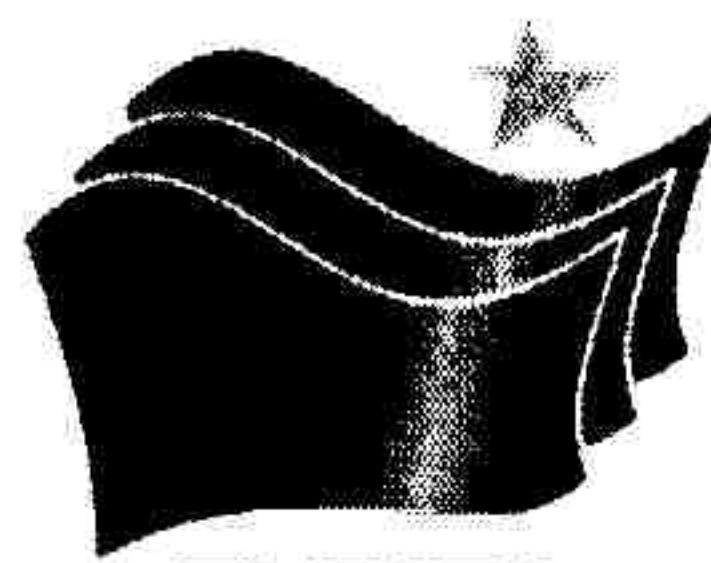




ΣΥΡΙΖΑ
ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ

4182/461...
31 10 14

31/10/2014

Ερώτηση και Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων

Προς τους κ.κ. Υπουργούς:

- Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

- Οικονομικών

Θέμα: Η νέα οικονομική συμφωνία του ΟΑΣΘ με το Δημόσιο (Φ.Ε.Κ. Β 2283/26.08.14) οδηγεί στην επιβάρυνση των επιβατών, ενώ διατηρεί αμείωτα τα ετήσια κέρδη των μετόχων και συντηρεί το διαχρονικό σκάνδαλο των συμβάσεων του Δημοσίου με τον ΟΑΣΘ

Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης είναι Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου, ιδρύθηκε το 1957 με το Νομοθετικό Διάταγμα 3721/1957 και εκτελεί το έργο των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης, με συμβάσεις παραχώρησης (οικονομικές συμφωνίες) που υπογράφονται μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Α.Σ.Θ.

Οι Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις που υπεγράφησαν τον Αύγουστο από τα Υπουργεία Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σχετικά με τον ΟΑΣΘ αποτελούν νέα οικονομική συμφωνία του ελληνικού Δημοσίου με τον Οργανισμό. Κατά παράβαση του ευρωπαϊκού κανονισμού 1370/2007 και των όσων προβλέπει για τη διάρκεια των οικονομικών συμφωνιών (άρθρα 4 και 8).

Οι συγκεκριμένες ΚΥΑ αναγνωρίζουν και ενσωματώνουν τις αποφάσεις του Διαιτητικού Δικαστηρίου για το διάστημα 2010-2013 ως προς το ύψος της αντισταθμιστικής οφειλής – η οποία συνιστά κρατική επιδότηση του εισιτηρίου που καταβάλλει ετησίως το δημόσιο. Το ύψος αυτής προκύπτει από τη διαφορά του προσήκοντος κομίστρου με την ισχύουσα τιμολογιακή πολιτική που καθορίζεται από την κυβέρνηση. Για το διάστημα αυτό το δημόσιο θα καταβάλει στην επιχείρηση ποσό άνω των 120 εκ. Ευρώ. Μάλιστα, αναφορικά με το έτος 2012 η ΚΥΑ αναγνωρίζει οφειλή πολύ μεγαλύτερη από την

επιδικασθείσα, αναγνωρίζοντας μικρότερα έσοδα του Οργανισμού από τα πραγματικά που κατέγραψε το Διαιτητικό Δικαστήριο.

Στην νέα συμφωνία, προβλέπεται μείωση μισθών 5%, αναπροσαρμογή της τιμής του εισιτηρίου και περιορισμός της αντισταθμιστικής καταβολής του ελληνικού Δημοσίου στην κάλυψη των ελλειμμάτων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης για την περίοδο 2015-2017. Η αναπροσαρμογή αυτή προβλέπει ότι από την 1η Οκτωβρίου το βασικό εισιτήριο αυξάνεται από 0,80 σε 1 ευρώ και το εισιτήριο των δύο μετακινήσεων από 0,90 σε 1,20 ευρώ, ενώ μειώνεται και η διάρκεια χρήσης του από 90 σε 70 λεπτά. Έτσι, προβλέπεται η αύξηση των εσόδων του ΟΑΣΘ κατά 50 εκ. Ευρώ ετησίως περίπου, από την οποία θα χρηματοδοτηθεί το μεγαλύτερο μέρος της μείωσης της κρατικής επιδότησης, καθώς και από τη συρρίκνωση των μισθολογικών δαπανών και των αποσβέσεων.

Ωστόσο, το κόστος για το επιβατικό κοινό αυξάνεται από 25% έως 33%, σε μια περίοδο που το εισόδημα της κοινωνικής πλειοψηφίας έχει συρρικνωθεί δραματικά, τα κέρδη των μετόχων, αφορολόγητα στην πηγή, είναι τα μόνα που παραμένουν ανέγγιχτα από την νέα οικονομική συμφωνία. Συγκεκριμένα, κατά το διάστημα 2009-2013 το επιχειρηματικό κέρδος κυμάνθηκε από 16 έως 17 εκ. ευρώ περίπου, ενώ για την περίοδο 2014-2017 οι προβλέψεις διατηρούν το κέρδος σταθερό στα 16.450.000 ευρώ.

Σημειωτέον ότι η συγκεκριμένη είναι η τρίτη αύξηση των εισιτηρίων που έχει επιβληθεί μέσα στο χρονικό διάστημα 2009 - 2014, με αποτέλεσμα το κόστος του απλού εισιτηρίου να έχει διπλασιαστεί από το 2009 που αντιστοιχούσε σε 0,50 ευρώ. Σύμφωνα μάλιστα με την ΚΥΑ τα πρόστιμα που θα επιβάλλονται σε όσους αδυνατούν να πληρώσουν εισιτήριο, θα στέλνονται πλέον για βεβαίωση στις εφορίες για να πληρωθούν πολλαπλάσια.

Η νέα συμφωνία, όχι μόνο αυξάνει την οικονομική επιβάρυνση των λαϊκών στρωμάτων της Θεσσαλονίκης, αλλά επιδεινώνει και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ένα από τα σημεία της ΚΥΑ αφορά στην επέκταση του ορίου ζωής των οχημάτων του ΟΑΣΘ, το οποίο αυξάνεται από τα 15 στα 20 χρόνια (ενώ μέχρι το 2008 ήταν 12 χρόνια). Αυτό σημαίνει ότι οι μέτοχοι απαλλάσσονται για τα επόμενα χρόνια από την υποχρέωση να προχωρήσουν σε μαζική αντικατάσταση λεωφορείων, σε βάρος της ασφάλειας των επιβατών και του περιβάλλοντος της πόλης και ενώ έχουν ήδη εισπράξει, μέσω της αντισταθμιστικής καταβολής, τις αποσβέσεις.

Επιπλέον, όπως είναι γνωστό, τα δρομολόγια μετά τις 12 μ.μ. – με την εξαίρεση της γραμμής που συνδέει το Κέντρο με το Αεροδρόμιο – έχουν ήδη σταματήσει, με αποτέλεσμα ολόκληρη η Θεσσαλονίκη να μένει χωρίς μέσα μαζικής μεταφοράς τις νυχτερινές ώρες.

Επειδή η αύξηση του εισιτηρίου των αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης επιβάλλεται σε μια χρονική στιγμή που τα εισοδήματα των συμπολιτών μας

έχουν συρρικνωθεί δραματικά από τις μνημονιακές πολιτικές και δεν αντέχουν άλλες επιβαρύνσεις.

Επειδή η Θεσσαλονίκη τείνει να καταστεί η πρωτεύουσα της ανεργίας στη χώρα μας, με ποσοστό ανέργων πάνω από 32%.

Επειδή η οικονομική συμβολή του δημοσίου στον ΟΑΣΘ στόχο έχει τη διατήρηση χαμηλών εισιτηρίων για τους πολίτες και τη διασφάλιση του κοινωνικού χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης και όχι το επιχειρηματικό κέρδος των μετόχων.

Επειδή οι αστικές συγκοινωνίες θα έπρεπε να αποτελούν μια δημόσια υπηρεσία με στόχο την ποιοτική και ασφαλή μετακίνηση των πολιτών και την κυκλοφοριακή ελάφρυνση των αστικών κέντρων και όχι την αποκόμιση κερδών, ωστόσο οι οικονομικές εκτιμήσεις για τον ΟΑΣΘ παρουσιάζουν ποσοστά κέρδους άνω του 10%.

Επειδή ο ΟΑΣΘ και η κυβέρνηση επικαλούνται οικονομικούς λόγους για την αύξηση της τιμής των εισιτηρίων, ωστόσο υπάρχουν ζητήματα διαφανούς λειτουργίας του οργανισμού, του οποίου το μετοχολόγιο και οι ισολογισμοί θα πρέπει να είναι στη διάθεση των πολιτών, οι οποίοι έχουν δικαίωμα να γνωρίζουν την ακριβή οικονομική κατάσταση ενός οργανισμού τον οποίο χρηματοδοτούν είτε άμεσα ως επιβάτες είτε έμμεσα ως φορολογούμενοι.

Επειδή αρκετοί είναι οι μαθητές οι οποίοι για να πάνε από το σπίτι στο σχολείο τους και το αντίστροφο και δεν εξυπηρετούνται από σχολικά λεωφορεία, χρησιμοποιούν τις αστικές γραμμές του ΟΑΣΘ (π.χ. μαθητές από Νέους Επιβάτες πηγαίνουν στο Γυμνάσιο και Λύκειο της Περαιάς 4-5 στάσεις) πληρώνοντας καθημερινά μειωμένο μεν εισιτήριο με το μαθητικό πάσο, αλλά καθόλου ευκαταφρόνητο ποσό για τον οικογενειακό προϋπολογισμό σε συνθήκες γενικευμένης ύφεσης και μάλιστα κατά ευθεία παράβαση της ΚΥΑ 24001/2013(ΦΕΚ 1449Β/14/6/2013) που προβλέπει την έκδοση Ειδικού Μαθητικού Δελτίου για τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ.

Επειδή η μετακίνηση των πολιτών είναι κοινωνικό και ατομικό δικαίωμα και όχι προνόμιο μόνον όσων έχουν να πληρώσουν.

Ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:

1. Για ποιο λόγο παρατάθηκε το 2008, πριν τη λήξη της προηγούμενης οικονομικής συμφωνίας, με το ν. 3652/2008, η οικονομική συμφωνία του ελληνικού δημοσίου με τον ΟΑΣΘ χωρίς να καθοριστεί συγκεκριμένη ημερομηνία λήξης της σύμβασης, κατά παράβαση του ευρωπαϊκού κανονισμού μεταφορών 1370/2007 (αρ. 4 και 8);

2. Προτίθενται να αποσύρουν τις ΚΥΑ με τις οποίες αυξάνονται οι τιμές των εισιτηρίων και κατοχυρώνονται τα κέρδη των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ.;
3. Πότε σκοπεύουν να προχωρήσουν σε έλεγχο σε βάθος της οικονομικής και διοικητικής λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ. και παράλληλα να δώσουν στη δημοσιότητα το πόρισμα των ελεγκτών των υπηρεσιών Μεταφορών και Οικονομικών για τις χρήσεις 2004 – 2006, το οποίο υποβλήθηκε στις 06.04.2011;
4. Πότε σκοπεύουν να δώσουν στη δημοσιότητα το πόρισμα της Ομάδας Εργασίας για θέματα Ο.Α.Σ.Θ. που συγκροτήθηκε με την αριθ. Α οικ. 36064/3406/25.07.2014 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων;
5. Τι μέτρα θα λάβουν άμεσα για την δωρεάν μετακίνηση ανέργων, και ευπαθών κοινωνικών ομάδων; Για ποιο λόγο δεν έχουν εκταμιευτεί τα χρήματα από το σχετικό πρόγραμμα του ΕΣΠΑ για τη δωρεάν μετακίνηση των ανέργων; Προτίθενται να προβούν άμεσα στη σχετική εκταμίευση;
6. Με ποιο δικαίωμα μετατρέπουν τη δημόσια διοίκηση σε εισπράκτορα μιας ιδιωτικής εταιρίας στερώντας, παράλληλα, τους πολίτες της Θεσσαλονίκης από το δικαίωμά τους να προσφεύγουν στη δικαιοσύνη έναντι των αυθαιρεσιών των ελεγκτικών οργάνων του Ο.Α.Σ.Θ.;
7. Με δεδομένα και τα ισχύοντα στις χώρες της Ε.Ε., προτίθενται να αναθέσουν την έκδοση του ηλεκτρονικού εισιτηρίου στο Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης παίρνοντας υπόψιν και την αδιαφάνεια στην οικονομική λειτουργία του ΟΑΣΘ;
8. Τι μέτρα θα λάβουν ώστε να μεταφέρονται δωρεάν οι μαθητές που μετακινούνται με αστική συγκοινωνία τις ημέρες του σχολείου και δεν εξυπηρετούνται από σχολικά λεωφορεία, με Ειδικό Μαθητικό Δελτίο;

ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

Παρακαλούμε να κατατεθούν τα παρακάτω έγγραφα για πληρέστερη ενημέρωση της Βουλής:

α) το πόρισμα των ελεγκτών των υπηρεσιών Μεταφορών και Οικονομικών για τις χρήσεις 2004 – 2006, το οποίο υποβλήθηκε στις 06.04.2011.

β) το πόρισμα της Ομάδας Εργασίας για θέματα Ο.Α.Σ.Θ. που συγκροτήθηκε με την αριθ. Α οικ. 36064/3406/25.07.2014 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Οι ερωτώντες βουλευτές:

Χαραλαμπίδου Δέσποινα

Αμανατίδης Ιωάννης

Αρμανατίδου-Πασχαλίδου Ευαγγελία

Γαϊτάνη Ιωάννα

Κουράκης Τάσος

Ουζουνίδου Ευγενία