

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΕΡΙΟΔΟΣ Ι' - ΣΥΝΟΔΟΣ Α'
ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο

Της Διαρκούς Επιτροπής Κοινωνικών Υποθέσεων στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών «Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις»

ΠΡΟΣ ΤΗ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Η Διαρκής Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων συνήλθε στις 20 και στις 21 (πρωί και απόγευμα) Φεβρουαρίου 2001, σε 3 συνεδριάσεις που διήρκεσαν περίπου 11 ώρες, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής κ. Ιωάννη Κουράκη, με αντικείμενο την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών «Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις».

Στις συνεδριάσεις παρέστησαν ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χρήστος Βερελής και ο Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Αλέξανδρος Βούλγαρης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Στη δεύτερη συνεδρίαση της Επιτροπής παρέστησαν και εξέθεσαν τις απόψεις τους επί του σχεδίου νόμου, σύμφωνα με το άρθρο 38 παρ. 2 του Κανονισμού της Βουλής, ως εκπρόσωποι των αντίστοιχων φορέων, οι κ.κ. Κωνσταντίνος Παπαδόπουλος, Νομάρχης Θεσσαλονίκης, Ιωάννης Τσουκνιδάς, Δήμαρχος Κουφαλίων, εκπρόσωπος της Τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων Θεσσαλονίκης, Νικόλαος Γιαννόπουλος, Πρόεδρος του Εργατικού Κέντρου Θεσσαλονίκης, Χαράλαμπος Παπαδόπουλος, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, Κυριάκος Τριανταφυλλίδης, εκπρόσωπος του ΚΤΕΛ Νομού Θεσσαλονίκης, Μισαήλ Πίτσος, Αντιπρόεδρος της Ένωσης Εργατοϋπαλλήλων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και εκπρόσωπος των Εργαζομένων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, Δημήτριος Τσερμενίδης, Πρόεδρος της Ένωσης Εργατοϋπαλλήλων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, Γεώργιος Τουμανίδης, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Εργαζομένων Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, Γεώργιος Παπαδόπουλος, Πρόεδρος των Συνταξιούχων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης «Ομόνοια» και Δημήτριος Χριστοδουλίδης, εκπρόσωπος της Ομοσπονδίας Εργαζομένων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης.

Κατά τη διάρκεια της συζήτησης το λόγο έλαβαν ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Νικόλαος Γκεσούλης, ο Εισηγητής της Μειοψηφίας κ. Γεώργιος Ορφανός, ο Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Άγγελος Τζέκης, η Ειδική Αγορήτρια του Συνασπισμού της Αριστεράς και Προόδου κυρία Ασημίνα Ξηροτύρη - Αικατερινάρη και οι Βουλευτές κ.κ. Γεώργιος Κίρκος, Γεώργιος Σαλαγκούδης, Νικόλαος Γκελεσθάης, Σπυρίδων Σπύρου, Σπυρίδων Βούγιας, Ιωάννης Μαγκριώτης και Κωνσταντίνος Κιλτίδης.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Νικόλαος Γκεσούλης, εισηγούμενος το σχέδιο νόμου, είπε:

«Με το ν.δ. 374/57 υπογράφηκε η Σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Α.Σ.Θ.. Έκτοτε τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με διάφορους νόμους και διατάγματα. Αξιολογώντας όλα τα παραπάνω, η Κυβέρνηση φέρνει νέα οικονομική συμφωνία μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, για την οργάνωση και λειτουργία των συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης.

Βασικά στοιχεία αυτής της σύμβασης που ίσχυε μέχρι σήμερα ενδεικτικά είναι: Οι δαπάνες λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ. που καλύπτονταν πάντα από το κράτος σε κάθε τιμολογιακή πολιτική. Το κέρδος των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ. δεν ήταν ποτέ επιχειρηματικό. Δεν ήταν ποτέ συνδεδεμένο με την παραγωγικότητα, με την ποιότητα παροχής υπηρεσιών, δεν υπόκειτο στον ανταγωνισμό και ήταν ένα διασφαλισμένο εξ ορισμού κέρδος. Το κέρδος ήταν προκαθορισμένο. Ήταν δεδομένο και ασφαλές. Από 20% επί του απασχολούμενου κεφαλαίου που είχε η πρώτη Σύμβαση έφθασε στο 15% με διακυμάνσεις. Ως απασχολούμενο κεφάλαιο κάθε φορά εθεωρείτο η αξία των λεωφορείων και των εγκαταστάσεων που είχε ο Ο.Α.Σ.Θ., αν αυτά εθεωρούντο καινούργια. Αυτή, λοιπόν, η σχέση κέρδους και απασχολούμενου κεφαλαίου δημιουργούσε μια ύποπτη έως ένοχη σχέση του επενδεδυμένου κεφαλαίου από πλευράς των μετόχων και του κράτους με κίνητρο την αύξηση του κεφαλαίου. Αυτή η σχέση με το προκαθορισμένο και ασφαλές κέρδος, χωρίς να συνδέεται με το παραγόμενο έργο, χωρίς να συνδέεται με τις δαπάνες παραγωγής και την ποιότητα παροχής του παρεχόμενου έργου, δε δημιουργούσε κίνητρα για αύξηση του μεταφορικού έργου και ούτε μείωση των δαπανών παραγωγής αυτού του έργου. Ως συμπέρασμα θα λέγαμε ότι η φιλοσοφία ήταν κέρδος χωρίς ρίσκο, κέρδος ανεξάρτητο από τα αποτελέσματα της επιχειρηματικής δραστηριότητας του Ο.Α.Σ.Θ.. Η αναγνώριση και η αποδοχή όλων των δαπανών και των αυξήσεων θα μπορούσαν να γίνουν χωρίς επιπτώσεις στο επιχειρηματικό κέρδος, δεν δημιουργούσαν κίνητρα για μείωση των δαπανών, αν όχι αύξηση των δαπανών σε ορισμένες περιπτώσεις.

Με το παρόν σχέδιο νόμου τροποποιούμε τη σύμβαση αυτή που ήταν ένα μνημείο της πολιτικής της συντηρητικής παράταξης και η οποία φαίνεται πως ευνοούσε την ιδιωτική πρωτοβουλία και τις σχέσεις της με το κράτος. Μια ιδιωτική πρωτοβουλία κρατικοδίαιτη, που εισέπρατε τα κέρδη της από το κράτος εξασφαλισμένα.

Η σημερινή συμφωνία του Ελληνικού Δημοσίου με τον Ο.Α.Σ.Θ. είναι ισορροπημένη, υπηρετεί το κοινωνικό συμφέρον, εξυγιαίνει τη σχέση κράτους και Ο.Α.Σ.Θ.. Διατηρεί και αναβαθμίζει το κοινωνικό περιεχόμενο, υπόσχεται περικοπή δαπανών, βελτίωση υπηρεσιών, και φέρνει την επιχειρηματική δραστηριότητα στους κανόνες που επιβάλλει η αγορά, με το επιχειρηματικό ρίσκο, την επιδίωξη της μείωσης των δαπανών, την επιδίωξη της αναβάθμισης των υπηρεσιών, την αύξηση των εσόδων, που θα έχουν ως συνέπεια τα οφέλη για το Ελληνικό Δημόσιο και για το επιβατικό κοινό της Θεσσαλονίκης, αλλά και για τους εργαζόμενους και για τους μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ..

Η συμφωνία αυτή προβλέπει κίνητρα για την αύξηση της παραγωγικότητας των εργαζομένων. Αποκόπτει το κράτος από τα εσωτερικά του Ο.Α.Σ.Θ.. Παραμένει η α-

ντισταθμιστική καταβολή για το κόμιστρο των επιβατών από το κράτος. Έτσι διατηρείται το εισιτήριο προσιτό στο επιβατικό κοινό της Θεσσαλονίκης.

Με το σχέδιο νόμου συγκροτείται ενδεκαμελές Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, με διοικητική αυτοτέλεια και οικονομική αυτοδυναμία, που θα διαχειρίζεται ό,τι έχει να κάνει με τα μεταφορικά μέσα στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης και είναι αντιπροσωπευτικό των φορέων της πόλης της Θεσσαλονίκης.

Πρόκειται για ένα όργανο στρατηγικού σχεδιασμού, που θα διαχειρίζεται και κάθε φορά θα αντιμετωπίζει και θα υλοποιεί με προγραμματισμό τις αποφάσεις, οι οποίες θα υπηρετούν το επιβατικό κοινό της ευρύτερης πόλης της Θεσσαλονίκης με τον καλύτερο τρόπο. Με τη συμφωνία αυτή δίδεται η δυνατότητα, μέσα από το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, η Τοπική Αυτοδιοίκηση να διεκδικήσει να πάρει μεταφορικό έργο.

Έτσι αυτό το σχέδιο νόμου έχει μια διαφορετική φιλοσοφία όσον αφορά στο οικονομικό, αλλά και στο κοινωνικό μέρος, γιατί πρόκειται για παροχή συγκοινωνιακού έργου και κοινωνικής πολιτικής. Επίσης, είναι σύγχρονο, γιατί πραγματικά απαντάει στις ανάγκες του επιβατικού κοινού της Θεσσαλονίκης και της προοπτικής του μέλλοντος για όλη την πόλη.

Κατόπιν αυτών εισηγούμαι την ψήφισή του».

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας κ. Γεώργιος Ορφανός, είπε, μεταξύ άλλων:

«Μου κάνει πραγματικά εντύπωση ότι ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας σ' ένα νομοσχέδιο, που από την πλευρά τουλάχιστον της Εισηγητικής Εκθέσεως προσπαθεί να περάσει πολύ πιο χαλαρά πράγματα, που έχουν μαυρίσει την ιστορία του Π.Α.Σ.Ο.Κ., τα αναδεικνύει. Μίλησε για τις προηγούμενες συμβάσεις του Ο.Α.Σ.Θ. ως μνημείο της πολιτικής της συντηρητικής παράταξης. Θέλω να πω, ότι ευτυχώς που υπήρξε ο αείμνηστος Κωνσταντίνος Καραμανλής, που υπέγραψε αυτή τη Συμφωνία και λειτούργησε ο Ο.Α.Σ.Θ. και είχαν συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη.

Δεν φθάσαμε να έχουμε συγκοινωνίες σαν αυτές που έχουν στην Αθήνα, όπου μόλις πρόσφατα το ελληνικό κράτος πλήρωσε 1 τρισ. δραχμές σε χρέη του Ο.Α.Σ.Α. και όλων των υπολοίπων. Από τη μια μεριά το 1993 ήταν μια επιχείρηση που είχε περάσει με μια μορφή στον ιδιωτικό τομέα. Το Π.Α.Σ.Ο.Κ. την επανέφερε στο δημόσιο τομέα και σήμερα έρχεται να επικροτήσει ακριβώς την πολιτική την οποία ακολούθησε η δική μας παράταξη το 1979, όταν αναθεώρησε τη συμφωνία για μία εικοσαετία. Είλικρινά με εκπλήσσει το ότι αυτό που επικροτεί εμπράκτως το αναίρει με τα λόγια του.

Σύμφωνα με το σχέδιο νόμου, η νέα συμφωνία είναι μόνο για 9 χρόνια. Αυτό δείχνει ότι η Κυβέρνηση δεν έχει τον έλεγχο του τι μέλει γενέσθαι στη Θεσσαλονίκη και επισημαίνω ότι, εάν ήξερε ότι θα υπάρχει Μετρό, υποθαλάσσια αρτηρία και πάρκινγκ, τότε θα μπορούσε να σχεδιάζει για περισσότερα χρόνια. Η Κυβέρνηση ανανεώνει τη σύμβαση, διότι είναι λογικό κάποια άρθρα να διαμορφώνονται διαφορετικά μετά από 43 χρόνια λειτουργίας, να υπάρχουν μεταβολές, για να έχουμε προσαρμογή στο σημερινό οικονομικό περιβάλλον.

Βασικό στοιχείο της συμφωνίας είναι ότι οι δαπάνες που προκύπτουν απ' αυτήν τη συμφωνία έχουν να κάνουν με το κόστος λειτουργίας, το οποίο σχετίζεται με το κυκλοφοριακό, δηλαδή, με ποιο τρόπο θα δανύουμε μια απόσταση και σε πόσο χρόνο. Αυτά, τουλάχιστον, ως γενική κατεύθυνση της πολιτικής της Κυβέρνησης στη

Θεσσαλονίκη δεν τα έχουμε δει, διότι από το 1993, που τελείωσε η περιφερειακή οδός, το 2001 δημοπρατούνται οι κόμβοι της περιφερειακής οδού. Δηλαδή, πέρασαν οκτώ χρόνια για να γίνει η επόμενη κίνηση.

Είναι φανερό ότι ο στόχος ήταν όλα αυτά τα χρόνια να μείνει η Θεσσαλονίκη εκτός διαδικασίας χρηματοδότησης. Και σε αυτό το σημείο θέλω να υπενθυμίσω ότι είναι ένας σχεδιασμός, στον οποίο έχουν συμφωνήσει όλοι οι φορείς της πόλης, είναι το θέμα της υποθαλάσσιας αρτηρίας. Εμφανίζεται στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης ένα σύνολο κοστολογίου, το οποίο είναι περίπου 100 δισ. δρχ., όπου η Κυβέρνηση δίνει τα 5 δισ. δρχ. και τα υπόλοιπα με αυτοχρηματοδότηση. Αυτό, όμως, είναι κοροϊδία απέναντι στο λαό της Θεσσαλονίκης. Επίσης, η Κυβέρνηση άφησε να περάσουν οκτώ χρόνια για το Μετρό, τα δε πέντε περιφερειακά πάρκινγκ, που προεβλεπόντο, μαζί με την υποθαλάσσια αρτηρία, τα έχει αποκλείσει από όλη τη διαδικασία, όταν μάλιστα γνωρίζουμε ότι ένα βασικό στοιχείο της επίλυσης του κυκλοφοριακού προβλήματος έχει να κάνει με τους χώρους στάθμευσης.

Με όλα αυτά θέλω να πω ότι η Θεσσαλονίκη είναι μια ξεχασμένη πόλη από την Κυβέρνηση. Την έχουν αφήσει στην ονομασία «συμπρωτεύουσα» και ουσιαστικά, μετά τα εγκαίνια της Διεθνούς Έκθεσης, το μόνο που κάνουν είναι να ανακοινώνουν τις υποσχέσεις. Όμως, οι Θεσσαλονικείς δεν υπομένουν άλλο. Αισθάνονται αυτήν την πίεση και την έλλειψη προστασίας από την πλευρά της Κυβέρνησης και αυτό αναδεικνύεται όλο και περισσότερο.

Με το σχέδιο νόμου δημιουργείται ένα Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης που, κατά τη γνώμη μου, είναι ένα όργανο της Κυβέρνησης και όχι ένα όργανο που εκπροσωπεί το νομό και που θα αναδιαρθρώσει τις συγκοινωνίες.

Έτσι χάνεται μια πολύ μεγάλη ευκαιρία, να καλυτερεύσουμε τις επεκτάσεις των αστικών συγκοινωνιών στον υπόλοιπο νομό και τις συγκοινωνίες για τα χωριά που βρίσκονται στην περιφέρεια του νομού και απολαμβάνουν ποιότητα υπηρεσιών χειρότερη από τα ορεινά χωριά της Χώρας.

Μπορώ να πω ότι στο νομοσχέδιο υπάρχει ένα βασικό στοιχείο, το οποίο με ικανοποιεί. Αυτό είναι η μείωση των εργαζομένων κατά 500 περίπου και η αύξηση της απόδοσης, δηλαδή αφορά στο επιβατικό κοινό που μεταφέρεται στο ίδιο χρονικό διάστημα, συγκρίνοντάς το με τη σημερινή κατάσταση. Βλέπουμε ότι η Κυβέρνηση έχει διάθεση για ποιοτική αναβάθμιση των συγκοινωνιών για καλύτερη εξυπηρέτηση του πολίτη. Δεν ξέρω αν το επιτρέπουν τα «κεκτημένα συμφέροντα» να προχωρήσει. Αλλά πρέπει να ξεκαθαρίσει τη σκέψη της και αν υπάρχει μια πολιτική, την οποία θα πρέπει και εμείς να ενισχύσουμε, είμαστε διατεθειμένοι να την ενισχύσουμε, όχι, όμως, με υποκρισίες, όχι με υποκρυπτόμενους στόχους».

Στη συνέχεια διατύπωσε ορισμένες απορίες, όπως:

1) για την αποζημίωση που δίνει ο ν.2112/90 γι' αυτούς που αποχωρούν από 1-1-2001 και όχι γι' αυτούς που αποχώρησαν την 30-12-2000 και πρότεινε να βρεθεί κάποια ρύθμιση, που να καλύπτει και τους αποχωρούντες την 30-12-2000,

2) για τη δειγματοληπτική επανεξέταση των υποψηφίων οδηγών και πρότεινε να υπάρξει επανέλεγχος μετά από 5 χρόνια,

3) γιατί προστέθηκαν στο παρόν σχέδιο νόμου διατά-

Ξεις που αφορούν στις απαλλοτριώσεις για τα έργα του προαστιακού σιδηρόδρομου,

4) με ποιες δυνατότητες ο Ο.Σ.Ε. θα ιδρύσει οποιασδήποτε μορφής επιχειρήσεις, κοινοπραξίες εταιρειών, με αντικείμενο την παροχή και εκμετάλλευση υπηρεσιών που δεν έχουν σχέση με το μεταφορικό του έργο, και ποιες θα είναι αυτές.

Τέλος, είπε ότι η Νέα Δημοκρατία συμφωνεί με τη βασική σύλληψη του παρόντος σχεδίου νόμου και γι' αυτό θα δώσει θετική ψήφο επί της αρχής του.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Άγγελος Τζέκης είπε τα εξής:

«Συζητούμε για μια σοβαρή συμφωνία, σχετικά με τις αστικές συγκοινωνίες του νομού Θεσσαλονίκης.

Για τη συγκεκριμένη συμφωνία πολύ σωστά ειπώθηκε ότι έχουν σοβαρές ευθύνες οι προηγούμενες Κυβερνήσεις και ιδίως η Κυβέρνηση του Κωνσταντίνου Καραμανλή το 1957, που παραχώρησε το δικαίωμα της αστικής συγκοινωνίας στους ιδιώτες. Από εκεί και πέρα επικράτησαν τα συμφέροντα στη λογική να παραδοθεί η αστική συγκοινωνία σε ιδιωτικά συμφέροντα. Και για 43 χρόνια η αστική συγκοινωνία είναι παραδομένη στα χέρια συγκεκριμένων ιδιωτών.

Πιστεύουμε ότι υπάρχει μία σκοπιμότητα στην καινούργια συμφωνία που θα ισχύσει για 9 χρόνια. Δεν είναι τυχαίο ότι υπάρχει ένας μικρός χρονικός ορίζοντας. Άλλωστε το ομολογεί ο ίδιος ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών σε συνέντευξή του που έδωσε στην Εφημερίδα «ΑΓΓΕΛΙΟΦΟΡΟΣ» (27-12-2000), όταν του τέθηκε το θέμα και απάντησε ότι θα γίνει διαγωνισμός για την εκμετάλλευση των αστικών συγκοινωνιών του νομού Θεσσαλονίκης και θα πάρει μέρος ο Ο.Α.Σ.Θ., όπως και κάθε ιδιώτης.

Μέσα, λοιπόν, στα πλαίσια των διαρθρωτικών αλλαγών, των ιδιωτικοποιήσεων, της πολιτικής φιλοσοφίας της Κυβέρνησης, όχι μόνο για την αστική, αλλά και για την υπεραστική συγκοινωνία ξηράς, αέρος και θαλάσσης, έχουμε την πλήρη ιδιωτικοποίηση.

Πιστεύουμε, όμως, ότι θα πρέπει να δούμε γενικότερα το συγκοινωνιακό, σε συνδυασμό και με άλλα προβλήματα, τα οποία το κάνουν να φαντάζει σαν ένα δύσκολο πρόβλημα. Και είναι δύσκολο με τη συγκεκριμένη πολιτική που ακολουθείται.

Κατά την άποψή μας, το συγκοινωνιακό πρόβλημα έχει πολιτικές αφετηρίες και αίτια. Θέλουμε να τονίσουμε, ότι δεν θεωρούμε ότι πρέπει να αντιμετωπίζεται απλά ως ένα θέμα οικονομικής τεχνοκρατικής και μόνο διαχείρισης, διότι, αν το δούμε έτσι, τότε θα έχουμε πραγματικά αποτύχει. Πρέπει να μπούμε στα αίτια, στον πυρήνα του προβλήματος και να δώσουμε τη λύση που πρέπει, διότι αφορά την παραγωγική δραστηριότητα μιας ολόκληρης περιοχής, την εξυπηρέτηση του λαού, την ποιότητα ζωής και διάφορες άλλες κοινωνικές εξυπηρετήσεις. Δεν μπορεί να μετατραπεί αυτό το κοινωνικό αγαθό σε εμπόρευμα. Θα μου πείτε, ότι η Κυβέρνηση καλύπτει αυτό το κοινωνικό αγαθό και παραδίδει αυτά που παραδίδει στην ιδιωτική επιχείρηση, που ονομάζεται Ο.Α.Σ.Θ., δηλαδή με τα χρήματα του Δημοσίου να κάνει τη δουλειά ο ιδιώτης. Το ίδιο γίνεται 43 ολόκληρα χρόνια.

Πρέπει, λοιπόν, να δημιουργηθεί από την αρχή ένας συγκοινωνιακός φορέας, που θα αντιμετωπίζει το πρόβλημα με μια διαφορετική πολιτική, που θα προστατεύσει και το περιβάλλον και θα καλυτερεύσει το κυκλοφοριακό.

Πάνω σ' αυτό έχουμε συγκεκριμένη πολιτική πρόταση για τον ενιαίο δημόσιο οργανισμό αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας, σε μια τελειώς διαφορετική άποψη από αυτήν του ΠΑ.ΣΟ.Κ., που, αν ανατρέξουμε και στο παρελθόν, την είχε και αυτό. Αλλά πλέον τώρα έχει αλλάξει την άποψη αυτή.

Η δημιουργία ενιαίου συγκοινωνιακού φορέα θα έδινε τη δυνατότητα για σχεδιασμό πάνω σε επιστημονική βάση με γνώμονα το συμφέρον του λαού. Πρέπει να είναι μακροχρόνιος ο σχεδιασμός αυτός, διότι τώρα δεν υπάρχει πολιτική σε βάθος, αλλά πρόσκαιρη, που θα λύσει προς το παρόν κάποια προβλήματα, χωρίς την προοπτική του μέλλοντος, αφού μάλιστα τα στοιχεία αποδεικνύουν ότι η περιοχή της Θεσσαλονίκης θα μεγαλώσει κατά πολύ, μέχρι και 3.500.000 κατοίκους.

Πρέπει, επομένως, να ληφθούν μέτρα, ώστε να αντιμετωπισθούν, η οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, το συγκοινωνιακό και κυκλοφοριακό πρόβλημα, η οικιστική και ισόμετρη ανάπτυξη όλου του νομού.

Το 1985 το Κ.Κ.Ε. είχε υποβάλει προτάσεις για το συγκοινωνιακό πρόβλημα της Θεσσαλονίκης. Οι προτάσεις όμως του Κ.Κ.Ε. δεν έγιναν δεκτές ούτε από τις Κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας ούτε και από του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Και τούτο διότι ήσαν προτάσεις που έβαζαν φραγμό στις πολιτικές εκείνες οι οποίες ιδιωτικοποιούν μεγάλα συγκοινωνιακά μέσα. Το συγκοινωνιακό αγαθό είναι κοινωνικό αγαθό και δεν μπορεί να παραδοθεί στα χέρια των ιδιωτών για εκμετάλλευση. Είναι στρατηγικής σημασίας είτε στην ξηρά είτε στον αέρα και διαδραματίζει εθνικό ρόλο.

Εμείς προτείνουμε ο ενιαίος δημόσιος φορέας των συγκοινωνιών να έχει την ευθύνη της μελέτης και του σχεδιασμού, της λειτουργίας και της συντήρησης των δικτύων κυκλοφορίας και των μέσων μαζικής μεταφοράς. Ο φορέας αυτός θα σχεδιάζει τις διαδρομές όλων των δικτύων των μέσων μαζικής μεταφοράς με κριτήριο την καλύτερη δυνατή κάλυψη των αναγκών του επιβατικού κοινού όχι μόνο της Θεσσαλονίκης, αλλά όλου του νομού. Ο σχεδιασμός θα είναι βραχύς, μέσος και μακροχρόνιος.

Θα πρέπει να γίνει συνδυασμένη και ορθολογική αξιοποίηση όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς, δηλαδή, μετρό, τράμ και αυτοκινήτων.

Θα πρέπει να γίνει ενιαίος συνδυασμός και για τον υπολογισμό του κόστους που θα επιβαρύνει την κάθε διαδρομή, ώστε να τεθεί φραγμός και στις δαπάνες.

Δεν μπορούμε, όμως, να δεχθούμε όσα ορίζει το νομοσχέδιο για τις δαπάνες του προσωπικού. Δεν επιτρέπει τη συλλογική σύμβαση εργασίας που θα υπογράφουν οι εργαζόμενοι με τον εργοδότη, εφόσον καθορίζει εκ των προτέρων το ποσοστό της αύξησης κάθε χρόνο. Αυτό δεν γίνεται τυχαία, διότι υπάρχει διάταξη που αναφέρει ότι ο Ο.Α.Σ.Θ. είναι υποχρεωμένος να απολύει εργαζόμενους. Έτσι το προσωπικό θα μειωθεί και, από τους 2.500 περίπου εργαζόμενους σήμερα, θα μείνουν 2.000 περίπου. Αυτό σημαίνει ότι οι εργαζόμενοι θα πρέπει να δουλεύουν 11 ώρες, δηλαδή, το ωράριό τους θα ελαστικοποιηθεί.

Πιστεύω ότι αυτή η συμφωνία μπορεί να ελαχιστοποιεί ορισμένα προνόμια της προηγούμενης σύμβασης, η οποία ίσχυε από το 1957 και μετά, αλλά η ουσία είναι ότι επιδοτεί αυτή την επιχείρηση, προκειμένου να μη χάσει ποτέ.

Σε ό,τι αφορά το Συμβούλιο των Αστικών Συγκοινωνιών

νίων, η πλειοψηφία αυτού του Συμβουλίου είναι διορισμένη από την Κυβέρνηση -αφού τα έξι μέλη είναι στα χέρια της Κυβέρνησης- άρα αυτό το Συμβούλιο δεν θα κάνει τίποτα άλλο, παρά θα υλοποιεί τις οδηγίες που θα παίρνει από την Κυβέρνηση, για την αστική συγκοινωνία του Νομού Θεσσαλονίκης.»

Στη συνέχεια διατύπωσε ερωτήματα επί των άρθρων, όπως:

1) γιατί δημιουργείται με το άρθρο 10 ένα δεύτερο ελεγκτικό όργανο, αφού υπάρχει το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών,

2) γιατί προστέθηκαν διατάξεις που αφορούν απαλλοτριώσεις για έργα του προαστιακού σιδηροδρόμου,

3) ποιες εταιρείες θα ιδρύει ο Ο.Σ.Ε., που δεν θα έχουν σχέση με το σκοπό της ιδρύσεώς του,

4) τι θα γίνει με τον Ο.Α.Σ.Θ. το 2009.

Τέλος, είπε ότι δεν θα ψηφίσει το συζητούμενο νομοσχέδιο.

Η Ειδική Αγορήτρια του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κυρία Ασημίνα Ξηροτύρη-Αικατερινάρη είπε τα εξής:

«Μετά τη μεταπολίτευση μια ευρύτερη συνεργασία παρατάξεων, κοινωνικών και επαγγελματικών φορέων και επιμελητηρίων είχε τεκμηριωμένες προτάσεις για την επίλυση των μεγάλων προβλημάτων, μεταξύ των οποίων είναι και τα προβλήματα της άναρχης ανάπτυξης του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης.

Το Τεχνικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης είχε κάνει πάρα πολλές προτάσεις με την ευρύτερη συνεργασία των παρατάξεων τότε και για την αλλαγή της μορφής της διαχείρισης της αστικής συγκοινωνίας στην περιοχή, με κυρίαρχη, βέβαια, τη συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Τελικά σε όλα αυτά τα χρόνια που πέρασαν, όλη αυτή η δουλειά που είχε γίνει και είχε τεκμηριωθεί απέμεινε μόνο ως μια εργασιοθεραπεία, η οποία συνεχώς αφυδατώνεται.

Η Κυβέρνηση ήταν υποχρεωμένη, απ' ό,τι φαίνεται, «να συρθεί» πάλι στην ανανέωση αυτής της σύμβασης. Όμως όφειλε, τουλάχιστον στην αιτιολογική της έκθεση, να αποτιμήσει τη μέχρι τώρα συνεργασία της με τον Ο.Α.Σ.Θ., ως προς το εάν η ποιότητα των παρεχομένων συγκοινωνιακών υπηρεσιών είναι καλή, σε σύγκριση με το επίπεδο των υπηρεσιών από τον κρατικό Ο.Α.Σ., όπως και με τις ανάγκες που διαμορφώνονται σήμερα στο πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης.

Με την Εισηγητική του Έκθεση αυτό το νομοσχέδιο θέλει να τεκμηριώσει την επιλογή για την απευθείας ανάθεση του συγκοινωνιακού έργου στον Ο.Α.Σ.Θ.. Η Κυβέρνηση δεν φρόντισε εγκαίρως να διενεργήσει μια ανοικτή δημοπρασία είτε να ζητήσει τη συγκρότηση εναλλακτικών σχημάτων με ισχυρή τη συμμετοχή διαφόρων φορέων της εξυπηρετούμενης περιοχής. Αυτήν την πρόταση εμείς θα την βλέπαμε θετικότερα.

Όφειλε η Κυβέρνηση, τουλάχιστον, να αποδείξει ότι αυτή η ανάθεση που κάνει αποτελεί τη βέλτιστη λύση από την άποψη του κοινωνικού συμφέροντος, δηλαδή, η απευθείας αυτή ανάθεση στο ιδιωτικό μονοπώλιο του Ο.Α.Σ.Θ. και μάλιστα με τη διατήρηση του χαριστικού καθεστώτος, που συνεχίζει την προμίσωση των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ. από το Δημόσιο. Παλαιότερες επεκτάσεις των μετόχων, με δικούς τους συνεταιρισμούς προμηθειών, όπως ο ΗΡΑΚΛΗΣ, με την εξασφάλιση υψηλών ενοικίων των εγκαταστάσεών τους και άλλων μέσων που συμπεριλαμβάνονται μέσα στις δαπάνες, συνιστούσαν

και εξακολουθούν να συνιστούν μια πολλαπλασιαστική, για όφελος των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ., πολιτική.

Η προτεινόμενη συμφωνία και αυτήν τη φορά δεσμεύει περισσότερο το Ελληνικό Δημόσιο έναντι του Ο.Α.Σ.Θ. και λιγότερο τον Ο.Α.Σ.Θ. έναντι της πόλης και του Δημοσίου. Πρόκειται για ένα σχέδιο συμφωνίας που διευκολύνει τον Ο.Α.Σ.Θ. να συνεχίσει την εκτέλεση και εκμετάλλευση της αστικής συγκοινωνίας στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, αντί να εξυπηρετεί κατά προτεραιότητα την πόλη και τους κατοίκους της.

Διατυπώθηκε από τον εισηγητή του Π.Α.Σ.Ο.Κ. ότι η παλαιά σύμβαση ανατρέπεται, αφού θεσμοθετείται το επιχειρηματικό ρίσκο. Τίθεται κριτήριο απόδοσης και μάλιστα στη σημερινή εποχή, που η Κυβέρνηση του Π.Α.Σ.Ο.Κ. θέλει την ανταγωνιστικότητα και την χρησιμοποιεί ως επιχείρημα, μόνο για τις δημόσιες επιχειρήσεις, τις οποίες και ιδιωτικοποιεί εν ονόματι της ανταγωνιστικότητας και δεν θέλει την ανταγωνιστικότητα στον ιδιώτη που αποτελεί ο Ο.Α.Σ.Θ.. Μέσα από αυτές τις διατάξεις είναι εξασφαλισμένο πλήρως το μέρος και είναι ανεξάρτητο από το επιχειρηματικό ρίσκο, που περιορίζεται μόνο στο να αυξήσει λίγο τις δαπάνες, επειδή το κέρδος υπολογίζεται επί των εσόδων.

Το σχέδιο της συμφωνίας είναι προσαρμοσμένο στις δυνατότητες του Οργανισμού και όχι στις συγκοινωνιακές ανάγκες του πολεοδομικού συγκροτήματος. Η Κυβέρνηση δεν έχει λάβει υπόψη της τεκμηριωμένες προτάσεις της Τ.Ε.Δ.Κ.. Αντ' αυτού φαίνεται να γίνεται ένα άνοιγμα προς τους Ο.Τ.Α., αλλά φοβάμαι ότι αυτό αποτελεί ένα καλύτερο εργαλείο για τον Ο.Α.Σ.Θ., δηλαδή, τα δρομολόγια για τις άγονες περιοχές έξω από τις κεντρικές συνδέσεις, εφόσον δεν τα θέλει ο Ο.Α.Σ.Θ., να μπορεί να τα παίρνει η Τοπική Αυτοδιοίκηση, η οποία, όμως, δεν χρηματοδοτείται από το Δημόσιο, όπως συνεχίζει να χρηματοδοτείται ο Ο.Α.Σ.Θ. και αναγκάζεται να μπει σε μια διαδικασία, κάνοντας τη μελέτη και να τεκμηριώσει την πρότασή της, η οποία τελεί υπό την έγκριση του Σ.Α.Σ.Θ..

Το Σ.Α.Σ.Θ., με τον Πρόεδρό του, που θα διορίζεται από τα καθ' ύλην αρμόδια Υπουργεία, θα αποφασίζει και γι' αυτές τις προτάσεις της Τ.Ε.Δ.Κ.. Η ιδέα του ενιαίου φορέα συγκοινωνιών αποδυναμώνεται με τη σύσταση του Σ.Α.Σ.Θ., που δεν είναι ο προπομπός για τη δημιουργία του ενιαίου φορέα, ενώ θα έπρεπε να ήταν διαφορετικά. Αυτός ο φορέας θα έπρεπε να ήταν περισσότερο ανεξάρτητος και αυτόνομος για την περιοχή της Θεσσαλονίκης. Εάν, η Κυβέρνηση έχει κατά νου να λειτουργήσει έτσι το Σ.Α.Σ.Θ., σ' αυτήν την περίπτωση θα επιδεινωθεί το πρόβλημα, αντί να επιλυθεί.

Αναγκάστηκε το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, μέσα από μια λογική γραφειοκρατικής διεκπεραίωσης, να προχωρήσει σ' αυτήν την ανανέωση της συμφωνίας, παραβλέποντας τις τεχνολογικές εξελίξεις της εποχής και τις εφαρμογές τους στις συγκοινωνίες, ενώ θα μπορούσε η Κυβέρνηση, μέσα απ' αυτό το νομοσχέδιο, να δώσει τη δική της προοπτική για την ενδυνάμωση και ενίσχυση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στα θέματα των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.

Με τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου χάνεται, αντί να δίνεται, η ευκαιρία να αντιμετωπιστούν αυτές οι χρόνιες εκκρεμότητες του κυκλοφοριακού συστήματος της Θεσσαλονίκης.

Όσον αφορά στην αναδιάρθρωση του δικτύου των λεωφορειακών γραμμών, η αναδιάρθρωση των κέντρων με-

τεπιβίβασης δεν έγινε αποδεκτή στη Θεσσαλονίκη και δεν γίνεται αποδεκτή, γιατί δεν εξυπηρετεί τους πολίτες με κάποιες ρυθμίσεις που γίνονται ευκαιριακά, λόγω της υπογραφής της συμφωνίας και της αναφοράς ότι μετά από μία τριετία θα μπορούν να αλλάζουν, να παγιώνονται κάποιες καταστάσεις στη συγκοινωνία της πόλης, που φοβάμαι πως μόνο το συμφέρον των πολιτών της Θεσσαλονίκης δεν βελτιώνουν.

Επίσης, παρατηρούμε ότι η χρονική διάρκεια της συμφωνίας δεν είναι ιδιαίτερα μικρότερη από την υπολογιζόμενη διάρκεια απόσβεσης της αξίας ενός νέου λεωφορείου, δεδομένου ότι η αγορά τους συγχρηματοδοτείται από το Δημόσιο.

Η συμφωνία δεν περιγράφει επακριβώς τις περιπτώσεις μονομερούς καταγγελίας της από το Ελληνικό Δημόσιο.

Θέτει περιορισμούς στο δικαίωμα των εργαζομένων για ελεύθερες συλλογικές διαπραγματεύσεις, ενώ θα πρέπει να ισχύσουν αυτά που ορίζουν οι νόμοι 1876 και 1264.

Ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό δε διασφαλίζεται από την απλή παράθεση δεικτών ενημερωτικού χαρακτήρα. Είναι εξάλλου χαρακτηριστικό ότι η απόκλιση από το στόχο σε μόλις 8 από τους 32 συνολικά δείκτες απόδοσης μπορεί να επισύρει την επιβολή κάποιου προστίμου προς τον Ο.Α.Σ.Θ., καθώς επίσης και ότι σε αυτούς τους 8 δεν περιλαμβάνεται ούτε ένας από τους 4 δείκτες ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού.

Προϋπόθεση για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών είναι η πραγματοποίηση επενδύσεων εκσυγχρονισμού στην κυκλοφοριακή υποδομή από τον Ο.Α.Σ.Θ.. Σε αυτήν την κατεύθυνση, αξιοποιώντας την εμπειρία από τις αστικές συγκοινωνίες των Αθηνών, η νέα συμφωνία θα έπρεπε να περιλαμβάνει σαφέστερο και δεσμευτικό για τον Ο.Α.Σ.Θ. χρονοδιάγραμμα.

Το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης δεν είναι παρά ένα εποπτικό Συμβούλιο, με περιορισμένο ρόλο και ευθύνη.

Η πόλη, όμως, έχει ανάγκη από έναν αποκεντρωμένο, αυτόνομο και αυτεξούσιο φορέα χάραξης συγκοινωνιακής πολιτικής, εκτέλεσης όλων των κυκλοφοριακών έργων στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης και εποπτείας του συνόλου των αστικών μέσων μεταφοράς.

Η νέα συμφωνία θα πρέπει να περιλάβει ρυθμίσεις για τη συγκρότηση και λειτουργία ενός ενιαίου φορέα συγκοινωνιών στην περιοχή. Ενός φορέα με αποφασιστικές αρμοδιότητες στο σχεδιασμό, στο συντονισμό, στον έλεγχο του όλου συστήματος συγκοινωνιών του νομού Θεσσαλονίκης.

Ο Συνασπισμός επιφυλάσσεται να τοποθετηθεί επί της αρχής του παρόντος σχεδίου νόμου κατά τη συζήτησή του στην Ολομέλεια.»

Ο παριστάμενος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χρίστος Βερελής είπε:

«Με τη νέα οικονομική συμφωνία, που περιλαμβάνεται στο νομοσχέδιο, επιχειρούμε και μια συνολική πολιτική για το νομό Θεσσαλονίκης. Τρία είναι τα βασικά θέματα στα οποία στοχεύουμε και αυτά είναι τα εξής:

1) Η δημιουργία για πρώτη φορά ενός κατάλληλου θεσμικού οργάνου στο νομό Θεσ/νίκης, με στόχο τη λήψη μέτρων για τη βελτίωση των αστικών συγκοινωνιακών υπηρεσιών που παρέχονται στους κατοίκους της περιο-

χής. Ενός οργάνου που δεν θα έχει μόνο συμβουλευτικό χαρακτήρα, αλλά και αποφασιστικές αρμοδιότητες.

2) Η εισαγωγή ρυθμίσεων που θα βελτιώνουν συνεχώς την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών.

3) Η βελτίωση των όρων της συμφωνίας του 1980 με αυτήν τη νέα Συμφωνία, η οποία έχει βάθος χρόνου 9 ετών.

Για την επίτευξη του πρώτου στόχου, σημαντική είναι η ίδρυση του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.), που θα αποφασίζει για κάθε θέμα που έχει σχέση με το σχεδιασμό, τον προγραμματισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των αστικών συγκοινωνιών στην ευρύτερη περιοχή του νομού Θεσσαλονίκης, όπως:

α) για τη λήψη μέτρων βελτίωσης του επιπέδου εξυπηρέτησης των επιβατών,

β) για τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των επιβατών,

γ) για τον καθορισμό νέων γραμμών, τις τροποποιήσεις των υφισταμένων, τις μεταβολές των συχνοτήτων εκτέλεσης των γραμμών, την επέκταση των γραμμών και άλλα αντίστοιχα θέματα, και θα εποπτεύει τον Ο.Α.Σ.Θ. και θα ελέγχει την τήρηση των υποχρεώσεων.

Το Σ.Α.Σ.Θ. είναι ένα όργανο, που λόγω της σύνθεσής του έχει αυξημένο πολιτικό κύρος και ταυτόχρονα διαθέτει μια τεχνοκρατική δυνατότητα επεξεργασίας θεμάτων, τα οποία αποτελούν προϋπόθεση, έτσι ώστε το έργο του να είναι ποιοτικά εξασφαλισμένο. Του δίνεται, βέβαια, μια οικονομική αυτοδυναμία, ώστε να υποβοηθεί το έργο του.

Η δεύτερη ενότητα του νομοσχεδίου αφορά στη δυνατότητα επέκτασης της περιοχής αστικών συγκοινωνιών στο ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης. Καθορίζονται απλές και σαφείς διαδικασίες για τις επεκτάσεις της περιοχής του Ο.Α.Σ.Θ., οι βασικότερες από τις οποίες είναι:

α) Η λήψη απόφασης για την επέκταση της αστικής περιοχής λαμβάνεται από το Σ.Α.Σ.Θ., μετά από σχετική μελέτη, με την οποία ρυθμίζονται όλα τα σχετικά θέματα.

β) Η απόφαση επέκτασης τίθεται σε εφαρμογή μετά από έγκριση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, με την οποία εγκρίνονται και τα οικονομικά στοιχεία.

γ) Ο ορισμός σαφών χρονικών ορίων των αποφάσεων επέκτασης. Η πρώτη απόφαση επέκτασης λαμβάνεται μέσα σε έξι μήνες από τη σύσταση του Σ.Α.Σ.Θ. και έκτοτε ανά τριετία. Ενδεχομένως, η τριετία αυτή να μειωθεί σε διετία, αλλά δεν πρέπει να μετατραπεί σε μία αέναη διαδικασία, η οποία θα προκαλεί πιέσεις στα μέλη του Σ.Α.Σ.Θ. για να λαμβάνονται «δημοφιλείς» αποφάσεις.

Επίσης, λαμβάνεται μέριμνα για τη διασφάλιση του υπεραστικού ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, των μετόχων του, των εργαζομένων του, από αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις που θα έχει γι' αυτούς η επέκταση μιας περιοχής. Προβλέπεται πώς θα γίνεται με νέες μετοχές, πώς θα καθορίζονται οι ειδικότητες, οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες για ένταξη στον Ο.Α.Σ.Θ. του προσωπικού, αν ενταχθούν λεωφορεία πάνω από 10% των κυκλοφορούντων κ.λπ.. Άλλη καινοτόμος ενότητα στο νομοσχέδιο αυτό αφορά στη δυνατότητα εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τους Ο.Τ.Α., που βρίσκονται στην περιοχή ευθύνης του Ο.Α.Σ.Θ.. Η προοπτική αυτή αντιμετωπίζεται για πρώτη φορά νομοθετικά. Οι ρυθμίσεις αυτές, όμως, διασφαλίζουν τη συμπληρωματικότητα των εκτελούμενων αστικών συγκοινωνιών από τους Ο.Τ.Α., δηλαδή, δεν δημιουργούμε συνθήκες ανταγωνιστικότητας,

προκειμένου το μεταφορικό έργο να μη γίνεται αντικείμενο έντονης και καταστρεπτικής ανταγωνιστικότητας για τους φορείς αυτούς συνολικά.

Τέταρτη ενότητα είναι η βελτίωση της ποιότητας και ποσότητας των παρεχομένων υπηρεσιών του Ο.Α.Σ.Θ.. Το σύνολο σχεδόν των ρυθμίσεων και ο βασικός στόχος του νομοσχεδίου αποτελούν τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό της Θεσσαλονίκης. Όπως, ήδη, ανέφερα, υπάρχει η δυνατότητα επέκτασης, ορίζεται η ελάχιστη υποχρέωση του Ο.Α.Σ.Θ. να δρομολογεί και να κυκλοφορεί το ελάχιστο 430 λεωφορεία στις γραμμές και με τις συχνότητες που διενεργούνται μέχρι σήμερα και βεβαίως, με την επέκταση των περιοχών και με αποφάσεις του Σ.Α.Σ.Θ., αλλάζουν και οι αριθμοί και οι συχνότητες και ταυτόχρονα παρέχεται η δυνατότητα στο Σ.Α.Σ.Θ. να βελτιώνει την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού με πύκνωση δρομολογίων στις ώρες αιχμής.

Το Σ.Α.Σ.Θ. είναι ένα όργανο που έχει ουσιαστικότερες αρμοδιότητες. Πρέπει να βοηθηθεί από όλους τους φορείς της πόλης και πρέπει να του δοθεί η δυνατότητα να παίξει ένα ρόλο, ο οποίος θα είναι ο ρόλος του οργάνου εκείνου, το οποίο θα αποφασίζει μελλοντικά και για την ένταξη των νέων μορφών συγκοινωνίας της Θεσσαλονίκης, όπως το ΜΕΤΡΟ κ.λπ. και να τα συντονίζει συνολικά.

Για την αύξηση της επιβατικής κίνησης που θα προέλθει μόνο μέσα από βελτίωση και αύξηση των προσφερόμενων συγκοινωνιακών υπηρεσιών παρέχονται κίνητρα σε μετόχους και εργαζόμενους, ώστε να κινούνται και να προσπαθούν συνεχώς προς το στόχο αυτόν. Η υπάρχουσα συμφωνία είναι μια συμφωνία, με το επιχειρηματικό ρίσκο στα όρια του μηδενικού. Σήμερα όλα τα έξοδα αναγνωρίζονται και πληρώνονται τελικά στον Ο.Α.Σ.Θ., όμως αυτό δεν μπορούσε να συνεχισθεί.

Υπάρχει πρόβλεψη και υπάρχουν και οι δικλίδες εκείνες για τη διάθεση σύγχρονων και ασφαλών λεωφορείων στο επιβατικό κοινό της Θεσσαλονίκης, ενώ καθορίζεται ως ανώτερο όριο ηλικίας των λεωφορείων τα 12 χρόνια. Για τη βελτίωση των συνθηκών εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού υπάρχει ιδιαίτερη μέριμνα για τα άτομα με κινητικά προβλήματα.

Ακόμη, ορίζεται υποχρέωση του Σ.Α.Σ.Θ. να εγκρίνει μέχρι 31.6.2001 χάρτη υποχρεώσεων του Ο.Α.Σ.Θ. προς τους καταναλωτές, για τις υπηρεσίες που υποχρεούται να παρέχει, καθώς και τη διαδικασία αποζημίωσης αυτών, αν ο Ο.Α.Σ.Θ. δεν παρέχει το προγραμματιζόμενο ποιοτικά και ποσοτικά έργο.

Σημαντικό στοιχείο, επίσης, για τη συνέχιση της ασκούμενης κοινωνικής πολιτικής είναι η διατήρηση των κομίστρων σε χαμηλά επίπεδα, με την επιδότηση των εισιτηρίων και την καταβολή της διαφοράς από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Ως συντεταγμένη πολιτεία, θα πρέπει να εναρμονιστούμε με τις διάφορες κοινωνικές και οικονομικές καταστάσεις που θα υπάρχουν μετά από 9 χρόνια στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης. Η οικονομική συμφωνία, επομένως, που θα ισχύσει για 9 χρόνια, εκτός από την ποιοτική αναβάθμιση, δημιουργεί και εξοικονόμηση ενός ποσού, για το Ελληνικό Δημόσιο, το οποίο δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητο, ανέρχεται περίπου στα 50 δισ. δραχμές σε σχέση με τη σημερινή συμφωνία.

Με το υπάρχον οικονομικό μοντέλο ο Ο.Α.Σ.Θ. είχε τη δυνατότητα να προγραμματίζει και να πραγματοποιεί συ-

γκοινωνιακό έργο, χωρίς κανένα απολύτως επιχειρηματικό ρίσκο και χωρίς να αντιμετωπίζει κανένα έλλειμμα. Ο Ο.Α.Σ.Θ. είχε τη δυνατότητα να πραγματοποιεί επενδύσεις και να συνάπτει συλλογικές συμβάσεις εργασίας, έχοντας εξασφαλισμένη την οποιαδήποτε δαπάνη πραγματοποιούσε. Αυτό, βεβαίως, είναι μια ιδιότυπη μορφή «επιχειρείν», αλλά πιστεύω ότι υποχρέωση της Κυβέρνησης ήταν να δώσει κίνητρα επιχειρηματικότητας.

Δώσαμε, λοιπόν, μια σειρά από νέες διατάξεις, οι οποίες δίνουν απαντήσεις σε μια σειρά από ερωτήματα. Το πρώτο ερώτημα ήταν, εάν η ποιότητα των υπηρεσιών, που ήδη είναι καλή και αποδεκτή, θα μπορούσε να γίνει καλύτερη, εάν θα μπορούσε να υπάρξει ποσοτική βελτίωση μεταφοράς επιβατών, καθώς και βελτιωμένες συνθήκες κατά τη μεταφορά, όπως κλιματισμός κ.λπ.. Επίσης, μας απασχόλησε το ερώτημα για το κόστος των παρεχομένων υπηρεσιών: Μπορεί να είναι μικρότερο; Το Ελληνικό Δημόσιο παρέχει σήμερα στον Ο.Α.Σ.Θ. επιδότηση 171 δραχμές ανά μετακινούμενο επιβάτη. Το συνολικό ποσό είναι πολύ μεγάλο και ανέρχεται περίπου στα 25 δισ. δραχμές κατ' έτος, με τη μέχρι σήμερα ισχύουσα σύμβαση. Από εκεί και πέρα υπάρχει η δυνατότητα να αναπτυχθεί ένα σύστημα ανάπτυξης και άλλων μορφών αστικών συγκοινωνιών, συμπληρωματικών στο έργο του Ο.Α.Σ.Θ., που θα βελτιώσουν τη ζωή των ανθρώπων της Θεσσαλονίκης.

Οι ρυθμίσεις που αφορούν στη βελτίωση του έργου του Ο.Α.Σ.Θ., σε ό,τι αφορά στα καθαρά πλέον οικονομικά στοιχεία, είναι πρώτο το επιχειρηματικό κέρδος. Με την ισχύουσα συμφωνία, το επιχειρηματικό κέρδος ανέρχεται στο 15% επί απασχολούμενου κεφαλαίου. Ως απασχολούμενο κεφάλαιο εθεωρείτο η εκάστοτε πραγματική αξία των λεωφορείων. Με τη νέα συμφωνία, αφ' ενός μεν το επιχειρηματικό κέρδος μειώνεται κατά 33% έναντι της χρήσης του 2000 και αφ' ετέρου ανάγεται σε 3 βασικά στοιχεία. Πρώτον, κατά 50% θα υπολογίζεται επί των εσόδων από κόμιστρα και άλλες πηγές και θα καταβάλλεται κάθε προσπάθεια από τον Ο.Α.Σ.Θ. να αυξηθεί η επιβατική κίνηση. Κατά 50% θα λογίζεται επί της λογιστικής αξίας των παγίων στοιχείων, ώστε να υπάρχει κίνητρο αύξησης των επενδύσεων και βελτίωσης της υποδομής. Με αυτά τα δύο στοιχεία εισάγουμε για πρώτη φορά στον Ο.Α.Σ.Θ. το επιχειρηματικό ρίσκο, τη μείωση επιχειρηματικού κέρδους, αν δεν επιτευχθούν οι στόχοι σε κάποια χρήση, την αύξηση του επιχειρηματικού κέρδους, αν υπερκαλύπτονται και την απόδοση επιπλέον εσόδων κατά 40% στους μετόχους και κατά 40% στους εργαζόμενους, ως πριμ παραγωγικότητας.

Όσον αφορά στο προσωπικό, αναγνωρίζονται όλες οι δαπάνες μισθοδοσίας που προκύπτουν από τη συλλογική σύμβαση εργασίας. Από το 2001 και έκτοτε, οι μεταβολές στις δαπάνες μισθοδοσίας του προσωπικού θα αναγνωρίζονται με την αύξηση κάθε χρόνου, έναντι του προηγούμενου χρόνου, σε ποσοστό ίσο με τη μεταβολή του δείκτη τιμών καταναλωτή, συν 1%. Δεν μπορούμε να παρέμβουμε στις σχέσεις του Ο.Α.Σ.Θ. με το προσωπικό του. Στο παρόν νομοσχέδιο καταγράφουμε το τι αναγνωρίζουμε.

Δίνονται κίνητρα στους εργαζόμενους. Με τη βελτίωση των υπηρεσιών και την αύξηση της κίνησης, προκύπτει το ποσοστό του 40% (που είναι η διαφορά που θα προκύψει) και αυτό κατανέμεται ως πριμ παραγωγικότητας στους εργαζόμενους.

Το παρόν νομοσχέδιο ρυθμίζει θέματα ενοικίων των α-

μαξοστασιών και των γραφείων της διοίκησης. Υπάρχει ειδική πρόβλεψη για το αποθεματικό απόσβεσης επενδύσεων. Με την ισχύουσα Σύμβαση, οι δαπάνες αυτές κατανέμονται σε διάφορες κατηγορίες και αναγνωρίζονται απολογιστικά με ένα επιπλέον περιθώριο 2% απροβλέπτων δαπανών. Αυτές οι ρυθμίσεις προκαλούσαν τάσεις διόγκωσης, αφού όλες αναγνωρίζονταν και καλύπτονταν. Και αυτό σταματά να ισχύει. Με τη σύμβαση ορίζεται ότι εντός του 2001 θα συνταχθεί, με μέριμνα του Σ.Α.Σ.Θ., μελέτη εξοικονόμησης ενέργειας, η οποία αφού εγκριθεί με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, θα τεθεί σε εφαρμογή την 1.1.2002.

Στο άρθρο 10 του νομοσχεδίου υπάρχουν διατάξεις που αφορούν στον Ο.Σ.Ε., ο οποίος έχει τη δυνατότητα να ιδρύει επιχειρήσεις που δεν έχουν άμεσα σχέση με το μεταφορικό του έργο. Αυτό υπήρχε στο ν. 2671/98. Όμως, για ασφάλεια δικαίου, κάνουμε αυτήν τη ρύθμιση και ορίζουμε ότι δεν χρειάζεται να υπάρχει απόλυτη σύνδεση με το μεταφορικό έργο του Ο.Σ.Ε.. Σωστά, αναφέρθηκε ότι ο Ο.Σ.Ε. είναι ένας ελλειμματικός οργανισμός. Υπάρχουν δραστηριότητες που ο Ο.Σ.Ε. θα μπορούσε να ασκήσει και δεν είναι μακριά από το αντικείμενό του. Έτσι, ο Ο.Σ.Ε. θα μπορούσε να βελτιώσει και τα οικονομικά του. Μια πρώτη δραστηριότητα είναι η εκμετάλλευση της ακίνητης περιουσίας του, μέσω κάποιας εταιρείας. Ως προς τη δεύτερη δραστηριότητα, θα αναφέρω τις τηλεπικοινωνίες. Ο Ο.Σ.Ε. διαθέτει ένα δίκτυο, το οποίο έχει αξία και θα πρέπει να το εκμεταλλευτεί. Και αυτή η δραστηριότητα θα αποφέρει οικονομικό όφελος στον Ο.Σ.Ε..

Σχετικά με τις απαλλοτριώσεις, να σας πω ότι και σε αυτό το θέμα κάνουμε κάτι που έχουμε κάνει και με τα υπόλοιπα ολυμπιακά έργα. Κάνουμε συντμήσεις προθεσμιών, στις λίγες περιπτώσεις που αφορούν στον προαστιακό σιδηρόδρομο και δεν έχουν συντελεστεί ακόμη οι απαλλοτριώσεις. Γνωρίζετε τι προβλήματα μπορεί να δημιουργήσει μία καθυστέρηση κάποιων απαλλοτριώσεων.

Με το συζητούμενο νομοσχέδιο, η διαδικασία χορήγησης διπλώματος οδήγησης γίνεται πιο αυστηρή και περισσότερο διαφανής. Είναι γνωστό ότι τα διπλώματα οδήγησης έχουν μεταφερθεί στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Δεν ιδρύουμε κάποιο καινούργιο όργανο. Το Συμβούλιο Επιθεωρητών του Υπουργείου υπάρχει. Δίνουμε το δικαίωμα σε αυτό το Συμβούλιο, πριν πάρει διπλώμα ο υποψήφιος οδηγός, να τον υποβάλει σε επανεξέταση αμέσως μετά την ολοκλήρωση της πρώτης εξέτασης. Θα υπάρξει μια βελτίωση της ποιότητας εξέτασης και αυτό θα συντελέσει στο να υπάρχουν οδηγοί που θα έχουν τέτοια προσόντα, που να ανταποκρίνονται στις πραγματικές καταστάσεις οδήγησης.

Πιστεύουμε ότι το Σώμα Επιθεωρητών διαθέτει άκρως υπαλλήλους, οι οποίοι θα βοηθήσουν την όλη διαδικασία. Έχουμε εισαγάγει ένα νέο σύστημα στις θεωρητικές εξετάσεις και υπάρχει η κατάλληλη υποδομή. Μέσω ηλεκτρονικών υπολογιστών γίνεται η θεωρητική εξέταση των υποψηφίων και έτσι απομακρύνουμε τον ανθρώπινο παράγοντα, ο οποίος θα μπορούσε, εκ παραδρομής ή για άλλους λόγους, να βαθμολογήσει θετικότερα από ό,τι δικαιούται έναν υποψήφιο.»

Στη συνέχεια η Επιτροπή έκανε δεκτές τροποποιήσεις και νομοτεχνικές βελτιώσεις που πρότεινε ο παριστάμενος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χρίστος Βερελής, καθώς και τις υπ' αριθμ. 307/16 και 308/17 τροπολογίες.

Τέλος, το σχέδιο νόμου έγινε δεκτό, κατά πλειοψηφία, κατ' αρχήν, κατ' άρθρο και στο σύνολό του.

Τα πρακτικά των συνεδριάσεων ευρίσκονται στη Γραμματεία της Διαρκούς Επιτροπής Κοινωνικών Υποθέσεων και είναι στη διάθεση των κ.κ. Βουλευτών.

ΕΚΘΕΣΗ

Η Διαρκής Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων, αφού έλαβε υπόψη, κατά την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών «Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις», τις αγορεύσεις του Εισηγητή της Πλειοψηφίας κ. Νικολάου Γκεσουλή, του Εισηγητή της Μειοψηφίας κ. Γεωργίου Ορφανού, του Ειδικού Αγορητή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Άγγελου Τζέκη, της Ειδικής Αγορήτριας του Συνασπισμού της Αριστεράς και Προόδου κυρίας Ασημίνας Ξηροτύρη-Αικατερινάρη, καθώς και των μελών της, αποδέχθηκε, κατά πλειοψηφία, το παραπάνω σχέδιο νόμου κατ' αρχήν, κατ' άρθρο και στο σύνολό του και εισηγείται τη ψήφισή του από τη Βουλή, όπως διαμορφώθηκε από την Επιτροπή και τον παριστάμενο Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χρίστο Βερελή.

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 Σχε-

δίου Θεσσαλονίκης (Ο.Π.Θ.), ο οποίος προτείνεται με τον αναπληρωτή του από τον Ο.Π.Θ..

θ. Τον Διευθυντή της Αστυνομικής Διεύθυνσης Θεσσαλονίκης, με αναπληρωτή του τον Διοικητή της Υπηρεσίας Τροχαίας 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 δέσμευση 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 οριστεί 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 του Διοικητικού Συμβουλίου αυτού και ένας εκπρόσωπος 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 (στεγάστρα, 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 Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.), που καταρτίζει 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 από τον Ο.Α.Σ.Θ. 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 καταβάλει, από τον πιο πάνω ειδικό λογαριασμό, 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. μπο-

ρεί, 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 Ο.Τ.Α. πρώτης βαθμίδας 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.

Το εισφερόμενο κεφάλαιο υπολογίζεται με βάση το λόγο των νέων μετοχών προς τις υπάρχουσες, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παρ. 1 του παρόντος, πολλαπλασιαζόμενο με την λογιστική αξία του επενδυμένου κεφαλαίου των παγίων στοιχείων όπως προσδιορίζεται στον ισολογισμό της προηγούμενης χρήσης.

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 αποκτώνται, 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 του 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 οικονομικής συμφωνίας του άρθρου 8.

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 έξοδό 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.

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 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 Επιχειρηματικών 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. Οι κατά την υπογραφή της παρούσας οικονομικής συμφωνίας απασχολούμενοι Διευθυντές, αν αντικατασταθούν διατηρούν την εξαρτημένη σχέση εργασίας τους με τον Ο.Α.Σ.Θ., μέχρι τη συνταξιοδότησή τους ή την αποχώρησή τους από αυτόν.

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, περιέρχονται, 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 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.

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 στεγαστρών που τοποθετούνται στις στάσεις των αστικών συγκοινωνιών. Στον Ο.Α.Σ.Θ. διατίθεται δωρεάν επαρκής επιφάνεια επί των στεγαστρών 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, υπολογίζονται 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 ενοίκιαση 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, ασθένειας 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 προσαρμογής του αριθμού εργαζομένων κατά ειδικότητα, στους συντελεστές που αναφέρονται παρακάτω. Στα πλαίσια της υποχρέωσης αυτής, ο Ο.Α.Σ.Θ. μπορεί να συμπληρώνει τις θέσεις των αποχωρούντων, για οποιονδήποτε λόγο, εργαζομένων στον Ο.Α.Σ.Θ. 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 βαρδίων. Ως αριθμός βαρδίων 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- Σταθμάρχες- 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 αναγόμωσης αυτών.

Ως ελάχιστη διάρκεια ζωής κάθε ελαστικού, με ενδιάμεση αναγόμωση 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 αναγόμωσης 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 συνυπολογιζόμενης 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 κέρδος 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 31.12.2000 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 οικοπέδα, κτίρια, περίπτερα, σταθμαρχία 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 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 30.6.2001.

2. Για τον υπολογισμό του προσήκοντος κομίστρου ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να υποβάλλει στους Υπουργούς Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών το πρώτο 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, προκειμένου να καθοριστούν τα κόμιστρα. Η υποβολή των πιο πάνω στοιχείων για τη χρήση του 2001 θα γίνει μέχρι 30.4.2001.

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, σύμ-

φωνα 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 δεκαήμερο 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.

6. Με την απόφαση καθορισμού των κομίστρων του Ο.Α.Σ.Θ., δύναται να καθορίζονται μεγαλύτερης τιμής εισιτήρια, τα οποία θα πωλούνται αποκλειστικά από οδηγούς εντός των λεωφορείων, σε επιβάτες που δεν είναι εφοδιασμένοι με το προβλεπόμενο εισιτήριο. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται και κάθε σχετικό θέμα. Οι εισπράξεις από την πώληση των υπερτιμημένων εισιτηρίων αποτελούν έσοδο του Ο.Α.Σ.Θ..

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 πλήρως 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 από 1.1.2002 των λεωφορείων που 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, δύνανται 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 σύμβασης 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 παραλλήλως 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 5,6,7,8,9,10,11,12,13 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 απαλλοτριώσεων, των ως άνω εταιρειών 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 περισσότερων 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.»

15. Στο άρθρο 19 του ν. 2671/1998 (ΦΕΚ 289 Α) προστίθεται η εξής παράγραφος:

«10. Ο Γενικός Επιθεωρητής και οι Επιθεωρητές-Ελεγκτές του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, δεν εξετάζονται και δεν διώκονται για γνώμη που διατύπωσαν, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Εξαιρούνται των ανωτέρω η περίπτωση δόλου, η παραβίαση του απορρήτου των πληροφοριών και στοιχείων που περιήλθαν σε γνώση τους κατά την άσκηση των καθηκόντων τους και η παράβαση του καθήκοντος εχεμύθειας, στην οποία υποχρεούνται οι υπηρετούντες στο Σ.Ε. Ε. Υ. Μ. Ε και μετά την αποχώρησή τους από αυτό. Στην περίπτωση κατά την οποία ο Γενικός Επιθεωρητής και οι Επιθεωρητές Ελεγκτές διώκονται ή ενάγονται για πράξεις ή παραλείψεις στις οποίες προέβησαν κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, μπορούν να παρίστανται ενώπιον των δικαστηρίων με μέλη του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (Ν. Σ. Κ.), υπό την προϋπόθεση ότι το σχετικό αίτημα θα εγκριθεί από τον Πρόεδρο του Ν. Σ. Κ.. Οι διατάξεις αυτές ισχύουν αναδρομικά από την ημερομηνία ισχύος του ν. 2671/1998.

16 Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 17 του ν. 2527/1997 (Φ.Ε.Κ. 206 Α') και μετά τη φράση «... στο Συνήγορο του Πολίτη,» προστίθεται η φράση « στο Σώμα Ελεγκτών - Επιθεωρητών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών» .

17. Μετά το πρώτο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 16 του ν. 2592/1998 (Φ.Ε.Κ. 57 Α') προστίθεται νέο εδάφιο, ως εξής:

«Η ειδική κατ' αποκοπή αμοιβή του ανωτέρω εδαφίου καταβάλλεται επίσης:

α) Στους Επιθεωρητές - Ελεγκτές του Σ.Ε.Ε.Υ.Μ.Ε., που διενεργούν επιθεωρήσεις και ελέγχους της εκπαίδευσης και της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών.

β) Στους απασχολούμενους, με οποιαδήποτε σχέση, στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και στις Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών και Κ.Τ.Ε.Ο. των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, στους οποίους ανατίθεται, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις, η εκτέλεση του ειδικού έργου της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών είτε εκτελούν το έργο ως εξεταστές πρωτοβάθμιας ή δευτεροβάθμιας επιτροπής είτε υπό τη μορφή βοηθητικού έργου».

Άρθρο 11

Ρύθμιση θεμάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

1. Μετά το άρθρο 191 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου που κυρώθηκε με το ν.1815/1988 (ΦΕΚ 250 Α') προστίθεται άρθρο 191α, το οποίο έχει ως εξής:

« Άρθρο 191α Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Με προεδρικά διατάγματα ενσωματώνονται στην εθνική νομοθεσία Κανονισμοί και Εγχειρίδια του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Joint Aviation Authorities J.A.A.).

2. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών εισάγονται στο εθνικό δίκαιο τα Παραρτήματα (Annexes) και Τεχνικά Εγχειρίδια (Documents and Circulars) της Σύμβασης του Σικάγο «περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας», η οποία κυρώθηκε με το ν. 211/1947 (ΦΕΚ 35 Α'), καθώς και οι αποφάσεις και οι Κανονισμοί του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια των Πτήσεων (EUROCONTROL).»

2. Στο τέλος του άρθρου δέκατου τρίτου του ν. 2338/1995 «Κύρωση Σύμβασης Ανάπτυξης του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα, κ.λπ.» (ΦΕΚ 202 Α') προστίθεται παράγραφος 7, που έχει ως εξής:

«7. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών, Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομικών συνιστάται περιφερειακή Μονάδα της Υ.Π.Α., με έδρα το Νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών στα Σπάτα ως Αεροπορική Αρχή. Με το ίδιο διάταγμα καθορίζεται το επίπεδο οργάνωσης της Μονάδας, οι αρμοδιότητές της, η διάρθρωση και η στελέχωσή της, καθώς και ο τρόπος σύνδεσής της με την Κεντρική Υπηρεσία της Υ.Π.Α.. Η σύσταση της Μονάδας αυτής δεν συνεπάγεται αύξηση οργανικών θέσεων της Υ.Π.Α..

Η Μονάδα είναι η εποπτική και ρυθμιστική Αρχή στο Νέο Διεθνή Αερολιμένα σε θέματα σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων του αεροπορικού δικαίου και τη συστηματική διενέργεια επιτόπιων επιθεωρήσεων ασφαλείας και προστασίας των πτήσεων και του Αερολιμένα. Όπου στην κείμενη νομοθεσία αναφέρεται «Ο Διοικητής του Αερολιμένα» ή «ο Αερολιμενάρχης» στα πλαίσια άσκησης κρατικών αρμοδιοτήτων, εννοείται για το Διεθνή Αερολιμένα στα Σπάτα, ο Προϊστάμενός της κατά τα ανωτέρω Αεροπορικής Αρχής».

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 από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν διαφορετικά ορίζεται σε επί μέρους άρθρα αυτού.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ,
ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

Β. Παπανδρέου

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ν. Χριστοδουλάκης

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Χ. Βερελής

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Κ. Λαλιώτης

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Γ. Παπαντωνίου

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ
ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

Αν. Γιαννίτσης

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ- ΘΡΑΚΗΣ

Γ. Πασχαλίδης

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ

Μ. Χρυσοχοϊδης

Αθήνα, 22 Φεβρουαρίου 2001

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ

Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΦΩΤΕΙΝΗ ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ