

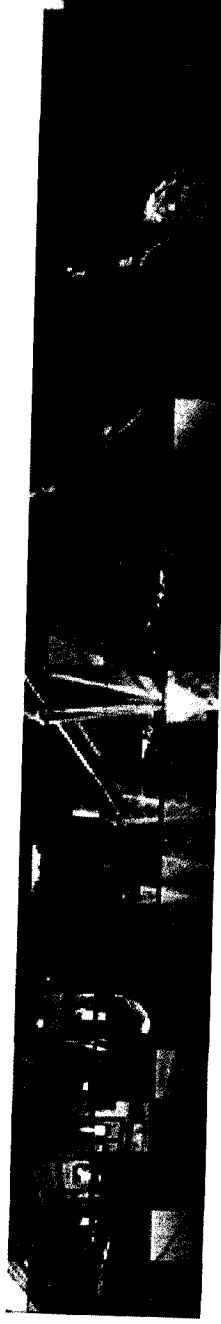
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ, ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΕΧΟΝΤΑΣΜΟΥ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ**



Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων
Γενική Γραμματεία Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων
Σχέδιο Νόμου περί «εξυγίανσης, αναδιάρθρωσης και ανάπτυξης των αστικών συγκοινωνιών
της Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις»

ΕΚΘΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ

Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

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

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΝΑΡΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

13 Ιανουαρίου 2011

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

21 Ιανουαρίου 2011

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ

Α/Α	Περιγραφή	Αριθμός Συμμετεχόντων
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

ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΧΟΛΙΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Συνοπτική παρουσίαση σχολίων επί της αρχής

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
- Εργασιακές σχέσεις
- Ανάληψη χρέους και υποχρεώσεων από το ελληνικό Δημόσιο.
- Αρμοδιότητες φορέων

Συνοπτική παρουσίαση των κυριότερων σχολίων/ εναλλακτικών προτάσεων κατ' άρθρον

α/α Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ
Άρθρο 1 «Αναδιάρθρωση Δημοσίων Αστικών Συγκοινωνιών – Μετασχηματισμός εταιρειών»		
1.	Τα αναφερόμενα σχόλια στο άρθρο πραγματοποιούνται τα εξής θέματα: • Αναγνώριση της βασικής ανάγκης για αλλαγές στο υπάρχον καθεστώς των δημοσίων συγκοινωνιών. • Αναγνώριση της αναγκαιότητας για εξορθολογισμό των δαπανών και	Δεν απαιτείται τροποποίηση του Σχεδίου Νόμου

α/α Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ	
	του κόστους • Διαφοροποίηση δημόσιου χαρακτήρα και ενδεχόμενης ιδιωτικοποίησης ΜΜΜ • Τιμολογιακή πολιτική / διακριτή τιμολόγηση • Εισιτηριοδιαφυγή • Αναδιάρθρωση του παρεχόμενου κοινωνικοπολιτικού έργου • Απόψεις για τα διαφυγόντα έσοδα από το ίδιο το Δημόσιο • Εναλλακτικές προτάσεις χρηματοδότησης / εσόδων από εργαζομένους στα ΜΜΜ • Κοινωνικοί προβληματισμοί (προσβάσεις ΑΜΕΑ, οικολογική διαχείριση)		
2.	(Σχόλιο 34) • "Παράγραφος 3) «Οι μεταβιβάσεις μετοχών της παρούσας παραγράφου απαλλάσσονται από την καταβολή φόρου μεταβίβασης ή οποιουδήποτε άλλου φόρου ή τέλους ή άλλης επιβάρυνσης για οποιαδήποτε εταιρεία»: Η μεταβίβαση μετοχών κατεχόμενων από ανώνυμες εταιρείες ή λοιπούς φορείς υπαγόμενες σε φόρο εισοδήματος (και όχι κατεχόμενες από την ίδια την Κεντρική Διοίκηση-Κράτος) να μην απαλλάσσονται καθώς καθιστά προνομιακό το	Η ημερομηνία διορθώθηκε σε 28.2.2011. Κατά τα λοιπά δεν απαιτείται τροποποίηση του Σχεδίου Νόμου	

α/α	Προτεινόμενο σχόλιο	Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ
	χειρισμό σε σχέση με τους λοιπούς φορολογούμενους και ενδέχεται να περιέχει κινδύνους χαρακτηρισμούς προνομιακής κρατικής ενίσχυσης με βάση τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το ίδιο ισχύει και για την τελευταία φράση του άρθρου 4 παρ. α. Οποιαδήποτε μεταβίβαση να γίνει με αποτιμήσεις των μεταβιβαζόμενων στοιχείων υλικών και άυλων σε πραγματικές αξίες από εξειδικευμένους και αναγνωρισμένους αποτιμητές. • Παράγραφος 6 «β) Οι Ισολογισμοί Μετασχηματισμού του Ν. 2166/1993 καταρτίζονται με ευθύνη των Διοικητικών Συμβουλίων τους με ημερομηνία μετασχηματισμού οποιαδήποτε ημερομηνία στο χρονικό διάστημα από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως μέχρι την 28.2.2010.» Μάλλον εκ παραδρομής έχει γραφθεί η ημερομηνία 28.2.2010 αντί για 28.2.2011. Η διαπίστωση των αξιών προτείνουμε να γίνει από αναγνωρισμένους Ορκωτούς Ελεγκτές Λογιστές καθώς έχουν ευρύτερη εμπειρία σε γενικότερα θέματα ελεγκτικολογιστικού υπόβαθρου και εξειδικευμένα στελέχη συγχωνεύσεων και αποτιμήσεων σε σχέση με τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες οι οποίες έχουν εξειδικευτεί στο αντικείμενο τους που είναι το φορολογικό. Άπαξ και αποφασίζεται η εκ βάθρων	

α/α Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ
	διόρθωση στρεβλώσεων των παλαιότερων ετών ας μην μεταφερθούν στο νέο σχήμα ατέλειες αποτιμήσεων και σημαντικών λοιπών θεμάτων.”	
3.	(Σχόλιο 67) “Αυτή η απευθείας ανάθεση κοινωνικοπολιτικού έργου είναι μεν επιτρεπτή αν οι εταιρίες λειτουργίας είναι 100% στην ιδιοκτησία του αρμόδιου κρατικού φορέα (ανάθεση inhouse), οι προϋποθέσεις της ΕΕ για κάτι τέτοιο είναι όμως σχετικά αυστηρές. Αμφισβάλλω αν αρκεί μόνο μια νομοθετική ρύθμιση.”	Δεν απαιτείται τροποποίηση του Σχεδίου Νόμου
4.	(Σχόλιο 70) “Οι συγκοινωνίες σαν κοινωνική παροχή και αγαθό να είναι δωρεάν για όλους τους χρήστες επιβάτες. Τα λειτουργικά έξοδα θα καλύπτονται από: 1) Συμμετοχή του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα, (μέσω του κρατικού προϋπολογισμού, με εγγραφή στον προϋπολογισμό της κάθε οργανωτικής μονάδας) με 2€ την ημέρα για κάθε υπάλληλο που απασχολούν. 2) Συμμετοχή όλων των βαθμίδων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με 2€ την ημέρα για κάθε υπάλληλο που απασχολούν. 3) Συμμετοχή όλων των βιομηχανιών και επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο λεκανοπέδιο της Αττικής με 2 € την ημέρα για κάθε εργαζόμενο που απασχολούν.	Δεν εμπίπτει στο υπό νομοθέτηση αντικείμενο

α/α Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ
	4) Συμμετοχή του κάθε νοικοκυριού του λεκανοπεδίου με 10 € τον μήνα μέσω του λογαριασμού του ηλεκτρικού ρεύματος. 5) Φορολόγηση 0,03 € ανά λίτρο καυσίμου.”	
5.	(Σχόλιο 74) Προτάσεις από την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.) προτείνει τη συμπερίληψη στο εν λόγω σχέδιο νόμου, ξεχωριστού άρθρου, ειδικά για τα άτομα με αναπηρία ως εξής: «Νέο άρθρο – Εξυπηρέτηση επιβατών με αναπηρία από τον Ο.Α.Σ.Α. και τις Εταιρείες του Ομίλου του Ο.Α.Σ.Α. 1. Ο Ο.Α.Σ.Α. και όλες οι εταιρείες του Ομίλου του Ο.Α.Σ.Α. υποχρεούνται να μεριμνούν ώστε οι επιβάτες με αναπηρία να εξυπηρετούνται ισότιμα, αυτόνομα και με ασφάλεια σε όλες τις υποδομές (κτιριακές, στάσεις/στέγαστρα, σταθμοί μετεπιβίβασης κ.λπ.), τους εξοπλισμούς και τα οχήματα που διαθέτουν. Αντίστοιχα ο Ο.Α.Σ.Α. και όλες οι εταιρείες του Ομίλου του Ο.Α.Σ.Α. υποχρεούνται να μεριμνούν ώστε οι παραπάνω επιβάτες να ενημερώνονται για τις από αυτές παρεχόμενες υπηρεσίες με τρόπο που θα ικανοποιεί τις ανάγκες τους. Με Απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να εξειδικεύονται επί μέρους προδιαγραφές για την προσβασιμότητα των υποδομών, εξοπλισμών, οχημάτων και υπηρεσιών του Ο.Α.Σ.Α. και των Εταιρειών του Ομίλου του	Θα εξεταστεί σχετική τροποποίηση του Σχεδίου Νόμου κατά την τελική φάση επεξεργασίας ή σχετική ένταξη στο Καταστατικό ΟΑΣΑ

α/α Προτεινόμενο σχόλιο

Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ

Ο.Α.Σ.Α. στους επιβάτες με αναπηρία.

2. Όλες οι «Συμβάσεις Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου» θα ορίζουν σε συνεργασία με την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.) – ως αντιπροσωπευτικότερη οργάνωση των ατόμων με αναπηρία- τον κατώτερο επιτρεπτό βαθμό ικανοποίησης των επιβατών με αναπηρία, σύμφωνα με το αντίστοιχο ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο, τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς δικαιωμάτων επιβατών και τη διεθνή Σύμβαση για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και θα περιέχουν οπωσδήποτε δείκτες ποιότητας υπηρεσιών που παρέχονται σε επιβάτες με αναπηρία, καθώς και κυρώσεις για τη μη τήρηση του καθορισμένου βαθμού ικανοποίησης των επιβατών αυτών.
3. Ειδικότερα για την εξυπηρέτηση των επιβατών με αναπηρία καθιερώνεται σε όλα τα οχήματα των Εταιρειών του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α. η οπτική και ηχητική αναγγελία των στάσεων εντός όλων των οχημάτων και η ελεύθερη επι/αποβίβαση σκύλων οδηγών τυφλών ατόμων και σκύλων συνοδών ατόμων με αναπηρία.
4. Ο Ο.Α.Σ.Α. ή οποιαδήποτε άλλη από τις Εταιρείες του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α. που θα αναλαμβάνει για λογαριασμό των αντισυμβαλλομένων μερών την παροχή υπηρεσιών εκπαίδευσης προσωπικού, θα παρέχει σε κάθε περίπτωση και εκπαίδευση του προσωπικού σε θέματα σχετικά με τη συναλλαγή και εξυπηρέτηση των επιβατών με αναπηρία. Η εκπαίδευση

α/α Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ
	αυτή θα σχεδιάζεται και υλοποιείται σε συνεργασία με την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.)»	
6.	(Σχόλιο 75) “Στο προκείμενο σχέδιο νόμου δεν υπάρχει ουδεμία πρόβλεψη για την υποχρέωση του “ΟΑΣΑ” ή της “ΣΤΑΣΥ” (όπως θα μετονομασθεί η εταιρεία “ΑΜΕΛ ΑΕ”) προς την εταιρεία “ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.” «για την αποπληρωμή των δανείων από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων», ως ρητά προβλέπεται στο προαναφερόμενο άρθρο 7 παρ. 3 του ν. 2669/98, πολύ δε περισσότερο που ο “ΟΑΣΑ” αποκτά το σύνολο των μετοχών της εταιρείας “ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.” στην “ΑΜΕΛ Α.Ε.” και στην “ΤΡΑΜ Α.Ε.”, χωρίς την καταβολή τιμήματος. Ωστόσο η προβλεπόμενη αυτή πηγή εσόδων, δηλαδή αυτή του άρθρου 7 παρ. 2 και 3 του ν. 2669/98, αποτέλεσε καθοριστικό στοιχείο μεταξύ άλλων για την δανειοδότηση της εταιρείας “ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.” από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, όπως προκύπτει και από την από 7/6/1999 σχετική επιστολή προς την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων του κ. Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και του κ. Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθώς και την από 8/10/1999 επιστολή προς την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων του κ. Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών. Στις δανειακές συμβάσεις, που έχει υπογράψει η εταιρεία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.» με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, προβλέπεται μια σειρά υποχρεώσεων για την εταιρεία, που αφορούν γενικά την προηγούμενη ενημέρωση για έγκριση από την Τράπεζα των σκοπούμενων αλλαγών στο νομικό καθεστώς της εταιρείας ή των	Θα υπάρξει συνεννόηση με την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ. Η μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων στην ΑΜΕΛ είναι δυνατή και υπό τον όρο της εξασφάλισης της συναίνεσης της ΕΤΕπ.

α/α Προτεινόμενο σχόλιο

Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ

θυγατρικών της, (απόσχιση, συγχώνευση ή άλλη αλλαγή), καθώς και στο ιδιοκτησιακό καθεστώς των παγίων στοιχείων των έργων που έχουν χρηματοδοτηθεί από αυτήν, όπως και για τυχόν βάρη αυτών. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη από τους εισηγητές του νόμου η ανάγκη για εξασφάλιση της σύμφωνης γνώμης της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων για τις προβλέψεις του σχεδίου νόμου. Οι προβλέψεις του νόμου ενδεχόμενα να δημιουργήσουν δυσκολίες και στις μελλοντικές χρηματοδοτήσεις της εταιρείας μας, στον βαθμό που αλλάζουν τις προϋποθέσεις στις οποίες έχει στηριχθεί η μέχρι σήμερα χρηματοδότηση. Σύμφωνα με τη διατύπωση του σχετικού άρθρου (περιτ. α) η συναίνεση των πιστωτών της εταιρείας "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε." προβλέπεται για αυτούς που «διατηρούν εμπράγματα ασφάλειες επί των μεταβιβασθησμένων περιουσιακών στοιχείων». Στην προκειμένη περίπτωση τα δάνεια που έχει λάβει η εταιρεία από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων δεν καλύπτονται από εμπράγματα ασφάλεια, αλλά από εγγυήσεις που προβλέπονται στις σχετικές συμβάσεις δανειοδότησης, καθώς και τις προαναφερόμενες διαβεβαιώσεις των αρμόδιων Υπουργών. Επίσης με τον όρο «πιστωτές» της εταιρείας "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε." είναι δυνατόν να περιγραφούν και οι εργολάβοι που εκτελούν τα έργα και εν γένει οι προμηθευτές της, γεγονός που θα καθιστά πρακτικά αδύνατον να ληφθεί η συναίνεση αυτών. Ως εκ τούτου θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα προαναφερόμενα για να γίνει τροποποίηση του σχετικού άρθρου, ώστε να απαλειφθεί η φράση περί «εμπράγματος ασφάλειας» καθώς και η αναφορά σε «πιστωτές» αυτής, ενώ λαμβανομένου υπόψη και της συγχρηματοδότησης των έργων του μετρό (δίκτυο

α/α Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ
	και τροχαίο υλικό) από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να συμπεριληφθεί και η ανάγκη για τυχόν συναίνεση της τελευταίας (Ε.Ε), για την παραχώρηση ή μεταβίβαση των περιουσιακών της στοιχείων (δίκτυο και τροχαίο υλικό), όπως και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. Στο άρθρο 5 παρ. 1 περ. δ' προβλέπεται, ότι ο "ΟΑΣΑ" αναθέτει και επιβλέπει «συγκοινωνιακές και κυκλοφοριακές μελέτες των δημοσίων συγκοινωνιών στην Περιφέρεια Αττικής» και ότι «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.". Ως έχει η διατύπωση του σχετικού άρθρου φαίνεται, ότι δεν καλύπτει τις μελέτες των έργων της εταιρείας "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.", εξ αντιδιαστολής με τη σχετική πρόβλεψη για τον "ΟΑΣΑ", σε σχέση με το δίκτυο του αστικού σιδηρόδρομου και Τραμ στην Περιφέρεια Αττικής, ως εκ τούτου θα μπορούσε να αναφερθεί, ότι στις αρμοδιότητες της περιλαμβάνεται τόσο η μελέτη όσο και η κατασκευή των έργων, που θα εκτελεί σύμφωνα με τον νέο νόμο, όπως αυτό συμβαίνει και για τα έργα που εκτελεί σύμφωνα με το άρθρο 2 του καταστατικού της, κατά την πρόβλεψη του ν.1955/91.	
7.	(Σχόλιο 75) Νέοι τρόποι χρηματοδότησης του Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών μέσα από ένα συνδυασμό τριμερούς συνεισφοράς του Δημοσίου, των Τοπικών Αρχών και των	Δεν αποτελεί αντικείμενο του παρόντος Σχεδίου Νόμου

125

α/α	Προτεινόμενο σχόλιο	Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ
	Έμμεσων Δικαιούχων. Από το Δημόσιο: με επιβολή προστίμων για απαγόρευση στάθμευσης Ι.Χ σε μεγάλο δακτύλιο έξω από το κέντρο Αθήνας και Πειραιά, από τέλη σε χώρους στάθμευσης κοντά σε κομβικά σημεία μέσων σταθερής τροχιάς κ.ά. Από τις Τοπικές Αρχές: έσοδα από τέλη που μπορούν να επιβάλλονται στους Δήμους που εξυπηρετούνται από Αστικές Συγκοινωνίες ή από τα πρόστιμα για παράνομη στάθμευση της Δημοτικής Αστυνομίας κ.ά. Από τους έμμεσους δικαιούχους: α) μέσα από τους ιδιοκτήτες ακινήτων, παρακράτηση φόρου για τις Συγκοινωνίες από την υπεραξία που προσδίδουν κομβικοί Σταθμοί εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού στα ακίνητά τους β) μέσα από εμπορικά κέντρα και καταστήματα (πχ κοντά σε σταθμούς μετρό ή τρένου, δρόμοι που καθίστανται εμπορικοί λόγω της διέλευσης των αστικών συγκοινωνιών κλπ) να παρακράτηση φόρου από την αυξημένη προσπελασιμότητα και κινητικότητα των πελατών τους στους χώρους τους, λόγω της εξυπηρέτησης της Συγκοινωνίας. 2. Το ύψος της επιδότησης όμως, που είναι επιβεβλημένη για τη βιωσιμότητά μας να μας καταβάλλεται με συνέχεια και επίσης με συνέπεια, δεν πρέπει να συσχετίζεται στατικά με το 40% του ετήσιου λειτουργικού κόστους, γιατί τα έσοδα δεν είναι διασφαλισμένα για τον ΟΑΣΑ και τις ΕΠΣΕ στο βαθμό που το Κράτος καθορίζει τόσο την Τιμολογιακή όσο και την Κοινωνική Πολιτική, όπως επίσης και τις πιστώσεις των κονδυλίων των Υπουργείων.	

α/α Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ
Άρθρο 2 «Μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων – Φορολογικές απαλλαγές και διευκολύνσεις»		
8.	(Σχόλιο 1) “Παράγραφος 2«Κανένας φόρος, τέλος χαρτοσήμου ή άλλο τέλος, εισφορά ή δικαίωμα υπέρ του Δημοσίου ή τρίτου ή οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση δεν οφείλεται από τους φορείς που απορροφούνται κατά τις διατάξεις του παρόντος ή τις ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ για οποιαδήποτε μεταγραφή που αφορά στην διαδοχή των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ στην θέση των φορέων που απορροφούνται στα οικεία βιβλία / κτηματολογικά φύλλα.» Να μην γίνει διακριτική διαχείριση των υπό συγχώνευση εταιρειών καθώς ενδέχεται να υποκρύπτει κρατική ενίσχυση με βάση τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης και προνομιακή διαχείριση σε σχέση με τις λοιπές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα.	Πρόκειται για ρυθμίσεις που κρίνονται αναγκαίες στην παρούσα επείγουσα κατάσταση. Δεν απαιτείται τροποποίηση του Σχεδίου Νόμου
Άρθρο 3 «Διαγραφή χρεών – Επενδυτικά προγράμματα Αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου – Λοιπά ευεργετήματα»		
9.	Τα αναφερόμενα σχόλια στο άρθρο πραγματοποιούνται τα εξής θέματα: • Απόψεις για την ανάληψη του χρέους των ΜΜΜ • Αναγνώριση της αναγκαιότητας για εξορθολογισμό των δαπανών και του κόστους	

α/α Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ
10.	(Σχόλιο 21) “Θέματα κρίσιμα που καταφέρονται ενάντια στα εργατικά δικαιώματα, παραμένουν ανοιχτά και θέλουν διευκρίνιση από τις διατάξεις των παρόντων άρθρων: -Το κατώτερο όριο στην υπό κατάρτιση και διαπραγμάτευση Επιχειρησιακή Συλλογική Σύμβαση Εργασίας ή στον υπό κατάρτιση Νόμο, στην περίπτωση της αποτυχίας διαπραγμάτευσης, θα είναι κατ’ ελάχιστο οι τακτικές αποδοχές όπως ορίζονται στο Ν 2515/1997 άρθρ.20 παρ.3 δηλ.Βασικός+τριετ.+πολυετ.+ΑΤΑ (από συνδ.άρθρου 9 παρ.7γ και άρθρου 12) ; -Ο ρόλος του Οργανισμού Μεσολάβησης & Διαιτησίας για τα θέματα του παρόντος κεφαλαίου γιατί αποδυναμώνεται με την απαγόρευση της μονομερούς προσφυγής σε αυτόν; -Στο άρθρο αυτό παραγρ.7 αφήνει περιθώρια για ατομικές συμφωνίες μεταξύ του κάθε εργαζόμενου και του Φορέα; Αν συμβαίνει αυτό είναι ανεπίτρεπτο.”	Θα διευκρινιστούν κατά τη διαπραγμάτευση των ΣΣΕ. Κατά τα λοιπά δεν απαιτείται τροποποίηση του Σχεδίου Νόμου
Άρθρο 4 «Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΠΣΕ)»		
11.	(Σχόλιο 1)	Δεν αφορά το συγκεκριμένο Σχέδιο Νόμου

α/α Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ
	“Λείπουν ξεκάθαρα κριτήρια για τους διορισμούς των Διοικητών των οργανισμών που προκύπτουν, όπως επίσης και διαδικασία αξιολόγησης τους.” (Σχόλιο 1)	
12.	“Σύμφωνα με το άρθρο 4 δίδεται η δυνατότητα εκμετάλλευσης συγκοινωνιακών υπηρεσιών σε ανώνυμες εταιρείες εμπορικού δικαίου ιδιωτικών συμφερόντων (με ονομαστικές μετοχές) με την επωνυμία ΚΤΕΛ. Γιατί δεν δίδεται το δικαίωμα αυτό και σε άλλες ανώνυμες εταιρείες που ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα επιβατών με λεωφορείο; Συμφωνεί η ρύθμιση αυτή με την παράβαση 2007/4339 σχετικά με την λειτουργία των ΚΤΕΛ ΑΕ;” (Σχόλιο 5)	Το Σχέδιο Νόμου αναφέρεται στην υφιστάμενη κατάσταση
13.	“Θα ήταν προς το συμφέρον όλων να γίνει πρόβλεψη δραστηριότητας και ιδιωτικών εταιρειών που ενδέχεται να επιθυμούν την είσοδο τους στην αγορά των δημόσιων συγκοινωνιών.”	Δεν αφορά το συγκεκριμένο Σχέδιο Νόμου
Άρθρο 5 «Αρμοδιότητες Συγκοινωνιακών Φορέων Δείκτες Λειτουργίας»		
	(Σχόλιο 4)	
14.	“ Άρθρο 5 §1.δ «Η ανάθεση και επίβλεψη συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών μελετών...» Σωστό είναι να προστεθεί και το σύνταξη/πραγματοποίηση μελετών. Άρθρο 5 §1.κγ Ακαθόριστο με πολλές ασάφειες! Για παράδειγμα ποιός θα	

129

α/α Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ
	είναι υπεύθυνος για την υποβολή στον ΟΚΧΕ με βάση τον νόμο 3882/2010 των γεωχωρικών δεδομένων (ΟΤΑ ή ΟΑΣΑ); Να καθοριστεί κατά ενιαίο τρόπο Τυποποίηση και διαλειτουργικότητα της διεπαφής ανταλλαγής στοιχείων ΟΑΣΑ-ΟΤΑ.” (Σχόλιο 9)	
15.	«Προτάσεις που ακολουθούν εντός των αστερίσκων: Άρθρο 5 παράγραφος 1δ: «Η *εκπόνηση, * ανάθεση και επίβλεψη συγκοινωνιακών ...» Στο τέλος του ίδιου επίσης άρθρου 5.1δ: «...εκτελούνται από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. *με σαφείς προδιαγραφές που θα δίδονται από τον ΟΑΣΑ βάσει της εμπειρίας από τη λειτουργία των ΕΠΣΕ.*». Άρθρο 5 παράγραφος 1ε: «...καθορισμό των τεχνικών προδιαγραφών των τύπων οχημάτων *και τροχαίου υλικού* των δημοσίων συγκοινωνιών, *των συστημάτων ηλεκτροδότησης, τηλεπικοινωνιών, σηματοδότησης, υποδομών, κτιριακών εγκαταστάσεων, υπόγειας και επίγειας σιδηροδρομικής επιδομής, επιβατικών σταθμών, αμαξοστασίων και σιδηράγων,* σε συνεργασία με τις ΕΠΣΕ ...» Άρθρο 5 παράγραφος 1η: «...το ανώτατο επιτρεπτό λειτουργικό κόστος ανά οχηματοχιλιόμετρο, *το	Εξετάστηκαν και δεν κρίθηκε αναγκαίο κατ' αρχήν να περιληφθούν στο Σχέδιο Νόμου. Μπορούν να επανεξεταστούν κατά την τελική επεξεργασία σε συνδυασμό με άλλες παρατηρήσεις.

α/α Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ
	μήκος γραμμής, τον αριθμό επιβατικών σταθμών, τον αριθμό σταθμών παροχής ισχύος, τον αριθμό διαθέσιμων επιβατικών συρμών* και ο κατώτερος επιτρεπτός» Άρθρο 5 παράγραφος 2δ: «Η μελέτη, προμήθεια, συντήρηση, επισκευή, *αναβάθμιση, εκσυγχρονισμός,* χρησιμοποίηση και αξιοποίηση *των συστημάτων ηλεκτροδότησης, τηλεπικοινωνιών, σηματοδότησης, υποδομών, κτιριακών εγκαταστάσεων, υπόγειας και επίγειας σιδηροδρομικής επιδομής, επιβατικών σταθμών, αμαξοστασίων και σηράγγων,* του τροχαίου και λοιπού υλικού τους σε συμφωνία» Τέλος στο άρθρο 5 προτείνεται να προστεθεί εδάφιο στ στην παράγραφο 2 ως ακολούθως: *στ. Η παρακολούθηση εκκρεμοτήτων κατά την περίοδο της εγγύησης των έργων, προκειμένου να εξασφαλίζεται η τήρηση των υποχρεώσεων των Αναδόχων, καθώς και η ποιότητα και η απρόσκοπτη λειτουργία όλων των έργων και του εξοπλισμού.*»	
Άρθρο 6 «Σύμφωνο Ευθύνης – Προϋπολογισμοί Μηχανισμός επίβλεψης»		
16.	(Σχόλιο 2)	“αυτά που αναφέρονται σε αυτό το άρθρο είναι παράνομα σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές όπου αναφέρονται με σαφήνεια πως
		Έχουν ληφθεί υπόψη και καλύπτονται από το παρόν Σχέδιο Νόμου

α/α		Προτεινόμενο σχόλιο	Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ
		αμείβονται οι εταιρίες που παρέχουν δημοσιές επιβατικές μεταφορές .	
17.	(Σχόλιο 7)	“6.6.δ Η τροποποιήσεις του υπουργού να ισχύουν για τον επόμενο σχεδιασμό. Δεν είναι δυνατό οι εταιρείες να υλοποιούν έναν αρχικό σχεδιασμό και εξ αιτίας των τροποποιήσεων του υπουργού να βγαίνουν εκτός στόχων.”	Ορίζεται με σαφήνεια στο παρόν Σχέδιο Νόμου
Άρθρο 7 «Υπαγωγή Εταιρειών Ομίλου ΟΑΣΑ στις διατάξεις του νόμου περί ΔΕΚΟ Εκσυγχρονισμός λειτουργίας Ομίλου ΟΑΣΑ»			
18.			

132

α/α		Προτεινόμενο σχόλιο		Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ	
Άρθρο 8 «Ορισμοί Εξαιρετικοί λόγοι δημοσίου συμφέροντος για την ρύθμιση των θεμάτων προσωπικού»					
19.					
Άρθρο 9 «Μετατάξεις Πλεονάζοντος Προσωπικού Α΄ Φάσης»					
20.	(Σχόλιο 2)	“.....Δεν ορίζεται ρητά στο παρόν σχέδιο νόμου, τι πρόκειται να γίνει στην περίπτωση που δεν αρκούν οι επιθυμούντες να μεταταγούν σε νέους φορείς, ώστε να καλυφτεί ο πλεονάζων αριθμός του κάθε παλαιού φορέα. Στην περίπτωση αυτή θα ορίσει η κάθε εταιρεία από μόνη της το προσωπικό που θα μεταγάγει έστω και αν αυτό δεν επιθυμεί”		Ορίζονται διαδικασίες για μη εθελοντικές μετατάξεις στο Σχέδιο Νόμου	
21.	(Σχόλιο 17)	“.....Παράγραφος 4. Υπάρχει πρόβλεψη για την περίπτωση που αιτήσεις των ενδιαφερομένων δεν καλύπτουν τον απαιτούμενο αριθμό, όχι όμως για το αντίθετο. Τι θα γίνει στην περίπτωση που ο αριθμός υπερχαλυφθεί; Λαμβάνοντας υπόψη και την δυνατότητα «προσσωποπαγών» θέσεων, καθώς και την έλλειψη οποιουδήποτε μέσου απόρριψης αίτησης, η πιθανότητα να βρεθούν υπηρεσίες παλαιών φορέων υποστελεχωμένες φαίνεται αρκετά μεγάλη”		Δύναται να αντιμετωπιστεί με το παρόν Σχέδιο Νόμου με κριτήρια που θα ορίσουν οι εταιρίες σύμφωνα με τις ανάγκες τους	
22.	(Σχόλιο 23)	«Για τις αποδοχές των μετατασσόμενων εφαρμόζονται οι διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 20 του ν. 2515/1997 (ΦΕΚ 154 Α΄).»... Το συγκεκριμένο θέμα έχει λυθεί με τον νομό 3899, ΑΡΘΡΟ 2, ΠΑΡ. 22 όπου σαφώς ορίζεται ότι οι εργαζόμενοι που μεταφέρονται ή μετατάσσονται εφεξής		Θα εξεταστεί κατά την τελική επεξεργασία του Σχεδίου Νόμου	

α/α		Προτεινόμενο σχόλιο	Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ
		από 1/1/2010 δεν διατηρούν τις αποδοχές που ελάμβαναν στον προηγούμενο φορέα που υπηρετούσαν, έστω και ως προσωπική διαφορά. Θα λαμβάνουν μόνο τις αποδοχές της νέας θέσης τους στον φορέα υποδοχής...	
Άρθρο 10 «Μεταφορά υπολοίπου προσωπικού στους Νέους Φορείς»			
23.			

α/α		Προτεινόμενο σχόλιο	Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ
Άρθρο 11 «Οργανόγραμμα και Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας Μετατάξεις Πλεονάζοντος Προσωπικού Β΄ Φάσης»			
24.			
Άρθρο 12 «Ρυθμίσεις Συλλογικού Εργατικού Δικαίου»			
25.			
Άρθρο 13 «Λοιπά θέματα»			
26.			
Άρθρο 14 «Προσθήκη στο Ν. 3891/2010»			
27.			

Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων
 Γενική Γραμματεία Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων
 Σχέδιο Νόμου περί «εξυγίανσης, αναδιάρθρωσης και ανάπτυξης των αστικών συγκοινωνιών της Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις»

α/α		Προτεινόμενο σχόλιο	Σχολιασμός / Επεξεργασία ΥΠΟΜΕΔΙ
Άρθρο 15 «Καταργούμενες διατάξεις»			
28.			
Άρθρο 16 «Έναρξη ισχύος»			
29.			