

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των Αστικών Συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Ι. Επί της αρχής

Με το σχέδιο νόμου επιδιώκεται η εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών της Περιφέρειας Αττικής (όπως αυτή ορίζεται από τον ν. 3852/2010 «Πρόγραμμα Καλλικράτης», πλην νήσων). Βασικοί άξονες του σχεδίου νόμου είναι η αναδιάρθρωση και αναδιοργάνωση των εταιρειών ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΑΜΕΛ, ΗΣΑΠ και ΤΡΑΜ, ο επανακαθορισμός των αρμοδιοτήτων του ΟΑΣΑ και των σχέσεών του με τις παραπάνω εταιρείες και τέλος η ρύθμιση των θεμάτων προσωπικού. Απώτερος στόχος της υπόψη νομοθετικής πρωτοβουλίας είναι η βιωσιμότητα των παραπάνω φορέων.

Ειδικότερα, στόχοι της νομοθετικής πρωτοβουλίας είναι: (α) η βελτίωση του οικονομικού αποτελέσματος του ΟΑΣΑ και των παραπάνω συγκοινωνιακών φορέων δια της μείωσης των ελλειμμάτων, της εκλογίκευσης του κόστους λειτουργίας, της ενίσχυσης των εσόδων και της διασφάλισης της βιωσιμότητας των εν λόγω φορέων, (β) η ενίσχυση των Δημόσιων Συγκοινωνιών στην Αττική με προαγωγή της αστικής κινητικότητας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Παράλληλα εξυπηρετείται και μια σειρά από επιμέρους στόχους: η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, η ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών, η υιοθέτηση νέων τεχνολογιών και ο εξορθολογισμός του ύψους της κρατικής επιδότησης με γνώμονα το μέσο όρο στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Προς εξυπηρέτηση των παραπάνω στόχων προτιμήθηκε η συγχώνευση των εταιρειών ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΑΜΕΛ, ΗΣΑΠ και ΤΡΑΜ, προκειμένου οι βασικοί πάροχοι συγκοινωνιακού έργου να ανέρχονται πλέον σε δύο αντί για πέντε που είναι μέχρι σήμερα. Είναι προφανές βέβαια ότι η μέριμνα για την βελτίωση του παρεχόμενου έργου και την περαιτέρω εξυγίανση των εν λόγω φορέων είναι συνεχής. Έτσι, επιτάσσεται να προβληματοστεί η Διοίκηση για την τελική ενοποίησή των παραπάνω εταιρειών σε έναν μοναδικό φορέα, ζήτημα που θα αποτελέσει αντικείμενο διαλόγου και έρευνας σε σύντομο χρόνο.

Σε ό,τι αφορά ειδικότερα τον επανακαθορισμό των αρμοδιοτήτων και σχέσεων του ΟΑΣΑ, των ως άνω φορέων και των λοιπών φορέων που παρέχουν συγκοινωνιακό έργο στην περιοχή αρμοδιότητάς τους, επελέγη εν τέλει η λύση της γενικής επαναρρύθμισης αυτών προκειμένου να συγκεντρωθούν όλες οι σχετικές διατάξεις σε ένα βασικό νομοθέτημα.

Το σχέδιο νόμου διαιρείται σε τέσσερα κεφάλαια που αφορούν αντιστοίχως: (α) τις ρυθμίσεις για την αναδιάρθρωση και εξυγίανση των δημοσίων αστικών συγκοινωνιών, (β) τις ρυθμίσεις για την οργάνωση και ανάπτυξη των δημοσίων συγκοινωνιών που καταργούν πλέον τις αντίστοιχες ρυθμίσεις του ν. 2669/1998, προκειμένου να επιτευχθεί πλήρης και αποτελεσματική προσαρμογή στο νέο σχήμα οργάνωσης, (γ) τις απαραίτητες ρυθμίσεις των θεμάτων προσωπικού εν όψει της σκοπούμενης αναδιάρθρωσης και (δ) τις μεταβατικές και λοιπές διατάξεις και καταργούμενες ρυθμίσεις.

Το πρώτο κεφάλαιο προβλέπει τη συγχώνευση των εταιρειών – φορέων συγκοινωνιών σε δύο εταιρείες: Την εταιρεία «ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΟΣΥ»), η οποία θα αποτελέσει το νέο φορέα οδικών συγκοινωνιών και θα προκύψει από την απορρόφηση της ΗΛΠΑΠ από την ΕΘΕΛ και την εταιρεία «ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΣΤΑΣΥ»), η οποία θα αποτελέσει το νέο φορέα μέσων σταθερής τροχιάς και θα προκύψει από την απορρόφηση των ΗΣΑΠ και ΤΡΑΜ από την ΑΜΕΛ. Ο ΟΑΣΑ θα είναι ο αποκλειστικός μέτοχος των δύο εταιρειών. Για την διαδικασία των συγχωνεύσεων, λαμβανομένης υπόψη της επιτακτικής ανάγκης για την ταχεία και επιτυχή ολοκλήρωση του όλου εγχειρήματος, το σχέδιο νόμου εισάγει συγκεκριμένες παρεκκλίσεις από τις γενικές διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 περί α.ε. Τούτο, άλλωστε, συνάδει και με τη μονομετοχική σύνθεση των εταιρειών που συμμετέχουν στη συγχώνευση, το δημόσιο χαρακτήρα των συγκοινωνιών αυτών και το γεγονός ότι βασικός πιστωτής τους είναι το Δημόσιο ή λοιποί φορείς του δημοσίου τομέα. Κατά τα λοιπά, εφαρμόζεται ο τελευταίος νόμος και ο ν. 2166/1993, όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν σήμερα. Παράλληλα με τα προλεχθέντα, προβλέπεται ότι τα συσσωρευμένα χρέη των μετασχηματιζόμενων εταιρειών αναλαμβάνονται από το Δημόσιο.

Το δεύτερο κεφάλαιο του σχεδίου νόμου αφορά στην οργάνωση του νέου συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών.

Έτσι, κατά πρώτον καθορίζεται ο βασικός ρόλος του ΟΑΣΑ που συνίσταται στον προγραμματισμό, την οργάνωση, τον συντονισμό και τον έλεγχο του συγκοινωνιακού έργου όλων των επίγειων και υπόγειων μέσων μαζικής μεταφοράς.

Ορίζονται οι Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (εφεξής «ΕΠΣΕ»), στις οποίες υπάγονται τόσο οι ανωτέρω εταιρείες ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ που θα προκύψουν από την συγχώνευση των ΗΣΑΠ, ΗΛΠΑΠ, ΕΘΕΛ, ΑΜΕΛ και ΤΡΑΜ, όσο και οι λοιποί φορείς που παρέχουν συγκοινωνιακό έργο στην περιοχή αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ, όπως οι συγκοινωνίες των ΟΤΑ κλπ. Επαναδιατυπώνονται οι αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ και των εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ (ΟΣΥ, ΣΤΑΣΥ και λοιπές θυγατρικές του ΟΑΣΑ), οι σχέσεις του με τις λοιπές ΕΠΣΕ. Ενδεικτικώς, θεσμοθετείται η ενεργός εμπλοκή του ΟΑΣΑ στο συγκοινωνιακό έργο των ΟΤΑ (έγκριση σχεδιασμού και εφαρμογής έργου) καθώς και η εφαρμογή συστημάτων διασφάλισης ποιότητας. Καθιερώνεται «Σύμφωνο Ευθύνης» που ενεργοποιείται σε περίπτωση αποκλίσεων από τους ετήσιους προϋπολογισμούς και τα επιχειρησιακά σχέδια των εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ. Οι κρατικές επιδοτήσεις λαμβάνονται από τον ΟΑΣΑ βάσει προϋποθέσεων και θα διανέμονται στις εταιρείες του Ομίλου ανάλογα με τα ειδικότερα αποτελέσματα του καθενός από αυτούς, ενώ υφίσταται πρόβλεψη για διεισδυτικές συνεργασίες στους τομείς εκπαίδευσης, εισιτηρίων κλπ. Τέλος, βασική ρύθμιση του υπόψη σχεδίου είναι η ρητή υπαγωγή των εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ στο ν. 3429/2005 περί ΔΕΚΟ.

Το τρίτο κεφάλαιο του σχεδίου νόμου πραγματεύεται θέματα προσωπικού. Σκοπός των ρυθμίσεων αυτών, που όπως και η εν γένει νομοθετική πρωτοβουλία κατατείνουν στην εξυγίανση των παραπάνω φορέων, είναι να αποσυμφορηθούν οι φορείς από προσωπικό που δεν είναι

απολύτως απαραίτητο για την λειτουργία τους με το σύστημα των μετατάξεων και προ παντός άλλου να προστατευθούν τόσο οι μετατασσόμενοι εργαζόμενοι όσο και εκείνοι που θα παραμείνουν τελικώς στους παραπάνω φορείς, κατά το πρότυπο του πρόσφατου ν. 3891/2010 για την αναδιάρθρωση του ομίλου ΟΣΕ. Υφίσταται πρόβλεψη για ταχεία κατάρτιση Οργανογράμματος και Κανονισμού Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας καθώς και νέων συλλογικών συμβάσεων στις εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αφ' ενός προβλέπονται μεταβατικές ρυθμίσεις και προσθήκες στον παραπάνω ν. 3891/2010 και αφ' ετέρου περιλαμβάνονται οι αναγκαίες ρυθμίσεις για τις καταργούμενες διατάξεις και την έναρξη ισχύος του προς ψήφιση νόμου.

Σημειώνεται, ότι, όπου το σχέδιο νόμου περιλαμβάνει παραπομπές σε διατάξεις νομοθετημάτων, νοούνται τα νομοθετήματα αυτά, όπως ισχύουν κάθε φορά.

II. Επί των άρθρων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ – ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Άρθρο 1 Μετασχηματισμός εταιρειών

Προβλέπεται, κατά παρέκκλιση κάθε γενικής και ειδικής διατάξεως της κείμενης νομοθεσίας και προκειμένου να εξυπηρετηθεί το υπέρτερο δημόσιο συμφέρον που συνίσταται στην τεχνικοοικονομική εξυγίανση των ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΑΜΕΛ, ΗΣΑΠ και ΤΡΑΜ και την αποδοτικότερη λειτουργία τους προς όφελος του επιβατικού κοινού και της Εθνικής Οικονομίας, ο μετασχηματισμός των εν λόγω εταιρειών. Λαμβάνει χώρα μεταβίβαση των μετοχών της ΑΜΕΛ και της ΤΡΑΜ που ανήκουν στην εταιρεία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.», στον ΟΑΣΑ αυτοδικαίως, από την δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, χωρίς την τήρηση οποιασδήποτε διατυπώσεως και άνευ τιμήματος. Σε ό,τι αφορά τη μία μετοχή της ΕΘΕΛ που ανήκει στο Δήμο Αγ. Ιωάννη Ρέντη, αυτή μεταβιβάζεται στον ΟΑΣΑ με τίμημα ίσο προς την ονομαστική αξία της.

Οι εν λόγω μεταβιβάσεις μετοχών απαλλάσσονται από την καταβολή φόρου μεταβίβασης ή οποιουδήποτε άλλου φόρου ή τέλους ή άλλης επιβάρυνσης για οποιαδήποτε εταιρεία. Σημειώνεται ότι με μέριμνα της Γενικής Συνέλευσης της νέας εταιρείας που θα προκύψει από την συγχώνευση ΕΘΕΛ και ΗΛΠΑΠ (ΟΣΥ Α.Ε.) θα λάβει χώρα τροποποίηση του Καταστατικού της, ούτως ώστε να διατηρηθεί η συμμετοχή στο Διοικητικό Συμβούλιο της εκπροσώπου του Δήμου Αγ. Ιωάννη Ρέντη, η οποία μέχρι τώρα εξασφαλιζόταν με την συμμετοχή του στο μετοχικό κεφάλαιο της ΕΘΕΛ.

Μετά την συντέλεση των μεταβιβάσεων των προηγούμενων εδαφίων, ο ΟΑΣΑ ως μοναδικός μέτοχος των παραπάνω εταιρειών ασκεί μόνος του όλα τα δικαιώματα του μετόχου στις Γενικές Συνελεύσεις τους.

Από τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως:

(α) Προβλέπεται προθεσμία ενός έτους, για την έκδοση της απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, δυνάμει της οποίας θα με-

ταβισθεί άνευ ανταλλάγματος από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ στην ΑΜΕΛ (ή την Εταιρεία που θα προκύψει από την συγχώνευση της ΑΜΕΛ με την ΗΣΑΠ) το σύνολο του τροχαίου και λοιπού υλικού, το οποίο χρησιμοποιεί η ΑΜΕΛ για την άσκηση της δραστηριότητάς της. Λαμβάνεται μέριμνα ούτως ώστε να εξασφαλισθεί η τυχόν απαιτούμενη συναίνεση πιστωτών της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ.

(β) Παρέχεται η δυνατότητα παραχώρησης προς την ΑΜΕΛ (ή την Εταιρεία που θα προκύψει από την συγχώνευση της ΑΜΕΛ με την ΗΣΑΠ), σταθμών και λοιπών περιουσιακών στοιχείων. Η ρύθμιση αυτή αποσκοπεί στο να παρασχεθεί στην ΑΜΕΛ (ή στην Εταιρεία που θα προκύψει από την συγχώνευση της ΑΜΕΛ με την ΗΣΑΠ) η δυνατότητα είτε να εκμεταλλευτεί μόνη της τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία είτε να αναθέσει την εκμετάλλευσή τους σε τρίτους με διαγωνιστικές διαδικασίες σύμφωνα με τον νόμο.

Από την δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως: (α) η ΕΘΕΛ τίθεται σε διαδικασία συγχώνευσης με τον ΗΛΠΑΠ με απορρόφηση του τελευταίου από την πρώτη και μετονομάζεται σε «ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» («ΟΣΥ»), (β) η ΑΜΕΛ τίθεται σε διαδικασία συγχώνευσης με τον ΗΣΑΠ και την ΤΡΑΜ με απορρόφηση των τελευταίων από την πρώτη και μετονομάζεται σε «ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» («ΣΤΑΣΥ»).

Οι κατά την προηγούμενη παράγραφο συγχωνεύσεις λαμβάνουν χώρα ως ακολούθως:

Κινούνται αυτόματα χωρίς να απαιτείται προς τούτο η λήψη απόφασης από τα εταιρικά όργανα.

Οι ισολογισμοί μετασχηματισμού καταρτίζονται εντός συγκεκριμένης προθεσμίας, ελέγχονται από τις αρμόδιες Δ.Ο.Υ. και εγκρίνονται από τις Γενικές Συνελεύσεις των εταιρειών που συμμετέχουν στη συγχώνευση.

Η συγχώνευση συντελείται με την έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία με την καταχώρισή της στο Μητρώο Ανωνύμων Εταιρειών κάθε εταιρείας επιφέρει τα αποτελέσματα του άρθρου 75 κ.ν. 2190/1920.

Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 2166/1993 και των άρθρων 68 επ. του κ.ν. 2190/2910, όπως ισχύουν.

Άρθρο 2 Μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων – Φορολογικές απαλλαγές και διευκολύνσεις

Όλα τα περιουσιακά στοιχεία και δικαιώματα ενοχικά και εμπράγματα, των εταιρειών που απορροφούνται μεταβιβάζονται αυτοδικαίως και χωρίς την τήρηση οποιωνδήποτε άλλων διατυπώσεων, με την ολοκλήρωση της συγχώνευσής τους, στις απορροφούμενες ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ, ακόμη και εάν δεν καθορίζονται επακριβώς στην κοινή υπουργική απόφαση του άρθρου 1. Για τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων των απορροφούμενων εταιρειών, συμπεριλαμβανομένων των ακινήτων, στις ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ, δεν απαιτούνται οποιεσδήποτε διοικητικές άδειες, εγκρίσεις, βεβαιώσεις, υπεύθυνες δηλώσεις, πιστοποιητικά ή σχεδιαγράμματα. Επίσης, δεν απαιτείται η υποβολή δήλωσης φόρου μεταβίβασης ακινήτων. Προκειμένου περί οχημάτων δεν απαιτείται η μεταφορά των σχετικών αδειών κυκλοφορίας στο όνομα των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ.

Περαιτέρω προβλέπονται απλοποιημένες διαδικασίες

μεταγραφής των ακινήτων των απορροφούμενων εταιρειών, καθώς και πλήρης απαλλαγή των εν λόγω μεταγραφών από φόρους, τέλη χαρτοσήμου ή άλλο τέλος, εισφορά ή δικαίωμα υπέρ του Δημοσίου ή τρίτου ή οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση

Τα δικαιώματα και οι αμοιβές των συμβολαιογράφων, και Υποθηκοφυλάκων / Κτηματολογικών Γραφείων για όλες τις παραπάνω συμβάσεις, πράξεις ή συμφωνίες περιορίζονται στο 5% των προβλεπόμενων από το νόμο.

Μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας συγχωνεύσεως προβλέπεται ότι οι συγχωνευόμενες εταιρείες απαλλάσσονται της υποχρέωσης προσκόμισης αποδεικτικού ενημερότητας για χρέη και φορολογικές υποχρεώσεις προς το Δημόσιο, καθώς και αποδεικτικού ασφαλιστικής ενημερότητας για οφειλές προς Ι.Κ.Α., ή άλλους ασφαλιστικούς οργανισμούς κύριας ή επικουρικής ασφάλισης, για όλες τις συναλλαγές, πράξεις και ενέργειες, για τις οποίες απαιτείται κατά νόμον η προσκόμιση των πιο πάνω αποδεικτικών φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας.

Άρθρο 3

Διαγραφή χρεών – Επενδυτικά προγράμματα
Αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου – λοιπά ευεργετήματα

Προβλέπεται ότι τα χρέη των συγχωνευόμενων εταιρειών και του ΟΑΣΑ έναντι του Δημοσίου ή του ΟΑΣΑ κατά περίπτωση, τα οποία θα αποτελέσουν χρέη των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ μετά την ολοκλήρωση της συγχώνευσης, διαγράφονται από τις οικονομικές καταστάσεις τους και μεταφέρονται ως έχουν στον Κρατικό Προϋπολογισμό. Επίσης, προβλέπεται η ανάληψη του τραπεζικού δανεισμού των συγχωνευόμενων εταιρειών από το Δημόσιο.

Προβλέπεται ότι τα επενδυτικά προγράμματα του Ομίλου ΟΑΣΑ εγκρίνονται μετά από εισήγηση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων από την Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ.

Προβλέπεται απαλλαγή από κάθε είδους φόρους, τέλη κλπ. στις περιπτώσεις αυξήσεως μετοχικού κεφαλαίου.

Τέλος, προβλέπεται η δυνατότητα παροχής εγγυήσεων του Ελληνικού Δημοσίου υπέρ των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ για την σύναψη, διακανονισμό και εξόφληση δανείων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Άρθρο 4

Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΠΣΕ)

Στην παρ. 1 ορίζεται ο ρόλος του ΟΑΣΑ, ο οποίος συνίσταται κατά βάση στον σχεδιασμό, προγραμματισμό, οργάνωση, συντονισμό και έλεγχο του συγκοινωνιακού έργου όλων των επίγειων και υπόγειων μέσων μαζικής μεταφοράς.

Στην παρ. 2 προβλέπεται ότι η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ γίνεται από τις Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΠΣΕ). Ως ΕΠΣΕ ορίζονται αφ' ενός η ΟΣΥ και η ΣΤΑΣΥ και αφ' ετέρου όλοι οι λοιποί πάροχοι δημόσιας συγκοινωνίας, συμπεριλαμβανομένων των συγκοινωνιακών φορέων των ΟΤΑ, των ΚΤΕΛ ή και των εταιρειών που ενδέχεται να ιδρύσει στο μέλλον ο ΟΑΣΑ. Εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής του νόμου ο ΟΣΕ και οι πά-

ροχοί σιδηροδρομικού έργου. Καθορίζεται η νομική φύση των ΕΠΣΕ.

Στην παρ. 4 προβλέπεται η σύναψη συμβάσεων μεταξύ ΟΑΣΑ και ΕΠΣΕ.

Άρθρο 5

Αρμοδιότητες Συγκοινωνιακών Φορέων
– Δείκτες λειτουργίας

Στην παρ. 1 καθορίζονται οι αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ κατά το πρότυπο του ν. 2669/1998. Το περιεχόμενο των αρμοδιοτήτων του ΟΑΣΑ ποικίλλει ανάλογα με το εάν πρόκειται για τις σχέσεις του με τις ΕΠΣΕ γενικώς ή με τις εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ, δηλαδή την ΟΣΥ, την ΣΤΑΣΥ και τις λοιπές εταιρείες που ενδεχομένως ιδρύσει στο μέλλον. Στις παραπάνω αρμοδιότητες, συγκαταλέγονται μεταξύ άλλων:

Ο σχεδιασμός, η οργάνωση, ο προγραμματισμός και ο συντονισμός παροχής του συγκοινωνιακού έργου με όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς (επίγεια και υπόγεια) στην περιοχή αρμοδιότητάς του με ιδιαίτερη μέριμνα για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και την ποιότητα ζωής.

Ο έλεγχος και η επίβλεψη των ΕΠΣΕ.

Η κατανομή του συγκοινωνιακού έργου στις ΕΠΣΕ που λειτουργούν στην περιοχή αρμοδιότητάς του και ο συντονισμός αυτών.

Η ανάθεση και επίβλεψη συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών μελετών δημοσίων συγκοινωνιών στην Περιφέρεια Αττικής για την εξυπηρέτηση του έργου του. Ειδικά όσον αφορά την ανάπτυξη και επέκταση του δικτύου αστικού σιδηροδρόμου και ΤΡΑΜ στην Περιφέρεια Αττικής τα έργα εκτελούνται από την «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.».

Η ρύθμιση των θεμάτων που αφορούν τη διεξαγωγή των δημόσιων συγκοινωνιών στην περιοχή της αρμοδιότητάς του και κυρίως ο καθορισμός, η κατάργηση και η επέκταση των γραμμών, ο καθορισμός των διαδρομών και δρομολογίων, των αφετηριών, των τερμάτων και των στάσεων κάθε γραμμής.

Η έγκριση του τύπου, της μορφής, της θέσης, της διάταξης και της εγκατάστασης των στεγάστρων των στάσεων, που εγκαθίστανται από τις ΕΠΣΕ, καθώς και άλλους φορείς ή οργανισμούς.

Η κατάρτιση και ο έλεγχος των προγραμμάτων δρομολόγησης των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας.

Ο σχεδιασμός σταθμών μετεπιβίβασης μεταξύ των δημόσιων συγκοινωνιακών μέσων, καθώς και μεταξύ ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων και δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς.

Η μελέτη μέτρων προτεραιότητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς έναντι των λοιπών οχημάτων, η εισήγησή τους προς τον Υπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος εκδίδει σχετική υπουργική απόφαση.

Η εκπόνηση και εφαρμογή, στο οδικό δίκτυο από όπου διέρχονται οχήματα δημόσιων συγκοινωνιών, ρυθμίσεων που αφορούν τη λειτουργία τους, μέτρων και μελετών, εγκατάστασης ειδικών σημάτων διαχωρισμού των λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων από την υπόλοιπη κυκλοφορία, σημάτων επί του οδοστρώματος για τις λεωφορειολωρίδες, οριζόντιων και κατακόρυφων σημάτων στις αφετηρίες και στις στάσεις, ειδικών διαμορφώσεων των πεζοδρομίων στις στάσεις και

στις διασταυρώσεις, τοποθέτησης κατακόρυφων πλαστικών κυλίνδρων στις διασταυρώσεις όπου εμποδίζεται η στροφή των λεωφορείων και γενικά η λήψη κάθε μέτρου που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών, μετά από έγκριση της αρμόδιας αρχής.

Η συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας για τον καθορισμό των Χρήσεων Γης, λόγω της άμεσης ή έμμεσης επίδρασης αυτών στην ανάπτυξη και παροχή των συγκοινωνιακών υπηρεσιών, καθώς και η συνεργασία με την τοπική αυτοδιοίκηση, για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και την ποιότητα ζωής.

Στις καινοτομίες που εισάγονται με το υπόψη σχέδιο νόμου συμπεριλαμβάνονται, μεταξύ άλλων:

Η κατάρτιση πενταετούς Στρατηγικού Σχεδίου του ΟΑΣΑ, καθώς και η έγκριση των Επιχειρησιακών Σχεδίων των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ.

Η σύναψη Συμβάσεων Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου με βάση δείκτες έργου, κόστους και ποιότητας, οι βασικοί εκ των οποίων καθορίζονται νομοθετικά. Προβλέπεται ακόμη η κατάρτιση πρότυπων σχεδίων συμβάσεων που εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθώς και η τροποποίηση των ανωτέρω δεικτών ομοίως με υπουργική απόφαση.

Η γνώμη και η εισήγηση για την τροποποίηση του σχεδίου του έργου που παρέχεται από τους συγκοινωνιακούς φορείς των Ο.Τ.Α. στην περιοχή αρμοδιότητάς του, σε όσες περιπτώσεις κρίνεται τούτο αναγκαίο από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΑΣΑ για τον καλύτερο συντονισμό και προγραμματισμό του εν γένει παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου.

Η συνεργασία με τους άλλους φορείς συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή αρμοδιότητάς του, όπως την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ή άλλες σιδηροδρομικές εταιρίες που εκτελούν έργο Προαστιακών μετακινήσεων και τα ΚΤΕΛ, για τον καλύτερο συντονισμό του εν γένει παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου.

Η εγκατάσταση, λειτουργία και εκμετάλλευση συστήματος ελέγχου κυκλοφορίας του στόλου του ΟΑΣΑ για την παρακολούθηση, βελτιστοποίηση και τον έλεγχο των αστικών συγκοινωνιών.

Η εγκατάσταση, λειτουργία και εκμετάλλευση κατάλληλων ηλεκτρονικών συστημάτων κομίστρου, με χρήση ενός ή περισσοτέρων δικτύων διανομής καθώς και η εγκατάσταση και λειτουργία μονάδας παρακολούθησης και ελέγχου της διακίνησης κάθε τύπου κομίστρου, στις αστικές συγκοινωνίες και ελέγχου των αντίστοιχων εσόδων.

Η παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης προς τους πολίτες και το κοινό, συγκοινωνιακών πληροφοριών, καθώς και η εκμετάλλευση συγκοινωνιακών δεδομένων στην περιοχή ευθύνης του.

Η προβολή μηνυμάτων οποιουδήποτε είδους σε όλα τα συστήματα και οχήματα των αστικών συγκοινωνιών.

Προβλέπεται, επίσης, ότι οι Εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ θα εγκαταστήσουν εντός πενταετίας από της θέσεως σε ισχύ του παρόντος νόμου σύστημα διασφάλισης ποιότητας επιβατικών υπηρεσιών κατά τα πρότυπα της Ευρωπαϊκής Ενώσεως.

Στην παρ. 2 καθορίζονται οι αρμοδιότητες των Εταιρειών

του Ομίλου ΟΑΣΑ, δηλ. των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ και οποιωνδήποτε άλλων εταιρειών ιδρύσει στο μέλλον ο ΟΑΣΑ. Στις αρμοδιότητες αυτές συμπεριλαμβάνονται:

Η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου σύμφωνα με το σχεδιασμό, τον προγραμματισμό και την κατανομή αυτού από τον ΟΑΣΑ..

Η κατάρτιση των Επιχειρησιακών Σχεδίων και η υποβολή τους για έγκριση στον ΟΑΣΑ.

Η μελέτη, επίλυση και γενικά αντιμετώπιση κάθε προβλήματος σχετικού με την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου που παρέχει καθεμία από αυτές και η εισήγηση και υποβολή προτάσεων προς τον ΟΑΣΑ για τη βελτίωση του προσφερόμενου συγκοινωνιακού έργου και την επίλυση γενικότερων προβλημάτων συγκοινωνιακής πολιτικής.

Η μελέτη, προμήθεια, συντήρηση, επισκευή, χρησιμοποίηση και αξιοποίηση του τροχαίου και λοιπού υλικού τους σε συμφωνία με νόμου.

Η αξιοποίηση και εκμετάλλευση των περιουσιακών στοιχείων τους.

Άρθρο 6

Σύμφωνο ευθύνης – Προϋπολογισμοί Μηχανισμός επίβλεψης

Στο άρθρο 6 προβλέπονται τα σχετικά με την κατάρτιση των προϋπολογισμών των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ, την απόδοση των εισπράξεων από την πώληση των εισιτηρίων, τη δυνατότητα σύναψης συμβάσεων με τους κατά περίπτωση αρμόδιους υπουργούς για την καταβολή προς τον ΟΑΣΑ της διαφοράς από τα μειωμένα εισιτήρια που δικαιούται βάσει της νομοθεσίας συγκεκριμένες κατηγορίες ατόμων κλπ.

Μεταξύ των πλέον σημαντικών ρυθμίσεων συγκαταλέγονται οι ακόλουθες:

Κάθε Εταιρεία του Ομίλου ΟΑΣΑ υποχρεούται να υποβάλλει στον ΟΑΣΑ προς έγκριση δύο τουλάχιστον μήνες πριν την έναρξη της χρήσης τον ετήσιο προϋπολογισμό εκμετάλλευσης, τον οποίο καταρτίζει σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του ΟΑΣΑ και με βάση το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο και τη Σύμβαση Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου.

Τα επενδυτικά προγράμματα του ΟΑΣΑ και των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ επιχορηγούνται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Τα ποσά των επιχορηγήσεων που θα λαμβάνουν οι φορείς για επενδυτικό σκοπό, θα καταχωρούνται σε ειδικό λογαριασμό Αποθεματικών των Ιδίων Κεφαλαίων τους και θα αποσβένονται ετησίως ισόποσα με τις αποσβέσεις του εκάστοτε επιχορηγούμενου παγίου.

Θεσπίζεται Σύμφωνο Ευθύνης: Κατά το πρότυπο αυτό, ο ετήσιος προϋπολογισμός του Ομίλου ΟΑΣΑ καθώς και το επιχειρησιακό σχέδιό του εγκρίνονται από την Διευρυτική Επιτροπή ΔΕΚΟ. Ο προϋπολογισμός του Ομίλου ΟΑΣΑ προδιαγράφει τα επιδιωκόμενα οικονομικά αποτελέσματα που προσδιορίζουν το ύψος των κρατικών επιδοτήσεων, οι οποίες δεν επιδέχονται αύξηση πέραν του καθορισμένου αποδεκτού ύψους που κατά μέγιστο μπορεί να ανέλθει σε ποσό ίσο με το 40% του λειτουργικού κόστους του Ομίλου. Το επιχειρησιακό σχέδιο εκπονείται ανά τριετία και επικαιροποιείται σε ετήσια βάση τρεις τουλάχιστον μήνες πριν την έναρξη της επόμενου ημερολογιακού έτους.

Η Διοίκηση του ΟΑΣΑ από κοινού με τις Διοικήσεις των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ είναι υπεύθυνες για την παρακολούθηση της υλοποίησης του προϋπολογισμού και του επιχειρησιακού σχεδίου του ομίλου, καταρτίζοντας τριμηνιαίους απολογισμούς. Οι απολογισμοί θα ελέγχονται και βεβαιώνονται από έναν Ορκωτό Ελεγκτή Λογιστή για κάθε εταιρεία. Σε περίπτωση που οι απολογισμοί εμφανίζουν απόκλιση από τον αρχικό προϋπολογισμό και το επιχειρησιακό σχέδιο μεγαλύτερη του 10% σε ετήσια βάση, οι Διοικήσεις των φορέων υποχρεούνται να προβαίνουν άμεσα στην κατάρτιση αναμορφωμένου επιχειρησιακού σχεδίου που υποβάλλεται προς έγκριση στην Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ. Μέχρι την έγκριση του αναμορφωμένου επιχειρησιακού σχεδίου απαγορεύεται στον ΟΑΣΑ, την ΟΣΥ και την ΣΤΑΣΥ η διενέργεια οποιασδήποτε συναλλαγής, η οποία δύναται να επιβαρύνει περαιτέρω την οικονομική θέση τους. Η μη συμμόρφωση με το επιχειρησιακό σχέδιο που εγκρίνεται ως ανωτέρω συνεπάγεται την αντίστοιχη προς την απόκλιση περικοπή των κρατικών επιδοτήσεων που έχουν αποφασισθεί για την αντίστοιχη χρήση καθώς και την άμεση εφαρμογή οποιωνδήποτε άλλων μέτρων αποφασίσει η Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ.

Συνίσταται σε κάθε εταιρεία του Ομίλου ΟΑΣΑ ειδική μονάδα παρακολούθησης για την συμμόρφωση με τα ανωτέρω.

Η επιδότηση από τον Κρατικό Προϋπολογισμό για την κάλυψη του συνολικού ετήσιου λειτουργικού ελλείμματος του ομίλου θα λαμβάνεται από τον ΟΑΣΑ βάσει του παραγόμενου συγκοινωνιακού έργου και δείκτες έργου. Ο ΟΑΣΑ κατανέμει την επιδότηση στις Εταιρείες του Ομίλου του ανάλογα με τις ανάγκες τους και τα λειτουργικά ελλείμματά τους. Η επιδότηση λαμβάνεται για όσο διάστημα ο Όμιλος παραμένει συνολικά ελλειμματικός, ανέρχεται μέχρι ποσοστού 40% του ετήσιου λειτουργικού κόστους.

Σε περίπτωση που οποιοσδήποτε από τους ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ εμφανίσει απολογιστικά σε μία χρήση πλεόνασμα, τότε θα υποχρεούται σε διανομή αυτού με την μορφή μερίσματος στον ΟΑΣΑ, προκειμένου να συναθροιστεί με το τυχόν έλλειμμα του άλλου φορέα και να προκύψει το συνολικό ποσό ελλείμματος του ομίλου. Με βάση το συνολικό ποσό του ελλείμματος καθορίζεται το ύψος της επιδότησης από τον Κρατικό Προϋπολογισμό για το επόμενο έτος. Η υποχρέωση διανομής του πλεονάσματος παύει να ισχύει σε περίπτωση που συνολικά ο όμιλος προκύψει πλεονασματικός. Η διανομή αυτή επίσης απαλλάσσεται από την φορολογία εισοδήματος για όσο διάστημα ο όμιλος αθροιστικά εμφανίζει λειτουργικό έλλειμμα.

Ποσοστό δύο τις εκατό (2%) εκ του συνόλου των εσόδων που προβλέπονται στις παραπάνω ρυθμίσεις από την παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών (κόμιστρα, αντισταθμιστική καταβολή, κρατικές επιδοτήσεις) αποδίδεται στον ΟΑΣΑ για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας του. Το ποσοστό αυτό μπορεί να αναπροσαρμόζεται μετά από κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Τέλος, προβλέπεται ότι οι Διοικήσεις των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα ούτως ώστε να επιτυγχάνεται κάθε φορά η πλέον αποδοτική διαχείριση και ο πλέον αποτελεσματικός έλεγχος των λειτουργιών τους. Και ότι στα Οργανογράμματα, που θα καταρτισθούν σύμφωνα με την διαδικασία του άρθρου

11, θα προβλέπεται υποχρεωτικά ο διαχωρισμός των μονάδων εκάστου φορέα, ούτως ώστε να επιτυγχάνεται, μεταξύ άλλων, ο λογιστικός διαχωρισμός και η διακριτή κοστολόγηση οποιουδήποτε είδους υπηρεσιών, προμηθειών ή άλλων κατηγοριών δαπανών τους.

Άρθρο 7

Υπαγωγή Εταιρειών Ομίλου ΟΑΣΑ στις διατάξεις του νόμου περί ΔΕΚΟ
Εκσυγχρονισμός λειτουργίας Ομίλου ΟΑΣΑ

Προβλέπεται ρητώς η υπαγωγή των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ στις διατάξεις περί ΔΕΚΟ.

Προβλέπεται η κατά τις κείμενες διατάξεις ανάθεση σε τρίτους παντός είδους προμηθειών κλπ. καθώς επίσης η αξιοποίηση της κινητής και ακίνητης περιουσίας των Εταιρειών Ομίλου.

Προβλέπεται η σύναψη συμβάσεων μεταξύ του ΟΑΣΑ και των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ δυνάμει των οποίων ο ΟΑΣΑ θα δύναται να αναλαμβάνει για λογαριασμό των άλλων εταιρειών την παροχή υπηρεσιών εκδόσεως, προμήθειας και πώλησης εισιτηρίων για ορισμένα ή / και όλα τα μεταφορικά μέσα τους. Με συμβάσεις οποιαδήποτε εταιρεία του Ομίλου ΟΑΣΑ αναλαμβάνει για λογαριασμό των αντισυμβαλλομένων μερών την παροχή υπηρεσιών εκπαίδευσης προσωπικού, συμπεριλαμβανομένων των μηχανοδηγών, ηλεκτροδηγών κλπ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

Άρθρο 8

Ορισμοί

Εξαιρετικοί λόγοι δημοσίου συμφέροντος
για την ρύθμιση των θεμάτων προσωπικού

Με το τρίτο κεφάλαιο του σχεδίου νόμου θεσπίζονται οι απαραίτητες ρυθμίσεις για την διαμόρφωση των εργασιακών σχέσεων στο πλαίσιο της διαδικασίας εξορθολογισμού της λειτουργίας των φορέων.

Στο παρόν άρθρο επεξηγούνται οι έννοιες που χρησιμοποιούνται στο σχέδιο νόμου. Σημειώνεται, ότι για την διαδικασία της μεταφοράς προσωπικού από τους παλαιούς φορείς και τον ΟΑΣΑ στους φορείς υποδοχής, χρησιμοποιείται στο σχέδιο νόμου ο όρος «μετάταξη», προκειμένου να διακρίνεται αυτή από την μεταφορά του προσωπικού που επέρχεται συνεπεία των συγχωνεύσεων.

Στην παρ. 2 εξηγούνται οι λόγοι δημοσίου συμφέροντος που επιτάσσουν την παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία στον τομέα των εργασιακών ζητημάτων που αντιμετωπίζουν οι φορείς και οι εταιρείες που θα προκύψουν από τον μετασχηματισμό του Κεφαλαίου Ι.

Τέλος, διατυπώνεται ρητώς και προς αποφυγήν οποιοδήποτε προβλήματος κατά την εφαρμογή του νόμου ότι οι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου κατισχύουν κάθε αντίθετης ή άλλης, γενικής ή ειδικής, διάταξης, συμφωνίας, όρου ή ρήτρας, νόμου ή κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων όσων έχουν ισχύ νόμου, κανονιστική ή άλλη, ή συμβατικού, ή οργανισμού ή συλλογικής σύμβασης εργασίας ή απόφασης μεσολαβητή ή διαιτητικής απόφασης ή συλλογικής συμφωνίας ή ατομικής σύμβασης ή συμφωνίας ή επιχειρησιακής πρακτικής ή εργασιακής συνήθειας ή άλλης, πάσης μορφής και είδους, πηγής δικαίου. Κάθε ρύθμιση αντίθετη, άμεσα ή έμμεσα, προς τις

διατάξεις του Κεφαλαίου αυτού καταργείται, των διατάξεων του παρόντος Κεφαλαίου θεωρουμένων ως ειδικότερων σε κάθε περίπτωση.

Άρθρο 9

Μετατάξεις Πλεονάζοντος Προσωπικού Α΄ Φάσης

Στην παρ. 1 ορίζεται ότι το Πλεονάζον Προσωπικό Α΄ Φάσης, το οποίο σύμφωνα με το προηγούμενο άρθρο ανέρχεται σε 1.500 άτομα, μεταφέρεται στους Φορείς Υποδοχής κατά τα αναφερόμενα στις ακόλουθες παραγράφους.

Στην παρ. 2 ανατίθεται στην Γενική Γραμματεία Δημόσιας Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης η αναζήτηση θέσεων στους Φορείς Υποδοχής.

Στην παρ. 3 το αρμόδιο όργανο της κάθε εταιρείας ανακοινώνει στο προσωπικό του τον κατάλογο με τις θέσεις που συντάσσεται από την Γενική Γραμματεία Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και προσκαλεί τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν αίτηση μετάταξης.

Στην παρ. 4 προβλέπεται η σύνταξη λεπτομερούς κατάστασης με τους προς μετάταξη υπαλλήλους.

Στην παρ. 5 ορίζονται τα κριτήρια κάλυψης των θέσεων που υποδεικνύει η Γενική Γραμματεία Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης.

Στην παρ. 6 καθορίζεται η σειρά προτεραιότητας για την κάλυψη των θέσεων.

Στην παρ. 7 καθορίζεται το εργασιακό καθεστώς που εφαρμόζεται μετά την μετάταξη του εργαζομένου.

Στην παρ. 8 ορίζεται ότι η διαδικασία μετάταξης είναι υποχρεωτική για τον εργαζόμενο και καθορίζονται οι συνέπειες σε περίπτωση μη ανάληψης καθιρόνων στην νέα θέση.

Στην παρ. 9 προβλέπεται ότι όσοι εργαζόμενοι παραμένουν στους φορείς και δεν μεταταγούν τεκμαίρεται ότι αποδέχονται τις όποιες μεταβολές επέλθουν στις εργασιακές σχέσεις τους.

Στην παρ. 10 προβλέπεται ότι η διαδικασία των μετατάξεων μπορεί να ολοκληρωθεί και από τους φορείς που θα προκύψουν από την συντέλεση της διαδικασίας μετασχηματισμού, εάν δεν έχει ολοκληρωθεί νωρίτερα.

Άρθρο 10

Μεταφορά Προσωπικού στους Νέους Φορείς

Στην παρ. 1 προβλέπεται ότι οι εργαζόμενοι που θα παραμείνουν στις θέσεις τους και δεν μεταταγούν κατά τα προαναφερόμενα θα συνδέονται πλέον με τους Νέους Φορείς που θα προκύψουν μετά την ολοκλήρωση του μετασχηματισμού του Κεφαλαίου Ι.

Στην παρ. 2 ορίζεται ότι και μετά την μεταφορά του προσωπικού στους Νέους Φορείς οι σχέσεις τους εξακολουθούν να διέπονται από ό,τι ίσχυε μέχρι την μεταφορά τους, μέχρις ότου καταρτισθούν νέα οργανογράμματα, κανονισμοί εργασίας και συλλογικές ρυθμίσεις κατά την διαδικασία των επόμενων άρθρων.

Άρθρο 11

Οργανόγραμμα και Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας

Μετατάξεις Πλεονάζοντος Προσωπικού Β΄ Φάσης

Στην παρ. 1 προβλέπεται ότι εντός ενός μηνός από την ολοκλήρωση της διαδικασίας μετασχηματισμού του Κε-

φαλαίου Ι θα καταρτισθούν νέα Οργανογράμματα και Κανονισμοί Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας για κάθε Νέο Φορέα.

Στην παρ. 2 ορίζεται το περιεχόμενο του Οργανογράμματος και του Κανονισμού Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας.

Στην παρ. 3 προβλέπονται οι αρχές που θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν κατά την κατάρτιση των Οργανογραμμάτων και των Κανονισμών Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας. Επίσης, προβλέπεται ο τρόπος ένταξης των εργαζομένων στις νέες θέσεις των οργανογραμμάτων και ο τρόπος πλήρωσης των τυχόν κενών θέσεων.

Στην παρ. 4 ορίζεται ότι οι κανονισμοί και τα οργανογράμματα δεν μπορούν να τροποποιηθούν κατά τα πρώτα τρία έτη από την θέσπισή τους.

Στην παρ. 5 προβλέπεται ότι οι Κανονισμοί Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας καθώς και τα Οργανογράμματα καταργούν όλους τους κανονισμούς που ισχύουν μέχρι την θέσπισή τους.

Στην παρ. 6 προβλέπεται η δυνατότητα μετάταξης των εργαζομένων από τους Νέους Φορείς στο πλαίσιο των διαιτητικών συμβάσεων που ρυθμίζονται στα επόμενα άρθρα.

Στην παρ. 7 προβλέπεται η δυνατότητα μετάταξης προσωπικού μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας μετασχηματισμού και για χρονικό διάστημα ενός έτους, κατ' ανάλογη εφαρμογή της διαδικασίας του άρθρου 7.

Άρθρο 12

Ρυθμίσεις Συλλογικού Εργατικού Δικαίου

Στην παρ. 1 προβλέπεται ότι μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας μετασχηματισμού, θεσπίζονται νέες συλλογικές ρυθμίσεις σύμφωνα με την διαδικασία του παρόντος άρθρου.

Στην παρ. 2 προβλέπεται η διενέργεια διαπραγματεύσεων με τις συνδικαλιστικές οργανώσεις των εργαζομένων, προκειμένου να καταρτισθούν νέες συλλογικές συμβάσεις.

Στην παρ. 3 καθορίζεται το αντικείμενο των διαπραγματεύσεων και η συνολική διάρκειά τους.

Στην παρ. 4 προβλέπεται ότι είναι δυνατή η θέσπιση των συλλογικών ρυθμίσεων δια νόμου, σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί η κατάρτιση συλλογικών συμβάσεων μέσω των διαπραγματεύσεων των προηγούμενων παραγράφων.

Στην παρ. 5 ορίζεται ότι οι νέες συλλογικές συμβάσεις ή ο νόμος που θα θεσπίσει τις συλλογικές ρυθμίσεις κατά τα ανωτέρω καταργούν κάθε προγενέστερη συλλογική σύμβαση και όρο οποιασδήποτε πηγής του συλλογικού εργατικού δικαίου.

Στην παρ. 6 προβλέπεται προσωρινή απαγόρευση προσφυγής στην Διαιτησία και την Μεσολάβηση.

Στην παρ. 7 διατυπώνεται ρητώς το καθεστώς που θα διέπει τις εργασιακές σχέσεις μετά την συντέλεση των προαναφερθέντων.

Στην παρ. 8 ορίζεται ότι μετά την επίτευξη των ανωτέρω, οι συλλογικές διαπραγματεύσεις θα εξακολουθήσουν να διεξάγονται σύμφωνα με ό,τι ισχύει κάθε φορά.

Άρθρο 13

Λοιπά θέματα

Στην παρ. 1 ορίζεται το ανώτερο ύψος της αποζημίω-

σης που καταβάλλεται σε περίπτωση καταγγελίας συμβάσεως εργασίας, ενώ στην παρ. 2 παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για την ρύθμιση τυχόν λεπτομερειών κατά την εφαρμογή των διατάξεων του Κεφαλαίου ΙΙΙ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 14 Μεταβατικές διατάξεις

Με την παρούσα διάταξη επιδιώκεται η επιτάχυνση της όλης διαδικασίας εφαρμογής των μέτρων αναδιάρθρωσης και εισάγεται για τον λόγο αυτό προσωρινώς απόκλιση από τις διατάξεις του άρθρου 1 ν. 3899/2010 (ΦΕΚ 212 Α΄), ούτως ώστε οι διοικήσεις των φορέων να προχωρήσουν άμεσα στην λήψη των αποφάσεων που προβλέπονται στο σχέδιο νόμου.

Άρθρο 15 Προσθήκη στο ν. 3891/2010

Με την παρούσα διάταξη εισάγεται τροποποίηση του άρθρου 14 του ν. 3891/2010 (ΦΕΚ 188 Α΄), με την προσθήκη τέταρτης παραγράφου στην οποία προβλέπονται ρυθμίσεις που έχουν σκοπό τη διασφάλιση της τήρησης του ετήσιου προϋπολογισμού και του επιχειρησιακού σχεδίου των εταιρειών το ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και την αποτροπή αποκλίσεων, με ευθύνη των διοικήσεών τους.

Ειδικότερα, προβλέπονται τα εξής:

Η διοίκηση κάθε εταιρίας είναι υπεύθυνη για την παρακολούθηση της υλοποίησης του ετήσιου προϋπολογισμού και του επιχειρησιακού σχεδίου της, όπως έχει καταρτιστεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 του άρθρου 14. Η διοίκηση κάθε εταιρίας καταρτίζει τριμηνιαίους απολογισμούς μέχρι την 20η ημέρα από τη συμπλήρωση του τριμήνου. Κάθε τριμηνιαίος απολογισμός ελέγχεται και βεβαιώνεται από Ορκωτό Ελεγκτή/Λογιστή. Οι τριμηνιαίοι απολογισμοί μαζί με την έκθεση του Ορκωτού Ελεγκτή/Λογιστή υποβάλλονται εντός τριών (3) ημερών από τη κατάρτισή τους στη Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με κοινοποίηση προς την Ειδική Γραμματεία ΔΕΚΟ του Υπουργείου Οικονομικών.

Σε περίπτωση που κατά την ως άνω έκθεση του Ορκωτού Ελεγκτή/Λογιστή ο τριμηνιαίος απολογισμός εμφανίσει απόκλιση από τον ετήσιο προϋπολογισμό και το επιχειρησιακό σχέδιο μεγαλύτερη του 10% αναγομένου σε ετήσια βάση, η διοίκηση της εταιρίας υποχρεούται να προβεί άμεσα στην κατάρτιση Αναμορφωμένου Επιχειρησιακού Σχεδίου που υποβάλλεται προς έγκριση στη Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ. Το Αναμορφωμένο Επιχειρησιακό Σχέδιο παρουσιάζει όλα τα απαραίτητα οργανωτικά, λειτουργικά και χρηματοοικονομικά μέτρα για την επαναφορά της οικονομικής κατάστασης της εταιρίας εντός των προβλέψεων του αρχικού επιχειρησιακού σχεδίου και του ετήσιου προϋπολογισμού.

Άρθρο 16 Καταργούμενες διατάξεις

Στο συγκεκριμένο άρθρο προβλέπονται οι καταργούμενες διατάξεις.

Άρθρο 17 Έναρξη ισχύος

Στο συγκεκριμένο άρθρο προβλέπεται η έναρξη ισχύος των διατάξεων του νόμου.

Αθήνα 27 Ιανουαρίου 2011

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ,
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ
ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ
ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Ι.Ραγκούσης

Γ.Παπακωνσταντίνου

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ,
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ευάγ. Βενιζέλος

Μ. Χρυσοχοϊδης

ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Δ. Ρέππας

Λ. Κατσέλη

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ

Χ. Παπουτσής

Κ. Μπιρμπίλη

ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΜΕ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

«Εξυγίανση, Αναδιάρθρωση και Ανάπτυξη των Αστικών Συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις»

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, καταργούνται σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 15:

1. Τα άρθρα 1, 2, 3, 4 και 5 Ν. 2669/1998, όπως ισχύουν, σήμερα.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ:

«Άρθρο 1

Οργάνωση Αστικών Συγκοινωνιών - Σκοποί

1. Οι αστικές συγκοινωνίες της περιοχής Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων, οι οποίες εξυπηρετούν το γενικότερο δημόσιο συμφέρον, οργανώνονται και διενεργούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

Οι φορείς που διενεργούν τις αστικές συγκοινωνίες εποπτεύονται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Ο σχεδιασμός, ο προγραμματισμός, η οργάνωση, ο συντονισμός, ο έλεγχος και η παροχή του συγκοινωνιακού έργου όλων των μέσων (επίγειων και υπόγειων) μαζικής μεταφοράς στην περιοχή Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων ανήκουν στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία "Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών" (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.), που ιδρύθηκε με το ν. 2175/1993 (ΦΕΚ 211 Α'). Ο Ο.Α.Σ.Α. είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου κοινής ωφέλειας, που λειτουργεί με τη μορφή της ανώνυμης εταιρείας και υπάγεται στις διατάξεις του ν. 2414/1996.

3. Η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. με μέσα μαζικής μεταφοράς (θερμικά λεωφορεία, ηλεκτροκίνητα λεωφορεία - τρόλλεϋ, αστικοί σιδηρόδρομοι, τροχιόδρομοι - τραμ) διενεργείται από τους Εκτελεστικούς Φορείς Συγκοινωνιακού Έργου (Ε.Φ.Σ.Ε.). Ε.Φ.Σ.Ε., κατά τον παρόντα νόμο, είναι οι Συγκοινωνιακοί Φορείς που λειτουργούν κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού (Ε.Θ.Ε.Λ. Α.Ε., Η.Λ.Π.Α.Π. και Η.Σ.Α.Π. Α.Ε.), καθώς επίσης και κάθε εταιρεία που θα ιδρυθεί από τον Ο.Α.Σ.Α. σύμφωνα με τις διατάξεις των εδαφίων αα' και ββ' της περίπτωσης κβ' της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του παρόντος νόμου. Οι Ε.Φ.Σ.Ε. του εδαφίου γγ' της περίπτωσης κβ' της παραγράφου 1 του άρθρου 2, που θα συμβληθούν με τον Ο.Α.Σ.Α., δεν υπάγονται στις ρυθμίσεις του παρόντος νόμου.

«Οι διατάξεις του παρόντος νόμου δεν εφαρμόζονται στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.) και τις θυγατρικές του, με εξαίρεση την εταιρεία ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε., η οποία εντάσσεται στο σχεδιασμό, προγραμματισμό και συντονισμό του Ο.Α.Σ.Α. για τη διεξαγωγή του συγκοινωνιακού έργου που εκτελεί στη γεωγραφική περιοχή αρμοδιότητάς του. Οι διατάξεις του παρόντος νόμου δεν εφαρμόζονται επίσης στις εταιρείες υποδομής και εκμετάλλευσης του λοιπού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας.»

[ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Το τρίτο εδάφιο της παρ.3 αντικαταστάθηκε ως τίθεται ανωτέρω σε «εισαγωγικά» με την παρ.1 άρθρ.14 Ν.3297/2004,ΦΕΚ Α 259/23.12.2004.]

Οι Ε.Φ.Σ.Ε. αποτελούν νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου που υπηρετούν σκοπούς κοινής ωφέλειας, λειτουργούν με βάση τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, συντονίζονται και ελέγχονται από τον Ο.Α.Σ.Α. και διέπονται από τον παρόντα νόμο και τις διατάξεις της νομοθεσίας περί ανωνύμων εταιρειών. Η επωνυμία και κάθε διακριτικό στοιχείο των Ε.Φ.Σ.Ε. απαγορεύεται να χρησιμοποιηθούν ως εταιρική επωνυμία, σήμα ή διακριτικός τίτλος οποιουδήποτε άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου.

4. Η εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., η οποία σύμφωνα με το ν. 1955/1991 (ΦΕΚ 112 Α') έχει αρμοδιότητα να λειτουργήσει τις γραμμές 2 και 3 που ήδη κατασκευάζει, όπως και τις επεκτάσεις τους, ή η εταιρεία που θα ιδρυθεί από την εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., προκειμένου να λειτουργήσει τις γραμμές 2 και 3 και τις επεκτάσεις τους, εντάσσεται στο σχεδιασμό, προγραμματισμό και συντονισμό του Ο.Α.Σ.Α. για τη διεξαγωγή του συγκοινωνιακού έργου που θα εκτελεί.

«5. Για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου ο Ο.Α.Σ.Α. συμβάλλεται με τους Ε.Φ.Σ.Ε. και τις εταιρείες ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ Α.Ε., ΤΡΑΜ Α.Ε. και ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε.

6. Ως εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου νοούνται οι Ε.Φ.Σ.Ε. και οι εταιρείες ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ Α.Ε., ΤΡΑΜ Α.Ε. και ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε.».».

[ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι παρ.5 και 6 αντικαταστάθηκαν ως τίθεται ανωτέρω σε «εισαγωγικά» με την παρ.2 άρθρ.14 Ν.3297/2004,ΦΕΚ Α 259/23.12.2004.]

7. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται κάθε φορά η γεωγραφική περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α..

Άρθρο 2

Αρμοδιότητες Ο.Α.Σ.Α. - Ε.Φ.Σ.Ε.

1. Στις αρμοδιότητες του Ο.Α.Σ.Α. περιλαμβάνονται :

α. Ο σχεδιασμός, η οργάνωση, ο προγραμματισμός και ο συντονισμός παροχής του συγκοινωνιακού έργου με όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς (επίγεια και υπόγεια) στην περιοχή αρμοδιότητάς του με ιδιαίτερη μέριμνα για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και την ποιότητα ζωής.

β. Η κατανομή του συγκοινωνιακού έργου στις εταιρείες παροχής του έργου αυτού που λειτουργούν στην περιοχή αρμοδιότητάς του και ο συντονισμός αυτών.

γ. Η εκπόνηση συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών μελετών.

δ. Η ρύθμιση των θεμάτων που αφορούν τη διεξαγωγή των αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή της αρμοδιότητάς του και κυρίως ο καθορισμός, η κατάργηση και η επέκταση των γραμμών, ο καθορισμός των διαδρομών και δρομολογίων, των αφετηριών, των τερμάτων και των στάσεων κάθε γραμμής.

ε. Η ευθύνη εγκατάστασης ή η έγκριση του τύπου, της μορφής και της διάταξης των στεγάστρων των στάσεων, που κατασκευάζονται από άλλους φορείς ή οργανισμούς, κατόπιν έγκρισης του Ο.Α.Σ.Α.. Σε περίπτωση κατασκευής εγκαταστάσεων από τρίτους, θα εξασφαλίζεται και θα διατίθενται δωρεάν στον Ο.Α.Σ.Α. ικανή επιφάνεια για την ανάρτηση, με ευθύνη του Ο.Α.Σ.Α., έντυπου ή ηλεκτρονικού πληροφοριακού υλικού.

στ. Η κατάρτιση των προγραμμάτων δρομολόγησης όλων των συγκοινωνιακών μέσων, καθώς και μεταξύ ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων και δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς.

ζ. Ο σχεδιασμός σταθμών μετεπιβίβασης μεταξύ των αστικών συγκοινωνιακών μέσων, καθώς και μεταξύ ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων και δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς.

η. Η μελέτη μέτρων προτεραιότητας των αστικών συγκοινωνιών έναντι των λοιπών οχημάτων, η εισήγησή τους προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, ο οποίος προωθεί την έκδοση της κοινής υπουργικής απόφασης του άρθρου 52 του ν. 2094/1992 (ΦΕΚ 182 Α').

θ. Η εκπόνηση και εφαρμογή, στο οδικό δίκτυο από όπου διέρχονται οχήματα αστικών συγκοινωνιών, ρυθμίσεων που αφορούν τη λειτουργία τους, μέτρων και μελετών, εγκατάστασης ειδικών σημάτων διαχωρισμού των λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων από την υπόλοιπη κυκλοφορία, σημάτων επί του οδοστρώματος για τις λεωφορειολωρίδες, οριζόντιων και κατακόρυφων σημάτων στις αφετηρίες και στις στάσεις, ειδικών διαμορφώσεων των πεζοδρομίων στις στάσεις και στις διασταυρώσεις, τοποθέτησης κατακόρυφων πλαστικών κυλίνδρων στις διασταυρώσεις όπου εμποδίζεται η στροφή των λεωφορείων και γενικά η λήψη κάθε μέτρου που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών, μετά από έγκριση της αρμόδιας αρχής.

ι. Η απαλλοτρίωση των αναγκαίων χώρων για την επίτευξη των σκοπών του Ο.Α.Σ.Α.. Η απαλλοτρίωση κηρύσσεται υπέρ και με δαπάνες του Ο.Α.Σ.Α. με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων του ν.δ. 797/1971 (ΦΕΚ 1 Α').

ια. Η παροχή υπηρεσιών συμβούλου με αμοιβή σε τρίτους, εντός και εκτός Ελλάδας, για θέματα σχετικά με το αντικείμενο του Οργανισμού.

ιβ. Η συνεργασία με το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Εργων και τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας για τον καθορισμό των Χρήσεων Γης, λόγω της άμεσης ή έμμεσης επίδρασης αυτών στην ανάπτυξη και παροχή των συγκοινωνιακών υπηρεσιών, καθώς και η συνεργασία με την πρωτοβάθμια ή δευτεροβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση, για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και την ποιότητα ζωής.

ιγ. Η συγκέντρωση και επεξεργασία των στοιχείων εκμετάλλευσης των εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου και η εισήγηση προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών για τον καθορισμό του προσήκοντος κομίστρου και τη χρηματοδότηση των επενδυτικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων τους.

ιδ. Η κατάρτιση Ενιαίου Στρατηγικού Σχεδίου του Ο.Α.Σ.Α. και των εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου και του Επιχειρησιακού Σχεδίου του, καθώς επίσης και η έγκριση των Επιχειρησιακών Σχεδίων των Ε.Φ.Σ.Ε..

ιε. Η εισήγηση προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών για τον καθορισμό των τεχνικών προδιαγραφών των τύπων οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών, σε συνεργασία με τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου.

ιστ. Ο έλεγχος και η παροχή οδηγιών και κατευθύνσεων, προς τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου, σχετικά με την εκτέλεση του ανατιθέμενου σε αυτές έργου.

ιζ. Η εγκατάσταση και λειτουργία Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας για τη γενική εποπτεία του Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών.

ιη. Η προώθηση των πωλήσεων, ο προγραμματισμός, η είσπραξη και ο έλεγχος του κομίστρου, καθώς επίσης και η πληρωμή των «εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου, όπως αυτές ορίζονται στην παράγραφο 6 του άρθρου 1 του παρόντος», με βάση το κόστος λειτουργίας τους, το παραγόμενο συγκοινωνιακό έργο και ποιοτικούς δείκτες.

[ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η φράση «Ε.Φ.Σ.Ε.» της περ.ιη' αντικαταστάθηκε με την φράση που τίθεται ανωτέρω σε «εισαγωγικά» με την παρ.3 άρθρ.14 Ν.3297/2004,ΦΕΚ Α 259/23.12.2004.]

ιβ. Οι προδιαγραφές του επιπέδου εξυπηρέτησης των επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη και τη διαλειτουργικότητα των διαφορετικών συγκοινωνιακών μέσων.

κ. Η εκμετάλλευση, αξιοποίηση και διάθεση των, πάσης φύσεως, περιουσιακών στοιχείων του.

κα. Η συνεργασία με τις υπηρεσίες του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης, για την τήρηση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. στις οδούς διέλευσης των μέσων μαζικής μεταφοράς.

κβ. Μετά από έγκριση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών :

αα) ιδρύει ανώνυμες εταιρίες για την παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών ή άλλων παρεμφερών προς τους σκοπούς και τις αρμοδιότητες του ιδίου και των Ε.Φ.Σ.Ε. υπηρεσιών,

ββ) αναλαμβάνει ο ίδιος την εκτέλεση του έργου ενός ή περισσότερων Ε.Φ.Σ.Ε. ή να συγχωνεύει αυτούς,

γγ) συμβάλλεται με την πρωτοβουλία ή δευτεροβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση ή νομικά πρόσωπα αυτών με σκοπό την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου.

2. Στις αρμοδιότητες των «εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου, όπως αυτές ορίζονται στην παράγραφο 6 του άρθρου 1 του παρόντος» περιλαμβάνονται ιδίως :

α. Η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου σύμφωνα με το σχεδιασμό, τον προγραμματισμό και την κατανομή αυτού από τον Ο.Α.Σ.Α..

β. Η κατάρτιση των Επιχειρησιακών Σχεδίων και η υποβολή τους για έγκριση στον Ο.Α.Σ.Α..

γ. Η μελέτη, επίλυση και γενικά αντιμετώπιση κάθε προβλήματος σχετικού με την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου και η υποβολή προτάσεων προς τον Ο.Α.Σ.Α. για τη βελτίωση του προσφορόμενου συγκοινωνιακού έργου και την επίλυση γενικότερων προβλημάτων συγκοινωνιακής πολιτικής.

δ. Η προμήθεια, συντήρηση, επισκευή και χρησιμοποίηση του απαιτούμενου τροχαίου και λοιπού υλικού.

ε. Η μελέτη, κατασκευή, συντήρηση και αξιοποίηση των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του συγκοινωνιακού έργου.

"Σε περίπτωση που άλλοι φορείς ή οργανισμοί στις καθοριζόμενες από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ) στάσεις και αφετηρίες εγκαθιστούν στέγαστρα, εκτός της αναφερόμενης ως άνω έγκρισης του τύπου, της μορφής και της διάταξης αυτών απαιτείται επιπλέον προηγούμενη άδεια

εγκατάστασης, η οποία χορηγείται από τον ΟΑΣΑ. Σε περίπτωση τροποποίησης των εν λόγω στοιχείων από τον φορέα που εγκαθιστά το στέγαστρο απαιτείται νέα έγκριση από τον ΟΑΣΑ."

[ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Τα εδάφια που τίθενται ανωτέρω σε «εισαγωγικά» προστέθηκαν με την παρ.4 άρθρ.22 Ν.3534/2007,ΦΕΚ Α' 40/23.2.2007.]

στ. Η οργάνωση, κατασκευή και εκμετάλλευση σταθμών μετεπιβίβασης.

ζ. Η αξιοποίηση και εκμετάλλευση των περιουσιακών στοιχείων τους.

[ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η φράση «Ε.Φ.Σ.Ε.» της παρ.2 αντικαταστάθηκε με την φράση που τίθεται ανωτέρω σε «εισαγωγικά» με την παρ.3 άρθρ.14 Ν.3297/2004,ΦΕΚ Α 259/23.12.2004.]

Άρθρο 3

Μετοχικό Κεφάλαιο - Μετοχές - Γενική Συνέλευση

1. Το μετοχικό κεφάλαιο του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε., που λειτουργούν κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, είναι το ήδη υφιστάμενο αφού συνυπολογιστούν οι μεταβολές που θα προκύψουν μετά την εφαρμογή των άρθρων 5 και 8 του παρόντος νόμου και διαιρείται σε ονομαστικές μετοχές ίσης αξίας που αντιστοιχούν σε ισάριθμους ψήφους. Η αποτίμηση των περιουσιακών στοιχείων γίνεται κατά παρέκκλιση των διατάξεων του κ.ν. 2190/1920, στο ποσό της αξίας που εμφανίζονται αυτά στον ισολογισμό κάθε Εταιρείας της 31.12.1997. Ο αριθμός των μετοχών αυτών καθορίζεται από την πρώτη τακτική γενική συνέλευση του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε., αντίστοιχα, με τροποποίηση του καταστατικού τους.

2. Οι μετοχές του Ο.Α.Σ.Α. ανήκουν στο Ελληνικό Δημόσιο, που ασκεί και τις αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων. Οι μετοχές αυτές δεν είναι μεταβιβάσιμες, πλην προς το Ελληνικό Δημόσιο και τους ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού.

3. Οι μετοχές της Ε.Θ.Ε.Λ. Α.Ε. ανήκουν στον Ο.Α.Σ.Α., εκτός μιας μετοχής που, κατ' εφαρμογή της παρ. 3 του άρθρου 2 του ν. 2175/1993, ανήκει στον Δήμο Αγ. Ιωάννη Ρέντη, οι οποίοι ασκούν και τις αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων.

4. Οι μετοχές των Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε. και Η.Σ.Α.Π. Α.Ε. που ανήκουν στο Ελληνικό Δημόσιο, μεταβιβάζονται, από τη θέση σε ισχύ του παρόντος, αυτοδίκαια και στην εσωτερική λογιστική τους αξία, στον Ο.Α.Σ.Α., ο οποίος ασκεί τις αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων και το μετοχικό κεφάλαιο αυτού αυξάνεται ισόποσα.

5. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, το Ελληνικό Δημόσιο μπορεί να μεταβιβάζει έως το 40% των μετοχών του Ο.Α.Σ.Α. στους Ο.Τ.Α. Α' και Β' βαθμού, που

έχουν έδρα στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α.. Στο ίδιο προεδρικό διάταγμα καθορίζεται το ποσοστό και ο αριθμός των μετοχών του Ο.Α.Σ.Α. που κάθε φορά μεταβιβάζονται στους πιο πάνω Ο.Τ.Α., καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Βασικό κριτήριο κατανομής του αριθμού των μετοχών αυτών αποτελεί ο πληθυσμός των Ο.Τ.Α. σύμφωνα με την τελευταία γενική απογραφή. Οι μετοχές μεταβιβάζονται με καταβολή της αξίας αυτών, όπως αυτή αποτιμάται με βάση την καθαρή θέση της εταιρείας κατά το χρόνο της μεταβίβασης, είτε σε χρήμα είτε σε περιουσιακά στοιχεία.

Άρθρο 4

Διοικητικά Συμβούλια

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Α.Σ.Α. και κάθε Ε.Φ.Σ.Ε. είναι το ανώτατο διοικητικό όργανο της εταιρείας, διαμορφώνει τη στρατηγική και την πολιτική ανάπτυξης της εταιρείας και εποπτεύει και ελέγχει τη διαχείριση της περιουσίας της.

2. Η θητεία των διοικητικών συμβουλίων είναι πενταετής.

3. Η προκήρυξη και η επιλογή του Διευθύνοντος Συμβούλου του Ο.Α.Σ.Α. και των θυγατρικών εταιρειών αυτού γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2414/1996.

4. Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Α.Σ.Α. είναι 11μελές. Σε αυτό μετέχουν επτά (7) εκπρόσωποι του Ελληνικού Δημοσίου, στους οποίους περιλαμβάνονται ο Πρόεδρος του Δ.Σ. και ο Διευθύνων Σύμβουλος, ένας (1) εκπρόσωπος των εργαζομένων στον Ο.Α.Σ.Α., ο οποίος εκλέγεται από τους εργαζόμενους στον Ο.Α.Σ.Α., σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 6 του ν. 2414/1996, όπως εκάστοτε ισχύει, ένας (1) εκπρόσωπος των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδος (Ε.Ν.Α.Ε.), καθώς επίσης και ένας (1) εκπρόσωπος της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (Ο.Κ.Ε.) ο οποίος ορίζεται από την ίδια.

5. Τα Διοικητικά Συμβούλια των θυγατρικών εταιρειών του Ο.Α.Σ.Α. είναι 9μελή. Σε αυτά μετέχουν πέντε (5) εκπρόσωποι του Ελληνικού Δημοσίου, στους οποίους περιλαμβάνονται ο Πρόεδρος του Δ.Σ. και ο Διευθύνων Σύμβουλος, ένας (1) εκπρόσωπος του Ο.Α.Σ.Α. που ορίζεται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου αυτού, δύο (2) εκπρόσωποι των εργαζομένων, οι οποίοι εκλέγονται από τους εργαζόμενους στον αντίστοιχο Ε.Φ.Σ.Ε., σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 6 του ν. 2414/1996, όπως εκάστοτε ισχύει, και ένας (1) εκπρόσωπος των Ο.Τ.Α., ο οποίος ορίζεται από την Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Νομού Αττικής (Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α.).

6. Οι εκπρόσωποι του Δημοσίου στα Διοικητικά Συμβούλια του Ο.Α.Σ.Α. και των θυγατρικών του εταιρειών ορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 10 του ν. 2322/1995 (ΦΕΚ 143 Α').

7. Ο διορισμός των μελών των Διοικητικών Συμβουλίων του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε. γίνεται με αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης κάθε Εταιρείας.

8. Αν οι πιο πάνω φορείς (Ε.Ν.Α.Ε., Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α.) και οι εργαζόμενοι δεν ροτείνουν τους εκπροσώπους τους εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από της έγγραφης πρόσκλησης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών για τους εκπροσώπους που θα διορισθούν μέλη στο Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. ή του Ο.Α.Σ.Α. για τους εκπροσώπους που θα διορισθούν μέλη στα Δ.Σ. των θυγατρικών του εταιρειών, τα Δ.Σ. συγκροτούνται και λειτουργούν νόμιμα και χωρίς τα μέλη αυτά.

9. Μέχρι τη συγκρότηση του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. και των θυγατρικών του εταιρειών, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, τα υπάρχοντα Διοικητικά Συμβούλια λειτουργούν νομίμως με τη σύνθεση που έχουν κατά τη δημοσίευση του νόμου αυτού. Η θητεία των Διευθυνόντων Συμβούλων, που έχουν επιλεγεί και διοριστεί προ της ισχύος του παρόντος νόμου, εξακολουθεί μέχρι τη λήξη της, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.2414/1996.

10. Οι αποδοχές και οι μηνιαίες αποζημιώσεις των Προέδρων, των Διευθυνόντων Συμβούλων και των μελών των Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. και των θυγατρικών του εταιρειών, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

"11. Στα Διοικητικά Συμβούλια του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε. μπορεί με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου να ορίζεται Αντιπρόεδρος, οι αποδοχές του οποίου καθορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 10 του παρόντος άρθρου."

[ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η παρ.11 που τίθεται ανωτέρω σε «εισαγωγικά» προστέθηκε με την παρ.6 του άρθρ. 11 Ν.3082/2002,ΦΕΚ Α 316/16.12.2002.]

Άρθρο 5

Προϋπολογισμοί - Πολιτική κομίστρου Ρυθμίσεις χρεών

1. Κάθε εταιρεία παροχής συγκοινωνιακού έργου υποχρεούται να υποβάλλει τον Ο.Α.Σ.Α. τέσσερις (4) τουλάχιστον μήνες πριν την έναρξη της χρήσης :

α. Τον ετήσιο προϋπολογισμό εκμετάλλευσης, τον οποίο καταρτίζει σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Ο.Α.Σ.Α. και με βάση το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο και το Συμβόλαιο Διαχείρισης. Ο προϋπολογισμός εκμετάλλευσης, μετά από εισήγηση του Δ.Σ., του Ο.Α.Σ.Α., διαμορφώνεται οριστικά και εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

β. Το Σύστημα Δεικτών Εξυπηρέτησης και Αποτελεσματικότητας, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 9 του ν. 2414/1996 και όλα τα στοιχεία

εκμετάλλευσης που απαιτούνται για τη διαμόρφωση από τον Ο.Α.Σ.Α. της εισήγησης καθορισμού κομίστρου.

γ. Τα επενδυτικά προγράμματα, τα οποία καταρτίζει σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Ο.Α.Σ.Α. και με βάση το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο και το Συμβόλαιο Διαχείρισης και τα οποία, μετά από πρόταση του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α., διαμορφώνονται οριστικά και εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Τα επενδυτικά προγράμματα του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε. επιχορηγούνται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Τα ποσά επιχορήγησης των επενδυτικών προγραμμάτων κάθε Φορέα κεφαλαιοποιούνται με αντίστοιχη αύξηση του μετοχικού τους κεφαλαίου και έκδοση ίσης αξίας ονομαστικών μετοχών, που περιέρχονται αυτοδίκαια στο Ελληνικό Δημόσιο. Πηγές, επίσης, χρηματοδότησης των επενδυτικών προγραμμάτων είναι :

α. Μέρος των εσόδων από τα πρόστιμα που επιβάλλονται σε παραβάτες των λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων, στην περιοχή αρμοδιότητας

Ο.Α.Σ.Α.. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Δημόσιας Τάξης και

Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται το αποδιδόμενο ποσοστό, ο τρόπος και ο χρόνος περιέλευσης και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

β. Εσοδα από την αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων του Ο.Α.Σ.Α. και κάθε Ε.Φ.Σ.Ε..

γ. Κάθε άλλη πηγή εσόδων.

3. Οι προγραμματικές συμβάσεις οι οποίες συνήφθησαν από τους Ε.Φ.Σ.Ε. μέχρι 31.12.1997 χρηματοδοτούνται από το Πρόγραμμα Δημόσιων Επενδύσεων με τα καθοριζόμενα, στις προαναφερόμενες συμβάσεις, ποσά συνολικού ύψους 134.145.000.000 δραχμών κατανεμόμενα στην τετραετία 1999-2002. Τα ποσά αυτά εγγράφονται στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων υπέρ του Ο.Α.Σ.Α. και ο Ο.Α.Σ.Α. κατανέμει και χρηματοδοτεί τους Ε.Θ.Ε.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π. και Η.Σ.Α.Π. αποδίδοντάς τους τα προβλεπόμενα από τις συμβάσεις αυτές επί μέρους ποσά.

4. Για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Α. διατίθεται, από τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου, στον Ο.Α.Σ.Α., ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) εκ του συνόλου των εσόδων από την παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών (κόμιστρα και αντισταθμιστική καταβολή). Το ποσοστό αυτό μπορεί να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

5. Η διαφορά μεταξύ του λειτουργικού κόστους και του καθοριζόμενου κάθε φορά κομίστρου, όπως προσδιορίζεται αυτό με την τιμολογιακή πολιτική, αποτελεί κοινωνική παροχή, η οποία αντισταθμίζεται με την καταβολή της διαφοράς (αντισταθμιστική καταβολή) από τον Κρατικό Προϋπολογισμό.

6. Με απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται το πρώτο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου κάθε έτους, αφού ληφθούν υπόψη και οι προϋπολογισμοί των εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου, καθορίζονται :

α) Οι επιδιωκόμενοι στόχοι μεταβολής των δαπανών εκμετάλλευσης, σύμφωνα με τα επιχειρησιακά σχέδια και τις κατ' έτος αντικειμενικές συνθήκες.

β) Οι επιδιωκόμενοι στόχοι μεταβολής της επιβατικής κίνησης και των εξ αυτής εσόδων, στα πλαίσια των επιχειρησιακών σχεδίων και των γενικότερων στόχων του Ο.Α.Σ.Α..

γ) Η τιμολογιακή πολιτική της επόμενης χρήσης και
δ) Το ποσό της αντισταθμιστικής καταβολής.

7. Το ποσό της αντισταθμιστικής καταβολής στο σύνολό της για το επόμενο έτος προσδιορίζεται ως εξής :

Από το γινόμενο των εγκεκριμένων δαπανών (δαπάνες εκμετάλλευσης) του τρέχοντος έτους επί την προβλεπόμενη μεταβολή αυτών για το επόμενο έτος, η οποία δεν δύναται να υπερβαίνει τον προβλεπόμενο ρυθμό του ετήσιου πληθωρισμού, αφαιρείται το γινόμενο των προϋπολογιζομένων εσόδων του τρέχοντος έτους επί την επιδιωκόμενη μεταβολή αυτών το επόμενο έτος.

Η αντισταθμιστική καταβολή ανά επιβάτη προκύπτει από τη διαίρεση του ως άνω ποσού με τον επιδιωκόμενο αριθμό επιβατών του επόμενου έτους.

Η ως άνω καθοριζόμενη αντισταθμιστική καταβολή :

- Προκαταβάλλεται στον Ο.Α.Σ.Α. ανά τρίμηνο.

- Παραμένει αμετάβλητη και δεν δικαιούται ο Ο.Α.Σ.Α. να ζητήσει μεγαλύτερη επιχορήγηση σε περίπτωση μη επίτευξης των στόχων του, ούτε το Ελληνικό Δημόσιο να τη μειώσει αν υπάρξει υπέρβαση στους προκαθορισμένους στόχους.

8. Οι πράξεις και αποφάσεις για την τιμολογιακή πολιτική και την πολιτική επιδότησης, που ισχύουν μέχρι τη δημοσίευση του νόμου αυτού, εξακολουθούν να εφαρμόζονται έως την έκδοση των αποφάσεων του παρόντος άρθρου.

9. Για τα άτομα που με την κείμενη νομοθεσία δικαιούνται να διακινούνται με τις αστικές συγκοινωνίες είτε δωρεάν είτε με μειωμένο κόσμιστρο, το αρμόδιο Υπουργείο είναι υποχρεωμένο να καταβάλλει στον Ο.Α.Σ.Α. είτε το αντίτιμο του κόμιστρου είτε τη διαφορά από το ισχύον κόσμιστρο.

Το κόσμιστρο ή η διαφορά του θα καταβάλλονται, από τους παραπάνω φορείς που ασκούν κοινωνική πολιτική, ανά τρίμηνο είτε με βάση τα απολογιστικά στοιχεία του Ο.Α.Σ.Α. είτε με βάση σύμβαση μεταξύ του Ο.Α.Σ.Α. και των

αντίστοιχων φορέων για τις περιπτώσεις που ο αριθμός των διακινούμενων επιβατών δεν εξακριβώνεται από άλλα στοιχεία. Σε περίπτωση διαφωνίας για τον αριθμό των διακινούμενων επιβατών, αυτός καθώς και οποιαδήποτε άλλη σχετική λεπτομέρεια καθορίζονται με κοινή απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, και του, κατά περίπτωση, αρμόδιου υπουργού, μετά από αιτιολογημένη πρόταση του Ο.Α.Σ.Α. ή ειδική προς τούτο μελέτη.

10. Ο Ο.Α.Σ.Α. μπορεί επίσης να συνάπτει συμφωνίες με φορείς του δημόσιου τομέα, επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα και ενώσεις εργαζομένων, για μαζική διάθεση δελτίων απεριορίστων διαδρομών, με μειωμένη τιμή. Η έκπτωση δεν θα υπερβαίνει το 25% της κανονικής τιμής των αντίστοιχων δελτίων.

11. Ο Ο.Α.Σ.Α. χρηματοδοτεί τους Ε.Φ.Σ.Ε., με βάση τα Επιχειρησιακά Σχέδια, τα Συμβόλαια Διαχείρισης, το παραγόμενο έργο και την επιβατική κίνηση, καθώς και τους ποιοτικούς και ποσοτικούς δείκτες που ο ίδιος καθορίζει.

12. Χρέη του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) προς το Ελληνικό Δημόσιο από καταπτώσεις εγγυημένων δανείων, που βεβαιώθηκαν στις οικείες Δημόσιες Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.) και είχαν χορηγηθεί για την αντιμετώπιση οποιωνδήποτε αναγκών της Επιχείρησης Αστικών Συγκοινωνιών (Ε.Α.Σ.) που διαλύθηκε με το ν. 2078/1992 "Συγκοινωνίες με θερμικά λεωφορεία στην περιοχή Αθηνών και Περιχώρων" (ΦΕΚ 139 Α'), διαγράφονται και δεν αναζητούνται. Επίσης το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει να εξοφλήσει κατά το μέρος που αναλογεί στην Ε.Α.Σ. όλες τις υποχρεώσεις από τα δάνεια που έχει συνάψει γι' αυτήν ο Ο.Α.Σ.Α. και δεν έχουν λήξει.

13. Χρέη του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) προς το Ελληνικό Δημόσιο, από καταπτώσεις εγγυημένων δανείων που βεβαιώθηκαν ή βεβαιώνονται στις οικείες Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.), τακτοποιούνται από το Ελληνικό Δημόσιο με αντίστοιχες, προς τα εν λόγω χρέη, αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου και έκδοσης ίσης αξίας ονομαστικών μετοχών υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου δια του Ο.Α.Σ.Α.. Με ανάλογες αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου των Ε.Φ.Σ.Ε. υπέρ του Ο.Α.Σ.Α. τακτοποιούνται οι αντίστοιχες υποχρεώσεις των Ε.Φ.Σ.Ε. προς τον Ο.Α.Σ.Α. από τα ληφθέντα δάνεια.

14. Οι προσαυξήσεις που βαρύνουν τις κύριες οφειλές της παρ. 13 του παρόντος άρθρου διαγράφονται και δεν αναζητούνται. Μετά τη διαγραφή αυτών γίνεται ισόποση μείωση των συσσωρευμένων ζημιών του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Θ.Ε.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π. και Η.Σ.Α.Π..

15. Επίσης τακτοποιούνται με αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου του Ο.Α.Σ.Α. και έκδοση ίσης αξίας ονομαστικών μετοχών μελλοντικές καταπτώσεις εγγυημένων αληκτων δανείων του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε.. Επί των ποσών των καταπτώσεων της παρούσας παραγράφου που βεβαιώνονται στις οικείες Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.) δεν επιβάλλονται προσαυξήσεις. Με ανάλογες αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου

των Ε.Φ.Σ.Ε. υπέρ του Ο.Α.Σ.Α. τακτοποιούνται οι αντίστοιχες υποχρεώσεις των Ε.Φ.Σ.Ε. προς τον Ο.Α.Σ.Α., από τα ληφθέντα δάνεια.

16. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών προσδιορίζονται τα χρέη που μετοχοποιούνται και διαγράφονται, τα χρέη που διαγράφονται αλλά δεν μετοχοποιούνται, η διαδικασία διαπίστωσης, βεβαίωσης και διαγραφής τους, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

17. Απαλλάσσονται παντός είδους φόρου ή τέλους οι διαγραφές, ρυθμίσεις ή αυξήσεις κεφαλαίου των προηγούμενων παραγράφων του παρόντος άρθρου.

18. Μετά τη ρύθμιση των οφειλών του Ο.Α.Σ.Α., το Ελληνικό Δημόσιο δεν παρέχει εγγυήσεις σε πιστωτικά ιδρύματα της ημεδαπής ή της αλλοδαπής για νέα δάνεια που συνάπτονται από τον Ο.Α.Σ.Α., τους Η.Λ.Π.Α.Π., Η.Σ.Α.Π. και την Ε.Θ.Ε.Λ., πλην των οφειλών του Ο.Α.Σ.Α. προς τις τέως Συγκοινωνιακές Επιχειρήσεις (Σ.ΕΠ.) ως και των περιπτώσεων των δανείων που χορηγούνται για την κάλυψη των συμπεφωνημένων ελλειμμάτων που έχουν τεθεί στο Συμβόλαιο Διαχείρισης αλλά δημοσιονομικούς λόγους δεν καλύπτονται εξ ολοκλήρου με επιδότηση του Κρατικού Προϋπολογισμού, εφαρμοζόμενης αναλόγως της παρ. 15 του παρόντος άρθρου.

«19. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται στις εταιρείες ΤΡΑΜ Α.Ε. και ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. εκτός από την περίπτωση γ' της παραγράφου 6. Οι ανωτέρω εταιρείες διαθέτουν στον Ο.Α.Σ.Α. ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) των εσόδων από την είσπραξη κομίστρου στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. για την κάλυψη των αναγκών λειτουργίας του.»

[ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η παρ.19 που τίθεται ανωτέρω σε «εισαγωγικά» προστέθηκε με την παρ.4 άρθρ.14 Ν.3297/2004, ΦΕΚ Α 259/23.12.2004]

2. Κάθε γενική ή ειδική διάταξη νόμου που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος νόμου ή κατά το μέρος που ρυθμίζει κατά διάφορο τρόπο θέματα που διέπονται από τον παρόντα νόμο.

Β. Με τον παρόντα νόμο τροποποιείται το άρθρο 14 του Ν. 3891/2010:

Κείμενο Τροποποιούμενης διατάξεως:

Άρθρο 14 του Ν. 3891/2010

Παρακολούθηση υλοποίησης αναδιοργάνωσης σιδηροδρόμου

1. Η Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ που προβλέπεται από το ν. 3429/2005 εγκρίνει τα στρατηγικά, επιχειρησιακά και επενδυτικά σχέδια των εταιριών που αναφέρονται στο άρθρο 2 του παρόντος νόμου, παρακολουθεί την πρόοδο υλοποίησής τους, παρέχει οδηγίες και κατευθύνει τις εμπλεκόμενες εταιρίες σε όλα τα σχετικά ζητήματα, ανεξάρτητα από το εάν οι εν λόγω εταιρίες

υπόκεινται στις διατάξεις του ν. 3429/2005, με την επιφύλαξη πάντως της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

2. Με τη δημοσίευση του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως η Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ εγκρίνει επιχειρησιακό σχέδιο για το σιδηροδρομικό τομέα, σύμφωνα με το κατά το άρθρο πρώτο του ν. 3845/2010 (ΦΕΚ 65 Α') μνημόνιο συνεννόησης, όπως μπορεί να τροποποιείται ή επικαιροποιείται.

3. Από 1.1.2011, ζητήματα συνδεόμενα με τιμολόγηση ή και δρομολόγια εξαιρούνται από οποιαδήποτε διαδικασία έγκρισης σε σχέση με την κατά το ν. 3429/2005 υποβολή από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ επιχειρησιακού σχεδίου στη Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ. Η παράγραφος 1 παύει να εφαρμόζεται στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ μόλις η τελευταία παύσει να υπόκειται στις διατάξεις του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005.

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ – ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΤΩΝ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

**Άρθρο 1
Αναδιάρθρωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών
Μετασχηματισμός εταιρειών**

1. Οι δημόσιες συγκοινωνίες, που εκτελούνται μέσα στα όρια της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτή ορίζεται στο ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87 Α΄), εκτός από τις νήσους, οι οποίες εξυπηρετούν το γενικότερο δημόσιο συμφέρον, αναδιარθρώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Όπου στον παρόντα νόμο γίνεται μνεία στον «Όμιλο ΟΑΣΑ» ή στις «Εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ» νοούνται ο ΟΑΣΑ και οι εταιρείες της παραγράφου 1 του άρθρου 7.

2. Προκειμένου να εξυπηρετηθεί το υπέρτερο δημόσιο συμφέρον που συνίσταται στην αποδοτικότερη λειτουργία των ακόλουθων φορέων – εταιρειών προς όφελος του επιβατικού κοινού και της Εθνικής Οικονομίας με την παράλληλη τεχνικοοικονομική εξυγίανσή τους, οι εταιρείες «ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΕΡΜΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ» με Αριθμό Μητρώου Ανωνύμων Εταιρειών 31381/002/Β/94/0206 («ΕΘΕΛ»), «ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΘΗΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» με Αριθμό Μητρώου Ανωνύμων Εταιρειών 99108/098/Β/86/0004 («ΗΛΠΑΠ»), «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» με Αριθμό Μητρώου Ανωνύμων Εταιρειών 48261/001/Β/01/0109 («ΑΜΕΛ»), «ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΑΘΗΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» με Αριθμό Μητρώου Ανωνύμων Εταιρειών 03151/098/Β/86/0003 («ΗΣΑΠ»), και «ΤΡΑΜ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» («ΤΡΑΜ») με Αριθμό Μητρώου Ανωνύμων Εταιρειών 48374/1ΝΤ/Β/01/0259 μετασχηματίζονται κατά τις ειδικές διατάξεις του παρόντος νόμου.

3. Οι μετοχές της ΑΜΕΛ που ανήκουν στην εταιρεία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.» με Αριθμό Μητρώου Ανωνύμων Εταιρειών 24623/001/Β/91/0105 μεταβιβάζονται από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως αυτοδικαίως, χωρίς την τήρηση οποιασδήποτε διατύπωσης και χωρίς αντάλλαγμα στην εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» με Αριθμό Μητρώου Ανωνύμων Εταιρειών 99170/098/Β/93/0001 («ΟΑΣΑ»). Οι μετοχές της ΤΡΑΜ που ανήκουν στην ως άνω εταιρεία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.» μεταβιβάζονται από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως αυτοδικαίως, χωρίς την τήρηση οποιασδήποτε διατύπωσης και χωρίς αντάλλαγμα στον ΟΑΣΑ. Η μία μετοχή που κατέχει ο Δήμος Αγ. Ιωάννη Ρέντη στην ΕΘΕΛ μεταβιβάζεται από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως αυτοδικαίως, χωρίς την τήρηση οποιασδήποτε διατύπωσης και με τίμημα ίσο προς την ονομαστική αξία της μετοχής στον ΟΑΣΑ. Οι μεταβιβάσεις αυτές απαλλάσσονται από την καταβολή φόρου μεταβίβασης ή οποιουδήποτε άλλου φόρου ή τέλους ή άλλης επιβάρυνσης για οποιαδήποτε εταιρεία. Μετά τη συντέλεση των

μεταβιβάσεων των μετοχών με τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ο ΟΑΣΑ καθίσταται μοναδικός μέτοχος των εταιρειών ΤΡΑΜ, ΕΘΕΛ και ΑΜΕΛ.

4. Από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως:

(α) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που θα εκδοθεί μέσα σε προθεσμία ενός έτους, μπορούν να μεταβιβασθούν από την εταιρεία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.» προς την ΑΜΕΛ ή στην εταιρεία της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 5 χωρίς αντάλλαγμα, το σύνολο του τροχαίου και λοιπού υλικού, το οποίο χρησιμοποιεί η ΑΜΕΛ για την άσκηση της δραστηριότητάς της. Με την εν λόγω απόφαση μπορεί να ρυθμίζεται και κάθε σχετικό με τη μεταβίβαση θέμα, καθώς και να λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα για την απαιτούμενη συναίνεση στην εν λόγω μεταβίβαση από τους πιστωτές της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.», οι οποίοι διατηρούν εμπράγματα ασφάλειες επί των περιουσιακών στοιχείων που πρόκειται να μεταβιβασθούν. Η εν λόγω μεταβίβαση απαλλάσσεται από οποιονδήποτε φόρο, τέλος ή άλλη οποιαδήποτε επιβάρυνση υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων.

(β) Η Εταιρεία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.» μπορεί κατόπιν συμφωνίας να παραχωρεί προς εκμετάλλευση σταθμούς και οποιαδήποτε άλλα περιουσιακά της στοιχεία στην ΑΜΕΛ ή στην εταιρεία της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 5.

5. Από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως:

(α) Η ΕΘΕΛ τίθεται σε διαδικασία συγχώνευσης με τον ΗΛΠΑΠ με απορρόφηση του τελευταίου από την πρώτη. Με τη συντέλεση της συγχώνευσης, σύμφωνα με την παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου, η ΕΘΕΛ μετονομάζεται σε «ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» («ΟΣΥ»).

(β) Η ΑΜΕΛ τίθεται σε διαδικασία συγχώνευσης με τον ΗΣΑΠ και την ΤΡΑΜ με απορρόφηση των τελευταίων από την πρώτη. Με τη συντέλεση της συγχώνευσης, σύμφωνα με την παράγραφο 6, η ΑΜΕΛ μετονομάζεται σε «ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» («ΣΤΑΣΥ»).

6. Για τις συγχωνεύσεις της προηγούμενης παραγράφου εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 2166/1993 (ΦΕΚ 134 Α΄) και των άρθρων 68 επ. του κ.ν. 2190/1920 (ΦΕΚ 216 Α΄), με τις ακόλουθες παρεκκλίσεις:

(α) Η διαδικασία της συγχώνευσης κινείται με τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως χωρίς να απαιτείται προς τούτο η λήψη απόφασης από οποιοδήποτε εταιρικό όργανο των εταιρειών που μετασχηματίζονται ή οποιαδήποτε άλλη πράξη από οποιαδήποτε αρχή.

(β) Οι ισολογισμοί μετασχηματισμού του ν. 2166/1993 καταρτίζονται με ευθύνη των Διοικητικών Συμβουλίων των εταιρειών που μετασχηματίζονται με ημερομηνία μετασχηματισμού οποιαδήποτε ημερομηνία του χρονικού διαστήματος από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως μέχρι την 28.2.2010.

(γ) Οι Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.), στις οποίες υπάγονται οι εταιρείες που μετασχηματίζονται, συντάσσουν την έκθεση του άρθρου 3 παρ. 2 του ν. 2166/1993 το αργότερο μέσα σε δεκαπέντε ημέρες με βάση τους ανωτέρω Ισολογισμούς Μετασχηματισμού, με ευθύνη του προϊστάμενου της εκάστοτε Δ.Ο.Υ. Οι εν λόγω εκθέσεις εγκρίνονται οριστικά από τις γενικές συνε-

λεύσεις των εταιρειών που μετασχηματίζονται μέσα σε πέντε ημέρες από την κατάρτισή τους.

(δ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καταρτίζεται πράξη συγχώνευσης, η οποία έχει το περιεχόμενο της παρ. 2 του άρθρου 69 του κ.ν. 2190/1920, και καταχωρίζεται αμελλητί και χωρίς έλεγχο στο αρμόδιο Μητρώο Ανωνύμων Εταιρειών για κάθε εταιρεία που μετασχηματίζεται και δημοσιεύεται σε περίληψη στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Με την καταχώριση στο Μητρώο Ανωνύμων Εταιρειών συντελείται η συγχώνευση και επέρχονται τα αποτελέσματα του άρθρου 75 του κ.ν. 2190/1920.

(ε) Κατά τα λοιπά, εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 2166/1993 και του κ.ν. 2190/1920.

7. Μετά τη συντέλεση της διαδικασίας συγχώνευσης οι αρμοδιότητες εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή που ορίζεται στην παράγραφο 1 ασκούνται ως εξής:

(α) από την ΟΣΥ με τα μέσα οδικής μεταφοράς (θερμικά λεωφορεία, ηλεκτροκίνητα λεωφορεία – τρόλλεϊ και λοιπά μέσα οδικής μεταφοράς),

(β) από τη ΣΤΑΣΥ με τα (επίγεια και υπόγεια) μέσα σταθερής τροχιάς (αστικοί σιδηρόδρομοι, τροχιόδρομοι-τραμ και λοιπά μέσα σταθερής τροχιάς), και

(γ) από τις λοιπές Ε.Π.Σ.Ε. του άρθρου 4.

8. Τα εταιρικά όργανα των φορέων που μετασχηματίζονται κατά το παρόν άρθρο λαμβάνουν κάθε απαραίτητο μέτρο προκειμένου να προσαρμοστούν οι καταστατικές ρυθμίσεις των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ στις ανωτέρω αρμοδιότητές τους.

Άρθρο 2

Μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων Φορολογικές απαλλαγές και διευκολύνσεις

1. Όλα τα περιουσιακά στοιχεία και δικαιώματα ενοχικά και εμπράγματα, των εταιρειών που απορροφούνται μεταβιβάζονται αυτοδικαίως και χωρίς την τήρηση οποιασδήποτε άλλης διατυπώσεως, με την ολοκλήρωση της συγχώνευσής τους, στις απορροφούμενες ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ, ακόμη και εάν δεν περιγράφονται επακριβώς στην κοινή υπουργική απόφαση που εκδίδεται σύμφωνα με την περίπτωση δ' της παραγράφου 6 του προηγούμενου άρθρου. Για τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων των εταιρειών που απορροφούνται, στα οποία συμπεριλαμβάνονται και τα ακίνητα, στις ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ, δεν απαιτούνται οποιεσδήποτε διοικητικές άδειες, εγκρίσεις, βεβαιώσεις, υπεύθυνες δηλώσεις, πιστοποιητικά ή σχεδιαγράμματα. Επίσης, δεν απαιτείται η υποβολή δήλωσης φόρου μεταβίβασης ακινήτων. Προκειμένου περί οχημάτων δεν απαιτείται η μεταφορά των σχετικών αδειών κυκλοφορίας στο όνομα των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ.

2. Αν από την κοινή υπουργική απόφαση που εκδίδεται σύμφωνα με την περίπτωση δ' της παραγράφου 6 του προηγούμενου άρθρου ή το Καταστατικό δεν προκύπτει η ταυτότητα των ακινήτων και των εμπράγματων δικαιωμάτων, που μεταβιβάζονται στις ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ, καταχωρείται στα οικεία βιβλία μεταγραφών / κτηματολογικά φύλλα απόσπασμα της εν λόγω κοινής υπουργικής απόφασης ή του Καταστατικού, στο οποίο μνημονεύονται τα στοιχεία αυτά. Εάν οι εταιρείες που απορροφούνται έχουν τίτλους κυριότητας ακινήτων ή σύστασης εμπράγματων δικαιωμάτων επί ακινήτων, οι οποίοι δεν έχουν μεταγραφεί στα οικεία βιβλία μεταγραφών / κτηματολο-

γικά φύλλα, οι ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ μπορούν να ζητήσουν τη μεταγραφή αυτών στο όνομά τους. Κανένας φόρος, τέλος χαρτοσήμου ή άλλο τέλος, εισφορά ή δικαίωμα υπέρ του Δημοσίου ή τρίτου ή οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση δεν οφείλεται από τους φορείς που απορροφούνται ή τις ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ για οποιαδήποτε μεταγραφή που αφορά στη διαδοχή των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ στη θέση των φορέων που απορροφούνται στα οικεία βιβλία / κτηματολογικά φύλλα.

3. Το Καταστατικό, η εισφορά και μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων, συμπεριλαμβανομένων των ακινήτων, των εταιρειών που απορροφούνται κατά το άρθρο 1, κάθε σχετική πράξη ή συμφωνία που αφορά την εισφορά ή μεταβίβαση των στοιχείων ενεργητικού ή παθητικού ή άλλων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, καθώς και κάθε εμπράγματος ενοχικού ή άλλου δικαιώματος, οι μετοχές που θα εκδοθούν, οι αποφάσεις των Γενικών Συνελεύσεων των συγχωνευόμενων εταιρειών κατά το άρθρο 1, η συμμετοχή στο κεφάλαιο των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ, όπως προκύπτει μετά την ολοκλήρωση της συγχώνευσης, καθώς και κάθε άλλη σύμβαση, συμφωνία ή πράξη που απαιτείται για τη συγχώνευση, την τροποποίηση του Καταστατικού των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ και η δημοσίευση αυτών στο τεύχος των Ανωνύμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως απαλλάσσονται από οποιονδήποτε φόρο ή τέλος ή τέλος χαρτοσήμου ή άλλο τέλος, εισφορά ή δικαίωμα υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου και ασφαλιστικών οργανισμών ή τρίτων.

Τα δικαιώματα και οι αμοιβές των Υποθηκοφυλάκων / Κτηματολογικών Γραφείων για όλες τις παραπάνω συμβάσεις, πράξεις ή συμφωνίες ανέρχονται σε ποσοστό 5% αυτών που προβλέπονται από το νόμο.

4. Εξαιρετικώς και μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας συγχώνευσης οι εταιρείες που συγχωνεύονται απαλλάσσονται από την υποχρέωση να προσκομίσουν αποδεικτικό ενημερότητας για χρέη και φορολογικές υποχρεώσεις προς το Δημόσιο, καθώς και αποδεικτικό ασφαλιστικής ενημερότητας για οφειλές προς το Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων (Ι.Κ.Α.) ή άλλους ασφαλιστικούς οργανισμούς κύριας ή επικουρικής ασφάλισης, για όλες τις συναλλαγές, πράξεις και ενέργειες, για τις οποίες απαιτείται η προσκόμιση των πιο πάνω αποδεικτικών φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας.

Άρθρο 3

Διαγραφή χρεών – Επενδυτικά προγράμματα Αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου – Λοιπά ευεργετήματα

1. Τα χρέη των εταιρειών, που συγχωνεύονται, έναντι του Δημοσίου και έναντι του ΟΑΣΑ, τα οποία θα περιέλθουν στις ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ μετά τη συντέλεση της συγχώνευσης, καθώς και τα χρέη του ΟΑΣΑ έναντι του Δημοσίου διαγράφονται από τις οικονομικές καταστάσεις τους και μεταφέρονται ως έχουν στον Κρατικό Προϋπολογισμό. Μετά τη συντέλεση της συγχώνευσης, το Ελληνικό Δημόσιο, μέσω του Υπουργείου Οικονομικών, αναλαμβάνει το υπόλοιπο του υφιστάμενου οφειλόμενου τραπεζικού δανεισμού (κεφάλαιο και τοκοχρεολύσιο) των εταιρειών που συγχωνεύονται και του ΟΑΣΑ.

2. Τα επενδυτικά προγράμματα του Ομίλου ΟΑΣΑ εγκρίνονται μετά από εισήγηση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων από τη Διευθυντική Επιτροπή ΔΕΚΟ, η οποία καθορίζει και τον τρόπο της χρηματοδο-

τησής τους.

3. Οι αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος, τέλος χαρτοσήμου υπέρ του Δημοσίου και τρίτων. Το ίδιο ισχύει και για την κεφαλαιοποίηση χρεών των φορέων που απορροφούνται, τα οποία είχαν δημιουργηθεί κατά το χρονικό διάστημα πριν από τη συντέλεση της συγχώνευσης.

4. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών μπορεί να παρέχεται η εγγύηση ή αντεγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου υπέρ των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ για τη σύναψη, κατάρτιση, ανάληψη, διακανονισμό ή εξόφληση νέων δανείων και πάσης φύσεως πιστώσεων στο εσωτερικό ή το εξωτερικό μετά τη συντέλεση της συγχώνευσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄ **ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ** **ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

Άρθρο 4 **Εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου (ΕΠΣΕ)**

1. Ο στρατηγικός σχεδιασμός, ο προγραμματισμός, η οργάνωση, ο συντονισμός και ο έλεγχος του συγκοινωνιακού έργου που εκτελείται από τα μέσα (επίγεια και υπόγεια) μαζικής μεταφοράς στην περιοχή της παραγράφου 1 του άρθρου 1 ανήκουν στον ΟΑΣΑ.

2. (α) Η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ με μέσα μαζικής μεταφοράς (θερμικά λεωφορεία, ηλεκτροκίνητα λεωφορεία - τρόλλεϊ, αστικοί σιδηρόδρομοι, τροχιόδρομοι - τραμ - μετρό) διενεργείται από τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου (ΕΠΣΕ). ΕΠΣΕ είναι η εταιρεία «Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε.» (ΟΣΥ) και η εταιρεία «Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε.» (ΣΤΑΣΥ) καθώς και όλοι οι πάροχοι δημόσιας συγκοινωνίας που λειτουργούν στην Περιφέρεια Αττικής, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται και οι φορείς των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο και των Κοινών Ταμείων Είσπραξης Λεωφορείων (ΚΤΕΛ), καθώς και κάθε εταιρεία που θα ιδρυθεί από τον ΟΑΣΑ σύμφωνα με τις διατάξεις των εδαφίων αα' και ββ' της περίπτωσης κβ' της παραγράφου 1 του άρθρου 5, ή οποιονδήποτε άλλο φορέα που θα παρέχει στο μέλλον έργο δημόσιων συγκοινωνιών.

(β) Οι διατάξεις του παρόντος νόμου δεν εφαρμόζονται στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) και τις θυγατρικές του εταιρείες. Η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.») και γενικώς οι πάροχοι σιδηροδρομικού έργου συνεργάζονται με τον ΟΑΣΑ ως προς το σχεδιασμό και προγραμματισμό του συγκοινωνιακού έργου που εκτελείται στη γεωγραφική περιοχή αρμοδιότητάς του από τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο. Οι διατάξεις του παρόντος νόμου δεν εφαρμόζονται επίσης στις εταιρείες υποδομής και εκμετάλλευσης του λοιπού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας.

(γ) Οι ΕΠΣΕ αποτελούν νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου που υπηρετούν σκοπούς κοινής ωφέλειας, λειτουργούν με βάση τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, συντονίζονται και ελέγχονται από τον ΟΑΣΑ και διέπονται από τον παρόντα νόμο και τις διατάξεις της νομοθεσίας περί ανωνύμων εταιρειών. Η επωνυμία και

κάθε διακριτικό στοιχείο των ΕΠΣΕ απαγορεύεται να χρησιμοποιηθούν ως εταιρική επωνυμία, σήμα ή διακριτικός τίτλος οποιουδήποτε άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου.

3. Για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου ο ΟΑΣΑ συμβάλλεται με τις ΕΠΣΕ, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5.

Άρθρο 5 **Αρμοδιότητες Συγκοινωνιακών Φορέων** **Δείκτες λειτουργίας**

1. Στις αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ περιλαμβάνονται:

α. Ο σχεδιασμός, η οργάνωση, ο προγραμματισμός και ο συντονισμός παροχής του συγκοινωνιακού έργου με όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς (επίγεια και υπόγεια) στην περιοχή αρμοδιότητάς του με ιδιαίτερη μέριμνα για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και την ποιότητα ζωής.

β. Ο έλεγχος και η επίβλεψη των ΕΠΣΕ.

γ. Η κατανομή του συγκοινωνιακού έργου στις ΕΠΣΕ που λειτουργούν στην περιοχή αρμοδιότητάς του και ο συντονισμός αυτών.

δ. Η ανάθεση και επίβλεψη συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών μελετών δημόσιων συγκοινωνιών στην Περιφέρεια Αττικής για την εξυπηρέτηση του έργου του. Ειδικά όσον αφορά την ανάπτυξη και επέκταση του δικτύου αστικού σιδηροδρόμου και TRAM στην Περιφέρεια Αττικής τα σχετικά έργα εκτελούνται από την «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.».

ε. Η ρύθμιση των θεμάτων που αφορούν τη διεξαγωγή των δημόσιων συγκοινωνιών στην περιοχή της αρμοδιότητάς του και κυρίως ο καθορισμός, η κατάργηση και η επέκταση των γραμμών, ο καθορισμός των διαδρομών και δρομολογίων, των αφετηριών, των τερμάτων και των στάσεων κάθε γραμμής.

στ. Η έγκριση του τύπου, της μορφής, της θέσης, της διάταξης και της εγκατάστασης των στεγάστρων των στάσεων, που εγκαθίστανται από τις ΕΠΣΕ, καθώς και άλλους φορείς ή οργανισμούς. Για την εγκατάσταση από τον ΟΑΣΑ ή τις ΕΠΣΕ στάσεων, στεγάστρων, σταθμαρχείων, εποπτειών, εκδοτηρίων εισιτηρίων, κουβουκλίων αναμονής οδηγών και άλλων συναφών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του συγκοινωνιακού έργου, μέσα στην περιοχή αρμοδιότητας ΟΑΣΑ, δεν απαιτείται έγκριση ή άδεια από την Περιφέρεια, τους Δήμους ή άλλη Δημόσια Αρχή.

Αν άλλοι φορείς ή οργανισμοί στις καθοριζόμενες από τον ΟΑΣΑ στάσεις και αφετηρίες εγκαθιστούν στέγαστρα, εκτός από την έγκριση του τύπου, της μορφής και της διάταξης αυτών απαιτείται επιπλέον προηγούμενη άδεια εγκατάστασης, η οποία χορηγείται από τον ΟΑΣΑ. Αν τροποποιηθούν τα εν λόγω στοιχεία από τον φορέα που εγκαθιστά το στέγαστρο απαιτείται νέα έγκριση από τον ΟΑΣΑ.

ζ. Η κατάρτιση και ο έλεγχος των προγραμμάτων δρομολόγησης των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας.

η. Ο σχεδιασμός σταθμών μετεπιβίβασης μεταξύ των δημόσιων συγκοινωνιακών μέσων, καθώς και μεταξύ ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων και δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς.

θ. Η μελέτη μέτρων προτεραιότητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς έναντι των λοιπών οχημάτων, η εισήγησή τους προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφο-

ρών και Δικτύων, ο οποίος εκδίδει σχετική υπουργική απόφαση.

ι. Η εκπόνηση και εφαρμογή, ύστερα από έγκριση της αρμόδιας αρχής, στο οδικό δίκτυο που χρησιμοποιείται από οχήματα δημόσιων συγκοινωνιών, ρυθμίσεων που αφορούν τη λειτουργία τους, μέτρων και μελετών, εγκατάστασης ειδικών σημάνσεων διαχωρισμού των λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων από την υπόλοιπη κυκλοφορία, σημάνσεων επί του οδοστρώματος για τις λεωφορειολωρίδες, οριζόντιων και κατακόρυφων σημάνσεων στις αφετηρίες και στις στάσεις, ειδικών διαμορφώσεων των πεζοδρομίων στις στάσεις και στις διασταυρώσεις, τοποθέτησης κατακόρυφων πλαστικών κυλίνδρων στις διασταυρώσεις όπου εμποδίζεται η στροφή των λεωφορείων και γενικά η λήψη κάθε μέτρου που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών.

ια. Η εισήγηση προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για την απαλλοτρίωση των αναγκαίων χώρων, με σκοπό την επίτευξη των σκοπών του ΟΑΣΑ. Η απαλλοτρίωση κηρύσσεται υπέρ και με δαπάνες του ΟΑΣΑ με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

ιβ. Η συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κлиматικής Αλλαγής και τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας για τον καθορισμό των Χρήσεων Γης, καθώς και η συνεργασία με την τοπική αυτοδιοίκηση, για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και την ποιότητα ζωής.

ιγ. Η συγκέντρωση και επεξεργασία των στοιχείων εκμετάλλευσης των εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου και η εισήγηση προς τον Υπουργό Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων για τον καθορισμό του προσήκοντος κομίστρου και τη χρηματοδότηση των επενδυτικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων τους.

ιδ. Η κατάρτιση πενταετούς Στρατηγικού Σχεδίου του ΟΑΣΑ, καθώς και η έγκριση των Επιχειρησιακών Σχεδίων των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ.

ιε. Η εισήγηση προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τον καθορισμό των τεχνικών προδιαγραφών των τύπων οχημάτων των δημόσιων συγκοινωνιών, σε συνεργασία με τις ΕΠΣΕ και, ειδικώς για τα οχήματα των μέσων σταθερής τροχιάς και με την «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.».

ιστ. Ο έλεγχος και η παροχή οδηγιών και κατευθύνσεων, προς τις ΕΠΣΕ, σχετικά με την εκτέλεση του ανατιθέμενου σε αυτές έργου.

ιζ. Η προώθηση των πωλήσεων, ο προγραμματισμός, η είσπραξη και οι έλεγχοι του κομίστρου.

ιη. Η σύναψη συμβάσεων με τις ΕΠΣΕ στις οποίες θα ορίζονται, μεταξύ άλλων, το έργο και οι υποχρεώσεις των ΕΠΣΕ με βάση δείκτες έργου, κόστους και ποιότητας, στους οποίους περιλαμβάνονται υποχρεωτικώς τα ελάχιστα προσφερόμενα οχηματοχιλιόμετρα, το ανώτατο επιτρεπτό λειτουργικό κόστος ανά οχηματοχιλιόμετρο και ο κατώτερος επιτρεπτός βαθμός ικανοποίησης πελατείας, καθώς και οποιοδήποτε άλλο δείκτης εφαρμόζονται διεθνώς στα συγκοινωνιακά δεδομένα («σύμβαση παροχής συγκοινωνιακού έργου»). Οι εν λόγω δείκτες περιλαμβάνονται στο επιχειρησιακό σχέδιο του Ομίλου ΟΑΣΑ. Στις ίδιες συμβάσεις θα ορίζονται το ετήσιο αντάλλαγμα των ΕΠΣΕ για την παροχή του έργου, κα-

θώς και οι συνέπειες για τη μη τήρηση των συμφωνηθέντων εκ μέρους των ΕΠΣΕ.

ιθ. Οι προδιαγραφές του επιπέδου εξυπηρέτησης των επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη και τη διαλειτουργικότητα των διαφορετικών συγκοινωνιακών μέσων.

κ. Η εκμετάλλευση, αξιοποίηση και διάθεση των, πάσης φύσεως, περιουσιακών στοιχείων του.

κα. Η συνεργασία με τις υπηρεσίες του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, για την τήρηση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. στις οδούς διέλευσης των μέσων μαζικής μεταφοράς και τις λεωφορειολωρίδες.

κβ. Ύστερα από έγκριση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ο ΟΑΣΑ μπορεί να:

αα) ιδρύει ανώνυμες εταιρίες για την παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών ή άλλων παρεμφερών προς τους σκοπούς και τις αρμοδιότητες του ιδίου και των ΕΠΣΕ υπηρεσιών,

ββ) αναλαμβάνει την εκτέλεση του έργου ενός ή περισσότερων από τις Εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ,

γγ) συμβάλλεται με την τοπική αυτοδιοίκηση με σκοπό την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου.

κγ. Η κατόπιν δικής του πρωτοβουλίας εισήγηση προς τους συγκοινωνιακούς φορείς των ΟΤΑ για την τροποποίηση του σχεδιασμού του έργου που παρέχεται από αυτούς στην περιοχή αρμοδιότητάς του, όταν κρίνεται τούτο αναγκαίο από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΑΣΑ για τον καλύτερο συντονισμό και προγραμματισμό του εν γένει παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου.

Σε κάθε περίπτωση οι Ο.Τ.Α. ή οι συγκοινωνιακοί φορείς τους υποχρεούνται να κοινοποιούν στον ΟΑΣΑ κάθε σχέδιο εφαρμογής ή τροποποίησης του συγκοινωνιακού έργου που παρέχουν προς λήψη σύμφωνης γνώμης από τον ΟΑΣΑ. Ο ΟΑΣΑ υποχρεούται στην περίπτωση αυτή να διατυπώσει την γνώμη του μέσα σε εξήντα ημέρες από την κοινοποίηση σε αυτόν του σχεδίου εφαρμογής ή τροποποίησης του συγκοινωνιακού έργου. Αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία αυτή, θεωρείται ότι η γνώμη του ΟΑΣΑ είναι σύμφωνη.

Η εισήγηση και η γνώμη του ΟΑΣΑ, σύμφωνα με τα προηγούμενα εδάφια της παρούσας περίπτωσης κγ' είναι σε κάθε περίπτωση υποχρεωτικές για τον Ο.Τ.Α. και το συγκοινωνιακό φορέα του Ο.Τ.Α. στον οποίο απευθύνονται.

κδ. Η συνεργασία με τους άλλους φορείς συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή αρμοδιότητάς του, όπως την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ή άλλες σιδηροδρομικές εταιρίες που εκτελούν έργο προαστικών μετακινήσεων και τα ΚΤΕΛ, για τον καλύτερο συντονισμό του εν γένει παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου.

κε. Η εγκατάσταση, λειτουργία και εκμετάλλευση συστήματος ελέγχου κυκλοφορίας του στόλου του ΟΑΣΑ για την παρακολούθηση, βελτιστοποίηση και τον έλεγχο των αστικών συγκοινωνιών.

κστ. Η εγκατάσταση, λειτουργία και εκμετάλλευση κατάλληλων ηλεκτρονικών συστημάτων κομίστρου, με χρήση ενός ή περισσότερων δικτύων διανομής, καθώς και η εγκατάσταση και λειτουργία μονάδας παρακολούθησης και ελέγχου της διακίνησης κάθε τύπου κομίστρου, στις αστικές συγκοινωνίες και ελέγχου των αντίστοιχων εσόδων.

κζ. Η παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης προς τους πολίτες και το κοινό, συγκοινωνιακών πληροφοριών, καθώς και η εκμετάλλευση συγκοινωνιακών δεδομένων στην περιοχή ευθύνης του.

κη. Η προβολή μηνυμάτων οποιουδήποτε είδους σε όλα τα συστήματα και οχήματα των αστικών συγκοινωνιών.

2. Οι Εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ μεριμνούν ιδίως για την:

α. εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου σύμφωνα με τον σχεδιασμό, τον προγραμματισμό και την κατανομή αυτού από τον ΟΑΣΑ,

β. κατάρτιση των επιχειρησιακών σχεδίων και η υποβολή τους για έγκριση στον ΟΑΣΑ,

γ. μελέτη, επίλυση και γενικά αντιμετώπιση κάθε προβλήματος σχετικού με την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου που παρέχει καθεμία από αυτές και η εισήγηση και υποβολή προτάσεων προς τον ΟΑΣΑ για τη βελτίωση του προσφερόμενου συγκοινωνιακού έργου και την επίλυση γενικότερων προβλημάτων συγκοινωνιακής πολιτικής,

δ. μελέτη, προμήθεια, συντήρηση, επισκευή, χρησιμοποίηση και αξιοποίηση του τροχαίου και λοιπού υλικού τους σε συμφωνία με τα οριζόμενα στην παράγραφο 2 του άρθρου 3 του παρόντος νόμου και

ε. αξιοποίηση και εκμετάλλευση των περιουσιακών στοιχείων τους.

3. Ο ΟΑΣΑ και οι Εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ υποχρεούνται να εγκαταστήσουν μέσα σε μία πενταετία από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου σύστημα διασφάλισης ποιότητας επιβατικών υπηρεσιών κατά τα πρότυπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:

α. Καθορίζονται οι προδιαγραφές εγκατάστασης στάσεων, σταθμαρχιών ή άλλων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού.

β. Καθορίζονται πρότυπα σχέδια συμβάσεων προς χρήση από τον ΟΑΣΑ και τις ΕΠΣΕ σύμφωνα με την περίπτωση ιη' της παραγράφου 1.

γ. Εξειδικεύονται, τροποποιούνται ή αντικαθίστανται οι δείκτες έργου, κόστους και ποιότητας, που αναφέρονται στην περίπτωση ιη' της παραγράφου 1 και λαμβάνονται υπόψη για την σύναψη συμβάσεων σύμφωνα με τις διατάξεις εκείνες. Επίσης, θεσπίζονται νέοι ή πρόσθετοι δείκτες, καθορίζεται η βαρύτητα εκάστου δείκτη και ρυθμίζεται κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 6

Σύμφωνο Ευθύνης – Προϋπολογισμοί Μηχανισμός επίβλεψης

1. Κάθε εταιρεία του Ομίλου ΟΑΣΑ υποχρεούται να υποβάλλει στον ΟΑΣΑ προς έγκριση δύο τουλάχιστον μήνες πριν την έναρξη της χρήσης τον ετήσιο προϋπολογισμό εκμετάλλευσης, τον οποίο καταρτίζει σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του ΟΑΣΑ και με βάση το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο και τη σύμβαση παροχής συγκοινωνιακού έργου.

2. Τα επενδυτικά προγράμματα του ΟΑΣΑ και των εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ επιχορηγούνται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Τα ποσά των επιχορηγήσεων που θα λαμβάνουν οι φορείς για επενδυτικό σκοπό, θα καταχωρούνται σε ειδικό λογαριασμό Αποθεματικών των Ιδίων Κεφαλαίων τους και θα αποσβένονται ετησίως ισόποσα με τις αποσβέσεις του εκάστοτε επιχορηγούμενου παγίου.

3. Οι Εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ αποδίδουν στον ΟΑ-

ΣΑ στο τέλος κάθε μήνα το σύνολο των εισπράξεων όλων των προϊόντων κομίστρου (εισιτήρια, κάρτες απεριορίστων διαδρομών και λοιπά προϊόντα) που πωλούν με βάση τις συμβάσεις παροχής συγκοινωνιακού έργου.

4. Με συμβάσεις μεταξύ του ΟΑΣΑ και του Δημοσίου, που εκπροσωπείται από τον αρμόδιο κάθε φορά Υπουργό, καθορίζεται ο τρόπος καταβολής του αντιτίμου ή της διαφοράς από το κόμιστρο που ισχύει για τα άτομα που βάσει της κείμενης νομοθεσίας δικαιούνται να διακινούνται με τις αστικές συγκοινωνίες είτε δωρεάν είτε με μειωμένο κόμιστρο (μαθητές, πολύτεκνοι κλ.π.). Οι εν λόγω συμβάσεις μπορούν να συναφθούν μόνον εφόσον υπάρχει αντίστοιχη πίστωση στον προϋπολογισμό του εκάστοτε αντισυμβαλλόμενου αρμόδιου Υπουργείου.

5. Ο ΟΑΣΑ μπορεί επίσης να συνάπτει συμφωνίες με νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου ή ιδιώτες για μαζική διάθεση προϊόντων κομίστρου με μειωμένη ή άλλη ειδική τιμή.

6. (α) Ο ετήσιος προϋπολογισμός του Ομίλου ΟΑΣΑ, καθώς και το επιχειρησιακό σχέδιό του εγκρίνονται από την Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ. Ο προϋπολογισμός του Ομίλου ΟΑΣΑ προδιαγράφει τα επιδιωκόμενα οικονομικά αποτελέσματα που προσδιορίζουν το ύψος των κρατικών επιδοτήσεων, οι οποίες δεν επιδέχονται αύξηση πέραν του καθορισμένου αποδεκτού ύψους που κατά μέγιστο μπορεί να ανέλθει σε ποσό ίσο με το 40% του λειτουργικού κόστους του Ομίλου. Το επιχειρησιακό σχέδιο εκπονείται ανά τριετία και επικαιροποιείται σε ετήσια βάση τρεις (3) τουλάχιστον μήνες πριν την έναρξη του επόμενου ημερολογιακού έτους.

(β) Η διοίκηση του ΟΑΣΑ και οι διοικήσεις των εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ παρακολουθούν την εκτέλεση του προϋπολογισμού του Ομίλου ΟΑΣΑ, καταρτίζοντας τριμηνιαίους απολογισμούς μέχρι την 20η ημέρα από τη συμπλήρωση κάθε τριμήνου. Οι απολογισμοί ελέγχονται και βεβαιώνονται από Ορκωτό Ελεγκτή Λογιστή για κάθε εταιρεία. Οι απολογισμοί, καθώς και οι εκθέσεις του Ορκωτού Ελεγκτή Λογιστή υποβάλλονται προς την Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και κοινοποιούνται στην Ειδική Γραμμεία ΔΕΚΟ και τις διοικήσεις των εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ. Αν κατά τις ως άνω εκθέσεις του Ορκωτού Ελεγκτή Λογιστή οι απολογισμοί εμφανίζουν απόκλιση από τον τρέχοντα προϋπολογισμό και το επιχειρησιακό σχέδιο των εταιρειών μεγαλύτερη του 10% αναγομένου σε ετήσια βάση, οι διοικήσεις των ως άνω φορέων υποχρεούνται να προβαίνουν άμεσα στην κατάρτιση αναμορφωμένου επιχειρησιακού σχεδίου, το οποίο υποβάλλουν προς έγκριση στη Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ. Μέχρι την έγκριση του αναμορφωμένου επιχειρησιακού σχεδίου απαγορεύεται στις εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ η διενέργεια συναλλαγών, οι οποίες μπορεί να επιβαρύνουν περαιτέρω την οικονομική θέση τους. Μετά την έγκριση του αναμορφωμένου επιχειρησιακού σχεδίου, η μη συμμόρφωση προς αυτό συνεπάγεται αντίστοιχη προς την απόκλιση περικοπή των κρατικών επιδοτήσεων για τη συγκεκριμένη χρήση και την άμεση και υποχρεωτική εφαρμογή οποιωνδήποτε άλλων μέτρων αποφασίσει η Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ.

(γ) Συνιστάται σε κάθε εταιρεία του Ομίλου ΟΑΣΑ ειδική μονάδα παρακολούθησης της συμμόρφωσής τους προς τις διατάξεις της παρούσας παραγράφου 6.

(δ) Ο ΟΑΣΑ λαμβάνει επιδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό για την κάλυψη του συνολικού ετήσιου λει-

τουργικού ελλείμματος των εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ με βάση το παραγόμενο συγκοινωνιακό έργο και δείκτες έργου, κόστους και ποιότητας, στους οποίους περιλαμβάνονται υποχρεωτικώς τα ελάχιστα προσφερθέντα οχηματοχιλιόμετρα, το ανώτατο επιτρεπτό λειτουργικό κόστος ανά οχηματοχιλιόμετρο και ο κατώτερος επιτρεπτός βαθμός ικανοποίησης πελατείας, καθώς και οποιοδήποτε άλλοι δείκτες εφαρμόζονται διεθνώς στα συγκοινωνιακά δεδομένα. Τα κριτήρια αυτά εξειδικεύονται περαιτέρω και ποσοτικοποιούνται στις συμβάσεις παροχής συγκοινωνιακού έργου. Ο ΟΑΣΑ κατανέμει με βάση τις εν λόγω συμβάσεις την επιδότηση στις εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ ανάλογα με τις ανάγκες τους και τα λειτουργικά ελλείμματά τους. Η επιδότηση λαμβάνεται για όσο διάστημα ο Όμιλος ΟΑΣΑ παραμένει συνολικά ελλειμματικός, ανέρχεται στο ποσό που προβλέπεται στο εγκεκριμένο επιχειρησιακό σχέδιο και δεν μπορεί να υπερβαίνει ποσοστό 40% του ετήσιου λειτουργικού κόστους.

7. Αν οποιοσδήποτε από τους ΟΣΥ, ΣΤΑΣΥ ή τις εταιρείες που ιδρύονται από τον ΟΑΣΑ σύμφωνα με τις διατάξεις των εδαφίων αα' και ββ' της περίπτωσης κβ' της παραγράφου 1 του άρθρου 5, εμφανίσει απολογιστικά σε μία χρήση πλεονάσμα, τότε υποχρεούται σε διανομή αυτού με την μορφή μερίσματος στον ΟΑΣΑ. Με βάση το ποσό του ετήσιου ελλείμματος από την άθροιση των εμέρους αποτελεσμάτων όλων των εταιρειών του ομίλου ΟΑΣΑ καθορίζεται το ύψος της επιδότησης από τον κρατικό προϋπολογισμό για το επόμενο έτος. Η υποχρέωση διανομής του πλεονάσματος παύει να ισχύει αν συνολικά ο Όμιλος ΟΑΣΑ είναι κατά το προηγούμενο έτος πλεονασματικός. Η διανομή αυτή επίσης απαλλάσσεται από την φορολογία εισοδήματος για όσο διάστημα ο Όμιλος ΟΑΣΑ αθροιστικά εμφανίζει λειτουργικό έλλειμμα.

8. Ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) εκ του συνόλου των εσόδων που προβλέπονται στο παρόν άρθρο από την παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών (κόμιστρα, αντισταθμιστική καταβολή, κρατικές επιδοτήσεις) αποδίδεται στον ΟΑΣΑ για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας του. Το ποσοστό αυτό μπορεί να αναπροσαρμόζεται μετά από κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

9. Οι διοικήσεις των εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα έτσι ώστε να επιτυγχάνεται κάθε φορά η πλέον αποδοτική διαχείριση και ο πλέον αποτελεσματικός έλεγχος των λειτουργιών τους. Στα Οργανογράμματα, που καταρτίζονται σύμφωνα με την διαδικασία του άρθρου 11, προβλέπεται υποχρεωτικά ο διαχωρισμός των μονάδων κάθε φορέα, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται ο λογιστικός διαχωρισμός και η διακριτή κοστολόγηση οποιουδήποτε είδους υπηρεσιών, προμηθειών ή άλλων κατηγοριών επί μέρους δαπανών τους.

10. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:

α. Καθορίζεται ο τρόπος πώλησης και η κατανομή των εισπράξεων μεταξύ του ΟΑΣΑ και των παρόχων σιδηροδρομικού έργου, αν προηγηθεί αντίστοιχη συμφωνία μεταξύ τους.

β. Εξειδικεύονται, τροποποιούνται ή αντικαθίστανται οι δείκτες έργου, κόστους και ποιότητας της περίπτωσης δ' της παραγράφου 6 ή θεσπίζονται νέοι, καθορίζεται η βαρύτητα κάθε δείκτη και ρυθμίζεται οποιοδήποτε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 7

Υπαγωγή Εταιρειών Ομίλου ΟΑΣΑ στις διατάξεις του νόμου περί ΔΕΚΟ

Εκσυγχρονισμός λειτουργίας Ομίλου ΟΑΣΑ

1. Ο ΟΑΣΑ, οι ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ και κάθε εταιρεία που θα ιδρυθεί από τον ΟΑΣΑ σύμφωνα με τις διατάξεις των εδαφίων αα' και ββ' της περίπτωσης κβ' της παραγράφου 1 του άρθρου 5 υπάγονται στο ν. 3429/2005 (ΦΕΚ 314 Α').

2. Η λειτουργία, οργάνωση και διοίκηση των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ διέπονται από τα άρθρα 2, 3 και 4 του ν. 3429/2005.

3. Οι εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ συνάπτουν τις συμβάσεις της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3581/2007 (ΦΕΚ 140 Α') κατά τα προβλεπόμενα στην παρ. 4 του άρθρου 1 του ως άνω ν. 3581/2007.

4. Οι εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ μπορούν με απόφασή τους, στο πλαίσιο του εγκρινόμενου κάθε φορά επιχειρησιακού σχεδίου και σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις για την ανάθεση δημόσιων συμβάσεων ή για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα ή για την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας των φορέων του δημοσίου τομέα:

(α) Να αναθέτουν σε τρίτους κάθε είδους προμήθειες, υπηρεσίες και έργα που εκτελούνται από τις Εταιρείες αυτές και ιδίως την εκμετάλλευση και αξιοποίηση των χώρων και μέσων αρμοδιότητάς τους για διαφημιστικές προβολές, των λογιστικών υπηρεσιών, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται η έκδοση και διαχείριση εισιτηρίων, και οι νομικές και συμβουλευτικές υπηρεσίες.

(β) Να αξιοποιούν με κάθε τρόπο την κινητή και ακίνητη περιουσία τους και ιδίως να εκμισθώνουν εγκαταστάσεις σε τρίτους για την άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας και να πωλούν ακίνητα και τροχαίο υλικό, υπό την προϋπόθεση ότι δεν επηρεάζεται αρνητικά η εξυπηρέτηση των αναγκών των εταιρειών αυτών.

5. Με συμβάσεις που συνάπτονται μεταξύ του ΟΑΣΑ και οποιασδήποτε από τις εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ, μετά από απόφαση των διοικητικών συμβουλίων τους, που λαμβάνεται με γνώμονα την εξοικονόμηση πόρων και την καλύτερη οργάνωση και παροχή του συγκοινωνιακού έργου και χωρίς την τήρηση άλλων διατυπώσεων ή προϋποθέσεων:

(α) Ο ΟΑΣΑ αναλαμβάνει για λογαριασμό των εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ την παροχή υπηρεσιών έκδοσης, προμήθειας και πώλησης εισιτηρίων για ορισμένα ή / και όλα τα μεταφορικά μέσα των εταιρειών αυτών, καθώς και υπηρεσιών ελέγχου επικύρωσης εισιτηρίων από τους επιβάτες.

(β) Ο ΟΑΣΑ ή οποιαδήποτε άλλη από τις εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ αναλαμβάνει για λογαριασμό των αντισυμβαλλόμενων μερών την παροχή υπηρεσιών εκπαίδευσης προσωπικού και ιδίως των μηχανοδηγών και ηλεκτροδηγών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Άρθρο 8

Ορισμοί

Εξαιρετικοί λόγοι δημοσίου συμφέροντος για την ρύθμιση των θεμάτων προσωπικού

1. Οι ακόλουθοι όροι που χρησιμοποιούνται στα άρθρα

8 έως 13 του παρόντος νόμου έχουν την εξής έννοια:

α. «Παλαιοί φορείς»: Οι εταιρείες ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΑΜΕΛ, ΗΣΑΠ, και ΤΡΑΜ.

β. "Εξουσιοδοτημένο πρόσωπο": Το ή τα πρόσωπα, μέλη ή μη των διοικητικών συμβουλίων των παλαιών ή νέων φορέων ή του ΟΑΣΑ είτε όχι, που έχουν εξουσιοδοτηθεί από τα εν λόγω διοικητικά συμβούλια για να εκπροσωπήσουν τις εταιρείες αυτές στις ενέργειες του άρθρου 9.

γ. «Διαδικασία μετασχηματισμού»: Οι περιγραφόμενες στο Κεφάλαιο Ι του παρόντος νόμου ενέργειες που έχουν ως αποτέλεσμα την οργάνωση και λειτουργία των νέων φορέων.

δ. «Νέος φορέας»: Οι ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ.

ε. «Προσωπικό»: Όλοι οι εργαζόμενοι, με σχέση εργασίας δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, αορίστου ή ορισμένου χρόνου, πλήρους ή μερικής απασχόλησης, καθώς και οι δικηγόροι με έμμισθη εντολή, που παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε οποιονδήποτε παλαιό ή νέο φορέα ή τον ΟΑΣΑ.

στ. «Εργαζόμενος»: Μέλος του προσωπικού.

ζ. «Πλεονάζον προσωπικό α' φάσης»: Ο αριθμός των εργαζόμενων του κάθε παλαιού φορέα και του ΟΑΣΑ, που, εν όψει της διαδικασίας μετασχηματισμού του Κεφαλαίου Ι του παρόντος νόμου, είτε δεν είναι αναγκαίος για την επιδίωξη των σκοπών του φορέα είτε δεν κατέχει οργανική θέση στο οργανόγραμμά του.

Την 20.12.2010 ο αριθμός αυτός είναι (μειούμενος ανάλογα, σε περιπτώσεις συνταξιοδότησης ή αποχωρήσεων μετά την 20.12.2010):

	Κίνηση, Υποστηρικτικό Προσωπικό, Προσωπικό Εκμετάλλευσης	Τεχνικοί	Διοικητικοί	Βοηθητικοί	ΣΥΝΟΛΟ
ΕΘΕΛ	450	100	60	30	640
ΗΛΠΑΠ	100	30	40	20	190
ΑΜΕΛ	-	-	80	10	90
ΤΡΑΜ	20	5	85	10	120
ΗΣΑΠ	250	30	60	50	390
ΟΑΣΑ	-	-	70	-	70
ΣΥΝΟΛΟ	820	175	380	125	1500

η. «Πλεονάζον προσωπικό β' φάσης»: Ο αριθμός των εργαζόμενων του κάθε νέου φορέα και του ΟΑΣΑ που, κατά το διοικητικό του συμβούλιο, είτε δεν είναι αναγκαίος για την επιδίωξη των σκοπών του είτε δεν κατέχει οργανική θέση στο οργανόγραμμα που θα συνταχθεί σύμφωνα με το άρθρο 11 του παρόντος.

θ. «Φορέας υποδοχής»: Κάθε δημόσια υπηρεσία ή οργανισμός, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. εποπτευόμενο από δημόσια αρχή, αυτοτελής ή ανεξάρτητη Αρχή, δήμος ή περιφέρεια (1ος ή 2ος βαθμός τοπικής αυτοδιοίκησης).

ι. «Υφιστάμενες συλλογικές ρυθμίσεις εργασίας»: Όλες οι ισχύουσες κατά το χρόνο δημοσίευσης του παρόντος ρυθμίσεις του κανονιστικού και ενοχικού περιεχομένου των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας, Αποφάσεων Μεσολαβητών, Διαιτητικών Αποφάσεων και λοιπών κανονιστικών αποφάσεων που έχουν κατά καιρούς κα-

ταρτισθεί ή εκδοθεί μεταξύ των οποιωνδήποτε εκπροσώπων και οργανώσεων του προσωπικού ή οποιωνδήποτε κατηγοριών του προσωπικού και των παλαιών φορέων και του ΟΑΣΑ. Στις υφιστάμενες συλλογικές ρυθμίσεις περιλαμβάνονται ιδίως:

αα) Για την ΕΘΕΛ, οι Επιχειρησιακές Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας για το Προσωπικό Κίνησης και το Βοηθητικό Προσωπικό, για το Τεχνικό Προσωπικό και τους Εργατοτεχνίτες του Βοηθητικού Προσωπικού, για το Διοικητικό Προσωπικό και τους τηλεφωνητές του Βοηθητικού Προσωπικού και οποιεσδήποτε άλλες συλλογικές ρυθμίσεις έστω και εάν δεν αναφέρονται ρητά στο παρόν.

ββ) Για την ΑΜΕΛ, οι Επιχειρησιακές Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας με το Σ.Ε.Λ.Μ.Α., με το Σ.Η.Α.Μ., και οποιεσδήποτε άλλες συλλογικές ρυθμίσεις έστω και εάν δεν αναφέρονται ρητά στο παρόν.

γγ) Για την ΗΛΠΑΠ, οι Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας με την Ένωση Εργαζομένων ΗΛΠΑΠ, με το Σύνδεσμο Τεχνιτών και Υπαλλήλων ΗΛΠΑΠ, με το Σύλλογο Υπαλλήλων ΗΛΠΑΠ, με τον Σύνδεσμο Τεχνικών ΗΛΠΑΠ, με το Σωματείο Ηλεκτροτεχνιτών ΗΛΠΑΠ και οποιεσδήποτε άλλες συλλογικές ρυθμίσεις, έστω και εάν δεν αναφέρονται ρητά στο παρόν.

δδ) Για την ΤΡΑΜ, οι Επιχειρησιακές Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας και οποιεσδήποτε άλλες συλλογικές ρυθμίσεις, έστω και εάν δεν αναφέρονται ρητά στο παρόν.

εε) Για την ΗΣΑΠ, οι Επιχειρησιακές Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας με το Εργασιακό Σωματείο «Σωματείο Ηλεκτροδηγών ΗΣΑΠ» με το Εργασιακό Σωματείο «Ένωση Εργαζομένων ΗΣΑΠ», και οποιεσδήποτε άλλες συλλογικές ρυθμίσεις, έστω και εάν δεν αναφέρονται ρητά στο παρόν.

ζζ) Για τον ΟΑΣΑ, οι Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας με το προσωπικό του και οποιεσδήποτε άλλες συλλογικές ρυθμίσεις, έστω και εάν δεν αναφέρονται ρητά στο παρόν.

ια. «Υφιστάμενες λοιπές ρυθμίσεις εργασίας»: Όλοι οι όροι των ατομικών συμβάσεων ή σχέσεων εργασίας που συνδέουν τους εργαζόμενους με τους παλαιούς φορείς ή τον ΟΑΣΑ, καθώς και όλοι οι λοιποί όροι εργασίας που δεν συμπεριλαμβάνονται στις υφιστάμενες συλλογικές ρυθμίσεις εργασίας, όπως οι επιχειρησιακές πρακτικές και συνθήκες και τα έθιμα που εφαρμόζονται στις σχέσεις μεταξύ των εργαζόμενων και των παλαιών φορέων και του ΟΑΣΑ, ανεξαρτήτως της πηγής δικαίου αυτών.

ιβ. «Υφιστάμενοι κανονισμοί εργασίας»: Οι Κανονισμοί Εργασίας που εκδόθηκαν με οποιονδήποτε τρόπο και ρυθμίζουν τις σχέσεις, την υπηρεσιακή κατάσταση και οποιονδήποτε άλλο θέμα αφορά στο προσωπικό ή κατηγορία του προσωπικού των παλαιών φορέων και του ΟΑΣΑ. Στους υφιστάμενους Κανονισμούς Εργασίας συμπεριλαμβάνονται, ιδίως, οι εξής:

αα) Για την ΕΘΕΛ: Ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού.

ββ) Για την ΑΜΕΛ: Ο Κανονισμός Υπηρεσίας Οδηγών Συρμών.

γγ) Για την ΤΡΑΜ: Ο Κανονισμός Υπηρεσίας Οδηγών Αστικών Τροχιοδρόμων – ΤΡΑΜ.

δδ) Για την ΗΣΑΠ: Ο Κανονισμός Υπηρεσίας Ηλεκτροδηγών ΗΣΑΠ, ο Κανονισμός Προσωπικού Εσωτερικών Υπηρεσιών, ο Κανονισμός Προσωπικού Εξωτερικών Υπηρεσιών.

εε) Για την ΗΛΠΑΠ: Ο Υπηρεσιακός Κανονισμός που θεσπίστηκε με την απόφαση του Υπουργού Μεταφορών

και Επικοινωνιών της 4.10.2003 και οποιοσδήποτε ισχύων κανονισμός.

ζζ) Για τον ΟΑΣΑ: Οποιοσδήποτε ισχύων κανονισμός.

ηη) Και εν γένει οποιοδήποτε άλλοι κανονισμοί έστω και εάν δεν αναφέρονται ρητά στο παρόν, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που θεσπίστηκαν με τα άρθρα 9 και 10 του ν. 2669/1998.

ιγ. «Μετάταξη»: Η μεταφορά εργαζόμενων από τους παλαιούς φορείς ή τον ΟΑΣΑ στους φορείς υποδοχής σύμφωνα με τις διαδικασίες του άρθρου 9 και της παραγράφου 7 του άρθρου 11.

2. Οι διατάξεις των άρθρων 8 έως 13 ρυθμίζουν την εξέλιξη και διαμόρφωση των συμβάσεων ή σχέσεων των εργαζόμενων των παλαιών φορέων και του ΟΑΣΑ, οι οποίοι μετατάσσονται σε φορείς υποδοχής ή μεταφέρονται στους νέους φορείς ή παραμένουν στον ΟΑΣΑ κατόπιν της διαδικασίας μετασχηματισμού, καθώς και των εργαζόμενων των νέων φορέων, και θεσπίζουν γενικούς και ειδικούς όρους εργασίας και γενικώς την υπηρεσιακή κατάσταση των εργαζόμενων, τίθενται δε σε εφαρμογή και ακολουθούνται κατά παρέκκλιση οποιασδήποτε άλλης διατάξεως της κείμενης νομοθεσίας οποιασδήποτε πηγής λόγω του κατεπείγοντος και επιτακτικού δημοσίου συμφέροντος που εξυπηρετείται με τη διαδικασία μετασχηματισμού και την οργάνωση και λειτουργία των νέων φορέων και του ΟΑΣΑ με σκοπό την εξυγίανση των επιχειρήσεων του παρόντος νόμου που παρέχουν το συγκοινωνιακό έργο, την προστασία και διασφάλιση των θέσεων εργασίας και την ανόρθωση των δημόσιων οικονομικών εν γένει. Οι ως άνω διατάξεις κασιγχούν κάθε αντίθετης ή άλλης, γενικής ή ειδικής, διάταξης, συμφωνίας, όρου ή ρήτρας, νόμου ή κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων όσων έχουν ισχύ νόμου, κανονιστική ή άλλη, ή συμβατικού, ή οργανισμού ή συλλογικής σύμβασης εργασίας ή απόφασης μεσολαβητή ή διαιτητικής απόφασης ή συλλογικής συμφωνίας ή ατομικής σύμβασης ή συμφωνίας ή επιχειρησιακής πρακτικής ή εργασιακής συνήθειας ή άλλης, πάσης μορφής και είδους, πηγής δικαίου. Κάθε ρύθμιση αντίθετη, άμεσα ή έμμεσα, προς τις διατάξεις του Κεφαλαίου αυτού καταργείται, των διατάξεων του παρόντος Κεφαλαίου θεωρουμένων ως ειδικότερων σε κάθε περίπτωση.

Άρθρο 9

Μετατάξεις πλεονάζοντος προσωπικού α' φάσης

1. Το πλεονάζον προσωπικό α' φάσης, που υπάρχει κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, μεταφέρεται στους φορείς υποδοχής, σύμφωνα με τη διαδικασία αυτού του άρθρου. Με την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου λήγει αυτοδικαίως και ανακαλείται κάθε απόσπαση εργαζόμενου από οποιονδήποτε παλαιό φορέα ή τον ΟΑΣΑ σε οποιαδήποτε εταιρεία ή υπηρεσία.

2. Μέσα σε είκοσι πέντε ημέρες από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, η Γενική Γραμματεία Δημόσιας Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης αναζητά από τους φορείς υποδοχής κενές οργανικές θέσεις και υπηρεσιακές ανάγκες, συντάσσει κατάλογο ανά νομό ή μικρότερη περιοχή, κατά περίπτωση και ειδικότητα, και τον αποστέλλει στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Το Υπουργείο προωθεί τον κατάλογο στο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο κάθε παλαιού φορέα και του ΟΑΣΑ.

3. Μέσα σε τρεις ημέρες από τη λήψη του καταλόγου,

το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο κάθε παλαιού φορέα και του ΟΑΣΑ ανακοινώνει στο προσωπικό του τον κατάλογο και προσκαλεί κάθε ενδιαφερόμενο να υποβάλει αίτηση μετάταξης. Στην αίτηση, η οποία υποβάλλεται μέσα σε επτά ημέρες από τη σχετική ανακοίνωση του εξουσιοδοτημένου προσώπου, προσδιορίζονται η περιοχή και τρεις θέσεις προτίμησής του.

4. Μέσα σε δεκατέσσερις ημέρες από τη λήξη της επταήμερης προθεσμίας της παραγράφου 3, το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο κάθε παλαιού φορέα και του ΟΑΣΑ συντάσσει, ανά περιοχή προτίμησης, κατάλογο όπου αναγράφει τα ονοματεπώνυμα, την πραγματική και αναγνωρισμένη προϋπηρεσία, τα τυπικά προσόντα, την εκπαιδευτική βαθμίδα, την ειδικότητα και τις θέσεις προτίμησης των συγκεκριμένων εργαζομένων της που αποτελούν το πλεονάζον προσωπικό α' φάσης. Αυτοί είναι, ανά ειδικότητα ή τομέα λειτουργίας, οι έχοντες υποβάλει σχετική αίτηση και, εν συνεχεία, οι αποσπασμένοι εργαζόμενοι της παραγράφου 1 και περαιτέρω οι έχοντες τη μεγαλύτερη πραγματική και αναγνωρισμένη προϋπηρεσία σε έναν ή περισσότερους από τους παλαιούς φορείς και τον ΟΑΣΑ, μέχρι τη συμπλήρωση του αριθμού του πλεονάζοντος προσωπικού α' φάσης, όπως καθορίζεται στην περίπτωση ζ' της παραγράφου 1 του άρθρου 8. Από τη ρύθμιση του προηγούμενου εδαφίου εξαιρούνται όσοι εργαζόμενοι θεμελιώνουν δικαίωμα πλήρους συνταξιοδότησης και υποβάλουν αίτηση για αποχώρηση από την υπηρεσία στο χρονικό διάστημα από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και μέχρι τη συμπλήρωση έξι μηνών. Αφού συμπληρωθεί πλήρως, ο κατάλογος αποστέλλεται στη Γενική Γραμματεία Δημόσιας Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, με μέριμνα του εξουσιοδοτημένου προσώπου κάθε παλαιού φορέα και του ΟΑΣΑ.

5. Η μετάταξη κάθε εργαζόμενου που αναφέρεται στον κατάλογο της παραγράφου 4 γίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού, κατά σειρά προτεραιότητας:

α) σε κενή οργανική θέση προτίμησης σε φορέα υποδοχής,

β) αν δεν υπάρχει, σε κενή οργανική θέση παρεμφερούς ειδικότητας σε φορέα υποδοχής μέσα στην περιοχή προτίμησης,

γ) αν δεν υπάρχει, σε οποιαδήποτε κενή οργανική θέση σε φορέα υποδοχής μέσα στην περιοχή προτίμησης,

δ) αν δεν υπάρχει, σε συνιστώμενη προσωποπαγή θέση σε φορέα υποδοχής μέσα στην περιοχή προτίμησης, προς κάλυψη δηλωθείσας από το φορέα υποδοχής υπηρεσιακής ανάγκης κατά την παράγραφο 2. Στην περίπτωση αυτή, η προσωποπαγή θέση καταργείται με την καθ' οιονδήποτε τρόπο αποχώρηση αυτού που την κατέχει.

6. Αν περισσότεροι ενδιαφερόμενοι έχουν δηλώσει προτίμηση για την ίδια θέση, προτιμώνται οι εξής (κατά σειρά προτεραιότητας):

α) Όσοι προσδιόρισαν οι ίδιοι, εθελοντικώς και εγγράφως, την περιοχή και τρεις θέσεις προτίμησής τους, σύμφωνα με την παράγραφο 4.

β) Οι έχοντες τα περισσότερα και υπέρτερα τυπικά προσόντα που απαιτεί η θέση.

γ) Τα άτομα με ειδικές ανάγκες και οι λοιπές κατηγορίες που αναφέρονται στις διατάξεις του ν. 2643/1998 (ΦΕΚ 220 Α').

δ) Οι έγγαμοι γονείς (κατά αριθμό τέκνων).

ε) Οι άγαμοι ή χήροι ή διαζευγμένοι γονείς που έχουν επιμέλεια τέκνων (ανά αριθμό τέκνων).

στ) Αυτοί των οποίων ο ή η σύζυγός τους συνυπηρετεί στην ίδια περιοχή.

ζ) Οι μεγαλύτεροι σε ηλικία.

η) Οι έχοντες τη μεγαλύτερη προϋπηρεσία.

7. Σε ό,τι αφορά στη σχέση του μετατασσόμενου εργαζόμενου με το φορέα υποδοχής του:

α. Η μετάταξη γίνεται με την ίδια σχέση εργασίας και στην ίδια εκπαιδευτική βαθμίδα και, προκειμένου για δικηγόρους, με σχέση έμμισθης εντολής.

β. Ο μετατασσόμενος κατατάσσεται σε βαθμό και μισθολογικό κλιμάκιο με βάση το συνολικό χρόνο υπηρεσίας στους παλαιούς φορείς ή τον ΟΑΣΑ. Ο χρόνος που έχει διανυθεί στους ανωτέρω φορείς αποτελεί πραγματική υπηρεσία για όλα τα ζητήματα υπηρεσιακής και μισθολογικής κατάστασης. Αν υπάρχει πλεονάζων χρόνος λογίζεται ότι διανύθηκε, στο βαθμό κατάταξης.

γ. Οι μετατασσόμενοι εξακολουθούν να υπάγονται στα ταμεία κύριας και επικουρικής ασφάλισης του παλαιού φορέα ή του ΟΑΣΑ, από όπου μετατάσσονται, εκτός εάν επιλέξουν, μέσα σε προθεσμία τριών μηνών από την έκδοση της αναφερόμενης στην παράγραφο 5 κοινής υπουργικής απόφασης, να μεταφερθούν στα αντίστοιχα ταμεία του προσωπικού του φορέα υποδοχής. Αν οι μετατασσόμενοι παραμένουν στα ταμεία κύριας και επικουρικής ασφάλισης του παλαιού φορέα ή του ΟΑΣΑ, από όπου μετατάσσονται, διατηρούν τις αξιώσεις τους από τις παροχές κύριας και επικουρικής ασφάλισης, καθώς και τις παροχές πρόνοιας. Σε περίπτωση μεταφοράς στα αντίστοιχα ταμεία του προσωπικού του φορέα υποδοχής εφαρμόζονται οι γενικές διατάξεις.

8. Η μετάταξη που γίνεται κατά τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων είναι υποχρεωτική. Όσοι δεν εμφανισθούν μέσα σε προθεσμία δεκαπέντε ημερών από τη δημοσίευση της πράξης μετάταξης τους για ανάληψη υπηρεσίας στο φορέα υποδοχής τους θεωρείται ότι κατήγγειλαν οι ίδιοι τη σύμβασή τους με το φορέα υποδοχής και δεν δικαιούνται αποζημίωσης.

9. Όσοι εργαζόμενοι εξακολουθήσουν απασχολούμενοι σε παλαιό φορέα ή τον ΟΑΣΑ τεκμαίρεται ότι αποδέχονται ανεπιφύλακτα κάθε μεταβολή συλλογικών και ατομικών όρων και συνθηκών εργασίας που επέρχεται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 8 έως 13.

10. Αν η διαδικασία μετασχηματισμού συντελεσθεί πριν από την ολοκλήρωση των μετατάξεων του πλεονάζοντος προσωπικού α' φάσης, οι διαδικασίες μετάταξης που υπολείπονται θα διεξάγονται από τις διοικήσεις των νέων φορέων και του ΟΑΣΑ, κατά περίπτωση.

Άρθρο 10

Μεταφορά υπόλοιπου προσωπικού στους νέους φορείς

1. Από τη συντέλεση της διαδικασίας μετασχηματισμού οι συμβάσεις ή σχέσεις του προσωπικού που μεταφέρεται λόγω του μετασχηματισμού σε νέο φορέα συνεχίζονται, υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 10 του προηγούμενου άρθρου, με αυτόν το νέο φορέα. Ο νέος φορέας υπεισέρχεται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που πηγάζουν από τις συμβάσεις και σχέσεις αυτές, χωρίς άλλη διατύπωση, στη θέση του παλαιού φορέα, από τον οποίο προέρχεται ο κάθε εργαζόμενος.

2. Οι συμβάσεις ή σχέσεις των εργαζόμενων με τους νέους φορείς και τον ΟΑΣΑ διέπονται από τις ρυθμίσεις και τους όρους που ίσχυαν προ της μεταφοράς τους, μέχρις ότου συντελεσθούν τα προβλεπόμενα στα άρθρα 11 και 12, με την επιφύλαξη των οριζόμενων στο άρθρο 13.

Άρθρο 11

Οργανόγραμμα και κανονισμός εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας - Μετατάξεις πλεονάζοντος προσωπικού 6' φάσης

1. Μέσα σε δύο μήνες από τη συντέλεση της διαδικασίας μετασχηματισμού, το διοικητικό συμβούλιο του κάθε νέου φορέα και του ΟΑΣΑ, αφού λάβει υπόψη τις λειτουργικές ανάγκες και ειδικότερες απαιτήσεις του, καταρτίζει οργανόγραμμα και κανονισμό εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας, που τίθενται σε ισχύ με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και κατισχύουν οποιουδήποτε άλλου.

2. Το οργανόγραμμα και ο κανονισμός εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας της προηγούμενης παραγράφου περιλαμβάνουν, ιδίως:

(α) τη διάρθρωση των υπηρεσιών της εταιρείας, τα αντικείμενά τους, τη σχέση των υπηρεσιών μεταξύ τους και με τη διοίκηση, τις οργανικές θέσεις, και εν γένει την ιεραρχική οργάνωση. Μεταξύ των υπηρεσιών της εταιρείας προβλέπεται υποχρεωτικά υπηρεσία εσωτερικού ελέγχου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 4 του άρθρου 4 του ν. 3429/2005,

(β) τις διαδικασίες αξιολόγησης της απόδοσης των διευθυντικών στελεχών της εταιρείας,

(γ) τον κανονισμό προσωπικού της εταιρείας, που περιλαμβάνει ιδίως τις ειδικότητες προσωπικού, τις αρμοδιότητες κάθε ειδικότητας και διατάξεις πειθαρχικών κανόνων,

(ε) όσα αναφέρονται στις διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου 6, καθώς και οποιοδήποτε άλλο σχετικό θέμα κρίνει σκόπιμο το διοικητικό συμβούλιο του κάθε νέου φορέα και του ΟΑΣΑ.

3. Κατά τη σύνταξη του οργανογράμματος και του κανονισμού εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας από τον κάθε νέο φορέα και τον ΟΑΣΑ λαμβάνονται υπόψη οι οργανωτικές και λειτουργικές ανάγκες των εταιρειών. Το διοικητικό συμβούλιο του κάθε νέου φορέα ή του ΟΑΣΑ αποφασίζει μονομερώς την τοποθέτηση κάθε εργαζόμενου στις θέσεις που προκύπτουν συνεπεία της θέσεως σε ισχύ του οργανογράμματος και του κανονισμού εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας, χωρίς να δεσμεύεται από την ειδικότητα ή το είδος εργασίας που παρείχε μέχρι τότε ο εργαζόμενος στους παλαιούς φορείς ή στο νέο φορέα ή στον ΟΑΣΑ, κατά παρέκκλιση οποιασδήποτε αντίθετης διατάξεως της κείμενης νομοθεσίας. Κενές οργανικές θέσεις που προκύπτουν συνεπεία της θέσεως σε ισχύ του οργανογράμματος και του κανονισμού εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας στον κάθε νέο φορέα και τον ΟΑΣΑ καλύπτονται, εφόσον κριθεί απαραίτητο από το διοικητικό συμβούλιο του νέου φορέα και του ΟΑΣΑ, αποκλειστικά και μόνο σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2190/1994 (ΦΕΚ 28 Α').

4. Το οργανόγραμμα και ο κανονισμός εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας μπορούν να τροποποιούνται με την τήρηση των διατάξεων του ν. 3429/2005.

5. Από τη θέση σε ισχύ του οργανογράμματος και του

κανονισμού εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας καταργούνται οι υφιστάμενοι κανονισμοί εργασίας, καθώς και οποιαδήποτε αντίθετη διάταξη της κείμενης νομοθεσίας.

6. Κατά παρέκκλιση οποιασδήποτε διάταξης του παρόντος νόμου και της κείμενης νομοθεσίας εν γένει, μπορεί μετά από εισήγηση των διοικητικών συμβουλίων του ΟΑΣΑ και των νέων φορέων, που εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, να μεταφερθεί οποιοσδήποτε εργαζόμενος, μία ή περισσότερες φορές από την επιχείρηση στην οποία απασχολείται, στον ΟΑΣΑ ή οποιονδήποτε νέο φορέα, εφόσον αυτό είναι απαραίτητο για την ομαλή εκτέλεση των συμβάσεων του άρθρου 7 παράγραφος 5. Οι εργαζόμενοι που μεταφέρονται κατά τον τρόπο αυτό επανέρχονται στην αρχική επιχείρηση, εφόσον λήξει για οποιονδήποτε λόγο η σύμβαση, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά μεταξύ του κάθε εργαζομένου και της επιχείρησης, στην οποία μεταφέρθηκε. Ο εργαζόμενος που μεταφέρεται στις περιπτώσεις που προαναφέρθηκαν μπορεί να τοποθετείται και σε θέση διαφορετική της ειδικότητάς του μετά από εκπαίδευση.

7. Από τη θέση σε ισχύ του οργανογράμματος και για χρονικό διάστημα τριών ετών τα διοικητικά συμβούλια των νέων φορέων και του ΟΑΣΑ με κριτήριο την εξοικονόμηση πόρων και τον εξορθολογισμό της λειτουργίας τους μπορούν με εισήγησή τους, την οποία υποβάλλουν στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων προς έγκριση, να καθορίζουν τον αριθμό του πλεονάζοντος προσωπικού β' φάσης. Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με απόφασή του εγκρίνει την εν λόγω εισήγηση των διοικητικών συμβουλίων ή καθορίζει μόνος του τον αριθμό του πλεονάζοντος προσωπικού β' φάσης, αν διαφωνεί ή αν τα διοικητικά συμβούλια των νέων φορέων και του ΟΑΣΑ δεν υποβάλουν εγκαίρως την εισήγησή τους προς έγκριση. Το πλεονάζον προσωπικό β' φάσης μετατάσσεται σε φορέα υποδοχής κατά τη διαδικασία των παραγράφων 2 έως 9 του άρθρου 9 που εφαρμόζεται αναλόγως. Για τις μετατάξεις του πλεονάζοντος προσωπικού β' φάσης, όπου στις ως άνω διατάξεις προβλέπεται ενέργεια του εξουσιοδοτημένου προσώπου, αυτή θα γίνεται από το διοικητικό συμβούλιο του εκάστοτε νέου φορέα και του ΟΑΣΑ.

Άρθρο 12

Ρυθμίσεις συλλογικού εργατικού δικαίου

1. Οι υφιστάμενες συλλογικές ρυθμίσεις εργασίας και οι υφιστάμενες λοιπές ρυθμίσεις εργασίας που αφορούν στους εργαζόμενους του εκάστοτε νέου φορέα και του ΟΑΣΑ αντικαθίστανται από την επιχειρησιακή συλλογική σύμβαση εργασίας ή το νόμο, κατά το χρόνο και σύμφωνα με τη διαδικασία του παρόντος άρθρου.

2. Μέσα σε προθεσμία ενός μηνός από τη συντέλεση της διαδικασίας μετασχηματισμού, τα διοικητικά συμβούλια έκαστου νέου φορέα και του ΟΑΣΑ ή τα πρόσωπα που μπορεί να εξουσιοδοτηθούν προς τούτο χωρίς να απαιτείται να έχουν την ιδιότητα του μέλους του διοικητικού συμβουλίου, προσκαλούν την πλέον αντιπροσωπευτική συνδικαλιστική οργάνωση των εργαζομένων του σε διαπραγμάτευση σε συγκεκριμένο τόπο και χρόνο. Ο χρόνος για την έναρξη διεξαγωγής διαπραγμάτευσης δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος των είκοσι ημερολογιακών ημερών και μικρότερος των δέκα ημερολογιακών

ημερών από την επίδοση της ως άνω πρόσκλησης.

3. Αντικείμενο, της κατά την προηγούμενη παράγραφο διαπραγμάτευσης, θα είναι ο εξορθολογισμός, η τροποποίηση, η αντικατάσταση και η κατάρτιση επιχειρησιακής συλλογικής σύμβασης εργασίας, οποιουδήποτε τυχόν κανονισμού και οποιοδήποτε άλλο θέμα τεθεί από οποιοδήποτε των μερών, υπό την προϋπόθεση ότι αυτά δεν ρυθμίζονται ή δεν θα ρυθμίζονται από το οργανόγραμμα και τον κανονισμό εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας. Η διάρκεια της διαπραγμάτευσης δεν μπορεί να υπερβαίνει τις τριάντα ημερολογιακές ημέρες.

4. Αν επιτευχθεί η κατάρτιση της αναφερόμενης στην προηγούμενη παράγραφο επιχειρησιακής συλλογικής σύμβασης εργασίας, αυτή αντικαθιστά από το χρόνο έναρξης ισχύος της, όλες τις υφιστάμενες συλλογικές ρυθμίσεις εργασίας και τις υφιστάμενες λοιπές ρυθμίσεις εργασίας. Αν η διαπραγμάτευση δεν καταστεί για οποιονδήποτε λόγο εφικτή ή εάν δεν καταλήξει στην κατάρτιση επιχειρησιακής συλλογικής σύμβασης εργασίας μέσα στην ως άνω προθεσμία, τα θέματα της παραγράφου 3 ρυθμίζονται με νόμο.

5. Η επιχειρησιακή συλλογική σύμβαση εργασίας της παραγράφου 3 ή ο νόμος της παραγράφου 4 αντικαθιστά και κατισχύει κάθε αντίθετης συλλογικής σύμβασης εργασίας, διαιτητικής απόφασης, απόφασης μεσολαβητή, πρωτόκολλου ή πρακτικού συμφωνίας, κανονισμού εργασίας ή λειτουργίας διευθύνσεων, υπηρεσιών, συνεργατών, απόφασης ή πράξης της διοίκησης, άλλου κανονισμού οποιουδήποτε αντικειμένου, επιχειρησιακής συνθήκης ή εργασιακού εθίμου, όπως και κάθε άλλης, πάσης μορφής και είδους, συλλογικής συμφωνίας ή πηγής δικαίου, ανεξάρτητα από το νομικό τρόπο με τον οποίο αποτέλεσε ή φέρεται ότι αποτέλεσε μέρος της συλλογικής ή και ατομικής σύμβασης εργασίας, είτε από ρητή ή σιωπηρή συμφωνία των μερών είτε από ενσωμάτωση σε αυτήν καθ' οιονδήποτε τρόπο των ρυθμίσεων συλλογικών, ομαδικών ή ατομικών πηγών δικαίου, υπό οποιαδήποτε μορφή και αιτιολογία, είτε από επιχειρησιακή συνθήκη ή εργασιακό έθιμο είτε από προσχώρηση σε οποιαδήποτε συλλογική ρύθμιση είτε κατά άλλο τρόπο.

6. Μέχρι την κατάρτιση της επιχειρησιακής συλλογικής σύμβασης εργασίας της παραγράφου 3 ή μέχρι τη δημοσίευση του νόμου της παραγράφου 4, απαγορεύεται κάθε μονομερής προσφυγή σε οιασδήποτε φύσεως υπηρεσίες του Οργανισμού Μεσολάβησης και Διαιτησίας για τα θέματα του παρόντος Κεφαλαίου (άρθρα 8 έως 13).

7. Μετά από την ολοκλήρωση της διαδικασίας του παρόντος άρθρου, καθώς και του άρθρου 11, η ατομική σύμβαση και γενικά η εργασιακή σχέση κάθε εργαζομένου με τον εκάστοτε νέο φορέα και τον ΟΑΣΑ θα διέπεται αποκλειστικά και μόνο από το γενικό εργατικό δίκαιο, το εκάστοτε οργανόγραμμα και κανονισμό εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας του άρθρου 11, την επιχειρησιακή συλλογική σύμβαση εργασίας της παραγράφου 3 ή το νόμο της παραγράφου 4 του παρόντος νόμου, τις μελλοντικές, μετά από την υπογραφή της επιχειρησιακής συλλογικής σύμβασης εργασίας της ή τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως του νόμου της παραγράφου 4, συλλογικές συμβάσεις εργασίας, διαιτητικές αποφάσεις και συλλογικές συμφωνίες μεταξύ του κάθε νέου φορέα ή του ΟΑΣΑ και της πιο αντιπροσωπευτικής συνδικαλιστικής οργάνωσης του προσωπικού τους, και τις ατομικές συμφωνίες μεταξύ του κάθε εργαζόμε-

νου και του κάθε νέου φορέα και του ΟΑΣΑ, σύμφωνα με την επόμενη παράγραφο.

8. Η διαδικασία του παρόντος άρθρου είναι εξαιρετική και μετά από την ολοκλήρωσή της, θα εφαρμόζεται στον εκάστοτε νέο φορέα και τον ΟΑΣΑ το κατά νόμο πλαίσιο συλλογικής διαπραγμάτευσης και διαιτησίας που θα βρίσκεται τότε σε ισχύ.

Άρθρο 13 **Λοιπά θέματα**

1. Από την δημοσίευση του παρόντος νόμου το ύψος κάθε συμβατικής, νόμιμης ή άλλης αποζημίωσης που καταβάλλεται από τους παλαιούς φορείς ή τους νέους φορείς ή τον ΟΑΣΑ λόγω καταγγελίας και εν γένει με αφορμή τη λύση υφιστάμενης ή μέλλουσας να συσταθεί σχέσης ή σύμβασης ρυθμίζεται ως εξής:

(α) στις συμβάσεις εξηρημένης εργασίας ορισμένου ή αορίστου χρόνου, απαγορεύεται να υπερβαίνει τα όρια των νόμων 2112/1920 (ΦΕΚ 67 Α΄) και 3198/1955 (ΦΕΚ 98 Α΄) για την αποζημίωση λόγω καταγγελίας σύμβασης εξηρημένης εργασίας αορίστου χρόνου,

(β) στις συμβάσεις ιδιόμορφης έμμισθης εντολής, απαγορεύεται να υπερβαίνει τα όρια του άρθρου 94Α του ν.δ. 3026/1954 (ΦΕΚ 235 Α΄) για την αποζημίωση λόγω καταγγελίας σύμβασης ιδιόμορφης έμμισθης εντολής.

2. Ο Υπουργός Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να ρυθμίζει οποιοδήποτε ζήτημα ανάγεται στα θέματα των άρθρων 8 έως 13 ακόμη και κατ' απόκλιση των ρυθμίσεων αυτών σε τεχνικής φύσεως ζητήματα και ιδίως προθεσμίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄ **ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ & ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

Άρθρο 14 **Μεταβατικές διατάξεις**

Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του άρθρου 1 του ν. 3899/2010 (ΦΕΚ 212 Α΄) και οποιασδήποτε άλλης διάταξης της κείμενης νομοθεσίας, εξαιρετικώς για την απρόσκοπτη εφαρμογή των μέτρων του παρόντος νόμου, τα διοικητικά συμβούλια των εταιρειών ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΑΜΕΛ, ΗΣΑΠ, ΤΡΑΜ και ΟΑΣΑ, όπως αυτά έχουν κατά την δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, νομίμως λαμβάνουν κάθε είδους αποφάσεις, σε όσες περιπτώσεις προβλέπεται τούτο στις διατάξεις του παρόντος. Η ρύθμιση του προηγούμενου εδαφίου ισχύει μέχρι την συγκρότηση νέων διοικητικών συμβουλίων για τις παραπάνω εταιρείες και τον ΟΑΣΑ.

Άρθρο 15 **Προσθήκη στο ν. 3891/2010**

Στο άρθρο 14 του ν. 3891/2010 (ΦΕΚ 188 Α΄) προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής:

«4. Η διοίκηση κάθε εταιρίας του άρθρου 2 παρακολουθεί την εκτέλεση του ετήσιου προϋπολογισμού και του επιχειρησιακού σχεδίου της, όπως έχει καταρτιστεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 1. Η διοίκηση κάθε εταιρίας του άρθρου 2 καταρτίζει τριμηνιαίους απολογισμούς μέχρι την 20η ημέρα από τη συμπλήρωση του τριμήνου. Κάθε τριμηνιαίος απολογισμός ελέγχεται και βεβαιώνεται από Ορκωτό Ελεγκτή/Λογιστή. Οι τριμηνιαίοι απολογισμοί μαζί με την έκθεση του Ορκωτού Ελεγκτή/Λογιστή υποβάλλονται μέσα σε τρεις ημέρες από τη κατάρτισή τους στη Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και κοινοποιούνται προς την Ειδική Γραμματεία ΔΕΚΟ του Υπουργείου Οικονομικών.

Αν κατά την ως άνω έκθεση του Ορκωτού Ελεγκτή/Λογιστή ο τριμηνιαίος απολογισμός εμφανίσει απόκλιση από τον ετήσιο προϋπολογισμό και το επιχειρησιακό σχέδιο μεγαλύτερη του 10% αναγόμενου σε ετήσια βάση, η διοίκηση της εταιρίας υποχρεούται να προβεί άμεσα στην κατάρτιση αναμορφωμένου επιχειρησιακού σχεδίου που υποβάλλεται προς έγκριση στη Διευπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ.

Το αναμορφωμένο επιχειρησιακό σχέδιο περιλαμβάνει όλα τα απαραίτητα οργανωτικά, λειτουργικά και χρηματοοικονομικά μέτρα για την επαναφορά της οικονομικής κατάστασης της εταιρίας μέσα στις προβλέψεις του αρχικού επιχειρησιακού σχεδίου και του ετήσιου προϋπολογισμού.»

Άρθρο 16 **Καταργούμενες διατάξεις**

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 16 καταργούνται:

1. Τα άρθρα 1, 2, 3, 4 και 5 του ν. 2669/1998 (ΦΕΚ 283 Α΄).

2. Κάθε γενική ή ειδική διάταξη νόμου που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος νόμου ή κατά το μέρος που ρυθμίζει κατά διάφορο τρόπο θέματα που διέπονται από τον παρόντα νόμο.

Άρθρο 17 **Έναρξη ισχύος**

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, πλην των διατάξεων των άρθρων 4, 5, 6, και 7 και της παραγράφου 1

του άρθρου 15 που αρχίζουν να ισχύουν από τη δημοσίευση της κοινής υπουργικής απόφασης της περίπτωσης δ' της παραγράφου 6 του άρθρου 1.

Αθήνα 27 Ιανουαρίου 2011

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ,
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ
ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ
ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Ι. Ραγκούσης

Γ. Παπακωνσταντίνου

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ,
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ευάγ. Βενιζέλος

Μ. Χρυσοχοϊδης

ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Δ. Ρέππας

Λ. Κατσέλη

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ

Χ. Παπουτσής

Κ. Μπιρμπίλη

Αριθμ. 25 /1/2011

ΕΚΘΕΣΗ

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των Αστικών Συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις»

Με τις διατάξεις του υπόψη νομοσχεδίου: α. ρυθμίζονται θέματα σχετικά με: i) την εξυγίανση, αναδιάρθρωση, οργάνωση και ανάπτυξη των Αστικών Συγκοινωνιών στην Περιφέρεια Αττικής και ii) το προσωπικό των συγχωνευόμενων εταιρειών.

β. Συμπληρώνονται οι διατάξεις του ν.3891/2010, όσον αφορά στην υλοποίηση της αναδιοργάνωσης του σιδηροδρόμου. Ειδικότερα:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου αυτού επιχειρείται η αναδιάρθρωση και εξυγίανση των Δημοσίων Αστικών Συγκοινωνιών στην Περιφέρεια Αττικής και προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

1.α. Ορίζεται ότι, οι δημόσιες συγκοινωνίες εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτή ορίζεται στο ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» πλην νήσων, οι οποίες εξυπηρετούν το γενικότερο δημόσιο συμφέρον, αναδιαρθρώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις και τις διαδικασίες που προβλέπονται στον υπό ψήφιση νόμο.

β. Κατά παρέκκλιση κάθε γενικής και ειδικής διάταξης της κείμενης νομοθεσίας και προκειμένου να εξυπηρετηθεί το υπέρτερο δημόσιο συμφέρον, οι εταιρείες «ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΕΡΜΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ» (εφεξής «ΕΘΕΛ»), «ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΘΗΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΗΛΠΑΠ»), «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΑΜΕΛ»), «ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΑΘΗΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΗΣΑΠ»), και «ΤΡΑΜ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΤΡΑΜ») μετασχηματίζονται κατά τις διατάξεις του υπό ψήφιση νόμου.

γ. Οι μετοχές της ΑΜΕΛ που ανήκουν στην εταιρεία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.» μεταβιβάζονται από τη δημοσίευση του υπό ψήφιση νόμου αυτοδικαίως, χωρίς την τήρηση οποιασδήποτε διατύπωσης και άνευ τιμήματος στην εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» («ΟΑΣΑ»).

- Οι μετοχές της ΤΡΑΜ που ανήκουν στην ως άνω εταιρεία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.» μεταβιβάζονται αυτοδικαίως, χωρίς την τήρηση οποιασδήποτε διατύπωσης και άνευ τιμήματος στον ΟΑΣΑ. Η μία μετοχή που κατέχει ο πρώην Δήμος Αγ. Ιωάννη Ρέντη στην ΕΘΕΛ μεταβιβάζεται αυτοδικαίως, χωρίς την τήρηση οποιασδήποτε διατύπωσης και άνευ τιμήματος στον ΟΑΣΑ.

- Οι μεταβιβάσεις αυτές απαλλάσσονται από την καταβολή φόρου μεταβίβασης ή οποιουδήποτε άλλου φόρου ή τέλους ή άλλης επιβάρυνσης για οποιαδήποτε εταιρεία.

- Μετά την συντέλεση των μεταβιβάσεων αυτών, ο ΟΑΣΑ ως μοναδικός μέτοχος των ΤΡΑΜ, ΕΘΕΛ και ΑΜΕΛ ασκεί μόνος του όλα τα δικαιώματα του μετόχου στις Γενικές Συνελεύσεις των εν λόγω εταιρειών.

δ. Εντός της οριζόμενης προθεσμίας, είναι δυνατή η έκδοση κ.υ.α., δυνάμει της οποίας μεταβιβάζονται, από την εταιρεία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.» προς την ΑΜΕΛ ή στην εταιρεία «Σταθερές Συγκοινωνίες Ανώνυμη Εταιρεία» (ΣΤΑΣΥ), άνευ ανταλλάγματος, το σύνολο του τροχαίου και λοιπού υλικού, το οποίο χρησιμοποιεί η ΑΜΕΛ για την άσκηση της δραστηριότητάς της.

- Η εν λόγω μεταβίβαση απαλλάσσεται παντός φόρου, τέλους ή άλλης επιβάρυνσης πάσης φύσεως υπέρ του Δημοσίου ή τρίτου.

ε. Η Εταιρεία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.» δύναται να παραχωρεί οποτεδήποτε σταθμούς ή / και οποιαδήποτε άλλα περιουσιακά της στοιχεία στην ΑΜΕΛ ή στην ΣΤΑΣΥ με συμφωνίες και προς περαιτέρω εκμετάλλευση είτε από τις εν λόγω εταιρείες είτε από τρίτους κατόπιν διαγωνιστικής διαδικασίας.

στ. Ορίζεται ότι, από τη δημοσίευση του υπό ψήφιση νόμου:

- Η ΕΘΕΛ τίθεται σε διαδικασία συγχώνευσης με τον ΗΛΠΑΠ με απορρόφηση του τελευταίου από την πρώτη. Με την συντέλεση της συγχώνευσης, η ΕΘΕΛ μετονομάζεται σε «ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΟΣΥ»)

- Η ΑΜΕΛ τίθεται σε διαδικασία συγχώνευσης με τον ΗΣΑΠ και την ΤΡΑΜ με απορρόφηση των τελευταίων από την πρώτη. Με την συντέλεση της συγχώνευσης, η ΑΜΕΛ μετονομάζεται σε «ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΣΤΑΣΥ»).

ζ. Οι κατά τα ανωτέρω συγχωνεύσεις, λαμβάνουν χώρα κατά τις διατάξεις του ν. 2166/1993 και των άρθρων 68 επ. του κ.ν. 2190/2910, όπως ισχύουν, με τις οριζόμενες παρεκκλίσεις.

η. Οι αρμοδιότητες εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου στην Περιφέρεια Αττικής, μετά την συντέλεση της διαδικασίας συγχώνευσης, ασκούνται από:

- την ΟΣΥ, με τα μέσα οδικής μεταφοράς (θερμικά λεωφορεία, ηλεκτροκίνητα λεωφορεία-τρόλεϊ και λοιπά μέσα οδικής μεταφοράς),

- την ΣΤΑΣΥ, με τα (επίγεια και υπόγεια) μέσα σταθερής τροχιάς (αστικοί σιδηρόδρομοι, τροχιόδρομοι-τραμ και λοιπά μέσα σταθερής τροχιάς),

- τις λοιπές Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΠΣΕ) του άρθρου 4 του υπό ψήφιση νόμου. (άρθρο 1)

2.α. Προβλέπεται ότι, όλα τα περιουσιακά στοιχεία και δικαιώματα ενοχικά και εμπράγματα των εταιρειών, που απορροφώνται, μεταβιβάζονται αυτοδικαίως και χωρίς την τήρηση οποιωνδήποτε άλλων διατυπώσεων, με την ολοκλήρωση της συγχώνευσής τους, στις απορροφούμενες ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ.

- Για τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων των απορροφούμενων εταιρειών, συμπεριλαμβανομένων των ακινήτων, στις ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ, δεν απαιτούνται οποιεσδήποτε διοικητικές άδειες, εγκρίσεις, βεβαιώσεις, υπεύθυνες δηλώσεις, πιστοποιητικά ή σχεδιαγράμματα.

- Επίσης, δεν απαιτείται η υποβολή δήλωσης φόρου μεταβίβασης ακινήτων. Προκειμένου περί οχημάτων δεν απαιτείται η μεταφορά των σχετικών αδειών κυκλοφορίας στο όνομα των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ.

β. Στην περίπτωση που δεν προκύπτει, από την κοινή υπουργική απόφαση, που εκδίδεται κατά τα ειδικότερα οριζόμενα ή το Καταστατικό, η ταυτότητα των ακινήτων και των εμπραγμάτων δικαιωμάτων, που μεταβιβάζονται στις ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ, καταχωρείται στα οικεία βιβλία μεταγραφών / κτηματολογικά φύλλα απόσπασμα της εν λόγω κοινής υπουργικής απόφασης ή του Καταστατικού, στο οποίο μνημονεύονται τα στοιχεία αυτά.

- Εάν οι απορροφούμενες εταιρείες έχουν τίτλους κυριότητας ακινήτων ή σύστασης εμπραγμάτων δικαιωμάτων επί ακινήτων, οι οποίοι δεν έχουν μεταγραφεί στα οικεία βιβλία μεταγραφών / κτηματολογικά φύλλα, οι ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ μπορούν να ζητήσουν τη μεταγραφή αυτών στο όνομά τους.

- Κανένας φόρος, τέλος χαρτοσήμου ή άλλο τέλος, εισφορά ή δικαίωμα υπέρ του Δημοσίου ή τρίτου ή οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση δεν οφείλεται από τους φορείς που απορροφώνται ή τις ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ για οποιαδήποτε μεταγραφή που αφορά στη διαδοχή των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ στη θέση των φορέων που απορροφώνται στα οικεία βιβλία / κτηματολογικά φύλλα.

γ. Απαλλάσσονται παντός φόρου, τέλους, τέλους χαρτοσήμου ή άλλου τέλους, εισφοράς ή δικαιώματος υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου και ασφαλιστικών οργανισμών ή τρίτων, το Καταστατικό, η εισφορά και μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων, συμπεριλαμβανομένων των ακινήτων, των εταιρειών που απορροφώνται, κάθε σχετική πράξη ή συμφωνία που αφορά την εισφορά ή μεταβίβαση των

στοιχείων ενεργητικού ή παθητικού ή άλλων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, καθώς και κάθε εμπράγματος ενοχικού ή άλλου δικαιώματος, οι μετοχές που θα εκδοθούν, οι αποφάσεις των Γενικών Συνελεύσεων των συγχωνευόμενων εταιρειών, η συμμετοχή στο κεφάλαιο των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ, καθώς και κάθε άλλη σύμβαση, συμφωνία ή πράξη που απαιτείται για τη συγχώνευση, την τροποποίηση του Καταστατικού των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ, η δημοσίευση αυτών στο τεύχος των Ανωνύμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως και η μεταγραφή στα βιβλία μεταγραφών των οικείων Υποθηκοφυλακείων / Κτηματολογικών Γραφείων εμπραγμάτων δικαιωμάτων πάσης φύσεως.

- Τα δικαιώματα και οι αμοιβές των Υποθηκοφυλάκων / Κτηματολογικών Γραφείων για όλες τις παραπάνω συμβάσεις, πράξεις ή συμφωνίες ανέρχονται σε ποσοστό 5% των εκάστοτε προβλεπομένων.

δ. Εξαιρετικώς και μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας συγχωνεύσεως, οι συγχωνευόμενες εταιρείες απαλλάσσονται της υποχρέωσης προσκόμισης αποδεικτικού ενημερότητας για χρέη και φορολογικές υποχρεώσεις προς το Δημόσιο, καθώς και αποδεικτικού ασφαλιστικής ενημερότητας για οφειλές προς Ι.Κ.Α., ή άλλους ασφαλιστικούς οργανισμούς κύριας ή επικουρικής ασφάλισης, για όλες τις συναλλαγές, πράξεις και ενέργειες, για τις οποίες απαιτείται κατά νόμον η προσκόμιση των πιο πάνω αποδεικτικών φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας. (άρθρο 2)

3.α. Τα χρέη των συγχωνευόμενων εταιρειών έναντι του Δημοσίου, τα οποία θα αποτελέσουν χρέη των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ μετά την ολοκλήρωση της συγχώνευσης, διαγράφονται από τις οικονομικές καταστάσεις τους και μεταφέρονται ως έχουν στον κρατικό προϋπολογισμό.

- Ειδικότερα, κατά την ημερομηνία ολοκλήρωσης των μετασχηματισμών των εταιρειών, το Ελληνικό Δημόσιο, μέσω του Υπουργείου Οικονομικών, αναλαμβάνει το υπόλοιπο του υφιστάμενου οφειλόμενου τραπεζικού δανεισμού (κεφάλαιο και τοκοχρεολύσιο) των εταιρειών.

β. Τα επενδυτικά προγράμματα του Ομίλου ΟΑΣΑ εγκρίνονται μετά από εισήγηση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων από την Διευπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ, η οποία καθορίζει και τις πηγές για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων.

γ. Οι αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος, τέλος χαρτοσήμου υπέρ του Δημοσίου και τρίτων. Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται και για χρέη των φορέων που απορροφούνται, τα οποία είχαν δημιουργηθεί κατά το προ της ολοκλήρωσεως της συγχωνεύσεως διάστημα και δεν είχαν προηγουμένως κεφαλαιοποιηθεί.

δ. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών δύναται να παρέχεται η εγγύηση ή αντεγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου υπέρ των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ μετά την ολοκλήρωση της συγχώνευσης για τη σύναψη, κατάρτιση, ανάληψη, διακανονισμό ή εξόφληση δανείων και πάσης φύσεως πιστώσεων στο εσωτερικό ή το εξωτερικό. (άρθρο 3)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου αυτού ρυθμίζονται θέματα οργάνωσης και ανάπτυξης των δημοσίων συγκοινωνιών. Ειδικότερα:

1.α. Ορίζεται ότι, ο στρατηγικός σχεδιασμός, ο προγραμματισμός, η οργάνωση, ο συντονισμός και ο έλεγχος του συγκοινωνιακού έργου των μέσων (επίγειων και

υπόγειων) μαζικής μεταφοράς στην περιοχή της Περιφέρειας Αττικής ανήκουν στον ΟΑΣΑ.

β. Η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ με μέσα μαζικής μεταφοράς (θερμικά λεωφορεία, ηλεκτροκίνητα λεωφορεία - τρόλεϊ, αστικοί σιδηρόδρομοι, τροχιόδρομοι - τραμ - μετρό) διενεργείται από τις Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΠΣΕ).

- ΕΠΣΕ, κατά τον υπό ψήφιση νόμο, είναι η εταιρεία «Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε.» (ΟΣΥ) και η εταιρεία «Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε.» (ΣΤΑΣΥ), καθώς και όλοι οι πάροχοι δημόσιας συγκοινωνίας που λειτουργούν στην Περιφέρεια Αττικής, συμπεριλαμβανομένων των φορέων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο και των Κοινών Ταμείων Είσπραξης Λεωφορείων (ΚΤΕΛ), καθώς επίσης και κάθε εταιρεία που θα ιδρυθεί από τον ΟΑΣΑ σύμφωνα με τις διατάξεις του υπό ψήφιση νόμου, ή οποιοδήποτε άλλο φορέα που θα παρέχει στο μέλλον έργο δημόσιων συγκοινωνιών.

γ. Προβλέπεται ότι, οι διατάξεις του υπό ψήφιση νόμου δεν εφαρμόζονται στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) και τις θυγατρικές του. Η εταιρεία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.») και γενικώς οι πάροχοι σιδηροδρομικού έργου συνεργάζονται με τον ΟΑΣΑ ως προς το σχεδιασμό και προγραμματισμό του συγκοινωνιακού έργου που εκτελείται στη γεωγραφική περιοχή αρμοδιότητάς του από τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο.

- Οι διατάξεις του παρόντος νόμου δεν εφαρμόζονται, επίσης, στις εταιρείες υποδομής και εκμετάλλευσης του λοιπού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας.

δ. Οι ΕΠΣΕ αποτελούν νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, που υπηρετούν σκοπούς κοινής ωφέλειας, λειτουργούν με βάση τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, συντονίζονται και ελέγχονται από τον ΟΑΣΑ και διέπονται από τις διατάξεις του υπό ψήφιση νόμου και τις διατάξεις της νομοθεσίας περί ανωνύμων εταιρειών.

(άρθρο 4)

2.α. Προσδιορίζονται οι αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ και των Εταιρειών του Ομίλου του, για την άσκηση του συγκοινωνιακού έργου.

β. Οι εν λόγω φορείς, εντός της οριζόμενης προθεσμίας, θα εγκαταστήσουν σύστημα διασφάλισης ποιότητας επιβατικών υπηρεσιών, κατά τα πρότυπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(άρθρο 5)

3.α. Ορίζεται ότι, κάθε Εταιρεία του Ομίλου ΟΑΣΑ υποχρεούται να υποβάλλει στον ΟΑΣΑ προς έγκριση δύο (2) τουλάχιστον μήνες πριν την έναρξη της χρήσης τον ετήσιο προϋπολογισμό εκμετάλλευσης, τον οποίο καταρτίζει σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του ΟΑΣΑ και με βάση το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο και τη Σύμβαση Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου.

β. Τα επενδυτικά προγράμματα του ΟΑΣΑ και των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ επιχορηγούνται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Τα ποσά των επιχορηγήσεων που θα λαμβάνουν οι φορείς για επενδυτικό σκοπό, θα καταχωρούνται σε ειδικό λογαριασμό Αποθεματικών των Ιδίων Κεφαλαίων τους και θα αποσβένονται ετησίως ισόποσα με τις αποσβέσεις του εκάστοτε επιχορηγούμενου παγίου.

γ. Οι Εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ θα αποδίδουν στον ΟΑΣΑ στο τέλος κάθε μήνα το σύνολο των εισπράξεων

όλων των προϊόντων κομίστρου που πωλούν με βάση τις Συμβάσεις Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου που έχουν υπογράψει.

δ. Προβλέπεται ότι, με συμβάσεις μεταξύ του ΟΑΣΑ και του εκάστοτε αρμόδιου Υπουργείου καθορίζεται ο τρόπος καταβολής του αντιτίμου ή της διαφοράς από το εκάστοτε ισχύον κόμιστρο για τα άτομα, που βάσει της κείμενης νομοθεσίας, δικαιούνται να διακινούνται με τις αστικές συγκοινωνίες είτε δωρεάν είτε με μειωμένο κόμιστρο.

- Οι εν λόγω συμβάσεις μπορούν να συναφθούν μόνον εφόσον υπάρχει αντίστοιχη πίστωση στον προϋπολογισμό του εκάστοτε αντισυμβαλλόμενου αρμόδιου Υπουργείου.

- Παρέχεται, επίσης, στον ΟΑΣΑ η δυνατότητα να συνάπτει συμφωνίες με φορείς του δημόσιου τομέα ή και του ιδιωτικού τομέα οποιασδήποτε φύσεως και μορφής, για μαζική διάθεση προϊόντων κομίστρου με μειωμένη ή άλλη ειδική τιμή.

ε. Ο ετήσιος προϋπολογισμός του Ομίλου ΟΑΣΑ καθώς και το επιχειρησιακό σχέδιό του εγκρίνονται από την Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ.

- Ο προϋπολογισμός του Ομίλου ΟΑΣΑ προδιαγράφει τα επιδιωκόμενα οικονομικά αποτελέσματα, που προσδιορίζουν το ύψος των κρατικών επιδοτήσεων, οι οποίες δεν επιδέχονται αύξηση πέραν του καθορισμένου αποδεκτού ύψους, που κατά μέγιστο μπορεί να ανέλθει σε ποσό ίσο με το 40% του λειτουργικού κόστους του Ομίλου.

- Η διοίκηση του ΟΑΣΑ από κοινού με τις διοικήσεις των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ είναι υπεύθυνες για την παρακολούθηση της υλοποίησης του προϋπολογισμού του Ομίλου ΟΑΣΑ, καταρτίζοντας τριμηνιαίους απολογισμούς, που ελέγχονται και βεβαιώνονται από Ορκωτό Ελεγκτή / Λογιστή.

- Οι τριμηνιαίοι απολογισμοί μαζί με την έκθεση του Ορκωτού Ελεγκτή / Λογιστή υποβάλλονται στη Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με κοινοποίηση προς την Ειδική Γραμματεία ΔΕΚΟ του Υπουργείου Οικονομικών και τις Διοικήσεις των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ.

- Σε περίπτωση απόκλισης των απολογισμών από τον τρέχοντα προϋπολογισμό και το επιχειρησιακό σχέδιο των Εταιρειών μεγαλύτερης του 10%, οι Διοικήσεις των φορέων υποχρεούνται να προβαίνουν άμεσα στην κατάρτιση Αναθεωρημένου Επιχειρησιακού Σχεδίου, που υποβάλλεται για έγκριση στην Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ.

- Μέχρι την έγκριση του Αναθεωρημένου Επιχειρησιακού Σχεδίου απαγορεύεται στις εν λόγω Εταιρείες η διενέργεια συναλλαγών, οι οποίες μπορεί να επιβαρύνουν την οικονομική θέση τους.

- Η μη συμμόρφωση με το εγκεκριμένο Αναθεωρημένο Επιχειρησιακό Σχέδιο συνεπάγεται την αντίστοιχη προς την απόκλιση περικοπή των κρατικών επενδύσεων που έχει αποφασιστεί.

- Σε κάθε Εταιρεία του Ομίλου ΟΑΣΑ συνιστάται ειδική ομάδα παρακολούθησης της συμμόρφωσής τους προς τις προαναφερόμενες ρυθμίσεις.

- Προβλέπεται η επιδότηση του ΟΑΣΑ, από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, για την κάλυψη του συνολικού ετήσιου λειτουργικού ελλείμματος των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ, με βάση το παραγόμενο συγκοινωνιακό έργο και τους οριζόμενους δείκτες (έργου, κόστους και ποιό-

τητας κ.λπ.).

- Η επιδότηση λαμβάνεται για όσο διάστημα ο Όμιλος ΟΑΣΑ παραμένει συνολικά ελλειμματικός, ανέρχεται στο ποσό που προβλέπεται στο εγκεκριμένο επιχειρησιακό σχέδιο και δεν μπορεί να υπερβαίνει ποσοστό 40% του ετήσιου λειτουργικού κόστους.

- Με υπουργικές αποφάσεις, είναι δυνατή η τροποποίηση ή / και αντικατάσταση των προαναφερόμενων δεικτών, οι οποίοι λαμβάνονται υπόψη για την επιδότηση από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, η θέσπιση νέων ή περαιτέρω δεικτών, ο καθορισμός της βαρύτητας εκάστου δείκτη καθώς και η ρύθμιση οποιασδήποτε τυχόν άλλης λεπτομέρειας.

στ. Σε περίπτωση που οποιοσδήποτε από τους ΟΣΥ, ΣΤΑΣΥ ή τις εταιρείες που ιδρύονται από τον ΟΑΣΑ, εμφανίσει απολογιστικά σε μία χρήση πλεόνασμα, τότε υποχρεούται σε διανομή αυτού με τη μορφή μερίσματος στον ΟΑΣΑ, προκειμένου να συναθροιστεί με το τυχόν έλλειμμα του άλλου φορέα και να προκύψει το συνολικό ποσό ελλείμματος του Ομίλου ΟΑΣΑ.

- Με βάση το συνολικό ποσό του ελλείμματος καθορίζεται το ύψος της επιδότησης από τον κρατικό προϋπολογισμό για το επόμενο έτος. Η υποχρέωση διανομής του πλεονάσματος παύει να ισχύει σε περίπτωση που συνολικά ο Όμιλος ΟΑΣΑ προκύψει πλεονασματικός.

- Η διανομή αυτή, επίσης, απαλλάσσεται από τη φορολογία εισοδήματος για όσο διάστημα ο Όμιλος ΟΑΣΑ αθροιστικά εμφανίζει λειτουργικό έλλειμμα. (άρθρο 6)

4.α. Προβλέπεται ρητά ότι, ο ΟΑΣΑ, οι ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ και κάθε εταιρεία που θα ιδρυθεί από τον ΟΑΣΑ, σύμφωνα με τις διατάξεις του υπό ψήφιση νόμου υπάγονται στις ρυθμίσεις περί ΔΕΚΟ (ν.3429/2005, όπως εκάστοτε ισχύει).

β. Η λειτουργία, οργάνωση και διοίκηση των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ διέπονται από τα άρθρα 2, 3 και 4 του προαναφερόμενου νόμου, χωρίς καμία παρέκκλιση, πλην των προβλεπόμενων στον υπό ψήφιση νόμο.

γ. Παρέχεται η δυνατότητα στις Εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ, να συνάπτουν για λογαριασμό τους, τις οριζόμενες, κατά το άρθρου 1 παρ.1, του ν.3581/2007 συμβάσεις, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παρ.4 του ίδιου άρθρου και νόμου, όπου ορίζεται ως απαραίτητη προϋπόθεση ότι, σχέδιο τους έχει συμπεριληφθεί στα εγκρινόμενα κάθε φορά από τη Διυπουργική Επιτροπή Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών, επιχειρησιακά τους σχέδια.

δ. Με αποφάσεις των Διοικήσεων των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ είναι δυνατή, στο πλαίσιο του εκάστοτε εγκεκριμένου Επιχειρησιακού Σχεδίου και σε σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις για την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων ή για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα ή για την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας των φορέων του δημοσίου τομέα:

- η ανάθεση σε τρίτους παντός είδους προμηθειών, υπηρεσιών και έργων που εκτελούνται από τις Εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ,

- η καθ' οιονδήποτε τρόπο αξιοποίηση της κινητής και ακίνητης περιουσίας τους (εκμίσθωση εγκαταστάσεων σε τρίτους, πώληση ακινήτων ή τροχαίου υλικού κ.λπ.), υπό την επιφύλαξη της άρτιας εξυπηρέτησης των αναγκών των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ. (άρθρο 7)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου αυτού, ρυθμίζονται θέματα σχετικά με το προσωπικό των εταιρειών ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΑΜΕΛ, ΗΣΑΠ, ΤΡΑΜ και ΟΑΣΑ και τις εργασιακές σχέσεις αυτού, μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας μετασχηματισμού των εταιρειών αυτών. Ειδικότερα, προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

1.α. Καθορίζονται οι έννοιες των όρων, που αναφέρονται στο υπό ψήφιση νόμο, για την εφαρμογή του («Παλαιοί Φορείς», «Νέος Φορέας», «Πλεονάζον Προσωπικό Α' Φάσης», «Πλεονάζον Προσωπικό Β' Φάσης», «Φορέας Υποδοχής» κ.λπ.).

- Ο αριθμός του Πλεονάζοντος Προσωπικού Α' Φάσης, στις 20.12.2010, ανέρχεται, συνολικά, σε χίλια πεντακόσια (1.500) άτομα, μειούμενος ανάλογα σε περιπτώσεις συνταξιοδότησης ή αποχώρησης μετά την ημερομηνία αυτή.

β. Περαιτέρω, οι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου (άρθρα 8 έως 13) ρυθμίζουν την εξέλιξη και διαμόρφωση των συμβάσεων ή / και σχέσεων των Εργαζομένων των Παλαιών Φορέων και του ΟΑΣΑ, οι οποίοι, κατά περίπτωση, μετατάσσονται σε Φορείς Υποδοχής ή μεταφέρονται στους Νέους Φορείς ή παραμένουν στον ΟΑΣΑ κατόπιν της Διαδικασίας Μετασχηματισμού, καθώς και των Εργαζομένων των νέων Φορέων.

- Οι διατάξεις αυτές κατισχύουν κάθε αντίθετης ή άλλης, γενικής ή ειδικής, διάταξης, συμφωνίας, όρου ή ρήτρας, νόμου ή κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων όσων έχουν ισχύ νόμου, κανονιστική ή άλλη, ή συμβατικού, ή οργανισμού ή συλλογικής σύμβασης εργασίας ή απόφασης μεσολαβητή ή διαιτητικής απόφασης ή συλλογικής συμφωνίας ή ατομικής σύμβασης ή συμφωνίας ή επιχειρησιακής πρακτικής ή εργασιακής συνήθειας ή άλλης, πάσης μορφής και είδους, πηγής δικαίου. (άρθρο 8)

2.α. Το κατά την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου Πλεονάζον Προσωπικό Α' Φάσης μεταφέρεται στους Φορείς Υποδοχής, (Δημόσια Υπηρεσία, ν.π.δ.δ., ν.π.ι.δ., Αυτοτελής ή Ανεξάρτητη Αρχή, ο.τ.α. α' και β' βαθμού), σύμφωνα με την οριζόμενη διαδικασία.

- Με την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου λήγει και ανακαλείται κάθε απόσπαση Εργαζομένου από οποιονδήποτε Παλιό Φορέα ή τον ΟΑΣΑ σε οποιαδήποτε εταιρεία ή υπηρεσία. Όλοι οι αποσπασμένοι Εργαζόμενοι επιστρέφουν στον Παλιό Φορέα ή τον ΟΑΣΑ, από όπου είχαν αποσπαστεί.

β. Εντός της οριζόμενης προθεσμίας, η Γενική Γραμματεία Δημόσιας Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης αναζητά από τους Φορείς Υποδοχής κενές οργανικές θέσεις και υπηρεσιακές ανάγκες, συντάσσει κατάλογο ανά περιοχή και ειδικότητα, όπου τις αναφέρει, και τον αποστέλλει στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, το οποίο τον προωθεί στο Εξουσιοδοτημένο Πρόσωπο κάθε Παλαιού Φορέα και του ΟΑΣΑ.

γ. Προβλέπεται η σύνταξη λεπτομερούς κατάστασης με τους προς μετάταξη υπαλλήλους και ορίζονται τα κριτήρια κάλυψης των θέσεων που υποδεικνύει η Γενική Γραμματεία Δημόσιας Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.

δ. Καθορίζεται η σειρά προτεραιότητας για την κάλυψη των θέσεων και προβλέπεται ότι, η μετάταξη γίνεται με την ίδια σχέση εργασίας και στην ίδια εκπαιδευτική βαθμίδα και προκειμένου για δικηγόρους, με σχέση έμμισθης εντολής.

ε. Ο μετατασσόμενος κατατάσσεται σε βαθμό και μισθολογικό κλιμάκιο με βάση το συνολικό χρόνο υπηρεσίας στους Παλαιούς Φορείς ή τον ΟΑΣΑ. Ο συνολικός αυτός χρόνος αποτελεί πραγματική υπηρεσία για όλα τα ζητήματα υπηρεσιακής και μισθολογικής κατάστασης. Αν υπάρχει πλεονάζων χρόνος λογίζεται ως διανυθείς στο βαθμό κατάταξης.

στ. Οι μετατασσόμενοι εξακολουθούν να υπάγονται στα Ταμεία κύριας και επικουρικής ασφάλισης του Παλαιού Φορέα ή του ΟΑΣΑ από όπου μετατάσσονται, εκτός εάν επιλέξουν, εντός της οριζόμενης προθεσμίας, να μεταφερθούν στα αντίστοιχα ταμεία του προσωπικού του Φορέα Υποδοχής.

ζ. Ορίζεται ότι, η κατά τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων μετάταξη είναι υποχρεωτική. Όσοι δεν παρουσιαστούν εντός της οριζόμενης προθεσμίας για ανάληψη υπηρεσίας του Φορέα Υποδοχής τους θεωρείται ότι κατήγγειλαν οι ίδιοι τη σύμβασή τους με το Φορέα Υποδοχής και δεν δικαιούνται αποζημίωσης. (άρθρο 9)

3. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη μεταφορά του υπόλοιπου προσωπικού στους Νέους Φορείς. (άρθρο 10)

4.α. Εντός δύο (2) μηνών από τη συντέλεση της Διαδικασίας Μετασχηματισμού, το Διοικητικό Συμβούλιο του εκάστοτε Νέου Φορέα και του ΟΑΣΑ, καταρτίζει Οργανόγραμμα και Κανονισμό Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας, που τίθενται σε ισχύ με υπουργική απόφαση, κατισχύουν οποιουδήποτε άλλου και περιλαμβάνουν:

- τη διάρθρωση των υπηρεσιών της εταιρείας, τα αντικείμενά τους, τη σχέση των υπηρεσιών μεταξύ τους και με τη διοίκηση, τις οργανικές θέσεις και εν γένει την ιεραρχική οργάνωση,

- τις διαδικασίες αξιολόγησης της απόδοσης των διευθυντικών στελεχών της εταιρείας,

- τον Κανονισμό Προσωπικού της εταιρείας,

- τα κατάλληλα μέτρα για την πλέον αποδοτική διαχείριση και οποιουδήποτε άλλο σχετικό ζήτημα κρίνει σκόπιμο το Διοικητικό Συμβούλιο του εκάστοτε Νέου Φορέα και του ΟΑΣΑ.

β. Κατά παρέκκλιση οποιασδήποτε διατάξεως του υπό ψήφιση νόμου και της κείμενης νομοθεσίας εν γένει, είναι δυνατή, κατόπιν εισηγήσεως των Διοικητικών Συμβουλίων του ΟΑΣΑ και των Νέων Φορέων που εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η μετάταξη άπαξ ή περισσότερες φορές οποιουδήποτε Εργαζομένου από την επιχείρηση, στην οποία απασχολείται, προς τον ΟΑΣΑ ή οποιονδήποτε Νέο Φορέα, εφόσον αυτό είναι απαραίτητο για την ομαλή εκτέλεση των συμβάσεων του άρθρου 7 παρ.5 του υπό ψήφιση νόμου.

- Οι Εργαζόμενοι που μετατάσσονται κατά τον τρόπο αυτό επανέρχονται στην αρχική επιχείρηση, εφόσον λήξει για οποιονδήποτε λόγο η σύμβαση, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά μεταξύ του εκάστοτε Εργαζομένου και της επιχείρησης, στην οποία μετατάχθηκε. Στο πλαίσιο των μετατάξεων αυτών είναι δυνατή η αλλαγή της ειδικότητας του Εργαζομένου κατόπιν εκπαίδευσης.

γ. Ορίζεται ότι, από τη θέση σε ισχύ του Οργανογράμματος και για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών τα Δ.Σ. των Νέων Φορέων και του ΟΑΣΑ με κριτήριο την εξοικονόμηση πόρων και τον εξορθολογισμό της λειτουργίας τους μπορούν να καθορίζουν τον αριθμό του Πλεονάζοντος Προσωπικού Β' Φάσης, ο οποίος υποβάλλεται προς έγκριση στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Ο Υπουργός Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων

με απόφασή του εγκρίνει το Πλεονάζον Προσωπικό Β' Φάσης ή τροποποιεί αυτό ή το καταρτίζει εξ αρχής.

- Το Πλεονάζον Προσωπικό Β' Φάσης μετατάσσεται σε Φορέα Υποδοχής, κατά την οριζόμενη σχετικά με τη μετάταξη του Πλεονάζοντος Προσωπικού Α' Φάσης, διαδικασία. (άρθρο 11)

5.α. Προβλέπεται ότι: i. Οι Υφιστάμενες Συλλογικές Ρυθμίσεις Εργασίας και οι Υφιστάμενες Λοιπές Ρυθμίσεις Εργασίας, που αφορούν στους εργαζομένους του εκάστοτε Νέου Φορέα και του ΟΑΣΑ καταργούνται, μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας μετασχηματισμού.

ii. Διενεργούνται διαπραγματεύσεις με την πλέον αντιπροσωπευτική συνδικαλιστική οργάνωση των εργαζομένων σε συγκεκριμένο τόπο και χρόνο.

- Καθορίζεται το αντικείμενο της συλλογικής διαπραγμάτευσης, το οποίο συνίσταται στην τροποποίηση, αντικατάσταση και κατάρτιση Επιχειρησιακής Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας, η οποία αντικαθιστά όλες τις Υφιστάμενες Συλλογικές Ρυθμίσεις Εργασίας και οι Υφιστάμενες Λοιπές Ρυθμίσεις Εργασίας.

iii. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί η κατάρτιση της Επιχειρησιακής Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας εντός της οριζόμενης προθεσμίας, το περιεχόμενο αυτής καταρτίζεται οριστικά με νόμο.

iv. Η Επιχειρησιακή Συλλογική Σύμβαση Εργασίας ή ο σχετικός νόμος αντικαθιστά και κατισχύει κάθε αντίθετης συλλογικής σύμβασης εργασίας, διαιτητικής απόφασης, πρωτόκολλου ή πρακτικού συμφωνίας, κανονισμού κ.λπ.

v. Μετά την κατάρτιση της Επιχειρησιακής Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας απαγορεύεται κάθε μονομερής προσφυγή σε οποιασδήποτε φύσεως υπηρεσίες του Οργανισμού Μεσολάβησης και Διαιτησίας για σχετικά θέματα.

β. Περαιτέρω, ρυθμίζονται θέματα σχετικά με το καθεστώς που διέπει τις εργασιακές σχέσεις κάθε εργαζομένου με τον Νέο Φορέα και τον ΟΑΣΑ, μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας μετασχηματισμού. (άρθρο 12)

6.α. Ορίζεται το ανώτερο ύψος κάθε συμβατικής, νόμιμης ή άλλης αποζημίωσης, που καταβάλλεται από Εταιρία λόγω καταγγελίας και εν γένει με αφορμή τη λύση υφιστάμενης ή μέλλουσας να συσταθεί σχέσης ή σύμβασης, στην περίπτωση συμβάσεων εξηρημένης εργασίας ορισμένου ή αορίστου χρόνου και στην περίπτωση συμβάσεων ιδιόμορφης έμμισθης εντολής.

β. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση, με υπουργική απόφαση, κάθε σχετικής λεπτομέρειας, για την εφαρμογή των διατάξεων του Κεφαλαίου Γ' του υπό ψήφιση νόμου. (άρθρο 13)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

1. Συμπληρώνονται οι διατάξεις του άρθρου 14 του ν. 3891/2010 (περί αναδιάρθρωσης του Ομίλου ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ) και προβλέπονται τα εξής:

α. Η διοίκηση κάθε εταιρείας του Ομίλου ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι υπεύθυνη για την παρακολούθηση της υλοποίησης του ετήσιου προϋπολογισμού και του επιχειρησιακού σχεδίου της και καταρτίζει τριμηνιαίους απολογισμούς που ελέγχονται και βεβαιώνονται από Ορκωτό Ελεγκτή / Λογιστή.

- Οι τριμηνιαίοι απολογισμοί μαζί με την έκθεση του Ορκωτού Ελεγκτή / Λογιστή υποβάλλονται στη Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με κοινοποίηση προς την Ειδική Γραμματεία ΔΕΚΟ του Υπουργείου Οικονομικών.

β. Σε περίπτωση απόκλισης του τριμηνιαίου απολογισμού από τον ετήσιο προϋπολογισμό και το επιχειρησιακό σχέδιο μεγαλύτερης του 10%, η διοίκηση της Εταιρείας υποχρεούται να προβεί άμεσα στην κατάρτιση Αναθεωρημένου Επιχειρησιακού Σχεδίου, που υποβάλλεται για έγκριση στην Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ.

- Το εν λόγω Αναθεωρημένο Επιχειρησιακό Σχέδιο παρουσιάζει όλα τα απαραίτητα οργανωτικά, λειτουργικά και χρηματοοικονομικά μέτρα για την επαναφορά της κατάστασης της Εταιρείας εντός των προβλέψεων του αρχικού επιχειρησιακού σχεδίου και του ετήσιου προϋπολογισμού. (άρθρο 14)

2. Ορίζεται ότι, από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, κατά τα ειδικότερα προβλεπόμενα στο άρθρο 16, καταργούνται οι διατάξεις των άρθρων 1, 2, 3, 4 και 5 του ν. 2669/1998, όπως ισχύουν, που αναφέρονται στην οργάνωση των Αστικών Συγκοινωνιών, τις αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ, το μετοχικό κεφάλαιο, τα διοικητικά συμβούλια και τους προϋπολογισμούς των ΟΑΣΑ, ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ κ.λπ. και σε κάθε γενική ή ειδική διάταξη νόμου που αντίκειται στις διατάξεις του υπό ψήφιση νόμου.

(άρθρα 15, 16)

Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

I. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη, από την χορήγηση επιδότησης στον ΟΑΣΑ, σε ποσοστό μέχρι το 40%, κατ' ανώτατο όριο, του λειτουργικού κόστους αυτού. (άρθρο 6, παρ. 6, περ. (α) και (δ) και 7)

Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από το ύψος του διαχειριστικού αποτελέσματος των ανωτέρω Εταιρειών, όπως θα προκύψει μετά τον συμψηφισμό τυχόν υπάρχοντος πλεονάσματος. Εκτιμάται, πάντως, ότι θα ανέλθει, κατ' ανώτατο όριο, στο ποσό των 214.650.000 ευρώ, περίπου.

2. Δαπάνη, από την: α. ανάληψη από το Δημόσιο του υφιστάμενου υπολοίπου οφειλόμενου τραπεζικού δανεισμού (κεφαλαίου και τοκοχρεολυσίου) των συγχωνευμένων εταιρειών, κατά την ημέρα ολοκλήρωσης του μετασχηματισμού αυτών. (άρθρο 3, παρ. 1) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής, η οποία θα αποπληρωθεί τμηματικά (ανάλογα με τη διάρκεια του κάθε δανείου) σε βάθος χρόνου έως και το 2018, ανέρχεται στο ποσό των 2.826.000.000 ευρώ, περίπου.

β. καταβολή επιχορήγησης, για τα επενδυτικά προγράμματα του ΟΑΣΑ και των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ. (άρθρο 6, παρ. 2) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εκτιμάται ότι, θα ανέλθει, για τα έτη 2011 – 2013, στο ποσό των 160.000.000 ευρώ, περίπου, συνολικά.

3. Ενδεχόμενη δαπάνη, από τυχόν καταβολή της διαφοράς του αντιτίμου του κομίστρου, στην περίπτωση σύναψης σχετικής σύμβασης για χορήγηση δωρεάν ή μειωμένου κομίστρου σε δικαιούχα άτομα.. (άρθρο 6, παρ. 4) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός δικαιούχων δωρεάν ή μειωμένου κομίστρου κ.λπ).

4. Απώλεια εσόδων του δημοσίου, από τη: α. μη είσπραξη φόρων ή τελών, λόγω της απαλλαγής από αυτούς: αα) της μεταβίβασης στον ΟΑΣΑ των μετοχών της ΑΜΕΛ, της ΤΡΑΜ και της ΕΘΕΛ (άρθρο 1, παρ. 3), ββ)

της μεταβίβασης, χωρίς αντάλλαγμα, στην ΑΜΕΛ ή στη ΣΤΑΣΥ του συνόλου του τροχαίου και λοιπού υλικού της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. (άρθρο 1, παρ. 4) γγ) της μεταβίβασης στις ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ των ακινήτων και των εμπραγμάτων δικαιωμάτων επ' αυτών, των περιουσιακών στοιχείων και των εμπραγμάτων δικαιωμάτων πάσης φύσεως των απορροφούμενων εταιρειών (άρθρο 2, παρ. 2 και 3), δδ) των αυξήσεων του μετοχικού κεφαλαίου των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ και της κεφαλαιοποίησης των χρεών των φορέων αυτών που δεν είχαν προηγουμένως κεφαλαιοποιηθεί. (άρθρο 3, παρ. 3)

β. Διαγραφή των χρεών των συγχωνευόμενων εταιρειών έναντι του δημοσίου. (άρθρο 3, παρ. 1) Η απώλεια εσόδων εκ της αιτίας αυτής ανέρχεται στο ποσό των 752.000.000 ευρώ.

5. Ενδεχόμενη απώλεια εσόδων του δημοσίου, από τη μη είσπραξη φόρου εισοδήματος, λόγω της απαλλαγής από αυτόν του τυχόν πλεονάσματος που διανέμεται στον ΟΑΣΑ, με τη μορφή μερίσματος, τυχόν υπάρχοντος πλεονάσματος στις ΟΣΥ, ΣΤΑΣΥ ή τις εταιρείες που ιδρύονται από τον ΟΑΣΑ. (άρθρο 6, παρ. 7)

6. Ενδεχόμενη εξοικονόμηση δαπάνης από τυχόν περικοπή των κρατικών επιδοτήσεων προς τις εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ, λόγω μη συμμόρφωσης των Διοικήσεων των εν λόγω Εταιρειών για κατάρτιση Αναμορφωμένου Επιχειρησιακού Σχεδίου στην περίπτωση απόκλισης μεγαλύτερης του 10% σε ετήσια βάση, των απολογισμών από τον τρέχοντα προϋπολογισμό και το επιχειρησιακό σχέδιο των Εταιρειών αυτών. [άρθρο 6, παρ. 6 (β)]

II. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού των ο.τ.α. α' και β' βαθμού, των ν.π.δ.δ. και των λοιπών φορέων του δημοσίου τομέα.

Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν: ι) Σύσταση προσωπαγών θέσεων στους ανωτέρω φορείς, για την μεταφορά: αα) του πλεονάζοντος προσωπικού Α' φάσης [εργαζόμενοι στους Παλαιούς Φορείς (ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΑΜΕΛ, ΗΣΑΠ ΚΑΙ ΤΡΑΜ) και τον ΟΑΣΑ], στην περίπτωση που δεν υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις στους Φορείς Υποδοχής. (άρθρο 9, παρ. 5 (δ)) και ββ) του πλεονάζοντος προσωπικού Β' φάσης [εργαζόμενοι στο Νέο Φορέα (ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ) και τον ΟΑΣΑ], στην περίπτωση που δεν υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις, όταν μετά την ισχύ του Οργανογράμματος των Νέων Φορέων καταργηθούν οργανικές θέσεις. (άρθρο 11 παρ. 7)

- Η ανωτέρω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμό συνιστώμενων θέσεων, κατηγορία υπαλλήλου κ.λπ.) και από την έκδοση σχετικών κ.υ.α.

- Πάντως, η επιβάρυνση του προϋπολογισμού των Φορέων Υποδοχής για το σύνολο του μεταφερόμενου προσωπικού της Α' φάσης (1.500 εργαζόμενοι) σε κενές οργανικές θέσεις και σε συνιστώμενες προσωποπαγείς εκτιμάται στο ποσό των 30.000.000 ευρώ, περίπου, ετησίως.

Αθήνα 26, Ιανουαρίου 2011

Ο Γενικός Διευθυντής

Βασίλειος Κατριβέσης

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου «Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των Αστικών Συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις»

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου νομοσχεδίου προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

I. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη, από την χορήγηση επιδότησης στον ΟΑΣΑ, σε ποσοστό μέχρι το 40%, κατ' ανώτατο όριο, του λειτουργικού κόστους αυτού, για την κάλυψη του συνολικού ετήσιου λειτουργικού ελλείμματος των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ. (άρθρο 6, παρ. 6, περ. (α) και (δ) και 7)

Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από το ύψος του ελλείμματος των ανωτέρω Εταιρειών, όπως θα προκύψει μετά τον συμψηφισμό τυχόν υπάρχοντος πλεονάσματος. Εκτιμάται, πάντως, ότι θα ανέλθει, κατ' ανώτατο όριο, στο ποσό των 214.650.000 ευρώ, περίπου.

2. Δαπάνη, από την: α. ανάληψη από το Δημόσιο του υφιστάμενου υπολοίπου οφειλόμενου τραπεζικού δανεισμού (κεφαλαίου και τοκοχρεολυσίου) των συγχωνευόμενων εταιρειών, κατά την ημέρα ολοκλήρωσης του μετασχηματισμού αυτών. (άρθρο 3, παρ.1) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής, η οποία θα αποπληρωθεί τμηματικά (ανάλογα με τη διάρκεια του κάθε δανείου) σε βάθος χρόνου έως και το 2018, ανέρχεται στο ποσό των 2.826.000.000 ευρώ, περίπου.

β. καταβολή επιχορήγησης, για τα επενδυτικά προγράμματα του ΟΑΣΑ και των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ. (άρθρο 6, παρ. 2) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εκτιμάται ότι, θα ανέλθει, για τα έτη 2011 – 2013, στο ποσό των 160.000.000 ευρώ, περίπου, συνολικά.

3. Ενδεχόμενη δαπάνη, από τυχόν καταβολή της διαφοράς του αντιτίμου του κομίστρου, στην περίπτωση σύναψης σχετικής σύμβασης για χορήγηση δωρεάν ή μειωμένου κομίστρου σε δικαιούμενα άτομα. (άρθρο 6, παρ.4) Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμό χορηγούμενων δωρεάν ή μειωμένων κομίστρου κ.λπ).

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπιστούν από τις πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού.

4. Απώλεια εσόδων του δημοσίου, από τη: α. μη είσπραξη φόρων ή τελών, λόγω της απαλλαγής από αυτούς : αα) της μεταβίβασης στον ΟΑΣΑ των μετοχών της ΑΜΕΛ, της ΤΡΑΜ και της ΕΘΕΛ (άρθρο 1, παρ. 3), ββ) της μεταβίβασης, χωρίς αντάλλαγμα, στην ΑΜΕΛ ή στη ΣΤΑΣΥ του συνόλου του τροχαίου και λοιπού υλικού της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. (άρθρο 1, παρ.4) γγ) της μεταβίβασης στις ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ των ακινήτων και των εμπραγμάτων δικαιωμάτων επ' αυτών, των περιουσιακών στοιχείων και των εμπραγμάτων δικαιωμάτων πάσης φύσεως των απορροφούμενων εταιρειών (άρθρο 2, παρ.2 και 3), δδ) των αυξήσεων του μετοχικού κεφαλαίου των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ και της κεφαλαιοποίησης των χρεών των φορέων αυτών που δεν είχαν προηγουμένως κεφαλαιοποιηθεί. (άρθρο 3, παρ. 3)

β. Διαγραφή των χρεών των συγχωνευόμενων εταιρειών έναντι του δημοσίου. (άρθρο 3, παρ.1) Η απώλεια ε-

σόδων εκ της αιτίας αυτής ανέρχεται στο ποσό των 752.000.000 ευρώ.

5. Ενδεχόμενη απώλεια εσόδων του δημοσίου, από τη μη είσπραξη φόρου εισοδήματος, λόγω της απαλλαγής από αυτόν της διανομής στον ΟΑΣΑ, με τη μορφή μερίσματος, τυχόν υπάρχοντος πλεονάσματος στις ΟΣΥ, ΣΤΑΣΥ ή τις εταιρείες που ιδρύονται από τον ΟΑΣΑ.

(άρθρο 6, παρ. 7)

Οι ανωτέρω απώλειες εσόδων θα αναπληρώνονται από άλλες πηγές εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού.

II. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού των ο.τ.α. α' και β' βαθμού, των ν.π.δ.δ. και των λοιπών φορέων του δημοσίου τομέα.

Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν: ι) Σύσταση προσωπικών θέσεων στους ανωτέρω φορείς, για την μεταφορά: αα) του πλεονάζοντος προσωπικού Α' φάσης [εργαζόμενοι στους Παλαιούς Φορείς (ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΑΜΕΛ, ΗΣΑΠ ΚΑΙ ΤΡΑΜ) και τον ΟΑΣΑ], στην περίπτωση που δεν υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις στους Φορείς Υποδοχής. (άρθρο 9, παρ. 5 (δ)) και ββ) του πλεονάζοντος προσωπικού Β' φάσης [εργαζόμενοι στο Νέο Φορέα (ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ) και τον ΟΑΣΑ], στην περίπτωση που δεν υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις, όταν μετά την ισχύ του Οργανογράμματος των Νέων Φορέων καταργηθούν οργανικές θέσεις. (άρθρο 11 παρ.7)

- Η ανωτέρω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμό συνιστώμενων θέσεων, κατηγορία υπαλλήλου κ.λπ.) και από την έκδοση σχετικών κ.υ.α.

- Πάντως, η επιβάρυνση του προϋπολογισμού των φορέων υποδοχής για το σύνολο του μεταφερόμενου προσωπικού της Α' φάσης (1.500 εργαζόμενοι) σε κενές οργανικές θέσεις και σε συνιστώμενες προσωποπαγείς εκτιμάται στο ποσό των 30.000.000 ευρώ, περίπου, ετησίως.

Η ανωτέρω δαπάνη θα αντιμετωπιστεί από τις πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού των οικείων ο.τ.α., ν.π.δ.δ. και λοιπών φορέων του δημοσίου τομέα, κατά περίπτωση.

Αθήνα, 26 Ιανουαρίου 2011

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ****ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ**

Γ. Παπακωνσταντίνου

Δ. Ρέππας