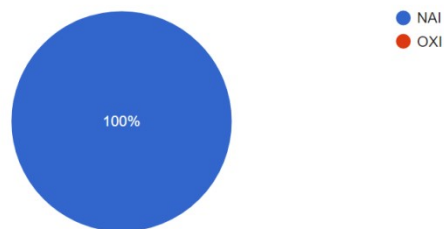
Αντιγραφή



Η πρώτη ερώτηση του δεύτερου μέρους του ερωτηματολογίου, αφορά στην επαγγελματική ιδιότητα των ερωτηθέντων και το ποσοστό είναι 100% με απάντηση Ναι. Το αποτέλεσμα είναι αναμενόμενο καθώς απευθύνεται αποκλειστικά και μόνο σε επαγγελματίες ιδιοκτήτες ΤΑΞΙ.

1. Είσατε επαγγελματίας ιδιοκτήτης ΤΑΧΙ;
37 απαντήσεις

Αντιγραφή



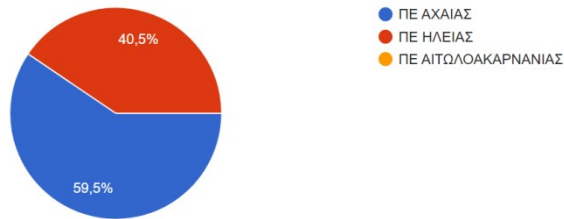
Η δεύτερη ερώτηση του δεύτερου μέρους του ερωτηματολογίου, αφορά στο αν συμμετέχουν στους διαγωνισμούς της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος με σκοπό τη παροχή σχολικών δρομολογίων, το ποσοστό είναι 100% με απάντηση Ναι. Το αποτέλεσμα είναι αναμενόμενο καθώς απευθύνεται αποκλειστικά και μόνο σε επαγγελματίες ιδιοκτήτες ΤΑΞΙ οι οποίοι παρέχουν σχολικά δρομολόγια στην ΠΔΕ.



Η τρίτη ερώτηση του δεύτερου μέρους του ερωτηματολογίου, αναζητά την Περιφερειακή Ενότητα στην οποία απευθύνονται οι οικονομικοί φορείς. Στην ΠΕ Αχαΐας απευθύνονται 22 ιδιοκτήτες ΤΑΞΙ με ποσοστό 59,5% και στην ΠΕ Ηλείας 15 ιδιοκτήτες ΤΑΞΙ με ποσοστό 40,5%, ωστόσο δεν λήφθηκε κάποιο ποσοστό απάντησης από την ΠΕ Αιτωλοακαρνανίας, παρόλο που απευθύνθηκε και σε ιδιοκτήτες ΤΑΞΙ της περιοχής αυτής το ερωτηματολόγιο.

3. Αν απαντήσατε ΝΑΙ Σε ποιά Περιφερειακή Ενότητα απευθύνεστε;
37 απαντήσεις

Αντιγραφή

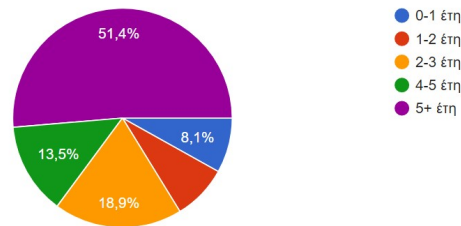


Η τέταρτη ερώτηση του δεύτερου μέρους αφορά στο χρόνο συμμετοχής στους διαγωνισμούς της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος για μεταφορά μαθητών. Ο σκοπός της ερώτησης ήταν να επιβεβαιωθεί μέσω της εργασίας η εμπειρία των συμμετεχόντων στους διαγωνισμούς, και ιδιαίτερος στους ηλεκτρονικούς. Περισσότεροι από τους μισούς και συγκεκριμένα με ποσοστό 51,4% (19 άτομα συμμετέχουν για περισσότερα από 5 έτη. Με ποσοστό 18,9% συμμετέχουν από 2-3 έτη 7 άτομα, με ποσοστό 13,5% συμμετέχουν 5 άτομα για 4-5 έτη, με ποσοστό 8,1% συμμετέχουν 3 άτομα για πρώτη φορά, και 1-2 έτη συμμετέχει επίσης το 8,1% με 3 άτομα. Βλέπουμε πως οι περισσότεροι επαγγελματίες που έχουν ενεργή συμμετοχή στο διαγωνισμό και συγκεκριμένα σε ποσοστό άνω του 64,9% συμμετέχουν για περισσότερο από 4 έτη, άρα είναι ενεργοί στο Δυναμικό σύστημα αγορών για τα έτη 2020-2021, 2021-2022, 2022-2023, 2023-2024 της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος για μεταφορά μαθητών από την έναρξη της εφαρμογής του.

4. Πόσα χρόνια συμμετέχετε στον εν λόγω διαγωνισμό;

 Αντιγραφή

37 απαντήσεις

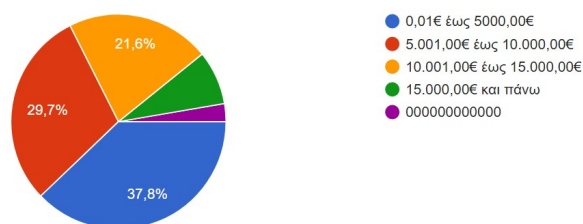


Η πέμπτη ερώτηση του δεύτερου μέρους του ερωτηματολογίου αφορά στο μέρος κατά το οποίο βελτιώνεται το εισόδημα του επαγγελματία ιδιοκτήτη ΕΔΧ ΤΑΞΙ από τη συμμετοχή του στη μεταφορά μαθητών με δημόσια σύμβαση. Με ποσοστό 37,8% (14 άτομα) εισπράττουν ετησίως έως 5.000,00€. Με ποσοστό 29,7% (11 άτομα) εισπράττουν από 5.000,00€ έως 10.000,00€ . Ένα σημαντικό ποσοστό της τάξεως του 21,6% (8 άτομα) εισπράττει από 10.000,00€ έως 15.000,00€. Ενώ πάνω από 15.000,00€ εισπράττει το 10,8% (4 άτομα). Ένας στους επαγγελματίες λαμβάνει έναν ετήσιο μισθό μόνο και μόνο από τη μεταφορά μαθητών.

5. Το εισόδημα που εισπράττετε ετησίως από την ΠΔΕ είναι:

[Αντιγραφή](#)

37 απαντήσεις

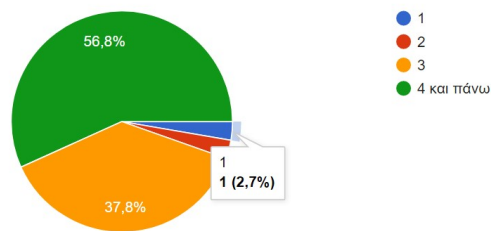


Η έκτη ερώτηση του δεύτερου μέρους αφορά στη συχνότητα τιμολόγησης των εργασιών τους, με ποσοστό 56,8% (21 άτομα) τιμολογούν τη μεταφορά περισσότερες από τέσσερις φορές . Με ποσοστό 37,8% (14 άτομα) τιμολογούν τη μεταφορά 3 φορές, με ποσοστό 2,7% (1 άτομο) τιμολογεί 1 φορά το χρόνο, με το ίδιο ποσοστό 2,7% (1 άτομο) τιμολογεί 2 φορές το χρόνο. Στόχος της ερώτησης είναι να εντοπίσουμε τη περιοδικότητα της τιμολόγησης η οποία οδηγεί σε είσπραξη εισοδήματος για τον επαγγελματία. Η συντριπτική πλειοψηφία του 94,6% τιμολογεί πάνω από 3 φορές το χρόνο. Δηλαδή κόβει τιμολόγιο ανά τρίμηνο ή τετράμηνο εφόσον πραγματοποιήσει τη μεταφορά μαθητών. Παράδειγμα: έναρξη μεταφοράς μαθητών την 11/09/2022, τιμολόγηση των εκτελεσθέντων μεταφορών την 31/12/2022.

6. Πόσα τιμολόγια εκδίδετε προς τη ΠΔΕ μέσα σε 1 έτος;

Αντιγραφή

37 απαντήσεις

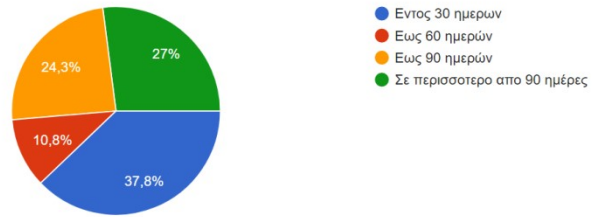


Στην έβδομη ερώτηση του δεύτερου μέρους εντός 30 ημερών εισπράττουν την απαίτησή τους το 37,8% (14 άτομα), με ποσοστό 27% (10 άτομα) εισπράττει σε περισσότερο από 90 ημέρες. Σε έως 90 ημέρες εισπράττει την απαίτησή του το 24,3% (9 άτομα) και τέλος με ποσοστό 10,8% (4 άτομα) εισπράττει την απαίτησή του σε έως 60 ημέρες. Είδαμε προηγουμένως από τις απαντήσεις της ερώτησης 6 το χρόνο τιμολόγησης, τώρα βλέπουμε το χρόνο αναμονής για την είσπραξη της απαίτησης. Ένας στους τρεις εξοφλείται σε διάστημα άνω των 90 ημερών, το οποίο σημαίνει πως στο παράδειγμα του ερωτήματος 6 με την τιμολόγηση την 31/12/2022 έχει μία στις τρεις πιθανότητες να πληρωθεί μετά από 90 ημέρες, δηλαδή μετά την 31/03/2023 για μεταφορές που πραγματοποίησε το διάστημα από 11/09/2022 έως 31/12/2022. Τα κόστη της μεταφοράς βαρύνουν το μεταφορέα σε κάθε περίπτωση και οφείλει να χρηματοδοτεί τα δρομολόγια με καύσιμα, ασφαλιστήρια συμβόλαια, ελέγχους ΚΤΕΟ, service, αμοιβές οδηγών κλπ.

7. Από την ημερομηνία έκδοσης του Τιμολογίου μέσα σε πόσο χρονικό διάστημα εξοφλείστε συνήθως;

Αντιγραφή

37 απαντήσεις

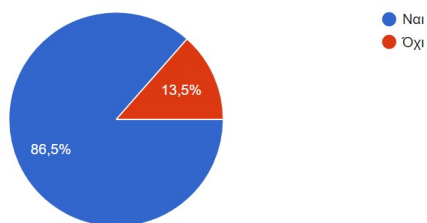


Η όγδοη ερώτηση αναζητά το επίπεδο βελτίωσης του εισοδήματος που απολαμβάνει το δείγμα μέσω της δημόσιας σύμβασης, με ποσοστό 86,5% (32 άτομα) απαντούν ΝΑΙ ενώ με ποσοστό 13,5% (5 άτομα) απαντούν ΟΧΙ.

8. Θεωρείτε πως το ετήσιο εισόδημα σας έχει βελτιωθεί από τότε που παρέχετε την υπηρεσία μεταφοράς μαθητών για την ΠΔΕ;

[Αντιγραφή](#)

37 απαντήσεις



Η ένατη ερώτηση του δεύτερου μέρους του ερωτηματολογίου αναζητά το ποσοστό του καθαρού ετήσιου εισοδήματος που εισπράττεται από τη μεταφορά μαθητών. Με ποσοστό 32,4% (12 άτομα) δηλώνουν πως πάνω από 50% του ετήσιου εισοδήματός τους προέρχεται από την εν

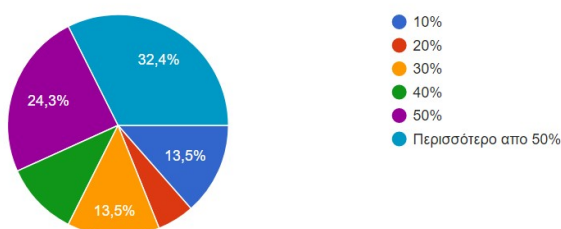
λόγω δημόσια σύμβαση. Το 24,3% (9 άτομα) δηλώνουν πως τα μισά τους χρήματα προέρχονται από τη δημόσια σύμβαση. Με 13,5% (5 άτομα) δηλώνουν πως το 10% του εισοδήματός τους προέρχεται από τη δημόσια σύμβαση, ίδιο ποσοστό 13,5% (5 άτομα) δηλώνουν πως το 30% προέρχεται από τη δημόσια σύμβαση, και ένα ποσοστό 5,4% (2 άτομα) δηλώνουν πως το 20% προέρχεται από τη δημόσια σύμβαση. Βλέπουμε πως τουλάχιστον ένας στους δύο διπλασιάζει τους τζίρους του μέσω της δημόσιας σύμβασης.

Ερωτήσεις Απαντήσεις 37 Ρυθμίσεις

9. Τι ποσοστό του ετήσιου εισοδήματός σας εισπράττετε για την μεταφορά μαθητών; (κατά προσέγγιση)

[Αντιγραφή](#)

37 απαντήσεις



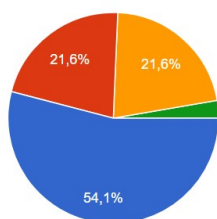
Η δέκατη ερώτηση αναζητά το αν είναι ευχαριστημένοι οι μεταφορείς από την αμοιβή που λαμβάνουν για την υπηρεσία μεταφοράς μαθητών. Η πλειοψηφία με ποσοστό 54,1% (20 άτομα) απαντούν ΝΑΙ, με ποσοστά 21,6% και 21,6% (8 άτομα και 8 άτομα αντίστοιχα) απαντούν ΟΧΙ και Ούτε Ναι ούτε ΟΧΙ, με ποσοστό 2,7% (1 άτομο) απαντά πως από τον 4/2022 και μετά δεν είναι ευχαριστημένος καθώς

από τότε αυξήθηκαν τα έξοδα παροχής της υπηρεσίας χωρίς ανάλογη αύξηση της τιμής από το κράτος.

10. Είστε ευχαριστημένοι από την αμοιβή που λαμβάνετε για την υπηρεσία της μεταφοράς μαθητών προς την ΠΔΕ;

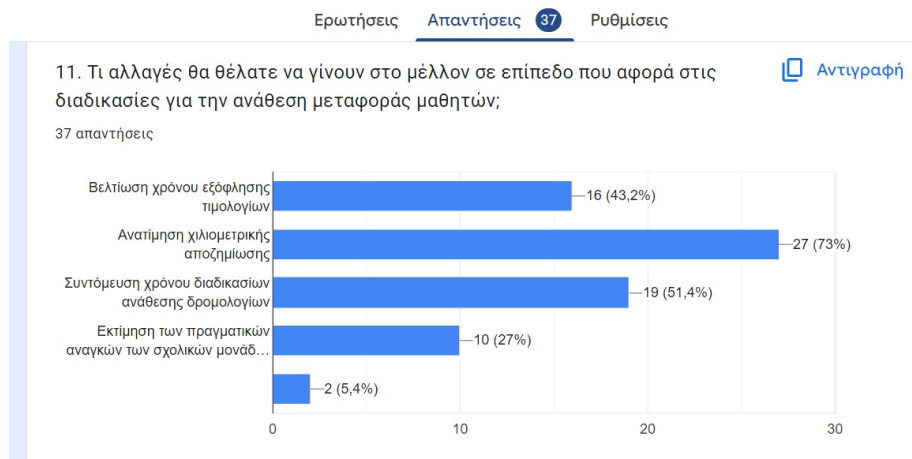
[Αντιγραφή](#)

37 απαντήσεις



- Ναι
- Όχι
- Ούτε Ναι ούτε Όχι
- Από τον 4/2022 κ νερά δεν είμαι διότι αυξηθήσαν όλα τα έξοδα στην παροχή εργασίας και ειδικά τα καύσιμα και δεν έγινε ανάλογη αύξηση της τιμής στα μαθητικά δρομολόγια από το κράτος.

Η ενδέκατη και τελευταία ερώτηση αναζητά αλλαγές που επιθυμούν οι μεταφορείς στο μέλλον. Η συντριπτική πλειοψηφία με ποσοστό 73% ζητάει ανατίμηση της χιλιομετρικής αποζημίωσης, το 51,4% ζητάει Συντόμευση του χρόνου των διαδικασιών ανάθεσης των δρομολογίων, το 43,2% ζητάει βελτίωση του χρόνου εξόφλησης των τιμολογίων, το 27% ζητάει εκτίμηση των πραγματικών αναγκών των σχολικών μονάδων εγκαίρως και περιορισμό των μεταβολών , και με ποσοστό 5,4% ζητούν άλλες αλλαγές χωρίς να τις προσδιορίζουν.



14. Συζήτηση

Για τους λόγους συγγραφής της παρούσας διπλωματικής εργασίας διενεργήθηκε έρευνα μέσω ερωτηματολογίων. Έχει επιλεχθεί ο συγκεκριμένος τρόπος καθώς αναδεικνύει το θέμα που εξετάζουμε με τις υπάρχουσες κοινωνικά συνθήκες που διαδραματίζονται εν έτη 2023. Το ερωτηματολόγιο απευθύνθηκε αποκλειστικά σε ιδιοκτήτες ΕΔΧ ΤΑΞΙ οι οποίοι εκτελούν ήδη μαθητικά δρομολόγια με δημόσια σύμβαση, και ήταν διαθέσιμο σε αυτούς για 7 ημέρες αποκλειστικά. Απευθύνθηκε συστημένα σε 90 συνολικά μεταφορείς, συγκεκριμένα 30 της ΠΕ Αχαΐας, 30 της ΠΕ Ηλείας και 30 της ΠΕ Αιτωλοακαρνανίας, μεταφορείς πελάτες του λογιστικού γραφείου της Μαρίας Γιαννακοπούλου, από αυτούς 37 ανταποκρίθηκαν στο κάλεσμα, δυστυχώς δεν απάντησε κανείς από την ΠΕ Αιτωλοακαρνανίας παρόλα αυτά τα αποτελέσματα είναι ενδεικτικά και πετυχαίνουν το στόχο του ερωτηματολογίου ο οποίος είναι να αναδειχθούν τα σημαντικότερα οικονομικά οφέλη των αυτοκινητιστών. Όπως γίνεται αντιληπτό και στα κεφάλαια “Αποτελέσματα” καθώς και στην “Ανάλυση” οι αυτοκινητιστές ΕΔΧ απολαμβάνουν σημαντικά οικονομικά οφέλη από την συμμετοχή τους διαγωνισμούς της Περιφέρειας καθώς έχουν μήνα με το μήνα ένα σταθερό εισόδημα προς βελτίωση της οικονομικής τους κατάστασης. Σε πολλαπλά επίπεδα τέτοιες πρωτοβουλίες εκ μέρους της Περιφέρειας μπορούν να στηρίζουν σημαντικά και άλλα επαγγελματικά σωματεία. Είναι ιδιαιτέρως σημαντικό ο κρατικός μηχανισμός να βρίσκεται κοντά στους πολίτες του, και να τους δίνει κίνητρα να συνεχίζουν να εργάζονται με δικαιώματα αλλά και να τους δίνει ευκαιρίες συνεχούς ανάπτυξης.

Είναι δόκιμο πλέον να θεωρούμε πως πρωτοβουλίες εκ μέρους του κρατικού μηχανισμού μπορούν να βοηθήσουν σημαντικά στην εξέλιξη αλλά και στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των ιδιωτών επαγγελματιών. Συζήτηση θα έπρεπε να ανοίξει σχετικά με βελτιώσεις αλλά και σε αρκετές φορές αναβαθμίσεις των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η εργασία μέσω των ερωτηματολογίων, περιορίστηκε στις απόψεις των αυτοκινητιστών σχετικά με τις διαδικασίες αναθέσεις και τις μισθολογικές τους απολαβές.

15. Συμπέρασμα

Η συγκεκριμένη έρευνα είχε ως στόχο να αναδειχθούν τα πολλαπλά οφέλη και κυρίως τα οικονομικά που επηρεάζουν τους επαγγελματίες ιδιοκτήτες ΤΑΞΙ, το βαθμό στον οποίο στηρίζονται επαγγελματικά και το τι θα μπορούσε να συμβεί αν τους το στερήσει κάποια στιγμή η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος. Όπως σε κάθε κοινωνία έτσι και στο παράδειγμα της ΠΔΕ η θέσπιση ενός συστήματος που θα αποφέρει τα μέγιστα οφέλη προς ικανοποίηση του κοινωνικού ρόλου της μετακίνησης μαθητών με σκοπό την απόκτηση γνώσεων και παιδείας χρήζει ενός από τα πιο σημαντικά ζητήματα που αξίζει να σταθούμε σε αυτή την εργασία. Πέρα από τα σημαντικότερα οικονομικά οφέλη που προκύπτουν από την συμμετοχή ιδιωτών αυτοκινητιστών στους διαγωνισμούς της ΠΔΕ. Ακόμα, έχουν καταγραφεί βάσει των απαντήσεων των αυτοκινητιστών δυσκολίες ή διαδικασίες που θα μπορούσαν να βελτιστοποιηθούν προκειμένου να συνεχιστεί να ενισχύεται σημαντικά ο συγκεκριμένος κλάδος αυτοκινητιστών και στο μέλλον και με ακόμα καλύτερες συνθήκες τιμολόγησης των υπηρεσιών μεταφοράς, τουλάχιστον προσαρμοσμένα στις ανατιμήσεις των αγαθών που γίνονται, αν και εφόσον είναι εφικτό βάσει του προϋπολογισμού. Σε κάθε περίπτωση οφείλει να βελτιωθεί ο χρόνος εξόφλησης των τιμολογίων μεταφοράς, και να περιοριστεί στο διάστημα έως των 30 ημερολογιακών ημερών. Να εντοπιστούν οι λόγοι που καθυστερεί τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα η εξόφληση των τιμολογίων και να εξαλειφτούν. Μελλοντικά, θα μπορούσαν να εξεταστούν εκ νέου οι συνθήκες παροχής σχολικών δρομολογίων από επαγγελματίες ΕΔΧ από μέρους της Περιφέρειας και να διαπιστωθεί

σε τι βαθμό αν και κατά πόσο έχουν βελτιωθεί οι διαδικασίες. Ακόμα, θα μπορούσε να γίνει και σύγκριση μεταξύ Περιφερειών και άλλων τμημάτων της Ελλάδας και να καταγραφούν και τα αιτήματα ή οι εντυπώσεις και άλλων σωματείων.

16. Παράρτημα

Στο “Παράρτημα” υπάρχουν ενδεικτικές εικόνες του ερωτηματολογίου (ΤΜΗΜΑ Α) όπου και δόθηκε στους ερωτηθέντες συμμετέχοντες αυτοκινητιστές, καθώς και τα αποτελέσματα (ΤΜΗΜΑ Β) σε πίτες και ραβδογράμματα.

16.1 ΤΜΗΜΑ Α (Ερωτηματολόγιο ως κατετέθη για συμπλήρωση)

ΠΜΣ "Δημόσια Διοίκηση & Τοπική Αυτοδιοίκηση"

Ονομάζομαι Μαρία Γιαννακοπούλου και το παρόν ερωτηματολόγιο έχει δημιουργηθεί στα πλαίσια της μεταπτυχιακής διπλωματικής μου εργασίας, στο ΠΜΣ "Δημόσια Διοίκηση & Τοπική Αυτοδιοίκηση", με θέμα “Η τοπική αυτοδιοίκηση ως αρωγός στην ενίσχυση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας/ επιχειρηματικότητας στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, Διενέργεια Διαγωνισμών παροχής σχολικών δρομολογίων σε επαγγελματίες οδηγούς για μετακίνηση μαθητών - οφέλη”. Το ερωτηματολόγιο απευθύνεται σε επαγγελματίες αυτοκινητιστές που συμμετέχουν στους μειοδοτικούς διαγωνισμούς της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας για την παροχή σχολικών δρομολογίων. Οι απαντήσεις σας θα είναι ανώνυμες και τα αποτελέσματα θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά και μόνο για την εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας.

Ευχαριστώ εκ των προτέρων για τον χρόνο σας και τις απαντήσεις σας.

A. Δημογραφικά Στοιχεία

1. Ηλικία: (πολλαπλής επιλογής)

- 18-25
- 26-35
- 36-45
- 46-55
- 55-65

2. Φύλο: (πολλαπλής επιλογής)

- Άντρας
- Γυναίκα

B. Επαγγελματική ιδιότητα (πολλαπλής επιλογής)

1. Είσαστε επαγγελματίας ιδιοκτήτης TAXI;

- ΝΑΙ
- ΟΧΙ

2. Συμμετέχετε σε Διαγωνισμούς της Περιφέρειας ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ με σκοπό την παροχή σχολικών δρομολογίων; (πολλαπλής επιλογής)

- ΝΑΙ
- ΟΧΙ

3. Αν απαντήσατε ΝΑΙ Σε ποιά Περιφερειακή Ενότητα απευθύνεστε;
(πολλαπλής επιλογής)

- ΠΕ ΑΧΑΪΑΣ
- ΠΕ ΗΛΕΪΑΣ
- ΠΕ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ

4. Πόσα χρόνια συμμετέχετε στον εν λόγω διαγωνισμό; (πολλαπλής επιλογής)

- 0-1 έτη
- 1-2 έτη
- 2-3 έτη
- 4-5 έτη
- 5+ έτη

5. Το εισόδημα που εισπράττετε ετησίως από την ΠΔΕ είναι:
(πολλαπλής επιλογής)

- 0,01€ έως 5000,00€
- 5.001,00€ έως 10.000,00€
- 10.001,00€ έως 15.000,00€
- 15.000,00€ και πάνω

6. Πόσα τιμολόγια εκδίδετε προς τη ΠΔΕ μέσα σε 1 έτος; (πολλαπλής επιλογής)

- 1

- 2
- 3
- 4 και πάνω

7. Από την ημερομηνία έκδοσης του Τιμολογίου μέσα σε πόσο χρονικό διάστημα εξοφλείστε συνήθως; (πολλαπλής επιλογής)

- Εντός 30 ημερών
- Έως 60 ημερών
- Έως 90 ημερών
- Σε περισσότερο από 90 ημέρες

8. Θεωρείτε πως το ετήσιο εισόδημα σας έχει βελτιωθεί από τότε που παρέχετε την υπηρεσία μεταφοράς μαθητών για την ΠΔΕ; (πολλαπλής επιλογής)

- ΝΑΙ
- ΟΧΙ

9. Τι ποσοστό του ετήσιου εισοδήματός σας εισπράττετε για την μεταφορά μαθητών; (κατά προσέγγιση) (πολλαπλής επιλογής)

- 10%
- 20%
- 30%
- 40%
- Περισσότερο από 50%

10. Είστε ευχαριστημένοι από την αμοιβή που λαμβάνετε για την υπηρεσία της μεταφοράς μαθητών προς την ΠΔΕ; (πολλαπλής επιλογής)

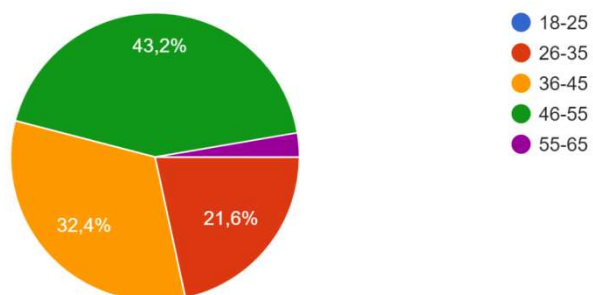
- ΝΑΙ
- ΟΧΙ
- Ούτε ΝΑΙ ούτε ΟΧΙ

11. Τι αλλαγές θα θέλατε να γίνουν στο μέλλον σε επίπεδο που αφορά στις διαδικασίες για την ανάθεση μεταφοράς μαθητών; (Πλαίσια ελέγχου)

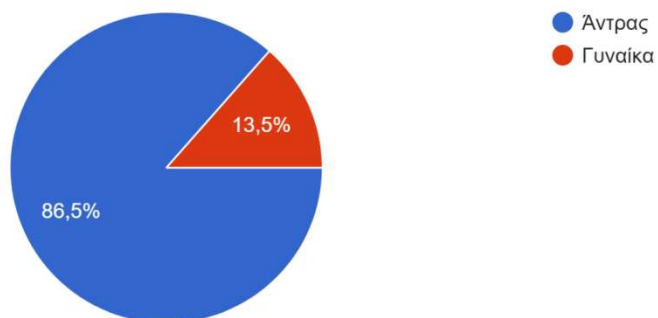
- Βελτίωση χρόνου εξόφλησης τιμολογίων
- Ανατίμηση χιλιομετρικής αποζημίωσης
- Συντόμευση χρόνου διαδικασιών ανάθεσης δρομολογίων
- Εκτίμηση των πραγματικών αναγκών των σχολικών μονάδων εγκαίρως και περιορισμό των μεταβολών
- Άλλο (συμπλήρωση κειμένου απάντησης)

16.2 ΤΜΗΜΑ Β απαντήσεις (Πίτες - Ραβδογράμματα)

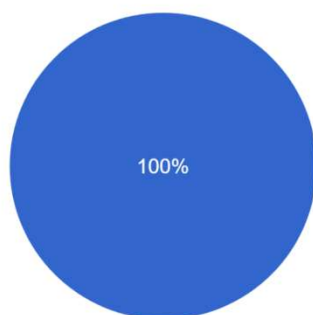
Ηλικία:
37 απαντήσεις



Φύλο:
37 απαντήσεις



1. Είσαστε επαγγελματίας ιδιοκτήτης TAXI;
37 απαντήσεις



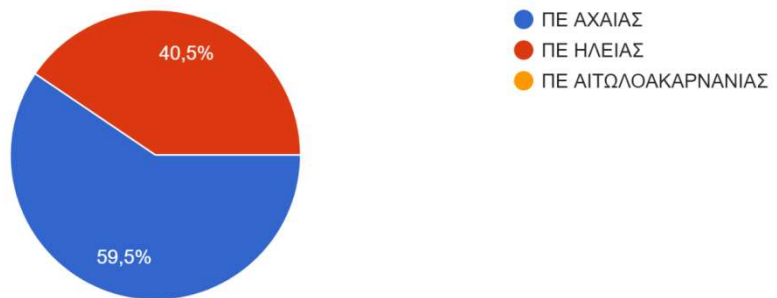
● ΝΑΙ
● ΟΧΙ

2. Συμμετέχετε σε Διαγωνισμούς της Περιφέρειας ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ με σκοπό την παροχή
σχολικών δρομολογίων;
37 απαντήσεις

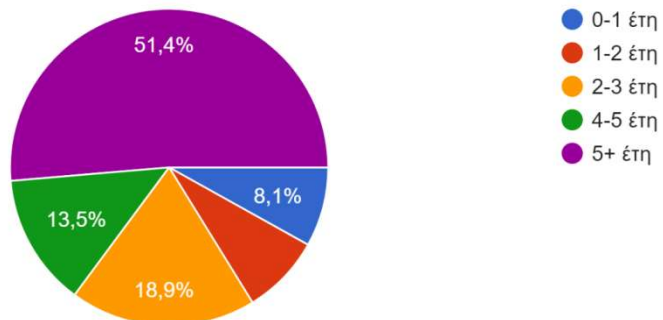


● ΝΑΙ
● ΟΧΙ

3. Αν απαντήσατε ΝΑΙ Σε ποιά Περιφερειακή Ενότητα απευθύνεστε;
37 απαντήσεις

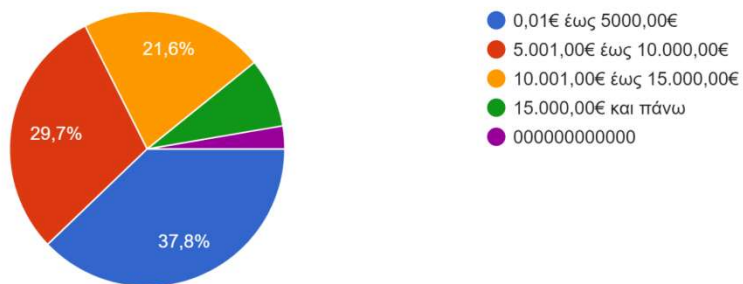


4. Πόσα χρόνια συμμετέχετε στον εν λόγω διαγωνισμό;
37 απαντήσεις



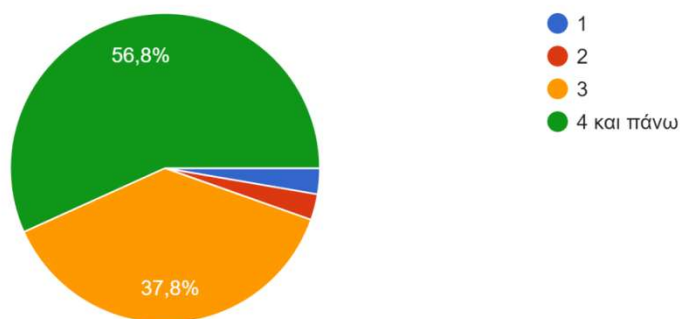
5. Το εισόδημα που εισπράττετε ετησίως από την ΠΔΕ είναι:

37 απαντήσεις



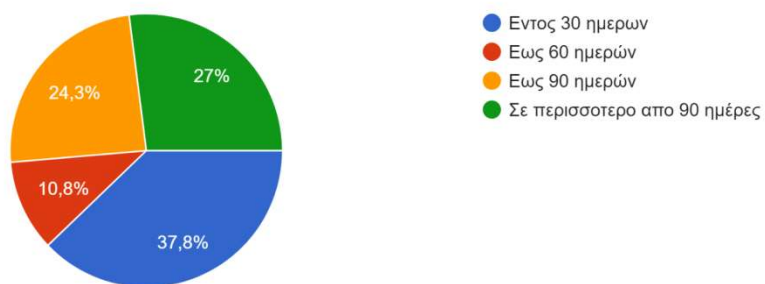
6. Πόσα τιμολόγια εκδίδετε προς τη ΠΔΕ μέσα σε 1 έτος;

37 απαντήσεις

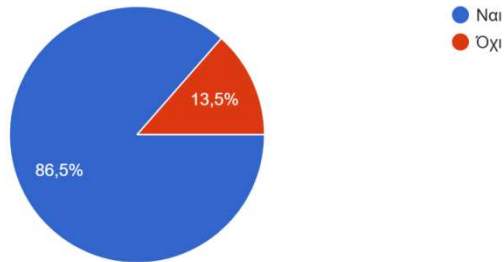


7. Από την ημερομηνία έκδοσης του Τιμολογίου μέσα σε πόσο χρονικό διάστημα εξοφλείστε συνήθως;

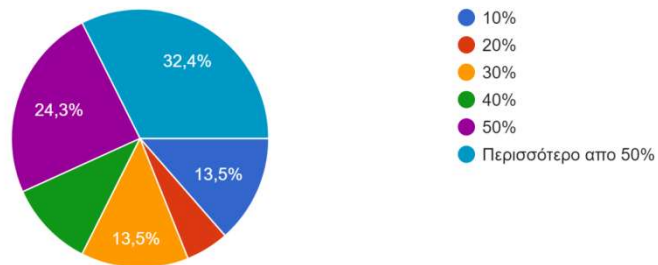
37 απαντήσεις



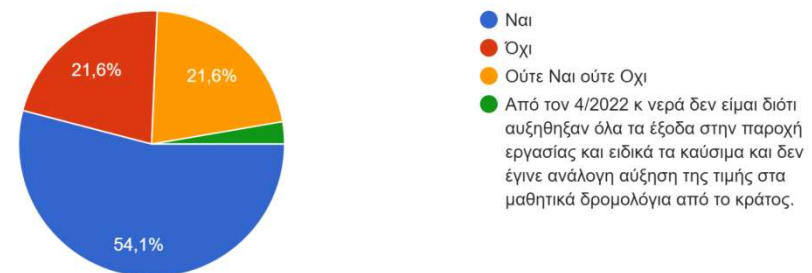
8. Θεωρείτε πως το ετήσιο εισόδημα σας έχει βελτιωθεί από τότε που παρέχετε την υπηρεσία μεταφοράς μαθητών για την ΠΔΕ;
37 απαντήσεις



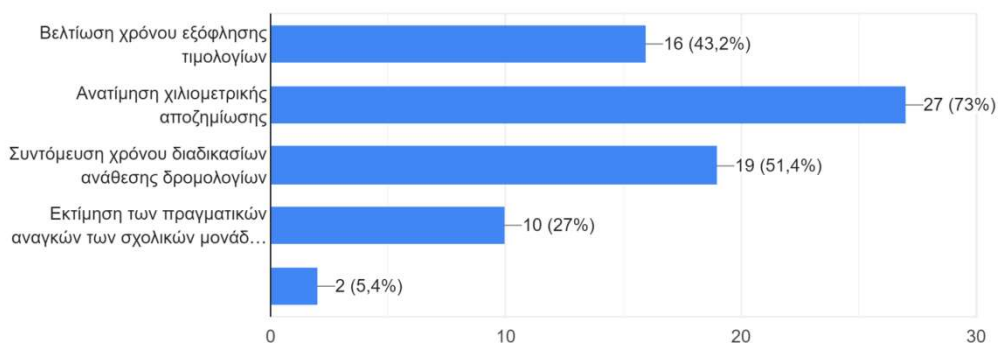
9. Τι ποσοστό του ετήσιου εισοδήματος σας εισπράττετε για την μεταφορά μαθητών; (κατά προσέγγιση)
37 απαντήσεις



10. Είστε ευχαριστημένοι από την αμοιβή που λαμβάνετε για την υπηρεσία της μεταφοράς μαθητών προς την ΠΔΕ;
37 απαντήσεις



11. Τι αλλαγές θα θέλατε να γίνουν στο μέλλον σε επίπεδο που αφορά στις διαδικασίες για την ανάθεση μεταφοράς μαθητών;
37 απαντήσεις



17. Νόμοι / ΦΕΚ

- Αναθεώρηση του κατώτατου μισθού με το άρθρο 103 του ν. 4172/2013 (Α' 167).
- ΔΣΑ - ΑΡΘΡΟ 33 Ν. 4412/2016 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ
- Κοινή Υπουργική Απόφαση 50025/2018 - ΦΕΚ 4217/Β/26-9-2018.
- “Μέτρα για την εφαρμογή του μηχανισμού στήριξης της Ελληνικής οικονομίας από τα κράτη μέλη της Ζώνης του Ευρώ και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο” Ν.3845 (ΦΕΚ Α' 65/6-5-2010)
- Πρόγραμμα Καλλικράτης - Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87Α)
- Πρόγραμμα Κλεισθένης Ι - Ν. 4555 (ΦΕΚ Α' 133/19.07.2018)
- Μεταρρυθμίσεις εν μέσω μνημονίων - Ν.4389 (ΦΕΚ Α' 94/27-5-2016)
- ΕΑΑΔΗΣΥ - Ν.4412(ΦΕΚ Α' 147/08-08-2016) “Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών”
- Το νέο νομοθετικό καθεστώς (Ν 4782/2021 – ΦΕΚ Α' 36/9.3.2021)
- Την υπ' αριθμ. 587/2020 απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας με θέμα «Έγκριση κατάρτισης των όρων διενέργειας αρχικού διαγωνισμού για την εφαρμογή Δυναμικού Συστήματος Αγορών του άρθρου 33 του Ν.4412/2016, τετραετούς διάρκειας, για την ανάθεση υπηρεσιών μεταφοράς μαθητών Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης χωρικής αρμοδιότητας Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, για τα σχολικά έτη 2020-2021,

2021-2022, 2022-2023 & 2023-2024, συνολικού προϋπολογισμού μέχρι του ποσού των 80.800.000,00€ συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων προαίρεσης για τροποποίηση των υφιστάμενων δρομολογίων έως 8% και της αναπροσαρμογής του τιμήματος λόγω αλλαγής της τιμής καυσίμου έως 2%, των επιμέρους διαγωνισμών)»

Μνημόνια Υπογραφές

- “Πρώτο Μνημόνιο” Ν. 4046 (ΦΕΚ Α’ 28 (14/2/2012))
- “Δεύτερο Μνημόνιο” Ν.4336 (ΦΕΚ Α’ 94/14-8-2015)
- “Τρίτο Μνημόνιο” Ν. 4387 (ΦΕΚ Α’ 85/12-5-2016)

18. Λοιπές Πηγές / Στοιχεία, Διαδικτυακές Διευθύνσεις

- Δήμοι Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας - Έδρες (σύνδεσμος [εδώ](#))
- ARCADIAPORTAL.GR - Το ΑΕΠ της Ελλάδας από το 2009 έως το πρώτο εξάμηνο του 2016 και έπεται η συνέχεια (σύνδεσμος [εδώ](#))
- CNN GREECE - Το ΑΕΠ μεταξύ 2016 και 2019 αυξήθηκε κατά 9,1 δισ. ευρώ και το χρέος κατά 16 δισ. ευρώ (σύνδεσμος [εδώ](#))
- Masduki, T. (2020). MSME and cooperative transformation. (σύνδεσμος: [εδώ](#))

19. Βιβλιογραφικές Αναφορές

19.1 Ελληνόγλωσσες

Κάππας, Θ. (2017). Το σύγχρονο μανάτζμεντ στην Ελληνική Τοπική Αυτοδιοίκηση και η μεταρρύθμιση του Καλλικράτη: το παράδειγμα του Δήμου Αθηναίων (Doctoral dissertation, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών. Σχολή Επιστημών Οικονομίας και Δημόσιας Διοίκησης. Τμήμα Δημόσιας Διοίκησης).

Καρλαύτης, Μ., & Λυμπέρης, Κ. (2009). Συστήματα Αστικών Συγκοινωνιών. *Αθήνα, Συμμετρία*.

Κουτσώνα, Β., & Λουκαδουνου, Σ. (2020). Καινοτομία στην τοπική αυτοδιοίκηση: ανάλυση διεθνών καλών πρακτικών.

Λαμπράκης, Χ. (2015). Έρευνα αξιολόγησης του προγράμματος "Καλλικράτης" από τους αιρετούς του δήμου Δωδώνης.

Μορφουλάκη, Μ., Βασιλαντωνάκης, Μ. Β., Ιορδανόπουλος, Π., Σταθακόπουλος, Α., & Χρυσοστόμου, Κ. (2013). Μελέτη για τις αναγκαίες βελτιώσεις του συστήματος μεταφοράς μαθητών, προς το σκοπό της αποτελεσματικής υλοποίησης του σχεδιαζόμενου Σχολείου του 21ου αιώνα: Π 2. 1 Περιγραφή και ανάλυση του υφιστάμενου έργου μεταφοράς μαθητών σε όλες τις περιφέρειες της χώρας: Αριθμός Έκδοσης: ΕΚΕΤΑ-ΙΜΕΤ-ΕΜ-Β-2011-1.

Παληού, Σ. (2018). Τοπική Αυτοδιοίκηση και αδειοδότηση των επιχειρήσεων στην Ελλάδα: Αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και προτάσεις μεταρρύθμισης της πολιτικής.

Χλέπας, Ν. Κ. (1999). Η τοπική αυτοδιοίκηση στην Ελλάδα. Ο διαλεκτικός ανταγωνισμός της Αποκέντρωσης με την Αυτοδιοίκηση, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή.

Χριστάκου, Χ. (2015). Η τοπική αυτοδιοίκηση στην Ελλάδα: θεσμός και λειτουργία στην ευρωπαϊκή προοπτική.

19.2 Ξενόγλωσσες

Kapetanopoulou, P., & Tagaras, G. (2011). Drivers and obstacles of product recovery activities in the Greek industry. *International Journal of Operations & Production Management*, 31(2), 148-166.

Kilintzis, P., Samara, E., Carayannis, E. G., & Bakouros, Y. (2020). Business model innovation in Greece: Its effect on organizational sustainability. *Journal of the Knowledge Economy*, 11, 949-967.

Halikiopoulou, Daphne. "Economic crisis, poor governance and the rise of populism: the case of Greece." *Intereconomics* 55.1 (2020): 34-37

Pliakoura, A. P., Beligiannis, G. N., Chatzitheodoridis, F., & Kontogeorgos, A. (2022). The impact of locus of control and motivations in predicting entrepreneurial intentions among farmers: a field research. *Journal of Agribusiness in Developing and Emerging Economies*, 12(2), 183-203.

Skica, Tomasz; Bem, Agnieszka; Żygadło, Karolina (2013) : The role of local government in the process of entrepreneurship development, e-Finanse: Financial Internet Quarterly, ISSN 1734-039X, University of Information Technology and Management, Rzeszów, Vol. 9, Iss. 4, pp. 1-24.

TANEO, S. Y. M., NOYA, S., MELANY, M., & SETIATI, E. A. (2022). The Role of Local Government in Improving Resilience and Performance of Small and Medium-Sized Enterprises in Indonesia. *The Journal of Asian Finance, Economics and Business*, 9(3), 245-256.

Savas, E. S., & Savas, E. S. (2000). Privatization and public-private partnerships.