

# ΓΝΩΜΗ της Ο.Κ.Ε.

επί του Σχεδίου Νόμου με θέμα:  
“Οργάνωση και λειτουργία  
των Αστικών Συγκοινωνιών  
στην περιοχή Αθηνών - Πειραιώς  
και Περιχώρων ”

*Αθήνα, 9 Νοεμβρίου 1998*



## Διαδικασία

**Σ**τις 09/10/1998 ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών ζήτησε με έγγραφο του με αριθμό πρωτ. 7194 εξ. τη διατύπωση αιτιολογημένης γνώμης της ΟΚΕ επί του νομοσχεδίου με τίτλο “Οργάνωση και λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών της περιοχής Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων”. Είχε προηγηθεί η σχετική Γνώμη 11 της Ο.Κ.Ε. τον Ιούλιο του 1997 επί της πρώτης πρότασης του σχετικού νομοσχεδίου. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΥΠ.Μ.Ε.) ζήτησε τη γνωμοδότηση της Ο.Κ.Ε. για το νέο Σχέδιο Νόμου.

Η Εκτελεστική Επιτροπή της Ο.Κ.Ε., ανταποκρινόμενη στο αίτημα του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, όρισε Επιτροπή Εργασίας εκπροσώπων των μελών της, αποτελούμενη από τους κ.κ. **Δημήτριο Κυριαζή, Χαράλαμπο Κεφάλα, Δημήτρη Πολίτη, Ελευθέριο Αυγητίδη, Νικόλαο Λιόλιο και Νικόλαο Γιατράκο** και ανέθεσε την ευθύνη λειτουργίας της στον Αντι-

πρόεδρο της Ο.Κ.Ε. κ. **Δημήτριο Κυριαζή**. Εμπειρογνώμονας ορίστηκε η κα **Παναγιώτα Κουρή**. Ο Δρ. **Εμμανουήλ Αλεξανδράκης**, Επιστημονικός Συνεργάτης της Ο.Κ.Ε., είχε την ευθύνη του συντονισμού της επιστημονικής στήριξης του έργου.

Μετά από συνεδριάσεις της Επιτροπής Εργασίας όπου συζητήθηκε το νομοσχέδιο, η Εκτελεστική Επιτροπή ενέκρινε το κείμενο “Πρόταση της Ε.Ε. για το νομοσχέδιο περί Οργάνωσης και λειτουργίας των Αστικών Συγκοινωνιών της περιοχής Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων” στη συνεδρίαση της **30/10/1998**.

Η Ολομέλεια της Ο.Κ.Ε., στην οποία εισηγητές ήταν οι κ.κ. **Ν. Γιατράκος** και **Δ. Πολίτης**, αφού σκέφθηκε σύμφωνα με τις αρμοδιότητες της κατά το Νόμο 2232/94, υιοθέτησε το ακόλουθο κείμενο στη συνεδρίαση της **09/11/1998** ως “Γνώμη Ο.Κ.Ε.”.



## Ι. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

**Μ**ε το σχέδιο νόμου επιχειρείται μία προσπάθεια καθιέρωσης ενός ενιαίου θεσμικού πλαισίου για όλο το σύστημα των Αστικών Συγκοινωνιών του Λεκανοπεδίου Αττικής και παράλληλα επιχειρείται η εναρμόνιση με τα προβλεπόμενα στο Ν. 2414/96, περί εκσυγχρονισμού των Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών, ενώ, αντίθετα, επιχειρείται η παρέκκλιση από τις σχετικές διατάξεις του ίδιου νόμου περί εκπροσώπησης της Ο.Κ.Ε. στα Δ.Σ. των Δ.Ε.Κ.Ο., γεγονός με το οποίο διαφωνεί η Ο.Κ.Ε.

Επιπλέον, σημειώνεται ότι το Ν/Σ είναι η συνέχεια του Ν. 2175/93 και με αυτό επιχειρείται μία συνολική θεσμική παρέμβαση στο χώρο των συγκοινωνιών της Αττικής.

Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί αναγκαία την ταχεία ολοκλήρωση μίας νομοθετικής πρωτοβουλίας που θα δώσει ολοκληρωμένες λύσεις για τη βελτίωση του κυκλοφοριακού και συγκοινωνιακού προβλήματος στο λεκανοπέδιο. Υπογραμμίζει, εξάλλου, ότι πάγια ανάγκη για τη σωστή λειτουργία των μέσων μαζικής μεταφοράς είναι ο συνδυασμένος κυκλοφοριακός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός. Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός της ευρύτερης περιοχής της πρωτεύουσας (π.χ. ρύθμιση σηματοδότησης, καθορισμός μονοδρομήσεων, πεζοδρομήσεις, λεωφορειόδρομοι κ.ο.κ.) είναι σήμερα αρμοδιότητα των ΥΠ.Μ.Ε. και Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., ενώ ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός (δηλαδή οι ρυθμίσεις εκείνες που καθορίζουν τις διαδρομές των συγκοινωνιακών μέσων, όπως μαζικής μεταφοράς κ.λπ.) εναπομένει στον Ο.Α.Σ.Α., χωρίς να δίνεται η δυνατότητα ανεύρεσης ολοκληρωμένων λύσε-

ων στις μεταφορικές ανάγκες του λεκανοπεδίου. Συνεπώς, ο σωστός συντονισμός των εμπλεκόμενων φορέων οφείλει να διασφαλίζεται από ένα επιτελικό όργανο με ενισχυμένες αρμοδιότητες, πλέον των αναφερομένων στο Ν/Σ, ως προς το συντονισμό αλλά και ως προς τη λήψη αποφάσεων που αφορούν τους επιμέρους φορείς.

Σημειώνουμε ότι η παροχή συγκοινωνιακού έργου που εκτελείται από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, αποτελεί κοινωνικό αγαθό, το οποίο χρήζει κρατικής υποστήριξης. Συνεπώς, η κοινωνική διάσταση του συγκοινωνιακού έργου θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη, τόσο στο πνεύμα κατάρτισης του Ν/Σ, όσο και στις συγκεκριμένες διατάξεις που αφορούν στην εκτέλεση του έργου του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε.

Η μέχρι τώρα εμπειρία έχει δείξει ότι το υφιστάμενο σχήμα που λειτουργεί με τον Ο.Α.Σ.Α και τους συγκοινωνιακούς φορείς δεν έχει οδηγήσει σε αποτελεσματική λύση του συγκοινωνιακού και βέβαια του κυκλοφοριακού προβλήματος. Παράλληλα, η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου πρέπει να είναι ευθύνη ενός φορέα, του οποίου το μέγεθος και η εσωτερική συνεργασία που θα δημιουργηθεί μεταξύ των επιχειρησιακών του μονάδων στην εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου και στη λειτουργία των μέσων που θα εκτελούν αυτό το έργο, θα επιτρέψει τη συμπληρωματικότητά τους και την ύπαρξη οικονομικών κλίμακας.

Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί απαραίτητη τη συμμετοχή αλλά και την ενίσχυση του ρόλου που θα διαδραματίσει στις συγκοινωνί-

ες του λεκανοπεδίου η τοπική αυτοδιοίκηση α' και β' βαθμού. Η συμμετοχή της τοπικής αυτοδιοίκησης θα πρέπει να κατοχυρωθεί με την ενισχυμένη εκπροσώπηση της στα όργανα διοίκησης των αστικών συγκοινωνιών, με απώτερη προοπτική την ουσιαστικότερη συμμετοχή της στη διαμόρφωση τόσο του κυκλοφοριακού όσο και του συγκοινωνιακού σχεδιασμού.

Η Ο.Κ.Ε. διατυπώνει την άποψη ότι το Ν/Σ επιχειρεί να ρυθμίσει θέματα διαχείρισης προσωπικού που είναι αντικείμενα συλλογικών διαπραγματεύσεων, και σε καμία περίπτωση δεν θα έπρεπε να εντάσσονται στο παρόν Ν/Σ ή σε Ν/Σ αυτής της μορφής.

Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί πως ο νομοθέτης δεν εξέτασε ολοκληρωμένα τη διάσταση της καλύτερης εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, που είναι και ο τελικός αποδέκτης των αστικών υπηρεσιών μεταφορών. Αν και το Ν/Σ θα έπρεπε να έχει την κατεύθυνση βελτίωσης των ήδη παρεχόμενων υπηρεσιών, οι προτεινόμενες από αυτό παρεμβάσεις δεν φαίνεται να εξασφαλίζουν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για τις προσδοκώμενες βελτιώσεις.

Το πνεύμα λειτουργίας που θεσμοθετεί το Νομοσχέδιο αναφέρεται στον αποτελεσματικό σχεδιασμό των αστικών μεταφορών, χωρίς να περιλαμβάνει τον παράγοντα των πλεονεκτημάτων που προσφέρει για την προστασία του περιβάλλοντος (π.χ. σε ποία αναλογία θα χρησιμοποιηθούν τα αστικά μέσα μεταφοράς σε επιβαρημένες περιοχές από άποψη ρύπανσης). Ο νόμος θα έπρεπε να στοχεύει στην εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και των πολιτών του λεκανοπεδίου με τρόπους που θα βελτιώσουν τις περιβαλλοντικές συνθήκες, αλλά και λαμβάνοντας υπόψη τις νέες τεχνολογικές μεθόδους (π.χ. λεωφορεία που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο ως καύσιμο, υβριδικά και ηλεκτρικά λεωφο-

ρεία, τραμ, τηλεματική, κ.λπ.). Η διάσταση της περιβαλλοντικής προστασίας δεν προβάλλεται επαρκώς μέσω των παρεμβάσεων του Ν/Σ.

Μία βασική αρχή για τη σωστή λειτουργία των αστικών μεταφορών είναι η συμπληρωματική τους λειτουργία που αποσκοπεί στην εξυπηρέτηση του επιβάτη. Με την υιοθέτηση του αλγορίθμου, βάσει του οποίου υπολογίζεται η αντισταθμιστική καταβολή που χορηγείται για το επόμενο έτος στις Ε.Φ.Σ.Ε., διαμορφώνεται με σαφήνεια η οικονομική σχέση των αστικών μέσων μεταφοράς, όπως και προηγουμένως είχε προτείνει η Ο.Κ.Ε. Αυτό, φυσικά, δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να προάγεται και η προσφορά ανταγωνιστικών υπηρεσιών. Τα διάφορα μέσα μεταφοράς έχουν διαφορετικά χαρακτηριστικά ταχύτητας, άνεσης, κ.ο.κ. και ως εκ τούτου, τα διαφορετικά τους στοιχεία τα καθιστούν συμπληρωματικά ως προς τη φύση της παρεχόμενης υπηρεσίας.

Πρέπει να τονιστεί η θετική συνεισφορά των εξωτερικών οικονομιών (ωφελειών που καρπούται άλλος από αυτόν που εμπλέκεται στην παροχή της υπηρεσίας) που σχετίζονται με τις Δημόσιες Αστικές Μεταφορές, ως προς τα τρία βασικά και συσχετιζόμενα προβλήματα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, δηλαδή της ρύπανσης του περιβάλλοντος, αλλά και της κοινωνικής και αναπτυξιακής πολιτικής.

Τέλος, παρατηρούμε ότι η αρχή της ανταποδοτικότητας δεν έχει ενσωματωθεί στη λογική του Ν/Σ. Θα πρέπει να εξετασθούν σφαιρικά οι παράμετροι, θετικές και αρνητικές, από την τυχούσα καθιέρωση ενός ειδικότερου τρόπου διασύνδεσης μεταξύ των τακτικών χρηστών των δημοσίων αστικών συγκοινωνιών σε μία περιοχή και του κόστους δημιουργίας/λειτουργίας ενός συγκοινωνιακού συστήματος στην περιοχή αυτή.

## II. ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΓΝΩΜΗΣ ΤΗΣ Ο.Κ.Ε. (ΓΝΩΜΗ 11/1997) ΠΟΥ ΕΛΑΒΕ ΥΠΟΨΗ ΤΟ ΝΕΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ

**Η** Ο.Κ.Ε. εξέφρασε τη Γνώμη της για το Ν/Σ του Υπουργείου Μεταφορών και επικοινωνιών τον Ιούλιο του 1997 (ΓΝΩΜΗ 11/97) που είχε το ίδιο θέμα, αλλά δεν ολοκληρώθηκε η θεσμοθέτησή του. Τα παρακάτω σημεία αναφέρονται στα σημεία εκείνα όπου λήφθησαν υπόψη οι παρατηρήσεις της προηγούμενης σχετικής Γνώμης της Ο.Κ.Ε. κατά την κατάρτιση του νέου Ν/Σ.

### **αρ. παρ. 1.4**

Το ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., σύμφωνα και με τη ΓΝΩΜΗ 11/97 της Ο.Κ.Ε., εντάσσεται στο σχεδιασμό, προγραμματισμό και συντονισμό του Ο.Α.Σ.Α. για τη διεξαγωγή του συγκοινωνιακού έργου που θα εκτελεί. Η Ο.Κ.Ε., στη σχετική Γνώμη, είχε προτείνει να συμπεριληφθεί το ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., το Τραμ, αλλά και ο προαστιακός σιδηρόδρομος και οποιοδήποτε άλλο μέσο μαζικής μεταφοράς λειτουργήσει στο Λεκανοπέδιο. Η Ο.Κ.Ε. είχε σημειώσει πως απαραίτητη συνθήκη για την εύρυθμη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών στο Λεκανοπέδιο αποτελεί η ύπαρξη ενός επιτελικού ρυθμιστικού φορέα, του οποίου ο ρόλος θα είναι να προγραμματίζει και να εποπτεύει τη λειτουργία όλων των εκτελεστικών συγκοινωνιακών φορέων. Αν

και στο προηγούμενο νομοσχέδιο αναφερόταν πως ο Ο.Α.Σ.Α. θα είχε την ευθύνη για όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς (επίγεια και υπόγεια), η Ο.Κ.Ε. είχε ζητήσει να αναφέρεται ρητώς και το καθεστώς λειτουργίας του νέου ΜΕΤΡΟ.

### **αρ. παρ. 5.5**

Στο άρθρο αυτό προβλέπεται η συμμετοχή δύο εκπροσώπων των εργαζομένων στο Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. Η Ο.Κ.Ε. είχε προτείνει την εκπροσώπηση των εργαζομένων στους συγκοινωνιακούς φορείς στο Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α.

### **αρ. παρ. 8.3**

Με το άρθρο αυτό υιοθετείται ένας αλγόριθμος με βάση τον οποίο υπολογίζεται η αντισταθμιστική καταβολή στο σύνολό της για το επόμενο έτος. Η Ο.Κ.Ε. είχε εισηγηθεί σχετικά. Συγκεκριμένα, η Ο.Κ.Ε. είχε προτείνει ότι ο τρόπος κατανομής των εσόδων των φορέων στις επιχειρησιακές μονάδες θα πρέπει να γίνεται με βάση κατάλληλο αλγόριθμο, ο οποίος λαμβάνει υπόψη την επιβατική κίνηση, την ελκυ-

στικότητα του μέσου, την ταχύτητα μεταφοράς, την πυκνότητα πληθυσμού, την τροφοδότηση άλλων δικτύων (π.χ. τρένο, τραμ κ.λπ.) και τις απολογιστικές δαπάνες. Αρμόδιος για τη σύνταξη του αλγόριθμου, σύμφωνα με την προηγούμενη Γνώμη της Ο.Κ.Ε., θα πρέπει να είναι ο ΟΑΣΑ.

#### **αρ. 12.1-12.4**

Στις παραγράφους αυτές του άρθρου 12 αναφέρονται θέματα που εξειδικεύουν τον τρόπο εκμετάλλευσης του Αστικού Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου, όπως είχε ζητήσει και η Ο.Κ.Ε. στην προηγούμενη Γνώμη, όπως αναλύεται στο παραπάνω σημείο 1.

Επίσης, στο νέο Ν/Σ δεν αναφέ-

ρεται τίποτα για το Γνωμοδοτικό Συμβούλιο που προβλεπόταν στο προηγούμενο Ν/Σ. Η Ο.Κ.Ε. είχε εκφράσει κάποιες επιφυλάξεις επί της συγκεκριμένης πρότασης στο προηγούμενο Ν/Σ. Αναλυτικότερα, η Ο.Κ.Ε. είχε εκφράσει επιφυλάξεις ως προς την αποτελεσματικότητα του Γνωμοδοτικού Συμβουλίου. Σύμφωνα με αυτές, το Γνωμοδοτικό Συμβούλιο δεν θα έπρεπε να εξελιχθεί σε ένα ελεγκτικό συμβούλιο των πράξεων του Ο.Α.Σ.Α., ούτε να εξελιχθεί σε ένα χώρο ατέρμονων συζητήσεων. Γι' αυτόν το λόγο και τα θέματα που εισηγούνται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, αλλά και κατόπιν εγκρίσεως ενός ελάχιστου αριθμού μελών, θα έπρεπε να έχουν σαφή το στόχο της κατάληξης. Στο νέο Ν/Σ δεν προβλέπεται η ύπαρξη Γνωμοδοτικού Συμβουλίου και ως εκ τούτου δεν υπάρχουν τα προβλήματα που ενδεχομένως να δημιουργούνται σε σχέση με τη λειτουργία του.



### III. ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΓΙΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗ

**Κ**ρίνουμε σκόπιμη μία αναφορά σε κατηγορίες μέτρων πολιτικής που προσδιορίζουν τα χαρακτηριστικά μίας ολοκληρωμένης συγκοινωνιακής παρέμβασης. Αυτοί οι τύποι μέτρων πολιτικής θεωρούμε πως είναι και οι απαραίτητες μορφές παρεμβάσεων για μία αποτελεσματική αναμόρφωση του συστήματος.

Η βελτίωση της πρόσβασης σε ολοκληρωμένα συγκοινωνιακά δίκτυα αποτελεί μία βασική αρχή. Μεμονωμένες δράσεις δεν αρκούν μια και ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός επηρεάζεται από πολλούς ανεξάρτητους μεταξύ τους παράγοντες. Η οποιαδήποτε λύση θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη της και τους αλληλεπιδρούμενους αυτούς παράγοντες (π.χ. συντονισμός κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με τις ανάγκες των συγκοινωνιακών μεταφορών).

Η αποθάρρυνση μη αναγκαίων χρήσεων Ι.Χ., με την παράλληλη εξασφάλιση ελκυστικών εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, αποτελεί μία δεύτερη βασική προϋπόθεση για την αποτελεσματικότητα του αστικού και περιαστικού συγκοινωνιακού συστήματος.

Τα μέτρα για τη βελτίωση του περιβάλλοντος είναι μία τρίτη δέσμη μέτρων, πέραν των κυκλοφοριακών και των συγκοινωνιακών, που οφείλει να συνοδεύει οποιαδήποτε συγκοινωνιακή αναμόρφωση. Και τέλος, μέτρα που στοχεύουν στο συντονισμό και την υποστήριξη των τριών

προαναφερόμενων μορφών παρεμβάσεων είναι αναγκαία και συμπεριλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την τιμολογιακή πολιτική, την πολιτική χρήσεων γης, την πολιτική χρηματοδότησης, τους μηχανισμούς συντονισμού μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και την αξιοποίηση των ευκαιριών που δημιουργούνται στην αγορά.

Η Ο.Κ.Ε. αναγνώρισε τη σπουδαιότητα των προβλημάτων που προέρχονται από την πολυαρχία στην παροχή του συγκοινωνιακού έργου. Αυτά έχουν δημιουργήσει μία σειρά από κωλύματα, μερικά από τα οποία καταγράφονται στα ακόλουθα:

- Δεν υπάρχει η δυνατότητα μίας ολοκληρωμένης θεώρησης του προβλήματος και ενός ενιαίου προγραμματισμού, καθώς ο κάθε φορέας βλέπει τα πράγματα από μία περιορισμένη σκοπιά, γεγονός που οδηγεί σε μονόπλευρες και αποσπασματικές ενέργειες.

- Δημιουργείται ένας αθέμιτος ανταγωνισμός και ανεπιθύμητες τριβές ανάμεσα στους φορείς.

- Το όλο σύστημα καθίσταται γραφειοκρατικό και βραδυκίνητο σε έναν τομέα που η γρήγορη και έγκαιρη αντιμετώπιση προβλημάτων είναι το κλειδί της επιτυχίας.

- Ο συντονισμός των απαιτούμενων ενεργειών είναι δύσκολος.

- Ο έλεγχος και ο εντοπισμός των ευθυνών δεν είναι εύκολος.

- Τα μέσα μαζικής μεταφοράς φαίνεται να λειτουργούν ανεξάρτητα από την υπόλοιπη κυκλοφορία και λειτουργία της πόλης, γεγονός που τα απομονώνει στη συνείδηση των πολιτών (υπάρχουν άτομα που δεν έχουν μπει ποτέ σε μέσο μαζικής μεταφοράς).

Με δεδομένο το μέγεθος των έργων μεταφορικής υποδομής που βρίσκονται στο στάδιο της εκτέλεσης στο λεκανοπέδιο, αλλά και την εμβέλειά τους, απαιτείται μία σειρά από προϋποθέσεις, όπως ο αποτελεσματικός συντονισμός των υπεράριθμων συναρμόδιων υπηρεσιών και φορέων, η ένταξή τους σε ένα πλαίσιο που είναι δυναμικά επαναπροσδιοριζόμενο και ελεγχόμενο και μία διαχρονική υποστήριξή τους από τις πολιτικές και δημοτικές δυνάμεις της χώρας και του Λεκανοπεδίου ειδικότερα.

Ως προς τα έργα που εκτελούνται, πρέπει να ικανοποιούνται συγκεκριμένα κριτήρια, βάσει των οποίων ελέγχεται και παρακολουθείται η αποτελεσματικότητά τους και, είτε επαναδιατυπώνεται η υλοποίησή τους, είτε λαμβάνονται τα σχετικά διορθωτικά μέτρα. Τέτοια κριτήρια μπορεί να είναι:

- η βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών ειδικά για τα μέσα μαζικής μεταφοράς (π.χ. ειδικές λωρίδες κυκλοφορίας, σηματοδότησης, προτεραιότητας),

- η βελτίωση της ελκυστικότητας των μέσων μαζικών μεταφορών με την επιπλέον βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρονται (π.χ. ταχύτητα κίνησης, άνεση των επιβατών, καλές ανταποκρίσεις, πληροφόρηση κ.λπ.),

- η βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών για τα ιδιωτικά μέσα μεταφορών εκεί όπου δεν ανταγωνίζονται τα μαζικά μέσα, όπως σε περιοχές εκτός κέντρου, ή σε άξονες με πολλές λωρίδες κυκλοφορίας (π.χ. ρύθμιση σηματοδότησης, έλεγχος στάθμευσης κ.λπ.),

- η βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας των πεζών και των ατόμων με ειδικές ανάγκες, περιλαμβανομένων και των παιδιών και των ηλικιωμένων (π.χ. πεζοδρομήσεις, σήμανση, αυστηρή τήρηση προτεραιότητας, ηλεκτροφωτισμός κ.λπ.),

- η βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας στην κίνηση και κυκλοφορία οχημάτων και πεζών,

- η οργάνωση και ο σχεδιασμός της προσπελασιμότητας διαφόρων χρήσεων γης και ιδιαίτερα των χρήσεων που προκαλούν την κυκλοφορία μικρών ή μεγάλων φορτηγών και ο προσδιορισμός των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκαλούν,

- ο επαναπροσδιορισμός του ρόλου των ταξί στην εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, δηλαδή συμπληρωματικό μέσο στα μαζικά μέσα μεταφορών ή μέσο εξυπηρέτησης επιβατών με συγκεκριμένες ανάγκες μετακίνησης, όπως συμβαίνει σε όλη σχεδόν τη Δυτική Ευρώπη,

- η εξυπηρέτηση των στόχων του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας,

- η βελτίωση της οργάνωσης της στάθμευσης σε κεντρικές περιοχές και κοντά στις στάσεις ή σταθμούς μέσων μαζικής μεταφοράς για άμεση στάθμευση και επιβίβαση (park and ride).

Τα προαναφερόμενα κριτήρια συνθέτουν μία δέσμη μέτρων πολιτικής για

τις μεταφορές και την κυκλοφορία, η οποία μπορεί να υλοποιηθεί αποτελεσματικά μέσα από έναν επιτελικό φορέα χάραξης πολιτικής, με μητροπολιτική και διυπουργική εμβέλεια παρεμβάσεων. Ο φορέας αυτός θα έχει την ευθύνη για τη διαμόρφωση της κυκλοφοριακής πολιτικής, αλλά και τη χάραξη της συγκοινωνιακής αναπτυξιακής στρατηγικής, στο Λεκανοπέδιο. Οι παρεμβάσεις του απαραίτητου επιτελικού και ρυθμιστικού αυτού οργάνου περιλαμβάνουν τους ακόλουθους τομείς:

- τη σηματοδότηση,
- την κυκλοφοριακή οργάνωση,
- τους λεωφορειόδρομους,
- τη σήμανση,

- την αστυνόμευση,
- τα έργα υποδομής,
- την τιμολογιακή πολιτική,
- τη σύνταξη κατάλληλων μελετών και τον καθορισμό των προδιαγραφών που θα ανατεθούν,
- την εκπαίδευση των χρηστών του συστήματος μεταφορών,
- το νομικό πλαίσιο που διέπει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων μερών,
- τις εφαρμογές νέων τεχνολογιών και τέλος,
- τη σχέση μεταφορών και χρήσεων γης.

## IV. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Στο παρόν κεφάλαιο, όπου υπάρχει ο αναλυτικός σχολιασμός κατ' άρθρον, όταν δεν διατυπώνεται άποψη, σημαίνει ότι οι εν λόγω διατάξεις δεν αφίστανται της θέσης της Ο.Κ.Ε.

### **ΑΡΘΡΟ 1**

#### **Οργάνωση Αστικών Συγκοινωνιών - Σκοποί**

##### **αφ. παρ. 1.1-1.7**

Ο Ο.Α.Σ.Α. έχει την ευθύνη του σχεδιασμού, του προγραμματισμού, της οργάνωσης, του συντονισμού, του ελέγχου και της παροχής του συγκοινωνιακού έργου, ενώ οι Εκτελεστικοί Φορείς Συγκοινωνιακού Έργου (Ε.Φ.Σ.Ε.) εκτελούν το συγκοινωνιακό έργο στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α., ορίζοντας ως Ε.Φ.Σ.Ε. τους συγκοινωνιακούς φορείς ΕΘΕΛ Α.Ε., ΗΛΠΑΠ Α.Ε., ΗΣΑΠ Α.Ε. και ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., οι οποίοι στο εξής θα λειτουργούν βάσει των νομοθετικών διατάξεων περί ανωνύμων εταιρειών.

Η Ο.Κ.Ε. εμμένει στην άποψη της πως προκειμένου να διαφυλαχτεί η απαραίτητη συμπληρωματικότητα στην εκτέλεση του μεταφορικού έργου στο Λεκανοπέδιο, ένας ενιαίος φορέας αστικών μεταφορών θα ήταν το καταλληλότερο σχήμα, με την ευρύτερη δυνατή εκπροσώπηση των εμπλεκόμενων κρατικών υπηρεσιών, της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης (Ν.Α.), των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) και φυσικά με την εκπροσώ-

πηση της Ο.Κ.Ε., όπως ορίζεται από τον Ν.2414/96, και οποιωνδήποτε άλλων εμπλεκόμενων κοινωνικών φορέων.

Η ωρίμανση των απαραίτητων συνθηκών στο μέλλον ενδεχομένως να επιτρέψει την αποτελεσματικότερη λειτουργία ενός συγκοινωνιακού εκτελεστικού φορέα που θα διαχειρίζεται το τροχαίο υλικό, τις εγκαταστάσεις, αλλά και το εργατικό δυναμικό των αστικών συγκοινωνιών. Ο ενιαίος συγκοινωνιακός φορέας, που θα έχει τη νομική μορφή Α.Ε., θα περιλαμβάνει τις εταιρείες που λειτουργούν στο Λεκανοπέδιο υπό μία ενιαία διοίκηση, αλλά οργανωμένες σε ανεξάρτητες επιχειρησιακές μονάδες.

Όμως, για ένα μεταβατικό χρονικό διάστημα, η Ο.Κ.Ε. συμφωνεί με την πρόταση του Ν/Σ, δηλαδή να λειτουργούν οι ανεξάρτητοι Ε.Φ.Σ.Ε. που θα έχουν τη μορφή Α.Ε. (ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ και ΕΘΕΛ και το ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.) και προτείνει επίσης να συμπεριληφθεί το Τραμ, ο προαστιακός σιδηρόδρομος (στο βαθμό που θα υποστηρίζει το δίκτυο των αστικών μεταφορών), αλλά και οποιοδήποτε άλλο μέσο μαζικής μεταφοράς λειτουργήσει στο Λεκανοπέδιο.

### **ΑΡΘΡΟ 3**

#### **Αρμοδιότητες ΕΦΣΕ**

##### **αφ. παρ. 4.1-4.7**

Με τις διατάξεις του άρθρου

αυτού καθορίζονται οι αρμοδιότητες των Ε.Φ.Σ.Ε.

Η Ο.Κ.Ε. προτείνει να προστεθεί στην παράγραφο 5 του άρθρου αυτού και η επισκευή των αναγκαίων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του συγκοινωνιακού έργου.

#### **ΑΡΘΡΟ 4**

##### **Μετοχικό Κεφάλαιο-Μετοχές-Γενική Συνέλευση**

###### **αρ. παρ. 4.1-4.3**

Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, το μετοχικό κεφάλαιο του Ο.Α.Σ.Α. προβλέπεται να ανήκει στο ελληνικό δημόσιο, ενώ το μετοχικό κεφάλαιο των Ε.Φ.Σ.Ε. προβλέπεται να ανήκει στον Ο.Α.Σ.Α., πλην του ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., για το οποίο ρυθμίζεται με την παρούσα πρόταση ειδικό καθεστώς. Επίσης, το νέο Ν/Σ διαφοροποιεί το καθεστώς μεταβίβασης του ποσοστού (40%) αυτών των μετοχών στις Ν.Α. και στους Ο.Τ.Α. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, οι μετοχές μεταβιβάζονται με ισόποση καταβολή από τους Ν.Α. και Ο.Τ.Α., είτε σε χρήμα, είτε σε περιουσιακά στοιχεία της αξίας των, όπως αυτή αποτιμάται, με βάση την καθαρή θέση της εταιρείας κατά τον χρόνο της μεταβίβασης.

Ως προς το αρ. παρ. 4.3, η Ο.Κ.Ε. δεν διαφωνεί με τη δυνατότητα μεταβίβασης μετοχών του Ο.Α.Σ.Α. προς τους Ο.Τ.Α. και τις Ν.Α., εκφράζει όμως τον προβληματισμό της σχετικά με τις δυνατότητες ανταπόκρισης των Ο.Τ.Α. και των Ν.Α. στην εκπλήρωση της αγοράς των εν λόγω μετοχών. Προτείνεται η δυνατότητα μεταβίβασης μετοχών στις Ν.Α. και στους Ο.Τ.Α. να υποστηρίζεται με ανάλογες κρατικές χρη-

ματοδοτήσεις ή παροχές ισοδύναμου αποτελέσματος με τις χρηματοδοτήσεις, ώστε να αποδώσει η αρχική βούληση που αποτυπώνεται στο Ν/Σ για μεταβίβαση τμήματος του μετοχικού κεφαλαίου του Ο.Α.Σ.Α. στον Α' και Β' βαθμό αυτοδιοίκησης.

#### **ΑΡΘΡΟ 5**

##### **Διοικητικά Συμβούλια**

###### **αρ. παρ. 5.4-5.5**

Με τις διατάξεις αυτής της παραγράφου προσδιορίζεται η σύνθεση του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. Το Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. προβλέπεται να είναι 11μελές. Σε αυτό μετέχουν δύο εκπρόσωποι εργαζομένων, εκ των οποίων ο ένας εκλέγεται με άμεση και καθολική ψηφοφορία από τους εργαζομένους στον Ο.Α.Σ.Α., και ο άλλος εκπρόσωπος των εργαζομένων εκλέγεται ομοίως από τους εργαζόμενους στον Ο.Α.Σ.Α. και στις θυγατρικές του εταιρείες. Επίσης, προβλέπεται η συμμετοχή ενός εκπροσώπου των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, ο οποίος ορίζεται από την Ένωση Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδος (Ε.Ν.Α.Ε.). Ο Πρόεδρος, ο Διευθύνων Σύμβουλος και τα υπόλοιπα μέλη του Δ.Σ. ορίζονται με κοινή Απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Η Ο.Κ.Ε. προτείνει τη συμμετοχή ενός εκπροσώπου της Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α. στο Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. Επίσης, προτείνει και οι δύο εκπρόσωποι των εργαζομένων να εκλέγονται με άμεση και καθολική ψηφοφορία από τους εργαζόμενους του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε.

Η Ο.Κ.Ε. υπογραμμίζει πως ο ρόλος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στις αστικές συγκοινωνίες του Λεκανοπεδίου, είναι ουσιώδης, και ως εκ τούτου, θεωρεί απαραίτητη την αναλογική συμμετοχή εκπροσώπων της στο Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. Κατά την επιλογή των εκπροσώπων του Δημοσίου στα Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. και των θυγατρικών του εταιρειών, η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι εκτός από τη συμμετοχή του εκπροσώπου της Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α. και της Ε.Ν.Α.Ε., θα πρέπει να ορίζονται δύο επιπλέον μέλη από το χώρο της αυτοδιοίκησης.

Σημειώνεται πως η εκπροσώπηση της Ε.Ν.Α.Ε. και της Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α. στα Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε., σε καμία περίπτωση δεν δύναται να αντικαθιστά την εκπροσώπηση της Ο.Κ.Ε., σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Ν. 2414/1996.

## **ΑΡΘΡΟ 6**

### **Οργάνωση Συγκοινωνιακών Φορέων**

#### **αφ. παρ. 6.1-6.3**

Το άρθρο αυτό αναφέρεται σε θέματα οργάνωσης των συγκοινωνιακών φορέων, δηλαδή στην κατάρτιση των υπηρεσιακών οργανισμών, καθώς και στην κατάρτιση του Χάρτη Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.).

#### **αφ. παρ. 6.3**

Η Ο.Κ.Ε. προτείνει να αναφερθεί ρητώς η συνεργασία της Επιτροπής Προστασίας Καταναλωτών Δ.Ε.Κ.Ο. με τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου.

Συνεπώς προτείνεται η ακόλουθη αναδιατύπωση:

“Ο προβλεπόμενος από το άρθρο 9 του Ν. 2414/96 Χάρτης Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.) καταρτίζεται από τον Ο.Α.Σ.Α., μετά από συνεργασία με τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου, οι οποίες συνεργάζονται με την Επιτροπή Προστασίας Καταναλωτών Δ.Ε.Κ.Ο. για την κατάρτισή του, ισχύει δε και εφαρμόζεται στις εταιρείες αυτές”.

Επίσης, η Ο.Κ.Ε. προτείνει σε κάθε Ε.Φ.Σ.Ε. τη συγκρότηση Επιτροπής Παραπόνων Καταναλωτών και Φιλικού Διακανονισμού Διαφορών, στην οποία θα μπορούν να προσφεύγουν οι καταναλωτές για κάθε πρόβλημά τους σχετικό με τον Οργανισμό, εφόσον κρίνουν ότι δεν ικανοποιήθηκαν από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Οργανισμού. Στην Επιτροπή αυτή συμμετέχει εκπρόσωπος της Επιτροπής Προστασίας Καταναλωτών Δ.Ε.Κ.Ο. του Ν. 2241/94.

## **ΑΡΘΡΟ 7**

### **Οικονομική Πολιτική**

#### **αφ. παρ. 7.1-7.4**

Οι διατάξεις του άρθρου αυτού καθορίζουν τις υποχρεώσεις των Ε.Φ.Σ.Ε. ως προς το σχεδιασμό της οικονομικής πολιτικής και το ρόλο που θα διαδραματίζει ο Ο.Α.Σ.Α. στη χάραξη της οικονομικής πολιτικής. Επίσης, καθορίζεται ο τρόπος χρηματοδότησης των επενδυτικών προγραμμάτων του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε., καθώς και ο τρόπος με τον οποίο θα καλύπτονται οι δαπάνες λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Α.

**αρ. παρ. 7.2α**

Η Ο.Κ.Ε. προτείνει την απόσυρση της διάταξης αυτής, διότι, σύμφωνα με αυτή, προβλέπεται η χρηματοδότηση των επενδυτικών προγραμμάτων, μεταξύ άλλων, και από τα έσοδα εκ των προστίμων που επιβάλλονται σε παραβάτες των λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων, με βάση τα οριζόμενα σε κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών. Τα έσοδα εκ των προστίμων αυτών αποτελούν βασική πηγή τακτικών εσόδων των Ο.Τ.Α. και έχει διατυπωθεί από την Κ.Ε.Δ.Κ.Ε. η πάγια διεκδίκησή της για τη σταδιακή εκχώρηση του συνόλου των εσόδων αυτών στους Ο.Τ.Α.

**ΑΡΘΡΟ 8****Τιμολογιακή πολιτική και αντισταθμιστική καταβολή****αρ. παρ. 8.1-8.8**

Οι διατάξεις του άρθρου αυτού ορίζουν το πλαίσιο και τους κανόνες που διέπουν την τιμολογιακή πολιτική, καθώς και τον τρόπο λειτουργίας της αντισταθμιστικής καταβολής παροχών από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Επίσης, καθορίζονται με περισσότερη λεπτομέρεια οι εξουσιοδοτήσεις του Ο.Α.Σ.Α. σε ό,τι αφορά τις συμφωνίες που μπορεί να συνάπτει με ιδιωτικούς ή δημόσιους φορείς.

**αρ. παρ. 8.3**

Η παράγραφος αυτή παρουσιάζει το συγκεκριμένο τρόπο, με τον οποίο ορίζεται η αντισταθμιστική καταβολή για το επόμενο έτος.

Η Ο.Κ.Ε. προτείνει μία σαφέστερη αναδιατύπωση του αρ. παρ. 8.3α ως εξής:

Η αντισταθμιστική καταβολή στο σύνολό της για το επόμενο έτος προσδιορίζεται ως εξής:

Από τις εγκεκριμένες δαπάνες (δαπάνες εκμετάλλευσης) του τρέχοντος έτους, προσαυξημένες με την επιδιωκόμενη μεταβολή αυτών για το επόμενο έτος, αφαιρούνται τα προϋπολογιζόμενα έσοδα του τρέχοντος έτους, προσαυξημένα με την επιδιωκόμενη μεταβολή αυτών του επόμενου έτους. Η αντισταθμιστική καταβολή ανά επιβάτη προκύπτει από τη διαίρεση του ως άνω ποσού με τον επιδιωκόμενο αριθμό επιβατών του επόμενου έτους.

**ΑΡΘΡΟ 10****Συγκοινωνιακό έργο από Ο.Τ.Α.****αρ. παρ. 10.1-10.3**

Στο άρθρο αυτό προσδιορίζεται το συγκοινωνιακό έργο που μπορούν να εκτελούν οι Ο.Τ.Α. μέσα στα όριά τους, καθώς και οι περιπτώσεις για τις οποίες δεν προβλέπεται η εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου από τους Ο.Τ.Α. Επίσης, καθορίζονται οι σχέσεις μεταξύ Ο.Τ.Α., Ο.Α.Σ.Α. και Ε.Φ.Σ.Ε.

**αφ. παρ. 10.1α**

Η διάταξη αυτή προβλέπει ως προϋπόθεση για την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου από τους Ο.Τ.Α. συγκοινωνιακή μελέτη και μελέτη βιωσιμότητας, που θα εκπονείται από τον ενδιαφερόμενο δήμο και θα εγκρίνεται από το Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α.

Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η συγκοινωνιακή μελέτη, καθώς και μία οικονομική μελέτη (που λαμβάνει υπόψη τόσο τις χρηματοοικονομικές όσο και τις κοινωνικοοικονομικές μεταβλητές, προκειμένου να εκτιμηθεί συνολικά η οικονομική σκοπιμότητα, υπό την ευρεία έννοια, εκτέλεσης συγκεκριμένου συγκοινωνιακού έργου). Η πρόβλεψη του Ν/Σ για μελέτη βιωσιμότητας μπορεί να παρερμηνευθεί ως προς την ύπαρξη της προϋπόθεσης χρηματοοικονομικής βιωσιμότητας εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου, θέμα το οποίο έρχεται σε αντίθεση με την ενισχυμένη κοινωνική διάσταση παροχής συγκοινωνιακού έργου.

**αφ. παρ. 10.1β**

Η Ο.Κ.Ε. δεν συμφωνεί να εξαιρείται από τη δικαιοδοσία των Ο.Τ.Α. η εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου που αφορά σε κάθε συγκοινωνιακή γραμμή, η οποία εκτελείται με μέσα ημισταθερής τροχιάς (τρόλεϋ, τραμ), εκτός των περιπτώσεων που αφορούν στο άρθρο 10.1β.1)-3).

**ΑΡΘΡΟ 11****Λοιπές διατάξεις****αφ. παρ. 11.2**

Οι διατάξεις της παραγράφου

αυτής διαμορφώνουν το πλαίσιο λειτουργίας σχετικά με τη διενέργεια του ελέγχου και της καταβολής προστίμων.

Η Ο.Κ.Ε. προτείνει να απαλειφθεί στο τελευταίο εδάφιο η φράση "ή σε τρίτους ειδικά εξουσιοδοτημένους προς τούτο".

**αφ. παρ. 11.5**

Προβλέπεται η δυνατότητα πρόσληψης, σύμφωνα με τις διαδικασίες του Ν. 2190/1994, με σύμβαση εργασίας αορίστου ή ορισμένου χρόνου, μέχρι δέκα (10) ατόμων ειδικού επιστημονικού προσωπικού από τον Ο.Α.Σ.Α. και κάθε Ε.Φ.Σ.Ε.

Η Ο.Κ.Ε. συμφωνεί κατ' αρχήν με το πνεύμα του Ν/Σ για τη δυνατότητα πρόσληψης ειδικών επιστημονικών συνεργατών πλήρους απασχόλησης από τον Ο.Α.Σ.Α. και τις Ε.Φ.Σ.Ε., προσανατολιζόμενη όμως στην κατεύθυνση ενίσχυσης κυρίως των αναγκών του Ο.Α.Σ.Α., δεδομένου του διευρυμένου επιτελικού ρόλου του.

**αφ. παρ. 11.8-10**

Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι δεν υπάρχει στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός που να προσδιορίζει το παρεχόμενο συγκοινωνιακό έργο, την εσωτερική οργάνωση του Ο.Α.Σ.Α., καθώς και την εισαγωγή νέας τεχνολογίας. Ως εκ τούτου, ο αριθμός των επτακοσίων (700) ως πλεονάζων προσωπικό που αναφέρεται, είναι αυθαίρετος και δεν στοιχειοθετείται επαρκώς.

Σχετικά με τις ρυθμίσεις που αφορούν στις μετατάξεις, η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι εφόσον εξαντληθούν οι δυνατότητες



των εκουσίων μετατάξεων, τότε μόνο θα πρέπει να υπάρχει υποχρεωτική εφαρμογή των ρυθμίσεων για τις μετατάξεις, λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια που αναφέρονται στο Ν/Σ.

Η διακρίβωση του πλεονάζοντος προσωπικού, πρέπει να γίνεται από θεσμοθετημένο όργανο, στο οποίο θα συμμετέχουν εκπρόσωποι των Ε.Φ.Σ.Ε., καθώς και εκπρόσωποι των εργαζομένων.

Επίσης, πρέπει να διασφαλίζο-

νται απολύτως μισθολογικά και ασφαλιστικά οι εργαζόμενοι που μετατάσσονται, καθώς και να επιτρέπεται η μεταξύ των εργαζομένων αλλαγή σε θέσεις μετάταξης.

Τέλος, τα κοινωνικά κριτήρια να συνδυαστούν με τα λειτουργικά, προκειμένου να ληφθεί η όποια απόφαση για εκούσια μετάταξη.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ Ο.Κ.Ε.**  
*Καθηγητής Β. ΣΚΟΥΡΗΣ*

Στην Ολομέλεια της 9ης Νοεμβρίου 1998 παρέστησαν τα κάτωθι Μέλη  
της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής :

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

Βασίλειος Σκουρής  
Καθηγητής Α.Π.Θ.

**Α΄ ΟΜΑΔΑ**

Αναλυτής Νικόλαος  
Αντιπρόεδρος Δ.Σ. Σ.Ε.Β.

Μπαλωμένος Δημήτριος  
Εκπρόσωπος  
Εθνικής Συνομοσπονδίας  
Ελληνικού Εμπορίου  
σε αναπλήρωση του  
Δρακάτου Αλέξανδρου  
Εκπροσώπου Ε.Σ.Ε.Ε.

Κανελλόπουλος Γεώργιος  
Πρόεδρος Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Καραμαλάκος Δημήτριος  
Εκπρόσωπος Ε.Σ.Ε.Ε.

Κεφάλας Χαράλαμπος  
Εκπρόσωπος Ε.Σ.Ε.Ε.

Κυριαζής Δημήτριος  
πρώην Πρόεδρος Σ.Ε.Β.

Στασινόπουλος Ηλίας  
Μέλος Γενικού Συμβουλίου Σ.Ε.Β.  
σε αναπλήρωση του  
Παπαθανασίου Ιωάννη  
Προέδρου Εμπορικού και Βιομηχανικού  
Επιμελητηρίου Αθηνών

Χαμπηλομάτης Γεώργιος  
Μέλος Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Χασιώτης Νικόλαος  
Εκπρόσωπος Ένωσης  
Ελλήνων Εφοπλιστών

**Β΄ ΟΜΑΔΑ**

Αραζού Λεονάρδος  
Γ.Σ.Ε.Ε.

Αυγητίδης Ελευθέριος  
Γ.Σ.Ε.Ε.

Βούτος Παναγιώτης  
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.

Μητρόπουλος Ανδρέας  
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.  
σε αναπλήρωση του  
Βρεττάκου Ηλία  
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.

Δεληγιάννης Αναστάσιος  
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.

Κόλλιας Κωνσταντίνος  
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.

Κωνσταντινίδης Ιωάννης  
Γ.Σ.Ε.Ε.

Λαιμός Στέφανος  
Γ.Σ.Ε.Ε.

Μανώλης Ιωάννης  
Γ.Σ.Ε.Ε.

Μελισσάρης Νικόλαος  
Γ.Σ.Ε.Ε.

Παπαντωνίου Κωνσταντίνος  
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.

Πολίτης Δημήτρης  
Γ.Σ.Ε.Ε.

Πολυζωγόπουλος Χρήστος  
Πρόεδρος Γ.Σ.Ε.Ε.

Σκαρμούτσος Διονύσιος  
Γ.Σ.Ε.Ε.

**Γ΄ ΟΜΑΔΑ**

Αλεξόπουλος Παναγιώτης  
Πρόεδρος Οικονομικού  
Επιμελητηρίου Ελλάδος

Βάγιας Παναγιώτης  
Εκπρόσωπος Γεωτεχνικού  
Επιμελητηρίου Ελλάδος

Μαγιάτης Σταμάτης  
Εκπρόσωπος Πανελληνίου  
Ιατρικού Συλλόγου  
σε αναπλήρωση του  
Βαγιανά Δημητρίου  
Προέδρου Πανελληνίου  
Φαρμακευτικού Συλλόγου

Γιατράκος Νικόλαος  
Αναπληρωτής Δήμαρχος Αθηναίων

Δημουλάς Δημήτριος  
Μέλος Δ.Σ. Γ.Ε.Σ.Α.Σ.Ε.  
σε αναπλήρωση του  
Γωνιωτάκη Γεωργίου  
Β΄ Αντιπροέδρου Δ.Σ. Γ.Ε.Σ.Α.Σ.Ε.

Καραγιάννης Δημήτριος  
Μέλος Δ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.

Μαγουλάς Γεώργιος  
Πρόεδρος Δ.Σ.  
Κέντρου Προστασίας Καταναλωτών

Φάκας Χρήστος  
Πρόεδρος Δ.Σ. Γ.Ε.Σ.Α.Σ.Ε.

**ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

Γρηγόριος Παπανίκος

## ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ

# Οργάνωση και λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών στην περιοχή Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων

### ΑΡΘΡΟ 1

#### Οργάνωση Αστικών Συγκοινωνιών - Σκοποί

1. Οι αστικές συγκοινωνίες της περιοχής Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων, οι οποίες εξυπηρετούν το γενικότερο δημόσιο συμφέρον, οργανώνονται και διενεργούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος. Οι αστικές συγκοινωνίες και οι Φορείς παροχής των υπηρεσιών αυτών εποπτεύονται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Ο σχεδιασμός, ο προγραμματισμός, η οργάνωση, ο συντονισμός, ο έλεγχος και η παροχή του συγκοινωνιακού έργου όλων των μέσων (επίγειων και υπόγειων) μαζικής μεταφοράς στην περιοχή Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων ανήκουν στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών» (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.) που ιδρύθηκε με το Ν. 2175/1993 (ΦΕΚ 211/Α). Ο Ο.Α.Σ.Α. είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου κοινής ωφέλειας, που λειτουργεί με τη μορφή της Ανώνυμης Εταιρείας και υπάγεται στις διατάξεις του Ν. 2414/96.

3. Η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. με μέσα μαζικής μεταφοράς (λεωφορεία, τρόλεϋ, αστικοί σιδηρόδρομοι, τραμ) διενεργείται από τους Εκτελεστικούς Φορείς Συγκοινωνιακού Έργου (Ε.Φ.Σ.Ε.). Ε.Φ.Σ.Ε., κατά τον παρόντα νόμο, είναι οι λειτουργούντες σήμερα Συγκοινωνιακοί Φορείς (ΕΘΕΛ Α.Ε., ΗΛΠΑΠ Α.Ε. και ΗΣΑΠ Α.Ε.), καθώς επίσης και κάθε εταιρεία που θα ιδρυθεί από τον Ο.Α.Σ.Α. ή θα συμβληθεί μ' αυτόν,

σύμφωνα με τις διατάξεις των εδαφίων α και β της παραγράφου 22 του άρθρου 2 του παρόντος νόμου. Οι Ε.Φ.Σ.Ε. του εδαφίου γ της παραγράφου 22 του άρθρου 2, που θα συμβληθούν με τον Ο.Α.Σ.Α., δεν υπάγονται στις ρυθμίσεις του παρόντος νόμου.

Οι διατάξεις του παρόντος νόμου δεν εφαρμόζονται στον Ο.Σ.Ε. και τις θυγατρικές του, καθώς και σε εταιρείες υποδομής και εκμετάλλευσης του λοιπού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας.

Οι Ε.Φ.Σ.Ε. αποτελούν νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου που υπηρετούν σκοπούς κοινής ωφέλειας, λειτουργούν με βάση τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, συντονίζονται και ελέγχονται από τον Ο.Α.Σ.Α. και διέπονται από τον παρόντα νόμο και τις διατάξεις της νομοθεσίας περί ανωνύμων εταιρειών. Η επωνυμία, και κάθε διακριτικό στοιχείο των Ε.Φ.Σ.Ε. απαγορεύεται να χρησιμοποιηθούν ως εταιρική επωνυμία, σήμα ή διακριτικός τίτλος οποιουδήποτε άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου.

4. Επίσης η εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., η οποία σύμφωνα με το Ν. 1955/91 έχει αρμοδιότητα να λειτουργήσει τις γραμμές 2 και 3 που ήδη κατασκευάζει, όπως και τις επεκτάσεις τους, ή η εταιρεία που θα ιδρυθεί από την εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., προκειμένου να λειτουργήσει τις γραμμές 2 και 3 και τις επεκτάσεις τους, εντάσσεται στο σχεδιασμό, προγραμματισμό και συντονισμό του Ο.Α.Σ.Α. για τη διεξαγωγή του συγκοινωνιακού έργου που θα εκτελεί.

5. Για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου ο Ο.Α.Σ.Α. συμβάλλεται με τις Ε.Φ.Σ.Ε.

και την εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. ή η εταιρεία που θα ιδρυθεί από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., οι οποίες έχουν την ευθύνη της παροχής του συγκοινωνιακού έργου.

6. Ως εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου νοούνται οι Ε.Φ.Σ.Ε. και η εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. ή η εταιρεία που θα ιδρύσει και θα λειτουργεί τις γραμμές 2 και 3 του ΜΕΤΡΟ.

7. Με Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται κάθε φορά, η γεωγραφική περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. και κάθε άλλο θέμα για το νέο φορέα παροχής των συγκοινωνιακών υπηρεσιών και το φορέα που παρείχε συγκοινωνιακό έργο στην περιοχή αυτή.

## **ΑΡΘΡΟ 2**

### **Αρμοδιότητες Ο.Α.Σ.Α.**

Στις αρμοδιότητες του Ο.Α.Σ.Α. περιλαμβάνονται ιδίως:

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

2. Η κατανομή του συγκοινωνιακού έργου στις εταιρείες παροχής του έργου αυτού που λειτουργούν στην περιοχή αρμοδιότητάς του και ο συντονισμός αυτών.

3. Η εκπόνηση μελετών για την επίλυση των συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών προβλημάτων που εμπίπτουν στους σκοπούς αυτού, της περιοχής αρμοδιότητάς του.

4. Η ρύθμιση των θεμάτων που αφο-

ρούν τη διεξαγωγή των αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή της αρμοδιότητάς του και κυρίως ο καθορισμός, η κατάργηση και η επέκταση των γραμμών, ο καθορισμός των διαδρομών και δρομολογίων, των αφετηριών, των τερμάτων και των στάσεων κάθε γραμμής.

5. Η ευθύνη εγκατάστασης ή η έγκριση του τύπου, της μορφής και της διάταξης των στεγάστρων των στάσεων, που κατασκευάζονται από άλλους φορείς ή οργανισμούς, κατόπιν έγκρισης του Ο.Α.Σ.Α. Σε περίπτωση κατασκευής εγκαταστάσεων από τρίτους, θα εξασφαλίζεται και θα διατίθεται στον Ο.Α.Σ.Α. ικανή επιφάνεια για την ανάρτηση, με ευθύνη του Ο.Α.Σ.Α., έντυπου ή ηλεκτρονικού, πληροφοριακού υλικού.

6. Η κατάρτιση των προγραμμάτων δρομολόγησης όλων των συγκοινωνιακών μέσων, σύμφωνα με τους πίνακες δρομολογίων.

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

8. Η μελέτη μέτρων προτεραιότητας και ευνόησης των αστικών συγκοινωνιών έναντι των λοιπών οχημάτων, η εισήγησή τους προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, ο οποίος προωθεί την έκδοση της κοινής υπουργικής απόφασης του άρθρου 52 του Ν. 2094/92 (ΦΕΚ 182 Α).

9. Η εκπόνηση και εφαρμογή, στο οδικό δίκτυο από όπου διέρχονται οχήματα αστικών συγκοινωνιών και για ρυθμίσεις που αφορούν τη λειτουργία τους, μέτρων και μελετών, εγκατάστασης ειδικών σημάνσεων διαχωρισμού των λεωφορειολωρίδων από την υπόλοιπη κυκλοφορία, σημάνσεων επί του οδοστρώματος για τις λεωφορειολωρίδες, οριζόντιων και κατακόρυφων σημάνσεων στις αφετηρίες και στις στάσεις, ειδικών διαμορφώσεων των πεζοδρομίων στις στάσεις και στις διασταυρώσεις, τοποθέτησης κατακόρυφων πλαστικών κυλίνδρων στις διασταυρώσεις όπου εμποδίζεται η στροφή των λεωφορείων και γενικά

η λήψη κάθε μέτρου που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών, μετά από έγκριση της αρμόδιας αρχής.

**10.** Η απαλλοτρίωση των αναγκαίων χώρων για την επίτευξη των σκοπών του. Η απαλλοτρίωση κηρύσσεται υπέρ και με δαπάνες του Ο.Α.Σ.Α. με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων του Ν.Δ. 797/71 (ΦΕΚ 1Α).

**11.** Η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών με αμοιβή σε τρίτους, εντός και εκτός Ελλάδος, για θέματα σχετικά με το αντικείμενο του Οργανισμού.

**12.** Η συνεργασία με το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας για τον καθορισμό των Χρήσεων Γης, λόγω της άμεσης ή έμμεσης επίδρασης αυτών στην ανάπτυξη και παροχή των συγκοινωνιακών υπηρεσιών, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

**13.** Η συγκέντρωση και επεξεργασία των στοιχείων εκμετάλλευσης των εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου και η εισήγηση προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών για τον καθορισμό του προσήκοντος κομίστρου και τη χρηματοδότηση των επενδυτικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων αυτών.

**14.** Η κατάρτιση Ενιαίου Στρατηγικού Σχεδίου του Ο.Α.Σ.Α. και των εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου και του Επιχειρησιακού Σχεδίου του, καθώς επίσης και η έγκριση των Επιχειρησιακών Σχεδίων των Ε.Φ.Σ.Ε.

**15.** Η εισήγηση προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών για τον καθορισμό των τεχνικών προδιαγραφών όλων των τύπων οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών της περιοχής αρμοδιότητάς του, σε συνεργασία με τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου.

**16.** Ο έλεγχος και η παροχή οδηγιών και κατευθύνσεων, προς τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου, σχετικά με την υλοποίηση του ανατιθέμενου σ' αυτές έργου.

**17.** Η εγκατάσταση και λειτουργία Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας για τη γενική εποπτεία του Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών.

**18.** Η προώθηση των πωλήσεων, ο προγραμματισμός, η είσπραξη και ο έλεγχος του κομίστρου, καθώς επίσης και η πληρωμή των Ε.Φ.Σ.Ε., με βάση το κόστος λειτουργίας τους, το παραγόμενο συγκοινωνιακό έργο και ποιοτικούς δείκτες.

**19.** Οι προδιαγραφές του επιπέδου εξυπηρέτησης των επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη και τη διαλειτουργικότητα των διαφορετικών συγκοινωνιακών μέσων.

**20.** Η εκμετάλλευση, αξιοποίηση και διάθεση των πάσης φύσεως περιουσιακών στοιχείων του κατά τον πλέον πρόσφορο οικονομικά τρόπο, με στόχο την εξασφάλιση πρόσθετων πόρων πέραν αυτών που προκύπτουν από την παροχή συγκοινωνιακού έργου.

**21.** Η μέριμνα και η συνεργασία με τις υπηρεσίες του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης, για την τήρηση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. στις οδούς διέλευσης των μέσων μαζικής μεταφοράς.

**22.** Η δυνατότητα, μετά από έγκριση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών:

**α)** να ιδρύει ανώνυμες εταιρείες για την παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών ή άλλων παρεμφερών προς τους σκοπούς και τις αρμοδιότητές του ιδίου και των Ε.Φ.Σ.Ε. υπηρεσιών,

**β)** να αναλαμβάνει ο ίδιος την εκτέλεση του έργου ενός ή περισσότερων Ε.Φ.Σ.Ε. ή να συγχωνεύει αυτούς,

**γ)** να συμβάλλεται με φορείς της Τοπικής ή Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης για την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου.

### **ΑΡΘΡΟ 3**

#### **Αρμοδιότητες Ε.Φ.Σ.Ε.**

Στις αρμοδιότητες των Ε.Φ.Σ.Ε. περιλαμβάνονται ιδίως:

1. Η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου σύμφωνα με το σχεδιασμό, τον προγραμματισμό και την κατανομή αυτού από τον Ο.Α.Σ.Α.

2. Η κατάρτιση των Επιχειρησιακών Σχεδίων και η υποβολή τους για έγκριση στον Ο.Α.Σ.Α.

3. Η μελέτη, επίλυση και γενικά αντιμετώπιση κάθε προβλήματος σχετικού με την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου και η υποβολή προτάσεων προς τον Ο.Α.Σ.Α. για τη βελτίωση του προσφερομένου συγκοινωνιακού έργου και την επίλυση γενικότερων προβλημάτων συγκοινωνιακής πολιτικής.

4. Η προμήθεια, συντήρηση και χρησιμοποίηση του απαιτούμενου τροχαίου και λοιπού υλικού.

5. Η μελέτη, κατασκευή, συντήρηση και αξιοποίηση των αναγκαίων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του συγκοινωνιακού έργου.

6. Η οργάνωση, κατασκευή και εκμετάλλευση σταθμών μετεπιβίβασης.

7. Η αξιοποίηση και εκμετάλλευση των περιουσιακών στοιχείων και των υποδομών τους.

### **ΑΡΘΡΟ 4**

#### **Μετοχικό Κεφάλαιο - Μετοχές - Γενική Συνέλευση**

1. Το μετοχικό κεφάλαιο του Ο.Α.Σ.Α.

και των Ε.Φ.Σ.Ε., που λειτουργούν κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, προσδιορίζεται στην καθαρή θέση κατά την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος νόμου, όπως αυτή θα προκύψει μετά από τις διαγραφές - ρυθμίσεις χρεών από το Ελληνικό Δημόσιο, καθώς επίσης και τις μεταβιβάσεις που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 14 του παρόντος νόμου και διαιρείται σε ονομαστικές μετοχές ίσης αξίας, που αντιστοιχούν σε ισάριθμες ψήφους, ο δε αριθμός τους καθορίζεται από την πρώτη τακτική του Γενική Συνέλευση αυτών. Η αποτίμηση των περιουσιακών στοιχείων, γίνεται κατά παρέκκλιση των διατάξεων του Κ.Ν. 2190/1920, στο ποσό της αξίας που εμφανίζονται αυτά στον ισολογισμό κάθε εταιρείας της 31-12-1997.

2. Οι μετοχές του Ο.Α.Σ.Α. ανήκουν στο Ελληνικό Δημόσιο. Οι μετοχές των ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ και ΗΣΑΠ ανήκουν στον Ο.Α.Σ.Α., ο οποίος ασκεί και τις αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων, κατά την περί ανωνύμων εταιριών νομοθεσία, εκτός από την περίπτωση που έχει γίνει χρήση των διατάξεων του αρ. 2 παρ. 3 του Ν. 2175/93.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, το Ελληνικό Δημόσιο μετά από εισήγηση του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. μπορεί να μεταβιβάζει έως το 40% των μετοχών του Ο.Α.Σ.Α. στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις και στους Ο.Τ.Α., που έχουν έδρα στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. Με ίδια απόφαση καθορίζεται το ποσοστό και ο αριθμός των μετοχών του Ο.Α.Σ.Α. που μεταβιβάζονται κάθε φορά στους πιο πάνω φορείς. Βασικό κριτήριο κατανομής του αριθμού των μετοχών που δύνανται να μεταβιβαστούν στις Ν.Α. και στους Ο.Τ.Α., αποτελεί ο πληθυσμός αυτών σύμφωνα με την τελευταία γενική απογραφή του πληθυσμού που έγινε προ της έκδοσης της σχετικής υπουργικής απόφασης. Οι μετοχές μεταβιβάζονται με ισόποση καταβολή, είτε σε χρήμα είτε σε περιουσιακά στοιχεία, της αξίας των όπως

αυτή αποτιμάται με βάση την καθαρή θέση της εταιρείας κατά το χρόνο της μεταβίβασης. Οι λεπτομέρειες καθορίζονται στην ως άνω απόφαση.

## ΑΡΘΡΟ 5

### Διοικητικά Συμβούλια

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Α.Σ.Α. και κάθε Ε.Φ.Σ.Ε. είναι το ανώτατο διοικητικό όργανο της εταιρείας και κατά κύριο λόγο διαμορφώνει τη στρατηγική και την πολιτική ανάπτυξης της εταιρείας και εποπτεύει και ελέγχει τη διαχείριση της περιουσίας της.

2. Η θητεία των διοικητικών συμβουλίων είναι πενταετής και ο διορισμός των μελών των Δ.Σ. γίνεται με αποφάσεις των Γενικών Συνελεύσεων κάθε εταιρείας.

3. Η προκήρυξη για τη θέση του Διευθύνοντος Συμβούλου του Ο.Α.Σ.Α. και των θυγατρικών εταιρειών αυτού θα γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2414/96.

4. Ο ορισμός των Εκπροσώπων του Δημοσίου στα Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. και των θυγατρικών του εταιρειών, μεταξύ των οποίων ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος γίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 10 του Ν. 2322/1995 (ΦΕΚ 143 Α).

5. Το Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. είναι 11μελές. Σε αυτό μετέχουν, ένας εκπρόσωπος εργαζομένων στον Ο.Α.Σ.Α. ο οποίος εκλέγεται με άμεση και καθολική ψηφοφορία από τους εργαζόμενους στον Ο.Α.Σ.Α., ένας εκπρόσωπος των εργαζομένων στον Ο.Α.Σ.Α. και στις θυγατρικές του εταιρείες ο οποίος εκλέγεται με άμεση και καθολική ψηφοφορία απ' όλους τους εργαζόμενους σε αυτούς, καθώς επίσης και ένας εκπρόσωπος των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων ο οποίος

ορίζεται από την Ένωση Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδος (Ε.Ν.Α.Ε.).

6. Τα Δ.Σ. των θυγατρικών εταιρειών του Ο.Α.Σ.Α. είναι 9μελή. Σε αυτά μετέχουν δύο εκπρόσωποι των εργαζομένων οι οποίοι εκλέγονται με άμεση και καθολική ψηφοφορία από τους εργαζόμενους στην αντίστοιχη Ε.Φ.Σ.Ε. και ένας εκπρόσωπος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ο οποίος ορίζεται από την Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Νομού Αττικής (Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α.).

7. Αν οι πιο πάνω φορείς (Ε.Ν.Α.Ε., Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α.) και οι εργαζόμενοι, δεν προτείνουν τους εκπροσώπους τους εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την σχετική έγγραφη πρόσκληση, του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών για τους εκπροσώπους που θα διορισθούν μέλη στο Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. ή του Ο.Α.Σ.Α. για τους Εκπροσώπους που θα διορισθούν μέλη στα Δ.Σ. των Ε.Φ.Σ.Ε., τα Δ.Σ. συγκροτούνται και λειτουργούν νόμιμα και χωρίς τα μέλη αυτά.

8. Μέχρι τη συγκρότηση του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε., σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, τα υπάρχοντα Διοικητικά Συμβούλια λειτουργούν νομίμως με τη σύνθεση που έχουν, με την επιφύλαξη των διατάξεων του Ν. 2414/96 που αφορούν τη θητεία των ήδη επλεγέντων Διευθυνόντων Συμβούλων.

9. Οι αποδοχές και οι μηνιαίες αποζημιώσεις των Προέδρων, των Διευθυνόντων Συμβούλων και των μελών των Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε., καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

## ΑΡΘΡΟ 6

### Οργάνωση Συγκοινωνιακών Φορέων

1. Ο Υπηρεσιακός Οργανισμός του

Ο.Α.Σ.Α. καταρτίζεται με ευθύνη του Δ.Σ. αυτού και εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

2. Οι Υπηρεσιακοί Οργανισμοί των ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ και των Εταιρειών που ιδρύει ο Ο.Α.Σ.Α., καταρτίζονται υπό των Δ.Σ. αυτών και εγκρίνονται από το Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α.

3. Ο προβλεπόμενος από το άρθρο 9 του Ν. 2414/96 Χάρτης Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.) καταρτίζεται από τον Ο.Α.Σ.Α., μετά από συνεργασία με τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου, ισχύει δε και εφαρμόζεται στις εταιρείες αυτές.

## ΑΡΘΡΟ 7

### Οικονομική Πολιτική

1. Κάθε εταιρεία παροχής συγκοινωνιακού έργου υποχρεούται να υποβάλλει στον Ο.Α.Σ.Α. τέσσερις τουλάχιστον μήνες πριν την έναρξη της χρήσης:

α) Τον προϋπολογισμό εκμετάλλευσης κάθε επίσιας χρήσης, τον οποίο καταρτίζει σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Ο.Α.Σ.Α. και με βάση το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο και το Συμβόλαιο Διαχείρισης. Ο προϋπολογισμός εκμετάλλευσης, μετά από εισήγηση του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α., διαμορφώνεται οριστικά και εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

β) Το Σύστημα Δεικτών Εξυπηρέτησης και Αποτελεσματικότητας, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 9 του Ν. 2414/96 και όλα τα στοιχεία εκμετάλλευσης που απαιτούνται για τη διαμόρφωση από τον Ο.Α.Σ.Α. της εισήγησης καθορισμού κομίστρου.

γ) Τα επενδυτικά προγράμματα τα οποία καταρτίζει σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Ο.Α.Σ.Α. και με βάση το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο και το Συμβόλαιο Διαχείρισης και τα οποία, μετά από απόφαση του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α., διαμορφώνονται οριστικά και εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Τα επενδυτικά προγράμματα του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε. επικορηγούνται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Τα ποσά επικορήγησης των επενδυτικών προγραμμάτων κάθε Φορέα κεφαλαιοποιούνται με αντίστοιχη αύξηση του μετοχικού τους κεφαλαίου και έκδοση ίσης αξίας ονομαστικών μετοχών, που περιέχονται αυτοδίκαια στο Ελληνικό Δημόσιο.

Πηγές, επίσης, χρηματοδότησης των επενδυτικών προγραμμάτων είναι:

α) Τα έσοδα εκ των προστίμων που επιβάλλονται, σε παραβάτες των λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων, στην περιοχική αρμοδιότητα Ο.Α.Σ.Α. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

β) Έσοδα από την αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων του Ο.Α.Σ.Α. και κάθε Ε.Φ.Σ.Ε.

γ) Κάθε άλλη πηγή εσόδων.

3. Οι προγραμματικές συμβάσεις οι οποίες συνήφθησαν από τους Ε.Φ.Σ.Ε. μέχρι 31-12-1997, χρηματοδοτούνται από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων με τα καθοριζόμενα, στις προαναφερόμενες συμβάσεις, ποσά συνολικού ύψους 134.145.000.000 δραχμών κατανεμόμενα στην τετραετία 1999-2002. Τα ποσά αυτά εγγράφονται στο Π.Δ.Ε. υπέρ του Ο.Α.Σ.Α. και ο Ο.Α.Σ.Α. κατανέμει και χρηματοδοτεί τους ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ και ΗΣΑΠ με τα προβλεπόμενα από τις συμβάσεις αυτές επιμέρους ποσά.



4. Για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας του ΟΑΣΑ, διατίθεται, από τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου, στον Ο.Α.Σ.Α., ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) εκ του συνόλου των εσόδων από την παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών ανεξαρτήτως της πηγής αυτών. Το ποσοστό αυτό μπορεί να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

## ΑΡΘΡΟ 8

### Τιμολογιακή πολιτική και αντισταθμιστική καταβολή

1. Η διαφορά μεταξύ του λειτουργικού κόστους και του καθοριζόμενου κάθε φορά κομίστρου, όπως προσδιορίζεται αυτό με την τιμολογιακή πολιτική, αποτελεί κοινωνική παροχή, η οποία αντισταθμίζεται με την καταβολή της διαφοράς από τον Κρατικό Προϋπολογισμό.

2. Με απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται το Α' δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου κάθε έτους λαμβάνοντας υπόψη και τους προϋπολογισμούς των εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου καθορίζονται:

**α)** Οι επιδιωκόμενοι στόχοι μεταβολής των δαπανών εκμετάλλευσης σύμφωνα με τα επιχειρησιακά σχέδια και τις κατ' έτος αντικειμενικές συνθήκες.

**β)** Οι επιδιωκόμενοι στόχοι μεταβολής της επιβατικής κίνησης και των εξ αυτής εσόδων, στα πλαίσια των επιχειρησιακών σχεδίων και των γενικότερων στόχων του Ο.Α.Σ.Α.

**γ)** Η τιμολογιακή πολιτική της επόμενης χρήσης.

**δ)** Το ποσό της αντισταθμιστικής καταβολής.

3. Η αντισταθμιστική καταβολή στο σύνολό της για το επόμενο έτος προσδιορίζεται ως εξής:

**α)** Από το γινόμενο των εγκεκριμένων δαπανών (δαπάνες εκμετάλλευσης) του τρέχοντος έτους επί την επιδιωκόμενη μεταβολή αυτών για το επόμενο έτος, αφαιρείται το γινόμενο των προϋπολογιζομένων εσόδων του τρέχοντος έτους επί την επιδιωκόμενη μεταβολή αυτών το επόμενο έτος. Η αντισταθμιστική καταβολή ανά επιβάτη προκύπτει από τη διαίρεση του ως άνω ποσού με τον επιδιωκόμενο αριθμό επιβατών του επόμενου έτους.

**β)** Η ως άνω καθοριζόμενη αντισταθμιστική καταβολή:

- Προκαταβάλλεται στον Ο.Α.Σ.Α. ανά τρίμηνο.

- Παραμένει αμετάβλητη και δεν δικαιούται ο Ο.Α.Σ.Α. να ζητήσει μεγαλύτερη επιχορήγηση σε περίπτωση μη επίτευξης των στόχων του, ούτε το Ελληνικό Δημόσιο να μειώσει αυτήν σε περίπτωση υπέρβασης των προκαθορισθέντων στόχων.

4. Για τον προσδιορισμό της αντισταθμιστικής καταβολής, ειδικά για την εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. ή την εταιρεία που θα ιδρύσει για τη λειτουργία των γραμμών 2 και 3, στις δαπάνες εκμετάλλευσης περιλαμβάνονται το λειτουργικό κόστος, οι αποσβέσεις και η αποπληρωμή των δανείων από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

5. Οι πράξεις και αποφάσεις για την τιμολογιακή πολιτική και την πολιτική επιδότησης, που ισχύουν μέχρι τη δημοσίευση αυτού του νόμου, εξακολουθούν να εφαρμόζονται έως την έκδοση των αποφάσεων του παρόντος άρθρου.

6. Για τα άτομα ειδικών κατηγοριών, τα οποία, με την κείμενη νομοθεσία, δικαιούνται

να διακινούνται με τις αστικές συγκοινωνίες είτε δωρεάν είτε με μειωμένο κόμιστρο, το αρμόδιο Υπουργείο ή ο φορέας στον οποίο υπάγεται η συγκεκριμένη κατηγορία προσώπων, είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν στον Ο.Α.Σ.Α. είτε το αντίτιμο του κομίστρου είτε τη διαφορά από το ισχύον κόμιστρο.

Το κόμιστρο ή η διαφορά του θα καταβάλλονται, από τους παραπάνω φορείς που ασκούν κοινωνική πολιτική, ανά τρίμηνο, είτε με βάση τα απολογιστικά στοιχεία του Ο.Α.Σ.Α., είτε με βάση σύμβαση μεταξύ του Ο.Α.Σ.Α. και των αντίστοιχων φορέων για τις περιπτώσεις που ο αριθμός των διακινουμένων επιβατών δεν εξακριβώνεται από άλλα στοιχεία. Σε περίπτωση διαφωνίας για τον αριθμό των διακινούμενων επιβατών, αυτός καθώς και οποιαδήποτε άλλη σχετική λεπτομέρεια καθορίζονται με κοινή απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, και του, κατά περίπτωση, αρμόδιου Υπουργού.

7. Ο Ο.Α.Σ.Α. μπορεί επίσης να συνάψει ιδιαίτερα συμφωνητικά με φορείς του δημόσιου τομέα, επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα και ενώσεις εργαζομένων, για μαζική διάθεση καρτών απεριορίστων διαδρομών, ύστερα από διαπραγμάτευση μεταξύ του Ο.Α.Σ.Α. και των παραπάνω πελατών, για την τιμή διάθεσης των καρτών αυτών. Η έκπτωση δεν θα υπερβαίνει το 25% της κανονικής τιμής της αντίστοιχης κάρτας.

8. Ο Ο.Α.Σ.Α. χρηματοδοτεί τους Ε.Φ.Σ.Ε., σύμφωνα με τα Επιχειρησιακά Σχέδια, τα Συμβόλαια Διαχείρισης, το παραγόμενο έργο και την επιβατική κίνηση και ποιοτικούς και ποσοτικούς δείκτες που ο ίδιος καθορίζει.

## **ΑΡΘΡΟ 9**

### **Διαγραφή - Ρύθμιση χρεών**

1. Χρέη του Οργανισμού Αστικών Συ-

γκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) προς το Ελληνικό Δημόσιο από καταπτώσεις εγγυημένων δανείων, που βεβαιώθηκαν στις οικείες Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.) και είχαν κορηγηθεί για την αντιμετώπιση οιασδήποτε αναγκών της Επιχείρησης Αστικών Συγκοινωνιών (Ε.Α.Σ.) που διαλύθηκε με το Νόμο 2078/1992 «Συγκοινωνίες με θερμικά λεωφορεία στην περιοχή Αθηνών και Περιχώρων» (ΦΕΚ 139 Α'), διαγράφονται και δεν αναζητούνται. Επίσης το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει να εξοφλήσει κατά το μέρος που αναλογεί στην τ. Ε.Α.Σ. όλες τις υποχρεώσεις από τα άληκτα δάνεια που έχει συνάψει γι' αυτήν ο Ο.Α.Σ.Α.

2. Χρέη του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) προς το Ελληνικό Δημόσιο, από καταπτώσεις εγγυημένων δανείων που βεβαιώθηκαν ή βεβαιώνονται στις οικείες Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.), τακτοποιούνται από το Ελληνικό Δημόσιο με αντίστοιχες, προς τα εν λόγω χρέη, υπέρ αυτού αυξήσεις του μετοχικού του κεφαλαίου και έκδοσης ίσης αξίας ονομαστικών μετοχών.

3. Οι προσαυξήσεις που βαρύνουν τις κύριες οφειλές της παρ. 2 του παρόντος άρθρου διαγράφονται και δεν αναζητούνται.

4. Επίσης τακτοποιούνται με αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου του Ο.Α.Σ.Α. και έκδοση ίσης αξίας ονομαστικών μετοχών τυχόν μελλοντικές καταπτώσεις εγγυημένων άληκτων δανείων. Επί των ποσών των καταπτώσεων της παρούσης παραγράφου που βεβαιώνονται στις οικείες Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.) δεν επιβάλλονται προσαυξήσεις.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών εξειδικεύονται, τα χρέη που μετοχοποιούνται και διαγράφονται, τα χρέη που διαγράφονται αλλά δεν μετοχοποιούνται, η διαδικασία διαπίστωσης, βεβαίωσης και διαγραφής τους, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

6. Απαλλάσσονται παντός είδους φό-

ρου ή τέλος οι σχετικές ρυθμίσεις ή αυξήσεις κεφαλαίου των προηγούμενων παραγράφων του παρόντος άρθρου, τόσο από το Ελληνικό Δημόσιο προς τον Ο.Α.Σ.Α., όσο και από τον Ο.Α.Σ.Α. προς τις Ε.Φ.Σ.Ε.

**7.** Μετά τη ρύθμιση των οφειλών του Ο.Α.Σ.Α., κατά τα οριζόμενα στο παρόν άρθρο, το Ελληνικό Δημόσιο δεν παρέχει εγγυήσεις σε πιστωτικά ιδρύματα της ημεδαπής ή της αλλοδαπής για νέα δάνεια που συνάπτονται από τον Ο.Α.Σ.Α., τους ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ και την ΕΘΕΛ, πλην των περιπτώσεων των δανείων που χορηγούνται για την κάλυψη των συμπεφωνημένων ελλειμμάτων που έχουν τεθεί στο Συμβόλαιο Διαχείρισης αλλά για δημοσιονομικούς λόγους δεν καλύπτονται εξ ολοκλήρου με επιδότηση του Κρατικού Προϋπολογισμού.

## ΑΡΘΡΟ 10

### Συγκοινωνιακό έργο από Ο.Τ.Α.

**1.** Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) που βρίσκονται στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. μπορούν να εκτελούν συγκοινωνιακό έργο με αστικά λεωφορεία μέσα στα όριά τους, είτε μεμονωμένα, είτε σε συνεργασία με άλλους όμορους Δήμους ή Κοινότητες. Η ανάθεση εκτέλεσης του έργου αυτού γίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών που εκδίδεται μετά από πρόταση του Ο.Α.Σ.Α. και σύμφωνα με τις παρακάτω προϋποθέσεις:

**α)** Η εκτέλεση αυτού του συγκοινωνιακού έργου θα πραγματοποιείται, μετά από συγκοινωνιακή μελέτη και μελέτη βιωσιμότητας που θα εκπονείται από τον ενδιαφερόμενο Δήμο και θα εγκρίνεται από το Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α.

**β)** Στις παραπάνω περιπτώσεις δεν περιλαμβάνονται: 1) οι κύριοι συγκοινωνιακοί

άξονες που συνδέουν τους δήμους με το κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά, 2) οι διαδημοτικοί άξονες που συνδέουν τα κέντρα διαφόρων δήμων μεταξύ τους και το συγκοινωνιακό έργο σ' αυτούς τους διαδημοτικούς άξονες παρέχεται από τους Ε.Φ.Σ.Ε, 3) όλες οι συγκοινωνιακές γραμμές που συνδέουν απευθείας τους διάφορους Δήμους ή Κοινότητες με την Αθήνα ή τον Πειραιά και 4) κάθε συγκοινωνιακή γραμμή που εκτελείται με μέσα σταθερής τροχιάς (ηλεκτρικός σιδηρόδρομος - ΜΕΤΡΟ) και ημισταθερής τροχιάς (τρόλεϊ).

**2.** Για την υλοποίηση των παραπάνω, κάθε Ε.Φ.Σ.Ε. δύναται, μετά από εισήγηση του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α., να χρησιδανείζει, εκμισθώνει ή μεταβιβάζει το απαραίτητο τροχαίο υλικό προς τους αιτούντες Ο.Τ.Α.

**3.** Ο Ο.Α.Σ.Α. και οι Ε.Φ.Σ.Ε. μπορούν να συνομολογούν με τους Ο.Τ.Α. προγραμματικές συμβάσεις συντήρησης-φύλαξης-στάθμευσης των οχημάτων αστικών συγκοινωνιών των Ο.Τ.Α. στις εγκαταστάσεις του Ο.Α.Σ.Α. και των Ε.Φ.Σ.Ε.

## ΑΡΘΡΟ 11

### Λοιπές διατάξεις

**1.** Με αποφάσεις του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. και κάθε Ε.Φ.Σ.Ε. δύναται να γίνεται εκποίηση - διάθεση - διαχείριση των πάσης φύσεως πλεοναζόντων και μη αναγκαιούντων ή πεπαλαιωμένων κινητών πραγμάτων και ιδίως των τροχοφόρων που ανήκουν κατά κυριότητα σε κάθε φορέα, με ή χωρίς τη διαμεσολάβηση του Ο.Δ.Δ.Υ. Το προϊόν της εκποίησης ή διάθεσης περιέρχεται στους παραπάνω φορείς, εκτός ποσοστού είκοσι τοις εκατό (20%) που αποτελεί έσοδο του Δημοσίου και εισάγεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών ρυθμίζονται ο τρόπος και ο χρόνος απόδοσής του, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

2. Το άρθρο 2 του Ν. 1214/81 (ΦΕΚ 286 Α) αντικαθίσταται ως εξής:

**α)** *Αρμόδιος για τη διενέργεια του ελέγχου καταβολής κομίστρου και για την επιβολή του προστίμου είναι ο Ο.Α.Σ.Α., ο οποίος δύναται να αναθέσει τη δραστηριότητα αυτή στον οικείο Ε.Φ.Σ.Ε. ή σε τρίτους ειδικά εξουσιοδοτούμενους προς τούτο.*

*Η επιβολή του προστίμου γίνεται με πράξη του εξουσιοδοτημένου οργάνου, την οποία αυτός συντάσσει επί τόπου. Αντίγραφο της πράξης, με πρόσκληση στον παραβάτη για άμεση πληρωμή του προστίμου στον συντάκτη της πράξης υπάλληλο ή για πληρωμή μέσα σε είκοσι ημέρες στο ταμείο του οικείου Συγκοινωνιακού Φορέα ή στον Ο.Α.Σ.Α., παραδίδεται στον παραβάτη.*

*Σε περίπτωση μη καταβολής του προστίμου από τον παραβάτη κατά το προηγούμενο εδάφιο, η πράξη επιβολής προστίμου διαβιβάζεται στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) που υπάγεται ο παραβάτης και το πρόστιμο εισπράττεται από αυτή, στο δεκαπλάσιο του αρχικά επιβληθέντος, ως έσοδο για λογαριασμό του Συγκοινωνιακού Φορέα, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων.*

**β)** *Ο καταλαμβανόμενος ως παραβάτης είναι υποχρεωμένος, αν δεν καταβάλλει αμέσως το πρόστιμο στον συντάκτη της πράξης επιβολής του, να επιδείξει στον αρμόδιο για τον έλεγχο και την καταβολή του προστίμου υπάλληλο, την αστυνομική ταυτότητα ή άλλο έγγραφο από το οποίο αποδεικνύονται τα στοιχεία της ταυτότητάς του. Σε περίπτωση άρνησης ο υπάλληλος μπορεί να ζητήσει τη συνδρομή αστυνομικού οργάνου.*

**γ)** *Το πρόστιμο ορίζεται στο εικοσπλάσιο της τιμής του εισιτηρίου.*

3. Στο οδικό δίκτυο της περιοχής αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α. από όπου διέρχονται οχήματα αστικών συγκοινωνιών, μέτρα ρύθμισης κυκλο-

φορίας ή στάθμευσης λαμβάνονται από το, κατά περίπτωση, αρμόδιο όργανο, μετά από προηγούμενη γνώμη του Ο.Α.Σ.Α. Επίσης γνώμη του Ο.Α.Σ.Α. απαιτείται και κατά τη σχεδίαση των νέων οδικών αξόνων της Αθήνας και του νομού Αττικής ή την ανακατασκευή των υφιστάμενων, που θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για την εξυπηρέτηση των οχημάτων των Αστικών Συγκοινωνιών, όπως αποκλειστικές λωρίδες, εσοχές στις στάσεις, σήμανση για τα μέσα μαζικής μεταφοράς, μέτρα ασφάλειας στις στάσεις και ειδικά τεχνικά έργα για παράκαμψη από τα οχήματα αστικών συγκοινωνιών των κορεσμένων σημείων του οδικού δικτύου και την ταχύτερη πρόσβασή τους στους σηματοδοτές.

4. Η αληθινή έννοια της παρ. 8 του άρθρου 4 του Ν. 2175/93 είναι:

«Το μεταφερόμενο, με αποφάσεις του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α., προσωπικό από τον Ο.Α.Σ.Α. στην ΕΘΕΛ Α.Ε. και αντίστροφα, εντάσσεται οργανικά, από το χρόνο της μεταφοράς στο φορέα που έχει μεταφερθεί. Από το χρονικό σημείο της μεταφοράς του προσωπικού, οι Σ.Σ.Ε. που ισχύουν και εφαρμόζονται για το υπόλοιπο προσωπικό του Φορέα υποδοχής, εφαρμόζονται αυτοδίκαια και για το μεταφερόμενο προσωπικό».

5. Ο Ο.Α.Σ.Α. και κάθε Ε.Φ.Σ.Ε., μετά από έγκριση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, μπορεί να προσλαμβάνει, με τις προβλεπόμενες από το Ν. 2190/1994 διαδικασίες, με σύμβαση εργασίας αορίστου ή ορισμένου χρόνου μέχρι δέκα (10) άτομα ειδικό επιστημονικό προσωπικό. Οι αποδοχές του προσλαμβανόμενου ειδικού επιστημονικού προσωπικού καθορίζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

6. Εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριάντα (30) ημερών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, όσοι υπάγονταν στις κατηγορίες των περιπτώσεων α και β της παραγράφου 3 του άρθρου 4 του Ν. 2175/93 και τυγχάνουν γονείς με δύο (2) τουλάχιστον τέκνα, μπορούν να υποβάλ-

λουν αίτηση πρόσληψης στην ΕΘΕΛ Α.Ε. και προσλαμβάνονται με απόφαση του Δ.Σ. αυτής με τις προϋποθέσεις και ειδικές ρυθμίσεις του Ν.2175/93. Η ΕΘΕΛ Α.Ε. δύναται να προσλάβει, από τις πιο πάνω κατηγορίες, μέχρι διακοσίους (200) οδηγούς. Σε περίπτωση που ο αριθμός αυτών που θα υποβάλουν αίτηση πρόσληψης και θα πληρούν τις προϋποθέσεις του παρόντος, υπερβαίνουν τους διακοσίους (200), κατατάσσονται σε σειρά επιτυχόντων, σύμφωνα με τα κριτήρια της παρ. 8 του άρθρου 18 του Ν. 2190/94 (ΦΕΚ 28 Α). Η πρόσληψη των παραπάνω αποκλείεται, αν αυτοί έχουν απολυθεί από την πρώην Ε.Α.Σ., τον Ο.Α.Σ.Α. ή την ΕΘΕΛ για πειθαρχικό παράπτωμα.

**7.** Οι εγγραφές που έγιναν στον ισολογισμό χρήσης 1994 της Ανώνυμης Συγκοινωνιακής Εταιρείας Θερμικών Λεωφορείων (ΕΘΕΛ Α.Ε.): α) ποσού εννιακοσίων τεσσάρων εκατομμυρίων οκτακοσίων ενενήντα έξι χιλιάδων πεντακοσίων δέκα εννέα (904.896.519) δραχμών που αφορά αποσβέσεις κρησιδανεισθέντων λεωφορείων από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.) προς την ΕΘΕΛ Α.Ε. και β) ποσού ενός δισεκατομμυρίου ογδόντα δύο εκατομμυρίων τριακοσίων εβδομήντα έξι χιλιάδων είκοσι τριών (1.082.376.023) δραχμών που αφορά το τμήμα μισθοδοσίας προσωπικού του Ο.Α.Σ.Α. για τη χρονική περίοδο από 1-1-1994 έως 30-6-1994 (αναλογία αδειών, εκδοθείσες πράξεις ελέγχου και επιβολής προστίμων της αρμόδιας Δ.Ο.Υ. ανακαλούνται.

**8.** Το, κατά τη δημοσίευση του παρόντος τακτικό, με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, προσωπικό των Ο.Α.Σ.Α., ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ που πλεονάζει, μεταφέρεται, με την ίδια σχέση εργασίας, σε υπηρεσίες Υπουργείων περιλαμβανομένων και των αποτελών ή ανεξαρτήτων υπηρεσιών ή αρχών, Περιφερειών, Ν.Π.Δ.Δ. και Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού και λοιπών Φορέων του ευρύτερου Δημόσιου Τομέα.

Ο συνολικός αριθμός δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος των επτακοσίων (700), ενώ ο ονομαστικός καθορισμός του πλεονάζοντος προσωπικού κατά κλάδο ή ειδικότητα, γίνεται με από-

φαση του Διοικητικού Συμβουλίου των Ο.Α.Σ.Α. - ΕΘΕΛ - ΗΛΠΑΠ - ΗΣΑΠ, βάσει των αναγκών τους και των ειδικότερων απαιτήσεων που προκύπτουν από την εφαρμογή των Επιχειρησιακών Σχεδίων εξυγίανσης των Φορέων.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομικών, ύστερα από έγκριση της τριμελούς επιτροπής εγκρίσεως προσλήψεων (ΠΥΣ 236/1994, ΦΕΚ 115 Α και άρθρο 1 παρ. 51 του Ν. 2412/1996, ΦΕΚ 123 Α), καθορίζονται οι, από τους αναφερόμενους στην παράγραφο αυτή, Φορείς και οι ανάγκες τους σε αριθμό προσωπικού κατά κλάδο ή ειδικότητα και κατά περιοχή νομαρχιακής αυτοδιοίκησης ή διαμερίσματος ενιαίας νομαρχιακής αυτοδιοίκησης που θα μεταφερθεί σ' αυτούς από τους Ο.Α.Σ.Α., ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ. Βάσει της απόφασης αυτής οι Ο.Α.Σ.Α., ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ καλούν το πλεονάζον προσωπικό να δηλώσει εγγράφως, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριάντα (30) ημερών από της επομένης ημέρας της παραπάνω κλήσεως, μέχρι πέντε (5) προτιμήσεις κλάδων ή ειδικοτήτων του αυτού ή διαφορετικών Φορέων, στους οποίους επιθυμεί να μεταφερθεί. Επί τη βάσει της παραπάνω δήλωσης, οι Ο.Α.Σ.Α., ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ συντάσσουν σχετική κατάσταση την οποία αποστέλλουν, μαζί με τις υποβληθείσες δηλώσεις και τους αντίστοιχους υπηρεσιακούς φακέλους, στο Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης (Γενική Γραμματεία Δημόσιας Διοίκησης), το οποίο και καταρτίζει τις σχετικές αποφάσεις μεταφοράς προσωπικού, λαμβάνοντας υπόψη τις δηλωθείσες προτιμήσεις. Αν για την ίδια θέση συντρέξουν προτιμήσεις περισσότερων υποψηφίων προς μεταφορά, σε σχέση με τις υπάρχουσες προς κάλυψη θέσεις, η επιλογή γίνεται με τα ακόλουθα κριτήρια:

**α)** Το βαθμό ή τον αξιολογικό χαρακτηρισμό, όπως προκύπτει από τις εκθέσεις αξιολόγησης των τριών τελευταίων ετών, εφόσον υπάρχουν εκθέσεις αξιολόγησης για όλους τους συγκρινόμενους προς μεταφορά, προηγουμένως των εκόντων υψηλότερους βαθμολογικούς ή αξιολογικούς χαρακτηρισμούς.

**β)** Την οικογενειακή κατάσταση των υπό μεταφορά, προτιμώμενων των εγγάμων με περισσότερα τέκνα, των διαζευγμένων ή εν κηρεία τελούντων με περισσότερα τέκνα ή των εγγάμων χωρίς τέκνα έναντι των αγάμων.

**γ)** Τον ανώτερο τίτλο σπουδών ή βαθμό τίτλου σπουδών, αν τα υπό στοιχεία α' και β' κριτήρια συντρέχουν σε περισσότερους υπαλλήλους.

Πλεονάζον προσωπικό, το οποίο δεν μπορεί να διατεθεί, σύμφωνα με τη δήλωση προτίμησής του, ή δεν δήλωσε καμμία προτίμηση, μεταφέρεται υποχρεωτικά στους Φορείς που προσδιορίζονται με την ως άνω απόφαση του παρόντος, εφόσον οι ανάγκες τους, όπως καθορίζονται στην ανωτέρω απόφαση, δεν έχουν καλυφθεί και κατά τη σειρά με την οποία οι Φορείς αυτοί αναφέρονται στην εν λόγω απόφαση, σε συνδυασμό, όπου συντρέχει περίπτωση, με τα προαναφερθέντα κριτήρια.

Η μεταφορά του προσωπικού ενεργείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών και του, κατά περίπτωση, αρμοδίου Υπουργού σε κενές θέσεις με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, ειδικότητας αντίστοιχης ή παρεμφερούς με εκείνη που το μεταφερόμενο προσωπικό είχε στους Ο.Α.Σ.Α., ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ ή άλλης ειδικότητας, για την οποία έχει τα απαιτούμενα τυπικά προσόντα. Αν δεν υπάρχουν κενές θέσεις, η μεταφορά γίνεται σε προσωποπαγείς θέσεις που συνιστώνται με την πράξη μεταφοράς. Με ίδια απόφαση γίνεται μεταφορά προσωπικού των Ο.Α.Σ.Α., ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ και ΗΣΑΠ, που, πριν την κατάθεση του παρόντος στη Βουλή, ήταν απεσπασμένο στις πιο πάνω αναφερόμενες υπηρεσίες ή Φορείς, υπό την προϋπόθεση ότι η υπηρεσία ή ο Φορέας όπου ανήκει οργανικά και εκεί που είναι απεσπασμένο το προσωπικό αυτό, συναινούν στη μεταφορά με πράξη του αρμοδίου οργάνου και έχει εγγραφεί σχετική πίστωση στον οικείο προϋπολογισμό του Φορέα προς τον οποίο γίνεται η μεταφορά.

Οι τυχόν, μετά τη γενομένη μεταφορά, κενούμενες, για οποιονδήποτε λόγο, οργανικές θέσεις του Φορέα στον οποίο μεταφέρθηκε, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος, προσωπικό, δεσμεύονται, παραμένουν κενές και δεν πληρούνται μέχρι την κατά οποιονδήποτε τρόπο αποχώρηση των υπαλλήλων και κατάργηση αυτοδικαίως των προσωποπαγών θέσεων που κατέχουν.

Η, κατά τις διατάξεις της παρούσας παραγράφου, μεταφορά είναι υποχρεωτική για το πλεονάζον προσωπικό, χωρίς δικαιώματα αποζημίωσης για την αιτία αυτή. Το προσωπικό που μεταφέρεται υποχρεούται να εμφανιστεί για ανάληψη καθηκόντων στην οικεία υπηρεσία του νέου Φορέα, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία είκοσι (20) ημερών από την επομένη ημέρα της κοινοποίησης, σ' αυτό, της οικείας πράξης μεταφοράς, οπότε συντάσσεται σχετικό πρακτικό εμφάνισης. Η βεβαίωση μη εμφάνισης αποτελεί λόγο αυτοδίκαιης απόλυσης ή μονομερούς, εκ μέρους των εργαζομένων, καταγγελίας της σύμβασης, χωρίς οποιαδήποτε αποζημίωση για την αιτία αυτή. Για την αυτοδίκαιη απόλυση ή τη μονομερή καταγγελία εκδίδεται διαπιστωτική πράξη του αρμοδίου οργάνου του Φορέα στον οποίο μεταφέρθηκε.

Οι μεταφερόμενοι σε Φορείς που, από τον οργανισμό τους, προβλέπεται διαβάθμιση των θέσεων με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, έχουν δυνατότητα βαθμολογικής κατάταξης ανάλογα με το χρόνο υπηρεσίας τους που έχει διανυθεί στους Ο.Α.Σ.Α., ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ. Ο συνολικός χρόνος υπηρεσίας που έχει διανυθεί στους Ο.Α.Σ.Α., ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ θεωρείται ως πραγματική υπηρεσία για θέματα υπηρεσιακής του κατάστασης.

Οι αποδοχές του προσωπικού που μεταφέρεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, ρυθμίζονται σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη της παρ. 3 άρθρο 20 Ν. 2515/1997.

Το μεταφερόμενο προσωπικό εξακολουθεί να υπάγεται στα ασφαλιστικά ταμεία κύριας και επικουρικής ασφάλισης του φορέα από τον οποίο μεταφέρεται.

Δεν υπάγεται στις ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου το προσωπικό των Ο.Α.Σ.Α., ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ, το οποίο σύμφωνα με τις ισχύουσες γι' αυτό διατάξεις αποχωρεί υποχρεωτικά από αυτούς ή θεμελιώνει δικαίωμα πλήρους συντάξεως έως την 31 Δεκεμβρίου του έτους 2002.

**9. Εργαζόμενοι των Ο.Α.Σ.Α.-ΕΘΕΛ-ΗΛΠΑΠ-ΗΣΑΠ, των κλάδων και ειδικοτήτων προσωπικού που κρίνεται ως πλεονάζον προσωπικό, δύνανται να υποβάλουν αίτηση εθελουσίας εξόδου από την υπηρεσία. Οι αιτήσεις αυτές υποβάλλονται εντός μηνός από την έκδοση απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που προσδιορίζει κατά φορέα και κατά κατηγορία προσωπικού τον αριθμό και το χρόνο της σταδιακής αποχώρησης των δικαιουμένων να αποχωρήσουν, μετά από σχετική εισήγηση των Δ.Σ. των πιο πάνω εταιρειών.**

Σε περίπτωση που οι υποβαλλόμενες αιτήσεις εθελουσίας εξόδου υπερβαίνουν τα όρια που καθορίζονται με την πιο πάνω υπουργική απόφαση, γίνονται δεκτές οι αιτήσεις εκείνων που συμπληρώνουν το μεγαλύτερο αριθμό ημερομισθίων στην εταιρεία που απασχολούνται, μέχρι να καλυφθεί το ανώτατο όριο για κάθε περίοδο.

Ο ονομαστικός κατάλογος των δικαιουμένων ν' αποχωρήσουν με τη διαδικασία της εθελουσίας εξόδου καταρτίζεται από το Δ.Σ. κάθε εταιρείας. Σε κάθε περίπτωση οι Διοικήσεις των ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ και ΗΣΑΠ είναι αρμόδιες να εγκρίνουν ή να απορρίπτουν αιτήσεις εθελουσίας εξόδου.

Στους αποχωρούντες με τη διαδικασία της εθελουσίας εξόδου, καταβάλλεται η νόμιμη αποζημίωση, προσαυξημένη με το ποσό που αντιστοιχεί στις τακτικές αποδοχές δύο (2) μηνών για κάθε τριακόςιας (300) ημέρες ασφάλισης που εναπομένουν μέχρι τη συμπλήρωση των ημερών ασφάλισης για τη λήψη πλήρους σύνταξης, όπως οι τακτικές αποδοχές διαμορφώνονται τον τελευταίο πριν την αποχώρησή τους μήνα. Σε κάθε περίπτωση το σύνολο της καταβαλλόμενης αποζημί-

ωσης στους αποχωρούντες με τη διαδικασία της εθελουσίας εξόδου, δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη του 30% των αποδοχών που θα εδικαιοίτο να λάβει ο μισθωτός, μέχρι τη λήψη πλήρους σύνταξης, με βάση τις τακτικές αποδοχές του τελευταίου πριν την αποχώρησή του μήνα.

**10. Με αποφάσεις:**

**α)** *Του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α., προσωπικό μίας ειδικότητας που πλεονάζει σε Ε.Φ.Σ.Ε., μεταφέρεται στον Ο.Α.Σ.Α. ή σε άλλον Ε.Φ.Σ.Ε., μετά από σύμφωνη γνώμη του Δ.Σ. του Ε.Φ.Σ.Ε. από τον οποίο μεταφέρεται. Το μεταφερόμενο προσωπικό εντάσσεται στο νέο κλάδο και αμείβεται με τις αποδοχές που προβλέπει η οικεία Σ.Σ.Ε.*

**β)** *Το Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α., μπορεί να αποσπάται προσωπικό από τις Ε.Φ.Σ.Ε. στον Ο.Α.Σ.Α. και αντιστρόφως καθώς και μεταξύ των εταιρειών αυτών χωρίς την καταβολή οποιασδήποτε αποζημίωσης. Το αποσπώμενο προσωπικό εξακολουθεί να αμείβεται σύμφωνα με τις Σ.Σ.Ε. που ισχύουν στο φορέα από τον οποίο προήλθε, το δε κόστος μισθοδοσίας (συμπεριλαμβανομένων και των εργοδοτικών εισφορών) καταβάλλεται από τον Ε.Φ.Σ.Ε. στον οποίο έχει αποσπαστεί.*

**γ)** *Των Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. ή των Ε.Φ.Σ.Ε. προσωπικό μίας ειδικότητας που πλεονάζει μπορεί να μετατάσσεται σε άλλη ειδικότητα εντός της ίδιας εταιρείας. Το μετατασσόμενο προσωπικό εντάσσεται στον νέο κλάδο και αμείβεται με τις αποδοχές που προβλέπει η Σ.Σ.Ε. για τον κλάδο αυτό.*

**ΑΡΘΡΟ 12**

**Εκμετάλλευση Αστικού Ηλεκτρικού Σιδηρόδρομου**

1. Εντός έξι (6) μηνών από την ισχύ του παρόντος νόμου η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. υπο-

βάλλει στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών σχέδιο λειτουργίας για την εκμετάλλευση των γραμμών 2 και 3 σε συνδυασμό με το συνολικό δίκτυο των Αστικών Συγκοινωνιών περιοχής αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α. και με την προοπτική της ενιαίας λειτουργίας όλων των γραμμών αστικού ηλεκτρικού σιδηρόδρομου. Το σχέδιο αυτό οριστικοποιείται μετά από γνώμη του Ο.Α.Σ.Α. και συνεργασία με το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Από της εγκρίσεως του σχεδίου αυτού, η υλοποίησή του γίνεται από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., υπό την εποπτεία του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. συνεχίζει ως εταιρεία, σύμφωνα με τον ιδρυτικό της νόμο (Ν.1955/1991 - ΦΕΚ 112 Α) να έχει την ευθύνη ολοκλήρωσης του έργου που της έχει ανατεθεί με τον προαναφερόμενο νόμο, υπό την εποπτεία του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, όσον αφορά και για όσο χρονικό διάστημα λειτουργεί για το σκοπό αυτό.

2. Εντός τριών (3) μηνών από την έγκριση του σχεδίου λειτουργίας η εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., ιδρύει θυγατρική εταιρεία, με σκοπό τη λειτουργία των υπό κατασκευή γραμμών 2 και 3 της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.» και κάθε επέκτασης των παραπάνω, καθώς και των εγκαταστάσεων, οχημάτων και εν γένει υλικών και μέσων. Η εταιρεία αυτή εποπτεύεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

3. Η ανωτέρω εταιρεία αποδίδει στην ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. το μέρος εκείνο των εσόδων της, που αναλογεί στην αποπληρωμή των δανειακών υποχρεώσεων που έχουν αναληφθεί ή θα αναληφθούν από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. για την κατασκευή του Έργου.

Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. παραμένει υπεύθυνη απέναντι των χρηματοδοτών της για κάθε σχετικό θέμα και ειδικότερα για την αποπληρωμή των υφιστάμενων ή μελλοντικών δανείων από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

4. Με Προεδρικό Διάταγμα, που θα εκδοθεί, μετά από πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, εντός τριετίας από την έναρξη λειτουργίας των ως άνω γραμμών 2 και 3, η πιο πάνω εταιρεία συγχωνεύεται με τους ΗΣΑΠ Α.Ε. Με το ίδιο Προεδρικό Διάταγμα, θα ρυθμιστούν οι υποχρεώσεις της ενιαίας εταιρείας για την αποπληρωμή των δανείων από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

5. Οι ανάγκες σε προσωπικό της εταιρείας της παραγράφου 1 θα καλυφθούν, κατ'αντιστοιχία των απαιτούμενων ειδικοτήτων και προσόντων, με την κατά προτεραιότητα, μεταφορά πλεονάζοντος προσωπικού των ΗΣΑΠ Α.Ε., επιμορφούμενο ή μετεκπαιδευόμενο κατάλληλα, σταδιακά και ανάλογα με την ανάπτυξη της και τις ανάγκες της σε προσωπικό. Το μεταφερόμενο προσωπικό ακολουθεί τις μισθολογικές παροχές της εταιρείας στην οποία μεταφέρεται, διέπεται και από τις εργασιακές σχέσεις της εταιρείας αυτής, ενώ εξακολουθεί να υπάγεται στα ασφαλιστικά ταμεία κύριας και επικουρικής ασφάλισης του Φορέα από τον οποίο μεταφέρεται.

## **ΑΡΘΡΟ 13**

### **Τελικές Διατάξεις**

1. Από την ισχύ του παρόντος νόμου, η κινητή και ακίνητη περιουσία, που ανήκε στην τ. Ε.Α.Σ., που με τις διατάξεις του Ν. 2078/92 (ΦΕΚ 139Α) περιήλθε στον πρώην Ο.Α.Σ. και με τις διατάξεις του Ν. 2175/93 περιήλθε στον Ο.Α.Σ.Α., καθώς επίσης και τα λεωφορεία που έχει προμηθευτεί ο Ο.Α.Σ.Α. κατ'εξουσιοδότηση διατάξεων του Ν.2175/93 περιέρχονται αυτοδικαίως από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) στην Ανώνυμη Συγκοινωνιακή Εταιρεία Θερμικών Λεωφορείων (ΕΘΕΛ Α.Ε.).



2. Η κατά την προηγούμενη παράγραφο μεταβίβαση των παραπάνω περιουσιακών στοιχείων, αποτελεί σε είδος εισφορά, που διαιρείται σε ονομαστικές μετοχές, για την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της ΕΘΕΛ Α.Ε. Η αποτίμηση των μεταφερόμενων περιουσιακών στοιχείων καθορίζεται κατά παρέκκλιση των διατάξεων του Κ.Ν. 2190/20 στο ποσό της αξίας που αυτά εμφανίζονται στον ισολογισμό του Ο.Α.Σ.Α. της 31-12-1997.

3. Για την ως άνω μεταβίβαση των ακινήτων γίνεται σχετική σημείωση στα βιβλία μεταγραφών των οικείων Υποθηκοφυλακείων. Η μεταβίβαση στην ΕΘΕΛ Α.Ε. των παραπάνω περιουσιακών στοιχείων από τον Ο.Α.Σ.Α., απαλλάσσεται παντός γενικού ή ειδικού φόρου ή τέλους χαρτοσήμου, δικαιώματος ή εισφοράς υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου, εφαρμοζομένων, κατά τα λοιπά των διατάξεων της επόμενης παραγράφου του παρόντος άρθρου.

4. Η ΕΘΕΛ γίνεται καθολικός διάδοχος του Ο.Α.Σ.Α. στις συμβάσεις που έχει υπογράψει με τρίτους για την αγορά ή την κατασκευή παγίων περιουσιακών στοιχείων για την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου, που μεταφέρονται, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου αυτού, στην ΕΘΕΛ.

5. Η μεταβίβαση στον Ο.Α.Σ.Α. και σε κάθε Ε.Φ.Σ.Ε., κάθε περιουσιακού στοιχείου και γενικά εμπράγματος ή ενοχικού δικαιώματος, απαίτησης και υποχρέωσης, καθώς και οι σχετικές συμβάσεις, απαλλάσσονται από κάθε γενικό ή ειδικό φόρο ή τέλος χαρτοσήμου, δικαίωμα ή εισφορά υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου.

Απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου και από το τέλος χαρτοσήμου όλες οι συστατικές πράξεις του Ο.Α.Σ.Α. και των εταιρειών που ιδρύει, καθώς και οι πράξεις μεταφοράς, μεταβίβασης ή συγχώνευσης των περιουσιακών στοιχείων ή αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου από τον Ο.Α.Σ.Α. στις εταιρείες που ιδρύει, από κάθε Ε.Φ.Σ.Ε. στον Ο.Α.Σ.Α. και αντίστροφα ή με-

ταξύ των Ε.Φ.Σ.Ε. Τα παραπάνω νομικά πρόσωπα απαλλάσσονται για πέντε χρόνια από την ισχύ του παρόντος νόμου για όλο το τροχαίο υλικό και λοιπό μηχανολογικό εξοπλισμό από την υποχρέωση καταβολής οποιουδήποτε φόρου, δασμού, τέλους χαρτοσήμου, εισφοράς που εισπράττεται κατά την εισαγωγή τους. Επίσης για το ίδιο χρονικό διάστημα απαλλάσσεται από οποιοδήποτε τέλος χαρτοσήμου, εισφοράς και δικαιώματος υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων η μεταβίβαση των λεωφορείων από τον Ο.Α.Σ.Α. προς ΕΘΕΛ Α.Ε. η σύνταξη των σχετικών συμβάσεων, καθώς και η έκδοση των σχετικών παραστατικών τίτλων.

Κατά την πραγματοποίηση των ανωτέρω πράξεων εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ν. 1642/86 (ΦΕΚ 125 Α) όπως εκάστοτε ισχύουν.

## ΑΡΘΡΟ 14

### Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, καταργούνται:

1. Οι παρ. 3 και 4 του άρθρου 1, το άρθρο 2, η παρ. 4 του άρθρου 3, οι παρ. 8, 9 του άρθρου 4 και οι παρ. 3, 4 του άρθρου 5 του Ν. 2175/93 (ΦΕΚ 211 Α) «περί Οργάνωσης Ενιαίου Φορέα Αστικών Συγκοινωνιών στην περιοχή Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων και άλλες διατάξεις».

2. Οι διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 3 του Ν. 2366/95 (ΦΕΚ 256 Α) «περί ρύθμισης θεμάτων Οργανισμών και Υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και άλλες διατάξεις».

3. Οι διατάξεις των άρθρων 1 έως 21 και του άρθρου 36 του Ν. 588/77 (ΦΕΚ 148 Α) «περί οργάνωσης των Αστικών Συγκοινωνιών Πρωτεύουσας και άλλων διατάξεων», πλην της παρ. 8 του άρθρου 8 του νόμου αυτού που παραμένει σε ισχύ.

4. Οι διατάξεις των Ν.Δ. 768/70 (ΦΕΚ 273 Α) «περί ιδρύσεως Οργανισμού προς ανάληψη των παρά της Η.Ε.Μ. εκτελουμένων μεταφορών και περί κυρώσεως της από 3 Δεκεμβρίου 1970 συμβάσεως μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου αφ' ενός και της Η.Ε.Μ. και ΓΕΕ αφ' ετέρου».

5. Οι διατάξεις του άρθρου 38 του Ν. 1959/91 (ΦΕΚ 123 Α) «για τις οδικές μεταφορές, τις επικοινωνίες και άλλες διατάξεις».

6. Οι διατάξεις του Ν. 352/76 (ΦΕΚ 147 Α) «περί κυρώσεως της από 10/12.2.76 πράξεως νομοθετικού περιεχομένου του Προέδρου της Δημοκρατίας» «Περί ιδρύσεως Οργανισμού (ΗΣΑΠ) προς ανάληψη των παρά των ΕΗΣ Α.Ε. εκτελουμένων μεταφορών».

7. Οι διατάξεις του Π.Δ. 849/76 (ΦΕΚ 310 Α) «περί ρυθμίσεως θεμάτων τινών αφορώντων εις την υπό μορφή Ανωνύμου Εταιρείας λειτουργούσα Δημοσίαν Επιχείρησιν υπό την επωνυμιάν ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε. (ΗΣΑΠ)», όπως τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν με το Π.Δ. αριθ. 806/79 (ΦΕΚ 235/Α/13.10.79) «περί τροποποιήσεως του Π.Δ. αριθ. 849/1976...».

8. Οι διατάξεις του Π.Δ. 876/76 (ΦΕΚ

318Α) «περί ρυθμίσεως θεμάτων τινών αφορώντων εις το μετοχικό κεφάλαιο της υπό μορφή Ανωνύμου Εταιρείας λειτουργούσης Δημοσίας Επιχειρήσεως υπό την επωνυμία ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε. (ΗΣΑΠ)».

9. Οι διατάξεις του Π.Δ. 1181/81 (ΦΕΚ 294Α) «περί τρόπου συγκλίσεως της κοινής Γενικής Συνελεύσεως των μελών απάντων των σωματείων των εργαζομένων εις την Α.Ε. ΗΣΑΠ, της διαδικασίας διεξαγωγής της ψηφοφορίας και ρυθμίσεως ετέρων συναφών θεμάτων».

10. 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.

## **ΑΡΘΡΟ 15**

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στο νόμο αυτό.

### ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ  
ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

**ΑΛ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ**

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

**Β. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ**

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ  
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

**Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ**

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

**ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ**

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ  
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ  
**ΜΙΛΤ. ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ**

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

**ΑΝ. ΜΑΝΤΕΛΗΣ**

**Επιμέλεια Έκδοσης:** Μάρθα Θεοδώρου  
**Διόρθωση Δοκιμίων:** Μαρία Λιανού