

ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Με το ν.δ.. 3721/1957 και την υπογραφείσα σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 22 αυτού, δημιουργήθηκε ο Ο.Α.Σ.Θ. και θεσμοθετήθηκαν οι βασικοί κανόνες οργάνωσης και εκμετάλλευσης των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης και σχέσεων Ο.Α.Σ.Θ. - Δημοσίου, που διέπονταν από την οικονομική συμφωνία του άρθρου 36 του ίδιου νομοθετικού διατάγματος.

Το θεσμικό πλαίσιο του ν.δ. 3721/1957, παρά τις τροποποιήσεις που υπέστη με τις διατάξεις των νόμων, νομοθετικών διαταγμάτων, προεδρικών διαταγμάτων ή υπουργικών αποφάσεων, στη βασική του φιλοσοφία και δομή παρέμεινε αναλλοίωτο και εφαρμόστηκε επί 43 περίπου έτη.

Το ν.δ. 3721/1957 τροποποιήθηκε έκτοτε και συμπληρώθηκε με τις διατάξεις:

α. Του ν.δ. 4250/1962 «Περί κυρώσεως πράξεως του Υπουργικού Συμβουλίου αφορώντων εις τας λεωφορειακάς συγκοινωνίας της Θεσσαλονίκης και τροποποιήσεως ενίων διατάξεων του ν.δ. 3721/1957».

β. Του ν.δ. 716/1970 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεων τινών του ν.δ. 3721/1957 «Περί συστάσεως Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.)».

γ. Της κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 5 του ν.δ. 716/1970 υπουργικής απόφασης αριθμ. Γ13758/6820/70 «Περί λειτουργίας και διαχειρίσεως του δια του άρθρου 5 του ν.δ. 716/1970 συσταθέντος ασφαλιστικού κεφαλαίου».

δ. Του ν.δ. 1279/1972 «Περί τροποποιήσεως των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου 1 και του άρθρου 7 του ν.δ. 716/1970».

ε. Του π.δ. 84/1973 «Περί μεταβιβάσεως αρμοδιοτήτων του Υπουργού Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών επί του Ο.Α.Σ.Θ. στον Νομάρχη Θεσσαλονίκης».

στ. Του π.δ. 600/1976 «Περί τροποποιήσεως του άρθρου μόνου του π.δ. 84/73....».

ζ. Του ν. 866/1979 «Περί τροποποιήσεως διατάξεων τινών του ν.δ. 3721/1957 περί συστάσεως Ο.Α.Σ.Θ., ως τροποποιηθέν ισχύει και της κατ' άρθρον 22 τούτου υπογραφείσης συμβάσεως και άλλων τινών διατάξεων».

η. Του π.δ. 505/1979 «Περί καθιερώσεως νέων λεωφορειακών γραμμών εξυπηρετούμενων υπό του Ο.Α.Σ.Θ. και περί ορισμού του αριθμού των μετατασσομένων εις τον Ο.Α.Σ.Θ. λεωφορείων εντεταγμένων εις το ΚΤΕΛ του Ν. Θεσσαλονίκης».

θ. Του άρθρου 34 του ν. 1959/1991 «Για τις οδικές μεταφορές, τις επικοινωνίες και άλλες διατάξεις».

ι. Του άρθρου 6 του ν. 2366/1995 «Ρύθμιση θεμάτων Οργανισμών και Υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και άλλες διατάξεις».

ια. Του άρθρου 12 του ν. 2465/1997 «Θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών».

ιβ. Της περίπτωσης 1 του Κεφαλαίου Ι της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του ν. 2647/1998 «Μεταβίβαση αρ-

μοδιοτήτων στις Περιφέρειες και την Αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις».

Εξ όλων αυτών των τροποποιήσεων και συμπληρώσεων του ν.δ. 3721/1957, χρήζει ιδιαίτερης μνείας το άρθρο 10 του ν. 866/1979 που παρέτεινε το έργο του Ο.Α.Σ.Θ. για δεκαεννέα (19) έτη από της λήξεώς του (με βάση το ν.δ. 3721/1957 έληγε στις 31.12.1981), διότι έγινε προσαρμογή του ετήσιου επιχειρηματικού κέρδους στο 15% επί του απασχολούμενου κεφαλαίου, αντί του 20% και στη συνέχεια 18% της αρχικής σύμβασης.

Οι βασικότερες εκ των διατάξεων της ισχύουσας οικονομικής συμφωνίας ήταν οι εξής:

α. Μία από τις βασικές φιλοσοφίες της οικονομικής συμφωνίας ήταν ότι με την κάθε φορά εφαρμοζόμενη τιμολογιακή πολιτική θα καλύπτονταν οι δαπάνες λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ. και το προκαθορισμένο επιχειρηματικό κέρδος (20% μέχρι το 1967, 18% από το 1968 έως το 1979 και 15% από το 1980 έως το 2000) επί του απασχολούμενου κεφαλαίου. Ως απασχολούμενο κεφάλαιο νοείται, κατά την ισχύουσα σύμβαση, η εκάστοτε πραγματική αξία των κυκλοφορούντων λεωφορείων ως καινούργιών, καθώς και η εκάστοτε πραγματική αξία των εγκαταστάσεων του Ο.Α.Σ.Θ..

Η ρύθμιση για το επιχειρηματικό κέρδος οδηγούσε ή θα μπορούσε να οδηγήσει σε αύξηση του επενδυμένου (απασχολούμενου) κεφαλαίου, αφού αποτελούσε τη βάση υπολογισμού και μεταβολής του. Η ρύθμιση αυτή, περὶ καθορισμού της αξίας των λεωφορείων ως καινούργιών, οδηγούσε σε προσφυγές στη Διαιτησία. Αντίθετα η ρύθμιση, με το προκαθορισμένο επιχειρηματικό κέρδος, χωρίς να υπάρχει εξάρτηση από το παραγόμενο έργο ή τις δαπάνες παραγωγής του, δεν δημιουργούσε κίνητρα αύξησης του μεταφορικού έργου και μείωσης των δαπάνων παραγωγής του.

β. Η οικονομική συμφωνία, στο χρονικό διάστημα που δεν καταβάλλονταν επιχορήγηση στον Ο.Α.Σ.Θ. αλλά εγκρίνονταν το κάθε φορά προσήκον κόμιστρο, δεν προκαλούσε αρνητικές οικονομικές συνέπειες. Όμως από τη χρονική περίοδο που εφαρμόστηκε, στις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης πολιτική μειωμένων κομίστρων (κοινωνική πολιτική), άρχισαν να δημιουργούνται ελλείμματα τα οποία προσδιορίζονταν, κάθε φορά, από το Διαιτητικό Δικαστήριο και καλύπτονταν από τον Κρατικό Προϋπολογισμό.

Αυτή η εξέλιξη φαίνεται παραστατικά στον πίνακα που ακολουθεί, στον οποίο οι μεταβολές των βασικών μεγεθών ανάγονται σε ποσοστά και συγκρίνονται με τη Μεταβολή του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή (Μ.Δ.Τ.Κ.).

ΠΙΝΑΚΑΣ 1				
ΧΡΗΣΗ	ΣΥΝΟΛΟ ΔΑΠΑΝΩΝ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ Μ.Δ.Τ.Κ.	ΔΑΠΑΝΕΣ ΜΕ Μ.Δ.Τ.Κ.	
1989	10,236 δις	-	14,8%	-
1990	12,344 δις	20,5%	22,9%	11,750 δις
1991	14,696 δις	19%	18%	14,441 δις
1992	17,069 δις	16%	14,4%	17,041 δις
1993	20,092 δις	17,7%	12%	19,495 δις
1994	22,507 δις	12%	10,7%	21,834 δις
1995	25,506 δις	13,3%	7,1%	24,170 δις
1996	29,013 δις	13,7%	7,3%	25,886 δις
1997	31,430 δις	8,3%	4,7%	27,776 δις
1998	32,691 δις	4%	3,9%	29,082 δις
1999	33,805 δις	3,4%	2,7%	30,216 δις
2000	35,599 δις	5,3%	2,5%	30,971 δις

(Πρ/σμός)

Από τον πίνακα 1 αξίζει να επισημάνουμε τα εξής:

α. Σε όλες τις χρήσεις οι μεταβολές των δαπανών ήταν μεγαλύτερες της Μ.Δ.Τ.Κ. και

β. Στις 31.12.2000 αυτή η διαφορά προσεγγίζει συνολικά τα 4,628 δις δρχ. ή ποσοστό 15% περίπου.

Οι κατηγορίες δαπανών που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό των, κατ' έτος, συνολικών δαπανών του Ο.Α.Σ.Θ., για τον υπολογισμό του κομίστρου και της επιδότησης με την ισχύουσα οικονομική συμφωνία είναι:

1. *Απόσβεση μεταφορικών μέσων:* Ως χρόνος απόσβεσης λαμβάνονται τα 15 έτη και ως αποσβεστέα αξία, η αξία του οχήματος ως καινούργιες (χωρίς ελαστικά), στην οποία προστίθεται η αξία ενός εφεδρικού ελαστικού και ενός καινούργιους εφεδρικού κινητήρα. Η ετήσια απόσβεση ισούται με το 1/15 της πιο πάνω αποσβεστέας αξίας.

2. *Απόσβεση ακινήτων και εγκαταστάσεων:* Ως χρόνος αποσβέσεως για τα μεν ακίνητα ορίζονται τα 30 χρόνια και ως αποσβεστέα αξία η αξία κτήσης αυτών, ενώ για τα εργαλεία, μηχανήματα, κ.λπ., ορίζονται τα 15 χρόνια και ως αποσβεστέα αξία η αξία κτήσης αυτών.

3. *Κονδύλι δαπανών συντήρησης και επισκευών:* Ορίζεται σε ποσοστό 13% ετησίως, της, κατά το υπολογιζόμενο έτος, αξίας εκάστου λεωφορείου ως καινούργιους και για ετήσια χιλιομετρική διάνυση έως και 60.000 χιλιομετρών. Στο ποσοστό αυτό περιλαμβάνεται η ετήσια δαπάνη για στέγαση, καθαρισμό, πλύση, λίπανση (πλην κινητήρος), συντήρηση και επισκευή, καθώς και η μισθοδοσία και οι αποδοχές του απασχολούμενου, γι' αυτές τις εργασίες, προσωπικού.

Το ποσοστό αυτό προσαυξάνεται ανάλογα με την υπέρβαση των 60.000 χλμ. ανά λεωφορείο.

4. *Κονδύλι δαπάνης προσωπικού:* Περιλαμβάνεται η ετήσια αμοιβή του απασχολούμενου προσωπικού στον Ο.Α.Σ.Θ., με οποιαδήποτε σχέση εργασίας, εκτός του προσωπικού που απασχολείται στις «υπηρεσίες διοίκησης» και στις «υπηρεσίες συντήρησης και επισκευών».

5. *Κονδύλι εργοδοτικών ασφαλιστικών εισφορών:* Περιλαμβάνονται οι ετήσιες εισφορές υπέρ Ι.Κ.Α., και λοιπών ασφαλιστικών οργανισμών ή ταμείων.

6. *Κονδύλι γενικών δαπανών:* Περιλαμβάνονται τα ετησίως καταβαλλόμενα ποσά στο Ασφαλιστικό Κεφάλαιο, ως εισφορές, καθώς και ασφάλιστρα κατά παντός άλλου κινδύνου, τέλη ταξινόμησης και κυκλοφορίας, δημοτικοί φόροι και κάθε άλλη δαπάνη που δεν καθορίζεται σαφώς στις άλλες κατηγορίες δαπανών (τόκοι δανείων, ενοίκια γραφείων κίνησης, δαπάνες προμήθειας εισιτηρίων, έξοδα διαίτησας, και λοιπά μικροέξοδα).

7. *Κονδύλι δαπανών διοίκησης:*

Σ' αυτό περιλαμβάνονται οι δαπάνες του προσωπικού που απασχολείται στις υπηρεσίες διοίκησης και όλες οι σχετικές δαπάνες, όπως αμοιβές Συμβουλίων (υπηρεσιακού - πειθαρχικού - εποπτικού), γραφικά, έντυπα, δημόσιες σχέσεις, αποσβέσεις κτιρίων και επίπλων κ.λπ.. Γενικά κάθε δαπάνη που ανάγεται στη λειτουργία των υπηρεσιών διοίκησης και σε συναφείς λειτουργίες. Το κονδύλι αυτό ορίζεται ότι δεν μπορεί να υπερβαίνει ετησίως το 6% των ακαθάριστων εισπράξεων του Ο.Α.Σ.Θ..

8. *Κονδύλι απρόβλεπτων δαπανών:* Ανέρχεται σε ποσοστό 2% επί των δαπανών των περιπτώσεων 1-7 που προαναφέρθηκαν.

9. *Μεταβλητές δαπάνες:* Περιλαμβάνονται δαπάνες προμήθειας καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών (με

αναγόμωση αυτών). Ειδικά για τα ελαστικά προσδιορίζεται διάρκεια ζωής τα 60.000 χλμ..

10. *Επιχειρηματικό κέρδος:* Λαμβάνεται, κατ' έτος, ίσο με το 15% επί του ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ. Ως απασχολούμενο κεφάλαιο για τον υπολογισμό του ετήσιου επιχειρηματικού κέρδους νοείται:

α. Η εκάστοτε πραγματική αξία των μεταφορικών μέσων, ως καινούργιων.

β. Η εκάστοτε πραγματική αξία των εγκαταστάσεων του Ο.Α.Σ.Θ..

Αν αξιολογηθούν τα απολογιστικά στοιχεία του επιχειρηματικού κέρδους και συγκριθούν με τη Μ.Δ.Τ.Κ., προκύπτει ότι από το 1989 έως και το 2000 μεταβάλλονταν κάθε χρόνο σε ποσοστό μεγαλύτερο από τη Μ.Δ.Τ.Κ., όπως φαίνεται και από τον παρακάτω πίνακα:

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΕΤΟΣ	ΚΑΤΑΒΛΗΘΕΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΚΕΡΔΟΣ	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ	Μ.Δ.Τ.Κ.	ΤΕΚΜΑΡΤΟ Ε.Κ. ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ Μ.Δ.Τ.Κ.
1989	1.154.850.000	-	14,8	1.154.840.000
1990	1.370.006.000	19%	22,9	1.325.576.000
1991	1.672.310.000	22%	18	1.629.368.000
1992	2.022.664.000	21%	14,4	1.922.654.000
1993	2.370.877.000	17%	12	2.199.517.000
1994	2.679.901.000	13%	10,7	2.463.459.000
1995	2.996.093.000	12%	7,1	2.727.049.000
1996	3.460.933.000	15,5%	7,3	2.926.123.000
1997	3.774.960.000	9%	4,9	3.069.503.000
1998	4.106.976.000	9%	3,9	3.189.214.000
1999	4.302.155.000	5%	2,7	3.275.323.000
2000	4.541.869.000	5,5%	2,5	3.357.206.000

Εκτός των συγκριτικών στοιχείων της μεταβολής του επιχειρηματικού κέρδους σε σχέση με τη Μ.Δ.Τ.Κ., επισημαίνονται και τα εξής χαρακτηριστικά στοιχεία:

α. Στην οικονομική συμφωνία, με την οποία αναγνωρίζονταν όλες οι δαπάνες λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ., σε συνδυασμό με το προκαθορισμένο επιχειρηματικό κέρδος, δεν υπήρχε επιχειρηματικό ρίσκο, αφού όχι μόνο καλύπτονταν όλες οι δαπάνες, αλλά και το επιχειρηματικό κέρδος, ανεξαρτήτως των αποτελεσμάτων του Ο.Α.Σ.Θ..

β. Η αναγωγή του επιχειρηματικού κέρδους σε ποσοστό επί του απασχολούμενου, κάθε φορά, κεφαλαίου και μάλιστα λογιζομένου αυτού ως καινούργιους, δημιουργούσε κίνητρα αύξησης του απασχολούμενου κεφαλαίου.

γ. Η αναγνώριση όλων των παραγόμενων δαπανών και το γεγονός ότι οποιαδήποτε αύξηση αυτών δεν επηρέαζε το επιχειρηματικό κέρδος, δεν δημιουργούσε κίνητρα μείωσης των δαπανών λειτουργίας του.

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

ΝΕΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ - Ο.Α.Σ.Θ.

Αξιολογώντας όλα τα παραπάνω, η Κυβέρνηση φέρνει στη Βουλή την πρότασή της για τη νέα οικονομική συμφωνία, η οποία διαμορφώθηκε μετά από εκτενή διάλογο με Διοίκηση Ο.Α.Σ.Θ., εργαζόμενους, Εκπροσώπους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης και άλλους

Φορείς, διέπεται δε από τις παρακάτω βασικές αρχές:

α. Με τη νέα οικονομική συμφωνία δημιουργούνται κίνητρα μείωσης δαπανών, αύξησης εσόδων και συνεχούς βελτίωσης της ποιότητας και ποσότητας των παρεχόμενων συγκοινωνιακών υπηρεσιών.

β. Προσαρμόζεται το ετήσιο επιχειρηματικό κέρδος σε ένα κοινά αποδεκτό επίπεδο και συνδέεται με το παραγόμενο έργο και τα πάγια στοιχεία του Ο.Α.Σ.Θ.. Με αυτή τη φιλοσοφία παρέχονται κίνητρα στους μετόχους για συνεχή αύξηση των εσόδων και μείωση των δαπανών, αλλά και για εκσυγχρονισμό και βελτίωση της υποδομής.

γ. Προσδιορίζονται σαφώς οι δαπάνες που το Ελληνικό Δημόσιο αναγνωρίζει για τον υπολογισμό της, κάθε φορά, καταβαλλόμενης αντισταθμιστικής καταβολής, με πλήρη περιγραφή των μεταβολών και των στόχων που πρέπει να επιτυγχάνονται.

δ. Δημιουργείται απλός και σαφής μηχανισμός συνεχούς βελτίωσης των οικονομικών αποτελεσμάτων του Ο.Α.Σ.Θ., που θα έχουν ως αποτέλεσμα οφέλη, για το Ελληνικό Δημόσιο, τους Μετόχους, τους εργαζόμενους στον Ο.Α.Σ.Θ. και το επιβατικό κοινό της Θεσσαλονίκης.

ε. Προβλέπονται κίνητρα αύξησης της παραγωγικότητας των εργαζομένων.

στ. Δεν υπάρχει εμπλοκή του Κράτους στα εσωτερικά του Ο.Α.Σ.Θ. (οργανωτικά ή λειτουργικά), όπως ο ορισμός του Γενικού Διευθυντή κ.λπ..

ζ. Ορίζεται ένας απλός μηχανισμός υπολογισμού της, κάθε φορά, οφειλόμενης αντισταθμιστικής καταβολής, λόγω διατήρησης των κομίστρων σε χαμηλότερα, του προσήκοντος, επίπεδα (κοινωνική πολιτική).

Άρθρο 1

Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης

Συστήνεται στη Θεσσαλονίκη το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.), το οποίο είναι εντεκαμελές, ορίζεται με τριετή θητεία και αποτελεί το όργανο σχεδιασμού, προγραμματισμού, εποπτείας και ελέγχου επί των αστικών συγκοινωνιών, καταργουμένου του Εποπτικού Συμβουλίου. Με τη ρύθμιση αυτή δημιουργείται ένα θεσμικό όργανο, με διοικητική αυτοτέλεια και οικονομική αυτοδυναμία, το οποίο έχει ως σκοπό τη βέλτιστη οργάνωση και λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών και την εποπτεία επί των παρεχόμενων αστικών συγκοινωνιών.

Η συγκρότησή του, με τους τρεις (3) εκπροσώπους των Υπουργείων Μεταφορών και Επικοινωνιών, Οικονομικών και Μακεδονίας Θράκης, έναν εκπρόσωπο της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, έναν εκπρόσωπο του Νομαρχιακού Συμβουλίου, δύο εκπροσώπους της ΤΕΔΚΘ, καθώς και τους εκπροσώπους του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, του Εργατικού Κέντρου Θεσσαλονίκης και της Αστυνομικής Διεύθυνσης Θεσσαλονίκης, σε συνδυασμό με την ειδική ρύθμιση περί απόλυτης πλειοψηφίας (τουλάχιστον 6 ψήφοι υπέρ) για τη λήψη αποφάσεων, δημιουργούν ένα όργανο που συνδυάζει την επιστημονική επάρκεια και την εκπροσώπηση των σημαντικότερων φορέων της περιοχής, αλλά και την ευρύτερη δυνατή συναίνεση και αποδοχή επί των αποφάσεων του λόγω της αυξημένης πλειοψηφίας με την οποία αυτές θα λαμβάνονται.

Η υποχρεωτική συμμετοχή στις συνεδριάσεις του, του

Προέδρου ή άλλου εκπροσώπου του Ο.Α.Σ.Θ. και εκπροσώπου των εργαζομένων, με δικαίωμα λόγου, καθιστά το Σ.Α.Σ.Θ. κοινών των απόψεων των δύο αυτών φορέων, προ της λήψης των αποφάσεών του, αφού το σύνολο σχεδόν των αποφάσεών του υλοποιούνται από αυτούς, αποφάσεις που επηρεάζουν και τα συμφέροντα των μελών τους. Επίσης προβλέπεται η δυνατότητα να καλούνται στις συνεδριάσεις του και εκπρόσωποι άλλων φορέων, ενώ είναι υποχρεωτική η παρουσία και το δικαίωμα λόγου εκπροσώπου των ΚΤΕΛ, αν το προς συζήτηση θέμα αφορά την μεταβολή της περιοχής εξυπηρέτησης.

Η κάλυψη των δαπανών του Σ.Α.Σ.Θ. (ανάθεση μελετών, αποζημίωση ειδικών συνεργατών, τεχνική και γραμματειακή υποστήριξη κ.λπ.) γίνεται υποχρεωτικά από τον Ο.Α.Σ.Θ., από τον ειδικό λογαριασμό της παραγράφου 11 (ποσοστό 1% επί των εισπράξεων του Ο.Α.Σ.Θ. από κόμιστρα και άλλες πηγές), ρύθμιση που εξασφαλίζει την οικονομική επάρκεια και δημιουργεί τις κατάλληλες συνθήκες για την επίτευξη των σκοπών του.

Οι ρυθμίσεις για την εισαγωγή των θεμάτων ενώπιον του Σ.Α.Σ.Θ., τις γνωμοδοτικές και αποφασιστικές αρμοδιότητές του, ιδίως αυτές που άπτονται της ποιότητας των παρεχόμενων αστικών συγκοινωνιών, της αναδιάρθρωσης αυτών, του καθορισμού προτύπων εξυπηρέτησης, της έγκρισης Χ.Υ.Κ. και γενικά της μελέτης και έγκρισης λήψης κάθε μέτρου που θα συμβάλλει στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, από τον Ο.Α.Σ.Θ., συντελούν στη βελτίωση της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού.

Άρθρο 2

Εκτέλεση αστικής συγκοινωνίας από Ο.Τ.Α.

Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρώτης βαθμίδας αποκτούν τη δυνατότητα, μετά από συγκοινωνιακή μελέτη και πρόταση προς το Σ.Α.Σ.Θ. και σχετική απόφαση του Σ.Α.Σ.Θ., να αναλαμβάνουν την εκτέλεση ενδο-δημοτικής ή διαδημοτικής αστικής συγκοινωνίας, είτε αυτοτελώς είτε σε συνεργασία με όμορους Ο.Τ.Α., για την ανάπτυξη τροφοδοτικών γραμμών προς το βασικό δίκτυο του Ο.Α.Σ.Θ. ή για τη σύνδεση δημοτικών διαμερισμάτων με τα κέντρα των Δήμων ή άλλα υπερτοπικά κέντρα, εφόσον ο Ο.Α.Σ.Θ. αρνείται ή αδυνατεί να εκτελέσει το έργο αυτό.

Με τη διάταξη αυτή, που είναι σαφώς καθορισμένη τόσο ως προς τη διαδικασία, όσο και ως προς την εφαρμογή της, παρέχεται η δυνατότητα ανάπτυξης του βέλτιστου δυνατού συστήματος εξυπηρέτησης των κατοίκων της αστικής περιοχής ευθύνης του Ο.Α.Σ.Θ., που ως αποτέλεσμα θα έχει τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των πολιτών.

Άρθρο 3

Αποζημίωση του ν. 2112/1920

Η προβλεπόμενη, από τις διατάξεις του ν. 2112/1920, αποζημίωση των εργαζομένων από τον εργοδότη τους, όταν αποχωρούν λόγω συνταξιοδότησης, περιορίζεται με τις διατάξεις του α.ν. 173/1967 σε επιχορηγούμενους από τον κρατικό προϋπολογισμό φορείς, σε ύψος που καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, το οποίο ανέρχεται σήμερα σε 1.750.000 δρχ. .

Η ρύθμιση του α.ν. 173/1967 εφαρμόζεται και στον Ο.Α.Σ.Θ., αφού μέρος των δαπανών του Ο.Α.Σ.Θ. κατα-

βάλλεται από τον κρατικό προϋπολογισμό, λόγω διατήρησης των κομίστρων σε επίπεδα χαμηλότερα του προσήκοντος.

Η αντίστοιχη αποζημίωση που ισχύει για τους συγκοινωνιακούς φορείς στην Αθήνα ρυθμίζεται με Σ.Σ.Ε. και ανέρχεται σε 5.000.000 δρχ., ενώ το ανώτατο όριο της αποζημίωσης για ΚΤΕΛ έχει ήδη καταργηθεί με το άρθρο 30 του ν. 2556/1997.

Με βάση τα παραπάνω, διαμορφώθηκε η διάταξη του άρθρου 3, με την οποία:

α. Το ανώτατο όριο της προβλεπόμενης αποζημίωσης καθορίζεται στα 5.000.000 δρχ.

β. Η ρύθμιση ισχύει και εφαρμόζεται σε όσους αποχωρούν μετά την 1.1.2001, που αρχίζει και η ισχύς της οικονομικής συμφωνίας.

γ. Το ανώτατο όριο αυτό δύναται να μεταβάλλεται στο μέλλον με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 4

Συμμετοχή των εργαζομένων στην αύξηση του αριθμού των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ.

Με το άρθρο αυτό ρυθμίζεται κοινά αποδεκτή πρόταση από τους εργαζόμενους και τους Μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ., περί διάθεσης των νέων μετοχών, που θα προκύψουν από αύξηση της δύναμης του Ο.Α.Σ.Θ., σε συνεταιρισμό που θα ιδρύσουν οι μη μέτοχοι εργαζόμενοι στον Ο.Α.Σ.Θ., σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.1667/1986 και τις λοιπές ρυθμίσεις του ίδιου άρθρου.

Σύμφωνα με το άρθρο αυτό προβλέπονται τα εξής:

α. Κάθε νέα μετοχή που θα δίδεται στους εργαζόμενους, θα αντιστοιχεί σε 170 θέσεις επιβατών, που είναι ο μέσος όρος των θέσεων των κυκλοφορούντων λεωφορείων δια των ακέραιων μετοχών.

β. Στο συνεταιρισμό γίνονται μέλη μόνο όσοι έχουν σχέση εξαρτημένης εργασίας με τον Ο.Α.Σ.Θ., ενώ η λύση αυτής, για οποιονδήποτε λόγο, συνεπάγεται και την έξοδο από το συνεταιρισμό.

γ. Τα μέλη του συνεταιρισμού δεν υποχρεούνται σε δεύτερη ασφάλιση, διότι είναι ασφαλισμένοι στο Ι.Κ.Α. ή άλλο ασφαλιστικό φορέα.

δ. Αν τα νέα λεωφορεία ανέλθουν σε 10% τουλάχιστον έναντι των κυκλοφορούντων, ένα μέλος του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ. ορίζεται από το Δ.Σ. του Συνεταιρισμού.

Η αύξηση της δύναμης των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ., επειδή θα προκαλέσει αυξημένο κόστος και κατ' επέκταση αύξηση της αντισταθμιστικής καταβολής, εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από συγκοινωνιακή μελέτη, πρόταση του Σ.Α.Σ.Θ. και γνώμη του Ο.Α.Σ.Θ..

Οι σχετικές αποφάσεις δύνανται να λαμβάνονται ανά τριετία και με αυτές καθορίζεται κάθε στοιχείο που περιλαμβάνεται στην οικονομική συμφωνία Ελληνικού Δημοσίου - Ο.Α.Σ.Θ. και αφορά:

- την επιβατική κίνηση, τα έσοδα, τις δαπάνες και την αντισταθμιστική καταβολή
- το ύψος, τον τρόπο και το χρόνο πληρωμής του εισφερόμενου κεφαλαίου
- κάθε άλλο θέμα.

Άρθρο 5

Μεταβολή περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Ο.Α.Σ.Θ.

Η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης μπορεί να πραγματοποιηθεί και με τη μεταβολή της περιοχής εξυπηρέτησης του Ο.Α.Σ.Θ.. Η μεταβολή (διεύρυνση) της περιοχής είναι επιτρεπτή, εφόσον ταυτόχρονα αντιμετωπιστούν και οι αρνητικές επιδράσεις που η μεταβολή αυτή θα προκαλέσει στο υπεραστικό ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, που εξυπηρετεί τις περιοχές αυτές με υπεραστική συγκοινωνία.

Για την υλοποίηση αυτής της προοπτικής, προβλέπονται μια σειρά από ενέργειες και διαδικασίες, που εξασφαλίζουν τη βέλτιστη απόδοση και την ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιδράσεων, όπως:

1. Το Σ.Α.Σ.Θ. υποχρεούται, εντός έξι (6) μηνών από τη σύστασή του, να υποβάλει την εισήγηση προς τους Υπουργούς, μετά από εκπόνηση συγκοινωνιακής και τεχνικοοικονομικής μελέτης, με την οποία καθορίζονται τα όρια των περιοχών, οι γραμμές, οι διαδρομές, τα δρομολόγια, ο αριθμός των νέων λεωφορείων, η αναμενόμενη επιβατική κίνηση, το κόστος, το προσήκον κόμιστρο για την κάλυψη του κόστους, ο αριθμός, οι ειδικότητες και οι προϋποθέσεις ένταξης στον Ο.Α.Σ.Θ. προσωπικού των ΚΤΕΛ και κάθε σχετικό θέμα. Έκτοτε μεταβολή της περιοχής εγκρίνεται μετά την πάροδο τριετίας, τουλάχιστον, από την προηγούμενη.

2. Η μεταβολή εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από εισήγηση του Σ.Α.Σ.Θ. και γνώμη του Ο.Α.Σ.Θ. και του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, με την οποία εγκρίνονται όλα τα στοιχεία εκμετάλλευσης.

3. Για το νέο έργο υπογράφεται συμπληρωματική οικονομική συμφωνία, ενώ η διάρκειά της ταυτίζεται με το χρόνο λήξης και της ισχύουσας συμφωνίας.

4. Οι μετοχές που αντιστοιχούν στα νέα λεωφορεία που τίθενται σε κυκλοφορία για την εξυπηρέτηση των νέων περιοχών, διατίθενται σε συνεταιρισμό που ιδρύουν οι μέτοχοι του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, στον οποίο παραμένουν όσο διαρκεί και η σχέση του μετόχου με το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης.

5. Κατά τα λοιπά ισχύουν και εφαρμόζονται οι ρυθμίσεις που διέπουν και την αύξηση της δύναμης των λεωφορείων εντός της περιοχής του Ο.Α.Σ.Θ..

Άρθρο 6

Διοίκηση του Ο.Α.Σ.Θ.

Με το άρθρο 6 ορίζεται ότι η θητεία του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ. είναι τριετής (από διετής που προβλέπονταν με τις προϊσχύουσες διατάξεις), αυτό είναι εννεαμελές, με 7 εκπροσώπους των μετόχων, έναν των εργαζομένων και έναν της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

Στο ίδιο άρθρο γίνονται και οι εξής ρυθμίσεις:

- α. Το νέο Δ.Σ. θα συγκροτηθεί μέχρι 30.6.2001 και μέχρι την εκλογή του λειτουργεί νομίμως το υπάρχον Δ.Σ..
- β. Καταγράφονται τα κωλύματα εκλογής μελών στο Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ. ή διατήρησης της ιδιότητάς αυτής και
- γ. Προβλέπεται ότι η εκλογή Προέδρου, Αντιπροέ-

δρου, μελών Δ.Σ., ελεγκτών μετόχων, ως και των αναπληρωτών αυτών, γίνεται από τη Γ.Σ. των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ., με την παρουσία δικαστικού αντιπροσώπου.

Άρθρο 7

Σύναψη σύμβασης ανάθεσης, εκτέλεσης και εκμετάλλευσης αστικής συγκοινωνίας στην περιοχή της Θεσσαλονίκης

Ορίζεται ότι οι Υπουργοί Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών εκπροσωπούν το Ελληνικό Δημόσιο, για την υπογραφή της οικονομικής συμφωνίας Ελληνικού Δημοσίου – Ο.Α.Σ.Θ., τον δε Ο.Α.Σ.Θ. θα εκπροσωπεί ο Πρόεδρος του Δ.Σ. αυτού.

Άρθρο 8

Οικονομική συμφωνία Ελληνικού Δημοσίου - Ο.Α.Σ.Θ.

Η οικονομική συμφωνία Ελληνικού Δημοσίου - Ο.Α.Σ.Θ. - αναπτύσσεται σε δεκατέσσερα (14) άρθρα.

Στην εισαγωγή αυτής εκτός από την αναφορά στους εξουσιοδοτημένους, για την υπογραφή της συμφωνίας, εκπροσώπους του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Α.Σ.Θ., ορίζεται και η διάρκεια της σύμβασης, η οποία αρχίζει την 1.1.2001 και λήγει στις 31.12.2009 .

Η οικονομική συμφωνία ορίζει, κατ' άρθρο, τα εξής:

Άρθρο πρώτο

Προσωπικό - Εργασιακές σχέσεις

Στο άρθρο αυτό περιλαμβάνονται τρεις (3) βασικές ρυθμίσεις που αφορούν το προσωπικό και τις εργασιακές σχέσεις:

1. Ορίζεται ότι το προσωπικό που έχει προσληφθεί μέχρι 31.12.1999 και κατά το χρόνο υπογραφής της σύμβασης απασχολείται στον Ο.Α.Σ.Θ. και συνδέεται με αυτόν με οποιαδήποτε σχέση εργασίας εξακολουθεί να απασχολείται στον Ο.Α.Σ.Θ., με την ίδια σχέση εργασίας, διατηρώντας τα εργασιακά και μισθολογικά δικαιώματα. Με τη ρύθμιση αυτή διασφαλίζονται οι θέσεις εργασίας και τα δικαιώματα των εργαζομένων, ενώ η εξυγίανση και οι προοπτικές που δημιουργούνται σε αυτόν τον τομέα, περιγράφονται στην παράγραφο 3 του άρθρου τέταρτου.

2. Για την παροχή δυνατότητας στον Ο.Α.Σ.Θ., στα πλαίσια της νέας οικονομικής συμφωνίας που σε μεγάλο βαθμό υπεισέρχεται επιχειρηματικό ρίσκο, να τοποθετεί ελεύθερα τον Γενικό Διευθυντή και τους Διευθυντές, ορίζονται τα εξής:

α. Καταργούνται οι προϊσχύουσες διατάξεις για τον ορισμό του Γενικού Διευθυντή και παρέχεται το δικαίωμα στο Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ. να προσλαμβάνει και να αντικαθιστά κατά τη κρίση του τον Γενικό Διευθυντή.

β. Το ίδιο ορίζεται και για τους Διευθυντές, εφόσον αυτοί πληρούν τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα του ισχύοντος Οργανισμού.

3. Ορίζεται ότι οι ισχύοντες κανονισμοί κατά την υπογραφή της νέας συμφωνίας εξακολουθούν να ισχύουν, με τις τροποποιήσεις της παραγράφου 2, και τροποποιούνται με τις ισχύουσες, κάθε φορά, διατάξεις.

Άρθρο δεύτερο

Κινητή και ακίνητη περιουσία

Μία θετική ρύθμιση του ν.δ. 3721/1957, που διατηρή-

θηκε και με το ν.866/1979, ήταν η πρόβλεψη περί ιδιοκτησίας του Ελληνικού Δημοσίου επί των λεωφορείων και άλλων παγίων, με την υποχρέωση του Ελληνικού Δημοσίου, να καταβάλλει στον Ο.Α.Σ.Θ. το μη αποσβεσθέν υπόλοιπο. Η ρύθμιση αυτή διατηρείται με την ίδια διατύπωση και ισχύ, ούτως ώστε και μετά τη λήξη της νέας σύμβασης αυτά τα περιουσιακά στοιχεία να παραμείνουν στην ιδιοκτησία του Ελληνικού Δημοσίου, με την υποχρέωση του Ελληνικού Δημοσίου να καταβάλλει τη μη αποσβεσθείσα αξία, όπως αυτή ορίζεται και αναλύεται στο άρθρο τέταρτο (κεφ. Δ') της σύμβασης.

Άρθρο τρίτο

Έργο

Στο άρθρο αυτό γίνεται περιγραφή των αρμοδιοτήτων και του έργου που υποχρεούται να παρέχει ο Ο.Α.Σ.Θ., με βάση τη νέα οικονομική συμφωνία. Ειδικότερα:

1. Ο Ο.Α.Σ.Θ. αναλαμβάνει την υποχρέωση να εκτελεί, κατ' ελάχιστο, το έργο που εκτελεί κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, το οποίο ανέρχεται σε 34.144.983 οχηματοχιλιόμετρα. Το έργο αυτό θα αποτυπώνεται σε χάρτη με σημειωμένες επ' αυτού της αφετηρίας - διαδρομής - τέρματος κάθε γραμμής και σε πίνακα με τις συχνότητες εκτέλεσης των δρομολογίων στα πραγματοποιούμενα, κατ' ελάχιστον, σημερινά επίπεδα και τα οποία θα ενταχθούν ως παραρτήματα στη σύμβαση που θα υπογραφεί.

2. Για την εκτέλεση του έργου αυτού, ορίζεται ότι ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να διαθέτει, για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, 488 λεωφορεία (285 κανονικά, 203 αρθρωτά) εκ των οποίων θα δρομολογεί στις ώρες της πρωινής και μεσημβρινής αιχμής, χειμερινής περιόδου, τα 430 λεωφορεία.

3. Ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να διατηρήσει κατ' ελάχιστο τις ήδη διατιθέμενες θέσεις επιβατών, που σήμερα ανέρχονται σε 59.344, με βάση τα 488 λεωφορεία, έστω και αν μεταβληθεί ο αριθμός και ο τύπος των λεωφορείων.

4. Καθορίζονται οι αποφασιστικές αρμοδιότητες του Ο.Α.Σ.Θ. (προμήθεια τροχαίου υλικού, δημιουργία εγκαταστάσεων συντήρησης και επισκευής λεωφορείων, κατασκευή, συντήρηση και αξιοποίηση εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του συγκοινωνιακού έργου, είσπραξη κομίστρου, έλεγχος καταβολής κομίστρου, αξιοποίηση περιουσιακών στοιχείων που διαχειρίζεται, σταθμοί μετεπιβίβασης).

5. Καθορίζονται οι γνωμοδοτικές και εισηγητικές προς το Σ.Α.Σ.Θ. αρμοδιότητες, όπως για το παρεχόμενο συγκοινωνιακό έργο, για τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης κ.λπ..

6. Ορίζεται η ρητή υποχρέωση του Ο.Α.Σ.Θ. να αποστέλλει στο Σ.Α.Σ.Θ. οποιοδήποτε στοιχείο ζητηθεί σχετικό με την εκτέλεση του έργου του.

Είναι προφανές, εξ όσων προαναφέρθηκαν, ότι με το άρθρο αυτό διασφαλίζονται, κατ' ελάχιστο, οι υπηρεσίες που παρέχονται σήμερα από τον Ο.Α.Σ.Θ. και επιπλέον καταγράφονται αρμοδιότητες του Ο.Α.Σ.Θ. και διαδικασίες, για τη βελτίωση των υπηρεσιών αυτών, προς όφελος του επιβατικού κοινού και του Ο.Α.Σ.Θ..

Άρθρο τέταρτο

Δαπάνες

Στο άρθρο αυτό προσδιορίζονται οι κατηγορίες δαπα-

νών που θα αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο ως δαπάνες για τον καθορισμό της, κατ' έτος, αντισταθμιστικής καταβολής, σε συνδυασμό με την πολιτική κομιστρών και τα προβλεπόμενα έσοδα. Ορίζεται λοιπόν ότι για τον καθορισμό των δαπανών του Ο.Α.Σ.Θ. για κάθε χρήση, θα λαμβάνονται υπόψη οι εξής κατηγορίες:

Α. ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

1. Ενοίκια αμαξοστασίων και γραφείων προς τον συνεταιρισμό «ΗΡΑΚΛΗΣ».
2. Δαπάνες προσωπικού.
3. Ειδικές δαπάνες.
4. Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων.

Β. ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

1. Ελαστικών.
2. Λιπαντικών.
3. Ελαστικών.

Γ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΚΕΡΔΟΣ

Δ. ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ

Για κάθε μία από τις πιο πάνω κατηγορίες δαπανών προβλέπονται τα εξής:

Α. ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

1. Ενοίκια αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης:

Ο Ο.Α.Σ.Θ. έχει εκμισθώσει, για τις ανάγκες του, τα αναγκαία αμαξοστάσια και γραφεία διοίκησης από το συνεταιρισμό «ΗΡΑΚΛΗΣ». Έχοντας υπόψη ότι στη διάρκεια των τελευταίων 12 χρόνων, η μεταβολή του μισθώματος ήταν σταθερά μεγαλύτερη της μεταβολής του δείκτη τιμών καταναλωτή (Μ.Δ.Τ.Κ.), σε συνδυασμό με το γεγονός ότι μέλη του συνεταιρισμού «ΗΡΑΚΛΗΣ» είναι μέρος των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ., καθορίζονται τα εξής:

α. Τα ενοίκια για τις χρήσεις 2001, 2002 και 2003 θα είναι σταθερά και ισόποσα των ενοικίων που κατεβλήθησαν το 1999, όπως αυτά καταγράφονται στον ισολογισμό και τα αποτελέσματα χρήσης της 31.12.1999.

β. Από τη χρήση του 2004 και έως τη λήξη της σύμβασης, θα αναπροσαρμόζονται, κατ' έτος, σε ποσοστό ίσο με τη Μ.Δ.Τ.Κ. του προηγούμενου έτους.

Με αυτές τις ρυθμίσεις, εκτός του ότι τα ενοίκια σταθεροποιούνται για τις τρεις πρώτες χρήσεις στα επίπεδα του 1999, στη συνέχεια αναπροσαρμόζονται κατά τρόπο λογικό (Μ.Δ.Τ.Κ.) και εκ των προτέρων γνωστό.

2. Δαπάνες προσωπικού

3. Στις 31.12.1999 απασχολούνταν στον Ο.Α.Σ.Θ. με εξαρτημένη σχέση εργασίας 2.509 εργαζόμενοι κατανεμημένοι στις εξής κατηγορίες:

α. Οδηγοί + ελιγμοδηγοί	:1553
β. Λοιπό προσωπικό κίνησης (σταθμάρχες-επόπτες-ελεγκτές)	: 154
γ. Τεχνικό προσωπικό	: 388
δ. Διοικητικό και βοηθητικό προσωπικό	: 151
ε. Εισπράκτορες	: 263

Σύνολο : 2.509

2. Η μισθοδοσία του προσωπικού αυτού με την προϊσχύουσα συμφωνία ήταν κατανεμημένη σε τέσσερις (4) κατηγορίες δαπανών:

- Δαπάνες προσωπικού υπηρεσιών διοίκησης

- Δαπάνες προσωπικού υπηρεσιών συντήρησης και επισκευών

- Δαπάνες προσωπικού κίνησης και λοιπού προσωπικού

- Εργοδοτικές εισφορές

3. Με τη νέα συμφωνία το κόστος μισθοδοσίας προσωπικού εντάσσεται σε μία κατηγορία δαπανών, στην οποία περιλαμβάνονται:

α. οι δαπάνες αμοιβής όλου του υπηρετούντος προσωπικού με εξαρτημένη σχέση εργασίας,

β. οι δαπάνες αποζημιώσεων, αδειών, ασθενείας, κ.λπ.,

γ. οι εργοδοτικές εισφορές,

δ. οι δαπάνες αποζημιώσεων του ν. 2112/1920,

ε. δαπάνες από αποφάσεις δικαστηρίων για καταβολή αποζημιώσεων σε εργαζόμενους,

στ. προγραμματισμένες υπερωρίες, όπως αυτές προβλέπονται από τα εγκεκριμένα, από το Σ.Α.Σ.Θ., προγράμματα δρομολόγησης.

4. Αφού διευκρινίζεται ότι δεν αναγνωρίζεται από το Ελληνικό Δημόσιο, ως δαπάνη προσωπικού, οποιαδήποτε παροχή δεν προβλέπεται από τις Σ.Σ.Ε., τίθενται δύο σημαντικοί στόχοι διοίκησης του προσωπικού και μείωσης των δαπανών μισθοδοσίας:

α. Από την 1.1.2001 και έκτοτε οι συνολικές δαπάνες προσωπικού, που θα αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο, δεν θα μπορούν να υπερβαίνουν αυτές της προηγούμενης χρήσης, προσαυξημένες κατά τη Μ.Δ.Τ.Κ. πλέον μιας ποσοστιαίας μονάδας. Χωρίς να απαγορεύονται οι ελεύθερες συλλογικές διαπραγματεύσεις, με τις οποίες εργοδότες και εργαζόμενοι δύναται να συνάπτουν ελευθέρως τις Σ.Σ.Ε., η συμφωνία θέτει ανώτατο όριο στο αναγνωριστέο και υπολογιζόμενο ως δαπάνη μισθοδοσίας, και λοιπού προσωπικού. Με τον τρόπο αυτόν εξασφαλίζονται οι πραγματικές αποδοχές των εργαζόμενων, τίθεται φραγμός όμως στην μέχρι σήμερα πορεία να καλείται να καλύπτει ο Κρατικός Προϋπολογισμός όποιο κόστος προέκυπτε από τις εκάστοτε Σ.Σ.Ε. και άλλες παροχές υπέρ των εργαζομένων.

β. Ορίζεται υποχρέωση του Ο.Α.Σ.Θ. να μειώνει σταδιακά το προσωπικό του, με την καθ' οιονδήποτε τρόπο αποχώρηση αυτού, εφόσον το προσωπικό που παραμένει είναι περισσότερο από το προκύπτον με βάση τους συντελεστές (δείκτες) που καθορίζονται στη σύμβαση, όπως αναλύεται και στην επόμενη παράγραφο.

5. Για να μη γίνεται πρόσληψη από τον Ο.Α.Σ.Θ. προσωπικού που δεν θα είναι απαραίτητο και αναγκαίο για την εκτέλεση του έργου του, καθορίζονται δείκτες προσωπικού κατά κατηγορία (δείκτες), που έχουν ως εξής:

α. Οδηγοί 1,70 άτομα ανά αριθμό βαρδίων πρωινής και μεσημβρινής αιχμής χειμερινής περιόδου, με βάση το πρόγραμμα δρομολόγησης.

β. Λοιπό προσωπικό κίνησης επόπτες - σταθμάρχες - ελεγκτές 0,4 άτομα ανά κυκλοφορούν λεωφορείο.

γ. Τεχνικό προσωπικό 0,5 άτομα ανά λεωφορείο (επί της συνολικής δύναμης των λεωφορείων) στους οποίους συμπεριλαμβάνονται και οι ελιγμοδηγοί και

δ. Διοικητικό - βοηθητικό προσωπικό 0,3 άτομα ανά κυκλοφορούν λεωφορείο.

Με βάση τα παραπάνω, για δύναμη 488 λεωφορείων και κυκλοφορία 430 λεωφορείων στη πρωινή και μεσημβρινή αιχμή (έργο που παράγεται και σήμερα και προβλέπεται, ως ελάχιστο, να πραγματοποιείται και με τη νέα σύμβαση) το προσωπικό που προκύπτει από τους παραπάνω δείκτες είναι:

-Οδηγοί	: 860 βάρδιες X 1,70 = 1462
-Λοιπό προσωπικό κίνησης	: 430 X 0,4 = 172
-Τεχνικό προσωπικό	: 488 X 0,5 = 244
-Διοικητικό - βοηθητικό	: 430 X 0,3 = 129

Με βάση τους συντελεστές, το σύνολο του προσωπικού, για έργο ίδιο με αυτό που παράγεται από τον Ο.Α.Σ.Θ., το 2000 με 2509 εργαζόμενους, ανέρχεται σε 2007 άτομα, δηλαδή 502 άτομα λιγότερα. Αν ληφθεί υπόψη ότι το κόστος μισθοδοσίας με τις εργοδοτικές εισφορές ανέρχεται σε 10 εκ. περίπου ετησίως ανά εργαζόμενο, η μείωση του κόστους μισθοδοσίας θα ανέλθει, όταν οι υπάλληλοι προσαρμοστούν σε αυτά τα επίπεδα, σε 5 δις δρχ. περίπου ετησίως.

6. Επειδή οι εργασιακές σχέσεις και οι όροι απασχόλησης των εργαζομένων είναι δυνατόν να μεταβάλλονται με διατάξεις νόμων ή άλλων υποχρεωτικών για τον Ο.Α.Σ.Θ. κανόνων, ορίζεται ότι οι αναγκαίες και υποχρεωτικές μεταβολές στους δείκτες και στο κόστος, θα γίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από πρόταση του Σ.Α.Σ.Θ. και γνώμη του Ο.Α.Σ.Θ. και των εργαζομένων.

7. Πάγιες δαπάνες

Περιλαμβάνονται δαπάνες που καθορίζονται από το Δημόσιο ή τους Ο.Τ.Α., είναι υποχρεωτικές για τον Ο.Α.Σ.Θ. και αφορούν:

- δημοτικά τέλη,
- τέλη κυκλοφορίας και ταξινόμησης,
- εισφορά υπέρ του ασφαλιστικού κεφαλαίου, που είναι ασφαλισμένα τα οχήματα και τα λοιπά περιουσιακά στοιχεία του Ο.Α.Σ.Θ..

8. Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται όλες οι πραγματικές δαπάνες του Ο.Α.Σ.Θ. χρήσης 1999, που δεν υπάγονται σε κάποια από τις άλλες κατηγορίες δαπανών, συμπεριλαμβανομένων και των πραγματοποιηθεισών απρόβλεπτων δαπανών της προηγούμενης οικονομικής συμφωνίας. Με αυτή την επιλογή προσδιορίζεται μία ευρεία κατηγορία δαπανών, αποτυπώνεται αυτή απολογιστικά και με τα πραγματικά στοιχεία του ισολογισμού της 31.12.1999 και προβλέπονται οι εξής μεταβολές:

α. Όσον αφορά τις δαπάνες της χρήσης 2001 αυτές είναι ίσες ακριβώς με τις δαπάνες της χρήσης 1999.

β. Για τις χρήσεις 2002 - 2005 οι δαπάνες αυτές θα λαμβάνονται μειωμένες κατά 2% έναντι της προηγούμενης χρήσης και

γ. Για τις χρήσεις 2006 έως τη λήξη της σύμβασης, οι δαπάνες αυτές θα λαμβάνονται μειωμένες κατά 1% έναντι της προηγούμενης χρήσης.

Με την ένταξη όλων των δαπανών εκμετάλλευσης του Ο.Α.Σ.Θ., όπως αυτές προκύπτουν από την προηγούμενη οικονομική συμφωνία και τον Ισολογισμό της 31.12.1999 (προμήθεια υλικών, ανταλλακτικών, χαρτικά, φωτισμός, τηλέφωνα, θέρμανση, στολές, κ.λπ.) παρέχεται η δυνατότητα αλλά και το κίνητρο ορθολογικότερης διαχείρισης εκ μέρους του Ο.Α.Σ.Θ., αφού πλέον τίθενται οι εξής δύο στόχοι:

α. Μείωση των δαπανών κατά 2%, τα 5 πρώτα χρόνια ισχύος της σύμβασης και κατά 1% τα επόμενα τέσσερα και

β. Απόδοση οποιασδήποτε επιπλέον μείωσης κατά πο-

σοστό 40% ως πρόσθετο επιχειρηματικό κέρδος στους μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ., ένα 40% στους εργαζόμενους ως πριμ παραγωγικότητας και το υπόλοιπο 20% στο Δημόσιο.

Με την πολιτική αυτή γίνεται φανερό ότι όλοι οι παράγοντες που συμμετέχουν στη διαμόρφωση των αποτελεσμάτων χρήσης (μέτοχοι, εργαζόμενοι), θα έχουν κάθε λόγο και συμφέρον να προσπαθούν για τη μείωση των δαπανών λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ. σε κάθε τομέα. Τα αποτελέσματα αυτά, στη χρήση που θα επιτυγχάνονται, θα αποδίδονται ως ωφέλεια στους μετόχους και στους εργαζόμενους, στην επόμενη χρήση θα αποτελούν την αφετηρία για την αναγνώριση των δαπανών από το Ελληνικό Δημόσιο. Αντίθετα οι γενικές δαπάνες τις οποίες αναγνωρίζει και καταβάλλει το Δημόσιο δεν δύνανται να είναι μεγαλύτερες του επιπέδου που προσδιορίζεται (χρήση 1999 για το 2001, μειούμενες κατά 2% ή 1% όπως προαναφέρθηκε).

Β' ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

Για την αναγνώριση των δαπανών αυτών (καύσιμα, λιπαντικά, ελαστικά), οι οποίες υπολογίζονται απολογιστικά και επηρεάζονται από τα διανυόμενα οχηματοχιλιόμετρα, λόγω του ότι δύνανται να μεταβάλλονται από χρήση σε χρήση, προβλέπονται τρεις ασφαλιστικές δικλείδες:

α. Η προμήθεια των ειδών αυτών θα γίνεται μόνο με δημόσιους ή διεθνείς διαγωνισμούς.

β. Θα γίνεται έλεγχος των στοιχείων από τα ημερήσια φύλλα κάθε οχήματος και από τις ενδείξεις των χιλιόμετρων.

γ. Θα εκδοθεί από το Σ.Α.Σ.Θ. μελέτη εξοικονόμησης ενέργειας, η οποία αφού εγκριθεί με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από γνώμη και του Ο.Α.Σ.Θ., θα τεθεί σε εφαρμογή από τον Ο.Α.Σ.Θ..

Επιπλέον και όσον αφορά τα ελαστικά, ως διάρκεια ζωής αυτών θα λογίζονται τα 150.000 χλμ. (με ενδιάμεση αναγόμωση αυτών) αντί των 60.000 που πρόβλεπε η ισχύουσα οικονομική συμφωνία, αλλαγή που προτάθηκε και από τη Διοίκηση του Ο.Α.Σ.Θ..

Γ' ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΚΕΡΔΟΣ

Το επιχειρηματικό κέρδος, με την ισχύουσα οικονομική συμφωνία, ανέρχεται σε ποσοστό 15% επί του απασχολούμενου κεφαλαίου. Ως απασχολούμενο κεφάλαιο για τον καθορισμό του επιχειρηματικού κέρδους, θεωρείται η αξία των μεταφορικών μέσων λογιζομένων ως καινούργιων και η εκάστοτε πραγματική αξία των λοιπών εγκαταστάσεων. Πέραν του γεγονότος ότι αυτός ο τρόπος προσδιορισμού του επιχειρηματικού κέρδους δημιουργούσε σημαντικό κίνητρο αύξησης του απασχολούμενου κεφαλαίου, καθιστούσε αναγκαία και την προσφυγή στη Διαιτησία, αφού ο προσδιορισμός της αξίας των μεταφορικών μέσων ως καινούργιων και της πραγματικής αξίας των εγκαταστάσεων, υπόκειντο και σε μη προκαθορισμένα κριτήρια.

Όπως προαναφέρθηκε στην παρούσα εισηγητική έκθεση, ο τρόπος αυτός προσδιορισμού του επιχειρηματικού κέρδους:

α. Ήταν δεδομένος και εξ αρχής προσδιορισμένος αφού δεν επηρεάζονταν, ούτε κατ' ελάχιστο από τη λειτουργία του Ο.Α.Σ.Θ. και τα αποτελέσματα χρήσης, είτε υπήρχε αύξηση είτε μείωση εσόδων ή εξόδων.

β. Δεν υπήρχε κανενός είδους επιχειρηματικό ρίσκο για τους μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ., αφού όλες οι δαπάνες ήταν καλυμμένες.

Σύμφωνα με την ισχύουσα οικονομική συμφωνία αυτό ανέρχεται σε 15% και η ετήσια απόδοση (για το 1999) ανέρχεται σε 4.302.155.163 δρχ. και το 2000 θα ανέλθει περίπου σε 4,5 δις δρχ..

Έχοντας υπόψη τα παραπάνω έγιναν κοινά αποδεκτές οι εξής ρυθμίσεις σε σχέση με το επιχειρηματικό κέρδος:

α. Να προσδιοριστεί το 2001 σε 3 δις δρχ. από 4,5 δις δρχ. περίπου το 2000 με την ισχύουσα συμφωνία και να υπολογισθεί ως εξής:

- Κατά 50% στα έσοδα από κόμιστρα και άλλες πηγές εκτός αντισταθμιστικής καταβολής, λαμβάνοντας ως βάση τα έσοδα του 1999 προσαυξημένα κατά 2% και

- Κατά 50% επί της λογιστικής αξίας κτήσης των επενδύσεων (πάγια) όπως αυτά αποτυπώνονται στον ισολογισμό της 31.12.2000.

β. Έκτοτε το επιχειρηματικό κέρδος:

- Θα παραμένει σταθερό ως ποσοστό, όσον αφορά το μέρος που θα υπολογίζεται επί της λογιστικής αξίας των παγίων και

- Θα παραμένει σταθερό και επί των εσόδων του Ο.Α.Σ.Θ. αν δεν γίνεται αναπροσαρμογή κομίστρων, ενώ θα μεταβάλλεται ποσοστιαία αν υπάρχει αναπροσαρμογή κομίστρων, ώστε αναγόμενο επί των προβλεπόμενων εσόδων να αποδίδει επιχειρηματικό κέρδος (σε δραχμές) ίσο ακριβώς με αυτό της προηγούμενης χρήσης.

Με τις παραπάνω ρυθμίσεις επιτυγχάνονται τα εξής:

α. Οι μέτοχοι θα καταβάλλουν κάθε διοικητική, οργανωτική, κ.λπ. προσπάθεια, να επιτυγχάνουν αύξηση των εσόδων, που προέρχονται κυρίως ή μόνο μέσω της αύξησης της επιβατικής κίνησης, που επιτυγχάνεται μόνο μέσω καλύτερων ποιοτικά και περισσότερων ποσοτικά συγκοινωνιακών υπηρεσιών.

β. Οι μέτοχοι θα έχουν κίνητρο για νέες επενδύσεις τόσο στο τομέα των μέσων (ανανέωση, κλιματισμός, τηλεματική, κ.λπ.), όσο και στον τομέα των λοιπών υποδομών. Αφού ο εκσυγχρονισμός οδηγεί σε καλύτερες υπηρεσίες, τα οφέλη θα περάσουν στο επιβατικό κοινό.

γ. Μειώνεται κατά 33% περίπου το συνολικό επιχειρηματικό κέρδος έναντι της χρήσης του 2000, ενώ στο μέλλον δεν θα αυξάνεται με βάση την λογιστική αναμόρφωση του επενδυμένου κεφαλαίου, αλλά μόνο λόγω πραγματικών επενδύσεων και αύξησης της επιβατικής κίνησης.

Δ. ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ

Με τις νέες ρυθμίσεις για τις αποσβέσεις των περιουσιακών στοιχείων (παγίων) του Ο.Α.Σ.Θ., ορίζονται τα εξής:

1. Οι αποσβέσεις των μεταφορικών μέσων που θα αποκτηθούν μετά τη 1.1.2001 θα υπολογίζονται επί της αξίας κτήσης αυτών. Επισημαίνεται ότι με την ισχύουσα σύμβαση οριζόταν ότι ως αποσβεστέα αξία λογίζεται η αξία αυτών ως καινούργιων και επιπλέον η αξία ενός καινούργιου κινητήρα και ενός εφεδρικού τροχού, διάταξη που κάθε χρόνο οδηγούσε στην αναπροσαρμογή της αποσβεστέας αξίας με την απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου.

Για τα μέχρι 31.12.1999 κτηθέντα μεταφορικά μέσα, ως αξία κτήσης αυτών λαμβάνεται η αξία που καθορίζεται σύμφωνα με την αριθμ. 15/15.6.2000 απόφαση του Διαιτητικού δικαστηρίου και ως μη αποσβεσθέν υπόλοι-

πο λαμβάνεται η διαφορά της ως άνω καθοριζόμενης αξίας αφαιρούμενων των μέχρι 31.12.2000 αποσβέσεων, ενώ η κατ' έτος αποσβεστέα αξία θα ισούται με το μη αποσβεσθέν υπόλοιπο διαιρούμενο δια του υπολοίπου χρόνου απόσβεσης.

Ως χρόνος απόσβεσης των μεταφορικών μέσων ορίζονται τα 12 χρόνια και η κατ' έτος αποσβεστέα αξία στο 1/12 της αξίας κτήσης αυτών, όπως προαναφέρθηκε.

2. Οι αποσβέσεις των ακινήτων (οικόπεδα, κτίρια, περίπτερα, σταθμαρχεία, άλλα ακίνητα μετά των πάγιων ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων) λογίζονται επί της αξίας κτήσης αυτών και ως χρόνος απόσβεσης ορίζονται τα 30 έτη (ίδια ρύθμιση με την ισχύουσα σύμβαση). Ειδικά για τον μηχανογραφικό εξοπλισμό ως χρόνος απόσβεσης ορίζεται η πενταετία.

3. Οι αποσβέσεις μηχανημάτων και εργαλείων λογίζονται επί της αξίας κτήσης αυτών και ο χρόνος απόσβεσης τα 15 έτη (ίδια ρύθμιση με την ισχύουσα).

4. Όσα από τα πιο πάνω περιουσιακά στοιχεία, αποκτώνται συνολικά ή κατά ένα μέρος από κονδύλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ελληνικού Δημοσίου, η απόσβεση κατά τα ποσά αυτά δεν βαρύνει τις αντίστοιχες χρήσεις.

5. Τα εξ αποσβέσεων ποσά κατατίθενται στον ειδικό λογαριασμό που έχει σχηματισθεί, με βάση το άρθρο 4 του ν. 3721/1957, για τη χρηματοδότηση ανανέωσης στόλου και λοιπών πάγιων στοιχείων του Ο.Α.Σ.Θ..

Στο κεφάλαιο που έχει σχηματισθεί μέχρι 31.12.2000 προστίθενται:

α. Τα εξ αποσβέσεων κεφάλαια της νέας οικονομικής συμφωνίας και

β. Οι τόκοι και κάθε είδους αποδόσεις των πιο πάνω κεφαλαίων, που παραμένουν στον ίδιο λογαριασμό και τον προσαυξάνουν.

Με τις πιο πάνω ρυθμίσεις δημιουργούνται τα αναγκαία κεφάλαια για τη χρηματοδότηση νέων επενδύσεων, ενώ οι υπολογισμοί των αποσβέσεων επί της λογιστικής αξίας των παγίων (αξία κτήσης αυτών) όπως αποτυπώνονται στον ισολογισμό εκάστης χρήσης όχι μόνο συνιστά μικρότερη ετήσια επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, αλλά δεν χρειάζεται πλέον η προσφυγή στη Διαιτησία για τον προσδιορισμό της αξίας των λεωφορείων, κ.λπ. ως καινούργιων.

Άρθρο πέμπτο

Υπολογισμός ετήσιων δαπανών Ο.Α.Σ.Θ.

1. Με βάση τον σαφώς προκαθορισμένο τρόπο υπολογισμού όλων των κατηγοριών δαπανών του Ο.Α.Σ.Θ., όπως αυτά αναλύθηκαν στο προηγούμενο άρθρο, οι δαπάνες χρήσης του Ο.Α.Σ.Θ. για κάθε χρήση υπολογίζονται με τον τύπο:

$$\Delta = A1+A2+A3+A4+B1+B2+B3+\Gamma+\Delta1+\Delta2+\Delta3.$$

Εκ της ανάλυσης του άρθρου τέταρτου συνάγονται τα εξής, για τις δαπάνες, συμπεράσματα:

α. Εκτός από τις μεταβλητές δαπάνες καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών, που εξαρτώνται από το κάθε φορά παραγόμενο έργο σε οχηματοχιλιόμετρα, όλες οι άλλες δαπάνες είναι προκαθορισμένες, καθώς και η μεταβολή αυτών σε κάθε χρήση.

β. Για τις μεταβλητές δαπάνες, που επηρεάζονται αποκλειστικά από τα οχηματοχιλιόμετρα και το κόστος προμήθειας αυτών, προβλέπονται ειδικές διαδικασίες διασφάλισης των συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου:

β.1. Οι προμήθειες αυτές γίνονται υποχρεωτικά μέσω δημόσιων ή διεθνών διαγωνισμών και

β.2. Διασταυρώνονται τα στοιχεία, από τα βιβλία του Ο.Α.Σ.Θ., τα τιμολόγια, τους χιλιομετρητές των λεωφορείων κ.λπ..

β.3. Εκπόνηση και έγκριση με κ.υ.α., μελέτη εξοικονόμησης ενέργειας, όσον αφορά τα καύσιμα, που αποτελούν και τη μέγιστη δαπάνη αυτής της κατηγορίας.

2. Με την παράγραφο 2 παρέχονται κίνητρα σε μετόχους και εργαζομένους, για τη μείωση των δαπανών λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ., αφού προβλέπεται ότι το ποσό της μείωσης των δαπανών μιας χρήσης, έναντι των προβλεπόμενων, αποδίδεται κατά 40% στους μετόχους, 40% στους εργαζομένους και 20% στο Δημόσιο. Αυτή η ωφέλεια, από τη μείωση των εσόδων μιας χρήσης, την επομένη περνά στο σύνολό της στο Δημόσιο, με την ισόποση μείωση της αντισταθμιστικής καταβολής, αφού η βάση υπολογισμού των δαπανών είναι αυτή της προηγούμενης ακριβώς χρήσης.

3. Διευκρινίζεται με την παράγραφο 3 ότι δεν επιβαρύνουν τις δαπάνες που λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό της αντισταθμιστικής καταβολής, οι τοκοχρεολυτικές δόσεις δανείων που θα συνάψει ο Ο.Α.Σ.Θ., για οποιονδήποτε λόγο και αιτία.

Άρθρο έκτο

Προϋπολογισμός ετήσιων εσόδων για τον υπολογισμό της αντισταθμιστικής καταβολής

1. Βασική διάταξη και στόχος μεταβολής των εσόδων του Ο.Α.Σ.Θ., από κόμιστρα και άλλες πηγές (εισπράξεις από εισιτήρια, κάρτες κ.λπ., έσοδα εκμισθωμένων λεωφορείων, έσοδα Ο.Α.Ε.Δ., έσοδα από διαφημίσεις, τόκοι εκ των καταθέσεων αυτών των πηγών εσόδων, λοιπά έσοδα) καθαρά μετά την απόδοση του Φ.Π.Α. (χωρίς Φ.Π.Α.) και στα οποία δεν περιλαμβάνεται η αντισταθμιστική καταβολή, για κάθε χρήση, έναντι αυτών της προηγούμενης, είναι η εξής:

α. Αν δεν γίνεται αναπροσαρμογή κομίστρων θα υπολογίζονται προσαυξημένα κατά 2% (στόχος αύξησης επιβατικής κίνησης).

β. Αν γίνει αναπροσαρμογή κομίστρων θα υπολογίζονται προσαυξημένα κατά το ποσό που θα προκύπτει, από το 80% της διαφοράς κατά τύπο κομίστρου και σε συνδυασμό με την επιβατική κίνηση της προηγούμενης χρήσης.

2. Με αυτήν τη διάταξη μπαίνουν σαφείς στόχοι, προκαθορισμένοι και χωρίς αμφισβήτηση, που οδηγούν στον καθορισμό και της αντισταθμιστικής καταβολής.

3. Με τη διάταξη της παραγράφου 3 δίδονται κίνητρα σε μετόχους και εργαζομένους για αύξηση των εσόδων, από την αύξηση της επιβατικής κίνησης και των λοιπών πηγών, αφού τα επιπλέον έσοδα αποδίδονται κατά 40% στους μετόχους, 40% στους εργαζομένους και 20% στο Δημόσιο. Αυτή η ωφέλεια για το Δημόσιο επέρχεται από την επόμενη χρήση, αφού ως βάση θα ληφθούν τα έσοδα της χρήσης αυτής.

4. Ειδικά για τη χρήση του 2001, ως έσοδα χρήσης 2000, λαμβάνονται αυτά της χρήσης 1999, προσαυξημένα κατά 2%, ούτως ώστε και κατά το πρώτο έτος ισχύος να εφαρμοστεί η φιλοσοφία της νέας οικονομικής συμφωνίας.

Άρθρο έβδομο

Καθορισμός κομίστρων - Αντισταθμιστικής καταβολής

Στα πλαίσια της προσπάθειας για αξιόπιστη και ορθολογική λειτουργία του Ο.Α.Σ.Θ., αντιμετωπίζεται με απλό και δεσμευτικό τρόπο, η διαδικασία και τα χρονικά όρια καθορισμού των κομίστρων και της αντισταθμιστικής καταβολής. Ειδικότερα:

1. Ορίζεται ότι ο καθορισμός των κομίστρων γίνεται με κ.υ.α., που εκδίδεται το Νοέμβριο κάθε έτους και εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου και για όλη τη διάρκεια της χρήσης, διότι μόνο έτσι μπορεί να εφαρμοσθεί η νέα οικονομική συμφωνία. Ειδικά για τη χρήση του 2001, προβλέπεται η απόφαση να εκδοθεί μέχρι 31.3.2001.

2. Προκειμένου να εκδίδεται η κ.υ.α. κάθε Νοέμβριο, υποχρεούται ο Ο.Α.Σ.Θ. να υποβάλλει τα οικονομικά και άλλα στοιχεία, το πρώτο δεκαήμερο εκάστου Οκτωβρίου. Ειδικά για τη χρήση του 2001 η υποβολή των στοιχείων θα γίνει μέχρι 31.1.2001.

3. Αν δεν εγκριθεί το προσήκον κόμιστρο, τότε με την ίδια κ.υ.α. καθορίζεται και η αντισταθμιστική καταβολή της επόμενης χρήσης, η οποία ισούται με τη διαφορά δαπανών - εσόδων, όπως αυτά καθορίζονται στη νέα οικονομική συμφωνία και καταβάλλεται σε 12 ισόποσες μηνιαίες δόσεις στο πρώτο δεκαήμερο κάθε μήνα.

4. Διευκρινίζεται ακόμη ότι η αντισταθμιστική καταβολή δεν αυξάνεται ούτε στην περίπτωση των μειωμένων εσόδων ούτε στην περίπτωση των αυξημένων δαπανών.

5. Τέλος επειδή οι αποφάσεις λαμβάνονται το Νοέμβριο, που δεν είναι οριστικά τα στοιχεία της χρήσης, οι μεταβλητές δαπάνες, αλλά και ορισμένα άλλα στοιχεία της οικονομικής συμφωνίας δεν προκαθορίζονται με απόλυτο τρόπο (π.χ. αποχωρήσεις πλεοναζόντων υπαλλήλων) προβλέπεται:

α. Επαναπροσδιορισμός της αντισταθμιστικής καταβολής της τρέχουσας χρήσης εντός του Α' εξαμήνου της χρήσης, μετά τον έλεγχο του Ορκωτού Ελεγκτή.

β. Οριστικοποίηση της αντισταθμιστικής καταβολής της προηγούμενης χρήσης και

γ. Συμψηφισμός των θετικών ή αρνητικών διαφορών στις υπόλοιπες μηνιαίες δόσεις (για την α' περίπτωση στις επόμενες 6 μηνιαίες δόσεις, για τη β' περίπτωση στην αμέσως επόμενη δόση).

Άρθρο όγδοο

Διάθεση αποθεματικών

Εκτός του ειδικού λογαριασμού εκ των αποσβέσεων, με την προηγούμενη συμφωνία είχαν δημιουργηθεί και δύο άλλοι ειδικοί λογαριασμοί:

α. Της παρ. γ' του κεφ. Β' του άρθρου 13 από τη διαφορά μεταξύ πραγματοποιηθεισών δαπανών τεχνικής συντήρησης και του προβλεπόμενου κόστους συντήρησης εκ ποσοστού 13% επί της αξίας των λεωφορείων ως καινούργιών.

β. Της παρ. η' του κεφ. Β' του άρθρου 13 από τη διαφορά διενεργηθουσών απροβλέπτων δαπανών, έναντι του ορίου 2% που έθετε η σύμβαση.

Επειδή τα υπόλοιπα αυτών των λογαριασμών θα οριστικοποιηθούν μετά τον ισολογισμό της 31.12.2000, προβλέπεται ότι θα αποδοθούν στο Ελληνικό Δημόσιο στο Α' εξάμηνο του 2001 και με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών θα καθοριστεί κάθε λεπτομέρεια.

Άρθρο ένατο
Ασφαλιστικό κεφάλαιο - Απόκτηση Αμαξοστασίων

1. Με την παράγραφο 1 επαναδιατυπώνονται οι ρυθμίσεις του άρθρου 5 του ν.δ. 716/1970 περί ασφαλιστικού κεφαλαίου και ισχύουν ως έχουν για το μέχρι 31.12.2000 διάστημα. Έκτοτε αυτές υπολογίζονται επί του κονδυλίου δαπανών προσωπικού (που μεταβάλλεται κατά το Δ.Τ.Κ.+1% κάθε έτος), διατηρείται ως ποσοστό 2% και προβλέπεται ότι αυτό το ποσοστό μπορεί να μεταβάλλεται με κ.υ.α.. Επίσης εισάγεται μία νέα ρύθμιση που ορίζει ότι αν το ασφαλιστικό κεφάλαιο υπερβεί το τριπλάσιο των ετήσιων κρατήσεων υπέρ του λογαριασμού, το επιπλέον ποσό συμψηφίζεται με την αντισταθμιστική καταβολή της επόμενης χρήσης.

2. Παρέχεται η δυνατότητα στον Ο.Α.Σ.Θ., εφόσον ο ίδιος το κρίνει σκόπιμο, να εισηγηθεί στους Υπουργούς Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, την απόκτηση των αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης που ενοικιάζει από το συνεταιρισμό «ΗΡΑΚΛΗΣ». Η απόφαση εκδίδεται εφόσον κριθεί συμφέρουσα, οικονομικά για το Δημόσιο, μετά σύμφωνη γνώμη και του συνεταιρισμού «ΗΡΑΚΛΗΣ», ενώ με την απόφαση θα ρυθμιστούν οι όροι και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

Άρθρο δέκατο
Εκσυγχρονισμός και βελτίωση
των παρεχόμενων υπηρεσιών

1. Με τη ρύθμιση της παραγράφου 1 εξασφαλίζεται για την περιοχή της Θεσσαλονίκης, σύγχρονος στόλος, ασφαλής για την κυκλοφορία, με ανέσεις για το επιβατικό κοινό και προσβασιμότητα από τα Α.Μ.Ε.Α.. Ειδικότερα ορίζονται τα εξής:

α. Η αντικατάσταση των λεωφορείων γίνεται όταν αυτά συμπληρώνουν ηλικία 12 ετών.

β. Τα λεωφορεία που θα προμηθεύεται ο Ο.Α.Σ.Θ. μετά την 1.1.2001 να είναι:

- εφοδιασμένα με σύστημα κλιματισμού,
- εφοδιασμένα με σύστημα πρόσβασης εμποδιζόμενων Α.Μ.Ε.Α..

γ. Όσα λεωφορεία δεν συμπληρώνουν την ηλικία των 8 ετών, μέχρι 31.12.2002 θα εφοδιαστούν με σύστημα κλιματισμού.

2. Με τη ρύθμιση της παραγράφου 2 προβλέπεται ότι μέχρι 30.6.2001 πρέπει να εκδοθεί Χάρτης Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.), μετά από έγκριση του Σ.Α.Σ.Θ.. Με το Χ.Υ.Κ. θα καθορίζονται οι υπηρεσίες και οι όροι παροχής αυτών από τον Ο.Α.Σ.Θ., καθώς και η διαδικασία αποζημίωσης των καταναλωτών.

Άρθρο ενδέκατο
Έλεγχος Ο.Α.Σ.Θ. από Ελληνικό Δημόσιο

Με τις ρυθμίσεις του άρθρου αυτού προβλέπεται η δυνατότητα και το δικαίωμα του Ελληνικού Δημοσίου, να διενεργεί ελέγχους, ως προς τη λειτουργία και διαχείριση του Ο.Α.Σ.Θ., ιδίως των στοιχείων που αφορούν τις δαπάνες ή τα έσοδα του Ο.Α.Σ.Θ. και κατ' επέκταση επηρεάζουν την καταβλητέα αντισταθμιστική καταβολή.

Το Δημόσιο, δια των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, δύναται να αναθέτει τον έλεγχο, σε Ορκωτούς Ελεγκτές, πραγματογνώμονες ή άλλα

ελεγκτικά όργανα, ενώ ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να παρέχει οποιοδήποτε στοιχείο ζητείται από τους Ελεγκτές, το συντομότερο δυνατό, και να συνδράμει στο έργο τους.

Ειδικά όταν ο έλεγχος διενεργείται για τη σύνταξη έκθεσης - πραγματογνωμοσύνης, επί προσφυγής του Ο.Α.Σ.Θ. στο Διαιτητικό Δικαστήριο, άρνηση του Ο.Α.Σ.Θ. να παρέχει τα ζητούμενα στοιχεία, αποτελεί αιτία υποχρεωτικής αναβολής της εκδίκασης της προσφυγής, ενώ αν η προσφυγή έχει ασκηθεί από το Ελληνικό Δημόσιο, το Διαιτητικό Δικαστήριο διατάσσει την παροχή από τον Ο.Α.Σ.Θ. των αιτούμενων στοιχείων.

Άρθρο δωδέκατο
Διαιτησία

Για την άρση κάθε διαφωνίας του Ελληνικού Δημοσίου ή του Ο.Α.Σ.Θ. επί της εφαρμογής της οικονομικής συμφωνίας προβλέπεται προσφυγή σε τριμελές Διαιτητικό Δικαστήριο, που αποτελείται:

α. Από τον εκάστοτε Πρόεδρο του Αρείου Πάγου.

β. Ένα μέλος του Ν.Σ.Κ., που ορίζεται από τον Υπουργό Οικονομικών και

γ. Ένα μέλος του Αρείου Πάγου, που ορίζεται από τον Ο.Α.Σ.Θ..

Οι προβλέψεις ότι σε περίπτωση προσφυγής, αυτή κοινοποιείται εντός 5 ημερών στον αντισυμβαλλόμενο, η εκδίκασή της ορίζεται μετά διάστημα 45 ημερών και ο αντισυμβαλλόμενος καταθέτει σχετική τεχνική έκθεση - πραγματογνωμοσύνη που αξιολογείται κατά την εκδίκαση, σε συνδυασμό με τις ρυθμίσεις του άρθρου ενδέκατου περί αναβολής της εκδίκασης σε περίπτωση άρνησης του Ο.Α.Σ.Θ. να παρέχει τα ζητούμενα στοιχεία, δημιουργούν ένα πλαίσιο προστασίας των συμφερόντων του Δημοσίου.

Η πρόβλεψη ότι η προβλεπόμενη αποζημίωση του Διαιτητικού Δικαστηρίου καταβάλλεται από τον προσφεύγοντα, σε συνδυασμό με την απλότητα και σαφήνεια όλων των ρυθμίσεων της νέας οικονομικής συμφωνίας, ίσως να καταστήσουν παντελώς ανενεργή αυτήν τη διάταξη.

Άρθρο δέκατο τρίτο
Καταγγελία σύμβασης

Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1 του άρθρου 19 του ν. 3721/1957, περί εκπτώσεως του Ο.Α.Σ.Θ., προστίθεται περίπτωση δ' με την οποία είναι δυνατή η έκπτωση, για πράξεις ή παραλείψεις δια των οποίων ο Ο.Α.Σ.Θ. επιχειρεί να αποκομίσει ο ίδιος ή άλλος παράνομο περιουσιακό όφελος εις βάρος του Ελληνικού Δημοσίου.

Διευκρινίζεται δε με την παράγραφο 2 ότι αν γίνει καταγγελία της σύμβασης από το Ελληνικό Δημόσιο, εφαρμόζονται οι διατάξεις της σύμβασης που προβλέπονται για το συμβατικό χρόνο λήξης αυτής.

Άρθρο δέκατο τέταρτο
Τελικές διατάξεις

Ορίζεται ότι από την ισχύ της σύμβασης καταργείται κάθε αντίθετη διάταξη που έχει περιληφθεί στις προγενέστερες συμβάσεις ή έχει ρυθμιστεί με νόμο ή προεδρικό διάταγμα ή υπουργική απόφαση.

Άρθρο 9 Ανάθεση έργου σε νέο φορέα

Αν και η νέα οικονομική συμφωνία διαμορφώθηκε σε συνεργασία με τη Διοίκηση του Ο.Α.Σ.Θ. και τους εκπροσώπους των εργαζομένων, το γεγονός ότι η υπογραφή της θα γίνει μετά την αποδοχή αυτής από τη Γ.Σ. των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ., καθιστά αναγκαίες τις ρυθμίσεις του άρθρου αυτού, με το οποίο προβλέπονται τα εξής:

α. Αν η Γενική Συνέλευση των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ. δεν εγκρίνει την υπογραφή της σύμβασης, το Ελληνικό Δημόσιο, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, προχωρά στην προκήρυξη και ανάθεση του έργου με δημόσιο διαγωνισμό, ενώ η προϊσχύουσα σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου – Ο.Α.Σ.Θ. παρατείνεται μέχρι την ανάθεση του έργου στο νέο φορέα.

β. Με την απόφαση προκήρυξης του δημόσιου διαγωνισμού καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε σχετικό θέμα για τη διενέργεια του διαγωνισμού και την ανάθεση του έργου στο νέο φορέα, διαδικασία που πρέπει να έχει ολοκληρωθεί μέχρι 31.12.2001.

Άρθρο 10 Λοιπές διατάξεις

1. Είναι γνωστό ότι τα τροχαία ατυχήματα στη χώρα μας ανέρχονται κατ' έτος σε τραγικά επίπεδα. Κάθε χρόνο συμβαίνουν πάνω από 22.000 ατυχήματα, οι τραυματίες υπερβαίνουν τους 32.000 και οι θάνατοι τους 2.000. Το βασικότερο αίτιο για τα τροχαία ατυχήματα είναι ο άνθρωπος, την ευθύνη του οποίου οι στατιστικές προσδιορίζουν σε ποσοστό 90% περίπου.

Συνεχίζοντας την προσπάθεια βελτίωσης του συστήματος εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών, προτείνεται η ψήφιση διάταξης της παραγράφου 1 με την οποία στοχεύουμε στη βελτίωση της παρεχόμενης θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης και της θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης.

Με τις ρυθμίσεις της διάταξης θεσμοθετείται:

α. Η δειγματοληπτική επανεξέταση υποψηφίων οδηγών που επιτυγχάνουν στην πρακτική εξέταση, αμέσως μετά το πέρας αυτής και

β. Η εποπτεία και ο έλεγχος επί της παρεχόμενης θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης.

Με προεδρικό διάταγμα θα καθοριστεί το σύστημα των διοικητικών κυρώσεων, ενώ με υπουργικές αποφάσεις θα καθοριστούν η διαδικασία και τα κριτήρια επιλογής των Επιθεωρητών, τα κριτήρια προσδιορισμού και το ελάχιστο ποσοστό των επανεξεταζομένων, η αποζημίωση των Επιθεωρητών και κάθε άλλη λεπτομέρεια.

Με ένα ελάχιστο ποσοστό (5%) επανεξεταζομένων, σε συνδυασμό με τους λοιπούς ελέγχους που διενεργούνται από το Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, θα βελτιώνεται σταδιακά το σύστημα εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών και η οδική ασφάλεια.

2. Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 2, δίνεται το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία επιβατικών αυτοκινήτων, ειδικά διασκευασμένων, που να έχουν τη δυνατότητα της μεταφοράς και αναπηρικών αμαξιδίων.

Η ρύθμιση αυτή κρίνεται αναγκαία, αφού αποσκοπεί στο να διευκολύνει τις μετακινήσεις των ατόμων αυτών, για την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών τους, καθώς και την ένταξή τους στο κοινωνικό σύνολο.

3. Με την παράγραφο 2 του άρθρου 2 του ν. 2801/2000 (ΦΕΚ 46 Α'), δόθηκε το δικαίωμα στο Νομάρχη, με απόφασή του και ύστερα από πρόταση του Δημοτικού Συμβουλίου και γνώμη της Νομαρχιακής Επιτροπής, να καθορίζει για όλα τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα, που έχουν έδρα δημοτικό διαμέρισμα, ως έδρα το κέντρο του δήμου.

Η διάταξη αυτή από τη μέχρι τώρα εφαρμογή της έχει καταστεί ανενεργός, δεδομένου ότι οι δήμοι δεν ανταποκρίνονται θέσει στα αιτήματα των ιδιοκτητών των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, για καθορισμό ενιαίας έδρας, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του νόμου.

Χωρίς να απεμπολείται το δικαίωμα του δήμου ως γνώστης των προβλημάτων της τοπικής κοινωνίας, να έχει θέση και άποψη στα προβλήματα της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, πρέπει να τεθεί ένα εύλογο χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο θα πρέπει να ληφθεί απόφαση.

Ήδη, με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 3, καθορίζεται η διαδικασία, αλλά και ο χρόνος μέσα στον οποίο θα πρέπει το Δημοτικό Συμβούλιο να αποφασίζει επί των αιτημάτων των ιδιοκτητών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, για τον καθορισμό ως ενιαίας έδρας, της ενιαίας εδαφικής περιφέρειας του δήμου.

Η αποκλειστική προθεσμία των δύο (2) μηνών είναι επαρκής, προκειμένου να ληφθεί η σχετική απόφαση και να αποφευχθούν τα φαινόμενα που παρουσιάζονται μέχρι σήμερα.

4. Με την παράγραφο 4 προτείνεται η κατάργηση της παραγράφου 4 του άρθρου 7 και του άρθρου 18 του ν. 2801/2000 για τους πιο κάτω λόγους:

α. Με τη διάταξη της παραγράφου 4 του άρθρου 7 του ν.2801/2000 καθορίσθηκαν ελάχιστα ποσά χορηγίας στους τέως Πρόεδρους των ΚΤΕΛ (αστικών ή υπεραστικών) μετά από 6 έτη θητείας στη θέση του Προέδρου.

Αν και το ύψος της χορηγίας προβλέπεται να καθορίζεται με απόφαση της Γ.Σ., το γεγονός ότι η διάταξη προσδιορίζει το ελάχιστο ύψος αυτής οδήγησε στην ύπαρξη τέως προέδρων, που είτε απαιτούν να τους καταβάλλεται χορηγία χωρίς απόφαση της Γ.Σ. είτε απαιτούν τη σύγκληση Γ.Σ., άλλως απειλούν με προσφυγή στη δικαιοσύνη. Επειδή η πρόθεση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών που εισήγαγε στη Βουλή τη διάταξη προϋπέθετε την ελεύθερη βούληση της Γ.Σ., στην οποία αναγνώριζε την αποφασιστική αρμοδιότητα έγκρισης της χορηγίας, δεν φαίνεται να είναι εφαρμόσιμη στην πράξη, θεωρούμε ότι είναι αναγκαία η κατάργηση της σχετικής διάταξης.

β. Η διατύπωση και η γενικότητα της διάταξης του άρθρου 18 του ν. 2801/2000, αλλά και η αναδρομή έναρξης του δικαιώματος στο 1930, δημιούργησε πλήθος αιτημάτων σε πολλούς νομούς της χώρας για τη χορήγηση δικαιωμάτων Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων σε εκμεταλλευτές φορτοεπιβατικών ή επιβατικών αυτοκινήτων, προκαλώντας αντιδράσεις από τους κατόχους Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, αφού διαπίστωναν να αναφέρονται συνεχώς αιτήματα χορήγησης αδειών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, από ανθρώπους που είχαν αποξενωθεί προ δεκαετιών από αυτό το μέσο ή με την επίκληση ποικίλων και αβέβαιης αξιοπιστίας δικαιολογητικών. Επειδή η πρόθεση της Βουλής ήταν να αντιμετωπίσει ένα υπαρκτό πρόβλημα και όχι να δημιουργήσει προβλήματα σε πολλές περιοχές της χώρας, προτείνεται η κατάργησή της.

5. Με το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 2 του αρ-

θρου 9 του ν. 2465/1997 προβλέφθηκε εισήγηση δύο τουλάχιστον Γενικών Διευθυντών (του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και του «καθ' ύλην αρμόδιου Υπουργείου») για την έγκριση ταξινόμησης ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων από Ο.Τ.Α. ή νομικά πρόσωπα αυτών, εκκλησιαστικές μονές και συλλόγους που κύριο έργο έχουν την περιθαλψη και αποκατάσταση Α.Μ.Ε.Α..

Ενώ προσδιορίζονταν τα δικαιούχα πρόσωπα και οι προϋποθέσεις έγκρισης ταξινόμησης, προβλέφθηκε ότι η απόφαση παροχής του δικαιώματος ταξινόμησης, που εκδίδεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, προϋποθέτει την εισήγηση των πιο πάνω Γενικών Διευθυντών, που μόνο γραφειοκρατία προσέθετε, αφού η κρίση ήταν εντελώς αυθαίρετη και χωρίς κανένα κριτήριο. Η εμπειρία της τριετούς εφαρμογής απέδειξε ότι μόνο πρόσθετη γραφειοκρατία δημιουργούσε και ταλαιπωρία των δικαιούχων προσώπων. Για τους λόγους αυτούς προτείνεται με τη ρύθμιση της παραγράφου 5 η κατάργηση της προβλεπόμενης γραπτής εισήγησης των Γενικών Διευθυντών και η χορήγηση της έγκρισης ταξινόμησης να γίνεται μετά από πρόταση της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών την οποία υπογράφει, ως υπηρεσιακός παράγων, και ο Γενικός Διευθυντής του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

6. Με τις διατάξεις του ν. δ. 304/1969 και του άρθρου 9 του ν. 2465/1997 προσδιορίζονται τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, τα οποία δύνανται να τύχουν άδειας κυκλοφορίας λεωφορείου αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης. Από την έκδοση και εφαρμογή των διατάξεων αυτών και ειδικότερα του νομοθετικού διατάγματος 304/1969, έχει παρέλθει πολύς χρόνος, διάστημα στο οποίο έχουν επέλθει σημαντικές μεταβολές στις συνθήκες της αγοράς, ενώ έχουν συσταθεί ή συστήνονται νέες επιχειρήσεις με εξειδικευμένο αντικείμενο εργασίας και παροχής υπηρεσιών, οι οποίες δεν είναι δυνατόν να εξυπηρετούνται, με τα μέσα μαζικής μεταφοράς (αστικά ή υπεραστικά ΚΤΕΛ), λόγω του γεγονότος ότι είναι εγκατεστημένες εκτός κατοικημένων περιοχών, όπου δεν υπάρχει πρόσβαση των μέσων μαζικής μεταφοράς ή για άλλους λόγους.

Υπάρχουν επίσης αθλητικά σωματεία και σύλλογοι (π.χ. ποδοσφαίρου, στίβου, κολυμβητικοί σύλλογοι, ορειβατικοί σύλλογοι κ.λπ.), που λειτουργούν είτε με την μορφή ανωνύμων εταιρειών, είτε κάτω υπό την ευθύνη των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τα οποία προσφέρουν σημαντικό αθλητικό αλλά και κοινωνικό έργο στη νεολαία.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 6 παρέχεται η δυνατότητα στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, με αποφάσεις του, να καθορίζει το και άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, τα οποία θα δικαιούνται να θέτουν σε κυκλοφορία λεωφορείο αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης για την εξυπηρέτηση των αναγκών τους και του σκοπού τους.

7. Με τις διατάξεις του άρθρου 2 του ν.δ. 49/1968, όπως συμπληρώθηκε με το άρθρο 2 του ν. 1959/1991, προβλέπεται ότι οι άδειες κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων χορηγούνται σε ημεδαπά ή αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή κοινοπραξίες, που ασκούν βιοποριστικό ή κερδοσκοπικό επάγγελμα ή επιχείρηση στην Ελλάδα, καθώς και σε κοινωφελή ιδρύματα και Οργανισμούς Κοινής Ωφέλειας.

Η ρύθμιση αυτή δεν περιλαμβάνει Ν.Π.Δ.Δ. ή Ν.Π.Ι.Δ. ή σωματεία ή ενώσεις μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα,

αθλητικά σωματεία ή άλλους φορείς, στους οποίους το Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο είναι απαραίτητο για την άσκηση του σκοπού και του έργου των. Στη διάρκεια των χρόνων από την ισχύ του ν.1959/1991 προβάλλονταν αιτήματα φιλοζωικών σωματείων, γηροκομείων, αθλητικών σωματείων, ορειβατικών συλλόγων, φιλανθρωπικών σωματείων, κ.λπ., η ικανοποίηση των οποίων δεν προβλέπονται από τις διατάξεις του ν. 1959/1991. Η τακτική που πολλές φορές ακολουθείτο ήταν, η κατ' εξαίρεση έγκριση, διοικητική πράξη εκτός εξουσιοδότησης νόμου, αλλά διαδικασία που προκαλούσε και περιττές γραφειοκρατικές διαδικασίες.

Για να μην γίνονται διοικητικές και εκτός εξουσιοδότησης νόμου πράξεις, αλλά και επειδή οι ανάγκες της αγοράς συνεχώς διευρύνονται και η όποια περιγραφή σε νόμο νέων δικαιούχων θα ξεπεραστεί σύντομα, προτείνεται η εξουσιοδοτική διάταξη, με την οποία να καθορίζονται με υπουργική απόφαση, τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν ανάγκη τη ταξινόμηση και κυκλοφορία Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου.

8. Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 8 επιδιώκεται η ρύθμιση θεμάτων απαλλοτριώσεων και η επιτάχυνση των διαδικασιών τους, για την απόκτηση, από τις εταιρείες που εκτελούν τα σιδηροδρομικά έργα του «Προαστιακού Σιδηροδρόμου» και στις διαδρομές:

- Πειραιά - Αθήνα - Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών - Αεροδρόμιο Σπάτων (Μαρκόπουλο - Λαύριο)
- Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών - Οινόη - Χαλκίδα
- Οινόη - Θήβα
- Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών - Ισθμός - Κόρινθος - Κιάτο
- Ισθμός - Λουτράκι

των αναγκών για την εκτέλεση των έργων αυτών χώρων, αφού τα έργα αυτά είναι αναγκαία για τη διευκόλυνση των μεταφορών κατά την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων.

9. Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 54 του Κ.Ο.Κ. (ν.2696/1999), τα οδικά οχήματα, εκτός από τις μοτοσικλέτες, τα μοτοποδήλατα και τα ποδήλατα, επιτρέπεται να έλκουν άλλο όχημα.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την υπ' αριθμ. D (00) 28/13.1.2000 επιστολή της ζήτησε:

α) Την τροποποίηση του άρθρου 54 του Κ.Ο.Κ., ώστε να καταργηθεί η απαγόρευση έλξης οχημάτων από δίκυκλα και

β) Την τροποποίηση της υ.α. 16823/1978 (β' 524), ώστε να συμπεριληφθεί και η περίπτωση των δικύκλων και τρικύκλων με την εισαγωγή ρήτρας αμοιβαίας αναγνώρισης που να προβλέπει τη δυνατότητα κυκλοφορίας στην Ελλάδα δικύκλων ή τρικύκλων που έλκουν ρυμουλκούμενα σε άλλα κράτη μέλη και πληρούν ικανοποιητικά τις προϋποθέσεις της οδικής ασφάλειας.

Με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 9 αντιμετωπίζεται αυτό το πρόβλημα.

10. Στο άρθρο 2 του ν.δ. 638/1970 όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα, προστίθεται περίπτωση ιδ' , με την οποία παρέχεται η δυνατότητα κάλυψης, από τις πιστώσεις του ειδικού λογαριασμού του ν.δ. 638/1970 του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, δαπανών, που θα είναι σχετικές με τις δραστηριότητες και το αντικείμενο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και οι οποίες θα μπορούν να καθορίζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

11. Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 11 ο Δήμος Καλυβιών - Θορικού εντάσσεται στην περιμετρική περιοχή Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων.

Η ρύθμιση αυτή κρίνεται αναγκαία, δεδομένου ότι, τα όρια της περιμετρικής περιοχής φθάνουν μέχρι το Δήμο Μαρκοπούλου, ο οποίος εντάχθηκε σε αυτήν με το άρθρο 8 του ν. 2801/2000 (ΦΕΚ 46 Α'). Η απόσταση μεταξύ Δήμου Μαρκοπούλου και Δήμου Καλυβιών είναι περίπου δύο (2) χιλιόμετρα, με συνέπεια το επιβατικό κοινό να χρησιμοποιεί τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα που έχουν έδρα το Δήμο Μαρκοπούλου, αφού έχουν καταστεί πιο οικονομικά δεδομένου ότι γίνεται χρήση του τιμολογίου Ι (μονή ταρίφα), σε αντίθεση με τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα που έχουν έδρα το Δήμο Καλυβιών, στα οποία γίνεται χρήση του τιμολογίου ΙΙ (διπλή ταρίφα).

12. Με την προτεινόμενη διάταξη επιχειρείται η άρση πιθανών αμφιβολιών και η κάλυψη νομοθετικού κενού, ως προς την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 3 του άρθρου 1 του ν. 2671/1998.

Ειδικότερα, κατά τη γραμματική ερμηνεία της διάταξης της παραγράφου 3, συνάγεται ότι η δυνατότητα του Ο.Σ.Ε. να ιδρύει θυγατρικές εταιρείες ή να συμμετέχει σε εταιρείες ή κοινοπραξίες εταιρειών με αντικείμενο τις δραστηριότητες της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού. Ειδικότερα για την περίπτωση του εδαφίου ε' της παραγράφου 1 η δυνατότητα αυτή εξαντλείται μόνο στην περίπτωση που οι εταιρείες αυτές εξυπηρετούν αποκλειστικά και μόνο τους σκοπούς του και συντελούν στην εκπλήρωση αυτών και την ανάπτυξη του μεταφορικού του έργου.

Με τη διατύπωση όμως αυτή παρατηρείται «νομοθετικό κενό», ως προς την πρόβλεψη και ρύθμιση της δυνατότητας του Ο.Σ.Ε. να ιδρύει τις παραπάνω εταιρείες ή να συμμετέχει σε αυτές ή σε κοινοπραξίες, με σκοπό, πέραν αυτού της εξυπηρέτησης του σιδηροδρομικού - μεταφορικού του έργου, πλην όμως επιβαλλόμενο (σκοπό) από την ανάπτυξη της εμπορικής - επιχειρηματικής του δραστηριότητας, ως ανωνύμου εταιρείας, η οποία αναπτύσσει, εκτός των λοιπών και εμπορική δραστηριότητα και κινείται με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας. Η προτεινόμενη συμπλήρωση της διάταξης της παραγράφου 3 έρχεται να καλύψει αυτό το νομοθετικό κενό και επαναδιατυπώνει παρόμοια διάταξη του άρθρου 1 παράγραφος 3 του ν. 2366/1995.

Τέλος με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 12 θα παρασχεθεί στον Ο.Σ.Ε., τόσο λόγω της υπάρχουσας τεράστιας ακίνητης περιουσίας του, όσο και λόγω του υπάρχοντος και ήδη εγκατεστημένου τηλεπικοινωνιακού του δικτύου, η δυνατότητα να αναπτύξει την επιχειρηματική του δραστηριότητα και σε αυτούς τους ενδεικτικά αναφερόμενους τομείς, παρέχοντας προς το κοινό, αλλά και σε οιονδήποτε τρίτο, τις συναφείς του δραστηριότητες και υπηρεσίες προς αυτόν όλο το επεξεργαστικό του όφελος.

13. Με την παράγραφο 3 του άρθρου 5 του ν. 2801/2000 θεσμοθετήθηκε η δυνατότητα να δικαιούνται ταξινόμησης Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου και οι μη κατά κύριο επάγγελμα αγρότες. Όμως ο περιορισμός του ορίου μικτού βάρους στα 2.500 χιλιόγραμμα, περιόρισε το εύρος των εταιρειών και των τύπων οχημάτων που κάλυπταν

αυτόν τον περιορισμό, αλλά προκάλεσε και αντιδράσεις της ομοσπονδίας των εισαγωγέων.

Με τη προτεινόμενη, με τη διάταξη της παραγράφου 13, συμπλήρωση, διευρύνουμε τα προϊόντα επιλογής των ενδιαφερομένων, ικανοποιούμε αίτημα της αγοράς και δεν περιορίζονται οι επιλογές σε μικρό αριθμό τύπων και εργοστασίων κατασκευής αυτοκινήτων.

14. Με την παράγραφο 2 του άρθρου 4 του ν. 1437/1984 προβλέπεται ότι, κατά τη χορήγηση νέων αδειών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, δικαιούχοι είναι δύο άτομα (κατά ποσοστό 50% έκαστος) μόνο στις περιοχές Αθηνών και Θεσσαλονίκης.

Η ρύθμιση της παραγράφου 14 επεκτείνει αυτόν τον όρο σε όλες τις πρωτεύουσες των νομών και σε διοικητικές μονάδες με πληθυσμό άνω των 10.000 κατοίκων, σύμφωνα με την τελευταία γενική απογραφή του πληθυσμού ενώ η χορήγηση ολόκληρης άδειας διατηρείται για πολύτεκνους με έξι παιδιά και άνω, ως και στις περιπτώσεις απόκτησης αυτών από Ο.Τ.Α..

Με αυτή τη ρύθμιση και πάγιο αίτημα των επαγγελματιών οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ικανοποιείται και στη διάθεση των πολιτών θα είναι το Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο σε δύο βάρδιες, όπως προβλέπει και η σχετική νομοθεσία και θετικά θα συμβάλλει στη μείωση της ανεργίας.

Άρθρα 11-12-13

Στα άρθρα αυτά περιλαμβάνονται:

- α. Στο άρθρο 11 ο τρόπος κάλυψης των δαπανών.
- β. Στο άρθρο 12 οι καταργούμενες διατάξεις και
- γ. Στο άρθρο 13 οι ρυθμίσεις για την έναρξη ισχύος του νόμου και των επί μέρους άρθρων αυτού.

Αθήνα, 13 Δεκεμβρίου 2000

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ
ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

Β. Παπανδρέου

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ν. Χριστοδουλάκης

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Κ. Λαλιώτης

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ

Γ. Πασχαλίδης

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Γ. Παπαντωνίου

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ
ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

Αν. Γιαννίσης

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ

Μ. Χρυσοχοϊδης

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Χ. Βερελής

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

Άρθρο 9 Λοιπές διατάξεις

3. Στο τέλος της παραγράφου 2 του άρθρου 8 του ν. 2801/2000 (46 Α'), προστίθεται εδάφιο ως εξής:

Άρθρο 8 Ρύθμισεις θεμάτων επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης

1. Στο τέλος της περίπτωσης α' της παραγράφου 3 του άρθρου 1 του ν. 1437/1984 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Οι Δήμοι Ραφήνας, Μαρκοπούλου και Αρτέμιδος (Λούτσας) περιλαμβάνονται στα όρια της ενιαίας διοικητικής μονάδας της περιοχής Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων».

2. Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα, τα οποία έχουν έδρα δήμο ή κοινότητα, που καταργήθηκε και συνενώθηκε σε νέο δήμο ή κοινότητα με τις διατάξεις του άρθρου 1 του ν. 2539/1997 (ΦΕΚ 244 Α'), διατηρούν ως έδρα το δημοτικό ή κοινοτικό διαμέρισμα που ταυτίζεται με το δήμο ή την κοινότητα που είχε έδρα προ της ισχύος του ν. 2539/1997.

Με απόφαση του οικείου νομάρχη, που εκδίδεται μετά από πρόταση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου και γνώμη της Νομαρχιακής Επιτροπής του άρθρου 3 του ν. 1437/1984, δύναται να καθορισθεί, για το σύνολο ή μέρος των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων του δήμου ως νέα έδρα, η ενιαία εδαφική περιφέρεια του νέου δήμου και να εγκριθεί η θέση σε κυκλοφορία νέων Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται και κάθε σχετική λεπτομέρεια, όπως αυτά ορίζονται στο εδάφιο γ' της παραγράφου 5 του άρθρου 8 του π.δ. 244/1987, ιδίως τα ελάχιστα επίπεδα εξυπηρέτησης της δημοτικών ή κοινοτικών διαμερισμάτων και οι περιφέρειες εφαρμογής αυξημένου τιμολογίου (περιμετρικές ζώνες).

5. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 9 του ν. 2465/1997 (ΦΕΚ 28 Α') τροποποιείται ως ακολούθως:

Άρθρο 9 Ταξινόμηση οχημάτων

2. Η ταξινόμηση οχημάτων, των οποίων έχει λήξει η έγκριση τύπου ή ουδέποτε έχει εκδοθεί έγκριση τύπου, γίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από αιτιολογημένη εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας και μόνο για τις παρακάτω περιπτώσεις:

α) Δωρεάς των οχημάτων στα αναφερόμενα στην προηγούμενη παράγραφο πρόσωπα.

β) Λήξης της ισχύουσας έγκρισης τύπου οχήματος κατά τη διάρκεια μειοδοτικού διαγωνισμού, που πραγματοποιείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις περί προμηθειών του Δημοσίου για την προμήθεια των προς ταξινόμηση οχημάτων και εφόσον η έγκριση τύπου ίσχυε κατά τον προβλεπόμενο χρόνο από την προκήρυξη του διαγωνισμού για την ολοκλήρωση της διαδικασίας του (συμπεριλαμβανομένου και του χρόνου παράδοσης των οχημάτων).

Η χορήγηση στους φορείς της παραγράφου 1, άδειας κυκλοφορίας Ε.Ι.Χ., Λ.Ι.Χ. ή Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων, για τα

οποία δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις χορήγησης άδειας κυκλοφορίας, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, γίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από εισήγηση του Γενικού Διευθυντή Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και των καθ' ύλην αρμόδιων Γενικών Διευθυντών των συναρμόδιων Υπουργείων.

6. Με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται και άλλα πρόσωπα που δύνανται να θέσουν σε κυκλοφορία λεωφορεία αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης, πέραν αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 1 του ν.δ. 304/1969 (ΦΕΚ 195 Α') και του άρθρου 9 του ν. 2465/1997 (ΦΕΚ 28 Α').

Άρθρον 1

1. Λεωφορεία αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως προοριζόμενα δια την μεταφοράν προσώπων άνευ καταβολής κομίστρου, δύνανται να χρησιμοποιούνται κατόπιν εγκρίσεως του Υπουργού Συγκοινωνιών ή του οικείου Νομάρχου κατά περίπτωσην, υπό:

β) Σχολείων στοιχειώδους και μέσης εκπαιδεύσεως (Γενικής, Τεχνικής και Επαγγελματικής) ή σχολικών Εφορειών.

γ) Ξενοδοχειακών επιχειρήσεων, κοινοπραξιών ή συναιτηρισμών Ξενοδόχων,

δ) Αεροπορικών επιχειρήσεων,

ε) Βιομηχανικών επιχειρήσεων, εργοληπτικών Δημοσίων Έργων Επιχειρήσεων, Ναυπηγείων ως και επιχειρήσεων εκμεταλλεύσεως ορυχείων ή μεταλλείων.

στ) Επιχειρήσεων εκμεταλλεύσεως ιαματικών πηγών και επιχειρήσεων Καζίνων.

ζ) Επιχειρήσεων παραγωγής κινηματογραφικών ταινιών εν Ελλάδι.

η) Παιδικών Σταθμών και Ιδρυμάτων εν γένει.

θ) Κέντρων απροσαρμόστων παιδών.

Άρθρο 9 Ταξινόμηση οχημάτων

1. Επιτρέπεται η ταξινόμηση οχημάτων για τα οποία δεν πληρούνται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία ως προς το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία οι προϋποθέσεις χορήγησης άδειας κυκλοφορίας επιβατικού ιδιωτικής χρήσεως (Ε.Ι.Χ.), λεωφορείου ιδιωτικής χρήσεως (Λ.Ι.Χ.) ή φορτηγού ιδιωτικής χρήσεως (Φ.Ι.Χ.) αυτοκινήτου ή η έγκριση τύπου αυτών έχει λήξει η ουδέποτε έχει εκδοθεί, στις περιπτώσεις που αυτά προορίζονται για την εξυπηρέτηση αναγκών Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Νομικών Προσώπων και Επιχειρήσεων που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 21, του κεφ. Ε' του ν. 2218/1994, Συνδέσμων Δήμων και Κοινοτήτων που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 206, του κεφ. ΙΑ' του π.δ. 410/1995, Αναπτυξιακών Συνδέσμων που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 212 του κεφ. ΙΑ' του ίδιου προεδρικού διατάγματος, Ν.Π.Δ.Δ., Ιδρυμάτων, Νομικών Προσώπων και συλλόγων που κύριο έργο έχουν τη φροντίδα, την περίθαλψη και την αποκατάσταση ατόμων με ειδικές ανάγκες, καθώς και εκκλησιαστικών μονών.

2. Η ταξινόμηση οχημάτων, των οποίων έχει λήξει η έγκριση τύπου ή ουδέποτε έχει εκδοθεί έγκριση τύπου, γίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από αιτιολογημένη εισήγηση της αρμό-

διας υπηρεσίας και μόνο για τις παρακάτω περιπτώσεις:

α) Δωρεάς των οχημάτων στα αναφερόμενα στην προηγούμενη παράγραφο πρόσωπα.

β) Λήξης της ισχύουσας έγκρισης τύπου οχήματος κατά τη διάρκεια μειοδοτικού διαγωνισμού, που πραγματοποιείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις περί προμηθειών του Δημοσίου για την προμήθεια των προς ταξινόμηση οχημάτων και εφόσον η έγκριση τύπου ίσχυε κατά τον προβλεπόμενο χρόνο από την προκήρυξη του διαγωνισμού για την ολοκλήρωση της διαδικασίας του (συμπεριλαμβανομένου και του χρόνου παράδοσης των οχημάτων).

Η χορήγηση στους φορείς της παραγράφου 1 άδειας κυκλοφορίας Ε.Ι.Χ., Λ.Ι.Χ. ή Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων, για τα οποία δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις χορήγησης άδειας κυκλοφορίας, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, γίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από εισήγηση του Γενικού Διευθυντή Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και των καθ' ύλην αρμόδιων Γενικών Διευθυντών των συναρμόδιων Υπουργείων.

3. Με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται η διαδικασία και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται, κατά περίπτωση, καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας διάταξης.

7. Στο άρθρο 2 του ν. 1959/1991 (Α 123 Α) προστίθεται παράγραφος 12 η οποία έχει ως εξής:

Άρθρο 2 Άδειες κυκλοφορίας

1. Άδειες κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων χορηγούνται σε ημεδαπά αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή κοινοπραξίες, που ασκούν κερδοσκοπικό ή βιοποριστικό επάγγελμα ή επιχείρηση στην Ελλάδα, καθώς και κοινωφελή ιδρύματα και οργανισμούς κοινής ωφέλειας, γενικά, υπό τους όρους και προϋποθέσεις των επόμενων παραγράφων.

2. Επιτρέπεται η χορήγηση άδειας κυκλοφορίας ενός ή περισσότερων φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως μέχρι 4.000 χιλιογράμμων μικτού βάρους, ως και τριτοχών φορτηγών οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως με Δικαίωμα κυκλοφορίας σ'όλη την επικράτεια στα παραπάνω πρόσωπα αφού καταβληθεί από αυτά, υπέρ του Δημοσίου, εφάπαξ εισφορά, ως εξής:

α) Για τα φορτηγά αυτοκίνητα με κλειστό αμάξωμα:

αα) Μικτού βάρους μέχρι 1200 χιλιόγραμμα σε δραχμές ογδόντα χιλιάδες (80.000).

αβ) Μικτού βάρους από 1201-2000 χιλιόγραμμα σε δραχμές εκατό χιλιάδες (100.000).

αγ) Μικτού βάρους από 2001-2400 χιλιόγραμμα σε δραχμές εκατόν είκοσι χιλιάδες (120.000) και αδ) Μικτού βάρους από 2401-4000 χιλιόγραμμα σε δραχμές εκατόν σαράντα χιλιάδες (140.000).

β) Για τα φορτηγά αυτοκίνητα με ανοικτό αμάξωμα:

βα) Μικτού βάρους μέχρι 1200 χιλιόγραμμα δραχμές πενήντα χιλιάδες (50.000).

ββ) Μικτού βάρους από 1201-2000 χιλιόγραμμα δραχμές εξήντα χιλιάδες (60.000).

βγ) Μικτού βάρους 2001-2400 χιλιόγραμμα δραχμές εβδομήντα χιλιάδες (70.000) και βδ) Μικτού βάρους 2401-4000 χιλιόγραμμα δραχμές ογδόντα χιλιάδες (80.000).

γ) Για τα τρίτροχα φορτηγά με κλειστό ή ανοικτό αμάξωμα δραχμές είκοσι χιλιάδες (20.000).

Η παραπάνω εισφορά υπέρ του Δημοσίου περιορίζεται στο ένα τρίτο (1/3) για αυτοκίνητα που ανήκουν σε γεωργικές, κτηνοτροφικές, πτηνοτροφικές μελισσοκομικές, σηροτροφικές, αλιευτικές επιχειρήσεις, δασεργάτες, ρητινοσυλλέκτες, μέλη ή μη αγροτικών-δασικών συνεταιρισμών και δασικών επιχειρήσεων καθώς και για τα αυτοκίνητα που εκποιούνται από τον Ο.Δ.Δ.Υ..

3. Άδειες κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως μικτού βάρους άνω των 4.000 χιλιογράμμων χορηγούνται αποκλειστικά για την άσκηση κερδοσκοπικού επαγγέλματος ή επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένων και των γεωργικών, κτηνοτροφικών, πτηνοτροφικών, σηροτροφικών, μελισσοκομικών, αλιευτικών, δασικών, καθώς και σε δασεργάτες ή ρητινοσυλλέκτες μέλη ή μη αγροτικών-δασικών συνεταιρισμών ή δασικών επιχειρήσεων, υπό την προϋπόθεση ότι το ασκούμενο επάγγελμα ή η επιχείρηση έχει μεταφορικό έργο τέτοιο, που για την εξυπηρέτηση του καθίσταται απόλυτα αναγκαία ή χρήση του φορτηγού αυτοκινήτου και με την καταβολή εφάπαξ εισφοράς υπέρ του Δημοσίου.

α) Για φορτηγά αυτοκίνητα με κλειστό αμάξωμα σε δραχμές εκατόν σαράντα χιλιάδες (140.000) προσαυξανόμενες κατά δεκάξι (16) δραχμές κατά χιλιόγραμμα για το πέραν των 4.000 χιλιογράμμων μικτού βάρους.

β) Για φορτηγά αυτοκίνητα με ανοικτό αμάξωμα σε δραχμές ογδόντα χιλιάδες (80.000) προσαυξανόμενες κατά δεκάξι (16) δραχμές ανά χιλιόγραμμα για το πέραν των 4.000 χιλιογράμμων μικτού βάρους.

Οι άδειες κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων χορηγούνται εφόσον ο αιτών (φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή κοινοπραξία) έχει πραγματοποιήσει ακαθάριστα έσοδα ύψους για κάθε τόννο μικτού βάρους του φορτηγού αυτοκινήτου τετρακοσίων χιλιάδων (400.000) δραχμών τουλάχιστον εντός οποιουδήποτε χρονικού διαστήματος κατά τον τελευταίο οικονομικό χρόνο. Το χρονικό αυτό διάστημα δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερο από ένα (1) χρόνο. Οι άδειες αυτές είναι προσωρινές και ισχύουν για ένα (1) χρόνο από την έκδοσή τους, μετά την πάροδο του οποίου και εντός του πρώτου διμήνου μετατρέπονται σε οριστικές, εφόσον δεν διακόπηκε η άσκηση της επιχείρησης ή επαγγέλματος των αιτούντων και εφόσον έχουν πραγματοποιήσει ακαθάριστα έσοδα για κάθε τόννο μικτού βάρους του φορτηγού αυτοκινήτου έως ενός εκατομμυρίου (1.000.000) δραχμών τουλάχιστον. Σε αντίθετη περίπτωση οι παραπάνω προσωρινές άδειες κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων αφαιρούνται χωρίς άλλη διαδικασία οριστικά.

Τα αναφερόμενα στην παράγραφο αυτή χρηματικά όρια ακαθάριστων εσόδων αναπροσαρμόζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Σε περίπτωση μεταβίβασης επιχείρησης ή πρόσληψης ή αποχώρησης εταιρών ή αλλαγής νομικής μορφής ή αλλαγής επωνυμίας, δεν θεωρείται ότι συνιστάται νέα επιχείρηση, εφόσον δεν διακοπεί η λειτουργία της.

Αν κατά το χρόνο ισχύος της προσωρινής άδειας κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου η επιχείρηση διαλυθεί ή διακόψει τη λειτουργία της ή ο επαγγελματίας διακόψει την άσκηση του επαγγέλματός του, οι κατεχόμενες απ' αυτούς άδειες φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης ανακαλούνται και δεν επιτρέπεται τα πρόσωπα αυτά να τύχουν νέας άδειας κυκλοφορίας σύμφωνα με τις διατά-

Ξεις του νόμου αυτού, πριν περάσουν δύο (2) χρόνια από τη διάλυση ή διακοπή της επιχείρησης ή του επαγγέλματος.

Κατ'εξαίρεση με τα προβλεπόμενα στην παρούσα παράγραφο δύναται να χορηγηθεί για κάθε βιομηχανική ή εργοληπτική επιχείρηση μία οριστική άδεια κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου μικτού βάρους άνω των τεσσάρων (4) τόννων, εφόσον ο αιτών έχει πραγματοποιήσει ακαθάριστα έσοδα ύψους είκοσι εκατομμυρίων (20.000.000) δραχμών τουλάχιστον εντός οιοδήποτε χρονικού διαστήματος κατά τον τελευταίο οικονομικό χρόνο.

4. Κατ'εξαίρεση, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών χορηγούνται οριστικές άδειες κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων σε ημεδαπά ή αλλοδαπά, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, τα οποία πραγματοποιούν στην Ελλάδα σημαντικές επενδύσεις ή σε επιχειρήσεις, οι οποίες υπάγονται σε αναπτυξιακούς νόμους.

Οι άδειες αυτές χορηγούνται αποκλειστικά για την εξυπηρέτησή τους και εφόσον υποβληθεί οικονομοτεχνική μελέτη, από την οποία αποδεικνύεται η αναγκαιότητα κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων.

5. Επιτρέπεται η χορήγηση αδειών κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης οιοιουδήποτε μικτού βάρους, ειδικά διασκευασμένων θωρακισμένων προς εξυπηρέτηση εταιρειών που έχουν ως αντικείμενο εργασιών τις χρηματοπιστολές, για τη μεταφορά χρημάτων και πολύτιμων αντικειμένων με την καταβολή υπέρ του Δημοσίου εισφοράς, κατά τις διατάξεις των διατάξεων των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος άρθρου. Οι ειδικότερες προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά που θα υποβάλλονται για τη χορήγηση των αδειών αυτών θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

6. Επιτρέπεται η χορήγηση μιας μόνο άδειας κυκλοφορίας φορτηγού αυτοκινήτου οχήματος ιδιωτικής χρήσης μικτού βάρους μέχρι 4.000 χιλιόγραμμα σε μεταφορικές επιχειρήσεις και σε γραφεία και πρακτορεία μεταφορών για τη μεταφορά αποκλειστικά και μόνο υλικών συσκευασίας που ανήκουν σ'αυτές και τα οποία πρέπει να αναγράφονται στη χορηγούμενη άδεια κυκλοφορίας.

7. Κατ'εξαίρεση, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών δύναται να καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων, τα οποία έχουν σταθερά συνδεδεμένα με το όχημα μηχανήματα, χρήσιμα για την εξυπηρέτηση αποκλειστικά των επαγγελματικών αναγκών της επιχείρησης ή του επαγγελματία. Κατά την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας των Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων της κατηγορίας αυτής καταβάλλεται εφάπαξ υπέρ του Δημοσίου εισφορά ανάλογη με τα αναφερόμενα στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου.

8. Η εισφορά που προβλέπεται από την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου περιορίζεται στο 1/3 προκειμένου για Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα που ανήκουν σε γεωργικές, κτηνοτροφικές, πτηνοτροφικές, μελισσοκομικές και σποροτροφικές, αλιευτικές επιχειρήσεις, σε δασεργάτες, ρητινοσυλλέκτες μέλη ή μη αγροτικών-δασικών συνεταιρισμών ή δασικών επιχειρήσεων.

9. Η εισφορά, που ορίζεται από τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων του παρόντος άρθρου, βεβαιώνεται ως δημόσιο έσοδο από τον αρμόδιο προϊστάμενο Δ.Ο.Υ. βάσει των απογραφικών δελτίων των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και καταβάλλεται:

α) Εάν δεν υπερβαίνει τις εκατόν είκοσι χιλιάδες (120.000) δραχμές, εφάπαξ κατά τη χορήγηση της άδειας κυκλοφορίας.

β) Εάν υπερβαίνει τις εκατόν είκοσι χιλιάδες (120.000) δραχμές, καταβάλλεται σε έξι (6) μηνιαίες δόσεις, από τις οποίες η πρώτη κατά τη χορήγηση της άδειας και οι υπόλοιπες πέντε (5) μέχρι την τελευταία εργάσιμη, για τις δημόσιες υπηρεσίες, ημέρα των επόμενων μηνών, από το μήνα που χορηγήθηκε η άδεια.

Αν η βεβαίωση ενεργηθεί μετά την πάροδο προθεσμίας πληρωμής μερικών δόσεων, οι δόσεις αυτές καταβάλλονται μέχρι την τελευταία ημέρα πληρωμής της δόσης που λήγει μετά τη βεβαίωση. Το ποσό της κάθε δόσης, εκτός της τελευταίας, δεν μπορεί να είναι κατώτερο των ογδόντα χιλιάδων (80.000) δραχμών.

Αν όμως για την τελευταία δόση προκύπτει από μέχρι σαράντα χιλιάδες (40.000) δραχμές, αυτό προσauξάνει το ποσό της προηγούμενης δόσης.

Η μη εμπρόθεσμη καταβολή μιας των παραπάνω δόσεων συνεπάγεται την απώλεια του δικαιώματος καταβολής της εισφοράς σε δόσεις, ολόκληρο δε το υπόλοιπο ποσό της εισφοράς καθίσταται ληξιπρόθεσμο και απαιτητό από την ημερομηνία απώλειας του δικαιώματος. Στην περίπτωση αυτή αφαιρούνται από τον προϊστάμενο της αρμόδιας δημόσιας οικονομικής υπηρεσίας η άδεια κυκλοφορίας και οι κρατικές πινακίδες του αυτοκινήτου, μέχρι την ολοσχερή εξόφληση του οφειλόμενου ποσού της εισφοράς.

10. Η κατά τα παραπάνω οριζόμενη εφάπαξ υπέρ του Δημοσίου εισφορά καταβάλλεται όταν κυκλοφορεί για πρώτη φορά φορτηγό αυτοκίνητο ή τρίτροχο όχημα ως ιδιωτικής χρήσης.

11. Απαλλάσσονται της καταβολής της δια του παρόντος άρθρου οριζόμενης υπέρ του Δημοσίου εισφοράς τα βυτιοφόρα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης, που προορίζονται αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά και διανομή πόσιμου νερού σε περιοχές που δεν υδρεύονται, καθώς και τα βυτιοφόρα αποκομιδής απορριμμάτων. Οι όροι, ο προϋποθέσεις και περιορισμοί, με τους οποίους θα είναι δυνατή η κυκλοφορία των αυτοκινήτων αυτών, καθο.

9. Η παράγραφος 1 του άρθρου 54 του Κ.Ο.Κ., που κυρώθηκε με τον ν. 2696/1999 (ΦΕΚ 57 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

Άρθρο 54 Έλεγχος οχημάτων

1. Τα οδικά οχήματα, εκτός από τις μοτοσυκλέτες, τα μοτοποδήλατα και τα ποδήλατα, επιτρέπεται να έλκουν άλλο όχημα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών για τα αυτοκίνητα οχήματα και απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, για τα μηχανήματα έργων μπορεί να επιτρέπεται η έλξη περισσότερων του ενός ρυμουλκούμενων και να επιβάλλονται περιορισμοί στην κυκλοφορία των συρμών αυτών.

10. Στο άρθρο 2 του ν.δ. 638/1970 όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τους νόμους 771/1978, 823/1978, 1959/1991, 2366/1995, 2465/1997, 2671/1998 και 2801/2000 προστίθεται περίπτωση ιδ, ως εξής:

Άρθρον 2 του ν.δ. 638/1970

Τα της εν γένει διαχειρίσεως των διά την εν τω προηγούμενω άρθρω ιατρικήν εξέτασιν, εισπραττομένων ποσών, καθορίζονται δι' αποφάσεως του επί των Συγκοινωνιών Υπουργού, διατιθέμενα διά:

α. Την αμοιβήν των εν παραγρ.2 του προηγούμενου άρθρου εξεταστών ιατρών, μελών των εξ ιατρών Επιτροπών και των παρεχόντων βοηθητικής υπηρεσίας προσώπων ως και την αντιμετώπισιν οιασδήποτε φύσεως δαπάνης διά την διεξαγωγήν του εν γένει έργου της ιατρικής εξετάσεως των οδηγών.

β. Την αποζημίωσιν υπαλλήλων του Υπουργείου Συγκοινωνιών, παρεχόντων προσθέτους ή εκτάκτους υπηρεσίας υπό μορφήν βοηθητικού έργου των εξ ιατρών επιτροπών εξετάσεως.

γ. Την κατασκευήν έργων αρμοδιότητος του Υπουργείου Συγκοινωνιών ως και την επισκευήν ή συντήρησιν κτιρίων και λοιπών εγκαταστάσεων του ιδίου Υπουργείου.

δ. Την προμήθειαν οργάνων και υλικών εν γένει αναγκαίων διά την εύρυθμον λειτουργίαν των Υπηρεσιών του Υπουργείου Συγκοινωνιών.

ε. Την οργάνωσιν οιασδήποτε μορφής εκδηλώσεων, την εκτύπωσιν εντύπων και την ενίσχυσιν προσπαθειών αποσκοπούσων εις την διαπαιδαγώγησιν του κοινού επί των κανονων οδικής κυκλοφορίας.

στ. Την αποζημίωσιν των μελών συγκροτούμενων ομάδων εργασίας εκ μη δημοσίων υπαλλήλων ή υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. δια την μελέτην ειδικών θεμάτων αρμοδιότητος του Υπουργείου.

ζ. Την συμμετοχήν των Υπηρεσιών του Υπουργείου Συγκοινωνιών εις τας εργασίας διεθνών Οργανισμών, Επιτροπών, Συνεδρίων κ.λπ. επί θεμάτων μεταφορών – επικοινωνιών ή την σχετικήν ενημέρωσιν αυτών και

η. Την αντιμετώπισιν δαπανών αναθέσεως εκπονήσεως μελετών επί θεμάτων αρμοδιότητος του Υπουργείου Συγκοινωνιών ή αποζημιώσεως συμβούλων.

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 771

Άρθρον 2

Αι περιπτώσεις γ' και δ' του άρθρου 2 του ν.δ. 638/1970 «περί ιατρικής εξετάσεως των οδηγών αυτοκινήτων διτρώχων – τριτρώχων μετά κινητήρος και μοτοποδηλάτων» αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«γ) Την κατασκευή έργων αρμοδιότητος του Υπουργείου Συγκοινωνιών, ως και την αγοράν ακινήτων ανοικοδόμησιν κτιρίων, την επισκευήν ή συντήρησιν ακινήτων και λοιπών εγκαταστάσεων του ιδίου Υπουργείου.

δ) Την προμήθειαν οργάνων και υλικών εν γένει αναγκαίων δια την εύρυθμον λειτουργίαν των υπηρεσιών του Υπουργείου Συγκοινωνιών ως και δια την αγοράν, επ' ονόματι του Δημοσίου (Υπουργείου Συγκοινωνιών), αυτοκινήτων οχημάτων, μοτοσυκλεττών και μηχανημάτων μετά των απαραίτητων εργαλείων, υλικών και ανταλλακτικών αυτών, και των αναγκαιούντων εκάστοτε ελαστικών, καυσίμων και λιπαντικών δια την κίνησιν και λειτουργίαν τούτων προς τον σκοπόν χρησιμοποίησεως εις τας εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων. Εις τας δαπάνας ταύτας περιλαμβάνονται και αι δαπάναι αι απαιτούμεναι δια την επισκευήν και την συντήρησιν των ως άνω οργάνων, οχημάτων, μηχανημάτων και εργαλείων ως και την πρόσληψιν τυχόν αναγκαιούντος προσωπικού δια την κίνησιν τούτων».

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 823

Άρθρον 5

6. Η περίπτωση α' του άρθρου 2 του αυτού ως άνω ν.δ. 638/1970, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«α) Την αμοιβήν των εν παρ. 2 του προηγούμενου άρθρου εξεταστών ιατρών, των μελών εξ ιατρών επιτροπών, ως και την αντιμετώπισιν οιασδήποτε φύσεως δαπάνης δια την διεξαγωγήν του εν γένει έργου της εξετάσεως των οδηγών, εξαιρέσει των δαπανών δια την πρόσληψιν προσωπικού δια το εν λόγω έργο».

7. Εις τα ρυθμίσεις των παρ. 1-4 του παρόντος άρθρου υπάγονται και οι κατ' εφαρμογήν του ν.δ. 169/1969, υπηρετούντες εις το Υπουργείον Συγκοινωνιών υπάλληλοι επί σχέσει εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, εφ' όσον δι' αυτούς συντρέχουν αι αυταί προϋποθέσεις ως και δια τους λοιπούς περί ων αι διατάξεις του παρόντος άρθρου.

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1959

Άρθρο 44

Αποζημιώσεις υπαλλήλων Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών

Μετά την περίπτωση η' του άρθρου 2 του ν.δ. 638/1970 (ΦΕΚ 173 Α') προστίθενται περιπτώσεις θ', ι', ια', ως εξής:

«θ) Την κάλυψη δαπανών οργανώσεως εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την επιμόρφωση των υπαλλήλων - εξεταστών υποψηφίων οδηγών.»

«ι) Την κάλυψη δαπανών προμήθειας ή ενοικιάσεως ειδών πληροφορικής (άρθρο 89 ν. 1892/1990, ΦΕΚ 101 Α') για τις ανάγκες των υπηρεσιών του Υπουργείου, διενέργειας έρευνας κοινής γνώμης, καθώς και ενημέρωση του κοινού σε θέματα αρμοδιότητος του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

«ια.) Τη χορήγηση του ειδικού επιδόματος της παραγράφου 2 της με αριθμό 2048842/6017/0022/1989 κοινής απόφασης των Υπουργών Προεδρίας της Κυβέρνησης, Οικονομικών και Εργασίας (ΦΕΚ 455 Β') σε υπαλλήλους του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, οι οποίοι ανήκουν στους κλάδους που αναφέρονται στην απόφαση αυτήν.»

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 2366

21. Μετά την περίπτωση ια' του άρθρου 2 του ν.δ. 638/1970 (ΦΕΚ 113 Α'), όπως το άρθρο αυτό διαμορφώθηκε με τη διάταξη του άρθρου 44 του ν. 1959/1992 (ΦΕΚ 123 Α'), προστίθεται νέα περίπτωση ιβ', που έχει ως εξής:

«ιβ. Την κάλυψη δαπανών: (Ι) για τη χορήγηση, σε όλως εξαιρετικές περιπτώσεις και κατά την κρίση του Υπουργού, έκτακτου εφάπαξ βοηθήματος, σε υπαλλήλους του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών ή στις οικογένειές τους, λόγω θανάτου ή ανίατης σοβαρής και μακροχρόνιας ασθένειας υπαλλήλου, με σκοπό την αντιμετώπιση πραγματικών βιωτικών αναγκών του ίδιου ή της οικογένειάς του, (ΙΙ) για τη διοργάνωση πολιτιστικών, κοινωνικών, ψυχαγωγικών κ.λπ., εκδηλώσεων των υπαλλήλων και των οικογενειών τους και (ΙΙΙ) για σκοπούς ευρύτερου κοινωνικού χαρακτήρα.

Οι παραπάνω δαπάνες, σε ετήσια βάση, δεν επιτρέπε-

ται να υπερβούν το πέντε τοις εκατό (5%) των ετήσιων εσόδων του προηγούμενου έτους του ειδικού λογαριασμού του παρόντος νόμου.»

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 2465

Άρθρο 16 Λοιπές ρυθμίσεις

1. Οι περιπτώσεις γ' και δ' του άρθρου 2 του ν.δ./τος 638/1970 (ΦΕΚ 173 Α') αντικαθίστανται ως εξής:

«γ) Την κατασκευή έργων αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και των Υπηρεσιών Συγκοινωνιών και Κ.Τ.Ε.Ο. των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, καθώς και την αγορά ακινήτων, την ανοικοδόμηση των κτιρίων, την επισκευή ή συντήρηση ακινήτων και λοιπών εγκαταστάσεων των ιδίων υπηρεσιών, δ) την προμήθεια οργάνων και υλικών, γενικά, αναγκαίων για την εύρυθμη λειτουργία των Υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και των Υπηρεσιών Συγκοινωνιών και Κ.Τ.Ε.Ο. των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, καθώς και για την αγορά αυτοκινήτων για την κάλυψη αναγκών του Υπουργείου μόνο.»

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 2671

3. Στο άρθρο 2 του ν.δ. 638/1970, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τους νόμους 771/1978, 823/1978, 1959/1991, 2366/1995 και 2465/1997, προστίθεται περίπτωση ιγ, που έχει ως εξής:

«ιγ. Τη μερική ή ολική χρηματοδότηση κατασκευής Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής από πρωτοβάθμιους ή δευτεροβάθμιους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης ως και οποιουδήποτε έργου ή προγράμματος σχετικού με την οδική ασφάλεια και τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων, που πραγματοποιείται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ή από τις Υπηρεσίες Μεταφορών - Επικοινωνιών και ΚΤΕΟ των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων ή και από δημόσιους ή ιδιωτικούς μη κερδοσκοπικούς φορείς.

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 2801

5. Στην περίπτωση ιβ' του άρθρου 2 του ν.δ. 638/1970 (ΦΕΚ 113 Α'), όπως αυτό διαμορφώθηκε με την παράγραφο 21 του άρθρου 8 του ν. 2366/1995 (ΦΕΚ 256 Α'), προστίθεται υποπερίπτωση ΙV, που έχει ως εξής:

«ΙV. για την αποστολή των τέκνων των υπαλλήλων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και των υπηρεσιών του τομέα Μεταφορών (Υπηρεσίες Μεταφορών - Επικοινωνιών και ΚΤΕΟ) των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, στις παιδικές κατασκηνώσεις».

11. Στο τέλος της περίπτωσης α' της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του ν. 1437/1984, όπως αυτή συμπληρώθηκε με τη παράγραφο 1 του άρθρου 8 του ν. 2801/2000 (46 Α'), προστίθεται εδάφιο ως εξής:

Άρθρο 1 Έννοια διοικητικής μονάδας

1. Για την εφαρμογή των διατάξεων των επόμενων άρθρων και όσων άλλων διατάξεων αφορούν στα επιβατηγά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.), ως διοικητική μονάδα νοείται ο δήμος ή η κοινότητα.

2. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Συγκοινωνιών, μπορούν να καθοριστούν οι γενικοί όροι ώστε περισσότερες από μία διοικητικές μονάδες να χαρακτηρίζονται με διοικητικές πράξεις μια ενιαία διοικητική μονάδα.

Με το ίδιο διάταγμα μπορεί να καθορίζονται και οι όροι για την τροποποίηση ή και την κατάργηση των διοικητικών πράξεων που έχουν χαρακτηρίσει περισσότερες διοικητικές μονάδες ως μία ενιαία. Οι χαρακτηρισμοί αυτοί γίνονται με απόφαση του οικείου νομάρχη, που εκδίδεται ύστερα από γνώμη της νομαρχιακής επιτροπής του άρθρου 3. Με την ίδια νομαρχιακή απόφαση ρυθμίζονται τα όρια της περιμετρικής ζώνης της νέας ενιαίας διοικητικής μονάδας, η ονομασία της που θα αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας αυτών ως έδρα των αυτοκινήτων καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη στάθμευση και την κυκλοφορία των αυτοκινήτων αυτών, που η έδρα τους υπάγεται στην ενιαία διοικητική μονάδα. Σε περίπτωση που η ενιαία διοικητική μονάδα περιλαμβάνει δήμους ή κοινότητες υπαγόμενες σε περισσότερους νομούς ή διαμερίσματα για την έκδοση των παραπάνω διοικητικών πράξεων απαιτείται σύμπραξη των οικείων νομαρχών μετά γνώμη των αντίστοιχων νομαρχιακών επιτροπών του άρθρου 3. Είναι ενιαία διοικητική μονάδα:

α) Η περιοχή Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων, όπως έχει καθορισθεί με την παραγράφο 2 της απόφασης 21363/1509/21.6.1978 του Υπουργού Συγκοινωνιών (ΦΕΚ 609/Β/78), όπως έχει συμπληρωθεί με την όμοια απόφαση Δ. 30344/1272/81/28.8.81 (ΦΕΚ 525/Β/81).

β) Η περιοχή της πόλης της Θεσσαλονίκης με ακτίνα δέκα (10) χιλιόμετρα από το Λευκό Πύργο.

3. Διοικητικές πράξεις με τις οποίες περισσότερες από μία διοικητικές μονάδες αποτέλεσαν μία ενιαία διοικητική μονάδα διατηρούν την ισχύ και μπορούν να καταργηθούν ή τροποποιηθούν σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παράγραφο 2 του άρθρου αυτού.

Άρθρο 8 Ρυθμίσεις θεμάτων επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης

1. Στο τέλος της περίπτωσης α' της παραγράφου 3 του άρθρου 1 του ν. 1437/1984 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Οι δήμοι Ραφήνας, Μαρκοπούλου και Αρτέμιδος (Λούτσας) περιλαμβάνονται στα όρια της ενιαίας διοικητικής μονάδας της περιοχής Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων.»

12. Στο τέλος της παραγράφου 3 του άρθρου 1 του νόμου 2671/1998 «Ρύθμιση Θεμάτων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 289 Α'), προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως ακολούθως:

Άρθρο 1 Σκοπός του ΟΣΕ

1. Σκοπός του ΟΣΕ είναι η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση:

α. Αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών, σιδηροδρομικών μεταφορών, εμπορευματικών και επιβατικών. Στις σιδηροδρομικές μεταφορές περιλαμβάνονται οι μεταφορές με τους συμβατικά γνωστούς σιδηροδρόμους, καθώς και οι μεταφορές με πάσης φύσεως σιδηροδρόμους ειδικής μορφής ή συστήμα-

τα σταθερής τροχιάς, τα οποία θα προκύψουν από την εξέλιξη της τεχνολογίας.

β. Συνδυασμένων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών.

γ. υπηρεσιών κατασκευής, επισκευής και συντήρησης του τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού.

δ. Υπηρεσιών κατάκλισης και εστίασης επιβατών.

ε. Κάθε άλλης δραστηριότητας που αποσκοπεί στην ανάπτυξη του μεταφορικού έργου, την άρτια εξυπηρέτηση του κοινού και των γενικότερων μεταφορικών αναγκών της χώρας. Στις δραστηριότητες αυτές περιλαμβάνονται ιδίως: η παροχή υπηρεσιών τουριστικού χαρακτήρα, η εκτέλεση διαμεταφορικού έργου, η θέση σε λειτουργία και η εκμετάλλευση τηλεπικοινωνιακού δικτύου, η κατασκευή έργων ή υλικών σχετικών με την εκπλήρωση του σκοπού του.

στ. Η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και η εκπόνηση μελετών σχετικών με τις δραστηριότητες που περιγράφονται στα παραπάνω εδάφια.

2. Ο ΟΣΕ είναι ο αποκλειστικός διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής της χώρας. Σε αυτήν περιλαμβάνονται:

α. Η κατασκευή νέας υποδομής, καθώς και η συντήρηση και λειτουργία της υφισταμένης.

β. Η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφαλείας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας.

γ. Η εισήγηση για χρέωση τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής.

δ. Η χορήγηση δικαιωμάτων χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής.

3. Ο ΟΣΕ, για την εκπλήρωση των σκοπών του, δύναται να ιδρύει θυγατρικές εταιρείες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρείες ή σε κοινοπραξίες με αντικείμενο τις δραστηριότητες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και στις οποίες δύναται να εκχωρεί ορισμένες από αυτές τις δραστηριότητες.

13. Στη παρ. 3 του άρθρου 5 του ν. 2801/2000 και μετά τη φράση «μικτού βάρους μέχρι 2.500 χιλιόγραμμων» προστίθεται η φράση « ή ωφέλιμου φορτίου μέχρι 1300 χιλιόγραμμων.»

Άρθρο 5

Ρυθμίσεις θεμάτων εμπορευματικών μεταφορών

3. Στο τέλος της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του ν. 1959/1991 προστίθεται νέο εδάφιο που έχει ως εξής:

“Επιτρέπεται η χορήγηση άδειας κυκλοφορίας ενός φορτηγού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης, μικτού βάρους μέχρι 2.500 χιλιόγραμμων, στους μη κατά κύριο επάγγελμα αγρότες, εφόσον αυτοί αποκτούν και δηλώνουν αρμοδίως γεωργικό εισόδημα από οποιαδήποτε γεωργική δραστηριότητα. Στην περίπτωση αυτήν καταβάλλεται ολόκληρη η, υπέρ του Δημοσίου, εφάπαξ εισφορά, που προσδιορίζεται στην παρούσα παράγραφο. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Γεωργίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά για τη χορήγηση των ανωτέρω αδειών, καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης».

14. Αντικαθιστούμε την παρ. 2 του άρθρου 4 του ν. 1437/1984 (ΦΕΚ 59 Α΄).

Άρθρο 4

Δικαιούχοι

2. Αν δικαιούχοι των νέων αδειών κυκλοφορίας αυτοκινήτων Ε.Δ.Χ. με έδρα διοικητική μονάδα των περιοχών των περιπτ. α΄ και β΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 1 είναι φυσικά πρόσωπα χορηγείται μια άδεια σε δύο (2) δικαιούχους κατά ίσα μέρη.

Στους πολύτεκνους με έξι (6) παιδιά και άνω χορηγείται ολόκληρη άδεια. Ακέραιες είναι και οι χορηγούμενες άδειες κυκλοφορίας αυτοκινήτων Ε.Δ.Χ. της περίπτωσης β΄ της προηγούμενης παραγράφου.

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις

Άρθρο 1

Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης

1. Συνιστάται ενδεκαμελές Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.), που αποτελείται από:

α. Έναν εκπρόσωπο του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, ως Πρόεδρο, που ορίζεται με την απόφαση συγκρότησης του Σ.Α.Σ.Θ..

β. Έναν εκπρόσωπο του Υπουργού Οικονομικών, που προτείνεται από τον Υπουργό Οικονομικών.

γ. Έναν εκπρόσωπο του Υπουργού Μακεδονίας - Θράκης, που προτείνεται από τον Υπουργό Μακεδονίας-Θράκης.

δ. Έναν εκπρόσωπο του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, ο οποίος προτείνεται από τον Γενικό Γραμματέα αυτής.

ε. Έναν εκπρόσωπο του Νομαρχιακού Συμβουλίου Θεσσαλονίκης ο οποίος προτείνεται με τον αναπληρωτή του, με απόφαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου.

στ. Δύο εκπροσώπους της Τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων του Νομού Θεσσαλονίκης (Τ.Ε.Δ.Κ.Θ.), οι οποίοι προτείνονται με τους αναπληρωτές τους, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Τ.Ε.Δ.Κ.Θ..

ζ. Έναν εκπρόσωπο του Κοσμήτορα της Πολυτεχνικής Σχολής του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, ο οποίος προτείνεται με τον αναπληρωτή του από τον Κοσμήτορα.

η. Έναν εκπρόσωπο του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης (Ο.Ρ.Θ.), ο οποίος προτείνεται με τον αναπληρωτή του από τον Ο.Ρ.Θ..

θ. Τον Διευθυντή της Αστυνομικής Διεύθυνσης Θεσσαλονίκης, με αναπληρωτή του τον Διοικητή της Υπηρεσίας Τροχιάς Θεσσαλονίκης.

ι. Έναν εκπρόσωπο του Εργατικού Κέντρου Θεσσαλονίκης, ο οποίος προτείνεται με τον αναπληρωτή του από το Ε.Κ.Θ..

Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών τάσσει δίμηνη προθεσμία για να προταθούν οι εκπρόσωποι. Αν μέσα στην προθεσμία αυτή δεν προταθούν όλοι οι εκπρόσωποι, το Σ.Α.Σ.Θ. συγκροτείται και λειτουργεί νομίμως, αν έχουν ορισθεί έξι τουλάχιστον μέλη του.

Το Σ.Α.Σ.Θ. διορίζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

2. Στις συνεδριάσεις του Σ.Α.Σ.Θ.:

(α) Συμμετέχουν χωρίς δικαίωμα ψήφου ο Πρόεδρος του Ο.Α.Σ.Θ. ή άλλο πρόσωπο οριζόμενο με απόφαση των εργαζομένων στον Ο.Α.Σ.Θ., ο οποίος, με τον αναπληρωτή του, εκλέγεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του ν. 2414/1996 (ΦΕΚ 135 Α').

(β) Δύνανται να καλούνται και να συμμετέχουν χωρίς δικαίωμα ψήφου εκπρόσωποι φορέων της Θεσσαλονίκης, όπως του υπεραστικού ΚΤΕΛ και των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Καλείται υποχρεωτικά εκπρόσωπος του ΚΤΕΛ Νομού Θεσσαλονίκης κατά τη συζήτηση θεμάτων σχετικών με τη μεταβολή της περιοχής εξυπηρέτησης από τον Ο.Α.Σ.Θ..

3. Το Σ.Α.Σ.Θ. εκλέγει ως Αντιπρόεδρό του έναν από τους εκπροσώπους της παραγράφου 1 περιπτώσεις β' και γ'.

4. Η θητεία του Σ.Α.Σ.Θ. είναι τριετής.

5. Το Σ.Α.Σ.Θ. βρίσκεται σε απαρτία αν είναι παρόντα έξι τουλάχιστον μέλη του και αποφασίζει με την απόλυτη πλειοψηφία του συνόλου των μελών του.

6. Το Σ.Α.Σ.Θ.:

α. Αποφασίζει:

αα. Για θέματα που αφορούν το σχεδιασμό, τον προγραμματισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή του Νομού Θεσσαλονίκης.

ββ. Για τη λήψη μέτρων βελτίωσης του επιπέδου εξυπηρέτησης των επιβατών και της αστικής συγκοινωνίας εν γένει στην περιοχή του Νομού Θεσσαλονίκης.

γγ. Σχετικά με το είδος των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού (στέγαστρα, σταθμοί μετεπιβίβασης κ.λπ.).

δδ. Για τον καθορισμό νέων γραμμών, την κατάργηση των λειτουργουσών, καθώς και αλλαγές στις διαδρομές, στις συχνότητες δρομολογίων, στις αφετηρίες και τα τέρματα, στην περιοχή εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Ο.Α.Σ.Θ., αυτεπαγγέλτως ή ύστερα από εισήγηση του Ο.Α.Σ.Θ..

εε. Την ανάθεση αστικής συγκοινωνίας στους Ο.Τ.Α. Α' βαθμίδας που βρίσκονται στην αστική περιοχή του Νομού Θεσσαλονίκης που παρέχει τις υπηρεσίες του ο Ο.Α.Σ.Θ., σύμφωνα με όσα ειδικότερα ορίζονται στο άρθρο 2.

β. Ελέγχει την τήρηση των συμβατικών υποχρεώσεων του Ο.Α.Σ.Θ. που πηγάζουν από τη σύμβαση που προβλέπεται στο άρθρο 8. Για κάθε παράβαση των υποχρεώσεων αυτών του επιβάλλει πρόστιμο από 100.000 έως 1.000.000 δρχ., αναλόγως της σοβαρότητας αυτών. Το πρόστιμο εισάγεται στον ειδικό λογαριασμό που προβλέπεται στην παράγραφο 11.

γ. Γνωμοδοτεί για τη μεταβολή της περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Ο.Α.Σ.Θ., σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 5.

δ. Υποχρεούται να συντάξει μέσα στο έτος 2001 μελέτη για την εξοικονόμηση ενέργειας. Η μελέτη αυτή εγκρίνεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών ύστερα από γνώμη του Ο.Α.Σ.Θ. και εφαρμόζεται από 1.1.2002.

ε. Εγκρίνει το Χάρτη Υποχρεώσεων προς τον Κατανα-

λωτή (Χ.Υ.Κ.), που κατάρτιζει ο Ο.Α.Σ.Θ. σύμφωνα με τους όρους της οικονομικής συμφωνίας του άρθρου 8.

στ. Εισηγείται αιτιολογημένα την αλλαγή των συντελεστών προσωπικού του τελευταίου εδαφίου της περίπτωσης γ' της παραγράφου 2 του κεφαλαίου Α' του άρθρου τέταρτου της οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. του άρθρου 8.

7. Το Σ.Α.Σ.Θ. επιλαμβάνεται των πιο πάνω θεμάτων είτε αυτεπαγγέλτως είτε μετά από παραπομπή:

α. Των Υπουργών Οικονομικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών ή Μακεδονίας - Θράκης.

β. Του Νομάρχη Θεσσαλονίκης ή του Νομαρχιακού Συμβουλίου.

γ. Του Δ.Σ. της Τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων Νομού Θεσσαλονίκης ή του Δημάρχου Θεσσαλονίκης.

δ. Του Ο.Α.Σ.Θ..

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται η αποζημίωση των μελών του Σ.Α.Σ.Θ., που καταβάλλεται από τον ειδικό λογαριασμό της παραγράφου 11.

9. Το Σ.Α.Σ.Θ. συνεδριάζει και λειτουργεί στο Υπουργείο Μακεδονίας - Θράκης.

10. Με απόφαση του Σ.Α.Σ.Θ. ορίζεται ο κανονισμός λειτουργίας του, ο οποίος εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

11. Συστήνεται στον Ο.Α.Σ.Θ. ειδικός λογαριασμός, στον οποίο κατατίθεται κάθε έτος ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) επί των εσόδων του Ο.Α.Σ.Θ. από κόμιστρα και άλλες πηγές της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του κεφαλαίου Γ' του άρθρου τέταρτου της οικονομικής συμφωνίας του άρθρου 8. Το πιο πάνω ποσό καθορίζεται ταυτόχρονα με την απόφαση καθορισμού της αντισταθμιστικής καταβολής κάθε χρήσης και εισέρχεται στον ειδικό λογαριασμό αμέσως μετά την καταβολή της πρώτης δόσης της αντισταθμιστικής καταβολής προς τον Ο.Α.Σ.Θ.. Το παραπάνω ποσοστό δύναται να τροποποιείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Ο Ο.Α.Σ.Θ., μετά από έγγραφη εντολή του Προέδρου του Σ.Α.Σ.Θ. ή άλλου οργάνου αυτού, ειδικά εξουσιοδοτημένου με απόφαση του Σ.Α.Σ.Θ., υποχρεούται να καταβάλλει, από τον πιο πάνω ειδικό λογαριασμό που διαχειρίζεται, κάθε δαπάνη του Σ.Α.Σ.Θ. για την πραγματοποίηση των σκοπών του (όπως ανάθεση μελετών, αποζημίωση ειδικών συνεργατών, τεχνική και γραμματειακή υποστήριξη).

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, η διατήρηση και διαχείριση του ως άνω ειδικού λογαριασμού δύναται να ανατεθεί και σε άλλο φορέα. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

12. Κατά των αποφάσεων του Σ.Α.Σ.Θ. ο Ο.Α.Σ.Θ. μπορεί, μέσα σε ένα (1) μήνα από την κοινοποίηση σε αυτόν, να ασκήσει προσφυγή ενώπιον του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, για την ακύρωση ή την τροποποίησή τους.

Άρθρο 2

Εκτέλεση αστικής συγκοινωνίας από Ο.Τ.Α.

1. Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) πρώτης βαθμίδας, που βρίσκονται στη περιοχή όπου ο

Ο.Α.Σ.Θ. εκτελεί αστική συγκοινωνία, μπορούν να εκτελούν συγκοινωνιακό έργο με αστικά λεωφορεία, μέσα στα όριά τους, είτε αυτοτελώς είτε σε συνεργασία με άλλους όμορους Ο.Τ.Α. πρώτης βαθμίδας, για την ανάπτυξη τροφοδοτικών γραμμών προς το βασικό δίκτυο του Ο.Α.Σ.Θ. ή για την εκτέλεση συγκοινωνίας εντός των δημοτικών διαμερισμάτων και τη σύνδεση αυτών με το κέντρο των δήμων και άλλα υπερτοπικά κέντρα.

2. Η ανάθεση εκτέλεσης του έργου αυτού γίνεται με απόφαση του Σ.Α.Σ.Θ., ύστερα από συγκοινωνιακή μελέτη και αίτηση των ενδιαφερομένων Ο.Τ.Α. πρώτης βαθμίδας. Το Σ.Α.Σ.Θ., αν συμφωνεί με την αίτηση, υποβάλει έγγραφο ερώτημα προς τον Ο.Α.Σ.Θ. για το αν προτίθεται να εκτελέσει το συγκεκριμένο έργο. Ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να απαντήσει μέσα σε αποκλειστική προθεσμία ενός (1) μηνός. Αν ο Ο.Α.Σ.Θ. απαντήσει αρνητικά ή δεν απαντήσει μέσα στην προθεσμία αυτή, το Σ.Α.Σ.Θ. αναθέτει το έργο στους ενδιαφερόμενους Ο.Τ.Α.. Το ίδιο εφαρμόζεται και στην περίπτωση που ο Ο.Α.Σ.Θ. δεν υλοποιεί το έργο που του ανατίθεται με την ως άνω διαδικασία.

3. Δεν επιτρέπεται η ανάθεση στους Ο.Τ.Α. πρώτης βαθμίδας της εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου:

(α) Σε γραμμές που συνδέουν, απευθείας ή με σύστημα τοπικών τροφοδοτικών και γραμμών κορμού, τους Ο.Τ.Α. πρώτης βαθμίδας με το κέντρο της Θεσσαλονίκης.

(β) Σε άξονες που συνδέουν τα κέντρα των Ο.Τ.Α. πρώτης βαθμίδας αν το συγκοινωνιακό έργο στους άξονες αυτούς παρέχεται από τον Ο.Α.Σ.Θ..

Άρθρο 3

Αποζημίωση του ν. 2112/1920

1. Οι εργαζόμενοι στον Ο.Α.Σ.Θ., αποχωρούντες λόγω συνταξιοδότησης μετά την 1.1.2001, λαμβάνουν από τον εργοδότη τους την αποζημίωση του ν. 2112/1920, όπως ισχύει, με ανώτατο όριο καταβαλλόμενης αποζημίωσης πέντε εκατομμύρια (5.000.000) δραχμές. Η ρύθμιση αυτή δεν εφαρμόζεται σε εκκρεμείς αγωγές ενώπιον οποιουδήποτε δικαστηρίου ή σε απαιτήσεις αποζημιώσεων λόγω συνταξιοδότησης μέχρι και την 31.12.2000.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και Μεταφορών και Επικοινωνιών δύναται να μεταβάλλεται το πιο πάνω καθοριζόμενο ανώτατο όριο αποζημίωσης.

Άρθρο 4

Συμμετοχή των εργαζομένων στην αύξηση του αριθμού των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ.

1. Αν μετά την ισχύ της οικονομικής συμφωνίας του άρθρου 8 αποφασισθεί αύξηση του αριθμού των διατιθέμενων, κατά την ισχύ του παρόντος νόμου, λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. και δεν οφείλεται σε μεταβολή της περιοχής εξυπηρέτησης, σύμφωνα με το άρθρο 5, οι μετοχές που αντιστοιχούν στις θέσεις των επιπλέον λεωφορείων, δηλαδή μία μετοχή ανά 170 θέσεις, διατίθενται σε συνεταιρισμό των εργαζομένων στον Ο.Α.Σ.Θ., που θα συσταθεί σύμφωνα με το ν. 1667/1986 και τις ειδικότερες ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου, εφόσον οι εργαζόμενοι επιθυμούν να ασκήσουν το δικαίωμα αυτό.

Το δικαίωμα ασκείται από το συνεταιρισμό εντός τριμήνου από την ανακοίνωση της απόφασης της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου στα γραφεία του Ο.Α.Σ.Θ.

και την κοινοποίηση αυτής στο αντιπροσωπευτικότερο συνδικαλιστικό όργανο των εργαζομένων.

Σε περίπτωση άρνησης άσκησης του δικαιώματος ή παρέλευσης άπρακτης της ως άνω προθεσμίας, η αύξηση του αριθμού των λεωφορείων πραγματοποιείται από τον Ο.Α.Σ.Θ..

2. Στο συνεταιρισμό αυτόν μετέχουν οι εργαζόμενοι, που δεν είναι μέτοχοι του Ο.Α.Σ.Θ. και συνδέονται με σχέση εξαρτημένης εργασίας με τον Ο.Α.Σ.Θ., εκτός του Γενικού Διευθυντή. Η λύση της σχέσης εργασίας με τον Ο.Α.Σ.Θ. συνεπάγεται την έξοδο του εργαζομένου από το συνεταιρισμό. Ως προς την τύχη της συνεταιριστικής μερίδας εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις του ν.1667/1986.

3. Τα μέλη του συνεταιρισμού που θα συσταθεί δεν υποχρεούνται σε δεύτερη ασφάλιση, εφόσον είναι ήδη ασφαλισμένοι στο Ι.Κ.Α. ή άλλο ασφαλιστικό οργανισμό κύριας ή επικουρικής ασφάλισης.

4. Ο αριθμός των διατιθέμενων λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. μπορεί να αυξάνεται ανά τριετία με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται ύστερα από μελέτη και εισήγηση του Σ.Α.Σ.Θ. και γνώμη του Ο.Α.Σ.Θ..

Με την ίδια απόφαση καθορίζονται:

α. Η προσδοκώμενη αύξηση της επιβατικής κίνησης, των εσόδων και της αντισταθμιστικής καταβολής.

β. Το ύψος, ο τρόπος και ο χρόνος πληρωμής του εισφερόμενου στον Ο.Α.Σ.Θ. κεφαλαίου για την προμήθεια των νέων λεωφορείων, στα οποία αντιστοιχούν οι μετοχές που χορηγούνται στο συνεταιρισμό.

γ. Κάθε άλλο αναγκαίο, για την υλοποίηση του παρόντος άρθρου, θέμα.

5. Για τα λεωφορεία που αποκτώνται κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου τηρείται ειδικός λογαριασμός αποσβέσεων αυτών. Οι αποσβέσεις των λεωφορείων αυτών γίνονται σύμφωνα με τους όρους της οικονομικής συμφωνίας του άρθρου 8.

6. Αν τα λεωφορεία που αποκτηθούν κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου αντιστοιχούν σε ποσοστό 10% τουλάχιστον έναντι των κυκλοφορούντων κατά την ισχύ του παρόντος νόμου, από την αμέσως επόμενη εκλογή Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ., ένα μέλος αυτού ορίζεται από το αρμόδιο όργανο διοίκησης συνεταιρισμού.

Άρθρο 5

Μεταβολή περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Ο.Α.Σ.Θ.

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται κατόπιν εισήγησης του Σ.Α.Σ.Θ. και γνώμης του Ο.Α.Σ.Θ. και του υπεραστικού ΚΤΕΛ Νομού Θεσσαλονίκης, μπορεί να μεταβάλλεται η περιοχή εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας. Με όμοια απόφαση καθορίζονται:

α. Τα όρια των προς εξυπηρέτηση νέων περιοχών.

β. Οι γραμμές, οι διαδρομές και τα δρομολόγια εξυπηρέτησης των νέων περιοχών.

γ. Ο απαραίτητος αριθμός λεωφορείων και ο τύπος τους.

δ. Οι ειδικότητες και ο αριθμός του αναγκαίου προσωπικού, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου 8 και του παρόντος άρθρου, καθώς και οι προϋποθέσεις, οι όροι και η διαδικασία μεταφοράς προσωπικού του ΚΤΕΛ και

ένταξης στον Ο.Α.Σ.Θ..

ε. Η αναμενόμενη επιβατική κίνηση και το προσήκον κόμιστρο, όπως προσδιορίζεται στην οικονομική συμφωνία του άρθρου 8.

στ. Κάθε άλλο σχετικό θέμα.

2. Η εισήγηση του Σ.Α.Σ.Θ., που προβλέπεται στην παρ. 1, υποβάλλεται ύστερα από εκπόνηση συγκοινωνιακής και τεχνικοοικονομικής μελέτης, μέσα σε έξι (6) μήνες από τη σύστασή του και εφεξής μετά την πάροδο χρονικού διαστήματος τουλάχιστον τριών (3) ετών από την εφαρμογή της προηγούμενης απόφασης μεταβολής της περιοχής ευθύνης του Ο.Α.Σ.Θ..

3. Η εκτέλεση και εκμετάλλευση του αστικού συγκοινωνιακού έργου στις νέες περιοχές ανατίθεται στον Ο.Α.Σ.Θ. με συμπληρωματική οικονομική συμφωνία, η οποία θα διέπεται από τους όρους της οικονομικής συμφωνίας του άρθρου 8 και υπογράφεται αφ' ενός από τους Υπουργούς Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, ως εκπροσώπους του Ελληνικού Δημοσίου, και αφ' ετέρου από το νόμιμο εκπρόσωπο του Ο.Α.Σ.Θ.. Η συμπληρωματική οικονομική συμφωνία λήγει ταυτόχρονα με τη λήξη της κύριας σύμβασης.

4. Οι νέες μετοχές που αντιστοιχούν στο έργο αυτό διατίθενται σε συνεταιρισμό, που θα συσταθεί από τους μετόχους του υπεραστικού ΚΤΕΛ Νομού Θεσσαλονίκης σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1667/1986 και τις ειδικότερες ρυθμίσεις του παρόντος νόμου. Στο συνεταιρισμό αυτό μετέχουν όλοι οι μέτοχοι του ΚΤΕΛ. Η διακοπή της σχέσης μετόχου με το ΚΤΕΛ, για οποιονδήποτε λόγο και αιτία, συνεπάγεται την εξοδό του από το συνεταιρισμό. Το δικαίωμα αυτό ασκείται από το ΚΤΕΛ εντός τριμήνου από την κοινοποίηση σε αυτό της απόφασης της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση άρνησης άσκησης του δικαιώματος ή παρέλευσης άπρακτου της ως άνω προθεσμίας, η αύξηση πραγματοποιείται από τον Ο.Α.Σ.Θ..

5. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι ρυθμίσεις των παραγράφων 1, 3, 4, 5, 6 και 7 του άρθρου 4.

Άρθρο 6 **Διοίκηση του Ο.Α.Σ.Θ.**

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Α.Σ.Θ. είναι εννεαμελές, η θητεία του είναι τριετής και αποτελείται από:

- α. τον Πρόεδρο,
- β. τον Αντιπρόεδρο,
- γ. πέντε εκπροσώπους των μετόχων,
- δ. έναν εκπρόσωπο της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Θεσσαλονίκης, που ορίζεται από το Νομάρχη Θεσσαλονίκης,

ε. έναν εκπρόσωπο των εργαζομένων, που εκλέγεται από τους εργαζόμενους του Ο.Α.Σ.Θ., που δεν είναι μέτοχοι αυτού, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου 6 του ν. 2414/1996.

2. Η συγκρότηση του νέου Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ., σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, πρέπει να γίνει το αργότερο μέχρι την 30.6.2001. Μέχρι τότε το Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ. λειτουργεί με τη σύνθεση που έχει κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου.

3. Τα τακτικά και αναπληρωματικά μέλη του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ. πρέπει:

- α) Να είναι Έλληνες πολίτες ή πολίτες Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- β) Να έχουν ελεύθερη τη διαχείριση της περιουσίας

τους.

γ) Να έχουν εκπληρώσει τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις ή να έχουν απαλλαγεί νόμιμα από αυτές.

δ) Να μην έχουν στερηθεί των πολιτικών τους δικαιωμάτων.

ε) Να μην έχουν καταδικαστεί τελεσίδικα για κλοπή, υπεξαίρεση, απάτη, πλαστογραφία, απιστία, δωροληψία, ψευδορκία και ψευδή βεβαίωση.

Αν τακτικό ή αναπληρωματικό μέλος του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ. παύσει να πληροί, κατά τη διάρκεια της θητείας του, οποιαδήποτε από τις παραπάνω προϋποθέσεις, παύει αυτοδίκαια να είναι μέλος του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ. και η θέση του καλύπτεται από το πρώτο αναπληρωματικό μέλος.

4. Ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος, τα πέντε μέλη του Δ.Σ. εκπρόσωποι των μετόχων, οι ελεγκτές μέτοχοι, που προβλέπονται στο άρθρο 12 του ν. 3721/1957, καθώς και οι αναπληρωτές τους, εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ.. Οι εκλογές διενεργούνται με την ευθύνη δικαστικού αντιπροσώπου, που ορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 11 του ν. 1264/1982 (ΦΕΚ 79 Α').

Άρθρο 7 **Σύναψη σύμβασης ανάθεσης, εκτέλεσης και** **εκμετάλλευσης αστικής συγκοινωνίας στην** **περιοχή της Θεσσαλονίκης**

Μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Α.Σ.Θ. μπορεί να συναφθεί σύμβαση ανάθεσης, εκτέλεσης και εκμετάλλευσης αστικής συγκοινωνίας στην περιοχή της Θεσσαλονίκης («Οικονομική Συμφωνία Ελληνικού Δημοσίου Ο.Α.Σ.Θ.»), το περιεχόμενο της οποίας ακολουθεί στο επόμενο άρθρο. Για τη σύναψη της σύμβασης αποφασίζει εκ μέρους του Ο.Α.Σ.Θ. η Γενική Συνέλευση αυτού. Κατά την κατάρτιση της σύμβασης το μεν Ελληνικό Δημόσιο εκπροσωπείται από τους Υπουργούς Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, ο δε Ο.Α.Σ.Θ. από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου αυτού. Η σύμβαση έχει ισχύ νόμου και διαρκεί από 1.1.2001 και μέχρι 31.12.2009. Η σύμβαση καταρτίζεται με ιδιωτικό έγγραφο και απαλλάσσεται παντός τέλους, φόρου ή οποιουδήποτε άλλου βάρους υπέρ του Δημοσίου ή άλλου προσώπου. Η σύμβαση κατατίθεται, ατελώς, σε συμβολαιογράφο. Για το φόρο προστιθέμενης αξίας, ισχύουν οι διατάξεις του ν. 2859/2000 (ΦΕΚ 248 Α').

Άρθρο 8 **Οικονομική Συμφωνία Ελληνικού Δημοσίου - Ο.Α.Σ.Θ.**

Μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, εκπροσωπούμενου δια των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών και του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), που συστάθηκε και λειτουργεί με τις διατάξεις του ν.δ. 3721/1957 (ΦΕΚ 142 Α') όπως ισχύει, νομίμως εκπροσωπούμενου δια του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου του, με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης αυτού, υπογράφεται σύμβαση ανάθεσης, εκτέλεσης και εκμετάλλευσης αστικής συγκοινωνίας στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, που έχει ισχύ νόμου, από 1ης Ιανουαρίου 2001 μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 2009, με τους παρακάτω όρους και προϋποθέσεις:

«Άρθρο πρώτο
Προσωπικό - Εργασιακές Σχέσεις

1. Όλο το προσωπικό του Ο.Α.Σ.Θ., με οποιαδήποτε σχέση εργασίας συνδέεται με αυτόν, που έχει προσληφθεί από αυτόν μέχρι 31.12.1999 και εξακολουθεί να παρέχει τις υπηρεσίες του στον Ο.Α.Σ.Θ. κατά το χρόνο υπογραφής της παρούσας σύμβασης, διατηρεί έναντι του Ο.Α.Σ.Θ. τα πάσης φύσεως δικαιώματα και υποχρεώσεις, από την εργασιακή σύμβαση και τους κανονισμούς.

2. Από την 1.1.2001 καταργούνται οι ισχύουσες διατάξεις περί ορισμού Γενικού Διευθυντή στον Ο.Α.Σ.Θ.. Από της ημερομηνίας αυτής το Δ.Σ. έχει το δικαίωμα:

(α) Να προσλαμβάνει και να αντικαθιστά Γενικό Διευθυντή. Μέχρι την πρόσληψη νέου Γενικού Διευθυντή, εξακολουθεί να παρέχει τις υπηρεσίες του ο Γενικός Διευθυντής που ορίστηκε με τις προϊσχύουσες διατάξεις.

(β) Να προσλαμβάνει και να αντικαθιστά κατά την απόλυτη κρίση του ως Διευθυντές, πρόσωπα που πληρούν τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα, που προβλέπονται στον ισχύοντα Οργανισμό.

3. Οι ισχύοντες, κατά την υπογραφή της παρούσας οικονομικής συμφωνίας, κανονισμοί που έχουν εγκριθεί κατά τις διατάξεις του άρθρου 6 παρ. 12 του ν.δ. 3721/1957, όπως τροποποιήθηκαν με το άρθρο 7 του ν.δ. 716/1970, εξακολουθούν να ισχύουν με τις τροποποιήσεις της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου και τροποποιούνται εφεξής σύμφωνα με τις ισχύουσες, κάθε φορά, διατάξεις.

Άρθρο δεύτερο
Κινητή και ακίνητη περιουσία

Κτίρια, εγκαταστάσεις πάσης φύσεως, μηχανήματα, εργαλεία, υλικά, εξαρτήματα, συσκευές, σταθμοί αυτοκινήτων, συνεργεία, λεωφορεία, άλλα μεταφορικά μέσα και γενικά κάθε κινητό ή ακίνητο, όπως αυτά θα έχουν διαμορφωθεί την 31.12.2009, περιέχονται, αυτοδίκαια, την 1η Ιανουαρίου 2010 στο Ελληνικό Δημόσιο, άνευ ανταλλάγματος, εφόσον η αξία αυτών θα έχει αποσβεστεί. Στην περίπτωση που τα περιουσιακά στοιχεία δεν έχουν πλήρως αποσβεστεί την 31.12.2009, κατά την υποχρεωτική περιέλευση αυτών στο Ελληνικό Δημόσιο, το Ελληνικό Δημόσιο καταβάλλει στον Ο.Α.Σ.Θ. τη μη αποσβεσθείσα αξία.

Το Ελληνικό Δημόσιο απαλλάσσεται της υποχρέωσης καταβολής οποιουδήποτε φόρου, τέλους ή βάρους που τυχόν προκύψει από τη μεταβίβαση κατά τη λήξη της σύμβασης. Ειδικά για το φόρο προστιθέμενης αξίας έχουν ισχύ οι διατάξεις του ν. 2859/2000 (ΦΕΚ 248 Α').

Άρθρο τρίτο
Έργο

1. Στον Ο.Α.Σ.Θ. ανατίθεται:

α. Η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου, όπως περιγράφεται στον παρόντα νόμο.

β. Η προμήθεια και εκμετάλλευση του απαιτούμενου τροχαίου υλικού και η δημιουργία και χρησιμοποίηση των αναγκαίων εγκαταστάσεων για τη συντήρηση και επι-σκευή αυτού.

γ. Η κατασκευή, συντήρηση και αξιοποίηση των εγκα-

ταστάσεων εξυπηρέτησης του συγκοινωνιακού έργου.

δ. Η είσπραξη και ο έλεγχος είσπραξης του κομίστρου και η επιβολή προστίμων στους παραβάτες.

ε. Η εκμετάλλευση και αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων που διαχειρίζεται.

στ. Η οργάνωση, κατασκευή και εκμετάλλευση σταθμών μετεπιβίβασης.

2. Επίσης ο Ο.Α.Σ.Θ.:

α. Προτείνει προς το Σ.Α.Σ.Θ. τον καθορισμό νέων γραμμών, την κατάργηση λειτουργουσών, αλλαγές επί των διαδρομών, της συχνότητας δρομολογίων, των αφετηριών και των τερμάτων και των σταθμών μετεπιβίβασης, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου και της παραγράφου 6 του άρθρου 1 του παρόντος νόμου.

β. Προτείνει προς το Σ.Α.Σ.Θ. τον τύπο και τη μορφή των στεγάστρων που τοποθετούνται στις στάσεις των αστικών συγκοινωνιών. Στον Ο.Α.Σ.Θ. διατίθεται δωρεάν επαρκής επιφάνεια επί των στεγάστρων για την ανάρτηση, με δική του ευθύνη, έντυπου ή ηλεκτρονικού πληροφοριακού υλικού που αφορά τη λειτουργία του.

γ. Ενημερώνει εγγράφως και αποστέλλει στο Σ.Α.Σ.Θ. οποιοδήποτε στοιχείο σχετικά με την εκτελεσθείσα από αυτόν αστική συγκοινωνία κατόπιν έγγραφης αιτήσεως του Σ.Α.Σ.Θ..

3. Ο Ο.Α.Σ.Θ. αναλαμβάνει την εκτέλεση ετησίως, κατ' ελάχιστο, του συγκοινωνιακού έργου, που εκτελεί κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, το οποίο ανέρχεται σε τριάντα τέσσερα εκατομμύρια εκατόν σαράντα τέσσερις χιλιάδες εννιακόσια ογδόντα τρία (34.144.983) οχηματοχιλιόμετρα, όπως ειδικότερα αναλύεται κατωτέρω:

α. Οι διαδρομές, που κατ' ελάχιστον οφείλει να εκτελεί ο Ο.Α.Σ.Θ., είναι αυτές που εκτελεί κατά την υπογραφή της παρούσας σύμβασης, οι οποίες είναι αποτυπωμένες στο Χάρτη, που προσαρτάται στην παρούσα σύμβαση και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος αυτής, με σημειωμένες επ' αυτού τη διαδρομή, την αφετηρία και το τέρμα κάθε γραμμής.

β. Η συχνότητα εκτέλεσης των δρομολογίων στις λεωφορειακές γραμμές παραμένει, κατ' ελάχιστο, η ίδια με τη διενεργούμενη κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, όπως είναι καταγεγραμμένη στο ειδικό παράρτημα, που προσαρτάται στην παρούσα σύμβαση και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος αυτής.

4. Για την εκτέλεση της ανατεθείσας στον Ο.Α.Σ.Θ. αστικής συγκοινωνίας, αυτός πρέπει να διαθέτει 488 λεωφορεία, εκ των οποίων 285 διαξονικά (κανονικά) και 203 αρθρωτά. Εξ αυτών υποχρεούται να δρομολογεί, κατ' ελάχιστο, τα 430 στις ώρες της πρωινής και της μεσημβρινής αιχμής χειμερινής περιόδου (Σεπτέμβριος – Ιούνιος).

Το σύνολο των διατιθέμενων θέσεων μεταφοράς επιβατών, που, για τα 488 λεωφορεία, ανέρχονται σε 59.344, δεν δύναται να μειώνεται λόγω μεταβολών του αριθμού και του τύπου λεωφορείων (mini bus κ.λπ.).

Άρθρο τέταρτο
Δαπάνες

Οι δαπάνες κάθε χρήσης, οι οποίες αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο αποκλειστικά και μόνο για τον καθορισμό της αντισταθμιστικής καταβολής, υπολογίζο-

νται ως εξής:

Α. ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (Α)

1. Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1)

Το κόστος ενοικίου, που αναγνωρίζεται από το Ελληνικό Δημόσιο ως δαπάνη του Ο.Α.Σ.Θ. για την ενοικίαση των αμαξοστασίων και των γραφείων διοίκησης αυτού, μετά των παγίων εγκαταστάσεων, θα είναι για τις τρεις πρώτες χρήσεις από 1.1.2001 μέχρι 31.12.2003 του αυτού ύψους προς τις συναφείς δαπάνες που αναφέρονται στον ισολογισμό και τα αποτελέσματα χρήσης αυτού της 31.12.1999, όπως αυτό διαμορφώθηκε σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 15/2000 απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου.

Το άνω ποσό του ενοικίου αναπροσαρμόζεται από την 1.1.2004 κατ' έτος σε ποσοστό ίσο με την μεταβολή του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή του προηγούμενου έτους.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται μετά από εισήγηση του Ο.Α.Σ.Θ., αναπροσαρμόζεται το ως άνω ποσό, εφόσον προκύψει ανάγκη μίσθωσης πρόσθετων χώρων αμαξοστασίων, λόγω αύξησης αριθμού κυκλοφορούντων λεωφορείων.

2. Δαπάνες Προσωπικού (Α2)

α. Αποτελείται από το σύνολο των ετήσιων δαπανών που προκύπτουν:

αα. Από την αμοιβή όλου του απασχολούμενου στον Ο.Α.Σ.Θ. προσωπικού με σχέση εξαρτημένης εργασίας.

ββ. Από τις πρόσθετες δαπάνες λόγω αποζημιώσεων αδειών, ασθενείας και γενικά κάθε αιτίας που απορρέει από την εργασιακή σχέση του ως άνω προσωπικού.

γγ. Από τις εργοδοτικές ασφαλιστικές εισφορές, που καταβάλλονται υπέρ του Ιδρύματος Κοινωνικών Ασφαλίσεων και υπέρ οποιουδήποτε άλλου Ασφαλιστικού Οργανισμού, Ταμείου ή Κλάδου.

δδ. Από τις ρυθμίσεις του άρθρου 3 του παρόντος νόμου (αποζημιώσεις του ν. 2112/1920).

εε. Από αποζημιώσεις προς εργαζομένους του Ο.Α.Σ.Θ., κατόπιν σχετικών δικαστικών αποφάσεων.

β. Δεν αναγνωρίζεται από το Ελληνικό Δημόσιο ως δαπάνη προσωπικού οποιαδήποτε παροχή δεν προβλέπεται από τις Σ.Σ.Ε.. Αναγνωρίζονται μόνο οι προγραμματισμένες υπερωρίες, που προβλέπονται από τα εγκεκριμένα, από το Σ.Α.Σ.Θ., προγράμματα δρομολόγησης.

γ. Ο Ο.Α.Σ.Θ. αναλαμβάνει την υποχρέωση σταδιακής μείωσης του προσωπικού και αντιστοίχως των δαπανών μισθοδοσίας αυτού, μέχρις ότου οι συνολικές δαπάνες περιοριστούν στο καθοριζόμενο, με την παρούσα σύμβαση, ανώτατο όριο αριθμού εργαζομένων κατά ειδικότητα. Οι θέσεις των αποχωρούντων, για οποιονδήποτε λόγο, εργαζομένων στον Ο.Α.Σ.Θ. συμπληρώνονται μόνο εφόσον ο εναπομένον, κατά ειδικότητα, αριθμός είναι μικρότερος του αριθμού που καθορίζεται από τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης. Οι συντελεστές, με βάση τους οποίους καθορίζεται ο αριθμός των εργαζομένων σε κάθε ειδικότητα, ορίζονται ως εξής:

αα. Οδηγοί: 1,70 άτομα ανά αριθμό βαρδιών. Ως αριθμός βαρδιών νοείται ο αριθμός των οχημάτων (σύνολο), που είναι σε κυκλοφορία κατά τις πρωινές και μεσημβρινές ώρες αιχμής από ημέρα Δευτέρα έως και Παρασκευή κατά τη χειμερινή περίοδο (Σεπτέμβριος – Ιούνιος).

ββ. Λοιπό προσωπικό κίνησης: 0,4 άτομα ανά κυκλοφορούν λεωφορείο (Επόπτες- Σταθμαρχες- Ελεγκτές)

γγ. Διοικητικό - Βοηθητικό : 0,3 άτομα ανά κυκλοφορούν λεωφορείο.

δδ. Τεχνικό: 0,5 άτομα ανά λεωφορείο. Στο προσωπικό αυτό συμπεριλαμβάνονται και οι ελιγμοδηγοί.

Ως αριθμός κυκλοφορούντων λεωφορείων νοείται ο μέγιστος αριθμός των λεωφορείων που κυκλοφορεί, σύμφωνα με το πρόγραμμα δρομολόγησης, κατά τις πρωινές ή μεσημβρινές ώρες αιχμής από Δευτέρα έως και Παρασκευή κατά τη χειμερινή περίοδο.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών τροποποιούνται οι ως άνω συντελεστές, μετά από αιτιολογημένη πρόταση του Σ.Α.Σ.Θ. και γνώμη του Ο.Α.Σ.Θ. και των εργαζομένων στον Ο.Α.Σ.Θ..

δ. Από την 1.1.2001 και εφεξής οι συνολικές δαπάνες προσωπικού, που αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο με την παρούσα συμφωνία, δεν δύναται να υπερβαίνουν αυτές της προηγούμενης χρήσης, προσαυξανόμενες κατά τη μεταβολή του Δ.Τ.Κ. πλέον μίας ποσοστιαίας μονάδας. Ειδικά στην περίπτωση κατά την οποία πραγματοποιείται βάσει κανονιστικής διάταξης (εξαιρουμένων των συλλογικών συμβάσεων εργασίας), μεταβολή των χρονικών ορίων και λοιπών κανόνων παροχής εργασίας, το, με την παρούσα παράγραφο, καθοριζόμενο ανώτατο όριο αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από εισήγηση του Ο.Α.Σ.Θ., για την κάλυψη των εκ της ανωτέρω αιτίας δημιουργούμενων πρόσθετων δαπανών.

ε. Από τη συνολική δαπάνη προσωπικού αφαιρείται κάθε χρήση, χωρίς να συνυπολογίζεται στο συνολικό κόστος μισθοδοσίας το κόστος από τη μείωση του προσωπικού, κατ' εφαρμογή της περίπτωσης γ' της παρούσας παραγράφου.

3. Πάγιες δαπάνες (Α3)

Περιλαμβάνονται δαπάνες που αφορούν:

α. Δημοτικό φόρο στάθμευσης και δημοτικά τέλη εν γένει.

β. Τέλη κυκλοφορίας και ταξινόμησης των οχημάτων, Φ.Π.Α. οχημάτων και κάθε φόρο που τυχόν επιβάλλεται και επιβαρύνει την εκμετάλλευση των οχημάτων.

γ. Το σχηματισμό του ασφαλιστικού κεφαλαίου που δημιουργείται, κατά τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν.δ. 716/1970, όπως συμπληρώνεται με τη παρ. 1 του άρθρου ένατου της παρούσας σύμβασης.

4. Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4)

α. Περιλαμβάνονται όλες οι δαπάνες του Ο.Α.Σ.Θ., εκτός των δαπανών των περιπτώσεων Α1, Α2, Α3, Β1, Β2, Β3, Γ και Δ της παρούσας σύμβασης και αφορούν:

- Ανταλλακτικά, εξαρτήματα, αναλώσιμα
- Υλικά γραφείων, εισιτηρίων, υφασμάτων, κ.λπ.
- Στολές προσωπικού κίνησης και προσωπικού συντήρησης (φόρμες)
- Δαπάνες συντήρησης και επισκευών λεωφορείων
- Φωτισμό, ύδρευση, θέρμανση, τηλέφωνα
- Γάλα προσωπικού κίνησης, συντήρησης, κ.λπ.
- Εκπαίδευση προσωπικού
- Δαπάνες κατασκηνώσεων, βρεφονηπιακών σταθμών
- Δαπάνες εισιτηρίων
- Δαπάνες ελέγχου (Σώμα Ορκωτών Λογιστών, Ελεγκτών Μετόχων)
- Προμήθεια πώλησης προτυπομένων εισιτηρίων
- Έξοδα διαιτησίας, χαρτόσημο συναλλαγματικών

- δανείων, πρόσθετων τελών, κ.λπ. μικροέξοδα
- Ενοίκια γραφείων Κινήσεως και Σταθμαρχείων
- Αποζημιώσεις πάσης φύσεως μελών Πειθαρχικού Υπηρεσιακού και Διοικητικού Συμβουλίου, κ.λπ.,
- Γραφικά έντυπα
- Δημοσιεύσεις, συνδρομές και δαπάνες γραφείου Τύπου και Δημ. Σχέσεων
- Συντήρηση εγκαταστάσεων, επίπλων και σκευών
- Είδη γραφείου, αναλώσιμα, έρανοι, δώρα, βοηθήματα
- Μηχανογράφηση μισθοδοσίας, κ.λπ. υπηρεσιών
- Γενικά κάθε δαπάνη που πραγματοποιεί ο Ο.Α.Σ.Θ.

για την απρόσκοπτη λειτουργία του, σε υπηρεσίες, υλικά, αναλώσιμα κ.λπ. και δεν περιλαμβάνεται ρητά στις υπόλοιπες κατηγορίες δαπανών, όπως αυτές περιγράφονται στο παρόν άρθρο.

β. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται μετά από εισήγηση του Ο.Α.Σ.Θ. και γνώμη του Σ.Α.Σ.Θ., αναγνωρίζονται επιπλέον δαπάνες, οι οποίες προσαυξάνουν αντίστοιχα τις γενικές δαπάνες της περίπτωσης α' της παρούσας παραγράφου.

γ. Οι ετήσιες προμήθειες του Ο.Α.Σ.Θ., εξαιρουμένων των αναφερομένων στο κεφάλαιο Β' του παρόντος άρθρου, πραγματοποιούνται με διαδικασίες και όρους, που θα καθορίζονται με αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου αυτού ή με κανονισμό προμηθειών, που το Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Α.Σ.Θ. θα καθορίσει με απόφασή του.

δ. Ως δαπάνες για τη χρήση του 2001 αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο οι αντίστοιχες δαπάνες της χρήσης 1999, όπως αυτές προκύπτουν από τον Ισολογισμό και το Πιστοποιητικό Ελέγχου του Ορκωτού Λογιστή και οι οποίες ανέρχονται σε δραχμές δύο δισεκατομμύρια διακόσια δέκα τρία εκατομμύρια εξακόσιες τριάντα οκτώ χιλιάδες τριακόσιες δέκα τρεις (2.213.638.313).

ε. Οι ως άνω δαπάνες για τις χρήσεις 2002 και εφεξής αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο ως ίσες με τις δαπάνες κάθε προηγούμενης χρήσης, μειωμένες κατά ποσοστό:

- α. Δύο τοις εκατό (2%) για τις χρήσεις 2002 έως 2005 και
- β. Ένα τοις εκατό (1%) για τις χρήσεις 2006 έως και 2009.

Β. ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (Β)

Για τον υπολογισμό των μεταβλητών δαπανών της παραγράφου αυτής, ως χιλιομετρική διάνυση λαμβάνεται το άθροισμα των χιλιομέτρων που πραγματοποιούνται κάθε ημερολογιακό έτος από το σύνολο των λεωφορείων. Σε αυτή υπολογίζεται και η διαδρομή των λεωφορείων, από τους σταθμούς στέγασης προς τις αφετηρίες ή τα τέρματα και αντιστρόφως, καθώς και τα υπηρεσιακά δρομολόγια.

Η ετήσια χιλιομετρική διάνυση αναγράφεται στα βιβλία του Ο.Α.Σ.Θ. σύμφωνα με τα ημερήσια φύλλα κάθε οχήματος και τις ενδείξεις των χιλιομετρικών των λεωφορείων.

1. Δαπάνες καυσίμων (Β1)

Περιλαμβάνεται το σύνολο των δαπανών προμήθειας των καυσίμων κίνησης των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ..

Μετά την έκδοση της προβλεπόμενης, από την παρ. 6 του άρθρου 1 του παρόντος νόμου, απόφασης έγκρισης

της μελέτης εξοικονόμησης ενέργειας, αυτή εφαρμόζεται από τον Ο.Α.Σ.Θ..

2. Δαπάνες λιπαντικών (Β2)

Περιλαμβάνεται το σύνολο των δαπανών προμήθειας των λιπαντικών συντήρησης των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ..

3. Δαπάνες ελαστικών (Β3)

Περιλαμβάνεται το σύνολο των δαπανών προμήθειας ελαστικών και αναγόμενης αυτών.

Ως ελάχιστη διάρκεια ζωής κάθε ελαστικού, με ενδιάμεση αναγόμενη αυτού, αναγνωρίζονται τα 150.000 χιλιόμετρα. Στον αριθμό των ελαστικών ανά λεωφορείο δεν συμπεριλαμβάνεται το εφεδρικό.

4. Οι ετήσιες προμήθειες του Ο.Α.Σ.Θ. σε καύσιμα, λιπαντικά και ελαστικά, καθώς και οι εργασίες αναγόμενης ελαστικών, γίνονται με δημόσιους διαγωνισμούς, από τους οποίους αποδεικνύονται οι αντίστοιχες δαπάνες.

Γ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΚΕΡΔΟΣ (Γ)

1. Το επιχειρηματικό κέρδος εκάστης χρήσης των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ., από την 1.1.2001 και έως τη λήξη της παρούσας σύμβασης, υπολογίζεται:

α. Επί των εσόδων της προηγούμενης χρήσης από κόμιστρα και άλλες πηγές (εισπράξεις από εισιτήρια, κάρτες κ.λπ., έσοδα εκμισθωμένων λεωφορείων, έσοδα Ο.Α.Ε.Δ., έσοδα από διαφημίσεις, τόκοι εκ των καταθέσεων των πηγών εσόδων της παρούσας παραγράφου, λοιπά έσοδα) χωρίς Φ.Π.Α., μη συνυπολογιζομένης της αντισταθμιστικής καταβολής.

β. Επί του ύψους της λογιστικής αξίας κτήσεως των επενδύσεων (πάγια), όπως αυτή αποτυπώνεται στον ισολογισμό της 31ης Δεκεμβρίου της προηγούμενης χρήσης.

2. Ειδικά για τη χρήση του 2001 (1.1.2001 έως 31.12.2001) το επιχειρηματικό κέρδος υπολογίζεται:

α. Σε ποσοστό 12,248% επί των εσόδων από κόμιστρα και άλλες πηγές, όπως αυτά καθορίζονται στον ισολογισμό της 31.12.1999 (12.246.270.831) και προσδιορίζονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του παρόντος κεφαλαίου, προσαυξημένα κατά δύο τοις εκατό (2%), δηλαδή επί του ποσού των δώδεκα δισεκατομμυρίων τετρακοσίων ενενήντα ενός εκατομμυρίων εκατόν ενενήντα πέντε χιλιάδων (12.491.195.000) δραχμών.

β. Στο ποσοστό που θα προκύψει, ούτως ώστε υπολογιζόμενο επί της λογιστικής αξίας κτήσης των επενδύσεων (πάγια), όπως αυτή θα αποτυπωθεί στον ισολογισμό της 31.12.2000, να αποδίδει επιχειρηματικό κέρδος ένα δισεκατομμύριο πεντακόσια εκατομμύρια (1.500.000.000) δραχμές.

3. Για τις χρήσεις 2002 και εφεξής:

α. Το επιχειρηματικό κέρδος της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου θα ορίζεται ως εξής:

αα. Αν τα κόμιστρα (εισιτήρια, κάρτες κ.λπ.) διατηρούνται σταθερά έναντι της προηγούμενης χρήσης, το ποσοστό θα είναι ακριβώς ίσο με αυτό της προηγούμενης χρήσης.

ββ. Αν τα κόμιστρα αυξάνονται έναντι της προηγούμενης χρήσης, τότε το ποσοστό του επιχειρηματικού κέρδους μειώνεται έτσι ώστε, αναγόμενο επί των προβλεπόμενων εσόδων χρήσης, όπως αυτά καθορίζονται ειδικότερα στην παρ. 2 του άρθρου έκτου της παρούσας οικονομικής συμφωνίας, να προκύπτει επιχειρηματικό κέρ-

δος ίσο με το επιχειρηματικό κέρδος της προηγούμενης χρήσης.

β. Το επιχειρηματικό κέρδος της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 του παρόντος κεφαλαίου, όπως θα προσδιοριστεί ως ποσοστό, διατηρείται σταθερό για όλη τη διάρκεια της σύμβασης.

4. Τα ποσοστά επιχειρηματικού κέρδους, όπως αυτά προκύπτουν από την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, στρογγυλοποιούνται σε αριθμό με τρία δεκαδικά ψηφία. Όταν το τέταρτο δεκαδικό ψηφίο είναι ο αριθμός 5 έως 9, τότε το τρίτο δεκαδικό ψηφίο αυξάνεται κατά μία μονάδα.

Δ. ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ

1. (α) Μεταφορικών μέσων (Δ1)

Ως χρόνος απόσβεσης των λεωφορείων και των άλλων μεταφορικών μέσων ιδιοκτησίας Ο.Α.Σ.Θ. ορίζονται τα δώδεκα (12) χρόνια.

Ως αποσβεστέα αξία, κατ' έτος των λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων που αποκτήθηκαν από 1.1.2000 έως 31.12.2000 ή θα αποκτηθούν μετά την ισχύ της παρούσας οικονομικής συμφωνίας, λαμβάνεται η αξία κτήσης αυτών, διαιρούμενη δια του δώδεκα (12).

Ως αξία κτήσης των λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων που έχουν αποκτηθεί από τον Ο.Α.Σ.Θ. μέχρι την 31.12.1999, λαμβάνεται η αξία που καθορίζεται, σύμφωνα με την προϊσχύουσα σύμβαση, με την αριθμ. 15/15.6.2000 απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου. Ως μη αποσβεσθέν υπόλοιπο λαμβάνεται η ως άνω καθοριζόμενη αξία, αφαιρουμένων των μέχρι 31.12.1999 αποσβέσεων, ενώ η κατ' έτος αποσβεστέα αξία ισούται με το μη αποσβεσθέν υπόλοιπο διαιρούμενο δια του υπολειπόμενου χρόνου απόσβεσης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρούσα παράγραφο.

(β) Ακινήτων (Δ2)

Ως ακίνητα νοούνται τα οικόπεδα, κτίρια, περίπτερα, σταθμαρχεία και άλλα ακίνητα, μετά των παγίων ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων αυτών.

Ως χρόνος απόσβεσης ορίζονται τα τριάντα (30) έτη.

Ως αποσβεστέα αξία κατ' έτος λαμβάνεται η αξία κτήσης αυτών διαιρούμενη δια του τριάντα (30).

(γ) Μηχανημάτων και εργαλείων (Δ3)

Ως μηχανήματα και εργαλεία νοούνται οι αντλίες καυσίμων, τα μηχανουργικά εργαλεία, ως και πάσης φύσεως μηχανολογικός εξοπλισμός.

Ως χρόνος απόσβεσης ορίζονται τα δώδεκα (12) χρόνια.

Ως αποσβεστέα αξία κατ' έτος λαμβάνεται η αξία κτήσης αυτών διαιρούμενη δια δώδεκα (12).

Ειδικά η απόσβεση του μηχανογραφικού εξοπλισμού γίνεται εντός πέντε (5) ετών και ως αποσβεστέα αξία, κατ' έτος λαμβάνεται η αξία κτήσης αυτών διαιρούμενη δια πέντε (5)

2. Τα παραπάνω εξ αποσβέσεων ποσά εντάσσονται στον ειδικό λογαριασμό του άρθρου 4 της συμβάσεως του ν. 3721/1957, όπως αυτό έχει σχηματισθεί μέχρι 31.12.2000, για τη χρηματοδότηση ανανέωσης στόλου και λοιπών παγίων αυτού. Τόκοι και κάθε είδους αποδόσεις των κεφαλαίων αυτών παραμένουν και προσαυξάνουν τον ίδιο λογαριασμό.

3. Σε περίπτωση που κάποιο από τα ως άνω περιουσιακά στοιχεία έχει αποκτηθεί συνολικά ή εν μέρει από κονδύλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ελληνικού Δημοσίου,

η απόσβεση των περιουσιακών στοιχείων, κατά τα ποσά αυτά, δεν βαρύνει τις αντίστοιχες χρήσεις.

Άρθρο πέμπτο

Υπολογισμός ετήσιων δαπανών Ο.Α.Σ.Θ.

1. Οι δαπάνες κάθε χρήσης του Ο.Α.Σ.Θ., υπολογίζονται με τον εξής τύπο:

$$\Delta = A1 + A2 + A3 + A4 + B1 + B2 + B3 + \Gamma + \Delta1 + \Delta2 + \Delta3$$

Όπου:

A1 = ενοίκια αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης

A2 = δαπάνες προσωπικού

A3 = πάγιες δαπάνες

A4 = γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων

B1 = δαπάνες καυσίμων

B2 = δαπάνες λιπαντικών

B3 = δαπάνες ελαστικών

Γ = επιχειρηματικό κέρδος

Δ1 = αποσβέσεις μεταφορικών μέσων

Δ2 = αποσβέσεις ακινήτων

Δ3 = αποσβέσεις μηχανημάτων και εργαλείων

όπως αυτές οι δαπάνες ορίζονται στο άρθρο τέταρτο της παρούσας οικονομικής συμφωνίας.

2. Σε περίπτωση μείωσης των δαπανών του Ο.Α.Σ.Θ. έναντι της προηγούμενης χρήσης, πέραν των καθοριζόμενων στην παρούσα οικονομική συμφωνία, το ποσό που αντιστοιχεί σε αυτή τη μείωση αποδίδεται στην επόμενη χρήση, κατά ποσοστό:

α. Σαράντα τοις εκατό (40%) στους μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ., καταβλητέο ως πρόσθετο επιχειρηματικό κέρδος.

β. Σαράντα τοις εκατό (40%) στους εργαζόμενους του Ο.Α.Σ.Θ., ως πριμ παραγωγικότητας και

γ. Είκοσι τοις εκατό (20%) στο Ελληνικό Δημόσιο με ισόποση μείωση της αντισταθμιστικής καταβολής της επόμενης χρήσης.

3. Τοκοχρεολυτικές δόσεις εξόφλησης δανείων, που θα συνάψει ο Ο.Α.Σ.Θ. για οποιονδήποτε λόγο και αιτία, από οποιοδήποτε χρηματοπιστωτικό ίδρυμα της ημεδαπής ή αλλοδαπής, δεν επιβαρύνουν τις δαπάνες που λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό της αντισταθμιστικής καταβολής.

Άρθρο έκτο

Προϋπολογισμός ετήσιων εσόδων Ο.Α.Σ.Θ. για τον υπολογισμό της αντισταθμιστικής καταβολής

1. Για τον υπολογισμό των εσόδων της χρήσης του 2001, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της επόμενης παραγράφου, λαμβάνονται ως έσοδα χρήσης 2000, όπως αυτά ορίζονται στην περίπτωση α' παράγραφος 1 κεφάλαιο Γ' του άρθρου τέταρτου, τα έσοδα που καταγράφονται στον ισολογισμό της 31.12.1999 (12.246.270.031 δρχ.) προσαυξημένα κατά δύο τοις εκατό (2%), ήτοι δώδεκα δισεκατομμύρια τετρακόσια ενενήντα ένα εκατομμύρια εκατόν ενενήντα έξι χιλιάδες (12.491.196.000) δραχμές.

2. Τα έσοδα έκαστης χρήσης όπως αυτά προσδιορίζονται στην περίπτωση α' παράγραφος 1 κεφάλαιο Γ' του άρθρου τέταρτου, καθορίζονται ως εξής:

α. Αν δεν γίνεται αναπροσαρμογή κομίστρων προσαυξάνονται κατά ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) έναντι των εσόδων της προηγούμενης χρήσης.

β. Αν γίνεται αναπροσαρμογή κομίστρων, προσαυξάνονται κατά ποσοστό ογδόντα τοις εκατό (80%) επί της

διαφοράς κατά τύπο κομίστρου.

3. Αν ο Ο.Α.Σ.Θ. σε οποιαδήποτε χρήση αυξήσει τα έσοδά του, πέραν των προβλεπόμενων στο παρόν άρθρο, τα επιπλέον έσοδα της χρήσης αποδίδονται στην επόμενη χρήση κατά ποσοστό:

- α. σαράντα τοις εκατό (40%) στους μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ., ως πρόσθετο επιχειρηματικό κέρδος,
- β. σαράντα τοις εκατό (40%) στους εργαζόμενους του Ο.Α.Σ.Θ., ως πριμ παραγωγικότητας και
- γ. είκοσι τοις εκατό (20%) στο Ελληνικό Δημόσιο με ισόποση μείωση της αντισταθμιστικής καταβολής της επόμενης χρήσης.

Άρθρο έβδομο

Καθορισμός κομίστρων-Αντισταθμιστικής Καταβολής

1. Με σκοπό την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ., όπως αυτές καθορίζονται στο άρθρο τέταρτο της παρούσας σύμβασης, περιλαμβανομένου του αναλογούντος Φ.Π.Α., υπολογίζεται το προσήκον κόμιστρο, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία εκδίδεται το Νοέμβριο κάθε έτους και εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου και για όλη τη διάρκεια της επόμενης χρήσης. Ειδικά για τη χρήση του 2001 ο καθορισμός των κομίστρων και της αντισταθμιστικής καταβολής δύναται να γίνει μέχρι 31.3.2001.

2. Για τον υπολογισμό του προσήκοντος κομίστρου ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να υποβάλλει στους Υπουργούς Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών το πρώτο δεκάημερο του μήνα Οκτωβρίου τον προϋπολογισμό εσόδων και δαπανών της επόμενης χρήσης σύμφωνα με τις ειδικές ρυθμίσεις (στόχους αύξησης εσόδων και μείωσης δαπανών) και όλους τους όρους της παρούσας οικονομικής συμφωνίας, προκειμένου να καθοριστούν τα κόμιστρα. Η υποβολή των πιο πάνω στοιχείων για τη χρήση του 2001 θα γίνει μέχρι 31.1.2001.

3. Σε περίπτωση που δεν εγκριθεί το προσήκον κόμιστρο, με την ίδια απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζεται η αντισταθμιστική καταβολή της επόμενης χρήσης. Η αντισταθμιστική καταβολή ισούται με τη διαφορά των δαπανών που αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο, σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο και πέμπτο της παρούσας σύμβασης, μείον τα έσοδα, όπως αυτά προκύπτουν από τις ρυθμίσεις του άρθρου έκτου της παρούσας σύμβασης. Σε περίπτωση μειωμένων εσόδων ή αυξημένων δαπανών, πέραν αυτών που καθορίζονται με την παρούσα οικονομική συμφωνία, δεν αυξάνεται η καταβλητέα αντισταθμιστική καταβολή.

4. Η αντισταθμιστική καταβολή, η οποία εγκρίνεται κατά τα ανωτέρω για κάθε χρήση, καταβάλλεται στον Ο.Α.Σ.Θ. σε δώδεκα (12) ισόποσες μηνιαίες δόσεις στο πρώτο δεκάημερο κάθε μήνα.

5. Η αντισταθμιστική καταβολή έκαστης χρήσης επαναπροσδιορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται εντός έξι (6) μηνών από τη λήξη της προηγούμενης χρήσης. Τυχόν θετική ή αρνητική διαφορά συμψηφίζεται και συνυπολογίζεται στις έξι (6) τελευταίες δόσεις καταβολής της αντισταθμιστικής καταβολής της χρήσης, οι οποίες αναπροσαρμόζονται αντίστοιχα.

Με την ίδια απόφαση οριστικοποιείται και η αντισταθμιστική καταβολή της προηγούμενης χρήσης, η οποία

συμψηφίζεται στην επόμενη καταβλητέα δόση.

Άρθρο όγδοο Διάθεση αποθεματικών

1. Τα αποθεματικά που έχουν σχηματισθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 κεφάλαιο Β' παρ. γ' και κεφάλαιο Β' παρ. η' της κυρωθείσας με το ν.δ. 3721/1957 σύμβασης, όπως αυτό ισχύει και καταγράφονται στον ισολογισμό και τα αποτελέσματα χρήσης της 31ης Δεκεμβρίου 2000, αποδίδονται στο Ελληνικό Δημόσιο εντός του Α' εξαμήνου του 2001.

2. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών καθορίζεται η διαδικασία και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την απόδοση των παραπάνω αποθεματικών στο Ελληνικό Δημόσιο.

Άρθρο ένατο

Ασφαλιστικό Κεφάλαιο - Απόκτηση Αμαξοστασίων

1. Το άρθρο 5 του ν.δ. 716/1970 (ΦΕΚ 238 Α') τροποποιείται ως εξής:

«Για την ασφάλιση των περιουσιακών στοιχείων του Ο.Α.Σ.Θ. κατά κινδύνων πυρός, αστικής ευθύνης λόγω ατυχημάτων με αυτοκίνητα αυτού, καθώς και για τις ίδιες ζημίες των αυτοκινήτων, συνιστάται δια του παρόντος ειδικός λογαριασμός με την επωνυμία «ασφαλιστικό κεφάλαιο». Ειδικά για την ασφάλεια πυρός των λεωφορείων και των υπηρεσιακών αυτοκινήτων, εφόσον αυτά παραμένουν στα αμαξοστάσια, επιτρέπεται από το κονδύλιο αυτό να ασφαλιστούν κατά πυρός, κατά ποσοστό 75% της αξίας των, σε ασφαλιστικές εταιρείες που λειτουργούν νόμιμα στην Ελλάδα. Το κεφάλαιο τούτο σχηματίζεται εκ ποσοστού 2% επί των ετήσιων εν γένει εσόδων του Ο.Α.Σ.Θ. από της χρήσης 1970 έως και της χρήσης 2000 και από της χρήσης 2001 και εφεξής ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) επί των δαπανών της παραγράφου 2 του κεφαλαίου Α' του άρθρου τέταρτου της παρούσας σύμβασης (δαπάνες προσωπικού). Το ποσοστό αυτό δύναται να αυξομειώνεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από γνώμη του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ.. Αν το ασφαλιστικό κεφάλαιο υπερβεί το τριπλάσιο των ετήσιων κρατήσεων υπέρ του λογαριασμού αυτού, το επιπλέον ποσό συμψηφίζεται με την αντισταθμιστική καταβολή της επόμενης χρήσης, η οποία μειώνεται ισόποσα.

2. Εντός οκτώ (8) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, το Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ. δύναται, εφόσον το κρίνει σκόπιμο, να προβεί στην έκδοση πλήρους αιτιολογημένης, με τεχνικοοικονομικά στοιχεία, απόφασής του, περί του εάν συμφέρει σε αυτόν να αποκτήσει με αγορά ή με χρηματοδοτική μίσθωση, τα αμαξοστάσια και γραφεία Διοίκησης μετά των εγκαταστάσεων, που έχει μισθώσει από το συνεταιρισμό «ΗΡΑΚΛΗΣ». Σε περίπτωση που ο Ο.Α.Σ.Θ. διαπιστώσει ότι συμφέρει η αγορά των ως άνω ακινήτων και λάβει σχετική απόφαση αγοράς το Διοικητικό Συμβούλιο αυτού, τότε θα υποβληθεί η ως άνω απόφαση, μέχρι 30 Σεπτεμβρίου 2001, στους Υπουργούς Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, οι οποίοι, με απόφασή τους, θα εγκρίνουν την αγορά ή μη των ως άνω ακινήτων και τους όρους απόκτησης αυτών, μετά από σύμφωνη γνώμη και του συνεταιρισμού «ΗΡΑΚΛΗΣ».

Με την ίδια απόφαση θα καθορισθούν τα σχετικά με

την απόσβεση αυτών των περιουσιακών στοιχείων και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

Άρθρο δέκατο
Εκσυγχρονισμός και βελτίωση των
παρεχόμενων υπηρεσιών

1. Για τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται:

α. Στην αντικατάσταση των λεωφορείων όταν συμπληρώνουν την ηλικία των δώδεκα (12) ετών από την ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας αυτών.

β. Στον εξοπλισμό με σύστημα κλιματισμού όλων των λεωφορείων που στις 31.12.2002 δεν συμπληρώνουν την ηλικία των οκτώ (8) ετών.

γ. Στην προμήθεια, μετά την 1.1.2001, λεωφορείων εφοδιασμένων με σύστημα κλιματισμού και σύστημα πρόσβασης εμποδιζόμενων ατόμων.

2. Μέχρι 30.6.2001 ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται στην κατάρτιση και έκδοση Χάρτη Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.), ο οποίος εγκρίνεται με απόφαση του Σ.Α.Σ.Θ.. Ο Χ.Υ.Κ. καθορίζει τις υπηρεσίες και τους όρους παροχής των υπηρεσιών του Ο.Α.Σ.Θ. προς τους καταναλωτές, καθώς επίσης και τη διαδικασία αποζημίωσης αυτών από τον Ο.Α.Σ.Θ..

Άρθρο ενδέκατο
Έλεγχος Ο.Α.Σ.Θ. από Ελληνικό Δημόσιο

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, δύναται να ανατίθεται, οποτεδήποτε, σε Ορκωτούς Ελεγκτές, πραγματογνώμονες ή άλλα ελεγκτικά όργανα, ο έλεγχος της διαχείρισης και λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ., ιδίως των στοιχείων που αφορούν τις δαπάνες ή τα έσοδα του Ο.Α.Σ.Θ. και κατ' επέκταση την αντισταθμιστική καταβολή.

2. Η Διοίκηση και οι υπηρεσίες του Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούνται να παρέχουν κάθε στοιχείο, που ζητείται από τους Ελεγκτές το συντομότερο δυνατόν, και να συνδράμουν στην απρόσκοπτη, έγκαιρη και ουσιαστική διενέργεια του ελέγχου και τη σύνταξη σχετικής έκθεσης από τους τελευταίους.

3. Σε περίπτωση προσφυγής στο Διαιτητικό Δικαστήριο, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου δωδέκατου της παρούσας σύμβασης, ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται στην παροχή όλων των αιτουμένων στοιχείων από τους ελεγκτές ή τους πραγματογνώμονες της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση άρνησης του Ο.Α.Σ.Θ. να παρέχει τα ως άνω στοιχεία, εάν μεν έχει ασκήσει προσφυγή ο Ο.Α.Σ.Θ., το Διαιτητικό Δικαστήριο αναβάλλει υποχρεωτικά τη συζήτηση της προσφυγής μέχρι την παροχή των αιτουμένων στοιχείων στους Ελεγκτές και τη σύνταξη έκθεσης από αυτούς, εάν δε έχει ασκήσει προσφυγή το Ελληνικό Δημόσιο, το Διαιτητικό Δικαστήριο διατάσσει τη παροχή από τον Ο.Α.Σ.Θ. των αιτουμένων από τους Ελεγκτές στοιχείων.

Άρθρο δωδέκατο
Διαιτησία

1. Το Ελληνικό Δημόσιο ή ο Ο.Α.Σ.Θ., για την άρση κάθε διαφωνίας επί της εφαρμογής της οικονομικής συμφωνίας του παρόντος νόμου, δύναται να προσφύγουν σε τριμελές Διαιτητικό Δικαστήριο, που αποτελείται από:

α. Τον Πρόεδρο του Αρείου Πάγου.

β. Ένα (1) μέλος εκ των εν ενεργεία ή υπηρετησάντων μελών του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, οριζόμενο από τον Υπουργό Οικονομικών και

γ. Ένα (1) μέλος εκ των εν ενεργεία ή υπηρετησάντων μελών του Αρείου Πάγου, οριζόμενο από τον Ο.Α.Σ.Θ. .

2. Η αίτηση προσφυγής για επίλυση διαφοράς στο Διαιτητικό Δικαστήριο κοινοποιείται με απόδειξη παραλαβής εντός πέντε (5) ημερών στον αντισυμβαλλόμενο και η εκδίκασή της ορίζεται μετά από διάστημα τουλάχιστον σαράντα πέντε (45) ημερών, εντός του οποίου δύναται να κατατεθεί, από το έτερο μέρος, σχετική τεχνική έκθεση - πραγματογνωμοσύνη, η οποία αξιολογείται κατά την εκδίκαση της προσφυγής.

3. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται όλες οι διατάξεις, ουσιαστικές και δικονομικές, που έχουν συμφωνηθεί στο άρθρο 15 της μεταξύ Ο.Α.Σ.Θ. και Ελληνικού Δημοσίου συμβάσεως, της υπογραφείσης κατ' άρθρο 22 του ν.δ. 3721/1957 σε συνδυασμό προς τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν. 3159/1955.

4. Η προβλεπόμενη αποζημίωση του Διαιτητικού Δικαστηρίου καταβάλλεται από τον προσφεύγοντα στη διαιτησία.

Άρθρο δέκατο τρίτο
Καταγγελία της σύμβασης

1. Οι διατάξεις του άρθρου 19 παράγραφοι 1 και 2 της υπογραφείσας, κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 22 του ν.δ. 3721/1957, αρχικής συμβάσεως μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. διατηρούνται σε ισχύ. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 19 προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση:

δ. Για πράξεις ή παραλείψεις δια των οποίων ο Ο.Α.Σ.Θ. επιχειρεί να αποκομίσει ο ίδιος ή άλλος παράνομο περιουσιακό όφελος εις βάρος του Ελληνικού Δημοσίου.»

2. Καταγγελία της σύμβασης από το Ελληνικό Δημόσιο συνεπάγεται εφαρμογή των διατάξεων της σύμβασης, που εφαρμόζονται στο συμβατικό χρόνο λήξης αυτής.

Άρθρο δέκατο τέταρτο
Τελικές διατάξεις

Από την υπογραφή της σύμβασης αυτής καταργείται κάθε αντίθετη διάταξη και όρος, που έχει περιληφθεί στη σύμβαση που υπεγράφη κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 22 του ν.δ. 3721/1957 και σε εκτέλεση του ν. 866/1979, καθώς και κάθε αντίθετη διάταξη και όρος που έχει ρυθμιστεί με νόμο, προεδρικό διάταγμα ή υπουργική απόφαση.

ΓΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ
ΔΗΜΟΣΙΟ

ΓΙΑ ΤΟΝ Ο.Α.Σ.Θ.»

Άρθρο 9
Ανάθεση έργου σε νέο φορέα

1. Αν ο Ο.Α.Σ.Θ. δεν δεχθεί να συνάψει τη σύμβαση εντός τριάντα (30) ημερών από την ισχύ του παρόντος νόμου, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, προκηρύσσεται δημόσιος διαγωνισμός, για την ανάθεση της εκτέλεσης και

εκμετάλλευσης των αστικών συγκοινωνιών της περιοχής ευθύνης του Ο.Α.Σ.Θ. σε άλλο φορέα.

2. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε σχετικό θέμα για τη διενέργεια του διαγωνισμού και την ανάθεση του έργου. Η ανάθεση πρέπει να ολοκληρωθεί μέχρι 31.12.2001.

3. Αν δεν υπογραφεί η σύμβαση που προβλέπεται στο άρθρο 8, η κυρωθείσα με το ν.δ. 3721/1957 οικονομική συμφωνία μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου – Ο.Α.Σ.Θ., όπως αυτή παρατάθηκε με το ν. 866/1979, παρατείνεται μέχρι την ανάθεση του έργου στο νέο φορέα.

Άρθρο 10 **Λοιπές διατάξεις**

1. α. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ανατίθεται σε μέλη των δευτεροβάθμιων επιτροπών πρακτικής εξέτασης υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών, του άρθρου 18 της αριθμ. 58930/480/15.4.1999 (ΦΕΚ 526 Β') απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που καλούνται εφεξής Επιθεωρητές Εξετάσεων Υποψηφίων Οδηγών (Ε.Ε.Υ.Ο.), ανατίθεται η εποπτεία και ο έλεγχος της θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης και της θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών, καθώς και της επανεξέτασης επιτυχόντων στις πρακτικές εξετάσεις υποψηφίων οδηγών αμέσως μετά το πέρας της εξέτασης και πριν τη χορήγηση της άδειας οδήγησης, σε κάθε υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων.

β. Με όμοια απόφαση προσδιορίζεται ο αναγκαίος αριθμός των Ε.Ε.Υ.Ο., η διαδικασία και τα όργανα επιλογής, οι προϋποθέσεις, τα ουσιαστικά και τυπικά προσόντα επιλογής και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

γ. Ο Γενικός Επιθεωρητής του Σώματος Ελεγκτών Επιθεωρητών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (του άρθρου 19 του ν. 2671/1998 - ΦΕΚ 289 Α'), εποπτεύει την επιλογή, επιμόρφωση, οργάνωση και το έργο των Ε.Ε.Υ.Ο..

δ. Η συμμετοχή των επιτυχόντων υποψηφίων οδηγών σε επανεξέταση, σύμφωνα με το στοιχείο α' είναι υποχρεωτική. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα κριτήρια επιλογής των επανεξεταζομένων, το ελάχιστο ποσοστό των επανεξεταζομένων και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

ε. Οι προβλεπόμενες στο στοιχείο α' αρμοδιότητες μπορεί να ασκούνται παράλληλα και από τους Επιθεωρητές - Ελεγκτές του Σώματος Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

στ. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζεται σύστημα επιβολής διοικητικών κυρώσεων στους εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών, στους εξεταστές υποψηφίων οδηγών, στους επιθεωρητές εξετάσεων υποψηφίων οδηγών και στους υποψήφιους οδηγούς. Με το σύστημα κυρώσεων καθορίζονται:

αα. Για τους εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών, η διάρκεια αφαίρεσης της άδειας άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτού υποψηφίων οδηγών, η οποία μπορεί να είναι προσωρινή ή και οριστική σε περίπτωση υποτροπής.

ββ. Για τους εξεταστές υποψηφίων οδηγών, η στέρηση του δικαιώματος εξέτασης υποψηφίων οδηγών προσωρινά ή οριστικά σε περίπτωση υποτροπής, η υποχρεωτική

παρακολούθηση ειδικών επιμορφωτικών σεμιναρίων κ.λπ..

γγ. Για τους υποψήφιους οδηγούς, η στέρηση του δικαιώματος απόκτησης της άδειας οδήγησης, η παραπομπή αυτών σε επανεξέταση σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 8 του άρθρου 13 του ν. 2669/1999, καθώς και η υποχρέωση παρακολούθησης πρόσθετων μαθημάτων θεωρητικής ή πρακτικής εκπαίδευσης προ της επανεξέτασης.

η. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζεται η αμοιβή των Ε.Ε.Υ.Ο., κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης, η οποία θα βαρύνει τον προϋπολογισμό του ν.δ. 638/1970 του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Επιτρέπεται η ταξινόμηση καινούργιων διασκευασμένων επιβατικών αυτοκινήτων ή μεταχειρισμένων που έχουν διασκευαστεί στη χώρα μας ή στο εξωτερικό ή η διασκευή κυκλοφορούντων επιβατικών ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων, που προορίζονται για τη μεταφορά ατόμων με ειδικές ανάγκες. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές, οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την έγκριση της διασκευής, την ταξινόμηση και κυκλοφορία των ως άνω αυτοκινήτων.

3. Στο τέλος της παραγράφου 2 του άρθρου 8 του ν. 2801/2000 (ΦΕΚ 46 Α') προστίθενται τα ακόλουθα εδάφια:

«Η πρόταση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου μπορεί να γίνει ύστερα από αίτηση ιδιοκτητών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, που έχουν έδρα το ίδιο δημοτικό διαμέρισμα.

Αν το Δημοτικό Συμβούλιο μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δύο (2) μηνών από την υποβολή της αίτησης, δεν διατυπώσει την πρότασή του στην αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, ο Νομάρχης, μετά από γνώμη της Νομαρχιακής Επιτροπής, αποφασίζει και χωρίς την πρόταση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου, είτε αυτεπαγγέλτως είτε ύστερα από αίτηση των ιδιοκτητών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Η αίτηση υποβάλλεται στην υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και συνοδεύεται από βεβαίωση του δήμου ότι παρήλθε η ανωτέρω αποκλειστική προθεσμία ή αντίγραφο της αίτησης που κατατέθηκε στο δήμο.»

4. Η παράγραφος 2 του άρθρου 6 του ν. 2465/1997, όπως αυτή προστέθηκε μετά την παράγραφο 3 του άρθρου 16 του ν.δ. 102/1973 και αντικαταστάθηκε από την παράγραφο 4 του άρθρου 7 και το άρθρο 18 του ν. 2801/2000 (ΦΕΚ 46 Α') καταργείται.

5. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 9 του ν. 2465/1997 (ΦΕΚ 28 Α) αντικαθίσταται ως εξής:

«Η χορήγηση στους φορείς της παραγράφου 1 άδειας κυκλοφορίας Ε.Ι.Χ., Λ.Ι.Χ. ή Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων, γίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.»

6. Με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται κατηγορίες φυσικών ή νομικών προσώπων (όπως Ν.Π.Ι.Δ., σωματεία, μη κερδοσκοπικές οργανώσεις, σύλλογοι, επιχειρήσεις), στα οποία μπορεί να δίδεται το δικαίωμα ταξινόμησης και κυκλοφορίας λεωφορείων αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, για τη μεταφορά προσώπων που έχουν άμεση σχέση με το επιτελούμενο από αυτούς έργο.

Με τις ίδιες αποφάσεις καθορίζονται οι προϋποθέσεις, η διαδικασία, τα δικαιολογητικά, το μεταφορικό έργο,

καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας διάταξης.

7. Στο άρθρο 2 του ν.δ. 49/1968 (ΦΕΚ 294 Α΄) προστίθεται παράγραφος 12, η οποία έχει ως εξής:

«Με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται κατηγορίες φυσικών ή νομικών προσώπων (όπως Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ., σωματεία, μη κερδοσκοπικές οργανώσεις, σύλλογοι, πολιτικά κόμματα, κατηγορίες επαγγελματιών), στα οποία μπορεί να δοθεί το δικαίωμα ταξινόμησης φορτηγών ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων, τα οποία είναι απαραίτητα για την άσκηση του επαγγέλματος ή την επίτευξη του σκοπού τους.

Με την ίδια αυτή απόφαση καθορίζονται οι προϋποθέσεις, η διαδικασία, τα δικαιολογητικά, το μεταφορικό έργο και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για τη χορήγηση των αδειών κυκλοφορίας των Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων του προηγούμενου εδαφίου.»

8. α. Οι διατάξεις των άρθρων 6,7,8,9,10,11,12,13 και 14 του ν. 2730/1999 (ΦΕΚ 130 Α΄), εφαρμόζονται στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.) και στις εταιρείες ή επιχειρήσεις του Δημοσίου ή του δημόσιου τομέα που εκτελούν ως φορείς ή διαχειρίζονται για λογαριασμό αυτών την εκτέλεση σιδηροδρομικών έργων του προαστιακού σιδηροδρόμου που εξυπηρετεί τις εξής διαδρομές:

- Πειραιά - Αθήνα - Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών - Αεροδρόμιο Σπάτων (Μαρκόπουλο - Λαύριο)
- Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών - Οινόη - Χαλκίδα
- Οινόη - Θήβα
- Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών - Ισθμός - Κόρινθος - Κιάτο
- Ισθμός - Λουτράκι.

Όλες οι μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος ισχύουσες, για τον Ο.Σ.Ε. και τις πιο πάνω εταιρείες, διατάξεις νόμων, διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων, που αφορούν τη συμμετοχή των αρμόδιων οργάνων στις διαδικασίες των απαλλοτριώσεων, που κηρύσσονται υπέρ του Ο.Σ.Ε., εξακολουθούν να ισχύουν. Όπου στις προαναφερόμενες διατάξεις αναφέρεται ο Υπουργός Πολιτισμού νοείται ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών και όπου αναφέρονται «Όργανα και Υπηρεσίες» νοούνται τα Όργανα και οι Υπηρεσίες των παραπάνω εταιρειών.

β. Επί των πιο πάνω απαλλοτριώσεων, των οποίων οι διαδικασίες κήρυξης ή συντέλεσης δεν έχουν ολοκληρωθεί μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος, εφαρμόζονται εφεξής οι διατάξεις που αναφέρονται στο στοιχείο α΄, καθώς και οι διατάξεις της παραγράφου 6 (υποπαράγραφος 1) του άρθρου δέκατου του ν.1955/1991 (ΦΕΚ 112 Α΄), όπως αυτές προστέθηκαν με την παράγραφο 1 του άρθρου 16 του ν. 2308/1995 (ΦΕΚ 114 Α΄).

9. Η παράγραφος 1 του άρθρου 54 του Κ.Ο.Κ. που κυρώθηκε με το ν.2696/1999 (ΦΕΚ 57 Α΄), αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Τα οδικά οχήματα επιτρέπεται να έλκουν άλλο όχημα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών για τα αυτοκίνητα οχήματα και απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, για τα μηχανήματα έργων, μπορεί να επιτρέπεται η έλξη περισσotέρων του ενός ρυμουλκούμενων και να επιβάλλονται περιορισμοί στην κυκλοφορία των συρμών αυτών.»

10. Στο άρθρο 2 του ν.δ. 638/1970 (ΦΕΚ 173 Α΄) όπως ισχύει, προστίθεται στοιχείο ιδ΄ ως εξής:

«ιδ. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορούν να καθορίζονται και άλλες δαπάνες που είναι σχετικές με τις δραστηριότητες και το αντικείμενο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.»

11. Στο τέλος της περίπτωσης α΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του ν.1437/1984, όπως αυτή συμπληρώθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 8 του ν.2801/2000 (ΦΕΚ 46 Α΄), προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Ο Δήμος Καλυβίων - Θορικού περιλαμβάνεται στα όρια της ενιαίας διοικητικής μονάδας της περιοχής Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων.»

12. Στο τέλος της παραγράφου 3 του άρθρου 1 του ν. 2671/1998 (ΦΕΚ 289 Α΄) προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως ακολούθως:

«Μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρείες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε επιχειρήσεις ή κοινοπραξίες εταιρειών με αντικείμενο την παροχή και εκμετάλλευση υπηρεσιών, που δεν έχουν σχέση με το μεταφορικό του έργο.»

13. Στην παράγραφο 3 του άρθρου 5 του ν. 2801/2000 και μετά τη φράση «μικτού βάρους μέχρι 2.500 χιλιόγραμμων» προστίθεται η φράση «ή ωφέλιμου φορτίου μέχρι 1.300 χιλιόγραμμων».

14. Η παράγραφος 2 του άρθρου 4 του ν. 1437/1984 (ΦΕΚ 59 Α΄) αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Αν δικαιούχοι των νέων αδειών κυκλοφορίας επιβατηγών δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτων, με έδρα πρωτεύουσα νομού ή με διοικητική μονάδα με πληθυσμό, σύμφωνα με την τελευταία γενική απογραφή, άνω των δέκα χιλιάδων (10.000) κατοίκων, είναι φυσικά πρόσωπα, χορηγείται μία άδεια σε δύο (2) δικαιούχους κατά ίσα μέρη. Στους πολύτεκνους με έξι (6) παιδιά και άνω χορηγείται ακέραιη άδεια. Ακέραιες είναι οι χορηγούμενες άδειες κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων της περίπτωσης β΄ της προηγούμενης παραγράφου.»

Άρθρο 11

Τρόπος κάλυψης δαπανών

1. α. Οι ενδεχόμενες δαπάνες που προκαλούνται από τις διατάξεις των άρθρων δεύτερου, ενδέκατου παρ. 1, δωδέκατου παρ. 4 της συμφωνίας, υπερκαλύπτονται από τη σημαντική εξοικονόμηση δαπάνης που θα προκύψει από την εφαρμογή νέου τρόπου υπολογισμού της αντισταθμιστικής καταβολής στον Ο.Α.Σ.Θ. και την αύξηση δημοσίων εσόδων που θα προέλθει από την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 10 παρ. 8 και όγδοου της συμφωνίας.

β. Η απώλεια εσόδων που προκαλείται από τις διατάξεις των άρθρων 7 και 10 παρ. 8 θα αναπληρώνεται από την κατά τα ανωτέρω αύξηση των δημοσίων εσόδων και από τη γενικότερη ωφέλεια που θα προκύψει για την εθνική οικονομία από την κατασκευή του προαστιακού σιδηρόδρομου.

2. Οι δαπάνες που προκαλούνται από τις διατάξεις του άρθρου 1 παρ. 4, 7 περίπτωση στ΄ και η΄, 8, 9 και 11, των άρθρων 3 παρ. 1 και 3, 5 παρ. 2 του νόμου και των άρθρων πρώτου παρ. 2, ένατου παρ. 2, δέκατου παραγράφου 1 και 2 της συμφωνίας, θα καλύπτονται από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Ο.Α.Σ.Θ..

3. Οι δαπάνες που προκαλούνται από την εφαρμογή των άρθρων 10 παρ. 8 και 12 σε βάρος του Ο.Σ.Ε. θα καλύπτονται κατά ένα μέρος τους από την ενδεχόμενη αύξηση των εσόδων του Οργανισμού που θα προέλθει από τις ίδιες διατάξεις και κατά το υπόλοιπο από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Οργανισμού και των εταιρειών ή επιχειρήσεων του Δημοσίου και ευρύτερου δημόσιου τομέα που εκτελούν έργα του προαστιακού σιδηρόδρομου, κατά περίπτωση.

4. Οι δαπάνες που προκαλούνται από τις διατάξεις του άρθρου 10 παρ. 1 περίπτωση η' και 10 θα καλύπτονται από τον ειδικό λογαριασμό του ν.δ. 638/1970 (ΕΞ.Ι.Ο.).

Άρθρο 12 **Καταργούμενες διατάξεις**

Από της ισχύος του παρόντος νόμου καταργούνται οι διατάξεις:

1. Του άρθρου 15 του ν.δ. 3721/1957 (ΦΕΚ 142 Α'), όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τις διατάξεις του άρθρου 2 του ν.δ. 716/1970 (ΦΕΚ 238 Α').
2. Των άρθρων 3 και 4 του ν.δ. 716/1970 (ΦΕΚ 238 Α').
3. Του π.δ. 84/1973 όπως τροποποιήθηκε με το π.δ. 600/1976 (ΦΕΚ 219 Α').
4. Η παράγραφος 6 του άρθρου 3 του ν. 866/1979.
5. Η παράγραφος 2 του άρθρου 4 του ν. 1437/1984 (ΦΕΚ 59 Α').
6. Η παράγραφος 1 του άρθρου 54 του ν. 2696/1999 (ΦΕΚ 57 Α').
7. Του π.δ. 505/1979 (ΦΕΚ 152 Α').
8. Η παράγραφος 4 του άρθρου 7 και το άρθρο 18 του ν. 2801/2000 (ΦΕΚ 46 Α').
9. Κάθε άλλη διάταξη νόμου που αντίκειται στις διατάξεις του νόμου αυτού ή ρυθμίζει διαφορετικά θέματα που ρυθμίζονται από αυτόν.

Άρθρο 13 **Ισχύς**

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2001, εκτός αν διαφορετικά ορίζεται σε επί μέρους άρθρα αυτού.

Αθήνα, 13 Δεκεμβρίου 2000

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ,
ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

Β. Παπανδρέου

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ν. Χριστοδουλάκης

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Χ. Βερελής

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Γ. Παπαντωνίου

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ
ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

Αν. Γιαννίτης

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ- ΘΡΑΚΗΣ

Γ. Πασχαλίδης

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Κ. Λαλιώτης

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ

Μ. Χρυσοχοϊδης

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ (άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου «Έγκριση όρων οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), για την οργάνωση και λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις»

Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Α'. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1.α. Ενδεχόμενη δαπάνη κατά το οικονομικό έτος 2010 στην περίπτωση καταβολής στον Ο.Α.Σ.Θ. της μη αποσβεσθείσας αξίας της κινητής και ακίνητης εν γένει περιουσίας του Οργανισμού, που περιέρχεται αυτοδίκαια στο Ελληνικό Δημόσιο κατά την 1η Ιανουαρίου 2010 (άρθρο δεύτερο της Συμφωνίας)

β. Ενδεχόμενη δαπάνη από την: i) ανάθεση σε ορκωτούς ελεγκτές, πραγματογνώμονες ή άλλα ελεγκτικά όργανα του ελέγχου της διαχείρισης και λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ. και ιδίως των στοιχείων που προσδιορίζουν την αντισταθμιστική καταβολή (άρθρο ενδέκατο της Συμφωνίας παρ.1) και ii) την καταβολή τυχόν αποζημίωσης στο Διαιτητικό Δικαστήριο, στην περίπτωση προσφυγής του Ελληνικού Δημοσίου στη διαιτησία για την άρση διαφωνίας σχετικά με την εφαρμογή της οικονομικής συμφωνίας με τον Ο.Α.Σ.Θ. (άρθρο δωδέκατο της Συμφωνίας παρ. 4).

Οι ανωτέρω δαπάνες θα καλύπτονται από τη σημαντική εξοικονόμηση δαπάνης που θα προκύψει από την εφαρμογή νέου τρόπου υπολογισμού της αντισταθμιστικής καταβολής στον Ο.Α.Σ.Θ. και την αύξηση δημοσίων εσόδων που θα προκύψει από την εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 10 παρ. 8 και όγδοου της συμφωνίας.

2. Απώλεια εσόδων από: i) την απαλλαγή της σύμβασης (Οικονομική Συμφωνία Ελληνικού Δημοσίου – Ο.Α.Σ.Θ.) από κάθε τέλος, φόρο ή άλλο βάρος υπέρ του Δημοσίου και την κατάθεσή της ατελώς σε συμβολαιογράφο (άρθρο 7), ii) τις χορηγούμενες φοροαπαλλαγές επί των μεταβιβάσεων των ακινήτων που προορίζονται για την εκτέλεση έργων του προαστιακού σιδηροδρόμου (άρθρο 10 παρ. 8).

Η ανωτέρω απώλεια εσόδων θα αναπληρώνεται από την κατά ανωτέρω αύξηση των δημοσίων εσόδων και από τη γενικότερη ωφέλεια που θα προκύψει για την εθνική οικονομία από την κατασκευή του προαστιακού σιδηροδρόμου.

Β. Επί του προϋπολογισμού του Ο.Α.Σ.Θ. (Ν.Π.Ι.Δ. επιχορηγούμενο από τον Κρατικό Προϋπολογισμό)

1. Ετήσια δαπάνη ύψους 125 εκατ. δρχ. ή 366.837,86 ΕΥΡΩ από: i) την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας του

Σ.Α.Σ.Θ. (άρθρο 1 παράγραφοι 9 και 11) και ii) τη σύναψη συμβάσεων εργασίας ορισμένου χρόνου ή έργου και την ανάθεση μελετών από το Σ.Α.Σ.Θ..

(άρθρο 1 παρ. 8 και 11)

2. Ετήσια δαπάνη από την καταβολή αυξημένης αποζημίωσης στους αποχωρούντες λόγω συνταξιοδότησης από τον Οργανισμό. Το ύψος της εν λόγω δαπάνης εξαρτάται από τον αριθμό των κατ' έτος αποχωρούντων εργαζομένων και θα ανέρχεται ανά εργαζόμενο στο ποσό των 3.250.000 δρχ. ή 9.537,78 ΕΥΡΩ. (άρθρο 3 παρ.1)

3. Δαπάνη σημαντικού ύψους από την αντικατάσταση των λεωφορείων του Οργανισμού που συμπληρώνουν ηλικία δώδεκα ετών, τον εξοπλισμό με σύστημα κλιματισμού όλων των λεωφορείων που δεν συμπληρώνουν ηλικία οκτώ (8) ετών κατά την 31.12.2002, την προμήθεια μετά την 1.1.2001 λεωφορείων εφοδιασμένων με σύστημα κλιματισμού και σύστημα πρόσβασης ατόμων με ειδικές ανάγκες. (άρθρο δέκατο της συμφωνίας παρ.1)

4. Εφάπαξ δαπάνη κατά το 2001 από τη σύνταξη: i) μελέτης εξοικονόμησης ενέργειας από το Σ.Α.Σ.Θ. (άρθρο 1 παρ. 7 περίπτωση η' και παρ. 11), ii) μελέτης για τη μεταβολή της περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Ο.Α.Σ.Θ.. (άρθρα 1 παρ. 11 και 5 παρ.2)

5. Εφάπαξ δαπάνη ανά τριετία από τη σύνταξη μελέτης για την: i) αύξηση του αριθμού των διατιθέμενων λεωφορείων (άρθρο 1 παράγραφος 11 και παράγραφος 4) και ii) τη μεταβολή της περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Ο.Α.Σ.Θ.. (άρθρα 1 παρ. 11 και 5 παρ.2)

6. Ενδεχόμενη εφάπαξ δαπάνη σημαντικού ύψους από την αγορά των αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης μετά των εγκαταστάσεων που έχει μισθώσει στον Ο.Α.Σ.Θ. ο συνεταιρισμός ΗΡΑΚΛΗΣ.

(άρθρο ένατο της συμφωνίας παρ.2)

7. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν: i) καταβολή προστίμου ύψους 100.000 δρχ. έως 1.000.000 δρχ. στην περίπτωση μη τήρησης των συμβατικών υποχρεώσεων του Οργανισμού (άρθρο 1 παρ. 7 περίπτωση στ'), ii) αύξηση του ανώτατου ορίου της καταβαλλόμενης αποζημίωσης στους αποχωρούντες από τον Ο.Α.Σ.Θ. εργαζομένους, λόγω συνταξιοδότησης. Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α. (άρθρο 3 παρ. 3), iii) καταβολή αποζημίωσης στην περίπτωση: (α) αντικατάστασης του Γενικού Διευθυντή ή των Διευθυντών του Ο.Α.Σ.Θ. (άρθρο πρώτο της Συμφωνίας παρ.2) και (β) αποζημίωσης των καταναλωτών οσάκις παραβιάζονται οι όροι παροχής υπηρεσιών προς αυτούς, που περιλαμβάνονται στο Χάρτη Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.) (άρθρο δέκατο της συμφωνίας παρ.2).

Οι ανωτέρω δαπάνες θα καλύπτονται από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του ανωτέρω Οργανισμού.

Γ. Επί του προϋπολογισμού του Ο.Σ.Ε.(Οργανισμού επιχορηγούμενου από τον Κρατικό Προϋπολογισμό) και του προϋπολογισμού εταιρειών ή επιχειρήσεων του Δημοσίου ή του ευρύτερου δημόσιου τομέα που εκτελούν έργα του προαστιακού σιδηροδρόμου

1. Εφάπαξ δαπάνη από την καταβολή: i) αποζημιώσεων για την απαλλοτρίωση ακινήτων που αναγκαιούν για την εκτέλεση από τους ανωτέρω φορείς έργων του προαστιακού σιδηροδρόμου, ii) της επιδικαζόμενης από τα δικαστήρια δικαστικής δαπάνης κατά τον προσδιορισμό της αποζημίωσης των ανωτέρω αναγκαστικών απαλλο-

τριώσεων και iii) εξόδων και αμοιβών των πραγματογνωμόνων για τις εν λόγω απαλλοτριώσεις.

(άρθρο 10 παρ. 8)

2. Ενδεχόμενη δαπάνη από την καταβολή τυχόν αποζημιώσεων για: i) την προσωρινή χρήση ιδιωτικών ακινήτων που αναγκαιούν για την εκτέλεση των σιδηροδρομικών έργων προαστιακού σιδηροδρόμου και την πρόωρη λύση των μισθωτικών συμβάσεων στην περίπτωση που τα εν λόγω ακίνητα είναι μισθωμένα (άρθρο 10 παρ. 8), ii) τα έξοδα μετεγκατάστασης δημοσίων υπηρεσιών, Ν.Π.Δ.Δ. ή δημοσίων επιχειρήσεων και Οργανισμών ή Ο.Τ.Α. , στην περίπτωση αυτοδίκαιης ανάκλησης των διοικητικών πράξεων με τις οποίες παραχωρήθηκαν στους εν λόγω φορείς κατά χρήση ακίνητα, που προορίζονται για την εκτέλεση των προαναφερόμενων έργων (άρθρο 10 παρ. 8), iii) την αποβολή μισθωτών ή κατόχων, που ενεργούν για λογαριασμό τους, από ακίνητα, που ανήκουν στο Δημόσιο, Ν.Π.Δ.Δ. και Ο.Τ.Α. και προορίζονται για την εκτέλεση έργων του προαστιακού σιδηροδρόμου (άρθρο 10 παρ. 8), iv) την αποκατάσταση τυχόν ζημιών και επαναφορά στην προγενέστερη κατάσταση ακινήτων του Δημοσίου, Ν.Π.Δ.Δ. και Ο.Τ.Α. που χρησιμοποιούνται προσωρινά για την εκτέλεση ή επίστευση των ανωτέρω έργων (άρθρο 10 παρ. 8) και v) την καταβολή του μετοχικού κεφαλαίου τυχόν ιδρυομένων από τον Ο.Σ.Ε. θυγατρικών εταιρειών ή τη συμμετοχή του σε επιχειρήσεις ή κοινοπραξίες εταιρειών με αντικείμενο την παροχή ή εκμετάλλευση υπηρεσιών μη σχετιζόμενων με το μεταφορικό του έργο (άρθρο 10 παρ. 12).

Οι ανωτέρω δαπάνες θα καλύπτονται κατά ένα μέρος τους από την ενδεχόμενη αύξηση των εσόδων του Οργανισμού, που θα προέλθει από τις ίδιες διατάξεις και κατά το υπόλοιπο από τις πιστώσεις των προϋπολογισμών του Ο.Σ.Ε. και των εταιρειών ή επιχειρήσεων του Δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα που εκτελούν έργα του προαστιακού σιδηροδρόμου.

Αθήνα, 13 Δεκεμβρίου 2000

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Γ. Παπαντωνίου

Χ. Βερελής

Αριθμ. 274/31/ 2000

ΕΚΘΕΣΗ

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

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών «Έγκριση όρων οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), για την οργάνωση και λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις»

Με τις διατάξεις του ανωτέρω νομοσχεδίου: α) συνιστάται Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.), β) εγκρίνεται η οικονομική συμφωνία μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Οργανισμού Αστικών

Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.) για την οργάνωση και λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και γ) ρυθμίζονται διάφορα θέματα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος και του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Ειδικότερα μεταξύ άλλων προβλέπονται τα εξής:

1.α. Συνιστάται Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.) με την καθοριζόμενη συγκρότηση, η οποία μπορεί να τροποποιείται με κ.υ.α.. Τα μέλη του ανωτέρω Συμβουλίου ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

β. Καθορίζονται οι αρμοδιότητες του Σ.Α.Σ.Θ. και ρυθμίζονται διάφορα θέματα λειτουργίας του. Μεταξύ άλλων προβλέπεται ότι το εν λόγω Συμβούλιο ελέγχει την τήρηση των συμβατικών υποχρεώσεων του Ο.Α.Σ.Θ. και αποφασίζει την επιβολή προστίμων στον Ο.Α.Σ.Θ. σε περίπτωση μη τήρησης των συμβατικών του υποχρεώσεων ύψους 100.000 έως 1.000.000 δρχ.. Τα πρόστιμα αυτά εισάγονται στον ειδικό λογαριασμό του Ο.Α.Σ.Θ., που καλύπτει τις δαπάνες λειτουργίας του Συμβουλίου αυτού.

γ. Το Σ.Α.Σ.Θ. αναλαμβάνει την υποχρέωση σύνταξης εντός του έτους 2001 μελέτης εξοικονόμησης ενέργειας και έχει τη δυνατότητα να συνάπτει συμβάσεις εργασίας ορισμένου χρόνου και έργου, να αναθέτει μελέτες και να προκηρύσσει δημόσιους διαγωνισμούς. Επίσης μπορεί να μισθώνει τους αναγκαίους για τη λειτουργία του χώρους.

δ. Για τη λειτουργία του Σ.Α.Σ.Θ. διατίθεται από το Υπουργείο Μακεδονίας και Θράκης επαρκής και κατάλληλος χώρος.

ε. i) Δημιουργείται από τον Ο.Α.Σ.Θ. ειδικός λογαριασμός για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας κάθε χρήσης του Σ.Α.Σ.Θ.. Ο λογαριασμός αυτός τροφοδοτείται με το προϊόν εισπράξεως ποσοστού 1% επί των εσόδων του Ο.Α.Σ.Θ. από κόμιστρα και άλλες πηγές (εισπράξεις από εισιτήρια, κάρτες κ.λπ. έσοδα εκμισθούμενων λεωφορείων, έσοδα Ο.Α.Ε.Δ. και διαφημίσεις, τόκοι από καταθέσεις των ανωτέρω εσόδων κ.λπ.) χωρίς Φ.Π.Α..

ii) Το ύψος της επιχορήγησης του Σ.Α.Σ.Θ. για κάθε χρήση καθορίζεται ταυτόχρονα με την απόφαση καθορισμού της αντισταθμιστικής καταβολής της χρήσης αυτής και καταβάλλεται με την πρώτη δόση της. Το ανωτέρω ποσοστό μπορεί να τροποποιείται με κ.υ.α..

iii) Η κάλυψη κάθε δαπάνης του Σ.Α.Σ.Θ. διενεργείται υποχρεωτικά από τον Ο.Α.Σ.Θ., σύμφωνα με τον κανονισμό λειτουργίας του Συμβουλίου.

iv) Παρέχεται η δυνατότητα για την ανάθεση με κ.υ.α. της διαχείρισης του ανωτέρω ειδικού λογαριασμού και της καταβληθείσας στο Σ.Α.Σ.Θ. επιχορήγησης και σε άλλο φορέα.

στ. Η αποζημίωση των μελών του Σ.Α.Σ.Θ. καθορίζεται με κ.υ.α. και καταβάλλεται από τον ανωτέρω ειδικό λογαριασμό. (άρθρο 1)

2. Ρυθμίζονται θέματα που αναφέρονται στην εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου από τους Ο.Τ.Α. που βρίσκονται στην περιοχή όπου ο Ο.Α.Σ.Θ. εκτελεί αστική συγκοινωνία, παρεχόμενης προς τούτο σχετικής δυνατότητας. (άρθρο 2)

3. Ορίζεται ότι, οι αποχωρούντες μετά την 1.1.2001 από τον Ο.Α.Σ.Θ. λόγω συνταξιοδότησης, λαμβάνουν από τον εργοδότη τους Οργανισμό την προβλεπόμενη από τις διατάξεις του ν. 2112/1920 αποζημίωση, η οποία όμως δεν μπορεί να υπερβεί το ποσό των πέντε εκατομμυρίων (5.000.000) δραχμών, ποσό που μπορεί να μετα-

βάλλεται με κ.υ.α.. Η ανωτέρω ρύθμιση δεν εφαρμόζεται σε καμιά περίπτωση στις εκκρεμείς υποθέσεις ενώπιον οποιουδήποτε δικαστηρίου, καθώς επίσης και για αγωγές ή απαιτήσεις αποζημιώσεων λόγω συνταξιοδότησης μέχρι και την 31.12.2000. (άρθρο 3)

4. α. Προβλέπεται η διάθεση σε συνεταιρισμό, που συνιστάται από τους εργαζόμενους μη μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ., κατά τις διατάξεις του ν. 1667/1986 και τις προτεινόμενες διατάξεις, μετοχών που αντιστοιχούν σε θέσεις επιπλέον λεωφορείων (1 μετοχή ανά 170 θέσεις), στην περίπτωση αύξησης του αριθμού των διατιθέμενων λεωφορείων και εφόσον η αύξηση αυτή δεν οφείλεται σε μεταβολή της περιοχής εξυπηρέτησης.

β. Τα μέλη του συνεταιρισμού (εργαζόμενοι στον Ο.Α.Σ.Θ.) δεν υποχρεούνται σε δεύτερη ασφάλιση, εφόσον είναι ήδη ασφαλισμένοι στο Ι.Κ.Α. ή άλλο ασφαλιστικό Οργανισμό κύριας ή επικουρικής ασφάλισης.

γ. Η αύξηση του αριθμού των λεωφορείων, ο καθορισμός των εσόδων και της αντισταθμιστικής καταβολής, καθώς και ο καθορισμός του ύψους, του τρόπου και του χρόνου πληρωμής από το συνεταιρισμό του τιμήματος των νέων λεωφορείων, που αντιστοιχούν στις μετοχές που χορηγούνται σε αυτόν κ.λπ., καθορίζονται με κ.υ.α., που εκδίδεται ανά τριετία ύστερα από σχετική μελέτη και πρόταση του Σ.Α.Σ.Θ..

δ. Προβλέπεται η τήρηση ειδικού λογαριασμού αποσβέσεων για τα αγοραζόμενα από τον Ο.Α.Σ.Θ. με δαπάνες του συνεταιρισμού λεωφορεία. Οι αποσβέσεις αυτές χρησιμοποιούνται πάντοτε για την πληρωμή του τιμήματος των λεωφορείων που αντιστοιχούν στο συνεταιρισμό.

ε. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την άσκηση του δικαιώματος των εργαζομένων για τη συμμετοχή τους στον κατά τα ανωτέρω συνιστώμενο συνεταιρισμό και στο Δ.Σ. αυτού. (άρθρο 4)

5. α. Ορίζεται ότι: α) η μεταβολή της περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Ο.Α.Σ.Θ. εγκρίνεται με κ.υ.α., που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Σ.Α.Σ.Θ.. Η εισήγηση αυτή υποβάλλεται ανά τριετία μετά από εκπόνηση συγκοινωνιακής και τεchnικοοικονομικής μελέτης, β) η ανάθεση στον Ο.Α.Σ.Θ. της εκτέλεσης και εκμετάλλευσης του αστικού συγκοινωνιακού έργου στις νέες περιοχές γίνεται με συμπληρωματική οικονομική συμφωνία μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Α.Σ.Θ., η διάρκεια της οποίας λήγει στις 31.12.2009, γ) οι νέες μετοχές που αντιστοιχούν στο έργο αυτό διατίθενται σε συνεταιρισμό, που θα συσταθεί από τους μετόχους του ΚΤΕΛ Νομού Θεσσαλονίκης κατά τις διατάξεις του ν. 1667/1986 και τις ειδικότερες ρυθμίσεις του υπό ψήφιση νόμου.

β. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι ρυθμίσεις της προηγούμενης παραγράφου (υπό στοιχείο 4). (άρθρο 5)

6. α. Καθορίζεται η συγκρότηση του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ., που διορίζεται επί τριετή θητεία.

β. Προσδιορίζονται τα κωλύματα εκλογής των μελών του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ..

γ. Ορίζεται ότι ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος, τα πέντε (5) μέλη του Δ.Σ., εκπρόσωποι των μετόχων, οι ελεγκτές μέτοχοι και οι αναπληρωτές τους εκλέγονται απευθείας από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ.. (άρθρο 6)

7. Προβλέπεται ότι η οικονομική συμφωνία Ελληνικού Δημοσίου – Ο.Α.Σ.Θ. έχει ισχύ νόμου και τίθεται σε ισχύ από την υπογραφή της, για την οποία και εξουσιοδοτού-

νται οι Υπουργοί Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η εν λόγω Σύμβαση θα καταρτισθεί με ιδιωτικό έγγραφο και απαλλάσσεται παντός φόρου ή τέλους ή άλλου βάρους υπέρ του Δημοσίου ή άλλου προσώπου, κατατίθεται δε ατελώς σε συμβολαιογράφο. Ειδικά για το Φ.Π.Α. ισχύουν οι διατάξεις του ν. 2859/2000.

(άρθρο 7)

8. α. Με τις ρυθμίσεις της προαναφερόμενης Συμφωνίας, που έχει ως αντικείμενο την ανάθεση, εκτέλεση και εκμετάλλευση της αστικής συγκοινωνίας στην περιοχή Θεσσαλονίκης κατά το χρονικό διάστημα 1.1.2001 μέχρι 31.12.2009, ορίζονται μεταξύ άλλων τα εξής:

i) αα) Όλο το προσωπικό του Ο.Α.Σ.Θ., που έχει προσληφθεί μέχρι 31.12.1999, διατηρεί έναντι του Οργανισμού τα πάσης φύσεως δικαιώματα και υποχρεώσεις που απορρέουν από την εργασιακή σύμβαση και τους κανονισμούς.

ββ) Καταργούνται από την 1.1.2001 οι ισχύουσες διατάξεις περί ορισμού Γενικού Διευθυντή στον Ο.Α.Σ.Θ. και παρέχεται στο Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ. το δικαίωμα: (α) να προσλαμβάνει και να αντικαθιστά τον Γενικό Διευθυντή και (β) να αντικαθιστά κατά την απόλυτη κρίση του και να προσλαμβάνει τους Διευθυντές του Οργανισμού.

(άρθρο πρώτο)

ii) αα) Περιέρχονται αυτοδίκαια την 1η Ιανουαρίου 2010 στο Ελληνικό Δημόσιο, άνευ ανταλλάγματος, τα κτίρια, οι εγκαταστάσεις πάσης φύσεως, τα μηχανήματα τα εργαλεία, τα υλικά, τα εξαρτήματα, οι συσκευές, οι σταθμοί αυτοκινήτων, τα συνεργεία, τα λεωφορεία και τα λοιπά μεταφορικά μέσα, καθώς και κάθε κινητό ή ακίνητο εν γένει που υφίσταται την 31.12.2009 και η αξία του έχει αποσβεστεί. Στην περίπτωση που τα ανωτέρω περιουσιακά στοιχεία δεν έχουν πλήρως αποσβεστεί την 31.12.2009, καταβάλλεται από το Ελληνικό Δημόσιο η αναπόσβεστη αξία τους.

ββ) Το Ελληνικό Δημόσιο απαλλάσσεται της υποχρέωσης καταβολής οποιουδήποτε φόρου, τέλους ή βάρους που τυχόν προκύπτει από τη μεταβίβαση κατά τη λήξη της σύμβασης της κινητής και ακίνητης περιουσίας του Οργανισμού. Ειδικά για το Φ.Π.Α. ισχύουν οι διατάξεις του ν. 2859/2000.

(άρθρο δεύτερο)

iii) αα) Προσδιορίζεται το έργο που ανατίθεται στον Ο.Α.Σ.Θ., στο οποίο περιλαμβάνονται και τα εξής:

(α) Η εκτέλεση του προαναφερόμενου συγκοινωνιακού έργου.

(β) Η προμήθεια και εκμετάλλευση του απαιτούμενου τροχαίου υλικού και η δημιουργία και χρησιμοποίηση των αναγκαίων εγκαταστάσεων για τη συντήρηση και επισκευή αυτού.

(γ) Η κατασκευή, συντήρηση και αξιοποίηση των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του συγκοινωνιακού έργου.

(δ) Η είσπραξη και ο έλεγχος είσπραξης του κομίστρου και η επιβολή προστίμων στους παραβάτες.

(ε) Η εκμετάλλευση και αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων που διαχειρίζεται.

(στ) Η οργάνωση, κατασκευή και εκμετάλλευση σταθμών μετεπιβίβασης.

ββ) Καθορίζονται οι ειδικότερες υποχρεώσεις που αναλαμβάνει ο Ο.Α.Σ.Θ. στα πλαίσια της Συμφωνίας για την εκτέλεση του εν λόγω συγκοινωνιακού έργου (διαδρομές, συχνότητα εκτέλεσης δρομολογίων, αριθμός λεωφορείων και διατιθέμενων θέσεων μεταφοράς επιβατών).

(άρθρο τρίτο)

iv) αα) Καθορίζονται οι δαπάνες κάθε χρήσης, που

αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο, αποκλειστικά και μόνο για τον προσδιορισμό της ετήσιας αντισταθμιστικής καταβολής. Οι δαπάνες αυτές εξάγονται με τον ακόλουθο τύπο:

$$\Delta = A1 + A2 + A3 + A4 + B1 + B2 + B3 + \Gamma + \Delta1 + \Delta2 + \Delta3$$

Όπου:

A1 = ενοίκια αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης.

A2 = δαπάνες προσωπικού

A3 = πάγιες δαπάνες

A4 = γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων

B1 = δαπάνες καυσίμων

B2 = δαπάνες λιπαντικών

B3 = δαπάνες ελαστικών

Γ = επιχειρηματικό κέρδος

Δ1 = αποσβέσεις μεταφορικών μέσων

Δ2 = αποσβέσεις ακινήτων

Δ3 = αποσβέσεις μηχανημάτων και εργαλείων

Ειδικότερα οι δαπάνες αυτές υπολογίζονται ως ακολούθως:

A. ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (A)

1. Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (A1)

Το κόστος ενοικίου, για την ενοίκιαση των αμαξοστασίων και των γραφείων διοίκησης αυτού, μετά των παγίων εγκαταστάσεων, θα ανέρχεται για τις τρεις πρώτες χρήσεις από 1.1.2001 μέχρι 31.12.2003 στο ίδιο ύψος με τις συναφείς δαπάνες που αναφέρονται στον ισολογισμό της 31.12.1999 και τα αποτελέσματα χρήσης αυτού, όπως αυτό διαμορφώθηκε μετά την υπ' αριθμ. 15/2000 απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου.

Το ως άνω ποσό του ενοικίου αναπροσαρμόζεται από την 1.1.2004 κατ' έτος σε ποσοστό ίσο με τη μεταβολή του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή (Δ.Τ.Κ.) του προηγούμενου έτους.

Στην περίπτωση κατά την οποία θα προκύψει ανάγκη μίσθωσης πρόσθετων χώρων αμαξοστασίων, λόγω αύξησης του αριθμού των κυκλοφορούντων λεωφορείων, το ανωτέρω ποσό ενοικίου αναπροσαρμόζεται με κ.υ.α..

2. Δαπάνες Προσωπικού (A2)

α. Στις δαπάνες αυτές περιλαμβάνονται οι ετήσιες δαπάνες που προκύπτουν από:

(α) την αμοιβή όλου του απασχολούμενου στον Ο.Α.Σ.Θ. προσωπικού με σχέση εξαρτημένης εργασίας,

(β) τις πρόσθετες δαπάνες λόγω αποζημιώσεων αδειών, ασθενείας κ.λπ.,

(γ) τις σχετικές εργοδοτικές ασφαλιστικές εισφορές,

(δ) τις αποζημιώσεις λόγω συνταξιοδότησης,

(ε) αποφάσεις δικαστηρίων, που καταδικάζουν τον Ο.Α.Σ.Θ. σε καταβολή αποζημιώσεων σε εργαζομένους του Ο.Α.Σ.Θ.,

(στ) τις προγραμματισμένες υπερωρίες, που προβλέπονται από τα εγκεκριμένα από το Σ.Α.Σ.Θ. προγράμματα δρομολόγησης.

β. Δεν αναγνωρίζεται από το Ελληνικό Δημόσιο ως δαπάνη προσωπικού οποιαδήποτε παροχή δεν προβλέπεται από τις Σ.Σ.Ε..

γ. Ο Ο.Α.Σ.Θ. αναλαμβάνει την υποχρέωση σταδιακής μείωσης του προσωπικού και αντιστοίχως των δαπανών μισθοδοσίας αυτού, μέχρις ότου οι συνολικές δαπάνες

περιοριστούν στο καθοριζόμενο, με την παρούσα Σύμβαση, ανώτατο όριο αριθμού εργαζομένων κατά ειδικότητα.

δ. Ορίζονται οι συντελεστές με βάση τους οποίους καθορίζεται ο αριθμός των εργαζομένων σε κάθε ειδικότητα, που μπορεί να τροποποιείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

ε. Από την 1.1.2001 και εφεξής οι συνολικές δαπάνες προσωπικού που αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο για την παρούσα Συμφωνία, δεν δύνανται να υπερβαίνουν αυτές της προηγούμενης χρήσης, προσαυξανόμενες κατά τη μεταβολή του Δ.Τ.Κ. πλέον μίας ποσοστιαίας μονάδας.

στ. Παρέχεται η δυνατότητα αναπροσαρμογής, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, του ανωτέρω ορίου στην περίπτωση μεταβολής των χρονικών ορίων και λοιπών κανόνων παροχής εργασίας για την κάλυψη των εκ της ανωτέρω αιτίας δημιουργούμενων πρόσθετων δαπανών.

ζ. Από τη συνολική δαπάνη προσωπικού αφαιρείται σε κάθε χρήση το κόστος από την κατά τα ανωτέρω μείωση του προσωπικού.

3. Πάγιες δαπάνες (Α3)

Περιλαμβάνονται οι δαπάνες που αφορούν:

α. Δημοτικό φόρο στάθμευσης και δημοτικά τέλη εν γένει.

β. Τέλη κυκλοφορίας και ταξινόμησης των οχημάτων, Φ.Π.Α. οχημάτων και κάθε φόρο που τυχόν επιβάλλεται και επιβαρύνει την εκμετάλλευση των οχημάτων.

γ. Το σχηματισμό του ασφαλιστικού κεφαλαίου που δημιουργείται, κατά τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν.δ. 716/1970, όπως συμπληρώνεται με την παρ. 1 του άρθρου ένατου της παρούσας σύμβασης.

4. Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4)

α. Περιλαμβάνονται όλες οι δαπάνες του Ο.Α.Σ.Θ. που αφορούν:

- Ανταλλακτικά, εξαρτήματα, αναλώσιμα
- Υλικά γραφείων, εισιτηρίων, υφασμάτων κ.λπ.
- Στολές προσωπικού κίνησης και προσωπικού συντήρησης (φόρμες)
- Δαπάνες συντήρησης και επισκευών λεωφορείων
- Φωτισμό, ύδρευση, θέρμανση, τηλέφωνα
- Γάλα προσωπικού κίνησης, συντήρησης κ.λπ.
- Εκπαίδευση προσωπικού
- Δαπάνες κατασκηνώσεων, βρεφονηπιακών σταθμών
- Δαπάνες εισιτηρίων
- Δαπάνες ελέγχου (Σώμα Ορκωτών Λογιστών, Ελεγκτών Μετόχων)
- Προμήθεια πώλησης προτυπωμένων εισιτηρίων
- Έξοδα διαιτησίας, χαρτόσημο συναλλαγματικών δανείων, πρόσθετων τελών κ.λπ. μικροέξοδα.
- Ενοίκια γραφείων Κινήσεων και Σταθμαρχείων
- Αποζημιώσεις πάσης φύσεως μελών Πειθαρχικού, Υπηρεσιακού και Διοικητικού Συμβουλίου κ.λπ.
- Γραφικά έντυπα
- Δημοσιεύσεις, συνδρομές και δαπάνες Γραφείου Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων.
- Συντήρηση εγκαταστάσεων, επίπλων και σκευών
- Είδη γραφείου, αναλώσιμα, έρανοι, δώρα, βοηθήματα
- Μηχανογράφηση μισθοδοσίας κ.λπ. υπηρεσιών

- Γενικά κάθε δαπάνη που πραγματοποιεί ο Ο.Α.Σ.Θ. για την απρόσκοπτη λειτουργία του, σε υπηρεσίες, υλικά, αναλώσιμα, κ.λπ. και δεν περιλαμβάνεται ρητά στις υπόλοιπες κατηγορίες δαπανών.

β.α) Παρέχεται η εξουσιοδότηση για την αναγνώριση με κ.υ.α. και επιπλέον δαπανών, οι οποίες προσαυξάνουν αντίστοιχα τις ανωτέρω γενικές δαπάνες.

β.β) Ως δαπάνες για τη χρήση του 2001 αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο οι αντίστοιχες δαπάνες της χρήσης 1999, όπως αυτές προκύπτουν από τον Ισολογισμό και το Πιστοποιητικό Ελέγχου του Ορκωτού Λογιστή και οι οποίες ανέρχονται σε δύο δισεκατομμύρια διακόσια δεκατρία εκατομμύρια εξακόσιες τριάντα οκτώ χιλιάδες τριακόσιες δεκατρείς (2.213.638.313) δραχμές.

γ.γ) Οι ως άνω δαπάνες, για τις χρήσεις 2002 και εφεξής, αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο ως ίσες με τις δαπάνες κάθε προηγούμενης χρήσης, μειωμένες κατά ποσοστό:

(i) δύο τοις εκατό (2%) για τις χρήσεις 2002 έως 2005 και

(ii) ένα τοις εκατό (1%) για τις χρήσεις 2006 έως και 2009.

Β. ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ(Β)

1. Δαπάνες καυσίμων (Β1)

Περιλαμβάνεται το σύνολο των δαπανών προμήθειας των καυσίμων κίνησης των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ..

2. Δαπάνες λιπαντικών (Β2)

Περιλαμβάνεται το σύνολο των δαπανών προμήθειας των λιπαντικών συντήρησης των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ..

3. Δαπάνες ελαστικών (Β3)

Περιλαμβάνεται το σύνολο των δαπανών προμήθειας ελαστικών και αναγόμωσης αυτών.

Για τον υπολογισμό των μεταβλητών δαπανών της παραγράφου αυτής, ως χιλιομετρική διάνυση λαμβάνεται το άθροισμα των χιλιομέτρων που πραγματοποιούνται κάθε ημερολογιακό έτος από το σύνολο των λεωφορείων. Σε αυτή υπολογίζεται και η διαδρομή των λεωφορείων, από τους σταθμούς στέγασης προς τις αφετηρίες ή τα τέρματα και αντιστρόφως, καθώς και τα υπηρεσιακά δρομολόγια.

Γ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΚΕΡΔΟΣ (Γ)

1. Το επιχειρηματικό κέρδος έκτακτης χρήσης των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ., από την 1.1.2001 και έως τη λήξη της παρούσας σύμβασης, υπολογίζεται:

α. Επί των εσόδων της προηγούμενης χρήσης από κόμιστρα και άλλες πηγές (εισπράξεις από εισιτήρια, κάρτες κ.λπ., έσοδα εκμισθωμένων λεωφορείων, έσοδα Ο.Α.Ε.Δ., έσοδα από διαφημίσεις, τόκοι εκ των καταθέσεων των πηγών εσόδων της παρούσας παραγράφου, λοιπά έσοδα) χωρίς Φ.Π.Α., μη συνυπολογιζομένης της αντισταθμιστικής καταβολής.

β. Επί του ύψους της λογιστικής αξίας κτήσεως των επενδύσεων (πάγια), όπως αυτή αποτυπώνεται στον ισολογισμό της 31ης Δεκεμβρίου της προηγούμενης χρήσης.

2. Ειδικά για τη χρήση του 2001 (1.1.2001 έως 31.12.2001) το επιχειρηματικό κέρδος υπολογίζεται:

α. Σε ποσοστό 12,248% επί των εσόδων από κόμιστρα και άλλες πηγές, όπως αυτά καθορίζονται στον ισολογισμό της 31.12.1999 (12.246.270.831) και προσδιορίζο-

νται στην περ. α' της παρ. 1 προσαυξημένα κατά δύο τοις εκατό (2%), δηλαδή επί του ποσού των δώδεκα δισεκατομμυρίων τετρακοσίων ενενήντα ενός εκατομμυρίων εκατόν ενενήντα πέντε χιλιάδων (12.491.195.000) δραχμών.

β. Στο ποσοστό που θα προκύψει, ούτως ώστε υπολογιζόμενο επί της λογιστικής αξίας κτήσης των επενδύσεων (πάγια), όπως αυτή θα αποτυπωθεί στον ισολογισμό της 31.12.2000, να αποδίδει επιχειρηματικό κέρδος ένα δισεκατομμύριο πεντακόσια εκατομμύρια (1.500.000.000) δραχμές.

3. Για τις χρήσεις 2002 και εφεξής:

α. Το επιχειρηματικό κέρδος της περ. α' της παρ. 1 θα ορίζεται ως εξής:

αα. Αν τα κόμιστρα (εισιτήρια, κάρτες κ.λπ.) διατηρούνται σταθερά έναντι της προηγούμενης χρήσης, το ποσοστό θα είναι ακριβώς ίσο με αυτό της προηγούμενης χρήσης.

ββ. Αν τα κόμιστρα αυξάνονται έναντι της προηγούμενης χρήσης, τότε το ποσοστό του επιχειρηματικού κέρδους μειώνεται έτσι ώστε, αναγόμενο επί των προβλεπόμενων εσόδων χρήσης, όπως αυτά καθορίζονται ειδικότερα στην παρ. 2 του άρθρου έκτου της παρούσας οικονομικής συμφωνίας, να προκύπτει επιχειρηματικό κέρδος ίσο με το επιχειρηματικό κέρδος της προηγούμενης χρήσης.

β. Το επιχειρηματικό κέρδος της περ. β' της παρ. 1, όπως θα προσδιοριστεί ως ποσοστό, διατηρείται σταθερό για όλη τη διάρκεια της σύμβασης.

Δ. ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ

1. Καθορίζεται ο χρόνος απόσβεσης των Μεταφορικών Μέσων (Δ1), Ακινήτων (Δ2), Μηχανημάτων και Εργαλείων (Δ3) και η αποσβεστέα αξία αυτών.

2. Τα εξ αποσβέσεων ποσά εντάσσονται στον ειδικό λογαριασμό του άρθρου 4 της σύμβασής του ν.3721/1957, όπως αυτό έχει σχηματισθεί μέχρι 31.12.2000, για τη χρηματοδότηση ανανέωσης στόλου και λοιπών παγίων του Ο.Α.Σ.Θ.. Τόκοι και κάθε είδους αποδόσεις των κεφαλαίων αυτών παραμένουν και προσαυξάνουν τον ίδιο λογαριασμό.

3. Σε περίπτωση, που κάποιο από τα ως άνω περιουσιακά στοιχεία έχει αποκτηθεί συνολικά ή εν μέρει από κονδύλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ελληνικού Δημοσίου, η απόσβεση των περιουσιακών στοιχείων, κατά τα ποσά αυτά, δεν βαρύνει τις αντίστοιχες χρήσεις.

δδ) Προβλέπεται ότι σε περίπτωση μείωσης των δαπανών του Ο.Α.Σ.Θ. έναντι της προηγούμενης χρήσης, πέραν των καθοριζόμενων στην παρούσα οικονομική συμφωνία, το ποσό που αντιστοιχεί σε αυτή τη μείωση αποδίδεται στην επόμενη χρήση κατά ποσοστό:

α. σαράντα τοις εκατό (40%) στους μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ., καταβλητέο ως πρόσθετο επιχειρηματικό κέρδος,

β. σαράντα τοις εκατό (40%) στους εργαζόμενους του Ο.Α.Σ.Θ., ως πριμ παραγωγικότητας, και

γ. είκοσι τοις εκατό (20%) στο Ελληνικό Δημόσιο με ισόποση μείωση της αντισταθμιστικής καταβολής της επόμενης χρήσης.

εε) Ορίζεται ότι τοκοχρεολυτικές δόσεις εξόφλησης δανείων, που θα συνάψει ο Ο.Α.Σ.Θ. για οποιονδήποτε λόγο και αιτία, από οποιοδήποτε χρηματοπιστωτικό ίδρυμα της ημεδαπής ή αλλοδαπής, δεν επιβαρύνουν τις δαπάνες που λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό της αντισταθμιστικής καταβολής.

στ) Για τον υπολογισμό των εσόδων της χρήσης του 2001, λαμβάνονται ως έσοδα χρήσης του 2000 τα έσοδα που καταγράφονται στον ισολογισμό της 31.12.1999 (12.246.270.031 δρχ.) προσαυξημένα κατά δύο τοις εκατό (2%), ήτοι δώδεκα δισεκατομμύρια τετρακόσια ενενήντα ένα εκατομμύρια εκατόν ενενήντα έξι χιλιάδες (12.491.196.000) δραχμές.

ζζ) (α) Τα έσοδα έκαστης χρήσης από κόμιστρα και άλλες πηγές (εισπράξεις από εισιτήρια, κάρτες κ.λπ., έσοδα εκμισθωμένων λεωφορείων, έσοδα Ο.Α.Ε.Δ., έσοδα από διαφημίσεις, τόκους εκ των καταθέσεων των προαναφερόμενων εσόδων και λοιπά έσοδα) χωρίς Φ.Π.Α. καθορίζονται ως εξής:

(i) Αν δεν γίνεται αναπροσαρμογή κομίστρων, προσαυξάνονται κατά ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) έναντι των εσόδων της προηγούμενης χρήσης.

(ii) Αν γίνεται αναπροσαρμογή κομίστρων, προσαυξάνονται κατά ποσοστό ογδόντα τοις εκατό (80%) επί της διαφοράς κατά τύπο κομίστρου.

(β) Στην περίπτωση κατά την οποία ο Ο.Α.Σ.Θ. σε οποιαδήποτε χρήση αυξήσει τα έσοδά του, πέραν των προβλεπόμενων κατά τα ανωτέρω, τα επιπλέον έσοδα της χρήσης αποδίδονται στην επόμενη χρήση κατά ποσοστό:

(i) σαράντα τοις εκατό (40%) στους μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ., ως πρόσθετο επιχειρηματικό κέρδος,

(ii) σαράντα τοις εκατό (40%) στους εργαζόμενους του Ο.Α.Σ.Θ., ως πριμ παραγωγικότητας και

(iii) είκοσι τοις εκατό (20%) στο Ελληνικό Δημόσιο με ισόποση μείωση της αντισταθμιστικής καταβολής της επόμενης χρήσης. (άρθρο τέταρτο -έκτο)

ν) αα) Ορίζεται ότι το προσήκον κομίστρο υπολογίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία εκδίδεται το Νοέμβριο κάθε έτους και εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου και για όλη τη διάρκεια της επόμενης χρήσης. Ειδικά για τη χρήση του 2001 ο καθορισμός των κομίστρων και της αντισταθμιστικής καταβολής δύναται να γίνει μέχρι 31.3.2001.

Προς τούτο ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να υποβάλλει στους ανωτέρω Υπουργούς το πρώτο δεκαήμερο του μήνα Οκτωβρίου τον προϋπολογισμό εσόδων και δαπανών της επόμενης χρήσης, σύμφωνα με τις ειδικές ρυθμίσεις (στόχους αύξησης εσόδων και μείωσης δαπανών) και όλους τους όρους της παρούσας οικονομικής συμφωνίας.

(ββ) Σε περίπτωση που δεν εγκριθεί το προσήκον κομίστρο, με την ίδια απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζεται η αντισταθμιστική καταβολή της επόμενης χρήσης. Η αντισταθμιστική καταβολή ισούται με τη διαφορά των δαπανών που αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο και των εσόδων, όπως αυτά προκύπτουν από τις προαναφερόμενες ρυθμίσεις. Σε περίπτωση μειωμένων εσόδων ή αυξημένων δαπανών, πέραν αυτών που καθορίζονται με την παρούσα οικονομική συμφωνία, δεν αυξάνεται η καταβλητέα αντισταθμιστική καταβολή.

(γγ) Η αντισταθμιστική καταβολή, η οποία εγκρίνεται κατά τα ανωτέρω για κάθε χρήση, καταβάλλεται στον Ο.Α.Σ.Θ. σε δώδεκα (12) ισόποσες μηνιαίες δόσεις στο πρώτο δεκαήμερο κάθε μήνα.

(δδ) Η αντισταθμιστική καταβολή έκαστης χρήσης επαναπροσδιορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκ-

δίδεται εντός έξι (6) μηνών από τη λήξη της προηγούμενης χρήσης. Τυχόν θετική ή αρνητική διαφορά συμψηφίζεται και συνυπολογίζεται στις έξι (6) τελευταίες δόσεις καταβολής της αντισταθμιστικής καταβολής της χρήσης, οι οποίες αναπροσαρμόζονται αντίστοιχα.

(άρθρο έβδομο)

vi) (αα) Προβλέπεται ότι τα αποθεματικά που έχουν σχηματισθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 κεφ. Β' παρ. γ' και κεφ. Β' παρ. η' της κυρωθείσας με το ν.δ. 3721/1957 σύμβασης, όπως αυτό ισχύει, και καταγράφονται στον ισολογισμό και τα αποτελέσματα χρήσης της 31ης Δεκεμβρίου 2000, αποδίδονται στο Ελληνικό Δημόσιο εντός του Α' εξαμήνου του 2001.

(ββ) Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών της σχετικής διαδικασίας και κάθε άλλης λεπτομέρειας. (άρθρο όγδοο)

vii) αα) Τροποποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 5 του ν.δ. 716/1970 και ορίζεται ότι ο Ειδικός Λογαριασμός «ασφαλιστικό κεφάλαιο», που έχει συσταθεί για την ασφάλιση των περιουσιακών στοιχείων του Ο.Α.Σ.Θ. σχηματίζεται, από τη χρήση 2001 και εφεξής, εκ ποσοστού 2% επί των δαπανών προσωπικού αντί των εν γένει εσόδων του Ο.Α.Σ.Θ. που υπολογίζεται σήμερα. Το ποσοστό αυτό μπορεί να αυξομειώνεται με κ.υ.α..

Στην περίπτωση κατά την οποία το εν λόγω ασφαλιστικό κεφάλαιο υπερβεί το τριπλάσιο των ετήσιων κρατήσεων υπέρ του λογαριασμού αυτού, το επιπλέον ποσό συμψηφίζεται με την αντισταθμιστική καταβολή της επόμενης χρήσης που μειώνεται ισόποσα.

ββ) Παρέχεται η εξουσιοδότηση για την έγκριση με κ.υ.α. της απόκτησης από τον Ο.Α.Σ.Θ. με αγορά ή με χρηματοδοτική μίσθωση των αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης μετά των εγκαταστάσεων που έχει μισθώσει ο Οργανισμός από το συνεταιρισμό «ΗΡΑΚΛΗΣ». Με την κ.υ.α. αυτή καθορίζονται και οι όροι απόκτησης των εν λόγω ακινήτων και τα σχετικά με την απόσβεση των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων θέματα.

(άρθρο ένατο)

viii) αα) Επιβάλλεται στον Ο.Α.Σ.Θ. η υποχρέωση εκσυγχρονισμού και βελτίωσης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Προς τούτο ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να:

(α) αντικαταστήσει τα λεωφορεία όταν συμπληρώνουν την ηλικία των δώδεκα (12) ετών από την ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας αυτών,

(β) εξοπλίσει με σύστημα κλιματισμού όλα τα λεωφορεία που στις 31.12.2002 δεν συμπληρώνουν την ηλικία των οκτώ (8) ετών και

(γ) προμηθευθεί μετά την 1.1.2001 λεωφορεία εφοδιασμένα με σύστημα κλιματισμού και σύστημα πρόσβασης εμποδιζόμενων ατόμων με ειδικές ανάγκες.

ββ) Μέχρι 30.6.2001 ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται στην κατάρτιση και έκδοση Χάρτη Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.), ο οποίος καθορίζει τις υπηρεσίες και τους όρους παροχής των υπηρεσιών του Ο.Α.Σ.Θ. προς τους καταναλωτές, καθώς επίσης και τη διαδικασία αποζημίωσης αυτών από τον Ο.Α.Σ.Θ.. (άρθρο δέκατο)

ix) αα) Παρέχεται η δυνατότητα για την ανάθεση με κ.υ.α. σε ορκωτούς ελεγκτές, πραγματογνώμονες ή άλλα ελεγκτικά όργανα του ελέγχου της διαχείρισης και λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ., ιδίως δε των στοιχείων που αφορούν στις δαπάνες ή στα έσοδα του Ο.Α.Σ.Θ. και κατ' επέκταση στην αντισταθμιστική καταβολή.

ββ) Επιβάλλεται στη Διοίκηση και στις Υπηρεσίες του

Ο.Α.Σ.Θ. η υποχρέωση να παρέχουν κάθε στοιχείο, που ζητείται από τους ελεγκτές το συντομότερο δυνατόν και να συνδράμουν στην απρόσκοπτη, έγκαιρη και ουσιαστική διενέργεια του ελέγχου και τη σύνταξη σχετικής έκθεσης. Ανάλογες υποχρεώσεις έχει ο Ο.Α.Σ.Θ. και στην περίπτωση προσφυγής στο Διαιτητικό Δικαστήριο, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου δωδέκατου της σύμβασης,

γγ) Προσδιορίζονται οι ενέργειες του Διαιτητικού Δικαστηρίου στην περίπτωση μη παροχής από τον Ο.Α.Σ.Θ. όλων των αιτούμενων στοιχείων. (άρθρο ενδέκατο)

x) αα) Παρέχεται στο Ελληνικό Δημόσιο ή στον Ο.Α.Σ.Θ. η δυνατότητα προσφυγής σε Τριμελές Διαιτητικό Δικαστήριο με την καθοριζόμενη σύνθεση για την άρση κάθε διαφωνίας που προκύπτει κατά την εφαρμογή της οικονομικής συμφωνίας.

ββ) Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διαδικασία προσφυγής στο ανωτέρω Δικαστήριο.

γγ) Ορίζεται ότι η προβλεπόμενη αποζημίωση του Διαιτητικού Δικαστηρίου καταβάλλεται από τον προσφεύγοντα στη διαιτησία. (άρθρο δωδέκατο)

xi) Ορίζεται ότι η έκπτωση του Ο.Α.Σ.Θ. είναι δυνατή και στην περίπτωση που ο Οργανισμός με πράξεις ή παραλείψεις του επιχειρεί να αποκομίσει ο ίδιος ή άλλος παράνομο περιουσιακό όφελος σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου. (άρθρο δέκατο τρίτο)

xii) Μετά την κύρωση της εν λόγω συμφωνίας καταργείται κάθε αντίθετη διάταξη ή όρος που έχει περιληφθεί στη σύμβαση που έχει υπογραφεί κατά τις κείμενες διατάξεις (ν.δ. 3721/1957 και ν.866/1979), καθώς και κάθε αντίθετη διάταξη και όρος που έχει ρυθμιστεί με νόμο, προεδρικό διάταγμα ή υπουργική απόφαση. (άρθρο 8)

9. Ορίζεται ότι στην περίπτωση που η Γενική Συνέλευση των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ. δεν εγκρίνει την υπογραφή της σύμβασης τότε: α) προκηρύσσεται δημόσιος διαγωνισμός για την ανάθεση σε άλλο φορέα του έργου της εκτέλεσης και εκμετάλλευσης των αστικών συγκοινωνιών της περιοχής ευθύνης του Ο.Α.Σ.Θ., β) παρατείνεται η κυρωθείσα με το ν.δ. 3721/1957 οικονομική συμφωνία Ελληνικού Δημοσίου – Ο.Α.Σ.Θ. μέχρι την ανάθεση του έργου στο διάδοχο φορέα. (άρθρο 9)

10. α.ι) Ανατίθεται στα μέλη των δευτεροβάθμιων επιτροπών πρακτικής εξέτασης υποψήφιων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών που μετονομάζονται σε Επιθεωρητές Εξετάσεων Υποψήφιων Οδηγών (Ε.Ε.Υ.Ο.), η αρμοδιότητα εποπτείας και ελέγχου της ορθής διενέργειας της εκπαίδευσης και εξέτασης (θεωρητικής και πρακτικής) των υποψήφιων οδηγών των ανωτέρω οχημάτων.

ii) Οι Ε.Ε.Υ.Ο. επιλέγονται και επιμορφώνονται με μέριμνα του Γενικού Επιθεωρητή του Σώματος Επιθεωρητών-Ελεγκτών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, στην εποπτεία του οποίου υπάγονται.

iii) Καθορίζεται το έργο των Ε.Ε.Υ.Ο., που διενεργείται παράλληλα και από τους Επιθεωρητές – Ελεγκτές του ανωτέρω Σώματος.

iv) Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό με κανονιστικές διοικητικές πράξεις, του αναγκαίου αριθμού των Ε.Ε.Υ.Ο. και του συστήματος επιβολής διοικητικών κυρώσεων στους Εκπαιδευτές και Εξεταστές Υποψήφιων Οδηγών, στους Ε.Ε.Υ.Ο. και στους Υποψήφιους Οδηγούς.

v) αα) Παρέχεται επίσης η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό με κ.υ.α. της αμοιβής των Ε.Ε.Υ.Ο., κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων.

ββ) Ορίζεται ότι η δαπάνη για την αμοιβή των Ε.Ε.Υ.Ο. θα βαρύνει τον προϋπολογισμό του ειδικού λογαριασμού του ν.δ. 638/1970 του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

β. Παρέχεται η δυνατότητα ταξινόμησης καινούργιων ή μεταχειρισμένων διασκευασμένων αυτοκινήτων ή η διασκευή κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης για τη μεταφορά ατόμων με ειδικές ανάγκες.

γ. Ρυθμίζονται θέματα που αναφέρονται στη διαδικασία καθορισμού της έδρας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, που κυκλοφορούν στην εδαφική περιφέρεια δήμων ή κοινοτήτων που προήλθαν από συνένωση, κατά τις διατάξεις του άρθρου 1 του ν. 2539/1997.

δ. Καταργούνται οι διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 7 και του άρθρου 18 του ν. 2801/2000 που προέβλεπαν:

i) Την επέκταση της χορήγησης της μηνιαίας χορηγίας που λαμβάνουν, υπό προϋποθέσεις, οι διατελέσαντες μετά την 31.12.1980 Πρόεδροι των Δ.Σ. των ΚΤΕΛ και σε εκείνους που διετέλεσαν Πρόεδροι μετά την 31.12.1977 και μέχρι την ανωτέρω ημερομηνία, καθώς και στους διατελούντες Προέδρους επί δύο τουλάχιστον τριετίες από την έναρξη εφαρμογής του ανωτέρω νόμου.

ii) Τη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης επιβατηγού αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης (ταξί) σε όσους από το έτος 1930 και μετέπειτα διατηρούσαν και εκμεταλλεύονταν φορτοεπιβατικό ή επιβατικό αυτοκίνητο που εξυπηρετούσε άγονη γραμμή νομού, μέχρι την έναρξη ισχύος του ν. 866/1979, στις ευεργετικές διατάξεις του οποίου δεν μπόρεσαν να υπαχθούν.

ε. Ρυθμίζονται θέματα που αναφέρονται στη διαδικασία χορήγησης αυτοκινήτων, για τα οποία δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις χορήγησης άδειας κυκλοφορίας, σε Ο.Τ.Α., Ν.Π.Δ.Δ. αυτών, Ν.Π.Δ.Δ., ιδρύματα, συλλόγους κ.λπ., που έχουν ως κύριο έργο την περίθαλψη και την αποκατάσταση ατόμων με ειδικές ανάγκες, καθώς και σε εκκλησιαστικές μονές.

στ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών όπως με αποφάσεις του:

i) Ορίζει, ως δικαιούχους, για τη θέση σε κυκλοφορία λεωφορείων αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης και άλλα πρόσωπα πέραν των αναφερομένων στις κείμενες διατάξεις (άρθρο 1 του ν.δ.304/1969 και άρθρο 9 του ν. 2465/1997).

ii) Καθορίζει τους φορείς και τα πρόσωπα στα οποία επιτρέπεται η ταξινόμηση φορτηγού ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτου.

ζ. Επεκτείνονται και στον ΟΣΕ και στις εταιρείες ή επιχειρήσεις του Δημοσίου ή του ευρύτερου δημόσιου τομέα, που εκτελούν ως φορείς ή διαχειρίζονται για λογαριασμό αυτών σιδηροδρομικά έργα των ειδικότερα οριζόμενων διαδρομών του προαστιακού σιδηρόδρομου, οι διατάξεις περί απαλλοτριώσεων και παραχωρήσεων ακινήτων, που εφαρμόζονται για την εκτέλεση των Ολυμπιακών Έργων (Κεφάλαιο Β' του ν. 2730/1999, 130 Α') και προβλέπουν μεταξύ άλλων τα εξής:

i) Επιτρέπεται η αναγκαστική απαλλοτρίωση ακινήτων ή η σύσταση επ' αυτών εμπραγμάτων δικαιωμάτων για την εκτέλεση των ανωτέρω έργων. Οι εν λόγω απαλλοτριώσεις, ο σκοπός των οποίων θεωρείται δημόσιας ωφέλειας, κηρύσσονται με κ.υ.α. και με δαπάνη του υπέρ ου η απαλλοτρίωση.

ii) Ακίνητα ιδιοκτησίας του Ελληνικού Δημοσίου ή Ν.Π.Δ.Δ. πλην ορισμένων εξαιρέσεων, δεν απαλλοτριώ-

νονται αλλά παραχωρούνται δωρεάν κατά χρήση για την εκτέλεση των έργων.

iii) Επιτρέπεται, υπό προϋποθέσεις, η ανάκληση συντελεσμένης απαλλοτρίωσης για ακίνητα μη χρησιμοποιηθέντα. Η επιστρεπτέα αποζημίωση στην περίπτωση αυτή προσδιορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 12 του ν.δ. 797/1971, όπως ισχύει.

iv) Στις δίκες προσδιορισμού της αποζημίωσης των αναγκαστικών απαλλοτριώσεων για την εκτέλεση των έργων η επιδικαζόμενη από τα δικαστήρια δικαστική δαπάνη, συμπεριλαμβανομένης και της αμοιβής του πληρεξούσιου δικηγόρου των δικαιούχων αποζημίωσης, βαρύνει τον υπόχρεο αποζημίωσης.

v) Τα έξοδα και η αμοιβή των πραγματογνωμόνων βαρύνουν τον υπόχρεο αποζημίωσης.

vi) Παρέχεται η δυνατότητα προσωρινής χρήσης ακινήτων, που δεν έχουν απαλλοτριωθεί και ανήκουν στο Δημόσιο, Ν.Π.Δ.Δ., Ο.Τ.Α., χωρίς υποχρέωση αποζημίωσης ή άλλο τέλος, εκτός από την υποχρέωση αποκατάστασης των τυχόν ζημιών και επαναφοράς των ακινήτων, που χρησιμοποιήθηκαν, στην προγενέστερή τους κατάσταση. Για την προσωρινή χρήση ιδιωτικών ακινήτων που είναι αναγκαία για την εκτέλεση ή επίσπευση των έργων οφείλεται αποζημίωση που καθορίζεται κατά τον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.

vii) Στην περίπτωση που τα ανωτέρω ακίνητα είναι μισθωμένα σε τρίτους, οι σχετικές συμβάσεις μίσθωσης λύονται πρόωρα, οφειλομένης στους μισθωτές σχετικής αποζημίωσης, που ισούται με έξι (6) μηνιαία μισθώματα.

viii) Οι αξιώσεις αποζημίωσης δημοσίων υπηρεσιών, Ν.Π.Δ.Δ. ή δημοσίων επιχειρήσεων και οργανισμών ή Ο.Τ.Α. για έξοδα μετεγκατάστασης, στην περίπτωση αυτοδικαίως ανάκλησης των διοικητικών πράξεων με τις οποίες παραχωρήθηκαν στους φορείς αυτούς κατά χρήση ακίνητα κυριότητας του Δημοσίου ή Ν.Π.Δ.Δ. ή δημοσίων επιχειρήσεων και οργανισμών του δημόσιου τομέα ή Ο.Τ.Α., κανονίζονται διοικητικά, άλλως τα δικαιούχα πρόσωπα μπορούν να προσφύγουν στα αρμόδια δικαστήρια.

ix) Μισθώσεις ή άλλες σχέσεις ακινήτων που ανήκουν στους ανωτέρω φορείς και προορίζονται για την εκτέλεση έργων ή εγκαταστάσεων του Ο.Σ.Ε. και των εταιρειών και επιχειρήσεων που εκτελούν σιδηροδρομικά έργα του προαστιακού σιδηρόδρομου λύονται κατόπιν σχετικής προειδοποίησης. Για την αποβολή μισθωτών ή κατόχων που ενεργούν για λογαριασμό τους, από τα εν λόγω ακίνητα, οφείλεται αποζημίωση στους μισθωτές ίση με δώδεκα (12) μηνιαία μισθώματα που καταβάλλεται από το φορέα εκτέλεσης του έργου.

x) Οι μεταβιβάσεις ακινήτων, που προορίζονται για την εκτέλεση των προαναφερόμενων έργων, απαλλάσσονται από κάθε φόρο ή τέλος ή εισφορά για την αιτία αυτή.

xi) α. Επιτρέπεται η παραχώρηση στους εν λόγω φορείς του δικαιώματος χρήσης αιγιαλού, παραλίας, συνεχόμενου ή παρακείμενου θαλάσσιου χώρου ή του πυθμένα για την εκτέλεση έργων του προαστιακού σιδηρόδρομου. Η παραχώρηση αυτή θεωρείται δημόσιας ωφέλειας και γίνεται με κ.υ.α. Το ετήσιο αντάλλαγμα καταβάλλεται στο Ελληνικό Δημόσιο.

β. Τα ακίνητα που δημιουργούνται από τη μετατόπιση του ορίου του αιγιαλού προς τη θάλασσα, λόγω εκτέλεσης έργων ή προσχώσεων καταγράφονται ως δημόσια κτήματα και περιέρχονται στην ιδιοκτησία του Ελληνι-

κού Δημοσίου. Τα ακίνητα αυτά μπορεί να παραχωρούνται κατά χρήση ή να εκμισθώνονται με αντάλλαγμα ή μίσθωμα που καθορίζεται από την αρμόδια κτηματική υπηρεσία και ανταποκρίνεται στις τρέχουσες μισθωτικές αξίες της περιοχής.

η. Ορίζεται ότι για τις εν εξελίξει απαλλοτριώσεις των ανωτέρω εταιρειών εφαρμόζονται οι προαναφερόμενες ρυθμίσεις, καθώς και οι διατάξεις της παρ. 6 (υποπαρ. 1) του άρθρου δέκατου του ν. 1955/1991, όπως ισχύουν, που προβλέπουν τη διαδικασία απόδοσης ακινήτων μετά τη συντέλεση της απαλλοτρίωσης.

θ. Τροποποιούνται οι διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 54 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) και ορίζεται ότι επιτρέπεται να έλκουν άλλο όχημα και οι μοτοσικλότες, τα μοτοποδήλατα και τα ποδήλατα.

ι. Παρέχεται η δυνατότητα για την πληρωμή από τους πόρους του Ειδικού Λογαριασμού του ν.δ. 638/1970 (ΕΞ.Ι.Ο.) και άλλων δαπανών που σχετίζονται με τις δραστηριότητες και το αντικείμενο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και καθορίζονται με κ.υ.α..

ια. Συμπληρώνονται οι διατάξεις της παρ. 2α του άρθρου 1 του ν. 1437/1984, όπως ισχύουν, και ορίζεται ότι και ο Δήμος Καλυβίων – Θορικού περιλαμβάνεται στα όρια της ενιαίας διοικητικής μονάδας της περιοχής Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων.

ιβ. Συμπληρώνονται οι διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 2671/1998 (ΦΕΚ 298 Α΄) και παρέχεται η δυνατότητα στον Ο.Σ.Ε., στα πλαίσια ανάπτυξης της επιχειρηματικής του δραστηριότητας ως ανώνυμης εταιρείας, να ιδρύει θυγατρικές εταιρείες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε επιχειρήσεις ή κοινοπραξίες εταιρειών με αντικείμενο την παροχή ή εκμετάλλευση υπηρεσιών μη σχετιζόμενων με το μεταφορικό του έργο.

ιγ. Συμπληρώνονται οι διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 5 του ν. 2801/2000, με τις οποίες παρέχεται υπό προϋποθέσεις η δυνατότητα χορήγησης άδειας κυκλοφορίας ενός φορτηγού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης μικτού βάρους μέχρι 2.500 χιλιογράμμων και ορίζεται ότι η ανωτέρω δυνατότητα παρέχεται εναλλακτικά και για αυτοκίνητο με ωφέλιμο φορτίο μέχρι 1.300 χιλιόγραμμα στους μη κατά κύριο επάγγελμα αγρότες.

ιδ. Τροποποιούνται οι διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 4 του ν. 1437/1984 και ορίζεται ότι οι νέες άδειες κυκλοφορίας αυτοκινήτων επιβατηγών δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) με έδρα πρωτεύουσα νομού ή διοικητική μονάδα με πληθυσμό άνω των δέκα χιλιάδων (10.000) κατοίκων, χορηγούνται εξ ημισείας στους δικαιούχους (φυσικά πρόσωπα). Η ρύθμιση αυτή ισχύει σήμερα μόνο για την περιοχή Αθηνών, Πειραιά και Περιχώρων και μέρος της περιοχής Θεσσαλονίκης. (άρθρο 10)

Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Α΄. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Ενδεχόμενη δαπάνη κατά το οικονομικό έτος 2010 στην περίπτωση καταβολής στον Ο.Α.Σ.Θ. της μη αποσβεσθείσας αξίας της κινητής και ακίνητης εν γένει περιουσίας του Οργανισμού, που περιέρχεται αυτοδίκαια στο Ελληνικό Δημόσιο κατά την 1η Ιανουαρίου 2010.

(άρθρο δεύτερο της συμφωνίας)

2. Ενδεχόμενη δαπάνη από την: i) ανάθεση σε ορκωτούς ελεγκτές, πραγματογνώμονες ή άλλα ελεγκτικά όργανα του ελέγχου της διαχείρισης και λειτουργίας

του Ο.Α.Σ.Θ. και ιδίως των στοιχείων που προσδιορίζουν την αντισταθμιστική καταβολή (άρθρο ενδέκατο της Συμφωνίας παρ.1) και ii) την καταβολή τυχόν αποζημίωσης στο Διαιτητικό Δικαστήριο στην περίπτωση προσφυγής του Ελληνικού Δημοσίου στη Διαιτησία για την άρση διαφωνίας σχετικά με την εφαρμογή της οικονομικής συμφωνίας με τον Ο.Α.Σ.Θ..

(άρθρο δωδέκατο της συμφωνίας παρ. 4)

3. Απώλεια εσόδων από: i) την απαλλαγή της σύμβασης (Οικονομική Συμφωνία Ελληνικού Δημοσίου – Ο.Α.Σ.Θ.) από κάθε τέλος, φόρο ή άλλο βάρος υπέρ του Δημοσίου και την κατάθεσή της ατελώς σε συμβολαιογράφο (άρθρο 7), ii) τις χορηγούμενες φοροαπαλλαγές επί των μεταβιβάσεων των ακινήτων που προορίζονται για την εκτέλεση έργων του προαστιακού σιδηροδρόμου. (άρθρο 10 παρ. 8)

4. Εξοικονόμηση δαπάνης σημαντικού ύψους από τον υπολογισμό επί νέας βάσεως της αντισταθμιστικής καταβολής στον Ο.Α.Σ.Θ. για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή Θεσσαλονίκης (άρθρο έβδομο της Συμφωνίας). Η εξοικονόμηση αυτή εκτιμάται ότι θα κυμανθεί, κατά τα πρώτα έτη εφαρμογής της συμφωνίας, μεταξύ του ποσού των 3,5 – 4 δις δρχ. περίπου με αυξητική τάση κατά τα επόμενα έτη. Πάντως το ποσό των εξοικονομούμενων πόρων ενδέχεται να περιορίζεται λόγω αύξησης του ποσού της αντισταθμιστικής καταβολής στην περίπτωση αύξησης του αριθμού λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. (άρθρο 4 παρ. 4α) και μεταβολής της περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Ο.Α.Σ.Θ.. (άρθρο 5 παρ. 5)

5. Ενδεχόμενη αποτροπή δαπάνης από τυχόν: i) μείωση των δαπανών του Ο.Α.Σ.Θ. έναντι εκείνων της προηγούμενης χρήσης ή αύξηση των κερδών του Οργανισμού πέραν των προβλεπομένων στο άρθρο έκτο της συμφωνίας και την εκ της αιτίας αυτής ισόποση μείωση της αντισταθμιστικής καταβολής της επόμενης χρήσης (άρθρο πέμπτο παρ. 2 περ. γ΄ και έκτο παρ. 3 περ. γ΄ της Συμφωνίας) και ii) συμψηφισμό με την αντισταθμιστική καταβολή των ποσών που υπερβαίνουν το τριπλάσιο των ετήσιων κρατήσεων υπέρ του λογαριασμού «Ασφαλιστικό Κεφάλαιο» του Ο.Α.Σ.Θ..

(άρθρο ένατο της συμφωνίας παρ. 1)

6. Αύξηση της δημόσιας περιουσίας κατά την 1η Ιανουαρίου 2010, ημερομηνία κατά την οποία περιέρχονται αυτοδίκαια στο Ελληνικό Δημόσιο κτίρια, εγκαταστάσεις πάσης φύσεως, μηχανήματα, εργαλεία, υλικά, εξαρτήματα, συσκευές, σταθμοί αυτοκινήτων, συνεργεία, λεωφορεία, άλλα μεταφορικά μέσα και γενικά κάθε κινητό ή ακίνητο του Ο.Α.Σ.Θ.. (άρθρο δεύτερο της συμφωνίας)

7. Ενδεχόμενη αύξηση της δημόσιας περιουσίας από την καταγραφή ως δημοσίων κτημάτων, ακινήτων που τυχόν δημιουργούνται από τη μετατόπιση του ορίου του αιγιαλού προς τη θάλασσα κατά την εκτέλεση σιδηροδρομικών έργων του προαστιακού σιδηροδρόμου. (άρθρο 10 παρ. 8)

8. Ενδεχόμενη αύξηση των δημόσιων εσόδων από: i) την παραχώρηση κατά χρήση ή την εκμίσθηση των ανωτέρω ακινήτων και ii) την είσπραξη ανταλλάγματος για την παραχώρηση του δικαιώματος χρήσης αιγιαλού, παραλίας κ.λπ. για την εκτέλεση των έργων προαστιακού σιδηροδρόμου. (άρθρο 10 παρ. 8)

9. Αύξηση δημόσιων εσόδων κατά το οικονομικό έτος 2001 από την απόδοση στο Ελληνικό Δημόσιο των αποθεματικών που έχουν δημιουργηθεί στις κατηγορίες δα-

πανών συντήρησης και επισκευών και απρόβλεπτων δαπανών.
(άρθρο 10 παρ. 8)

Β. Επί του Προϋπολογισμού του Ο.Α.Σ.Θ. (Ν.Π.Ι.Δ. επιχορηγούμενο από τον Κρατικό Προϋπολογισμό)

1. Ετήσια δαπάνη ύψους 125 εκατ. δρχ. ή 366.837,86 ΕΥΡΩ από: i) την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας του Σ.Α.Σ.Θ. (άρθρο 1 παρ. 9 και 11) και ii) τη σύναψη συμβάσεων εργασίας ορισμένου χρόνου ή έργου και την ανάθεση μελετών από το Σ.Α.Σ.Θ.. (άρθρο 1 παρ. 8 και 11)

2. Ετήσια δαπάνη από την καταβολή αυξημένης αποζημίωσης στους αποχωρούντες λόγω συνταξιοδότησης από τον Οργανισμό. Το ύψος της εν λόγω δαπάνης εξαρτάται από τον αριθμό των κατ' έτος αποχωρούντων εργαζομένων και θα ανέρχεται ανά εργαζόμενο στο ποσό των 3.250.000 δρχ. ή 9.537,78 ΕΥΡΩ.

(άρθρο 3 παρ. 1)

3. Δαπάνη σημαντικού ύψους από την αντικατάσταση των λεωφορείων του Οργανισμού που συμπληρώνουν ηλικία δώδεκα (12) ετών, τον εξοπλισμό με σύστημα κλιματισμού όλων των λεωφορείων που δεν συμπληρώνουν ηλικία οκτώ (8) ετών κατά την 31.12.2002, την προμήθεια μετά την 1.1.2001 λεωφορείων εφοδιασμένων με σύστημα κλιματισμού και σύστημα πρόσβασης ατόμων με ειδικές ανάγκες. (άρθρο δέκατο της συμφωνίας παρ. 1)

4. Εφάπαξ δαπάνη κατά το 2001 από τη σύνταξη: i) μελέτης εξοικονόμησης ενέργειας από το Σ.Α.Σ.Θ. (άρθρο 1 παρ.7 περ. η' και παρ. 11) ii) μελέτης για τη μεταβολή της περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Ο.Α.Σ.Θ.. (άρθρα 1 παρ. 11 και 5 παρ. 2)

5. Εφάπαξ δαπάνη ανά τριετία από τη σύνταξη μελέτης για την: i) αύξηση του αριθμού των διατιθέμενων λεωφορείων (άρθρο 1 παρ.11 και παρ. 4) και ii) τη μεταβολή της περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Ο.Α.Σ.Θ.. (άρθρα 1 παρ. 11 και 5 παρ. 2)

6. Ενδεχόμενη εφάπαξ δαπάνη σημαντικού ύψους από την αγορά των αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης μετά των εγκαταστάσεων που έχει μισθώσει στον Ο.Α.Σ.Θ. ο συνεταιρισμός ΗΡΑΚΛΗΣ.

(άρθρο ένατο της συμφωνίας παρ. 2)

7. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν: i) καταβολή προστίμου ύψους 100.000 δρχ. έως 1.000.000 δρχ. στην περίπτωση μη τήρησης των συμβατικών υποχρεώσεων του Οργανισμού (άρθρο 1 παρ. 7 περ. στ'), ii) αύξηση του ανώτατου ορίου της καταβαλλόμενης αποζημίωσης στους αποχωρούντες από τον Ο.Α.Σ.Θ. εργαζομένους, λόγω συνταξιοδότησης. Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α. (άρθρο 3 παρ. 3), iii) καταβολή αποζημίωσης στην περίπτωση: (α) αντικατάστασης του Γενικού Διευθυντή ή των Διευθυντών του Ο.Α.Σ.Θ. (άρθρο πρώτο της Συμφωνίας παρ. 2) και (β) αποζημίωσης των καταναλωτών οσάκις παραβιάζονται οι όροι παροχής υπηρεσιών προς αυτούς, που περιλαμβάνονται στο Χάρτη Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.). (άρθρο δέκατο της συμφωνίας παρ.2)

Γ. Επί του προϋπολογισμού του ΟΣΕ (Οργανισμού επιχορηγούμενου από τον Κρατικό Προϋπολογισμό) και του προϋπολογισμού εταιρειών ή επιχειρήσεων του Δημοσίου ή του ευρύτερου δημόσιου τομέα που εκτελούν έργα του προαστιακού σιδηροδρόμου

1. Εφάπαξ δαπάνη από την καταβολή: i) αποζημιώσε-

ων για την απαλλοτρίωση ακινήτων που αναγκαιούν για την εκτέλεση από τους ανωτέρω φορείς έργων του προαστιακού σιδηροδρόμου, ii) της επιδικαζόμενης από τα δικαστήρια δικαστικής δαπάνης κατά τον προσδιορισμό της αποζημίωσης των ανωτέρω αναγκαστικών απαλλοτριώσεων και iii) εξόδων και αμοιβών των πραγματοποιωμένων για τις εν λόγω απαλλοτριώσεις.

(άρθρο 10 παρ. 8)

2. Ενδεχόμενη δαπάνη από την καταβολή τυχόν αποζημιώσεων για: i) την προσωρινή χρήση ιδιωτικών ακινήτων που αναγκαιούν για την εκτέλεση των σιδηροδρομικών έργων προαστιακού σιδηροδρόμου και την πρόωξη λύση των μισθωτικών συμβάσεων στην περίπτωση που τα εν λόγω ακίνητα είναι μισθωμένα, (άρθρο 10 παρ. 8), ii) τα έξοδα μετεγκατάστασης δημοσίων υπηρεσιών, Ν.Π.Δ.Δ. ή δημοσίων επιχειρήσεων και οργανισμών ή Ο.Τ.Α., στην περίπτωση αυτοδίκαιης ανάκλησης των διοικητικών πράξεων με τις οποίες παραχωρήθηκαν στους εν λόγω φορείς κατά χρήση ακίνητα, που προορίζονται για την εκτέλεση των προαναφερόμενων έργων (άρθρο 10 παρ. 8), iii) την αποβολή μισθωτών ή κατόχων, που ενεργούν για λογαριασμό τους, από ακίνητα, που ανήκουν στο Δημόσιο, Ν.Π.Δ.Δ. και Ο.Τ.Α. και προορίζονται για την εκτέλεση έργων του προαστιακού σιδηροδρόμου (άρθρο 10 παρ. 8), iv) την αποκατάσταση τυχόν ζημιών και επαναφορά στην προγενέστερη κατάσταση ακινήτων του Δημοσίου, Ν.Π.Δ.Δ. και Ο.Τ.Α. που χρησιμοποιούνται προσωρινά, για την εκτέλεση ή επίσπευση των ανωτέρω έργων (άρθρο 10 παρ. 8), και v) την καταβολή του μετοχικού κεφαλαίου τυχόν ιδρυόμενων από τον ΟΣΕ θυγατρικών εταιρειών ή τη συμμετοχή του σε επιχειρήσεις ή κοινοπραξίες εταιρειών με αντικείμενο την παροχή ή εκμετάλλευση υπηρεσιών μη σχετιζομένων με το μεταφορικό του έργο. (άρθρο 10 παρ. 12)

3. Ενδεχόμενη εφάπαξ αύξηση εσόδων από την επιστροφή αποζημιώσεων, λόγω ανάκλησης συντελεσμένων απαλλοτριώσεων για την εκτέλεση έργων προαστιακού σιδηροδρόμου. (άρθρο 10 παρ. 8)

Δ. Επί του προϋπολογισμού των Ο.Τ.Α.

1. Ενδεχόμενη αύξηση των εσόδων των Ο.Τ.Α. που βρίσκονται στην περιοχή όπου ο Ο.Α.Σ.Θ. εκτελεί αστική συγκοινωνία, από την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου με αστικά λεωφορεία εντός των ορίων τους με αντίστοιχη απώλεια εσόδων του Ο.Α.Σ.Θ.. (άρθρο 2 παρ. 1)

2. Ενδεχόμενη αύξηση των δημοσίων εσόδων και των εσόδων των Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού λόγω ταξινόμησης και κυκλοφορίας μεγαλύτερου αριθμού αυτοκινήτων οχημάτων (αυτοκίνητα για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες, λεωφορείων και φορτηγών ιδιωτικής χρήσης και φορτηγά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης στους μη κατά κύριο επάγγελμα αγρότες).

(άρθρο 10 παρ. 2, 7 και 14)

Ε. Επί του προϋπολογισμού του ειδικού λογαριασμού του ν.δ. 638/1970 (ΕΞ.Ι.Ο.) του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών

1. Ετήσια δαπάνη από την καταβολή αμοιβής στους Ε.Ε.Υ.Ο., το ύψος της οποίας εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α.. (άρθρο 10 παρ. 1 περ. η')

2. Ενδεχόμενη δαπάνη με αντίστοιχη ελάφρυνση του Κρατικού Προϋπολογισμού από τη δυνατότητα πληρω-

μής από τους πόρους του ανωτέρω Ειδικού Λογαριασμού και άλλων δαπανών που σχετίζονται με τις δραστηριότητες και το αντικείμενο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το ύψος της εν λόγω δαπάνης εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α.. (άρθρο 10 παρ. 10)

Αθήνα, 13 Δεκεμβρίου 2000

Ο Γενικός Διευθυντής

Διονύσιος Ρίζος