



ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

του σχεδίου νόμου «Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Α. Γενικό μέρος

Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο αναδιαρθρώνονται οι αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης και θεσπίζεται γι' αυτές νέο νομικό πλαίσιο. Με το νομοσχέδιο εισάγονται σημαντικές μεταρρυθμίσεις τόσο στο σχεδιασμό, την οργάνωση, τον έλεγχο και την εποπτεία των αστικών συγκοινωνιών όσο και στην εκτέλεση του αστικού συγκοινωνιακού έργου στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης. Ειδικότερα, καταργείται το υφιστάμενο «Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης» (Σ.Α.Σ.Θ.), εξαγοράζεται και τίθεται σε εκκαθάριση ο «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης Α.Ε.» (Ο.Α.Σ.Θ. Α.Ε.) και συστήνεται, στα πρότυπα λειτουργίας του ΟΑΣΑ και των θυγατρικών εταιριών του (ν. 3920/2011, Α' 33), ένας νέος ρυθμιστικός φορέας, ο «Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία» (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.), και ένας νέος εκτελεστικός του συγκοινωνιακού έργου φορέας, οι «Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία» (Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε.). Οι αλλαγές που θεσπίζονται είναι αναγκαίες και επείγουσες, αφενός, για την προσαρμογή προς τον Κανονισμό Ε.Κ. 1370/2007 «Για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/1969 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70» (ΕΕ L 315 της 3.12.2007) και, αφετέρου, για την προστασία της εθνικής οικονομίας, την εξασφάλιση της ομαλής λειτουργίας της δημόσιας υπηρεσίας αστικής συγκοινωνίας με λεωφορεία και τη διατήρηση της κοινωνικής ειρήνης και της οικονομικής και κοινωνικής δραστηριότητας στη Θεσσαλονίκη.

Α.1. Το υφιστάμενο πραγματικό και νομικό πλαίσιο των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης

Με το ν.δ. 3721/1957 «Περί συστάσεως Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.)» (Α' 142) και ειδικότερα με το άρθρο 1 αυτού συστήθηκε στην πόλη της Θεσσαλονίκης, ως διάδοχος επιχείρηση του Κοινού Ταμείου Εισπράξεων Αστικών Λεωφορείων Θεσσαλονίκης (Κ.Τ.Ε.Α.Λ.Θ.), ο «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης» (Ο.Α.Σ.Θ.). Ο Οργανισμός αποτελεί ιδιότυπο νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με αποκλειστικό και ειδικό σκοπό τη διενέργεια των αστικών μετακινήσεων με λεωφορεία και την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού της Θεσσαλονίκης. Στις 30.8.1957 κυρώθηκε η σχετική σύμβαση παραχώρησης εκτέλεσης δημόσιας υπηρεσίας και, αρχικά, ορίστηκε ημερομηνία

λήξης της, η 31.12.1981 και, στη συνέχεια, κατόπιν τροποποιήσεως με το άρθρο 10 του ν. 866/1979 (Α' 23), αυτή παρατάθηκε για 19 έτη, ήτοι μέχρι και τις 31.12.2000 ακολούθως δε, με το άρθρο 35 του ν. 2874/2000 (ΦΕΚ Α' 286), μέχρι 28ης Φεβρουαρίου 2001. Με την από 30.4.2001 σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. που κυρώθηκε με το ν. 2898/2001 (Α' 71) συνεχίστηκε η ανάθεση στον Ο.Α.Σ.Θ. της δημόσιας υπηρεσίας συγκοινωνιακού έργου, η διάρκεια της οποίας ορίστηκε μέχρι και τις 31.12.2009. Στη συνέχεια, με την από 11.1.2008 τροποποιητική σύμβαση, που κυρώθηκε με το ν. 3652/2008 (Α' 45), η διάρκεια της από 30.4.2001 σύμβασης παρατάθηκε «μέχρι δύο (2) έτη από την ολοκλήρωση του υπό εκτέλεση ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης, όπως αυτό περιγράφεται ως αντικείμενο της από 7.4.2006 σύμβασης μεταξύ της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. και της Κοινοπραξίας ΑΕΓΕΚ – IMPREGILO – ANSALDO TSF - SELI ANSALDOBREDA και των τυχών τροποποιήσεων, που ενδέχεται να επέλθουν στην ανωτέρω σύμβαση».

Η ανάπτυξη νέων συγκοινωνιακών μέσων στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, όπως το υπό κατασκευή Μετρό, και οι σημαντικές προοπτικές που παρέχονται στην περιοχή της Θεσσαλονίκης για την ανάπτυξη της αστικών συγκοινωνιών με θαλάσσιες μεταφορές επιβάλλουν τη δημιουργία ενός νέου δημόσιου ρυθμιστικού φορέα. Αυτός ο φορέας θα συντονίζει, ελέγχει, εποπτεύει και καθορίζει τον τρόπο και τη διαδικασία άσκησης του συγκοινωνιακού έργου κάθε μορφής (επίγειο, υπόγειο, θαλάσσιο). Η δημιουργία ενός νέου φορέα είναι επιτακτική διότι σε αυτό το ρόλο δεν μπορεί να ανταποκριθεί το υφιστάμενο σήμερα Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.). Το Σ.Α.Σ.Θ. συστάθηκε με το άρθρο 1 του ν. 2898/2001 (Α' 71) με σκοπό το σχεδιασμό, τον έλεγχο και την εποπτεία των αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και τον έλεγχο και τήρηση των συμβατικών υποχρεώσεων του Ο.Α.Σ.Θ. Σύμφωνα με τις συνθήκες που επικρατούσαν το 2001, οπότε κυρώθηκε η συμφωνία μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και του Οργανισμού και συστάθηκε το Σ.Α.Σ.Θ., το έργο του τελευταίου περιορίζεται αποκλειστικά στην αστική συγκοινωνία με λεωφορεία και όχι σε άλλες μορφές συγκοινωνιών. Έπειτα, πολλά από τα θέματα που προέκυπταν από τη συμφωνία μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. ρυθμίζονταν με την οικονομική συμφωνία Δημοσίου και Οργανισμού, με αποτέλεσμα την υποτονική ανάγκη ρυθμιστικής επέμβασης του Σ.Α.Σ.Θ., ενώ ακόμη και στα θέματα που απαιτούνταν η άσκηση ελέγχου ή/και λήψης μέτρων επί του Οργανισμού εκ μέρους του Σ.Α.Σ.Θ., η ελεγκτική του επέμβαση αξιολογήθηκε ως ανεπαρκής. Η κρίση αυτή είναι ακριβής διότι, αν και ο Ο.Α.Σ.Θ. παρέβη τις συμβατικές του υποχρεώσεις, όπως συνέβη με τις διαπιστωμένες μεγάλες αποκλίσεις μεταξύ προγραμματισμένων και εκτελεσθέντων δρομολογίων, κατά παράβαση της οικονομικής συμφωνίας αλλά και του άρθρου 30 του ν. 4313/2014 εντούτοις το Σ.Α.Σ.Θ. δεν προέβη στις ενδεδειγμένες ενέργειες. Επίσης, ενώ για μεγάλο χρονικό διάστημα ο Ο.Α.Σ.Θ. δεν του χορηγούσε τα απαραίτητα εκ του νόμου στοιχεία, το Σ.Α.Σ.Θ. αδράνησε και δεν επέβαλλε τις προβλεπόμενες κυρώσεις, όπως είχε αρμοδιότητα και καθήκον να πράξει, σύμφωνα με την περίπτωση β' του άρθρου 6 του ν. 2898/2001. Είναι,

συνεπώς, προφανές ότι ο Σ.Α.Σ.Θ απέτυχε ως σήμερα να ανταποκριθεί στο θεσμικό του ρόλο, πολύ δε περισσότερο δεν θα μπορέσει να ανταποκριθεί στις σύγχρονες προκλήσεις στον τομέα των αστικών συγκοινωνιών και στην ταυτόχρονη λειτουργία περισσότερων συγκοινωνιακών μέσων. Για το λόγο αυτό, με το προτεινόμενο νομοσχέδιο καταργείται το Σ.Α.Σ.Θ. και οι αρμοδιότητες του μεταβιβάζονται στο νέο ρυθμιστικό φορέα, τον «Οργανισμό Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία» (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.), με ταυτόχρονη μέριμνα για τη συνέχιση των εργασιακών δικαιωμάτων του προσωπικού του στο νέο φορέα.

A.2. Ευρωπαϊκό πλαίσιο

Περαιτέρω, οι προτεινόμενες ρυθμίσεις του νομοσχεδίου εναρμονίζονται και υλοποιούν πλήρως τον Κανονισμό 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ε.Ε. για τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές. Όπως αναφέρεται στο Προοίμιο του Κανονισμού, η Ένωση και τα κράτη μέλη οφείλουν να εξασφαλίσουν στο επιβατικό κοινό ασφαλείς, αποτελεσματικές και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες μεταφορών χάρη στον ελεγχόμενο ανταγωνισμό, ο οποίος θα εγγυάται τη διαφάνεια και την απόδοση των δημοσίων επιβατικών μεταφορών, λαμβανομένων υπόψη, ιδίως, των κοινωνικών και περιβαλλοντικών παραγόντων και την πρόβλεψη ευνοϊκής τιμολόγησης προς όφελος ορισμένων κατηγοριών επιβατών, όπως οι άνεργοι ή οι συνταξιούχοι. Ο Κανονισμός βασίζεται στην αρχή της ουδετερότητας όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς, που κατοχυρώνεται στο άρθρο 345 της ΣΛΕΕ, στην αρχή της ελευθερίας των κρατών μελών να ορίζουν τις υπηρεσίες γενικού συμφέροντος (άρθρο 14 της ίδιας συνθήκης) και στις αρχές της επικουρικότητας και αναλογικότητας (άρθρο 5 ΣΕΕ). Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών είναι υπεύθυνες τόσο για την εν γένει οργάνωση του δικτύου δημοσίων μεταφορών όσο και για την καθαυτό παροχή της μεταφορικής υπηρεσίας. Με βάση τους ως άνω κανόνες του πρωτογενούς ενωσιακού δικαίου, οι εθνικές αρχές διαθέτουν την ευχέρεια να εκτελούν τα δύο καθήκοντα οι ίδιες ή να τα αναθέτουν, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, σε τρίτους. Έτσι, από την άποψη του ενωσιακού δικαίου, δεν έχει σημασία εάν οι δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, που συνιστούν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος, παρέχονται από δημόσιες ή ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Ο Κανονισμός για τις δημόσιες επιβατικές συγκοινωνίες ρητά ορίζει πως κάθε τοπική αρχή και ελλείψει αυτής κάθε εθνική αρχή, που παρέχει ολοκληρωμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών μπορεί στο εξής να αποφασίζει να συνεχίσει να παρέχει η ίδια δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών ή να τις αναθέτει με συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας απευθείας σε νομικώς ανεξάρτητη οντότητα, επί της οποίας ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιακών μονάδων της («in-house ανάθεση»). Ο Κανονισμός επιτρέπει σε κάθε αρμόδια αρχή, στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, να επιλέγει ποιος φορέας θα παρέχει τις δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών αλλά υπό την προϋπόθεση ότι η σύμβαση ανάθεσης

διέπεται από μέγιστη διαφάνεια (βλ. 30^η αιτιολογική σκέψη του Προοιμίου του Κανονισμού). Οι μακρόχρονες συμβάσεις για τη διενέργεια αστικών συγκοινωνιών μεταξύ του δημοσίου και ιδιωτικών φορέων μπορούν, ιδίως εάν λάβουν χώρα με απευθείας ανάθεση, να οδηγήσουν σε αδικαιολόγητα μονοπώλια και εμπόδια ως προς την είσοδο στην αγορά άλλων προσώπων για χρόνο μεγαλύτερο από τον πράγματι απαιτούμενο, εκμηδενίζοντας κατ' αυτό τον τρόπο τα οφέλη που αποφέρει η πίεση του ανταγωνισμού. Για να μειωθεί στο ελάχιστο η στρέβλωση του ανταγωνισμού και να προστατευθεί παράλληλα η ποιότητα των υπηρεσιών, οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να είναι ορισμένου χρόνου και η παράτασή τους να υπόκειται σε αυστηρά πλαίσια, που οριοθετεί ο Κανονισμός.

Εν προκειμένω, ο ως άνω Κανονισμός έθεσε όρια ως προς τη δυνατότητα παράτασης των συμβάσεων παραχώρησης, το ανώτατο κατά το ήμισυ της αρχικής τους διάρκειας, όταν ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να επενδύσει σε στοιχεία του ενεργητικού, ο χρόνος απόσβεσης των οποίων είναι εξαιρετικά μεγάλος και, λόγω των ειδικών χαρακτηριστικών και περιορισμών τους, στην περίπτωση ειδικά των εξόχως απόκεντρων περιοχών (άρθρο 349 της ΣΛΕΕ). Ειδικότερα, ως προς το στοιχείο του χρόνου ανάθεσης του έργου των δημοσίων συγκοινωνιών, στο άρθρο 4 του Κανονισμού ορίζεται ότι η διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι περιορισμένη και δεν μπορεί υπερβαίνει τα δέκα (10) έτη για υπηρεσίες με αστικά και υπεραστικά λεωφορεία αλλά, εφόσον απαιτείται, λαμβανομένων υπόψη των όρων απόσβεσης των στοιχείων του ενεργητικού, η διάρκεια της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να παρατείνεται κατά 50% το πολύ, εφόσον ο φορέας εμφανίζει στοιχεία του ενεργητικού τα οποία είναι καθοριστικής σημασίας για το ύψος του συνόλου των στοιχείων του ενεργητικού που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση του έργου. Στο επόμενο άρθρο 5 («Ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας») ο Κανονισμός προβλέπει ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο εξής ανατίθενται σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται σε αυτόν.

Στο άρθρο 8 προσδιορίζεται η μεταβατική περίοδος, καθώς οι αρμόδιες αρχές και οι φορείς δημοσίων υπηρεσιών θα χρειάζονταν χρόνο για να προσαρμοσθούν στις διατάξεις του κανονισμού. Προς υλοποίηση της σταδιακής ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τον Κανονισμό από την έναρξη ισχύος του (3.12.2009), τα κράτη μέλη όφειλαν σταδιακά να τον εφαρμόσουν με χρονικά διαφοροποιημένα περιθώρια, λαμβάνοντας υπόψη τις προϋπάρχουσες συμφωνίες μεταξύ των δημοσίων αρχών και των φορέων που ήδη εκτελούν έργο αστικών συγκοινωνιών, ώστε να αποφευχθεί σημαντική διατάραξη της ισορροπίας από το άνοιγμα της αγοράς δημοσίων μεταφορών. Έτσι, κατά τη διάρκεια των μεταβατικών περιόδων που προβλέπει το άρθρο 8 του Κανονισμού η νέα ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, από τις 3.12.2009 και εντεύθεν, έπρεπε να λαμβάνει χώρα σύμφωνα προς τα άρθρα 5 και 12 του ίδιου Κανονισμού. Κατά την εφαρμογή αυτής της πρόβλεψης, όμως, δεν επηρεάζονται –

τουλάχιστον άμεσα- οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες είχαν ήδη ανατεθεί σύμφωνα με το εθνικό και το κοινοτικό δίκαιο και βρίσκονταν εν ισχύ.

Αναφορικά με την επίπτωση των μεταβατικών διατάξεων του Κανονισμού στην ανάθεση του συγκοινωνιακού έργου προς τον Ο.Α.Σ.Θ. ισχύουν τα ακόλουθα: σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού 1370/2007, όπως αυτός ιδίως ερμηνεύτηκε από την υπ' αρ. 2014/C92/01/25.3.2014 Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και ειδικότερα το σημείο 2.6. αυτής, εξαιρούνται της εφαρμογής του κανονισμού και συνεχίζουν να ισχύουν μέχρι τα όρια που θέτει το δεύτερο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 8 του Κανονισμού οι αναθέσεις που υπάγονται στο πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 8. Αναλυτικότερα, στα επίμαχα πρώτο και δεύτερο εδάφια της παρ. 3 του άρθρου 8 προβλέπονται τα ακόλουθα:

«Κατά την εφαρμογή της παραγράφου 2, δεν λαμβάνονται υπόψη οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες έχουν ανατεθεί σύμφωνα με το εθνικό και το κοινοτικό δίκαιο: α) πριν από τις 26 Ιουλίου 2000, με δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού· β) πριν από τις 26 Ιουλίου 2000, με διαδικασία άλλη από δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού· γ) από τις 26 Ιουλίου 2000 και πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2009, με δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού· δ) από τις 26 Ιουλίου 2000 και πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2009, με διαδικασία άλλη από δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού.

Οι συμβάσεις περί των οποίων το στοιχείο α) εξακολουθούν να ισχύουν έως τη λήξη τους. Οι συμβάσεις περί των οποίων τα στοιχεία β) και γ) μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, αλλά όχι για περισσότερα από 30 έτη. Οι συμβάσεις περί των οποίων το στοιχείο δ) μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, υπό τον όρον ότι είναι περιορισμένης διάρκειας, συγκρίσιμης με τις διάρκειες που προσδιορίζονται στο άρθρο 4.»

Εν προκειμένω, η σύμβαση ανάθεσης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. υπάγεται στην περίπτωση δ' του πρώτου εδαφίου της παρ. 3 του άρθρου 8 του Κανονισμού, διότι αποτελεί σύμβαση παροχής αστικής συγκοινωνίας που ανατέθηκε το έτος 2001 (Ν. 2898/2001), ανατέθηκε δηλαδή μετά από τις 26.7.2000 και πριν την 3.12.2009 δυνάμει διαδικασίας άλλης από δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού (με απευθείας ανάθεση). Σημειώνεται δε για λόγους σαφήνειας ότι η νεότερη σύμβαση του 2008 (ν. 3652/2008) δεν συνιστά νέα σύμβαση αλλά παράταση αυτής του 2001, όπως προκύπτει και από τον τίτλο της («Κύρωση σύμβασης για την τροποποίηση και συμπλήρωση της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.», ΦΕΚ Α' 45). Επομένως, η νομική επαγωγή της περίπτωσης του Ο.Α.Σ.Θ. στον ως κανόνα έχει ως αποτέλεσμα ότι η παραχώρηση του επιβατικού έργου μπορεί νομίμως να συνεχιστεί έως τη λήξη της αλλά υπό τον απαραίτητο όρο ότι είναι «περιορισμένης διάρκειας συγκρίσιμης με τις διάρκειες που προσδιορίζονται στο άρθρο 4 του κανονισμού». Το άρθρο 4§3 του Κανονισμού προβλέπει, συναφώς, διάρκεια 10 έως, το μέγιστο, 15 ετών και επομένως αυτό το διάστημα συνιστά κατά ρητή παραπομπή (του α. 8§3

στο α. 4) το μέγιστο περιθώριο «ανοχής» του Κανονισμού ως προς τις «παλιές» συμβάσεις για τις οδικές μεταφορές με αστικά λεωφορεία. Επομένως, η σύμβαση του Ελληνικού Δημοσίου με τον Ο.Α.Σ.Θ. που έχει ήδη διαρκέσει, σύμφωνα με τα όσα προεκτέθηκαν, 16 έτη (2001-2017) δεν είναι ανεκτό υπό το ενωσιακό δίκαιο να εξακολουθήσει να ισχύει. Η Ελλάδα εξάντλησε ήδη το περιθώριο παρέκκλισης που της χορήγησε η ως άνω μεταβατική διάταξη του Κανονισμού (α. 853 εδ. α', περ. δ', 853 εδ. β' και σε συνδυασμό με το άρθρο 453) για τις «παλιές» συμβάσεις παραχώρησης και πλέον η χώρα μας υπέχει την υποχρέωση να αναθέσει εκ νέου το έργο των αστικών συγκοινωνιών σύμφωνα με τους νέους ουσιαστικούς και διαδικαστικούς κανόνες που καθορίζονται στον Κανονισμό. Άλλη παραδοχή (περί ενδεχόμενης ισχύος της συμβάσεως με τον Ο.Α.Σ.Θ) δεν είναι ανεκτή υπό τις ανωτέρω διατάξεις του Κανονισμού, δεδομένου και του γεγονότος ότι η τιθέμενη παράταση διάρκειας της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας με το άρθρο πρώτο της από 11.1.2008 τροποποιητικής συμβάσεως «μέχρι δύο (2) έτη από την ολοκλήρωση του υπό εκτέλεση ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης, όπως αυτό περιγράφεται ως αντικείμενο της από 7-4-2006 σύμβασης μεταξύ της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. και της Κοινοπραξίας ΑΕΓΕΚ – IMPREGILO – ANSALDO TSF - SELI ANSALDOBREDA και των τυχών τροποποιήσεων, που ενδέχεται να επέλθουν στην ανωτέρω σύμβαση» είναι αόριστης διάρκειας, αντιβαίνοντας ευθέως τη διάταξη της περίπτωσης δ' του εδ. β' της παρ. 3 του άρθρου 8 του Κανονισμού περί του χρονικής διάρκειας ισχύος της παλαιάς ανάθεσης

A.3. Συνταγματικό πλαίσιο

Τέλος, το παρόν σχέδιο νόμου εξειδικεύει και υλοποιεί τις βασικές συνταγματικές επιταγές του άρθρου 106 του Συντάγματος. Ειδικότερα, η ανάπτυξη της δραστηριότητας του Ο.Α.Σ.Θ. ασκείται κατά κρατική παραχώρηση και δεν συνιστά παράμετρο της συνταγματικώς κατοχυρωμένης, ως ατομικού δικαιώματος, οικονομικής ελευθερίας και ιδιωτικής οικονομικής πρωτοβουλίας. Ο Ο.Α.Σ.Θ. δεν αποτελεί επιχείρηση που ιδρύθηκε ελεύθερα με οποιαδήποτε εταιρική νομική μορφή που προβλέπεται στο εθνικό δίκαιο, ώστε να αναπτύξει εμπορικούς ή άλλους επιχειρηματικούς σκοπούς. Αντιθέτως, ο Οργανισμός συστάθηκε ευθέως με νόμο ως ένα ιδιότυπο νομικό πρόσωπο, έχον αποκλειστικό σκοπό σύστασης και λειτουργίας την προς αυτόν παραχώρηση (ανάθεση) προνομίου άσκησης έργου κοινής ωφέλειας, την παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών στο επιβατικό κοινό της Θεσσαλονίκης. Η παραχωρηθείσα δραστηριότητα και οι αρμοδιότητες συγκοινωνιακού έργου ανάγονται στον πυρήνα της κρατικής εξουσίας, καθώς η αστική συγκοινωνία αποτελεί δημόσιο ζωτικό αγαθό για το κοινωνικό σύνολο. Άλλωστε, κύριο περιουσιακό στοιχείο του Οργανισμού υπήρξε η εκμετάλλευση του παραχωρηθέντος μονοπωλίου. Τα χαρακτηριστικά αυτά του Ο.Α.Σ.Θ. προκύπτουν ευθέως από το συστατικό νόμο του Ο.Α.Σ.Θ. (άρθρο 1 ν.δ. 3721/1957), από την πρόβλεψη στο άρθρο μόνο της τροποποιηθείσας με το ν. 866/1979 (Α' 23) 30/8/1957 συμβάσεως περί μεταφοράς του προσωπικού στον οποιονδήποτε διάδοχο φορέα αλλά και τη ρητή πρόβλεψη στο άρθρο δεύτερο της από 30.4.2001

οικονομικής συμφωνίας που κυρώθηκε με το ν. 2898/2001 (Α' 71) περί αυτοδίκαιης περιέλευσης όλης της κινητής και ακίνητης περιουσίας του στο Ελληνικό Δημόσιο. Η δραστηριότητα του Ο.Α.Σ.Θ. συνιστά, τέλος, πραγματικό μονοπώλιο καθόσον είναι ο μοναδικός πάροχος αστικής συγκοινωνίας με λεωφορεία και μέχρι σήμερα δεν έχει ακόμη δημιουργηθεί άλλο μαζικό μέσο μεταφοράς στη περιοχή.

Περαιτέρω, αποτελεί πασιδηλο γεγονός ότι επί μακρό χρονικό διάστημα οι εκ μέρους του Ο.Α.Σ.Θ. παρεχόμενες υπηρεσίες προς το επιβατικό κοινό υπήρξαν χαμηλού επιπέδου. Συγκεκριμένα παρουσιάζονται περιπτώσεις αδυναμίας τήρησης των προγραμματισμένων δρομολογίων, κυκλοφορία μειωμένου αριθμού λεωφορείων και σημαντικές αποκλίσεις μεταξύ του συμβατικά συμφωνηθέντος και του πραγματοποιηθέντος επιβατικού έργου. Πέραν τούτου, ο Οργανισμός αδυνατεί να παράσχει προσηκόντως το μεταφορικό έργο που του ανατέθηκε λόγω φαινομένων κακής διαχείρισης και άρνησης της διοίκησης και των μετόχων του να εφαρμόσουν το κοινοτικό και εθνικό πλαίσιο των κανονισμών αναθέσεων και προμηθειών, τα διεθνή λογιστικά πρότυπα και τη νομοθεσία στις πάσης φύσεως απολαβές του προσωπικού. Οι ενέργειες και παραλείψεις του Ο.Α.Σ.Θ. πιστοποιήθηκαν αδιαμφισβήτητα από την από 12.12.2016 Έκθεση Μικτού Κλιμακίου Ελέγχου για τις οικονομικές χρήσεις 2011 έως και 2015 αλλά και την προγενέστερη έκθεση του κλιμακίου για τη χρήση του έτους 2010. Η κακή διαχείριση των οικονομικών του Οργανισμού με ευθύνη του και η αδράνεια του Σ.Α.Σ.Θ. είχαν ως αποτέλεσμα, εκτός άλλων, την αδυναμία καταβολής της μισθοδοσίας του προσωπικού του, που προκάλεσε επανειλημμένα καθολικές εργασιακές κινητοποιήσεις και πλήρη διακοπή του συγκοινωνιακού έργου στη Θεσσαλονίκη, τη συνεχή ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού και ιδιαίτερα σοβαρή διατάραξη της κοινωνικής και οικονομικής ζωής στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης, δεδομένης της έλλειψης εναλλακτικής μορφής δημόσιων αστικών μετακινήσεων.

Υφίσταται, ταυτόχρονα, κατεπείγουσα ανάγκη προστασίας της εθνικής οικονομίας, λαμβανομένου ιδιαίτερα υπόψη του ασφυκτικού πλαισίου δημοσιονομικής προσαρμογής και της ανάγκης μείωσης των δημοσίων δαπανών. Καθ' όλο το χρονικό διάστημα λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ. έχουν καταβληθεί σε αυτόν από το Ελληνικό Δημόσιο εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ (περίπου ένα δισεκατομμύριο ευρώ τη τελευταία οκταετία), ανά έτος καταβάλλονταν δεκάδες εκατομμύρια ευρώ βάσει της οικονομικής συμφωνίας, ενώ η διοίκηση και μέτοχοι του Οργανισμού, παρ' ό,τι όφειλαν, δεν εφάρμοζαν το κοινοτικό και εθνικό νομικό πλαίσιο χρηματοοικονομικής διαφάνειας και λογοδοσίας. Η κατ' αυτόν τον τρόπο συνέχιση της λειτουργίας του Οργανισμού είναι βέβαιο ότι θα ζημιώσει έτι περαιτέρω το Ελληνικό Δημόσιο και τα ασφαλιστικά ταμεία, προς τα οποία ο Οργανισμός έχει ήδη συσσωρευμένες υποχρεώσεις περί τα σαράντα ένα (41) εκατομμύρια ευρώ. Αποτέλεσμα της κακής διαχείρισης και της μη συμμόρφωσης του Ο.Α.Σ.Θ. με τις νόμιμες και συμβατικές υποχρεώσεις του υπήρξε η μόνιμη αδυναμία πληρωμών και εν τοις πράγμασι η πτώχευσή του, καθώς οι έως σήμερα

οικονομικές υποχρεώσεις του ξεπερνούν^{-θ-} συνολικά τα εκατό είκοσι (120) εκατομμύρια ευρώ. Τα ετήσια συνολικά έσοδα του (από κόμιστρο, αντισταθμιστικές καταβολές κλπ) είναι μικρότερα από τις ετήσιες δαπάνες του με αποτέλεσμα να διευρύνονται καθημερινά τα ήδη τεράστια ελλείμματα του. Όπως ενδεικτικά της ουσιαστικής πτώχευσης του Οργανισμού και της πλημμελούς άσκησης των εποπτικών αρμοδιοτήτων του Σ.Α.Σ.Θ. είναι ότι, αν και ο Ο.Α.Σ.Θ. οφείλει να τηρεί αποθεματικά ασφαλιστικών κινδύνων και αποπληρωμής παγίων, τα οποία του έχουν καταβληθεί μέσω των αντισταθμιστικών καταβολών του Ελληνικού Δημοσίου, εν τούτοις αυτός έχει αναλώσει τα αντίστοιχα χρηματικά ποσά για λειτουργικές δαπάνες του και σήμερα οφείλει για τα ανωτέρω αποθεματικά ποσά άνω των τριάντα οκτώ (38) εκατομμυρίων ευρώ, ενώ αδυνατεί να καταβάλλει τη μισθοδοσία του προσωπικού του και οφείλει εργατικές και εργοδοτικές εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία.

Για τους παραπάνω λόγους το κράτος έχει υποχρέωση να παρέμβει υλοποιώντας τη συνταγματική επιταγή του άρθρου 106 προκειμένου να προστατεύσει την εθνική οικονομία και να αποκαταστήσει τη ζωτικής σημασίας για το κοινωνικό και οικονομικό σύνολο αστική συγκοινωνία με λεωφορεία στη Θεσσαλονίκη. Το κράτος έχει υποχρέωση και συμφέρον να διασφαλίσει την κοινωνική ειρήνη, να εκκαθαριστούν οι οικονομικές υποχρεώσεις του Ο.Α.Σ.Θ., να αποτραπεί περαιτέρω οικονομική ζημία του Ελληνικού Δημοσίου, να προστατευθεί η περιουσία του Δημοσίου -καθότι του ανήκει κάθε αποσβεσθείσα ή αναπόσβεστη κινητή ή ακίνητη περιουσία του Ο.Α.Σ.Θ. βάσει του άρθρου δεύτερου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας- και, τέλος, να διασφαλιστεί η ομαλή μετάβαση του συγκοινωνιακού έργου στον υπό σύσταση νέο εκτελεστικό φορέα Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.. Ανεξαρτήτως δε της κρατικής παρέμβασης δια εξαγοράς μιας επιχείρησης, σε κάθε περίπτωση και σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας, το κράτος διατηρεί το αναφαίρετο δικαίωμα, όταν πρόκειται για νομικά πρόσωπα που συστάθηκαν δια νομοθετικής πρωτοβουλίας με μοναδικό σκοπό την ανάθεση του μονοπωλιακού χαρακτήρα και ζωτικής σημασίας κοινωνικού αγαθού συγκοινωνιακού έργου, να ανακαλεί την ανάθεση και να τα καταργεί, εφόσον κρίνει ότι υφίστανται νέες συνθήκες ή και λόγοι υπέρτερου δημοσίου συμφέροντος (βλ. Ολομ. ΣτΕ 3818/1997 και ΣτΕ 1141/1999). Το ίδιο ισχύει δε, ακόμα και στις περιπτώσεις των επιχειρήσεων που συστάθηκαν με ιδιωτική πρωτοβουλία και δραστηριοποιούνται σε κρίσιμους τομείς της κοινωνικής ζωής ή της εθνικής οικονομίας, καθώς το κράτος δύναται να επεμβαίνει δραστικά, αναλαμβάνοντας ακόμη και τον πλήρη έλεγχο τους, προκειμένου να προστατευθεί η εθνική οικονομία ή υπέρτερα ατομικά και κοινωνικά δικαιώματα, όπως η εργασία (Ολομ. ΣτΕ 1093/1987 και 161/2010).

Η εξαγορά του Ο.Α.Σ.Θ., με το προτεινόμενο νομοσχέδιο, ερείδεται στις διατάξεις του άρθρου 106 και της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του Συντάγματος και δεν δύναται να έχει ως αντικείμενο την εκμετάλλευση του παραχωρηθέντος μονοπωλίου, αφού η άσκηση τέτοιας δραστηριότητας δεν είναι αποτέλεσμα

ιδιωτικής οικονομικής πρωτοβουλίας αλλά της επιχείρησης ως οργανωμένης οικονομικής ενότητας.

Εν κατακλείδι, το προτεινόμενο νομοσχέδιο περιέχει έξι κεφάλαια, με τα οποία ρυθμίζονται το καθεστώς του νέου εποπτικού – ρυθμιστικού φορέα και του νέου εκτελεστικού φορέα, η εξαγορά της επιχείρησης του Ο.Α.Σ.Θ., τα θέματα που αφορούν την αποτίμηση της αξίας της επιχείρησης, οι διαδικασίες αποζημίωσης των μετόχων και της ομαλής μετάβασης του μεταφορικού έργου στο νέο φορέα με πλήρη διασφάλιση των εργασιακών δικαιωμάτων του προσωπικού του Ο.Α.Σ.Θ., διατάξεις που αφορούν το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και τις μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις

Β. Ειδικό μέρος

Στο κεφάλαιο Α' του νομοσχεδίου συνιστάται ο νέος ρυθμιστικός φορέας "Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία" (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.) στα πρότυπα και με τις αρμοδιότητες του Ο.Α.Σ.Α. (ν. 3920/2011, Α' 33), υπάγεται στις διατάξεις περί ΔΕΚΟ και ν. 2190/1920 (Α' 144) και προβλέπονται όλες οι αρμοδιότητες του και οι σχέσεις του με τη συστηνόμενη με το κεφάλαιο Β' θυγατρική του (Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε.). Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο και οι μετοχές της είναι ονομαστικές και αμεταβίβαστες. Θεσπίζεται η διάρκεια της, η σύσταση και λειτουργία του Διοικητικού Συμβουλίου και κάθε θέμα της λειτουργίας της. Καταργείται το Σ.Α.Σ.Θ. και όλες οι αρμοδιότητες του μεταβιβάζονται στην Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. Το προσωπικό του Σ.Α.Σ.Θ. μεταφέρεται αυτοδικαίως στην Ο.Σ.Ε.Θ.

Στο κεφάλαιο Β' συνιστάται ο νέος εκτελεστικός φορέας του συγκοινωνιακού έργου "Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία" (Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε.), που αναλαμβάνει την εκτέλεση παντός είδους συγκοινωνιακού έργου (Μετρό, Τραμ, λεωφορεία). Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας ανήκει στην Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. με δυνατότητα μεταβίβασης μέχρι του 49% του μετοχικού κεφαλαίου στους Ο.Τ.Α. της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης. Η εταιρία υπάγεται στις διατάξεις περί ΔΕΚΟ και ν. 2190/1920 (Α' 144), ορίζεται η διάρκεια της και ρυθμίζονται τα θέματα συγκρότησης και λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου της.

Στο κεφάλαιο Γ' ρυθμίζεται η διαδικασία έγκρισης και κύρωσης των αρχικών καταστατικών των εταιριών Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε.

Οι διατάξεις του κεφαλαίου Δ' του σχεδίου νόμου, που ρυθμίζουν τα θέματα της λυθείσας σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ, την εξαγορά και εκκαθάριση εν λειτουργία του Ο.Α.Σ.Θ. καθώς και την παροχή του συγκοινωνιακού έργου μέχρι τη δημιουργία της κατάλληλης υποδομής στην Α.ΣΥ.Θ., εξυπηρετούν σκοπούς κατεπείγοντος και επιτακτικού γενικότερου δημοσίου συμφέροντος καθότι

αφορούν τις ανάγκες: α) εναρμόνισης του εθνικού δικαίου που διέπει τις αστικές συγκοινωνίες της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης με τον Κανονισμό 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, β) προστασίας της εθνικής οικονομίας και διαφύλαξης της δημόσιας περιουσίας, γ) διασφάλισης της απρόσκοπτης, συνεχούς και αδιατάρακτης παροχής της δημόσιας υπηρεσίας αστικού συγκοινωνιακού έργου στους πολίτες της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, κατισχύουν δε κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης που ρυθμίζει με διαφορετικό τρόπο τα αντικείμενα που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου.

Στο κεφάλαιο Ε' περιέχονται διατάξεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών σχετικές με τις δυνατότητες μετατάξεων και αποσπάσεων τόσο μεταξύ των εταιριών Ο.Σ.Ε.Θ και Α.ΣΥ.Θ. όσο και από τις εταιρίες του κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005 προς την Ο.Σ.Ε.Θ και Α.ΣΥ.Θ. Οι ρυθμίσεις αυτές είναι αναγκαίες, προκειμένου να εξυπηρετήσουν λειτουργικά τους δύο νέους φορείς και το συγκοινωνιακό έργο. Περιέχονται επίσης διατάξεις σχετικές με την ενδοϋπουργική κινητικότητα υπαλλήλων εντός των φορέων και υπηρεσιών που εποπτεύει το Υπουργείο.

Στο κεφάλαιο ΣΤ' περιλαμβάνονται οι μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις, και η έναρξη ισχύος του νόμου.

Επί των άρθρων

Κεφάλαιο Α'

Με το άρθρο 1 συνιστάται ο νέος ρυθμιστικός φορέας (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.) του αστικού συγκοινωνιακού έργου στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης με κοινωφελή σκοπό χάριν του δημοσίου συμφέροντος. Ο νέος φορέας αποκτά νομική προσωπικότητα με την καταχώριση του Καταστατικού του στο Γ.Ε.ΜΗ., εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και διέπεται από τις διατάξεις περί ΔΕΚΟ του ν. 3429/2005 (Α' 314) και περί ανωνύμων εταιριών του ν. 2190/1920 (Α' 144).

Με το άρθρο 2 προσδιορίζεται ως σκοπός του νέου φορέα η ανάπτυξη, ο συντονισμός, η εποπτεία και ο έλεγχος των δημόσιων επιβατικών αστικών συγκοινωνιών λεωφορείων και μέσων (υπόγειων και επίγειων) σταθερής τροχιάς καθώς και των θαλάσσιων μεταφορών.

Με το άρθρο 3 προσδιορίζονται αναλυτικά οι αρμοδιότητες του νέου ρυθμιστικού φορέα, προκειμένου να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική άσκηση του έργου του.

Με το άρθρο 4 παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης ώστε η Ο.Σ.Ε.Θ να αποκτήσει αρμοδιότητες ως προς την εποπτεία και τον έλεγχο των επιβατικών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων) παράλληλα με τις ασκούμενες αρμοδιότητες των υφιστάμενων υπηρεσιών στο πλαίσιο του ν. 4070/2012 (Α' 82) και του π.δ. 244/1987 (Α' 104)

Με το άρθρο 5 ορίζεται η γεωγραφική περιοχή ευθύνης της Ο.Σ.Ε.Θ. και παρέχεται εξουσιοδότηση για τη μεταβολή της εφόσον τούτο κριθεί απαραίτητο.

Με το άρθρο 6 ορίζεται η διάρκεια της εταιρείας.

Με το άρθρο 7 ορίζονται τα ζητήματα σε σχέση με την έδρα της εταιρείας.

Με το άρθρο 8 ορίζονται τα σχετικά με το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας. Συγκεκριμένα το μετοχικό κεφάλαιό της ορίζεται σε έξι εκατομμύρια ευρώ (6.000.000 €) και διαιρείται σε δώδεκα χιλιάδες (12.000) ονομαστικές μετοχές, αξίας 500 ευρώ έκαστη. Οι μετοχές της εταιρείας είναι ονομαστικές, αδιαίρετες και μη μεταβιβάσιμες. Το Ελληνικό Δημόσιο αποτελεί τον μοναδικό μέτοχο της εταιρείας.

Με το άρθρο 9 ρυθμίζονται ζητήματα συγκρότησης και λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου, εισάγοντας αναγκαίες παρεκκλίσεις από το άρθρο 3 του ν. 3429/2005 (Α' 314) σε ό,τι αφορά τον αριθμό των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, τη θητεία του αλλά και την έλλειψη εκπροσώπου εργαζομένων. Για λόγους δημόσιου συμφέροντος, προκειμένου να επιτευχθεί η μεγαλύτερη δυνατή συναίνεση και συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας δια των φορέων και των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης στη διοίκηση του ρυθμιστικού φορέα Ο.Σ.Ε.Θ, το Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείται από εννέα μέλη, με συγκεκριμένη θητεία. Επίσης, ο ρόλος της Ο.Σ.Ε.Θ. ως ρυθμιστικού και εποπτικού φορέα του συγκοινωνιακού έργου δεν απαιτεί την απασχόληση πολυπληθούς προσωπικού, αλλά κυρίως εξειδικευμένου προσωπικού και δεδομένου μάλιστα ότι καταρχήν θα απασχοληθεί στην Ο.Σ.Ε.Θ το ολιγάριθμο προσωπικό του καταργούμενου Σ.Α.Σ.Θ., δεν κρίνεται ουσιώδης και απαραίτητη η συμμετοχή εκπροσώπου εργαζομένων στο Διοικητικό Συμβούλιο, λόγω και του αντικειμένου της εταιρείας.

Με το άρθρο 10 προβλέπεται διαδικασία κατάρτισης και ισχύος του εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας του νέου φορέα.

Με το άρθρο 11 ρυθμίζονται τα έσοδα της Ο.Σ.Ε.Θ και τα επενδυτικά της προγράμματα.

Με το άρθρο 12 ορίζεται ότι η συστηνόμενη με το άρθρο 14 εταιρεία (Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε.) με σκοπό την εκτέλεση του αστικού συγκοινωνιακού έργου στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης αποτελεί θυγατρική του νέου ρυθμιστικού φορέα.

Με το άρθρο 13 καταργείται ο υφιστάμενος ρυθμιστικός φορέας (Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης – Σ.Α.Σ.Θ.) και η Ο.Σ.Ε.Θ καθίσταται καθολική διάδοχος του. Ρυθμίζονται επίσης, τα θέματα του προσωπικού του καταργούμενου Σ.Α.Σ.Θ.

Κεφάλαιο Β'

Με το άρθρο 14 δημιουργείται ο νέος εκτελεστικός φορέας «ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε.) για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης χάριν του δημόσιου συμφέροντος. Ο νέος φορέας αποκτά νομική προσωπικότητα με την

καταχώριση του Καταστατικού του στο Γ.Ε.ΜΗ., εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και διέπεται από τις διατάξεις περί ΔΕΚΟ του ν. 3429/2005 (Α' 314) και περί ανωνύμων εταιριών του ν. 2190/1920 (Α' 144).

Με το άρθρο 15 προσδιορίζονται αναλυτικά ο σκοπός και οι αρμοδιότητες του νέου φορέα, προκειμένου να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική άσκηση του έργου του.

Με το άρθρο 16 ορίζεται η διάρκεια της εταιρείας.

Με το άρθρο 17 ορίζονται τα ζητήματα σε σχέση με την έδρα της εταιρείας.

Με το άρθρο 18 ορίζονται τα σχετικά με το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας, που ορίζεται σε τρία εκατομμύρια ευρώ (3.000.000) ευρώ, διαιρούμενο σε έξι χιλιάδες (6.000) ονομαστικές μετοχές, αξίας 500 ευρώ έκαστη, το οποία καταβάλλεται από την Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και προβλέπεται η δυνατότητα συμμετοχής οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης μέχρι του ποσοστού 49% επί του συνόλου των μετοχών.

Με το άρθρο 19 ρυθμίζονται ζητήματα συγκρότησης και λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου, εισάγοντας αναγκαίες παρεκκλίσεις από το άρθρο 3 του ν. 3429/2005 σε ό,τι αφορά τον αριθμό των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και τη θητεία του. Η πρόβλεψη περί δυνατότητας συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο της Α.Σ.Υ.Θ. των Ο.Τ.Α. της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης επιβάλλει την αύξηση του αριθμού των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, πέραν του προβλεπόμενου αριθμού μελών της παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 3429/2005.

Με το άρθρο 20 προβλέπεται διαδικασία κατάρτισης και ισχύος του εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας του νέου φορέα.

Κεφάλαιο Γ'

Με το άρθρο 21 προβλέπεται η διαδικασία έγκρισης και κύρωσης και τροποποίησης των καταστατικών των δύο νέων φορέων του συγκοινωνιακού έργου στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης.

Κεφάλαιο Δ'

Με το άρθρο 22 ρυθμίζονται τα θέματα από τη λυθείσα σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., ιδίως ό,τι αφορά την περιουσία του τελευταίου που περιέρχεται αυτοδικαίως, δυνάμει του άρθρου δεύτερου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, στο Ελληνικό Δημόσιο. Η περιουσία παραμένει στην κατοχή του Ο.Α.Σ.Θ. για τους σκοπούς της προσωρινής σε αυτόν ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου

Με το άρθρο 23 εξαγοράζεται ο Ο.Α.Σ.Θ από το Ελληνικό Δημόσιο, προσδιορίζεται το αντικείμενο εξαγοράς του και καθορίζονται οι αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης σχετικά με τον ορισμό νέου Διοικητικού Συμβουλίου τη λύση

και θέση σε εκκαθάριση εν λειτουργία του μέχρι της μεταβίβασης του συγκοινωνιακού έργου στην Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.

Με το άρθρο 24 ορίζονται οι αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου Ο.Α.Σ.Θ.

Με το άρθρο 25 καθορίζονται οι όροι και η διαδικασία για την αποτίμηση της εξαγοράς του Ο.Α.Σ.Θ. και της αποζημίωσης των πρώην μετόχων.

Με το άρθρο 26 ανατίθεται προσωρινά το συγκοινωνιακό έργο στον Ο.Α.Σ.Θ. Οι λόγοι που επιβάλλουν τη προσωρινή ανάθεση, η οποία δεν μπορεί να διαρκέσει πέραν της 3.12.2019, αφορούν την ανάγκη δημιουργίας κατάλληλης υποδομής στο νέο εκτελεστικό φορέα. Ρυθμίζεται επιπλέον η διαδικασία μεταβίβασης του συγκοινωνιακού έργου και της περιουσίας που περιήλθε στο Ελληνικό Δημόσιο προς το νέο εκτελεστικό φορέα Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.

Με το άρθρο 27 ρυθμίζεται η διαδικασία της εκκαθάρισης εν λειτουργία του Ο.Α.Σ.Θ.

Με το άρθρο 28 τίθενται ειδικές ποινικές διατάξεις για τη διαφύλαξη της απρόσκοπτης λειτουργίας του συγκοινωνιακού έργου αλλά και της περιουσίας του Ελληνικού Δημοσίου.

Με το άρθρο 29 ρυθμίζονται θέματα ευθύνης των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου.

Με το άρθρο 30 ορίζονται μεταβατικές διατάξεις για τη λειτουργία του Ο.Α.Σ.Θ. μέχρι τη διάλυσή του.

Με το άρθρο 31 καθορίζεται η δικαιοδοσία για όλες τις διαφορές που θα προκύψουν σχετικά με τις ρυθμίσεις του κεφαλαίου Δ' και κάθε άλλης διαφοράς μεταξύ των πρώην μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ. και του Ελληνικού Δημοσίου.

Κεφάλαιο Ε'

Με το άρθρο 32 θεσπίζεται εσωτερική κινητικότητα του προσωπικού μεταξύ των εταιριών Ο.Σ.Ε.Θ και Α.Σ.Υ.Θ και η δυνατότητα μετάταξης/μεταφοράς ή απόσπασης στις εταιρίες αυτές από άλλα ΝΠΙΔ και εταιρίες του κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005, προκειμένου να αποφευχθεί δυσλειτουργία ή καθυστερήσεις στη ρύθμιση και εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου, αλλά και να υπάρξει όσο το δυνατόν αναλογική και ορθολογική κατανομή του προσωπικού.

Άρθρο 33 Εσωτερική Κινητικότητα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Στο στρατηγικό σχεδιασμό του Υπουργείου ανήκει η υλοποίηση των έργων υποδομής της χώρας, η χάραξη και εφαρμογή εθνικής πολιτικής και η δημιουργία κατάλληλου θεσμικού πλαισίου, σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, για την ανάπτυξη μεταφορικών και συγκοινωνιακών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, σε συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού. Η ενδυνάμωση της εθνικής οικονομίας, η προαγωγή της ασφάλειας στις υποδομές και στις μεταφορές, η υποβοήθηση δράσεων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Α' και Β' βαθμού) στην ανάπτυξη των βασικών

υποδομών της χώρας καθώς και ο συντονισμός των εποπτευομένων φορέων αποτελούν βασικούς πυλώνες, που οδήγησαν στον επανασχεδιασμό του οργανωτικού σχήματος και των δομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με στόχο την αποτελεσματικότερη διαχείριση και τη χρηστή δημόσια διοίκηση.

Στις αρμοδιότητες του ως άνω Υπουργείου συμπεριλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, όλες οι αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, τα ταξί, οι σιδηροδρομικές και αεροπορικές επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, η τεχνολογία οχημάτων, η οδική ασφάλεια, τα δημόσια έργα και οι υποδομές της χώρας, η αντισεισμική προστασία, η διαχείριση των επιπτώσεων από φυσικές καταστροφές. Λαμβάνοντας υπόψη την αποστολή του Υπουργείου, τις ευρείες αρμοδιότητές του, τη νέα οργανωτική του δομή, το καθεστώς περιορισμού των προσλήψεων που ισχύει σήμερα καθώς και το γεγονός ότι, παρά τη συνένωση των υπηρεσιών του τ έως Υπουργείου Μεταφορών με τη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων, ουδέποτε από το 2009 έως σήμερα πραγματοποιήθηκε κατανομή του προσωπικού όλων των Υπηρεσιών του εν λόγω Υπουργείου βάσει των πραγματικών υπηρεσιακών αναγκών, η ρύθμιση του παρόντος άρθρου κρίνεται απαραίτητη καθώς παρέχεται για πρώτη φορά η δυνατότητα κάλυψης αυξημένων και άμεσων αναγκών στελέχωσης στους πολυάριθμους φορείς εποπτείας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση διασφαλίζονται οι γενικές αρχές της ισότητας, της διαφάνειας και της αξιοκρατίας, οι οποίες διέπουν την διαδικασία της ενδοϋπουργικής κινητικότητας και διαφυλάσσεται ο εθελούσιος για τον υπάλληλο χαρακτήρας της μετατάξης. Η εν λόγω διαδικασία θα υλοποιηθεί, κατ' αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του ν. 4440/2016, όπως ισχύει, περί κινητικότητας του προσωπικού, η οποία αποτελεί ένα σύγχρονο και ευέλικτο «εργαλείο» της Δημόσιας Διοίκησης, στο πλαίσιο της αξιοποίησης του ανθρώπινου δυναμικού του Δημοσίου, λαμβάνοντας υπόψη τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των υπαλλήλων αλλά και τις πραγματικές ανάγκες εκάστης υπηρεσίας.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση εκτιμάται ότι δεν θα υπάρξει ουσιώδης μεταβολή στο οικονομικό αποτέλεσμα της Γενικής Κυβέρνησης, ούτε θα επηρεαστεί το εκάστοτε Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής (Μ.Π.Δ.Σ.), δεδομένου ότι για μετατάξεις υπαλλήλων μεταξύ φορέων εντός Γενικής Κυβέρνησης το δημοσιονομικό αποτέλεσμα είναι ουδέτερο.

Κεφάλαιο ΣΤ'

Με το άρθρο 34 ρυθμίζονται τα θέματα του προσωπικού Ο.Α.Σ.Θ. μετά τη λήξη του συγκοινωνιακού έργου, όπως του ανατίθεται με το άρθρο 26 του σχεδίου νόμου.

Με τα άρθρα 35 και 36 ρυθμίζεται η έναρξη ισχύος των Κεφαλαίων Α' και Β' του νόμου και ρυθμίζεται η διαδικασία ώστε να αποκτήσουν νομική προσωπικότητα οι εταιρίες Ο.Σ.Ε.Θ. και Α.ΣΥ.Θ.

- 15 -

Με το άρθρο 37 ορίζονται οι καταργούμενες διατάξεις και με το άρθρο 38 η έναρξη ισχύος του νόμου.

Αθήνα/2.07.2017

Οι Υπουργοί

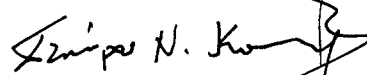
Εσωτερικών



Παναγιώτης Σκουρλέτης

Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και

Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων



Σταύρος Κοντονής

Οικονομίας και Ανάπτυξης



Γιώργος Παπαδημητρίου

Οικονομικών



Ευκλείδης Τσακαλώτος

Διοικητικής Ανασυγκρότησης



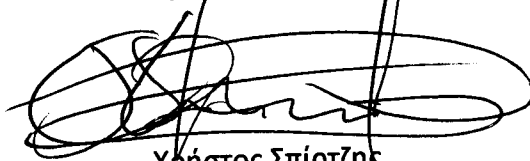
Όλγα Γεροβασίλη

Περιβάλλοντος και Ενέργειας



Γεώργιος Σταθάκης

Υποδομών και Μεταφορών



Χρήστος Σπίρτζης

Οι αναπληρωτές Υπουργοί

Οικονομικών



Γιώργος Χουλιάρκης

Οι υφυπουργοί

Οικονομικών



Αικατερίνη Παπανάτσιου