

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο Σχέδιο Νόμου

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

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

I. Επί της αρχής

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



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



Προς εξυπηρέτηση των παραπάνω στόχων προτιμήθηκε η συγχώνευση των εταιρειών ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΑΜΕΛ, ΗΣΑΠ και ΤΡΑΜ, προκειμένου οι βασικοί πάροχοι συγκοινωνιακού έργου να ανέρχονται πλέον σε δύο αντί για πέντε

που είναι μέχρι σήμερα. Είναι προφανές βέβαια ότι η μέριμνα για την βελτίωση του παρεχόμενου έργου και την περαιτέρω εξυγίανση των εν λόγω φορέων είναι συνεχής. Έτσι, επιτάσσεται να προβληματιστεί η Διοίκηση για την τελική ενοποίησή των παραπάνω εταιρειών σε έναν μοναδικό φορέα, ζήτημα που θα αποτελέσει αντικείμενο διαλόγου και έρευνας σε σύντομο χρόνο.

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

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

Το πρώτο κεφάλαιο προβλέπει τη συγχώνευση των εταιρειών – φορέων συγκοινωνιών σε δύο εταιρείες: Την εταιρεία «ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΟΣΥ»), η οποία θα αποτελέσει το νέο φορέα οδικών συγκοινωνιών και θα προκύψει από την απορρόφηση της ΗΛΠΑΠ από την ΕΘΕΛ και την εταιρεία «ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΣΤΑΣΥ»), η οποία θα αποτελέσει το νέο φορέα μέσων σταθερής τροχιάς και θα προκύψει από την απορρόφηση των ΗΣΑΠ και ΤΡΑΜ από την ΑΜΕΛ. Ο ΟΑΣΑ θα είναι ο αποκλειστικός μέτοχος των δύο εταιρειών. Για την διαδικασία των συγχωνεύσεων, λαμβανομένης υπόψη της επιτακτικής ανάγκης για την ταχεία και επιτυχή ολοκλήρωση του όλου εγχειρήματος, το σχέδιο νόμου εισάγει συγκεκριμένες παρεκκλίσεις από τις γενικές διατάξεις του ΚΝ 2190/1920 περί α.ε. Τούτο, άλλωστε, συνάδει και με τη μονομετοχική σύνθεση των εταιρειών που συμμετέχουν στη συγχώνευση, το δημόσιο χαρακτήρα των συγκοινωνιών αυτών και το γεγονός ότι βασικός

πιστωτής τους είναι το Δημόσιο ή λοιποί φορείς του δημοσίου τομέα. Κατά τα λοιπά, εφαρμόζεται ο τελευταίος νόμος και ο Ν. 2166/1993, όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν σήμερα. Παράλληλα με τα προλεχθέντα, προβλέπεται ότι τα συσσωρευμένα χρέη των μετασχηματιζομένων εταιρειών αναλαμβάνονται από το Δημόσιο.

Το δεύτερο κεφάλαιο του σχεδίου νόμου αφορά στην οργάνωση του νέου συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών. Έτσι, κατά πρώτον καθορίζεται ο βασικός ρόλος του ΟΑΣΑ που συνίσταται στον προγραμματισμό, την οργάνωση, τον συντονισμό και τον έλεγχο του συγκοινωνιακού έργου όλων των επίγειων και υπόγειων μέσων μαζικής μεταφοράς. Ορίζονται οι Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (εφεξής «ΕΠΣΕ»), στις οποίες υπάγονται τόσο οι ανωτέρω εταιρείες ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ που θα προκύψουν από την συγχώνευση των ΗΣΑΠ, ΗΛΠΑΠ, ΕΘΕΛ, ΑΜΕΛ και ΤΡΑΜ, όσο και οι λοιποί φορείς που παρέχουν συγκοινωνιακό έργο στην περιοχή αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ, όπως οι συγκοινωνίες των ΟΤΑ κλπ. Επαναδιατυπώνονται οι αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ και των εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ (ΟΣΥ, ΣΤΑΣΥ και λοιπές θυγατρικές του ΟΑΣΑ), οι σχέσεις του με τις λοιπές ΕΠΣΕ. Ενδεικτικώς, θεσμοθετείται η ενεργός εμπλοκή του ΟΑΣΑ στο συγκοινωνιακό έργο των ΟΤΑ (έγκριση σχεδιασμού και εφαρμογής έργου) καθώς και η εφαρμογή συστημάτων διασφάλισης ποιότητας. Καθιερώνεται «Σύμφωνο Ευθύνης» που ενεργοποιείται σε περίπτωση αποκλίσεων από τους ετήσιους προϋπολογισμούς και τα επιχειρησιακά σχέδια των εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ. Οι κρατικές επιδοτήσεις λαμβάνονται από τον ΟΑΣΑ βάσει προϋποθέσεων και θα διανέμονται στις εταιρείες του Ομίλου ανάλογα με τα ειδικότερα αποτελέσματα του καθενός από αυτούς, ενώ υφίσταται πρόβλεψη για διεταιρικές συνεργασίες στους τομείς εκπαίδευσης, εισιτηρίων κλπ. Τέλος, βασική ρύθμιση του υπόψη σχεδίου είναι η ρητή υπαγωγή των εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ στο Ν. 3429/2005 περί ΔΕΚΟ.

Το τρίτο κεφάλαιο του σχεδίου νόμου πραγματεύεται θέματα προσωπικού. Σκοπός των ρυθμίσεων αυτών, που όπως και η εν γένει νομοθετική πρωτοβουλία κατατείνουν στην εξυγίανση των παραπάνω φορέων, είναι να αποσυμφορηθούν οι φορείς από προσωπικό που δεν είναι απολύτως απαραίτητο για την λειτουργία τους με το σύστημα των μετατάξεων και προ

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

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

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

II. Επί των άρθρων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α

ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ – ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Άρθρο 1

Μετασχηματισμός εταιρειών

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

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

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

Από τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως:

(α) Προβλέπεται προθεσμία ενός έτους, για την έκδοση απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, δυνάμει της οποίας θα μεταβιβασθεί άνευ ανταλλάγματος από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ στην ΑΜΕΛ (ή την Εταιρεία που θα προκύψει από την συγχώνευση της ΑΜΕΛ με την ΗΣΑΠ) το σύνολο του τροχαίου και λοιπού υλικού, το οποίο χρησιμοποιεί η ΑΜΕΛ για την άσκηση της δραστηριότητάς της. Λαμβάνεται μέριμνα ούτως ώστε να εξασφαλισθεί η τυχόν απαιτούμενη συναίνεση πιστωτών της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ.

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

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

τελευταίων από την πρώτη και μετονομάζεται σε «ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» («ΣΤΑΣΥ»).

Οι κατά την προηγούμενη παράγραφο συγχωνεύσεις λαμβάνουν χώρα ως ακολούθως:

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

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

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

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

Άρθρο 2

Μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων –

Φορολογικές απαλλαγές και διευκολύνσεις

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

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

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

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

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

Άρθρο 3

Διαγραφή χρεών – Επενδυτικά προγράμματα

Αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου – λοιπά ευεργετήματα

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

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

ΟΡΓΑΝΩΣΗ & ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Άρθρο 4

Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΠΣΕ)

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

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

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

Άρθρο 5

Αρμοδιότητες Συγκοινωνιακών Φορέων – Δείκτες Λειτουργίας

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

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

Ο έλεγχος και η επίβλεψη των ΕΠΣΕ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Η σύναψη Συμβάσεων Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου με βάση δείκτες έργου, κόστους και ποιότητας, οι βασικοί εκ των οποίων καθορίζονται

νομοθετικά. Προβλέπεται ακόμη η κατάρτιση πρότυπων σχεδίων συμβάσεων που εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, καθώς και η τροποποίηση των ανωτέρω δεικτών ομοίως με υπουργική απόφαση.

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

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

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

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

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

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

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

Στην παρ. 2 καθορίζονται οι αρμοδιότητες των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ, δηλ. των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ και οποιωνδήποτε άλλων εταιρειών ιδρύσει στο μέλλον ο ΟΑΣΑ. Στις αρμοδιότητες αυτές συμπεριλαμβάνονται:

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

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

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

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

Η αξιοποίηση και εκμετάλλευση των περιουσιακών στοιχείων τους.

Άρθρο 6

Σύμφωνο ευθύνης – Προϋπολογισμοί

Μηχανισμός επίβλεψης

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

Μεταξύ των πλέον σημαντικών ρυθμίσεων συγκαταλέγονται οι ακόλουθες:

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

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

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

Η Διοίκηση του ΟΑΣΑ από κοινού με τις Διοικήσεις των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ είναι υπεύθυνες για την παρακολούθηση της υλοποίησης του προϋπολογισμού και του επιχειρησιακού σχεδίου του ομίλου, καταρτίζοντας τριμηνιαίους απολογισμούς. Οι απολογισμοί θα ελέγχονται και βεβαιώνονται από έναν Ορκωτό Ελεγκτή Λογιστή για κάθε εταιρεία. Σε περίπτωση που οι απολογισμοί εμφανίζουν απόκλιση από τον αρχικό προϋπολογισμό και το επιχειρησιακό σχέδιο μεγαλύτερη του 10% σε ετήσια βάση, οι Διοικήσεις των φορέων υποχρεούνται να προβαίνουν άμεσα στην κατάρτιση αναμορφωμένου επιχειρησιακού σχεδίου που υποβάλλεται προς έγκριση στην Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ. Μέχρι την έγκριση του αναμορφωμένου επιχειρησιακού σχεδίου απαγορεύεται στον ΟΑΣΑ, την ΟΣΥ και την ΣΤΑΣΥ η διενέργεια οποιασδήποτε συναλλαγής, η οποία δύναται να επιβαρύνει

περαιτέρω την οικονομική θέση τους. Η μη συμμόρφωση με το επιχειρησιακό σχέδιο που εγκρίνεται ως ανωτέρω συνεπάγεται την αντίστοιχη προς την απόκλιση περικοπή των κρατικών επιδοτήσεων που έχουν αποφασισθεί για την αντίστοιχη χρήση καθώς και την άμεση εφαρμογή οποιωνδήποτε άλλων μέτρων αποφασίσει η Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ.

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

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

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

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

Τέλος, προβλέπεται ότι οι Διοικήσεις των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα ούτως ώστε να επιτυγχάνεται κάθε φορά η

πλέον αποδοτική διαχείριση και ο πλέον αποτελεσματικός έλεγχος των λειτουργιών τους. Και ότι στα Οργανογράμματα, που θα καταρτισθούν σύμφωνα με την διαδικασία του άρθρου 11, θα προβλέπεται υποχρεωτικά ο διαχωρισμός των μονάδων εκάστου φορέα, ούτως ώστε να επιτυγχάνεται, μεταξύ άλλων, ο λογιστικός διαχωρισμός και η διακριτή κοστολόγηση οποιουδήποτε είδους υπηρεσιών, προμηθειών ή άλλων κατηγοριών δαπανών τους.

Άρθρο 7

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

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ

Άρθρο 8

Ορισμοί

Εξαιρετικοί λόγοι δημοσίου συμφέροντος για την ρύθμιση

των θεμάτων προσωπικού

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

Στο παρόν άρθρο επεξηγούνται οι έννοιες που χρησιμοποιούνται στο σχέδιο νόμου. Σημειώνεται, ότι για την διαδικασία της μεταφοράς προσωπικού από τους παλαιούς φορείς και τον ΟΑΣΑ στους φορείς υποδοχής, χρησιμοποιείται στο σχέδιο νόμου ο όρος «μετάταξη», προκειμένου να διακρίνεται αυτή από την μεταφορά του προσωπικού που επέρχεται συνεπεία των συγχωνεύσεων. Στην παρ. 2 εξηγούνται οι λόγοι δημοσίου συμφέροντος που επιτάσσουν την παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία στον τομέα των εργασιακών ζητημάτων που αντιμετωπίζουν οι φορείς και οι εταιρείες που θα προκύψουν από τον μετασχηματισμό του Κεφαλαίου Ι. Τέλος, διατυπώνεται ρητώς και προς αποφυγήν οποιουδήποτε προβλήματος κατά την εφαρμογή του νόμου ότι οι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου κατισχύουν κάθε αντίθετης ή άλλης, γενικής ή ειδικής, διάταξης, συμφωνίας, όρου ή ρήτρας, νόμου ή κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων όσων έχουν ισχύ νόμου, κανονιστική ή άλλη, ή συμβατικού, ή οργανισμού ή συλλογικής σύμβασης εργασίας ή απόφασης μεσολαβητή ή διαιτητικής απόφασης ή συλλογικής συμφωνίας ή ατομικής σύμβασης ή συμφωνίας ή επιχειρησιακής πρακτικής ή εργασιακής συνήθειας ή άλλης, πάσης μορφής και είδους, πηγής δικαίου. Κάθε ρύθμιση αντίθετη, άμεσα ή έμμεσα, προς τις διατάξεις του Κεφαλαίου αυτού καταργείται, των διατάξεων του παρόντος Κεφαλαίου θεωρουμένων ως ειδικότερων σε κάθε περίπτωση.

Άρθρο 9

Μετατάξεις Πλεονάζοντος Προσωπικού Α΄ Φάσης

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Άρθρο 10

Μεταφορά Προσωπικού στους Νέους Φορείς

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

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

Άρθρο 11

Οργανόγραμμα και Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας

Μετατάξεις Πλεονάζοντος Προσωπικού Β' Φάσης

Στην παρ. 1 προβλέπεται ότι εντός ενός μηνός από την ολοκλήρωση της διαδικασίας μετασχηματισμού του Κεφαλαίου Ι θα καταρτισθούν νέα Οργανογράμματα και Κανονισμοί Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας για κάθε Νέο Φορέα.

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

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

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

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

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

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

Άρθρο 12

Ρυθμίσεις Συλλογικού Εργατικού Δικαίου

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

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

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

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

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

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

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

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

Άρθρο 13

Λοιπά θέματα

Στην παρ. 1 ορίζεται το ανώτερο ύψος της αποζημίωσης που καταβάλλεται σε περίπτωση καταγγελίας συμβάσεως εργασίας, ενώ στην παρ. 2 παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων για την ρύθμιση τυχόν λεπτομερειών κατά την εφαρμογή των διατάξεων του Κεφαλαίου ΙΙΙ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ & ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 14

Μεταβατικές διατάξεις

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

Άρθρο 15

Προσθήκη στο Ν. 3891/2010

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

Ειδικότερα, προβλέπονται τα εξής:

Η διοίκηση κάθε εταιρίας είναι υπεύθυνη για την παρακολούθηση της υλοποίησης του ετήσιου προϋπολογισμού και του επιχειρησιακού σχεδίου της, όπως έχει καταρτιστεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 του άρθρου 14. Η διοίκηση κάθε εταιρίας καταρτίζει τριμηνιαίους απολογισμούς μέχρι την 20^η ημέρα από τη συμπλήρωση του τριμήνου. Κάθε τριμηνιαίος απολογισμός ελέγχεται και βεβαιώνεται από Ορκωτό Ελεγκτή/Λογιστή. Οι τριμηνιαίοι απολογισμός μαζί με την έκθεση του Ορκωτού Ελεγκτή/Λογιστή υποβάλλονται εντός τριών (3) ημερών από τη κατάρτισή τους στη Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων με κοινοποίηση προς την Ειδική Γραμματεία ΔΕΚΟ του Υπουργείου Οικονομικών. Σε περίπτωση που κατά την ως άνω έκθεση του Ορκωτού Ελεγκτή/Λογιστή ο τριμηνιαίος απολογισμός εμφανίσει απόκλιση από τον ετήσιο προϋπολογισμό και το επιχειρησιακό σχέδιο μεγαλύτερη του 10% αναγομένου σε ετήσια βάση, η διοίκηση της εταιρίας υποχρεούται να προβεί άμεσα στην κατάρτιση Αναμορφωμένου Επιχειρησιακού Σχεδίου που υποβάλλεται προς έγκριση στη Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ. Το Αναμορφωμένο Επιχειρησιακό Σχέδιο παρουσιάζει όλα τα απαραίτητα οργανωτικά, λειτουργικά και χρηματοοικονομικά μέτρα για την επαναφορά της οικονομικής κατάστασης της εταιρίας εντός των προβλέψεων του αρχικού επιχειρησιακού σχεδίου και του ετήσιου προϋπολογισμού.

Άρθρο 16

Καταργούμενες διατάξεις

Στο συγκεκριμένο άρθρο προβλέπονται οι καταργούμενες διατάξεις.

Άρθρο 17

Έναρξη ισχύος

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

Αθήνα 27/.../2011

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

**ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ &
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ**



ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΑΓΚΟΥΣΗΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ



ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ
**ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
& ΔΙΚΤΥΩΝ**

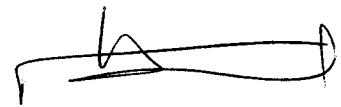


ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ



ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ,
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**



ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ
ΕΡΓΑΣΙΑΣ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

ΛΟΥΚΙΑ - ΤΑΡΣΙΤΣΑ ΚΑΤΣΕΛΗ
**ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ**



ΤΙΝΑ ΜΠΙΡΜΠΙΛΗ