



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΝΟΜΩΝ

ΕΚΘΕΣΗ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

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

Με το φερόμενο για ψήφιση Σχ.Ν. ρυθμίζονται θέματα που αφορούν ιδίως στην οργάνωση των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης.

Με το άρθρο 1 Σχ.Ν. προβλέπεται η σύσταση Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.), ρυθμίζονται οι αρμοδιότητές του και καθορίζονται οι σχέσεις του με άλλους «φορείς παροχής μεταφορικού έργου» στην ίδια πόλη, όπως, ιδίως, ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.). Το άρθρο 2 Σχ.Ν. προβλέπει τη δυνατότητα ανάθεσης εκτελέσεως αστικών συγκοινωνιών στους Ο.Τ.Α. της περιοχής Θεσσαλονίκης. Το άρθρο 3 Σχ.Ν. ρυθμίζει θέματα αποζημίωσης των εργαζομένων που αποχωρούν λόγω συνταξιοδότησης από τον Ο.Α.Σ.Θ., ενώ το άρθρο 4 Σχ.Ν. προβλέπει τη σύσταση συνεταιρισμού εργαζομένων στον Ο.Α.Σ.Θ. και την απόκτηση από αυτόν μετοχών ανάλογα με των αριθμό των νέων θέσεων σε λεωφορεία του Ο.Α.Σ.Θ. Με το άρθρο 5 Σχ.Ν. ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν στη μεταβολή των ορίων εντός των οποίων μπορεί να εκτελεί αστικές μεταφορές ο Ο.Α.Σ.Θ., ενώ με το άρθρο 6 Σχ.Ν. καθορίζεται η σύνθεση του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ. Με τα άρθρα 7-9 Σχ.Ν. ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν στη σύναψη συμβάσεως μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Α.Σ.Θ. Τέλος, με τα άρθρα 10 επ. Σχ.Ν. εισάγονται διάφορες ρυθμίσεις ή καταργούνται ή τροποποιούνται υφιστάμενες. Σημαντικότερη εξ αυτών είναι, ίσως, η πρόβλεψη συστάσεως σώματος Επιθεωρητών Εξετάσεων Υποψηφίων Οδηγών (Ε.Ε.Υ.Ο.) και η πρόβλεψη της δυνατότητας δειγματοληπτικής επανεξέτασης επιτυχόντων υποψηφίων οδηγών.

Θα μπορούσε να παρατηρηθεί, ότι η εν γένει νομοτεχνική διάρθρωση του κρινόμενου Σχ.Ν. δεν φαίνεται αμέσως ν' ανταποκρίνεται πάντοτε στη λογί-

2

κή αλληλουχία της ρυθμιζόμενης ύλης. Το ίδιο μπορεί να λεχθεί και για επί μέρους ενότητες του Σχ.Ν., όπως κατωτέρω αναλύεται. Έτσι, οι ρυθμίσεις του άρθρου 6 Σχ.Ν. που αφορούν στον τρόπο συγκρότησης του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ. θα μπορούσαν, να τεθούν αμέσως μετά τις ρυθμίσεις του άρθρου 1 Σχ.Ν. που αφορούν τη σύσταση, τη συγκρότηση του Δ.Σ. και τις αρμοδιότητες του Σ.Α.Σ.Θ. Οι ρυθμίσεις του άρθρου 5 Σχ.Ν. θα μπορούσαν, ίσως, επιτυχέστερα, να τεθούν αμέσως πριν από τις ρυθμίσεις του άρθρου 2 Σχ.Ν., ή πάντως σε άμεση αλληλουχία με αυτές. Το άρθρο 3 Σχ.Ν. ρυθμίζει εντελώς λεπτομερειακό ζήτημα και θα μπορούσε, ενδεχομένως, να τεθεί μετά τις λοιπές καταστατικές ρυθμίσεις που αφορούν τον Ο.Α.Σ.Θ. Τα προβλεπόμενα στο άρθρο 4 Σχ.Ν. προϋποθέτουν τα θεσπιζόμενα στα άρθρα 7 επ. Σχ.Ν. Για το λόγο αυτό, οι σχετικές ρυθμίσεις θα μπορούσαν να έπονται αυτών των άρθρων 7 επ. Σχ.Ν.

I. Στο άρθρο 4 Σχ.Ν.

Με το άρθρο 4 Σχ.Ν. προβλέπεται αφ' ενός η σύσταση συνεταιρισμού εργαζομένων στον Ο.Α.Σ.Θ. και αφ' ετέρου η δυνατότητα αποκτήσεως από τον εν λόγω συνεταιρισμό μετοχών που θ' αντιστοιχούν στις θέσεις των επί πλέον λεωφορείων που μπορεί να προμηθευτεί ο Ο.Α.Σ.Θ. στο μέλλον. Το λογικά πρότερο είναι η σύσταση του συνεταιρισμού. Εν τούτοις, το εξεταζόμενο άρθρο, στην παρ. 1 αυτού, ρυθμίζει πρώτα τα της δυνατότητας αποκτήσεως των μετοχών από τον συσταθσόμενο συνεταιρισμό, εν συνεχεία (στις παραγράφους 2 και 3 αυτού) ρυθμίζει ζητήματα συστάσεως του συνεταιρισμού, εν τέλει δε επανέρχεται (στις παρ. 4 επ.) στο ζήτημα της αποκτήσεως νέων λεωφορείων.

Πέραν των ανωτέρω, κατά την διατύπωση της παρ. 5 του άρθρου 4 Σχ.Ν., γίνεται λόγος για την «απόσβεση λεωφορείων». Ορθότερη είναι η έκφραση «απόσβεση της αξίας των λεωφορείων».

II Στα άρθρα 7-9 Σχ.Ν.

Με το άρθρο 7 Σχ.Ν. προβλέπεται ότι μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Α.Σ.Θ. «μπορεί να συναφθεί σύμβαση... το περιεχόμενο της οποίας ακολουθεί στο επόμενο άρθρο». Κατά το ίδιο άρθρο 7 Σχ.Ν., η σύμβαση «έχει ισχύ νόμου και...καταρτίζεται με ιδιωτικό έγγραφο». Στο αμέσως επόμενο άρθρο 8 Σχ.Ν. προβλεπεται ότι μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Α.Σ.Θ. «υπογράφεται σύμβαση ανάθεσης... που έχει ισχύ νόμου... με τους παρακάτω όρους...».

Εν προκειμένω, θα μπορούσε, ενδεχομένως, να προτιμηθεί η συγχώνευση των δύο αυτών άρθρων, ώστε να αποφευχθεί η λογική και νομοτεχνική δυ-

σχέρεια που εμφανίζεται με την παρούσα διατύπωση, κατά την οποία το άρθρο 7 Σχ.Ν. προβλέπει περί μελλούσης και ενδεχομένης συνάψεως συμβάσεως, ενώ το άρθρο 8 Σχ.Ν. την εκλαμβάνει ως ενεστώσα. Ειδικότερα, με μικρές φραστικές παρεμβάσεις στο άρθρο 7 Σχ.Ν., θα μπορούσε να απαλειφθεί το προοίμιο του άρθρου 8 Σχ.Ν., το δε κείμενο της συμβάσεως αυτό καθ' εαυτό να ενσωματωθεί στο άρθρο 7 Σχ.Ν.

Το άρθρο 7 Σχ.Ν. θα μπορούσε, ενδεχομένως, να αναδιατυπωθεί ως εξής:

“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) με το αμέσως κατωτέρω περιεχόμενο. Για τη σύναψη της σύμβασης αποφασίζει...τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου αυτού. Η σύμβαση καταρτίζεται με ιδιωτικό έγγραφο και από της υπογραφής της αποκτά ισχύ νόμου. Η διάρκεια της συμβάσεως ανατρέχει στην 1.1.2001 και η λήξη της ορίζεται στις 31.12.2009. Η σύμβαση απαλλάσσεται παντός τέλους....”. Έπεται το κείμενο της συμβάσεως.

III. Στο άρθρο 10 παρ. 1 (δ) Σχ.Ν.

Με τη διάταξη της περιπτώσεως (δ) του άρθρου 10 παρ. 1 Σχ.Ν., προβλέπεται επί λέξει ότι “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.”

Πρώτον, πρέπει να παρατηρηθεί ότι το στοιχείο (α) της παρ. 1 του άρθρου 10 Σχ.Ν. δεν θεσπίζει υποχρέωση επανεξέτασης, κυρίως ειπείν, αλλ’ απλώς αναθέτει την αρμοδιότητα της επανεξέτασης στο συνιστώμενο του σώμα Επιθεωρητών Εξετάσεων Υποψηφίων Οδηγών. Η υποχρέωση επανεξέτασης θεσπίζεται κατ’ ουσίαν το πρώτον από το στοιχείο (δ) της ίδιας παραγράφου του άρθρου 10 Σχ.Ν.

Δεύτερον, με την παρούσα διατύπωση του στοιχείου (δ) θα μπορούσε να δημιουργηθεί προβληματισμός ως προς το κατά πόσον η παρεχόμενη νομοθετική εξουσιοδότηση ανταποκρίνεται στα κριτήρια του άρθρου 43 παρ. 3 Σ. και μάλιστα, εφόσον η νομοθετική εξουσιοδότηση παρέχεται σε άλλο όργανο της διοίκησης.

Το ζήτημα είναι δυνατόν να περικλείει περαιτέρω δυσχέρειες, αφού ένα ποσοστό επιτυχόντων θα πρέπει υποχρεωτικά να επανεξετάζεται (και να υφίσταται εκ του λόγου αυτού διπλό κόπο, κόστος και κίνδυνο σε σχέση με

τους λοιπούς υποψήφιους οδηγούς), χωρίς να υφίσταται κάποιος αποχρών λόγος σχετιζόμενος με το πρόσωπο του κληρουμένου (σημειώνεται, ότι κατά την αιτιολογική έκθεση, το ποσοστό αυτό θα πρέπει οπωσδήποτε να ανέρχεται στο 5%). Θα μπορούσε κανείς ν' αναρωτηθεί μήπως μια τέτοια ρύθμιση είναι δυνατόν να θέτει ζητήματα ίσης μεταχείρισης.

IV. Στο άρθρο 10 παρ. 1 περίπτωση (στ) Σχ.Ν.

Με τις διατάξεις της περιπτώσεως (στ) της παρ. 1 του άρθρου 10 Σχ.Ν. παρέχεται η νομοθετική εξουσιοδότηση στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας να καθορίσει σύστημα επιβολής διοικητικών κυρώσεων στους εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών, στους εξεταστές υποψηφίων οδηγών, στους υποψήφιους οδηγούς κλπ. Εν τούτοις, ενώ η εξεταζόμενη διάταξη διαλαμβάνει περί του είδους και του ύψους των επιβλητέων κυρώσεων, δεν διαλαμβάνει τίποτα για τις τιμωρητές παραβατικές συμπεριφορές. Δεν θα ήταν, ενδεχομένως, άστοχο, να συμπεριληφθεί στην διάταξη κάποια, έστω και γενικόλογη, αναφορά στις κολαστέες παραβάσεις, ώστε να καλύπτεται η νομοθετική εξουσιοδότηση ως ειδική και ορισμένη.

Αθήνα, 28 Φεβρουαρίου 2001

Ο εισηγητής επιστημονικός συνεργάτης
Ξενοφών Παπαρρηγόπουλος

Ο προϊστάμενος του Τμήματος
Στέλιος Κουσουλής
Επικ. Καθηγητής Πανεπιστημίου Αθηνών

Ο προϊστάμενος της Διεύθυνσης
Αντώνης Παντελής
Καθηγητής Νομικής Πανεπιστημίου Αθηνών

Για το Επιστημονικό Συμβούλιο
Κώστας Μαυριάς
Καθηγητής Πανεπιστημίου Αθηνών