

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ:** ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ**ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:** ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΛΛΙΒΩΚΑΣ**ΥΠΗΡΕΣΙΑ:** ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**ΘΕΣΗ / ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ:** ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ**ΤΗΛΕΦΩΝΟ:** 210 6508461-62**E-MAIL:** v.kalivokas@yme.gov.gr**ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:**

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

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ**ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ
ΡΥΘΜΙΣΗΣ:**

Με το παρόν νομοσχέδιο οι φορείς παροχής αστικού συγκοινωνιακού έργου στην Περιφέρεια Αττικής εξυγιαίνονται και εισέρχονται σε μία νέα φάση ανάπτυξης.

Τα βασικά σημεία του νέου θεσμικού πλαισίου είναι:

Α. ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ, ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

1. Μετασχηματισμός των εταιρειών του ομίλου ΟΑΣΑ – Σύσταση των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ

2. Μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων – Φορολογικές απαλλαγές και διευκολύνσεις
3. Διαγραφή χρεών – Επενδυτικά προγράμματα –Αυξήσεις Μ.Κ. – Λοιπά ευεργετήματα

Β. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ,ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

1. Αρμοδιότητες ΟΑΣΑ – Συμβάσεις Παροχής Έργου με τις Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου
2. Αρμοδιότητες Συγκοινωνιακών Φορέων – Καθορισμός δεικτών απόδοσης λειτουργίας
3. Σύμφωνο Ευθύνης – Μηχανισμός Επίβλεψης
4. Υπαγωγή εταιρειών ομίλου ΟΑΣΑ στις διατάξεις του νόμου περί ΔΕΚΟ
5. Εκσυγχρονισμός λειτουργίας ομίλου ΟΑΣΑ

Γ. ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

1. Εξαιρετικοί λόγοι δημοσίου συμφέροντος για την ρύθμιση των θεμάτων προσωπικού
2. Εξορθολογισμός προσωπικού για τον νέο όμιλο ΟΑΣΑ μέσω της υιοθέτησης προγραμμάτων μετατάξεων (Α' φάση Μετατάξεων)
3. Επικαιροποίηση οργανογράμματος και κανονισμών εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας, με βάση τις βέλτιστες πρακτικές (Β' φάση Μετατάξεων)
4. Διαδικασία συλλογικής διαπραγμάτευσης για την επικαιροποίηση των Κανονισμών Προσωπικού, με γνώμονα τον εξορθολογισμό του κόστους αμοιβών και δευτερευουσών απολαβών
5. Ρυθμίσεις Συλλογικού Εργατικού Δικαίου
- 6.Ορισμός ανώτατου ύψους αποζημίωσης σε περίπτωση καταγγελίας συμβάσεως εργασίας

Δ. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ & ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Εξουσιοδότηση υφιστάμενων Διοικητικών Συμβουλίων για λήψη αποφάσεων
2. Προσθήκη του Μηχανισμού Επίβλεψης και στον Ν.3891/2010 για τον ΟΣΕ του
3. Καταργούμενες διατάξεις
4. Έναρξη ισχύος

**ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ
ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΤΥΧΟΝ
ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:**

1. Με το άρθρο 14 , 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.

A: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

Μελετώντας την πορεία των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου στην Αθήνα κατά τα τελευταία έξι έτη, διαπιστώνεται η αναποτελεσματική λειτουργία τους η οποία έχει ως αποτέλεσμα τη συνεχή διόγκωση αρνητικών αποτελεσμάτων και ελλειμμάτων. Αυτά συσσωρεύονται στις ήδη υπάρχουσες ζημιές των προηγούμενων ετών με συνέπεια να υπερδιπλασιαστεί την τελευταία εξαετία το συνολικό ύψος των συσσωρευμένων ζημιών των προαναφερόμενων φορέων.

Η συνεχόμενη ζημιογόνα λειτουργία των φορέων καθιστούσε αναγκαία την άντληση χρηματοδότησης είτε από την Κεντρική Κυβέρνηση μέσω άμεσων επιχορηγήσεων είτε από την αγορά μέσω τραπεζικού δανεισμού για την κάλυψη των τρεχουσών υποχρεώσεών τους. Για όλα τα δάνεια όμως που έλαβαν οι φορείς εγγυητής ήταν το Ελληνικό Δημόσιο (έμμεση επιδότηση), με αποτέλεσμα η συνολική κρατική χρηματοδότηση των φορέων αστικών συγκοινωνιών (άμεση και έμμεση) να έχει ξεπεράσει τα 2,3 εκ ευρώ από το 2004 έως και το 2009.

Κύριος συντελεστής κόστους σε όλους τους φορείς είναι το κόστος μισθοδοσίας του προσωπικού, το οποίο είναι κατά μέσο όρο διπλάσιο από το ύψος των συνολικών εσόδων από κόμιστρα και λοιπές δραστηριότητες. Το κόστος μισθοδοσίας παρουσίασε μάλιστα συνεχή αύξηση κατά την τελευταία εξαετία σε αναντιστοιχία με την οικονομική κατάσταση των φορέων, χωρίς σύνδεση με το παραγόμενο συγκοινωνιακό έργο αλλά και σε διάσταση με την εξέλιξη των αμοιβών άλλων συναφών κατηγοριών εργαζομένων. Το σύνολο του προσωπικού των φορέων με κύρια συνιστώσα τους

οδηγούς και το λοιπό προσωπικό κίνησης πρακτικά δεν αυξήθηκε κατά την τελευταία εξαετία .

Αντιθέτως, το συνολικό κόστος μισθοδοσίας των φορέων παρουσίασε σημαντική αύξηση 43% από το 2004 στο 2009, η οποία κυρίως οφείλεται σε έκτακτες αμοιβές και αυξημένα επιδόματα που καθορίστηκαν με τις εκάστοτε Συλλογικές Συμβάσεις. Το μέσο ετήσιο κόστος προσωπικού ποικίλλει ανά φορέα και κυμαίνεται από 31.441 ευρώ (Τραμ) έως 86.312 ευρώ (ΗΣΑΠ) (βλ Πίνακα 6 παραρτήματος), ενώ η κατάσταση επιβαρύνεται ακόμη περισσότερο από πλεονάζον προσωπικό το οποίο αμείβεται ως παραγωγικό ενώ στην πραγματικότητα απασχολείται σε βοηθητικές ή διοικητικές λειτουργίες απολαμβάνοντας εντούτοις υψηλές αποδοχές στη βάση των Συλλογικών Συμβάσεων κάθε φορέα.

Η παθογένεια των φορέων δεν περιορίζεται όμως στο σκέλος του κόστους: παρατηρείται και γενικευμένη αδυναμία να διαφυλαχθούν και να ενισχυθούν τα έσοδα. Χαρακτηριστικά σημειώνεται ότι παρά την τιμολογιακή πολιτική των τελευταίων ετών που διπλασίασε την ονομαστική τιμή του εισιτηρίου, τα έσοδα από κόμιστρα παρέμειναν στάσιμα στα ίδια περίπου. Βασική αιτία του φαινομένου αποτελεί η αδυναμία των φορέων να αντιμετωπίσουν την εισιτηριοδιαφυγή (λαθρεπιβίβαση) και τη διακίνηση πλαστών εισιτηρίων.

Όμως υστέρηση παρατηρείται και στις υπόλοιπες κατηγορίες εσόδων (κυρίως διαφημίσεις, ενοίκια από χώρους στάθμευσης αλλά και έσοδα από αξιοποίηση και εκμετάλλευση της ακίνητης περιουσίας), για τις οποίες προκύπτει απουσία ολοκληρωμένης προσέγγισης για την ενίσχυσή τους. Όπως και στις άλλες περιοχές που αναφέρθηκαν υπήρξε αδυναμία υλοποίησης των επιχειρησιακών στόχων που είχαν τεθεί, δείγμα αναποτελεσματικής λειτουργίας που βρίσκεται στη ρίζα της παθογένειας.

Κρίσιμη είναι όμως για την αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος αστικών συγκοινωνιών της Αττικής η ενίσχυση των

συνδυασμένων αστικών μεταφορών. Και εδώ παρατηρείται ελλιπής συνολικός σχεδιασμός του συγκοινωνιακού έργου με άξονα τα μέσα σταθερής τροχιάς (μετρό, τραμ, προαστιακός), έλλειψη ισορροπίας μεταξύ των μέσων μαζικών μεταφορών, επικαλύψεις δρομολογίων μεταξύ των φορέων, αλλά και αυξημένο ειδικό βάρος των οδικών συγκοινωνιών (λεωφορεία, τρόλεϋ) που αναλαμβάνουν πρωτεύοντα ρόλο σε πολλούς άξονες μεταφορών δυσανάλογο προς τις δυνατότητές τους, επιβαρύνοντας τη λειτουργία, το κοινωνικό και οικονομικό αποτέλεσμα και το κόστος τους.

Στα παραπάνω προστίθεται και η έλλειψη αξιόπιστων διαδικασιών ελέγχου και αξιολόγησης του παραγόμενου έργου, η απουσία εξειδικευμένων συστημάτων ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, η αδυναμία λήψης αξιόπιστης πληροφόρησης ανά λειτουργική μονάδα, φαινόμενα που συνδυαζόμενα συντείνουν στη συνεχή διόγκωση των λειτουργικών εξόδων πέρα από κάθε έννοια εύλογου κόστους λειτουργίας των φορέων.

Στόχοι λοιπόν αυτής της νομοθετικής πρωτοβουλίας είναι η αντιμετώπιση των ανωτέρω παθογενειών των αστικών συγκοινωνιών της Περιφέρειας Αττικής και ειδικότερα :

(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.

2. Καταλληλότητα

Μέχρι σήμερα δεν έχει πραγματοποιηθεί κάποια ανάλογη προσπάθεια αναδιάρθρωσης αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας ,αντίστοιχης κλίμακας και πολυπλοκότητας.

Στην Ευρώπη, τα τελευταία χρόνια έχουν υλοποιηθεί έργα αναδιάρθρωσης φορέων Δημόσιας Συγκοινωνίας. Ενδεικτικά αναφέρονται οι μεταρρυθμιστικές αλλαγές στην Γερμανία (Φρανκφούρτη), στην Τσεχία (Πράγα) και στην Ισπανία (Μαδρίτη). Στη συνέχεια, παρουσιάζονται και αναλύονται εκτενώς οι προαναφερθείσες περιπτώσεις ως ορισμένες βέλτιστες πρακτικές που υιοθετήθηκαν διεθνώς.

Προσεγγίζονται και επεξηγούνται σε τέσσερα διακριτά-αλληλένδετα επίπεδα, ήτοι παρούσα κατάσταση (χαρακτηριστικά προβλήματος), στόχοι του προγράμματος αναδιάρθρωσης, πρωτοβουλίες επίλυσης και συμπεράσματα-διδάγματα. Ακολουθούν οι σχετικοί πίνακες.

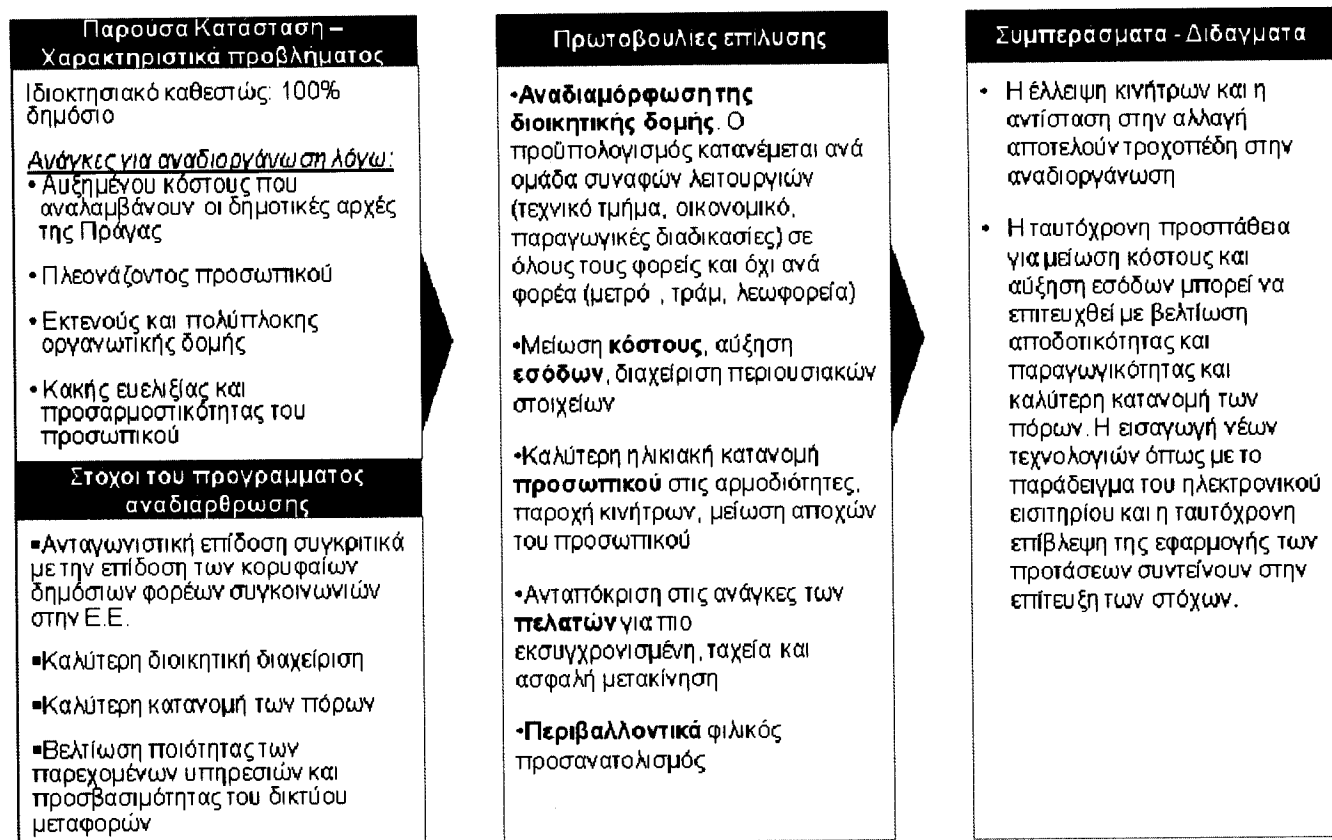
Παράδειγμα 1: Αναδιάρθρωση των μεταφορών στη Φρανκφούρτη

Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΝΟΣ ΕΝΙΑΙΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΦΟΡΕΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Παρούσα Κατάσταση – Χαρακτηριστικά προβλήματος	Πρωτοβουλίες επίλυσης	Συμπεράσματα – Διδάγματα
- Παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών από πολλούς φορείς. Επικαλύψεις και παράλληλη λειτουργία ανταγωνιστικών γραμμών. - Ελλιπής συγκοινωνιακή κάλυψη και διασύνδεση με το κέντρο, δήμων και πόλεων απομακρυσμένων από αυτό. - Αυξημένα κόστη λόγω της ανεπάρκειας δυνατότητας μετεπιβιβάσεων που μειώνει τον αριθμό των επιβατών και άρα το ποσοστό κάλυψης των εξόδων από τα έσοδα. - Δυσχέρεια στη συνεργασία μεταξύ των διάφορων φορέων σε επίπεδο διοικητικής διαχείρισης. - Στρεβλώσεις στο σύστημα επιδοτήσεων και χρηματοδοτήσεων	- Άρτια πολιτική και νομική πλαισίωση του τρόπου λειτουργίας του νέου ενιαίου φορέα δημοσίων συγκοινωνιών. - Οι υποδομές χρηματοδοτούνται από το Δημόσιο Τομέα ενώ το κόστος λειτουργίας αναλαμβάνει η εταιρία. - Συγκέντρωση αρμοδιοτήτων, ευθυνών και πόρων στον ίδιο φορέα για ορθολογικότερη διαχείρισή τους. - Κατανομή εσόδων στους Φ ΣΕ σύμφωνα με τις επιδόσεις - Οργάνωση συνδυασμένων μεταφορών . - Οικονομίες κλίμακας καθιστούν ευκολότερο τον εκσυγχρονισμό της ΔΣ με εφαρμογή τηλεματικής.	- Ο συμπάγής ενιαίος φορέας έχει πολιτικό βάρος και συμμετέχει στις κυβερνητικές διαβουλεύσεις για θέματα πολιτικής μεταφορών. - Οι επιβάτες αυξήθηκαν από 520 εκατ. Το 1994 σε 572 εκατ το 1999 - Το ποσοστό κάλυψης λειτουργικού κόστους από έσοδα από 42% το 1994 (πρό δημιουργίας RMV) , έφθασε το 57% το 1999 - Στο αποτέλεσμα αυτό συνέβαλαν το σύστημα χρέωσης , η πολιτική τιμολόγησης , η βελτίωση ποιότητας υπηρεσιών και η μεταρρύθμιση των οικονομοτεχνικών και λογιστικών διαδικασιών. - Κάλυψη κόστους 58% από εισιτήρια και αποζημιώσεις δωρεάν εισητηρίων , 22% ομοσπονδιακή κυβέρνηση , 15% Δήμοι, 5% κρατίδιο(περιφερειακή διοίκηση)
Στόχοι του προγράμματος αναδιάρθρωσης		
- Προσπάθεια διασύνδεσης των αστικών με τις υπεραστικές περιοχές με απώτερο σκοπό την αύξηση των πελατών. - Διαχωρισμός των οικονομικών από τις πολιτικές ευθύνες. - Δημιουργία ενιαίων κριτηρίων για όλους τους φορείς ώστε να μπορούν να αναδιανεμηθούν σε εθνικό επίπεδο		

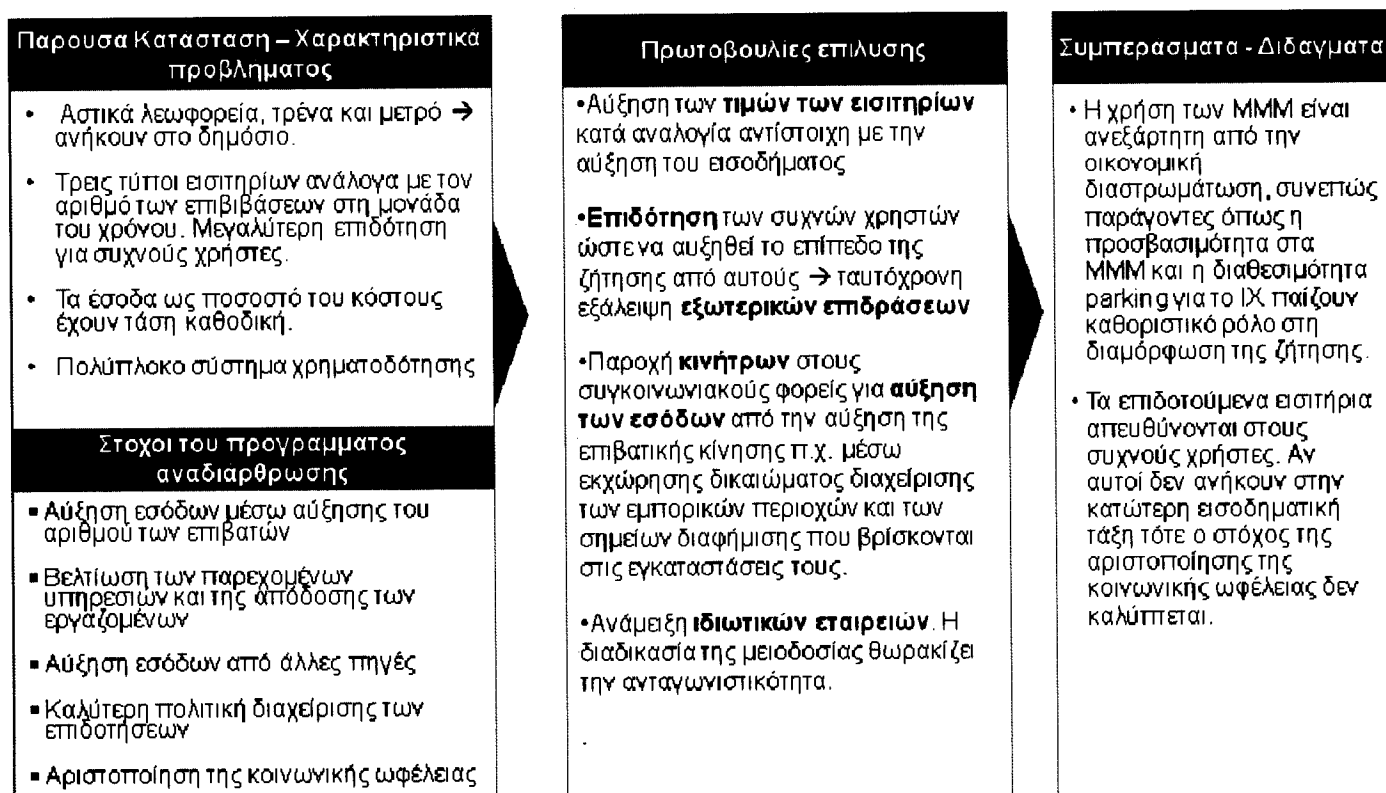
Παράδειγμα 2: Αναδιάρθρωση των δημόσιων συγκοινωνιών στην Πράγα

ΑΛΛΑΓΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΠΡΟΤΥΠΟΥ – ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΟΜΟΕΙΔΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΚΟΙΝΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ



Παράδειγμα 3: Αναδιάρθρωση των δημόσιων συγκοινωνιών στη Μαδρίτη

Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΩΣ ΠΗΓΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΟΥ ΛΟΓΟΥ ΕΣΟΔΑ ΠΡΟΣ ΚΟΣΤΟΣ



Τα διατάγματα και οι κανονιστικές πράξεις που προβλέπεται να εκδοθούν στα πλαίσια του παρόντος Σχεδίου Νόμου είναι τα εξής:

- (άρθρο 1 παρ. 4) → Κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, που θα εκδοθεί μέσα σε προθεσμία ενός έτους, με την οποία θα μπορούν να μεταβιβασθούν από την εταιρεία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.» προς την ΑΜΕΛ ή στην εταιρεία της περ. β' της παραγράφου 5 του άρθρου 1 του νόμου, χωρίς αντάλλαγμα, το σύνολο του τροχαίου και λοιπού υλικού, το οποίο χρησιμοποιεί η ΑΜΕΛ για την άσκηση της δραστηριότητάς της. Με την εν λόγω απόφαση μπορεί να ρυθμίζεται και κάθε σχετικό με την μεταβίβαση θέμα καθώς και να λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα για την απαιτούμενη συναίνεση στην εν λόγω μεταβίβαση από τους πιστωτές της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.», οι οποίοι διατηρούν εμπράγματα ασφάλειες επί των περιουσιακών στοιχείων που πρόκειται να μεταβιβασθούν.
- (άρθρο 1 παρ. 6 (δ)) → Κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων με την οποία θα καταρτίζεται πράξη συγχώνευσης, η οποία θα έχει το περιεχόμενο της παραγράφου 2 του άρθρου 69 κ.ν. 2190/1920, και θα καταχωρίζεται αμελλητί και χωρίς έλεγχο στο αρμόδιο Μητρώο Ανωνύμων Εταιρειών για κάθε εταιρεία που μετασχηματίζεται και δημοσιεύεται σε περίληψη στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
- (άρθρο 3 παρ. 4) → Απόφαση του Υπουργού Οικονομικών με την οποία μπορεί να παρέχεται η εγγύηση ή αντεγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου υπέρ των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ για τη σύναψη, κατάρτιση, ανάληψη, διακανονισμό ή εξόφληση νέων δανείων και πάσης φύσεως πιστώσεων στο εσωτερικό ή το εξωτερικό μετά την συντέλεση της συγχώνευσης.
- (άρθρο 5 παρ. 1 (θ)) → Απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων με την οποία εγκρίνεται η μελέτη μέτρων

προτεραιότητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς έναντι των λοιπών οχημάτων.

- (άρθρο 5 παρ. 1 (ια)) → Κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων με την οποία κηρύσσεται υπέρ και με δαπάνες του ΟΑΣΑ η απαλλοτρίωση των αναγκαίων χώρων, με σκοπό την επίτευξη των σκοπών του ΟΑΣΑ.

(άρθρο 5 παρ. 1 (κβ)) → Έγκριση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων προκειμένου ο ΟΑΣΑ να:

αα) ιδρύει ανώνυμες εταιρίες για την παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών ή άλλων παρεμφερών προς τους σκοπούς και τις αρμοδιότητες του ιδίου και των ΕΠΣΕ υπηρεσιών,

ββ) αναλαμβάνει την εκτέλεση του έργου ενός ή περισσότερων από τις Εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ,

γγ) συμβάλλεται με την τοπική αυτοδιοίκηση με σκοπό την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου.

- (άρθρο 5 παρ. 1 (κβ)) → Αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με τις οποίες:

α. Καθορίζονται οι προδιαγραφές εγκατάστασης στάσεων, σταθμαρχιών ή άλλων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού.

β. Καθορίζονται πρότυπα σχέδια συμβάσεων προς χρήση από τον ΟΑΣΑ και τις ΕΠΣΕ σύμφωνα με την περ. ιη' της παραγράφου 1.

γ. Εξειδικεύονται, τροποποιούνται ή αντικαθίστανται οι δείκτες έργου, κόστους και ποιότητας, που αναφέρονται στην περ. ιη' της παραγράφου 1 και λαμβάνονται υπόψη για την σύναψη συμβάσεων σύμφωνα με τις διατάξεις εκείνες. Επίσης, θεσπίζονται νέοι ή πρόσθετοι δείκτες, καθορίζεται η βαρύτητα εκάστου δείκτη και ρυθμίζεται κάθε άλλο σχετικό θέμα.

- (άρθρο 6 παρ. 9) → Αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων με τις οποίες:
 - α. Καθορίζεται ο τρόπος πώλησης και η κατανομή των εισπράξεων μεταξύ του ΟΑΣΑ και των παρόχων σιδηροδρομικού έργου, αν προηγηθεί αντίστοιχη συμφωνία μεταξύ τους.
 - β. Εξειδικεύονται, τροποποιούνται ή αντικαθίστανται οι δείκτες έργου, κόστους και ποιότητας της περ. δ' της παραγράφου 6 του άρθρου 6, ή θεσπίζονται νέοι, καθορίζεται η βαρύτητα κάθε δείκτη και ρυθμίζεται οποιοδήποτε άλλο σχετικό θέμα.
- (άρθρο 9 παρ. 5) → Κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού με την οποία θα γίνεται η μετάταξη κάθε Εργαζομένου που αναφέρεται στον κατάλογο της παραγράφου 4 του άρθρου 9.
- (άρθρο 11 παρ. 1) → Απόφαση του Υπουργού Μεταφορών Υποδομών και Δικτύων Μέσα με την οποία θα τίθενται σε ισχύ το οργανόγραμμα και ο κανονισμός εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας του ΟΑΣΑ και του νέου φορέα.
- (άρθρο 11 παρ. 6) → Απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, με την οποία θα εγκρίνεται, κατά παρέκκλιση οποιασδήποτε διατάξεως του παρόντος νόμου και της κείμενης νομοθεσίας εν γένει, η μεταφορά οποιουδήποτε εργαζομένου, μία ή περισσότερες φορές από την επιχείρηση, στην οποία απασχολείται, στον ΟΑΣΑ ή οποιονδήποτε νέο φορέα, εφ' όσον αυτό είναι απαραίτητο για την ομαλή εκτέλεση των συμβάσεων του άρθρου 7 παρ. 5.
- (άρθρο 11 παρ. 7) → Απόφαση του Υπουργού Μεταφορών Υποδομών και Δικτύων με την οποία θα εγκρίνεται η εισήγηση των διοικητικών συμβουλίων ή, με την οποία θα καθορίζει μόνος του τον

αριθμό του πλεονάζοντος προσωπικού β' φάσης, αν διαφωνεί ή αν τα διοικητικά συμβούλια των νέων φορέων και του ΟΑΣΑ δεν υποβάλουν εγκαίρως την εισήγησή τους προς έγκριση.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

Με το παρόν 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.

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.

Ειδικότερα, 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 πλέον ο αποκλειστικός μέτοχος των δύο εταιρειών.

Κατ'αρχήν, οι άμεσες συνέπειες των ρυθμίσεων αφορούν την κατηγορία των επιχειρήσεων-φορέων παροχής υπηρεσιών αστικής συγκοινωνίας στο λεκανοπέδιο της Αττικής, τόσο των φορέων που συγχωνεύονται, όσο και αυτών που προκύπτουν από την συγχώνευση. Εν συνεχεία, οι συνέπειες διαχέονται και σε όλες τις κατηγορίες επιχειρήσεων που συνδέονται με την παροχή του συγκοινωνιακού έργου (προμηθευτές αναλώσιμων, πάγιων κτλ).

Ως προς ζητήματα δομής της αγοράς, οι φορείς των αστικών συγκοινωνιών υποχρεούνται να λειτουργούν μέσω στόχων και με στενή παρακολούθηση των αποτελεσμάτων τους, γεγονός που συμβάλλει στην εξορθολογικοποίηση της λειτουργίας τους και στην βελτίωση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητάς τους.

Ειδικότερα ως προς την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, η ανάγκη των νέων εταιρειών να ακολουθούν συγκεκριμένο επιχειρησιακό σχέδιο και να λειτουργούν βάσει στόχων, είναι προφανές ότι θα τις οδηγήσει σε μία συνεχή προσπάθεια βελτίωσης της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας της λειτουργίας τους, στοιχεία καίριας σημασίας για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους. Ως προς τις επιχειρήσεις που συνδέονται έμμεσα με το συγκοινωνιακό έργο (πχ προμήθειες), η εξασφάλιση διαφάνειας στις προμήθειες, μπορεί να συμβάλλει στην προώθηση κλίματος υγιούς ανταγωνισμού, βασική προϋπόθεση για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και στην συγκεκριμένη κατηγορία επιχειρήσεων.

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου νομοσχεδίου προκαλούνται κατ' εκτίμηση τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

1. Επί του κρατικού προϋπολογισμού

Α. Εφάπαξ δαπάνη ύψους 752.000.000 € από ανάληψη υφιστάμενων χρεών του ΟΑΣΑ αλλά και των φορέων του προς το Ελληνικό Δημόσιο (άρθρο 3 Παρ.1)

Β. Συνολική δαπάνη (για τα έτη 2011 – 2018) ύψους 2.826.000.000€ από την ανάληψη του υφιστάμενου τραπεζικού δανεισμού του ΟΑΣΑ αλλά και των συγχωνευόμενων φορέων του κατά την ημερομηνία ολοκλήρωσης των μετασχηματισμών τους , τα οποία θα αποπληρωθούν τμηματικά (ανάλογα με την διάρκεια του κάθε δανείου) σε βάθος χρόνου .(Κεφ Α άρθρο 3 Παρ.1)

Γ. Συνολική δαπάνη (για τα έτη 2011-2013) ύψους 160.000.000 € από την ανάληψη τυχόν επενδυτικών προγραμμάτων του ομίλου ΟΑΣΑ (Κεφ Α άρθρο 3 Παρ.2)

Δ. Απώλεια εσόδων του δημοσίου από την i)μη είσπραξη φόρου μεταβίβασης ή οποιουδήποτε άλλου φόρου ή τέλους κατά την μεταβίβαση των μετοχών της ΑΜΕΛ και της ΤΡΑΜ από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ στον ΟΑΣΑ, και της μίας μετοχής της ΕΘΕΛ από τον Δήμο Αγ. Ιωάννη Ρέντη στον ΟΑΣΑ, ii)μη είσπραξη φόρων ή τελών λόγω απαλλαγής από αυτούς κατά την μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων (τροχαίου υλικού και λοιπού υλικού) από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ στο νέο φορέα μέσων σταθερής τροχιάς (ΣΤΑΣΥ), αλλά και κατά την μετεγγραφή των περιουσιακών στοιχείων από τις απορροφούμενες εταιρείες στους δύο νέους φορείς ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ

iii)μη είσπραξη φόρων ή τελών κατά την διαδικασία αυξήσεων μετοχικών κεφαλαίων και κεφαλαιοποίησης χρεών λόγω απαλλαγής τους (Κεφ. Α άρθρο 1 Παρ.3 και 4, άρθρο 2 παρ.1και 2και 3, άρθρο 3 παρ.3).

Ε) Ενδεχόμενη μέγιστη ετήσια δαπάνη ύψους 214.650.000 € από την καταβολή του μέγιστου ύψους επιχορήγησης η οποία ανέρχεται στο 40% του λειτουργικού κόστους του ομίλου ΟΑΣΑ (Κεφ. 2 άρθρο 6 Παρ.6α).

2. Επί του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού των ο.τ.α. α' και β' βαθμού, των ν.π.δ.δ. και των λοιπών φορέων του δημοσίου τομέα.

Α. Ενδεχόμενη Δαπάνη από τυχόν :i) Σύσταση προσωποπαγών θέσεων στους νέους φορείς (ΟΣΥ ,ΣΤΑΣΥ) των φορέων που συγχωνεύονται, σε περίπτωση που δεν υπάρχουν κενές θέσεις. Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμό συνιστώμενων θέσεων,κατηγορία υπαλλήλου κτλ) και από έκδοση της σχετικής Κ.Υ.Α.

ii) Καταβολή προσωπικής διαφοράς στους εργαζόμενους των φορέων που θα συγχωνευθούν, και οι οποίοι θα μεταφερθούν σε δημόσιες υπηρεσίες (πλεονάζον προσωπικό Α και Β φάσης, στην περίπτωση ύπαρξης επιπλέον τακτικών αποδοχών (Κεφ. Γ άρθρο 10 και 11).

Β. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν, σύσταση προσωποπαγών θέσεων στους ανωτέρω φορείς (ΟΣΥ,ΣΤΑΣΥ), για την μεταφορά των εργαζομένων όλων των εταιρειών, στην περίπτωση που δεν υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις, όταν συνέπεια της θέσης σε ισχύ του οργανογράμματος και του Κανονισμού Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας κάθε εταιρείας (Κεφ Γ, άρθρο 11), καταργηθεί

οργανική θέση εργαζομένου και δεν υπάρχει δυνατότητα μετάθεσής του σε άλλη θέση της ίδιας εταιρείας ή μεταφοράς του σε άλλη εταιρεία. Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμό συνιστώμενων θέσεων, κατηγορία υπαλλήλου κλπ) και από την έκδοση σχετικής Κ.Υ.Α.

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπιστούν από τις πιστώσεις του κρατικού προϋπολογισμού των οικείων ο.τ.α., ν.π.δ.δ. και λοιπών φορέων του δημοσίου τομέα, κατά περίπτωση.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

Με το παρόν εγχείρημα προσδοκάται για τις αστικές συγκοινωνίες της Περιφέρειας Αττικής να επιτευχθεί:

- Ενίσχυση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας (μείωση ρύπων, θορύβου, κλπ.)
- Βελτίωση ποιότητας-πληροφόρηση κινητικότητας
- Εξασφάλιση πρόσβασης σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα
- Δίκαιη κατανομή κόστους στους χρήστες

Οι παρεμβάσεις περιλαμβάνουν μέτρα ενισχυτικά για τη δημόσια λειτουργία της πόλης και προωθούν την ελεύθερη ροή και κίνηση στην περιφέρεια Αττικής. Ειδικότερα στα επιχειρησιακό σχέδιο του νέου ομίλου ΟΑΣΑ προβλέπονται σχέδια δράσης όπου δίνεται βαρύτητα στα εξής:

- Έμφαση στις συνδυασμένες μεταφορές και ενίσχυση της αλληλεξάρτησης των μέσων μεταφοράς
- Συνυπολογισμός στο μεταφορικό σύστημα και του ποδηλάτου
- Καλλιέργεια κουλτούρας για την προτίμηση των συλλογικών μετακινήσεων
- Ελκυστικοί χώροι park & ride με διαφοροποιημένα τέλη στάθμευσης (συνδυαστική χρήση αυτοκινήτου και ΜΜΜ)
- Βελτιστοποίηση της χρήσης και του ιδιωτικού αυτοκινήτου

- Περιορισμός διέλευσης μεγάλων οχημάτων από αστικές περιοχές (διευκόλυνση των μετακινήσεων με αστικές συγκοινωνίες)
- Διευκόλυνση αστικής κινητικότητας με επεξεργασία δεδομένων κυκλοφορία
- Χρήση Έξυπνων Συστημάτων Μεταφοράς (ITS Intelligent Transport Systems)
- Πληροφόρηση των μετακινούμενων σχετικά με το χρόνο και τον τρόπο μετακίνησης τους
- αποτελεσματικότερη διαχείριση αστικών μετακινήσεων και αύξηση μεταφορικής ικανότητας.
- Εκπαίδευση και πληροφόρηση για τη διαμόρφωση ασφαλέστερης συμπεριφοράς
- Ασφαλής τεχνολογία οχημάτων / υποδομών
- Αυστηρή επιτήρηση της συμμόρφωσης με τον οδικό κώδικα
- Παρατηρητήριο για τις αστικές μετακινήσεις ως πηγή πληροφοριών για βέλτιστες πρακτικές
- Ανταπόκριση στις ανάγκες των πολιτών με έμφαση στους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα και μειωμένους χρόνους μετακίνησης
- Επαρκής διασύνδεση όλων των μεταφορικών κόμβων (αεροδρόμια, σιδηροδρομικοί σταθμοί, λιμάνια, εμπορευματικοί σταθμοί) και καλές συνδέσεις αστικών και προαστιακών μέσων μεταφοράς
- Εξυπηρέτηση καταστημάτων, εταιρειών και ζωνών οικονομικής δραστηριότητας με τα αστικά συγκοινωνιακά δίκτυα
- Εκπόνηση Ευρωπαϊκού Χάρτη για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών μέσων μαζικής

Ο βασικότερος σκοπός των ανωτέρω δράσεων είναι η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου, η βελτίωση του κοινωνικού αποτελέσματος και της ικανοποίησης του επιβατικού κοινού.

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

Μέσα στους ευρύτερους στόχους του σχεδίου νόμου και της κοιβερνητικής αυτής πρωτοβουλίας είναι:

- Η ανάπτυξη υποδομών με περιβαλλοντικά βιώσιμες παρεμβάσεις
- Η μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της λειτουργίας τους στο περιβάλλον.

Η ανάπτυξη των αστικών μεταφορικών υποδομών και του συστήματος αστικών συγκοινωνιών με στόχο την ελκυστικότητα και την ποιότητα (μείωση χρονοαποστάσεων, αέριων ρύπων, κλπ.) ώστε να ενισχυθεί η βιώσιμη κινητικότητα στον αστικό ιστό.

- Ανάπτυξη νέων καθαρών τεχνολογιών (συνεργασία με την αυτοκινητοβιομηχανία)
- Πριμοδότηση εναλλακτικών καυσίμων
- Επιβολή περιορισμών στην κυκλοφορία
- Πρόστιμα στα ρυπογόνα οχήματα
- Πεζοδρομήσεις
- Επιβολή ορίου ταχύτητας

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

Η συγχώνευση φορέων των αστικών συγκοινωνιών που λαμβάνουν κρατική επιχορήγηση, καθώς και η λειτουργική και οργανωσιακή του εξυγίανση, σημαίνει μείωση του λειτουργικού τους κόστους, συνεπώς και διαχρονική μείωση της κρατικής επιχορήγησης, απελευθερώνοντας πόρους που θα μπορέσουν εναλλακτικά να αξιοποιηθούν για άλλους σκοπούς της δημόσιας διοίκησης.

Ταυτόχρονα, η μεταφορά προσωπικού στους φορείς υποδοχής και η αξιοποίησή τους (1500 άτομα), θα συμβάλλει στην

αποτελεσματικότερη λειτουργία των εν λόγω υπηρεσιών της δημόσιας διοίκησης.

Τέλος, η συγχώνευση των φορέων και των διατάξεων που διέπουν την λειτουργία τους (καταστατικά κτλ) συμβάλλει στην δημιουργία ενός απλούστερου θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών, γεγονός που θα βοηθήσει στο μέλλον και στην αποτελεσματικότερη διευθέτηση ζητημάτων που προκύπτουν και αφορούν την απονομή Δικαιοσύνης.

7. Νομιμότητα

Όπως και στην περίπτωση του ν. 3891/2010 (Α' 188) που αφορούσε στην λήψη μέτρων σχετικά με την αναδιάρθρωση του ομίλου ΟΣΕ, έτσι και στην προκείμενη περίπτωση οι ρυθμίσεις του Κεφαλαίου Γ' του σχεδίου νόμου υπάγονται στο πεδίο των διατάξεων των άρθρων 22 και 103 του Συντάγματος. Επισημαίνεται ότι δεν φαίνεται να υπάρχει νομολογία που να έχει κρίνει επί τούτου. Ωστόσο, παραπέμπουμε στα παραδείγματα της νομολογίας της έκθεσης αξιολόγησης για τον παραπάνω νόμο σχετικά με τον ΟΣΕ, από τα οποία προκύπτει το συνταγματικώς ανεκτό των προσωρινών περιορισμών της συλλογικής αυτονομίας και γενικώς της απευθείας νομοθετικής παρέμβασης για την ρύθμιση των σχέσεων εργασίας με γνώμονα πάντοτε το γενικότερο κοινωνικό συμφέρον.

Οι λοιπές προτεινόμενες ρυθμίσεις του σχεδίου νόμου αφορούν στην διάπλαση εννόμων σχέσεων του ιδιωτικού δικαίου.

Δεν υφίσταται νομολογία των εθνικών δικαστηρίων κρίσιμη για τα θέματα των προτεινόμενων ρυθμίσεων.

Στις αστικές συγκοινωνίες αναφέρονται ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70. Ο

Κανονισμός αυτός ρυθμίζει τη διαδικασία της σύναψης συμβάσεων εθνικής και διεθνούς παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών μεταφορών, περιλαμβανομένων των οδικών μεταφορικών υπηρεσιών. Σχετικές με τις αστικές συγκοινωνίες είναι επίσης η Οδηγία 2004/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών καθώς και η Οδηγία 2004/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών.

Επί των ευρωπαϊκών πολιτικών σχετικά με τις δημόσιες συγκοινωνίες η Επιτροπή υπέβαλε το 2001 τη «Λευκή βίβλο για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 1020 : Η ώρα των επιλογών» που περιείχε περιορισμένες αναφορές στην ορθολογικοποίηση των αστικών μεταφορών και στην ανάπτυξη ποιοτικών αστικών συγκοινωνιών. Η «Πράσινη βίβλος για τη διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας» που υποβλήθηκε από την Επιτροπή το 2007 αναφέρεται, μεταξύ άλλων, στους προβληματισμούς και τις προτάσεις της επιτροπής που προέκυψαν μετά από δημόσια διαβούλευση στο θέμα της πολιτικών σχετικά με τις αστικές συγκοινωνίες. Η Επιτροπή εστίασε στους ακόλουθους τρεις βασικούς άξονες : α) Έξυπνες αστικές συγκοινωνίες με συλλογή και παροχή πληροφοριών για τα δεδομένα κυκλοφορίας και μετακίνησης καθώς και με ευφυή χρέωση για τη διαχείριση της ζήτησης, β) Προσβάσιμες αστικές συγκοινωνίες, δηλαδή μέσα μεταφοράς που ανταποκρίνονται στις ανάγκες των πολιτών και τέλος γ) Ασφαλείς αστικές συγκοινωνίες. Τέλος, την 30.09.2009 ανακοινώθηκε από την Επιτροπή στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και

την Επιτροπή των Περιφερειών ένα «Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα για τα έτη 2009 – 2012». Το σχέδιο δράσης αυτό εστιάζει στους παρακάτω άξονες: α) προώθηση ολοκληρωμένων πολιτικών στο θέμα των αστικών συγκοινωνιών, β) εστίαση στην εξυπηρέτηση των πολιτών γ) εξασφάλιση καθαρότερων συγκοινωνιών, δ) ενίσχυση της χρηματοδότησης για νέες επενδύσεις σε υποδομές, οχήματα κτλ, ε) κεφαλαιοποίηση της πείρας και της γνώσης των εμπλεκόμενων παραγόντων και, τέλος, στ) βελτιστοποίηση της αστικής κινητικότητας.

Δεν υπάρχει κρίσιμη νομολογία του ΔΕΚ που να αφορά άμεσα στις προτεινόμενες ρυθμίσεις.

Δεν υπάρχουν σχετικές προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου.

8. Αρμοδιότητα

Συναρμόδια Υπουργεία για τον Σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης είναι τα εξής:

- Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ως κατεξοχήν αρμόδιο για θέματα αστικών συγκοινωνιών.
- Το Υπουργείο Οικονομικών, για όλα τα ζητήματα που αφορούν την εξυγίανση των φορέων ζητήματα που αφορούν τα χρέη τους, ζητήματα ακίνητης περιουσίας κτλ.
- Υπουργείο Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, λόγω ενεργούς συμμετοχής σε θέματα στην διαδικασία μεταφοράς προσωπικού.
- Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, ως προς την ανάμειξη για τα εργασιακά θέματα που θα προκύψουν.
- Υπουργείο Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής, λόγω αρμοδιότητάς του σε θέματα περιβαλλοντικών, πολεοδομικών και

λοιπών επιπτώσεων που τυχόν προκύψουν (αξιοποίηση ακινήτων, απαλλοτριώσεις κτλ).

-Κάθε άλλο Υπουργείο το οποίο θα αποτελέσει φορέα υποδοχής πλεονάζοντος προσωπικού.

Οργανικές Μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος Υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης:

-ΟΑΣΑ και οι Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού έργου.

-Υπουργείο Οικονομικών-Γενικό Λογιστήριο του Κράτους.

Οι υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση, είναι οι εξής:

-Γενική Γραμματεία Μεταφορών και Επικοινωνιών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

-Ειδική Γραμματεία ΔΕΚΟ του Υπουργείου Οικονομικών.

-Γενική Γραμματεία Οικονομικών του Υπουργείου Οικονομικών

-Γενική Γραμματεία Δημόσιας Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.

-Επιτροπή θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής

-ΟΑΣΑ και οι φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου.

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

Κατά τη σύνταξη του παρόντος Σχεδίου Νόμου, τηρήθηκαν όλοι οι σχετικοί κανόνες του εγχειριδίου οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.).

Οι διατάξεις που καταργούνται, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 15 του Σχεδίου Νόμου, είναι οι εξής:

1. Τα άρθρα 1, 2, 3, 4 και 5 Ν. 2669/1998, όπως ισχύουν, σήμερα.

2. Κάθε γενική ή ειδική διάταξη νόμου που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος νόμου ή κατά το μέρος που ρυθμίζει κατά διάφορο τρόπο θέματα που διέπονται από τον παρόντα νόμο.

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

Το προσχέδιο νόμου αναρτήθηκε στο διαδικτυακό τόπο <http://www.opengov.gr/yme>

προς δημόσια διαβούλευση και σχολιασμό από όλους τους πολίτες και θεσμικούς φορείς, στις 13.1.2011 όπου και παρέμεινε μέχρι και τις 21.1.2011. Συνολικά το προσχέδιο νόμου δέχτηκε 221 σχόλια, τα οποία λήφθηκαν υπόψη από την αρμόδια ομάδα εκπόνησης του σχεδίου νόμου, τα οποία κατανέμονται ανά άρθρο ως ακολούθως:

1	Αναδιάρθρωση Δημοσίων Αστικών Συγκοινωνιών - Μετασχηματισμός εταιρειών	86
2	Μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων - Φορολογικές απαλλαγές και διευκολύνσεις	4
3	Διαγραφή χρεών - Επενδυτικά προγράμματα Αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου - Λοιπά ευεργετήματα	24
4	Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΠΣΕ)	16
5	Αρμοδιότητες Συγκοινωνιακών Φορέων Δείκτες λειτουργίας	12
6	Σύμφωνο Ευθύνης - Προϋπολογισμοί Μηχανισμός επίβλεψης	13
7	Υπαγωγή Εταιρειών Ομίλου ΟΑΣΑ στις διατάξεις του νόμου περί ΔΕΚΟ Εκσυγχρονισμός λειτουργίας Ομίλου ΟΑΣΑ	8
8	Ορισμοί Εξαιρετικοί λόγοι δημοσίου συμφέροντος για την ρύθμιση των θεμάτων προσωπικού	12
9	Μετατάξεις Πλεονάζοντος Προσωπικού Α' Φάσης	24
10	Μεταφορά υπολοίπου προσωπικού στους Νέους Φορείς	2
11	Οργανόγραμμα και Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας Μετατάξεις Πλεονάζοντος Προσωπικού Β' Φάσης	8
12	Ρυθμίσεις Συλλογικού Εργατικού Δικαίου	4
13	Λοιπά θέματα	7
14	Προσθήκη στο Ν. 3891/2010	1
15	Καταργούμενες διατάξεις	0
16	Έναρξη ισχύος	0

ΣΥΝΟΛΟ

221

Τα σχόλια αφορούσαν ως επί το πλείστον στα εξής θέματα:

- Διαδικασίες και πλαίσιο της αναδιάρθρωσης
- Προτάσεις για την αναδιάρθρωση
- Διαδικασίες αναφορικά με το προσωπικό των ΜΜΜ και την διαδικασία μετάταξης αυτού
- Εργασιακές σχέσεις
- Ανάληψη χρέους και υποχρεώσεων από το ελληνικό Δημόσιο.
- Αρμοδιότητες φορέων

Πέρα όμως από την δημόσια διαβούλευση στο διαδίκτυο, πραγματοποιείται και βρίσκεται σε εξέλιξη η διαβούλευση του προσχεδίου νόμου τόσο με τα Σωματεία και Συνδικάτα των εργαζομένων των εμπλεκόμενων φορέων, όσο και με τις αρμόδιες Κοινοβουλευτικές Επιτροπές αλλά και το EC/IMF/ECB.

Τα κυριότερα σχόλιά τους αφορούν την διασφάλιση της τήρησης τόσο του Εθνικού δίκαιου όσο και της σχετικής Ευρωπαϊκής νομοθεσίας και κανονιστικού πλαισίου λειτουργίας των φορέων παροχής αστικού συγκοινωνιακού έργου, θέματα εργασιακών σχέσεων, μετατάξεων και μισθοδοσίας προσωπικού κλπ.

B: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική Αξιολόγηση

Το προσχέδιο νόμου περιλαμβάνει και 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 20η 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.

12. Διαφάνεια και Διαβούλευση

Ακολουθήθηκαν οι ίδιες διαδικασίες διαβούλευσης που αναφέρθηκαν ανωτέρω στην παράγραφο 10.