

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

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

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

A. Γενικό μέρος

Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο αναδιαρθρώνονται οι αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης και θεσπίζεται για 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 επιείγουσες, 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.

A. 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 τροποποίησης με το άρθρο 10 του ν. 866/1979 (Α' 23), αυτή παρατάθηκε για δεκαεννέα εννέα (19) έτη, ήτοι μέχρι και τις 31.12.2000 ακολούθως δε, με το άρθρο 35 του ν. 2874/2000 (Α' 286), μέχρι 28ης Φεβρουαρίου 2001. Με την από 30.4.2001 σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Δημοσί-

ου 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. ρυθμιζόνταν 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. 30ή 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 απαραίτητο 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

παραγράφου 3 του άρθρου 8 του Κανονισμού οι αναθέσεις που υπάγονται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 8. Αναλυτικότερα, στα επίμαχα πρώτο και δεύτερο εδάφια της παραγράφου 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 τριάντα (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 παραγράφου 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.», (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 την 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 παράγραφος 3 του Κανονισμού προβλέπει, συναφώς, διάρκεια 10 έως, το μέγιστο, 15 ετών και επομένως αυτό το διάστημα συνιστά κατά ρητή παραπομπή (του άρθρου 8 παράγραφος 3 στο άρθρο 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 (άρθρο 8 παράγραφος 3 εδάφιο α', περίπτωση δ', άρθρο 8 παράγραφος 3 εδάφιο β' και σε συνδυασμό με το άρθρο 4 παράγραφος 3) 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 νέ-

ους 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 εδαφίου β' της παραγράφου 3 του άρθρου 8 του Κανονισμού περί του χρονικής διάρκειας ισχύος της παλαιάς ανάθεσης.

Α.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 κοινωνικών υπηρεσιών στο επιβατικό κοινό της Θεσσαλονίκης. Η παραχωρηθείσα δραστηριότητα και οι αρμοδιότητες κοινωνιακού έργου ανάγονται στον πυρήνα της κρατικής εξουσίας, καθώς η αστική κοινωνία 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 πασιδηλό 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 τालαιπωρία 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 συνολικά τα εκατό είκοσι (120) εκατομμύρια ευρώ. Τα ετήσια συνολικά έσοδά του (από κόμιστρο, αντισταθμιστικές καταβολές κ.λπ.) είναι μικρότερα από τις ετήσιες δαπάνες του με αποτέλεσμα να διευρύνονται καθημερινά τα ήδη τεράστια ελλείμματά 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.Σ.Υ.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.Σ.Υ.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.Σ.Υ.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.Σ.Υ.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 αδιάτακτης 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.Σ.Υ.Θ. όσο και από τις εταιρίες του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005 προς την Ο.Σ.Ε.Θ. και Α.Σ.Υ.Θ.. Οι ρυθμίσεις αυτές είναι αναγκαίες, προκειμένου να εξυπηρετήσουν λειτουργικά τους δύο νέους φορείς και το συγκοινωνιακό έργο. Περιέχονται επίσης διατάξεις σχετικές με την ενδούπουργική 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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 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 κεφάλαιο της ορίζεται σε έξι εκατομμύρια (6.000.000) ευρώ και διαιρείται σε δώδεκα χιλιάδες (12.000) ονομαστικές μετοχές, αξίας πεντακοσίων (500) ευρώ έκαστη. Οι μετοχές της εταιρείας είναι ονομαστικές, αδιαίρετες και μη μεταβιβάσιμες. Το Ελληνικό Δημόσιο αποτελεί τον μοναδικό μέτοχο της εταιρίας.

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 των φορέων και των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης στη διοίκηση του ρυθμιστικού φορέα Ο.Σ.Ε.Θ., το Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείται από εννέα (9) 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 συμμε-

τοχή εκπροσώπου εργαζομένων στο Διοικητικό Συμβούλιο, λόγω και του αντικειμένου της εταιρίας.

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.Σ.Υ.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..

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

Με το άρθρο 14 δημιουργείται ο νέος εκτελεστικός φορέας «ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.) για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης 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 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 (3.000.000) ευρώ, διαιρούμενο σε έξι χιλιάδες (6.000) ονομαστικές μετοχές, αξίας πεντακοσίων (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 μετόχων.

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.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 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.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 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 δευτέρου 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.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 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 Ν.Π.Ι.Δ. και εταιρίες του Κεφαλαίου Α΄ του ν. 3429/2005, προκειμένου να αποφευχθεί δυσλειτουργία ή καθυστέρησης 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 υ-

λοποίηση 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 εποπτευόμενων 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 τέως 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 μετάταξης. 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.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 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 διαδι-

κασία ώστε να αποκτήσουν νομική προσωπικότητα οι εταιρίες Ο.Σ.Ε.Θ. και Α.ΣΥ.Θ..

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

Αθήνα, 12 Ιουλίου 2017

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ
Π. Σκουρλέτης	Στ. Κοντονής
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Δ. Παπαδημητρίου	Ευκλ. τσκαλώτος
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
Όλ. Γεροβασίλη	Γ. Σταθάκης
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Χρ. Σπίρτζης	Γ. Χουλιάρκης
Η ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	
Αικ. Παπανάτσιου	

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

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

A) Στο ν.δ. 3721/1957 (Α' 142):

Άρθρ. 1.

Συνιστάται εν τη πόλει της Θεσσαλονίκης Συγκοινωνιακός Οργανισμός υπό τον τίτλον "Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης" αποκαλούμενος εφεξής χάριν συντομίας "Ο.Α.Σ.Θ.". Ο Οργανισμός αυτός αποτελεί νομικόν πρόσωπον ιδιωτικού δικαίου με έδραν την πόλιν της Θεσσαλονίκης, διέπεται υπό των διατάξεων του παρόντος ν.δ. έχει δε οποιοσδήποτε σκοπόν την δια θερμικών λεωφορείων αυτοκινήτων ή δια ηλεκτροκινήτων λεωφορείων ή δια λεωφορείων αμφωτέρων των συστημάτων έλξεως ή άλλων καταλλήλων και προσφόρων μετ' έγκρισιν πάντοτε της αρμοδίας Αρχής μεταφορικών μέσων, εξυπηρετήσιν των συγκοινωνιακών αναγκών της αστικής περιοχής της πόλεως Θεσσαλονίκης και προστείων αυτής υπό τους όρους του παρόντος ν.δ. και της οικείας μετ' του Δημοσίου συμβάσεως.

Άρθρο :2

Άρθρ. 2.

1. Μέλη και μέτοχοι του συνιστωμένου κατά το προηγούμενον άρθρον Οργανισμού καθίστανται όσοι, εκ των κατά την έναρξιν της ισχύος του παρόντος ν.δ. ιδιοκτητών και κατόχων λεωφορείων αυτοκινήτων ενταγμένων και κυκλοφορούντων εις το Κοινόν Ταμείον Εισπράξεων Αστικών Λεωφορείων Αυτοκινήτων Θεσσαλονίκης, αποκαλούμενον εφεξής χάριν συντομίας "Κ.Τ.Ε.Α.Α.Θ.", δηλώσωσιν εγγράφως εντός δέκα ημερών από της ενάρξεως της ισχύος του παρόντος ν.δ. εις την Διοίκησιν του Κ.Τ.Ε.Α.Α.Θ. ότι επιθυμούν την συμμετοχήν των εις τον Ο.Α.Σ.Θ. και καταθέσωσι εις το Κ.Τ.Ε.Α.Α.Θ. το ήμισυ της κατά το άρθρ. 15 παρ. 1 χρηματικής εισφοράς των.

2. Επί πλειόνων κατά ποσοστό συνιδιοκτητών και κατόχων λεωφορείων, η δήλωσις υποβάλλεται παρά πάντων των συνιδιοκτητών ή των αποτελούντων την πλειοψηφίαν από απόψεως ποσοστών ιδιοκτησίας. Η δήλωσις δύναται να υποβληθή και παρά του Διαχειριστού του κοινού αυτοκινήτου.

3. Ως ιδιοκτήτης και κάτοχος κατά την έννοιαν του παρόντος ν.δ., νοείται και ο προς ον μεταβιβάσθη μόνον η χρήσις και εκμετάλλευσις λεωφορείου αυτοκινήτου, επιφυλαχθείσης της κυριότητος παρά του πωλητού μέχρις αποπληρωμής του τιμήματος.

Άρθρο :3

Άρθρ. 3.

Εντός μηνός από της λήξεως της προθεσμίας προς δήλωση συμμετοχής εις τον Ο.Α.Σ.Θ. επιμελείται το Διοικητικό Συμβούλειον του Κ.Τ.Ε.Α.Α. Θεσσαλονίκης συγκαλείται Γενική Συνέλευσις των δηλωσόντων συμμετοχήν εις τον Οργανισμόν ιδιοκτητών λεωφορείων προς την εκλογήν Διοικητικού Συμβουλείου αυτού συμφώνως προς το άρθρ. 6 του παρόντος. Δικαίωμα συμμετοχής εις την Γενικήν Συνέλευσιν τούτην έχουσι μόνον οι εμνηθεύτως υποβαλόντες την κατά το άρθρ. 2 δήλωσιν συμμετοχής και καταβαλόντες το κατά το αυτό άρθρον μέρος της εφ' όποις εισφοράς, ονομαστικήν κατ'αύτην των οποίων υποχρεούται ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλείου του Κ.Τ.Ε.Α.Α.Θ. να συντάξη την επομένην της λήξεως της εν τω ιδίω άρθρω προθεσμίας και να υποβάλη εν αντιγράφω προς την Διεύθυνσιν Εκμεταλλεύσεως Αυτοκινήτων του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων εντός πενήνθήμερου από της λήξεως της προθεσμίας υποβολής της αιτήσεως συμμετοχής εις τον Ο.Α.Σ.Θ.

Άρθρο :4

Άρθρ. 4

Από της εκλογής του πρώτου Διοικητικού Συμβουλίου δι' την εκλογήν τηρούνται αι διατάξεις των άρθρ. 6 και επόμενα του παρόντος, λογίζεται υφιστάμενος ο διά του παρόντος ν.δ. συνιστώμενος Οργανισμός, όστις από της ίδιας ημέρας αποκτά νομικήν προσωπικότητα και ικανότητα προς κτήσιν δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, δυνάμενος να προέλθη και εις την υπό του άρθρ. 22 του παρόντος προβλεπομένην σύμβασιν μετά του Κράτους.

Άρθρο :5

Άρθρ. 5.

Άμεσα όργανα του Οργανισμού είναι το Διοικητικόν Συμβούλιον, η Γενική Συνέλευσις των μετόχων και οι ελεγκταί αυτού, έμμεσα δε όργανα είναι ο Διευθυντής και πάντα τα λοιπά εν των Κανονισμών αυτού προβλεπόμενα.

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Κατά την παρ. 3 του άρθρ.1 του ΝΔ 716/1970 (Α 238):

" Όπου εν τω Ν.Δ/π. 3721/1957 ή της υπό τούτου κυρωθείσης συμβάσεως αναφέρεται "ο Διευθυντής του Ο.Α.Σ.Θ.", νοείται του λοιπού "ο Γενικός Διευθυντής του Ο.Α.Σ.Θ.".

Άρθρο :6

Άρθρ. 6.

1. Το Διοικητικόν Συμβούλιον του Οργανισμού είναι επταμελές μετά πέντε αναπληρωτών και εκλέγεται υπό της Γεν. Συνελεύσεως των μετόχων, εν απαρτία ευρισκομένης κατά τας διατάξεις των παρ. 2 και 3 του άρθρ. 9 του παρόντος ν.δ. δι' απολύτου πλειοψηφίας των συγκροτούντων την νόμιμον απαρτίαν ψήφων. Εις περίπτωσιν μη επιτεύξεως απολύτου πλειοψηφίας η ψηφοφορία επαναλαμβάνεται την επομένην ημέραν, οπότε εκλέγονται οι σχετικώς πλειοψηφίσαντες.

(2. Μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου εκλέγονται μόνον μέτοχοι του Οργανισμού. Εις το Διοικητικόν Συμβούλιον του Ο.Α.Σ.Θ. μετέχει άνευ ψήφου Κυβερνητικός Επιτροπος, όστις ορίζεται μετά του αναπληρωτού του υπό του Υπουργού των Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων και παρίσταται κατά τας συνεδριάσεις αυτού από του διορισμού του).

*** Η παρ.2 καταργήθηκε από το άρθρο 9 Ν.2366/1995 (Α 256).

3. Ίνα εκλεγή τις εγκύρως και παρoμείνη νομίμωσ τακτικόν ή αναπληρωματικόν μέλοσ του Διοικητικού Συμβουλίου δέον
α) να είναι Έλλην Πολίτησ,
β) να έχη ελευθέρον την διαχείρισιν της περιουσίασ του,
γ) να έχη εκπληρώσει τασ στρατιωτικάσ του υποχρεώσεις ή να απηλλάγη νομίμωσ αυτών,
δ) να μη στερείται των πολιτικών του δικαιωμάτων,
ε) να μη έχη καταδικασθί επί κλοπή, υπεξαίρεσει, απότη, εκβιάσει, πλαστογραφία και ψευδορκία εις οισνδήποτε ποινήν και
στ) να μη υφίσταται κατ' αυτού τελεσίδικον επί κακουργήματι παραπειμπικών βούλευμα ή επί τινι των προρρηθέντων πλημμελημάτων.

4. Η παραγραφή αδικήματοσ εκ των υπό στοιχείον ε της προηγουμένησ παρ. 3 αναφερομένων, η οποκατάσσεις, η αμνηστία και η χάρις μετ' άρσεωσ των συνεπειών δεν αίρουσι την ανικανότητα.

5. Οι άποξ εκλεγέντεσ μέτοχοι ωσ τακτικά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου δύναται να επανεκλεγώσι.

"6. Ο Πρόεδροσ του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΑΣΘ εκλέγεται υπό της Γενικήσ Συνελεύσεωσ δια μίαν διετίαν αρχομένην από της εκλογήσ του. Ωσούτωσ υπό της Γενικήσ Συνελεύσεωσ εκλέγονται δια το αυτό χρονικών διάστημα ο Αντιπρόεδροσ και τα υπόλοιπα πέντε μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ωσ και τα πέντε αναπληρωματικά μέλη.

Τον Πρόεδρον του Διοικητικού Συμβουλίου ελλείποντα, απόντα ή κωλυόμενον αναπληροί ο Αντιπρόεδροσ αυτού υποκαθιστών τούτον εις άπαντα τα καθήκοντα, δίκαιοδοσίαν και υποχρεώσεις αυτού. Τον Αντιπρόεδρον απόντα ή κωλυόμενον αναπληροί ο κατá σειράν επιτυχίασ εκλεγείσ τακτικός Σύμβουλοσ.

Ανάκλησις του Προέδρου και Αντιπροέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου συντελείται μόνον κατόπιν αποφάσεωσ της Γενικήσ Συνελεύσεωσ.

Εις περίπτωσιν καθ' ην ήθελε κενωθί θέσισ Συμβούλου εν τω Διοικ. Συμβουλίω ωσ εν περιπτώσει θανάτου, μεταβιβάσεωσ των μετοχών του, παραιτήσεωσ, ανακλήσεωσ ή απωλείασ των δια την εκλογήν τούτου απαιτουμένων προϋποθέσεων, την θέσιν τούτου καταλαμβάνει ο κατá σειράν επιτυχίασ εκλεγείσ αναπληρωματικός".

***Η εντός " " παράγραφοσ 6 αντικαταστάθηκε ωσ άνω με την παράγραφο 1 του άρθρου 3 του ΝΔ 4250/1962 (ΦΕΚ Α' 164).

7. Το Διοικητικόν Συμβούλιον συνέρχεται εις συνεδρίασιν τρις τουλάχιστον του μηνόσ, τόποσ δε συνεδριάσεωσ αυτού ορίζεται η έδρα του

Οργανισμού. Εις τας συνεδριάσεις αυτού συμμετέχει ο Διευθυντής του Ο.Α.Σ.Θ. ως εισηγητής άνευ ψήφου.

"8. Το Διοικητικόν Συμβούλιον ευρίσκεται εν αφαρτία και συνεδριάζει εγκύρως δια της παρουσίας πέντε εκ των μελών".

***Η εντός " " παράγραφος 8 αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.1 του άρθρου 3 του ΝΔ 4250/1962 (ΦΕΚ Β' 164).

9. Το Διοικητικόν Συμβούλιον είναι αρμόδιον να αποφασίζει επί παντός θέματος αφορώντος την διοίκειν του Οργανισμού ή την διαχείρισιν της περιουσίας αυτού εφ' όσον δεν περιορίζονται υπό του Νόμου ή του Κανονισμού. Ωσαύτως αποφασίζει περί της υπογραφής της κατά το άρθρ. 22 του παρόντος προβλεπομένης συμβάσεως και εξουσιοδοτεί τον Πρόεδρον προς υπογραφήν αυτής.

10. Η συντήρησις των συγκοινωνιακών μέσων και η ανικατόστασις αυτών δια νέων τοιούτων, η σύνταξις συμβάσεων, η δικαστική και εξώδικος εκπροσώπησις του Οργανισμού, η πρόσληψις του προσωπικού και παν εν γένει θέμα όπερ αμέσως ή εμμέσως σχετίζεται προς την επιτυχίαν του σκοπού του Οργανισμού ή την διαχείρισιν της περιουσίας αυτού, υπόγεται εις την αρμοδιότητα του Διοικητικού Συμβουλίου, δρώντας συλλογικώς ή δια των υπ' αυτού εξουσιοδοτουμένων μελών του ή άλλων οργάνων.

11. Το Διοικητικόν Συμβούλιον προλαμβάνει Διευθυντήν όστις δέον να είναι πτυχιούχος Ανωτάτης Σχολής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνίου ή ετέρου ιστίμου εν τη αλλοδαπή και να έχη υπερδεκαετή πείραν περί τα συγκοινωνιακά ζητήματα. Εις τούτον ανασίθεται η ενόσκησις της δια του παρόντος Ν.Δ. ή του Γενικού Οργανισμού του Ο.Α.Σ.Θ. εξουσίας Διοικήσεως και διαχειρίσεως του Διοικητικού Συμβουλίου ως και η εκτέλεσις των αποφάσεών του. Εις τον Διευθυντήν προς τούτοις ανασίθεται και η πειθαρχική διακαιοδοσία επί του πάσης φύσεως προσωπικού του Οργανισμού ως και του τοιούτου των ιδιωτικών λεωφορείων των μετόχων.

12. Ο Ο.Α.Σ.Θ. θέλει συντάξει εντός εξαμήνου προθεσμίας Κανονισμούς προς προστασίαν του Κοινού, του προσωπικού του Ο.Α.Σ.Θ. και δια την εύρυθμον λειτουργίαν αυτού.

Οι Κανονισμοί ούτοι έσσονται:

α) Κανονισμός Ασφαλείας και Ελέγχου περιλαμβάνων διατάξεις ασφαλείας εις την κατασκευήν, συντήρησιν και εκμετάλλευσιν των αυτοκινήτων λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. εις τον επ' αυτών έλεγχον ως και διατάξεις προστασίας του Κοινού.

β) Γενικός Οργανισμός του Ο.Α.Σ.Θ. περιλαμβάνων τα της εσωτερικής οργανώσεως και συγκροτήσεως των Υπηρεσιών του Ο.Α.Σ.Θ. τας οργανικάς θέσεις του προσωπικού, το του τρόπου διαχειρίσεως, τα της αρμοδιότητος και δικαιοδοσίας του Διευθυντού επί της καθόλου λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ. ως και παν ζήτημα εναγόμενον εις στην εύρυθμον λειτουργίαν και διαχείρισιν του Ο.Α.Σ.Θ.

γ) Γενικός Κανονισμός του Προσωπικού του Ο.Α.Σ.Θ. περιλαμβάνων τον τρόπον της προσλήψεως, σταδιοδρομίας, υπηρεσιακής καταστάσεως, αδειών, απολύσεως, πειθαρχικών ευθυνών και των προσηκουσών κυρώσεων, έτι δε και των γενικών υποχρεώσεων του προσωπικού και του Ο.Α.Σ.Θ. Εξαιρετικώς αι αύται πειθαρχικά ευθύναι και αι προσήκουσαι κυρώσεις, ως και αι γενικά υποχρεώσεις του προσωπικού θα ισχύσουν και δια το προσωπικόν των στομικών λεωφορείων των μετόχων κατά το μεταβατικόν στάδιον από της συστάσεως του Ο.Α.Σ.Θ. μέχρι της ολοκληρωτικής αντικαταστάσεως ή εξαγοράς των λεωφορείων και μετόχων υπ' αυτού και περιελέσεως της ιδιοκτησίας τούτων εις τον Ο.Α.Σ.Θ.

δ) Κανονισμός ωρών εργασίας και αναπαύσεως του προσωπικού. Οι υπό στοιχεία γ και δ Κανονισμοί συντάσσονται υπό του Ο.Α.Σ.Θ. εντός της αυτής ως άνω εξαμήνου προθεσμίας εν συνεργασία μετ' επιτροπής αποτελουμένης εκ του Προϊσταμένου της Επιθεωρήσεως Ελέγχου Συγκοινωνιών Μακεδονίας ως Προέδρου, ενός υπαλλήλου της Δ/νσεως

Εργασίας παρά τη Υπουργείω Βορείου Ελλάδος και ενός αντιπροσώπου των εργαζομένων οριζομένου υπό του Υπουργού Βορείου Ελλάδος εκ πίνακος εκ τριών προταθησμένων υπό του Εργατικού Κέντρου Θεσσαλονίκης.

13. Οι ανωτέρω προβλεπόμενοι Κανονισμοί κατά την πρώτην έκδοσιν των εγκρίνονται, ως έχουν ή τροποποιούμενοι, δι' αποφάσεως του Υπουργού Συγκοινωνιών και Δημ. Έργων εντός τριμήνου από της υποβολής των δημοσιευμένων εις την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Εις περίπτωση καθ' ην ο Ο.Α.Σ.Θ δεν ήθελε συντάξει εμπροθέσμως και υποβάλει προς έγκρισιν τους ανωτέρω προβλεπομένους Κανονισμούς, ο Υπουργός των Συγκοινωνιών και Δημ. Έργων προβαίνει εις την δι' αποφάσεώς του έκδοσιν τούτων.

14. Τροποποιήσις ή συμπλήρωσις του Κανονισμού ασφαλείας και ελέγχου ως και του Γενικού Οργανισμού του Ο.Α.Σ.Θ. (υπό στοιχεία α και β της παρ. 12 του παρόντος άρθρου) δύναται να γίνη ομοίως δι' αποφάσεως του Υπουργού Συγκοινωνιών και Δημ. Έργων εκ συμφώνου μετά του Ο.Α.Σ.Θ.

15. Δια πάσαν τροποποίησιν ή συμπλήρωσιν του Γενικού Κανονισμού του Προσωπικού του Ο.Α.Σ.Θ. και του Κανονισμού ωρών εργασίας και αναπαύσεως αυτού (υπό στοιχεία γ και δ της παρ. 12) προσπατείται η γνώμη του Ο.Α.Σ.Θ. υπό του νομίμως εκπροσωπούντος το προσωπικόν συλλογικού οργάνου υποβαλλομένη το πολύ εντός τριμήνου από της κοινοποιήσεως αυτοίς υπό του Υπουργού των Συγκοινωνιών και Δημοσ. Έργων. Εάν μετά την άνω υπό του Υπουργού κοινοποίησιν των τροποποιήσεων ή συμπληρώσεων των κανονισμών προς τους ενδιαφερομένους παρέλθη άπρακτος ή ως άνω τασσομένη προθεσμία, τεκμαίρεται εκ της σιωπής αποδοχή των τροποποιήσεων ή συμπληρώσεων και ο Υπουργός των Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων προβαίνει εις την έκδοσιν της περί εγκρίσεως τούτων αποφάσεώς του. Υπόβληθεισών τυχόν διαφωνιών εντός της τασσομένης προθεσμίας δι' υπομνήματος των ενδιαφερομένων αποφαίνεται ο Υπουργός των Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων ηττολογημένος. Κατά της αποφάσεως του Υπουργού εν διαφωνία επιτρέπεται εις τους ενδιαφερομένους προσφυγή εντός μηνός από της κοινοποιήσεως της αποφάσεως ενώπιον του Ανωτάτου Συμβουλίου Δημοσίων Υπηρεσιών (Α.Σ.Δ.Υ.) αποφαινομένου υποχρεωτικώς και οριστικώς εντός διμήνου, από της υποβολής της προσφυγής. Επί τη βάσει και συμφώνως προς την απόφασιν του Α.Σ.Δ.Υ. ο Υπουργός των Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων εκδίδει την περί τροποποιήσεως ή συμπληρώσεως των Κανονισμών τούτων απόφασιν δημοσιευμένην εις την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

16. Από της εγκρίσεως των κατά το άρθρ. 6 παρ. 12 του παρόντος ν.δ. Κανονισμών, το πάσης φύσεως προσωπικόν το συνδεόμενον δια σχέσεως εργασίας ή εμπίσθου εντολής μετά του Ο.Α.Σ.Θ. μονιμοποιείται. Λύσις των ως άνω σχέσεως συντελείται μόνον κατά τας διατάξεις των ως άνω Κανονισμών.

17. Μέχρις εγκρίσεως των εν παρ. 12 υπό στοιχεία γ και δ προβλεπομένων Κανονισμών θα ισχύουσιν: ι) Ο Κανονισμός προσωπικού των Κοινών Ταμείων Εσπράξεων Λεωφορείων αυτοκινήτων εκδοθείς δια του β.δ. της 25-6/6-8-1956 και ιι) Ο Κανονισμός περί ωρών εργασίας του προσωπικού των λεωφορείων αυτοκινήτων εκδοθείς δια του β.δ. της 2-7/-15-7-1956.

Άρθρο :7

Άρθρ. 7.

1. Ιδιαίτερον καθήκον του Διοικητικού Συμβουλίου είναι η υπό τούτου έγκρισις πλήρους και ακριβούς ισολογισμού καταρτιζομένου και υπογραφομένου υπό του υπ' αυτού οριζομένου Συμβούλου, του Διευθυντού

και του Προϊσταμένου του Λογιστηρίου του Ο.Α.Σ.Θ.

2. Μετά του ισολογισμού υποβαλλομένου προς έγκρισιν εις την ετήσιαν τακτική Γενικήν Συνέλευσιν των μετόχων συντάσσεται και υποβάλλεται περί αυτού σαφής και αναλυτική έκθεσις υπό του Διοικ. Συμβουλίου προς την Γενική Συνέλευσιν των μετόχων ώστε να καταδεικνύονται ευχερώς ταυχθέντα κέρδη ή αι πραγματοποιηθείσαι ζημίαι και εν γένει πάντα τα στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού του Ο.Α.Σ.Θ. μετά των αναγκοίων κρίσεων, υποδείξεων, παρατηρήσεων και διευκρινήσεως προς του μετόχους.

3. Η οικονομική χρήσις του Ο.Α.Σ.Θ. δεν δύναται να περιλαμβάνη πλείονας των δώδεκα μηνών, εξαιρετικώς δε η πρώτη χρήσις λήγει την 31ην Δεκεμβρίου του επομένου της ιδρύσεως του Ο.Α.Σ.Θ. έτους.

4. Κατά την έναρξιν της λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ. ως και εις το τέλος εκάστης χρήσεως ενεργείται απογραφή της περιουσίας και των χρεών του.

5. Ένα μήνα προ της λήξεως εκάστης χρήσεως συντάσσεται ετήσιος προϋπολογισμός εξόδων διοικήσεως και διαχειρίσεως του Ο.Α.Σ.Θ. όστις υποβάλλεται προς έγκρισιν εις την Γεν. Συνέλευσιν. Υπέρβρασις του προϋπολογισμού δύναται να συντελήται εφ' όσον αυτή αναφέρεται εις τακτικός δαπάνας διαχειρίσεως και διοικήσεως των η υπέρβρασις πραγματοποιείται εκ διατάξεων νόμων, Υπουργικών αποφάσεων ή Συλλογικών συμβάσεων εργασίας και πόσης εν γένει υποχρεωτικής επιταγής καταβολής, μη εξαρτημένης εξ ελευθέρως αποφάσεως του Διοικητικού Συμβουλίου. Τροποποιήσις και αναθεώρησις του προϋπολογισμού παρά της Γενικής Συνελεύσεως επιτρέπεται οποτεδήποτε. Δι' αποφάσεως του Διοικητικού Συμβουλίου επιτρέπεται μετάθεσις δαπάνης από ενός κανδυλίου του προϋπολογισμού εις το έτερον.

6. Τα υποχρεωτικώς τηρούμενα υπό του Οργανισμού βιβλία και λοιπά στοιχεία είναι τα υπό των φορολογικών ή άλλων πάσης φύσεως νόμων επιβαλλόμενα ως και τα υπό του Κανονισμού οριζόμενα.

7. Έναντι των πραγματοποιημένων κερδών και υπό την επιφύλαξιν και τους περιορισμούς των διατάξεων της παρ. 2 του άρθρ. 19, καταβάλλεται την πρώτην εκάστου μηνός εις τους μετόχους ποσοστόν είκοσιν επί τοις εκατόν (20%) των πραγματοποιημένων ακαθορίστων εισπράξεων του προηγούμενου μηνός κατά μετοχήν, συμψηφιζομένου του ποσού τούτου εις το σύνολον των κατά τ' ανωτέρω ανηκόντων εις τον μέτοχον κερδών, υπό την περιορισμόν ότι το ποσοστόν τούτο εν ουδεμίā περιπτώσει δύναται να υπερβή το 90% του εν άρθρ. 13 της συμβάσεως οριζομένου επιχειρηματικού κέρδους.

Άρθρο :8

Γενική Συνέλευσις των Μετόχων.

Άρθρ. 8.

1. Η Γενική Συνέλευσις συνέρχεται υποχρεωτικώς εν τη έδρα του Οργανισμού και συγκαλείται είκοσι τουλάχιστον ημέρας προ της οριζομένης προς συνεδρίασιν αυτής ημέρας.

2. Σύγκλησις της Γενικής Συνελεύσεως ενεργείται δι' ανακοινώσεως περιλαμβανούσης τον τόπον, την χρονολογίαν και την ώραν της συνεδριάσεως ως και τα θέματα της ημερεσίας διατάξεως εν σαφηνεία, η δε ανακοίνωσις αυτή τοιχοκολλάται εις το κατάστημα του Οργανισμού και δημοσιεύεται επί τρείς κατά συνέχειον ημέρας εις μίαν τουλάχιστον ημερησίαν εφημερίδα της έδρας του Οργανισμού.

3. Οι συνελεύσεις είναι τακτικές και έκτακτες.

4. Προ πάσης τακτικής Γενικής Συνελεύσεως και δέκα ημέρας προ της συνεδριάσεως ταύτης εις πάντα αιτούντα μέτοχον δίδεται ο ισολογισμός μετά Τεσσαράκοντα οκτώ ώρας προ πάσης Γενικής Συνελεύσεως δέον να τοιχοκολλάται εις εμφανή θέσιν κατόστας των εχόντων δικαίωμα ψήφου. Εκπροσώπησις μετόχου επιτρέπεται παρὰ μετόχου μόνον. Ουδείς μέτοχος δύναται να εκπροσωπήσῃ περισσοτέρας των δύο μετόχων ανεξαρτήτως του αριθμού των μετόχων οίτινες τυγχάνουσι κάτοχοι των μετοχών τούτων.

"5. Σοράντα οκτώ (48) ώρες πριν από κάθε γενική συνέλευση ο Γενικός Διευθυντής του Οργανισμού υποχρεούται:

α. Να τοιχοκολλήσει σε εμφανή θέση των γραφείων του Ο.Α.Σ.Θ. κατάσταση των μετόχων που έχουν δικαίωμα ψήφου, τον αριθμό των ψήφων τις οποίες έχει ο κάθε μέτοχος και το υπολειπόμενο κλάσμα μετοχής αν υπάρχει.

β. Να ανακοινώσει, επίσης στην αυτή θέση, κατάσταση των ονομάτων των μετόχων που επιθυμούν να εκλεγούν στο Διοικητικό Συμβούλιο ως τακτικά και αναπληρωματικά μέλη και ελεγκτές τακτικοί και αναπληρωματικοί.

Εκείνοι που επιθυμούν να εκλεγούν μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ή ελεγκτές πρέπει τρεις (3) εργάσιμες ημέρες πριν την αρχική γενική συνέλευση να υποβάλλουν σχετική αίτηση στο Γενικό Διευθυντή και να καταθέσουν στον Οργανισμό τη μετοχή ή το κλάσμα αυτής που τους παρέχει το δικαίωμα να εκλεγούν στις θέσεις αυτές.

"Αυτός που επιθυμεί να εκλεγεί μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου ή ελεγκτής πρέπει:

(α) να είναι κύριος τουλάχιστον του ενός ογδόου (1/8) ακεραίας μετοχής,

(β) να μη μετέχει σε διοικητικά συμβούλια και στη διοίκηση και διαχείριση Συνεταιρισμών και Επιχειρήσεων με τους οποίους συναλλάσσεται ο Οργανισμός

Υ) και να μην έχει την ιδιότητα του υπαλλήλου του Ο.Α.Σ.Θ. με βαθμό Διευθυντή."

***Το εντός " " τρίτο εδάφιο αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.1 του άρθρου 12 του Ν.2465/1997 (Α 28)

Μέτοχοι που δεν υπέβαλαν εμπρόθεσμα την ως άνω αίτηση δεν μπορεί να εκλεγούν.

Η ψηφοφορία γίνεται αυτοπροσώπως.

Απαγορεύεται η εκπροσώπηση, εκτός από την περίπτωση της ένωσης κλασμάτων".

***Η παρ.5 του άρθρου 8, που είχε αντικατασταθεί διαδοχικώς με το άρθρο 3 παρ.2 του ΝΔ 4250/1962 και του άρθρου 34 παρ.1 Ν.1959/1991 (ΦΕΚ Α 123) αντικαταστάθηκε εκ νέου ως άνω με την παρ.2 άρθρου 6 Ν.2366/1995 (Α 256).

Άρθρο :9

Άρθρ. 9.

1. Ίνα μετέχη τις μέτοχος Γενικής Συνελεύσεως δέον προ πέντε τουλάχιστον ημερών να εφοδιασθή δια βεβαιώσεως του Οργανισμού βεβαίωσης ότι ούτος τυγχάνει μέτοχος τούτου μετά μνείας των μετόχων και του αριθμού των ψήφων αυτού.

"2. Η γενική συνέλευση των μετόχων ευρίσκεται σε οπαρτία όταν παρίστανται ή εκπροσωπούνται μέτοχοι που εκπροσωπούν το 1/2 του μετοχικού κεφαλαίου.

3. Σε περίπτωση που η γενική συνέλευση ματαιωθεί λόγω έλλειψης οπαρτίας, τότε, αυτή συνέρχεται εκ νέου την ίδια ημέρα της επόμενης από τη ματαιωθείσα συνεδρίαση εβδομάδας, στον ίδιο τόπο και στην ίδια ώρα, ευρίσκεται δε, κατά την επαναληπτική αυτή συνεδρίαση, σε οπαρτία όταν παρίστανται ή εκπροσωπούνται μέτοχοι που εκπροσωπούν το 1/4 του μετοχικού κεφαλαίου.

Σε περίπτωση δε νέας ματαίωσης, η γενική συνέλευση συνέρχεται όπως παραπάνω, για τρίτη φορά, οπότε οπαρτία υπάρχει ανεξάρτητα από το εκπροσωπούμενο μετοχικό κεφάλαιο.

***Οι παρ.2 και 3 που είχαν αντικατασταθεί με το άρθρο 34 παρ.2 του Ν. 1959/1991 (ΦΕΚ Α 123), αντικαταστάθηκαν εκ νέου ως άνω με την παρ.3 άρθρου 6 Ν.2366/1995 (Α 256).

Άρθρο :10

Άρθρ. 10.

Αι αποφάσεις της Γενικής Συνελεύσεως λαμβάνονται κατ' απόλυτον πλειοψηφίαν των εν αυτή εκπροσωπούμένων ψήφων, πλήν των περιπτώσεων εκείνων καθ' ας υπό του Κανονισμού απαιτηθήσεται μεγαλύτερο πλειοψηφία, εις πόσον δεν Γεν. Συνέλευσιν η ψηφοφορία ενεργείται δι' ονομαστικής κλήσεως των μελών. Η εκλογή των μελών του Διοικ. Συμβουλίου και των ελεγκτών, η ανάκλησις τούτων ως και η έγκρισις του Ισολογισμού ενεργούνται δια μυστικής ψηφοφορίας.

Άρθρο :11

Άρθρ. 11.

Η Γεν. Συνέλευσις αποφασίζει:

α) περί εκλογής μελών Δ.Συμβουλίου και ελεγκτών,

β) εγκρίσεως του προϋπολογισμού και

γ) εγκρίσεως του ισολογισμού.

Αι αποφάσεις αυτές λαμβάνονται κατ' έτος κατά την αυτήν τακτικήν Γενικήν Συνέλευσιν, άμα τη λήξει εκάστης οικονομικής χρήσεως και ουχι πλέον των δύο μηνών από της λήξεως τούτης.

Αρθρο :12

Ελεγκταί και δικαιώματα μειοψηφίας

Άρθρ. 12.

1. Ίνα ληφθή υπό της Γεν. Συνελεύσεως εγκύριως απόφασις περί του Ισολογισμού, δέον προηγουμένως να έχη εξελεγχθή ούτος υπό τριών ελεγκτών, ων εις έσεται ορκωτός λογιστής. Η εκλογή των μετόχων ελεγκτών και ο καθορισμός της αμοιβής τούτων ως και ο καθορισμός των εξόδων ελέγχου συντελείται παρά της Γενικής Συνελεύσεως των μετόχων και περιέχεται εις τον ετήσιον προϋπολογισμόν. Οι δύο ως άνω ελεγκταί εκλέγονται μεταξύ των μετόχων κατ' έτος ομού μετά των μελών του Διοικ. Συμβουλίου και πάντοτε μετά το πέρας της λογοδοσίας και λήψιν αποφάσεως επί του ισολογισμού. Εις βάρος του σχετικού κονδυλίου "έξοδα ελέγχου" του προϋπ/σμού οι ελεγκταί δύνανται προς πληρεστέραν άσκηση των καθηκόντων των να προσλαμβάνωσι και παν πρόσωπον κατέχον τας απαιτήτους ειδικάς γνώσεις προς διευκόλυνσιν του έργου αυτών.

2. Οι ελεγκταί υποχρεούνται τακτικώς τετράκις του έτους ή εκτάκτως οποτεδήποτε να ελέγχωσιν οιονδήποτε βιβλίον ή λογαριασμόν του Ο.Α.Σ.Θ. μετά δε την λήξιν της οικονομικής χρήσεως του Ο.Α.Σ.Θ. να ελέγχωσι τον ισολογισμόν και να υποβάλλωσι προς την τακτικήν Γενικήν Συνέλευσιν έκθεσιν περί του παρίσματος του ελέγχου αυτών, παριστάμενοι δε (τουλάχιστον οι εκ τούτων μετοχοί) κατά την Γεν. Συνέλευσιν υποχρεωτικώς παρέχουν πάσιν περί του ελέγχου αυτών αναγκαίαν πληροφορίαν.

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Με το άρθρο 6 Ν.2898/2001 ορίζεται ότι:

"Ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος, τα πέντε μέλη του Δ.Σ. εκπράσωποι των μετόχων, οι ελεγκτές μέτοχοι, που προβλέπονται στο άρθρο 12 του ν. 3721/1957, καθώς και οι ανοπληρωτές τους, εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ.. Οι εκλογές διενεργούνται με την ευθύνη δικαστικού αντιπροσώπου, που ορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 11 του ν. 1264/1982 (ΦΕΚ 79 Α΄)".

Αρθρο :13

Άρθρ. 13.

Αιτήσει μετόχων εκπροσωπούντων τουλάχιστον τα τριόκοντα εκατοστά του συνόλου των μετόχων, ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου υποχρεούται να συγκαλέσθ την Γενικήν Συνέλευσιν εντός δέκα ημερών από της υποβολής της σχετικής αιτήσεως προς συζήτησιν και απόφασιν επί του εν τη αιτήσει αναφερομένου θέματος. Δεν δύναται να τεθή παρά της μειοψηφίας ως θέμα της Γενικής Συνελεύσεως η εκλογή μελών του Δ. Συμβουλίου εφ' όσον προηγουμένως δεν θα εχώρει η ανάκλησις των μελών τούτου.

Αρθρο :14

Κρατική εποπτεία και έλεγχος.

Άρθρ. 14.

Ο έλεγχος και η εποπτεία των συγκοινωνιακών μέσων του Ο.Α.Σ.Θ. εφ' όσον δεν ορισθή άλλως δια της συμβάσεως μετά του Κράτους, θ' ασκείται κατά τις ισχυούσας εκάστοτε περί αυτοκινήτων διατάξεις.

*** Το άρθρο 15 ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ με το άρθρο 12 Ν.2898/2001.
Άρθρ. 15.

(Πλην του κατό το προηγούμενον άρθρον ελέγχου και εποπτείας των συγκοινωνιακών μέσων του Ο.Α.Σ.Θ., ούτος υπόκειται εις τον έλεγχον και την εποπτείαν του Υπουργείου των Συγκοινωνιών και Δημ. Έργων, δια την τήρησιν των διατάξεων του παρόντος ν.δ., της συμβάσεως μετά του Δημοσίου και της αναστεθασμένης εις τον Ο.Α.Σ.Θ. εξηγητικής εν γένει των συγκοινωνιακών αναγκών της περιοχής του. Ο έλεγχος και η εποπτεία ως προς το τελευταίον τούτο ασκείται και δι' εποπτικού Συμβουλίου συνιστωμένου δια του παρόντος εν Θεσσαλονίκη και αποτελουμένου:

α) Εκ του προϊσταμένου του Δικαστικού Γραφείου Θεσσαλονίκης του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, ως Προέδρου.

β) Εκ του προϊσταμένου της Υπηρεσίας Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης.

γ) Εξ ενός εκπροσώπου του Δήμου Θεσσαλονίκης.

δ) Εξ ενός εκπροσώπου των Δήμων και Κοινοτήτων των περιλαμβανομένων εντός των αστικών λεωφορειακών περιοχών πόλεως Θεσσαλονίκης.

ε) Εκ του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ.

στ) Εκ του Γενικού Διευθυντού του Ο.Α.Σ.Θ., και

ζ) Εξ ενός εκπροσώπου του Εργατικού Κέντρου Θεσσαλονίκης.

2. Οι εν τη προηγουμένη παραγράφω υπό στοιχ. γ, δ και ζ εκπρόσωποι ως και οι αναπληρωταί αυτών, ορίζονται υπό του Υπουργού Βορείου Ελλάδος, επιλεγόμενοι εκ πίνακος περιλαμβανόντος δύο υποψηφίους εκ του Δήμου Θεσσαλονίκης, δύο εκάστου Δήμου και Κοινότητος ως και δύο εκ του Εργατικού Κέντρου.

3. Εν περιπτώσει απουσίας, κωλύματος ή ελλείψεως, προεδρεύει το εν παραγράφω 1 του παρόντος υπό στοιχ. β μέλος αυτού.

4. Το Εποπτικόν Συμβούλιον του Ο.Α.Σ.Θ. ευρίσκεται εν απαρτία παρόντων πέντε μελών, περιλαμβανομένου και του Προεδρεύοντος.

*** Το Εποπτικό Συμβούλιο ανασυνεστήθη ως άνω διά του άρθρ. 2 του ΝΔ 716/1970 (Α 238).

Εις τας συνεδριάσεις του Εποπτικού Συμβουλίου μετέχει ο Διευθυντής του Ο.Α.Σ.Θ. άνευ ψήφου.

Το Συμβούλιον τούτο ευρίσκεται εν απαρτία παρόντων επτά εκ των μελών αυτού, αναπληρουμένων εν κωλύματι υπό των νομίμων αναπληρωτών των και επιλαμβάνεται παντός θέματος όπερ ήθελεν παραπεμφθή εις αυτό προς γνωμοδότησιν υπό του Υπουργείου Συγκοινωνιών ή του Υπουργού Βορείου Ελλάδος ή του Ναυάρχου ή και οίκοθεν προσκλήσει του Προέδρου. Το Εποπτικόν Συμβούλιον δύναται να γνωμοδοτή και επί παντός θέματος κατ' εισήγησιν των μελών αυτού και του Διευθυντού του Ο.Α.Σ.Θ. ως και κατ' αίτησιν των ενδιαφερόμενων ιδιωτών διά ζητήματα αναγόμενα εις την εξυπηρέτησιν του Κοινού και το Δημόσιν συμφέρον εν γένει. Αι αποφάσεις του Συμβουλίου αι αφορώσαι την τήρησιν δρομολογίων, την κατάστασιν των μεταφορικών μέσων από απόψεως ασφαλείας, ευπρεπείας, καθαριότητος και ανέσεως εγκρίνονται παρά του Υπουργού Βορείου Ελλάδος είναι υποχρεωτικά μεν διά τον Ο.Α.Σ.Θ. υπόκεινται όμως εις τροποποίησιν παρά του Υπουργού των συγκοινωνιών και Δημ. Έργων).

Άρθρο :16

Άρθρ. 16.

Δικαιώματα και υποχρεώσεις μετόχων - Μετοχαι.

1. Τα μέλη και μέτοχοι του Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούνται εντός μηνός από της εκλογής του πρώτου Διοικ. Συμβουλίου να καταβάλωσι εις τον Ο.Α.Σ.Θ. και το έτερον ήμισυ της εφ' όπασ εισφοράς, οριζόμενης δι' έκαστον μέτοχον ακεραίου λεωφορείου εκ των κυκλοφορούντων και δικαιούχων ακεραίας μετοχής κατ' τα ανωτέρω εις δρχ. είκοσι χιλιάδες (20.000). Επίσης οι αυτοί ως άνω μέλη και μέτοχοι του Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούνται όπως από 1ης έως 31ης Δεκεμβρίου 1958 καταβάλωσι εις τον Ο.Α.Σ.Θ. συμπληρωματικήν εισφοράν εκ 10.000 δραχμών δι' έκαστον μέτοχον ακεραίου λεωφορείου. Αι εν λόγω εισφοραί υπόκεινται εις τα υπό της παρ. 2 του άρθρ. 15 του Κώδικος Χαρτοσήμου, ως ισχύει, προβλεπόμενα τέλη. Επί πλειόνων συνιδιοκτητών η εισφορά αυτή καταβάλλεται παρ' εκάστου κατ' τον λόγον της συνιδιοκτησίας αυτού επί ακεραίου λεωφορείου.

2. Επί συμπληρώσει της πληρωμής της εισφοράς αυτή έκαστος μέτοχος δι' ολόκληρον λεωφορείον λαμβάνει μίαν προσωρινήν μετοχήν του Ο.Α.Σ.Θ. αναγράφουσαν το ονοματεπώνυμον του ιδιοκτήτου και κατόχου του εν κυκλοφορία λεωφορείου, τον αριθμόν κυκλοφορίας και τον τύπον αυτού ως και τον χρόνον της λήξεως της διαρκείας καθ' ην δικαιούται να κυκλοφορή τούτο, υπογεγραμμένην παρ' του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ. και δύο εκ των μελών αυτού οριζόμενων υπό του Διοικητικού Συμβουλίου. Ο χρόνος της λήξεως της κυκλοφορίας καθορίζεται αποκλειστικώς βάσει πιστοποιητικού της Επιθ/σεως Συγκοινωνιών Μακεδονίας - Θράκης, δι' ου θα βεβαιούται η ημερομηνία θέσεως εις κυκλοφορίαν των λεωφορείων βάσει της πρώτης σδείας κυκλοφορίας αυτών.

3. Επί συνιδιοκτησίας πλειόνων επί του ιδίου λεωφορείου εκδίδεται δι' έκαστον συνιδιοκτήτην, ίδια μετοχή αναγράφουσα το ποσοστόν του ανήκοντα αυτώ ιδανικού μεριδίου και τα ονόματα των λοιπών συνιδιοκτητών. Ουδείς δύναται ν' αποκτήση πλέον των δύο ακεραίων μετοχών.

"4. Κάθε ακεραία μετοχή παρέχει δικαίωμα οκτώ (8) ψήφων στις γενικές συνελεύσεις, κλάσμα 1/8 ακεραίας μετοχής παρέχει δικαίωμα μίας (1) ψήφου. Κλάσματα μικρότερα του 1/8 μετοχής, τα οποία αποτελούν αυτοτελείς κλασματικούς τίτλους μετοχής ή περιλαμβανονται και υπολείπονται σε τίτλους μεγαλύτερου ποσοστού μετοχής, παρέχουν δικαίωμα ψήφου, εφόσον προστιθέμενα σε κλάσματα της ίδιας μετοχής συμπληρώνουν το 12,5% μίας ακεραίας μετοχής.

Στην περίπτωση ένωσης κλασμάτων, το δικαίωμα ψήφου ασκείται από ένα μόνον πρόσωπο που κατέχει μόνο κλάσμα μικρότερο του 1/8 και που είναι νόμιμα εξουσιοδοτημένο από τα λοιπά.

Ενστάσεις μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ. κατ' του κύρους των αποφάσεων της γενικής συνέλευσης και της εκλογής των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου ή των ελεγκτών τακτικών ή αναπληρωματικών ασκούνται εντός ανατρεπτικής προθεσμίας δεκαπέντε (15) ημερών από την ημέρα λήψης της απόφασης ή της εκλογής και εκδικάζονται κατ' τη διαδικασία των άρθρων 739 έως 781 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (εκούσια δικαιοδοσία)".

***Η παρ.4 που είχε αντικατασταθεί με το άρθρο 34 παρ.3 του Ν.1959/1991 (ΦΕΚ Α 123), αντικαταστάθηκε εκ νέου ως άνω με την παρ.2 άρθρου 6 Ν.2366/1995 (Α 256).

5. Ο τύπος και τα λοιπά τυχόν στοιχεία των μετοχών ως και πύσα άλλη διατύπωσης της εκδόσεως των καθορίζονται δι' αποφάσεως του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ. εγκρινομένης υπό του Υπουργού

Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων ή δια του Γενικού Οργανισμού του Ο.Α.Σ.Θ.

Άρθρ. 17.

1. Εκάστης προσωρινή μετοχή παρέχει επίσης εις τον κάτοχον αυτής το δικαίωμα απολήψεως κατά μήνα παγίου ποσού εκ του Ο.Α.Σ.Θ. Το δικαίωμα της ως άνω παγίας απολήψεως άρχεται αφ' ης παύση να κυκλοφορή το κατά την έναρξιν της ισχύος του παρόντος ν.δ. λεωφορείον της ιδιοκτησίας του και μέχρις ολοκληρώσεως της αντικαταστάσεως ή εξαγοράς όλων των εν κυκλοφορία λεωφορείων των μετόχων διό τοιούτων του Ο.Α.Σ.Θ. Το πάγιον τούτο ποσόν μηνιαίας απολήψεως εκάστης σκευαίας μετοχής, μη επιβαρύνον το κόμιστρον, καθορισθήσεται εφ' άπαξ δι' αποφάσεως του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ. μη δυνάμενον να είναι ανώτερον του διπλασίου των εκόστωτε πλήρων μηνιαίων αποδοχών οδηγού αστικού λεωφορείου Θεσσαλονίκης προσημνημένου μόνον διό των κατ' ανώτατον όριον προσουξήσεων λόγω προϋπηρεσίας και οικογενειακών βαριών.

2. Από της αντικαταστάσεως πασοσταύ 3/4 αριθμού των κυκλοφορούντων κατά την ίδρυσιν του Ο.Α.Σ.Θ. αστικών λεωφορείων ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται και προ της παρόδου εισέτι του κατά την σύμβασιν προβλεπομένου ρυθμού και χρόνου αντικαταστάσεως να εξαγοράση τα κυκλοφορούντα εις αστικές γραμμάς πόλεως Θεσσαλονίκης αστικά λεωφορεία επί καταβολή εις τον δικαιούχον αποζημιώσεως καθοριζομένης ως εξής: Παρ' Επιτροπής αποτελουμένης εκ του Προέδρου του Δ. Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ. του Διευθυντού αυτού και τριών ετέρων μετόχων εξ ων ετησίως οι μιν δύο διορίζονται παρά του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ., ο δε έτερος παρά του οικείου Επαγγελματικού Σωματείου εις ο ανήκει ο μέτοχος, καθορίζεται κατ' απόλυτον πλειοψηφίαν η αρχική αξία του αυτοκινήτου ήτοι η αξία ότε το πρώτον ετέθη εις κυκλοφορίαν αναπροσηρμοσμένη προς τας οικονομικάς συνθήκας κατά τον χρόνον της εκτιμήσεως. Ορίζεται επίσης βάσει του διαρρεύσαντος από της αρχικής κυκλοφορίας χρόνου ο απομένων χρόνος ζωής του αυτοκινήτου, μέχρις συμπληρώσεως των 12 ετών. Εκτιμάται ωςάυτως το χρηματικών ποσόν Κ το απαιτούμενον κατά τον χρόνον της εκτιμήσεως προς αποκατάστασιν των φθορών ή βλαβών ή απαιτουμένης μερικής ανακαινίσεως του λεωφορείου, ώστε αποκαθισταμένης πλήρως καλής καταστάσεως αυτού, τούτο να πληροί τας διατάξεις ασφαλείας και απροσκόπτου κυκλοφορίας κατά την υπό του Ο.Α.Σ.Θ. θέσιν του εις λειτουργίαν. Προς τον μέτοχον καταβάλλεται ως αποζημιώσις χρηματικών ποσόν ίσον προς δέκα τοις εκατόν (10%) της αρχικής αξίας του αυτοκινήτου καθοριζόμενα κατά τα ανωτέρω (απομένουσα αξία) πλέον το γινόμενον του 90% της αρχικής αξίας επί κλάσμα έχον αριθμητήν τον υπόλοιπον χρόνον ζωής του αυτοκινήτου καθορισθέντα κατά τα ανωτέρω υπό της Επιτροπής παρανομαστήν δε τον αριθμόν 12. Εκ του ως άνω αθροίσματος αφαιρείται το ποσόν Κ. Η ως άνω ζημίωσις καταβληθήσεται εις τους δικαιούχους εις μηνιαίας δόσεις εξ ων η πρώτη θα ισούται προς τα 3/10 της ως άνω αποζημιώσεως, καταβαλλομένης άμα τη εκδόσει της περί εκτιμήσεως αποφάσεως. Αι υπόλοιποι μηνιαίαι δόσεις θα ισούνται προς το δέκατον της καθοριζομένης αξίας αποζημιώσεως. Τα κατά τας διατάξεις του παρόντος άρθρου εξαγοραζόμενα παρά του Ο.Α.Σ.Θ. αυτοκίνητα λεωφορεία των μετοχών θα αντικατασταθώσι διό καινουργών λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. μετά πάροδον 15 ετών από του αρχικού χρόνου θέσεως τούτων εις κυκλοφορίαν, εφ' όσον εκ πραγματοποιουμένου υπό του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων κατ' έτος τεχνικού ελέγχου διαπιστούται ότι το λεωφορείον ανταποκρίνεται προς τους όρους ασφαλείας και ευμαρείας και εν γένει κρίνεται κατάλληλον προς περαιτέρω και μέχρι του ως άνω Εκτιμητικής Επιτροπής και εντός ανασταυτικής προθεσμίας 10 ημερών από της κοινοποιήσεως ταύτης εις τον ενδιαφερόμενον μέτοχον και τον Ο.Α.Σ.Θ. δύνανται πας έχων έννομον συμφέρον να ασκήση έφεσιν ενώπιον δευτεροβαθμίου Επιτροπής αποτελουμένης εκ του Διευθυντού της Επιθεωρήσεως Συγκοινωνιών Μακεδονίας ή του νομίμου αναπληρωτού του ως Προέδρου, του Διευθυντού

της Νομαρχίας Θεσσαλονίκης, του Διοικητού της Τροχαίας Κινήσεως Θεσσαλονίκης, του Αντιπροέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ. και ενός αντιπροσώπου των ενδιαφερομένων μετόχων διοριζόμενου ετησίως υπό του οικείου Επαγγελματικού Σωματείου ή άσκησης δε τούτης δεν έχει ανασταλτικών χαρακτήρα. Τα εξαγοραζόμενα λεωφορεία υποχρεωτικώς, δέον να ανήκουν εις επαγγελματίες αυτοκινήτιστάς. Εάν κατά την παρ. 3 του άρθρ. 7 της συμβάσεως αποφασισθή η εγκατάστασις υπηρεσίας ηλεκτρικών διά κεραίας λεωφορείων, τότε ο αριθμός των κατά τα έτη 1961 και επόμενα τοποθετηθεισών νέων θερμικών λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. εις αντικατάστασιν των κατά το αυτό έτος αποσυρθησόμενων παλαιών τοιούτων, θα εξαρτηθή εκ του αριθμού των κατά το άρθρ. 7 παρ. 3 της συμβάσεως τοποθετηθεισών ηλεκτρικών λεωφορείων και της ορισθησομένης αντιστοιχίας του αριθμού τούτων προς τα θερμικά λεωφορεία.

3. Από της ολοκληρώσεως της αντικαταστάσεως όλων των νυν εν κυκλοφορία λεωφορείων διὰ νέων τοιούτων ή άλλων μεταφορικών μέσων του Ο.Α.Σ.Θ. ή της εξαγοράς των εν κυκλοφορία λεωφορείων κατά την προηγουμένην παράγραφον, αι κατά το προηγουμένον άρθρον προσωριναί μετοχαί αντικαθίστανται δι' οριστικών τοιούτων κατά τα ορισθησόμενα δι' αποφάσεως του Διοικητικού Συμβουλίου εγκρινόμενης παρὰ του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων ή κατά τα ορισθησόμενα εν τω Γενικώ Οργανισμώ του Ο.Α.Σ.Θ. παρέχουσι δε δικαίωμα συμμετοχής των κατόχων των, εις τε τα κέρδη ως και εις την περιουσίαν του Ο.Α.Σ.Θ. Μεταξύ των στοιχείων ότινα δέον να περιλαμβάνωσιν αι οριστικαί μετοχαί είναι και ο καθορισμός ονομαστικής αξίας εκόστης επί τη βάση της απαιτηθησομένης δαπάνης διὰ την προμήθειαν των νέων λεωφορείων και της αξίας των ακινήτων και εγκαταστάσεων του Ο.Α.Σ.Θ. και εν γένει της περιουσίας αυτού.

Άρθρ. 18.

1. Αι τε προσωριναί και οριστικαί μετοχαί είναι δεκτικαί μεταβιβάσεως διό δικαιοπραξιών εν ζωή, η μεταβίβασις όμως αυτών δέον επί ποινή ακυρότητος νό γίνηται ενώπιον συμβολαιογράφου σημειούντος επί του σώματος της μετοχής της μεταβίβασιν, τον αριθμόν και την χρονολογίαν της πράξεως μεταβιβάσεώς της. Η προσωρινή μετοχή μεταβιβάζεται, επί ποινή ακυρότητος της όλης δικαιοπραξίας, πάντοτε ομού μετά του λεωφορείου και διὰ του αυτού πωλητηρίου συμβολαίου, ο δε νέος αγοραστής υπεισέρχεται εις τα δικαιώματα και τας υποχρεώσεις του δικαιοπαρόχου του έναντι του Ο.Α.Σ.Θ. Μεταβίβασις εν ζωή λεωφορείων αυτοκινήτων των μετόχων επιτρέπεται μόνον εις επαγγελματίες αυτοκινήτιστάς, της ιδιότητος των τούτης αποδεικνυσμένης διὰ σχετικού πιστοποιητικού του Τομείου Συντόξεως Αυτοκινήτιστών.

2. Η κατά τας νομίμους διατυλώσεις μεταβίβασις λεωφορείου παρὰ του μετόχου μετά της προσωρινής μετοχής εν όλω προς μη επαγγελματίαν αυτοκινήτιστήν είναι ελευθέρα έχει όμως ως συνέπειαν την απώλειαν της ιδιότητος του μεταβιβαζομένου λεωφορείου ως τοιούτου δημοσίας χρήσεως με δικαίωμα της μεταφοράς επιβατών επί κομίστρων και την ακύρωσιν της προσωρινής μετοχής. Το Διοικητικόν Συμβούλιον του Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται όμα τη γνωστοποίησει της τοιαύτης μεταβιβάσεως να διατάξη την ακύρωσιν της μετοχής να γνωστοποιήση την περί ακυρώσεως αποφάσιν του εις τον αγοραστήν και να θέση εις κυκλοφορίαν αυτοκινήτου της ιδιοκτησίας του Ο.Α.Σ.Θ. εις αντικατάστασιν του πωληθέντος. Η μεταβίβασις οριστικής μετοχής προς μη επαγγελματίαν αυτοκινήτιστήν ως και ποσοστού εξ αδιαιρέτου επί ποινή ακυρότητος.

3. Ο εις ον μεταβιβάζεται η οριστική μετοχή, ως και το λεωφορείον μετά της προσωρινής μετοχής, ως και το λεωφορείον μετά της προσωρινής μετοχής, δέον όπως εντός μηνός από της μεταβιβάσεως εις αυτόν να αιτησάται εντός μηνός από της μεταβιβάσεως εις αυτόν να αιτησάται την αντικατάστασιν αυτής δι' ετέρας εκδιδομένης επ' ονόματι του και παραδιδόμενης αυτώ συν τη παραδίδει της παλαιάς. Ο Συμβολαιογράφος συντάσων συμβόλαιον μεταβιβάσεως οριστικής ή προσωρινής μετοχής μετά

του Λεωφορείου υποχρεούται εντός 15 ημερών από της συντάξεώς του να κοινοποιήσει αντίγραφον του πωλητηρίου συμβολαίου προς τον Πρόεδρον του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ.

4. Αι διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων ως συμπληρούνται διὰ της επομένης παρ. 5 ισχύουσι και επί μεταβιβάσεως οριστικής μετοχής ή προσωρινής μετοχής μετά Λεωφορείου κληρονομικῶ δικαίῳ ή λόγω προικῶς ή λόγω δωρεάς εν ζωή ή αιτία θανάτου.

5. "Από τους κληρονόμους μετόχου δικαιούνται να αποκτήσουν οριστικές μετοχές του Ο.Α.Σ.Θ. ή κλάσματα αυτών, οπία θανάτου, η χήρα σύζυγος και οι κατιόντες αυτοί και, αν δεν υπάρχουν αυτοί, οι γονεῖς και οι άγαμοι αδελφοί, ανεξάρτητα από το αν ασκούν άλλο επάγγελμα και εν ζωή η σύζυγος και οι κατιόντες του μετόχου με δωρεά ή γονική παροχή, ανεξάρτητα εάν ασκούν άλλο επάγγελμα".

Της προθεσμίας ταύτης παρερχομένης απρόκτου το κληρονομικῶ δικαιώματα επί του Λεωφορείου μετά της προσωρινής μετοχής ή η οριστική μετοχή περιέρχεται αυτοδικαίως εις τον Ο.Α.Σ.Θ. όστις το μεν υποχρεούται εις την καταβολήν προς τον δικαιούχον κληρονόμον της κατά την επομένην παράγραφον αποζημιώσεως προς δε εις την άμεσον εκποίησην τούτων διὰ προχείρου δημοσίου πλειστηριασμού κατά τα κατωτέρω οριζόμενα.

***Το εδόφιο 1 της παρ. 5 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 34 παρ. 4 του Ν. 1959/1991 (ΦΕΚ Α 123).

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Κατά το άρθρο 34 παρ. 4 του Ν. 1959/1991 (ΦΕΚ Α 123):

"Η ορθή έννοια του εδωφίου 1 της παραγράφου 5 του άρθρου 18 του ν.δ. 3721/1957 είναι ότι, από την ίδρυση του Ο.Α.Σ.Θ., επιτρέπεται, εν ζωή μεταβίβαση ακεραίας ή κλάσματος οριστικής μετοχής λόγω δωρεάς στις συζύγους και τέκνα των μετόχων.

Μεταβιβάσεις, που έγιναν με δωρές εν ζωή σε συζύγους και τέκνα μετόχων, θεωρούνται έγκυρες."

6. Η καταβλητέα αποζημιώσις εν περιπτώσει μεταβιβάσεως της προσωρινής μετοχής μετά Λεωφορείου, ή της οριστικής μετοχής προς τον κληρονόμον θα ισούται προς τα ενενήκοντα εκατοστά (90%) του εκπλειστηριάζματος του υπολοίπου περιεχομένου ως εσόδου εις τον Ο.Α.Σ.Θ. Ο πλειστηριασμός λαμβάνει χώραν ενώπιον συμβολαιογράφου της έδρας του Οργανισμού υπό τα εξής διατυπώσεις: Κατόπιν προσκλήσεως επαναλαμβανομένης δις διό δύο τουλάχιστον ημερησίων εφημερίδων της έδρας του Οργανισμού και εις τόπον, χρόνον και ώραν καθοριζομένην εν τη προσκλήσει και ουχί πέραν των δέκα (10) ημερών από της πρώτης δημοσιεύσεως ταύτης και ειδικής προσκλήσεως αποστελλομένης προς τον ενδιαφερόμενον κληρονόμον παρουσία και του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού, συντελείται ο πλειστηριασμός. Ο επί του πλειστηριασμού συμβολαιογράφος συντάσσει την σχετικήν περί τούτου έκθεσιν εν τη οποία δέον να περιλαμβάνωνται άπαντα τα στοιχεία τα απαιτούμενα διό την μεταβίβασιν εν ζωή και εν τέλει το όνομα του υπερθεματιστού όστις δέον να δύναται κατά τας διατάξεις του παρόντος να γίνη κύριος Λεωφορείου μετά προσωρινής μετοχής ή οριστικής μετοχής του Οργανισμού. Εκ του εισπραττομένου εκπλειστηριάζματος μετ' αφαιρέσιν παντός Εξόδου καταβάλλει τα ενενήκοντα εκατοστά (90%) τούτου εις τον κληρονόμον και τα υπόλοιπα δέκα εκατοστά (10%) αποδίδει εις τον Ο.Α.Σ.Θ. μετ' αντιγράφου της κατακυρωτικής εκθέσεως. Ο αγοραστής Λεωφορείου μετά προσωρινής μετοχής υποχρεούται εις την καταβολήν παντός φόρου και τέλους ως και της κατά νόμον τυχόν απαιτητής υπεραξίας. Οί εκ κληρονομίας ή κληροδοσίας κάτοχοι μετοχών του Οργανισμού υποχρεούνται εντός τεσσάρων μηνών από της επαγωγής να προσκομίσωσι προς την διοίκησιν του Οργανισμού απόφασιν του Πρωτοδικείου περί της ιδιότητός των και της εκτάσεως του κληρονομικού δικαιώματός των (κληρονομητήριον) και να ζητήσωσι την αντικατάστασιν της μετοχής του δικαιοπαρόχου των δι' έτέρως εκδομένης επ' ονόματι των και παραδιδομένης αυτοίς ομού μετά της παλαιάς.

7. Νέαι μετοχαί επιτρέπεται να εκδίδωνται επίσης και εν περιπτώσει απώλειας βεβαιουμένης δι' αποφάσεως του Πρωτοδικείου της έδρας του Οργανισμού εκδιδομένης κατά την επ' αναφορά διαδικασίαν μετά υποχρεωτικήν κλήτευσιν του Οργανισμού.

Άρθρο :19

Άρθρ. 19.

Περιουσία του Οργανισμού.

1. Η εφ' όπαξ εισφορά των μελών του Οργανισμού, η κατά το άρθρ. 25 παρ. 3 κράτησις επί των σκαθαρίστων εισπράξεων των εις τους μετόχους σνηκόντων και παρ' αυτών εκμεταλλευομένων λεωφορείων και τα εκ της εκμεταλλεύσεως των σνηκόντων εις τον Οργανισμόν λεωφορείου ή άλλων μεταφορικών μέσων, πραγματοποιούμενα καθαρά κέρδη ως και τα κεφάλαια εξ αποσβέσεων μέχρις ολοκληρώσεως της αντικαταστάσεως των κυκλοφορούντων κατά την σύστασιν του Οργανισμού λεωφορείων διά συγκοινωνιακών μέσων του Οργανισμού, θα χρησιμοποιούνται μόνον προς εκπλήρωσιν των τρεχουσών υποχρεώσεων του Οργανισμού έναντι τρίτων. Εις τας υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνονται και αι δαπάναι προμηθείας νέων λεωφορείων ή άλλων μεταφορικών μέσων προς μεταφοράν επιβατών ως και αι δαπάναι αναγκαίων εγκαταστάσεων ή συναφών εργασιών απαραίτητων διά την λειτουργίαν του Οργανισμού απαγορευομένης κατά τον χρόνον τούτον της διανομής οιοδήποτε κέρδους. Εις την απαγόρευσιν ταύτην δεν εμπίπτει η κατά το άρθρ. 17 καταβολή παγίου κατά μήνα ποσού εις τους μετόχους τα λεωφορεία των οποίων έπασσαν την κυκλοφορίαν των. Από της ολοκληρώσεως της αντικαταστάσεως ενεργείται η διανομή των κερδών του Ο.Α.Σ.Θ.

2. Μετά την ολοκλήρωσιν της αντικαταστάσεως ή εξαγοράς των λεωφορείων, τα κεφάλαια εξ αποσβέσεως των μεταφορικών μέσων του Ο.Α.Σ.Θ. ομού μετά του ειδικού αποθεματικού ανανεώσεως των λεωφορείων ή άλλων μεταφορικών μέσων του Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται εις τον σχηματισμόν του αναγκαίου ειδικού αποθεματικού κεφαλαίου διά την ανανέωσιν των λεωφορείων ή άλλων μεταφορικών μέσων αυτού, υποχρεούμενος, όπως, εφ' όσον υπάρχει προς τούτο ανάγκη περιορίζη δι' αποφάσεως του Διοικητικού Συμβουλίου το υπό της παρ. 7 του άρθρ. 7 οριζόμενον ποσοστόν. Το εκ κερδών προς σχηματισμόν του ειδικού αποθεματικού ανανεώσεως αναγκαίον ποσοστόν ως και ο χρόνος διάρκειας της παρακρατήσεώς του θα καθορίζονται εκάστοτε δι' αποφάσεως του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ. εγκρινομένης υπό του Υπουργού Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων.

3. Η παρακράτησις του ποσοστού προς σχηματισμόν ειδικού αποθεματικού ανανεώσεως των λεωφορείων παύει αφ' ης δεν θα υπάρχη υποχρέωσις αντικαταστάσεως των λεωφορείων μέχρι της λήξεως της διάρκειας της συμβάσεως.

Άρθρο :20

Άρθρ. 20.

1. Εις τον Ο.Α.Σ.Θ. επιτρέπεται η σύναψις δανείων παρὰ Τραπεζή ή παρ' οιοδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου, ως και η καταβολή νέας εισφοράς παρὰ των μετοχών, αλλά μόνον διά την προμήθειαν μεταφορικών μέσων αποκλειστικώς διά τας ανάγκας του και κατόπιν αποφάσεως της Γενικής Συνελεύσεως των μετοχών.

2. Απαγορεύεται εις τον Ο.Α.Σ.Θ. η απόκτησις των ιδίων αυτού μετοχών.

Άρθρο :21

Άρθρ. 21.

Φορολογικοί διατάξεις.

1. Τα πραγματοποιούμενα υπό του Ο.Α.Σ.Θ. κέρδη εκ της εκμεταλλεύσεως των δι' αυτοκινήτων συγκοινωνιών, φορολογούνται κατά τις σχετικές διατάξεις του ν.δ. 3323/55 "περί φορολογίας του εισοδήματος" επ' ονόματι των μετοχών αυτού και κατά την αναλογίαν συμμετοχής εκάστου τούτων εις τον Οργανισμόν.

2. Διὰ την εξεύρεσιν των καθαρών κερδών του Ο.Α.Σ.Θ. εφαρμόζονται εν προκειμένω αναλόγως αι διατάξεις του ν.δ. 3323/55 αι σχετικές με την φορολογίαν των Ομορρύθμων Εταιρειών.

Άρθρ. 22.

Σύμβασις - Παραχώρησις.

1. Υπό την επιφύλαξιν των διατάξεων του άρθρ. 26 του παρόντος ν.δ. εις τον διὰ του παρόντος ν.δ. συνιστώμενον Οργανισμόν Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης παραχωρείται διὰ συμβάσεως μεταξύ αυτού και του Δημοσίου εκπροσωπούμενου υπό των Υπουργών Συντονισμού, Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων και Οικονομικών, το αποκλειστικόν δικαίωμα της μεταφοράς διὰ των κατὰ τα άρθρ. 1 συγκοινωνιακών μέσων επί πληρωμή κομίστρου κατ' επιβότην βάσει οιοδήποτε συστήματος έλξεως εις όπασας τας λεωφορειακάς γραμμάς και οδούς εν γένει της πόλεως Θεσσαλονίκης και των προαστίων της, τας περιλαμβανομένας εις την αστικήν περιοχίν ταύτης, κειμένην εντός κύκλου ακτίνας δέκα (10) χιλιομέτρων από του Λευκού Πύργου.

2. Το κείμενον της υπογραφοησμένης μεταξύ του Δημοσίου και του Ο.Α.Σ.Θ. συμβάσεως εξ άρθρ. 19 διαιτυπούνται εν τέλει του παρόντος ν.δ. Η σύμβασις έχει ισχύν νόμου, η ισχύς δε άρχεται από της υπογραφής της εξουσιοδοτουμένων διὰ του παρόντος ν.δ. των ανωτέρω Υπουργών προς υπογραφήν ταύτης. Η σύμβασις καταρτίσθηται δι' ιδιωτικού εγγράφου και θα υποβληθή εις τέλος χαρτοσήμου πέντε χιλιάδων (5.000) δραχμών καταβαλλομένων εξ ολοκλήρου δι' αποδεικτικού πληρωμής του Δημοσίου Ταμείου. Η σύμβασις απαλλάσσεται φόρου και τέλους υπέρ του Ταμείου Συντάξεων Νομικών. Επίσης η σύμβασις εν πρωτοτύπω κατατίθεται παρά τινι συμβολαιογράφω στελώς.

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:Βλ.και άρθρο μόνο του Κειμένου Συμβάσεως του Ν.866/1979 (ΦΕΚ Α`23).

*** Βλ. Ν.2898/2001.

3. Εις το άρθρ. 32 παρ. 1 του ν. 2119/52 μετὰ τας λέξεις "Μέλη των δύο Ενώσεων Συντακτών και Προσωπικού Ημερησίων Εφημερίδων Αθηνών" προστίθενται αι λέξεις "ως και μέλη της Ενώσεως υπαλληλικού προσωπικού ημερησίων εφημερίδων Θεσσαλονίκης".

Άρθρο :23

Άρθρ.23.

Η Υπηρεσία Τροχιοδρόμων Θεσσαλονίκης αποκλουμένη εφεξής χάριν συντομίας Υ.Τ.Θ. καταργείται αφ' ης χρονολογίας θα τεθούν υπό του Ο.Α.Σ.Θ. εις κυκλοφορίαν τα κατά το άρθρ. 5 της μετ' αυτού συμβάσεως προβλεπόμενα νέα λεωφορεία ή οποτεδήποτε δι' αποφάσεως του Υπουργού Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων. Από της αυτής χρονολογίας παύει οριστικώς η κυκλοφορία των τροχιοδρομικών οχημάτων επί οιασδήποτε τροχιοδρομικής γραμμής εν Θεσσαλονίκη.

Άρθρ. 24.

1. Από 1ης Ιανουαρίου 1958 τα παρά τω Ταμείω Συντάξεων και Προνοίας Προσωπικού Τροχιοδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης ησφαλισμένα πρόσωπα του κλάδου τροχιοδρόμων τα εντασσόμενα εις τον Ο.Α.Σ.Θ. κατά το άρθρ. 9 της μετ' αυτού συμβάσεως συνεχίζουν την ασφάλισιν των παρά τω Ι.Κ.Α., δι' άποντας τους κλάδους ασφαλίσεως εφορμολογμένων εφεξής των εκάστοτε διατάξεων την διεπούσης το Ι.Κ.Α. νομοθεσίας, εξαιρέσει του κλάδου Συντάξεων, δι' ον εφαρμόζονται αύται μόνον ως προς το ύψος αυτών, ισχυουσών όμως των προϋποθέσεων συνταξιοδοτήσεως των προβλεπομένων υπό των διατάξεων του ως άνω Τ.Σ.Π.Π.Τ.Η.Θ. Εις περίπτωσιν καθ' ην η τοποθέτησις των κατά το άρθρ. 5 της συμβάσεως προβλεπομένων νέων λεωφορείων ήθελε πραγματοποιηθή προ της 1ης Ιανουαρίου 1958, αι διατάξεις της παρούσης παραγράφου εφαρμόζονται από της χρονολογίας τοποθετήσεως των νέων τούτων λεωφορείων. Το Ταμείον τούτο διατηρείται εφεξής μόνον διά το προσωπικόν του κλάδου Ηλεκτρισμού Θεσσαλονίκης μετονομαζόμενον εις "Ταμείον Συντάξεων Προσωπικού Ηλεκτρισμού Θεσσαλονίκης". Αι εν τη ασφαλίσει του ως άνω Ταμείου πραγματοποιηθείσαι ημέραι εργασίας λογίζονται ως πραγματοποιηθείσαι εις την ασφάλισιν του Ι.Κ.Α. διό την απόκτησιν των υπό τούτου προβλεπομένων δικαιωμάτων προς παραχός, και εις κλάσεις ορισθησομένους δι' αποφάσεως του Δ.Σ. του Ι.Κ.Α. Ο χρόνος της παρά τω ως άνω Ταμείω συνταξίμου υπηρεσίας, εφ' όσον ανεγνωρίσθη και εξηγοράσθη κατά τας διατάξεις της διεπούσης τούτο νομοθεσίας, υπολογίζεται ως χρόνος πραγματικής ασφαλίσεως παρά τω Ι.Κ.Α. υπό τον όρον πάντως ότι δεν ελήφθη υπ' όψιν διό την απονομήν ετέρας συντάξεως παρ' Οργανισμού τινος κυρίας ασφαλίσεως ή παρά του Δημοσίου.

2. Από της χρονολογίας της κατά περίπτωσιν εφαρμογής των διατάξεων της προηγούμενης το Ι.Κ.Α. αναλαμβάνει υπό του εν παρ. 3 του παρόντος άρθρου όρους την υποχρέωσιν της καταβολής των συντάξεων εις τους εκ των συνταξιούχων του ως άνω Ταμείου προερχομένους εκ του κλάδου τροχιοδρόμων, θεωρουμένων τούτων ως συνταξιούχων του Ι.Κ.Α. ανεξαρτήτως αν πληρούν ή μη τας προϋποθέσεις συνταξιοδοτήσεως παρ' του Ι.Κ.Α., απαλλασσομένου του Ταμείου αντιστοίχως από της αυτής ημέρας πάσης εκ της αιτίας τούτης υποχρεώσεως. Το Ι.Κ.Α. αναλαμβάνει την υποχρέωσιν συνταξιοδοτήσεως και των εις σύνταξιν τεθισσόμενων κατά τας διατάξεις της παρ. 1 του άρθρ. 9 της μετ' του Ο.Α.Σ.Θ. συμβάσεως. Αι συντάξεις των κατά τα προηγούμενα εδάφια συνταξιούχων θέλουσιν ανακαθορισθή κατά ποσόν επί τη βάσει των οικείων διατάξεων της νομοθεσίας του Ι.Κ.Α. Εν η περιπτώσει το μετά τον ανακαθορισμόν προκύπτων ποσόν συντάξεως, είναι κατώτερον του λαμβανόμενου, η επί πλέον διαφορά θα εξακολουθήσῃ καταβαλλομένη ως προσωρινόν επίδομα, συμπεριλαμβανόμενον εις πάσας μελλοντικήν αύξησιν των συντάξεων του Ι.Κ.Α. μόνον εφ' όσον αύτη δεν προκύπτει συνεπεία τροποποιήσεως των

διατάξεων της νομοθεσίας του Ι.Κ.Α. περί προϋποθέσεων συνταξιοδότησεως και τρόπου υπολογισμού του ποσού των καταβλητέων υπό τούτου συντάξεων. Το ποσόν συντάξεως των δικαιούχων θα εξευρίσκεται υπολογιζομένου και του τυχόν εκάστοτε καταβαλλομένου ως άνω προσωρινού επιδόματος. Προκειμένου περί των κατά τα προηγούμενα εδάφια συνταξιούχων και δικαιούχων τα της διακοπής και αναστολής των συντάξεων διέπονται υπό των οικείων διατάξεων του Καταστατικού του Ταμείου Συντάξεων και Προνοίας Προσωπικού Τροχιοδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσ/νίκης.

3. Διά τας παρά του Ι.Κ.Α. αναλαμβανόμενας κατά την παρ. 2 του παρόντος άρθρου υποχρεώσεις, θα καταβάλληται αυτά μέχρι λήξεως της μετά του Ο.Α.Σ.Θ. συμβάσεως (31-12-1981) επιπροσθέτως ποσόν δραχ. 10.000.000 ετησίως, αποδιδόμενον τω Ι.Κ.Α. εις 12 ισόποσους μηνιαίας δόσεις, της πρώτης καταβλητέας το οργότερον εις το τέλος του επομένου της καταργήσεως της Υ.Τ.Θ. μηνός. Εκ του ποσού των δραχμών 10.000.000 εις το Ι.Κ.Α., ποσόν δραχ. 3.500.000, μη επιβαρύνον εν πάση περιπτώσει το κόμιστρον, καταβάλλεται, μέχρι μεν της εξοργός των λεωφορείων, παρά των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ. και παρά τούτου, κατανεμόμενον ισόποσως κατά μήνα και λεωφορείον ανεξαρτήτως τύπου, υπό του Ο.Α.Σ.Θ. παρακρατούμενον όμως εκ των κερδών των μετόχων μέχρι πέρας του χρόνου παραχωρήσεως. Το υπόλοιπον εκ δραχ. 6.500.000 θα καλύπτεται υπό του κόμιστρον, συνυπολογιζόμενον εις την εκάστοτε τιμήν των ειστηρίων μερίμνη και δι' αποφάσεως του Υπουργού Συγκοινωνιών και Δημ. Έργων. Ο Ο.Α.Σ.Θ. είναι υπόχρεως διά την απόδοσιν εις το Ι.Κ.Α. του βαρύνοντος αυτόν κατά τα ανωτέρω ποσού ως και του καλυπτομένου υπό του κόμιστρον υπολοίπου, Ο.Α.Σ.Θ. θα αποδίδεται υπό τούτου εις το Ι.Κ.Α. κατά μήνα.

***Οι διατάξεις των εδοφίων τετάρτου και πέμπτου του άρθρου 3 καταργήθηκαν αφ ης ισχύσαν με το άρθρο 6 του Ν 866/1979 (ΦΕΚ Α 23)

4. Εν περιπτώσει μη εμπροθέσμου αποδόσεως εις το Ι.Κ.Α. των κατά την παρ. 3 ποσών, εφαρμόζονται αναλόγως αι εκάστοτε ισχύουσαι διατάξεις, αι προβλέπουσαι περί των συνεπειών καθυστερήσεως ασφαλιστικών εισφορών του Ι.Κ.Α. τρόπου αναγκαστικής εισπράξεως αυτών κλπ. Μέχρι 1ης Ιανουαρίου 1958 ή της χρονολογίας τοποθετήσεως των κατά το άρθρ. 5 της συμβάσεως νέων λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. εφ' όσον αυτή ήθελε πραγματοποιηθή προ της ως άνω ημερομηνίας, το Δημόσιον αναλαμβάνει: α) τας εκ της εργασιακής συμβάσεως τρεχούσας πόσης φύσεως υποχρεώσεις έναντι του προσωπικού της Υ.Τ.Θ., β) τας έναντι του Τ.Σ.Π.Π.Τ.Η.Θ. υποχρεώσεις διά την παρ' αυτώ ασφάλισιν του προσωπικού της Υ.Τ.Θ. και γ) την κάλυψιν των ελλειμμάτων του κλάδου συντάξεων του Τ.Σ.Π.Π.Τ.Η.Θ. (τομέως τροχιοδρόμων). Μετά τας ως άνω χρονολογίας ο Ο.Α.Σ.Θ. αναλαμβάνει τας κατά το αρθρ. 9 της συμβάσεως και το παρόν άρθρον υποχρεώσεις. Από της καταργήσεως της Υ.Τ.Θ. και μέχρις εντάξεως του προσωπικού ταύτης εις τον Ο.Α.Σ.Θ., το προσωπικόν τούτο τίθεται εις την διάθεσιν του Υπουργού των Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων, όστις δύναται να χρησιμοποιήση τούτο κατά την κρίσιν του.

5. α) Από της κατά την προηγούμενην παράγραφον κατά περίπτωση ενάρξεως των υποχρεώσεων του Ο.Α.Σ.Θ. ο παρά τω Ταμείω Συντάξεων και Προνοίας Προσωπικού Τροχιοδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης Κλάδος Προνοίας καταργείται. β) Εις τους παρά τω καταργουμένω κλάδω Προνοίας ησφαλισμένους, τους εις σύνταξιν τεθησμένους κατά τας διατάξεις της παρ. 1 του άρθρ. 9 της μετά του Ο.Α.Σ.Θ. συμβάσεως χορηγείται το αναλογούν εκάστω ποσόν εφ' όπαξ βοηθήματος κατά τας οικείας διατάξεις του Κανονισμού του Κλάδου Προνοίας, εις δε τους λοιπούς ησφαλισμένους παρά τω αυτώ κλάδω επιστρέφεται ο στομικός λογαριασμός εκάστου αναπροσαρμοζόμενος βάσει του μισθού της ημέρας καταβολής. γ) Διό την καταβολήν των ως άνω ποσών θέλει διατεθή η κατά την ημέραν καταργήσεως του Κλάδου Προνοίας καθαρά περιουσία τούτου, ως και το προϊόν της κατά το άρθρ. 34 του παρόντος ν.δ. γεννησμένης εκποίσεως οπώντων των περιουσιακών στοιχείων της καταργουμένης Υ.Τ.Θ. Εάν τα κατά τα ανωτέρω διατεθέντα ποσά δεν επαρκέσουν διά την ικανοποίησιν εις το ακέραιον των κατά τα εδάφια α και β δικαιούχων, τα ποσά των ούτοι δικαιούνται μειούνται αναλόγως, τυχόν δε απομένον ηλεόνασμα περιέρχεται εις το Δημόσιον.

6. Το Ταμείον Αλληλοβοηθείας, εις ο είναι ησφαλισμένον το

προσωπικών της εκμεταλλεύσεως Τροχιοδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης καταργείται από της κατά την παρ. 5 του παρόντος χρονολογίας καταργήσεως του κλάδου Προνοίας. Το άχρι τούδε ασφαλιζόμενον εις το ως άνω Ταμείον προσωπικών, υπάγεται εφεξής εις την ασφάλισιν ασθενείας του Ι.Κ.Α. εφαρμοζομένων και εν προκειμένω των διατάξεων του άρθρ. 51 του αν.ν. 1846/51. Άπασα η περιουσία του καταργουμένου Ταμείου Αλληλοβοηθείας περιέρχεται εις το Ι.Κ.Α. Διά β.δ. εκδιδομένου προτάσει των Υπουργών Βιομηχανίας και Εργασίας εντός τριμήνου από της ισχύος του παρόντος ν.δ. δύναται να διατηρηθή το ως άνω Ταμείον Αλληλοβοηθείας μόνον διά το προσωπικόν του κλάδου Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης. Διά του αυτού β.δ. ρυθμίζεται ωσαύτως παν θέμα αναγόμενον εις την διατήρησιν του Κλάδου Ηλεκτροφωτισμού του ως άνω Ταμείου, της περιουσίας και του προσωπικού του διατηρουμένου κλάδου.

7. Πάσα αναγκία διά την εφαρμογήν των διατάξεων των παρ. 5 και 6 του παρόντος άρθρου λεπτομέρεια, καθορίζεται διά κοινής Αποφάσεως των Υπουργών Συγκοινωνιών και Δημ. Έργων και Εργασίας.

Άρθρ. 25.

1. Από της υπογραφής της προβλεπομένης υπό του άρθρ. 22 συμβάσεως, το αποκλειστικόν δικαίωμα της ενεργείας μεταφοράς προσώπων επί κομίστρω κατ' επιβάτην διά λεωφορείων αυτοκινήτων επί πάσης λεωφορειακής γραμμής ή οδού κειμένης εντός περιοχής ακτίνης 10 χιλιομέτρων από του Λευκού Πύργου, περιέρχεται αυτοδικαίως δυνάμει του παρόντος και της οικείας συμβάσεως εις τον Οργανισμόν. Από της ίδιας ημέρας και υπό την επιφύλαξιν των διατάξεων του επομένου άρθρ. 26, απαγορεύεται η ενέργεια μεταφοράς προσώπων επί των ιδίων γραμμών και οδών εντός της ως άνω περιοχής διά λεωφορείων ή άλλων μέσων ομαδικής μεταφοράς επί πληρωμή κομίστρου κατ' επιβάτην μη ανηκόντων εις τον Ο.Α.Σ.Θ. καταργουμένου και του Κ.Τ.Ε.Α.Λ. Θεσσαλονίκης. Αι διατάξεις των άρθρ. 11 του αν.ν. 1795/51 και 17 παρ. 1 του ν. 3216/55 εφαρμόζονται κατά των παροβατών της παρούσης διατάξεως.

2. Κατ' εξοίρεσιν της εν τη προηγουμένη παραγράφω απαγορεύσεως μέχρι της θέσεως εις κυκλοφορίαν λεωφορείων ή άλλων μεταφορικών μέσων ανηκόντων εις τους μετόχους του Οργανισμού λεωφορεία. Τα λεωφορεία τούτα θα εξακολουθώσι να εκμεταλλεύωνται οι ιδιοκτήται υπ' ους όρους και μέχρι τούδε, του Οργανισμού υποκαθισταμένου εις τα κατά τον Νόμον 2119/52 δικαιώματα του Κ.Τ.Ε.Α.Λ. Θεσσαλονίκης ως προς τα λεωφορεία τούτα.

3. Εκ των εισπράξεων των λεωφορείων τούτων θα παρακρατείται υπό του Οργανισμού ποσοστόν οριζόμενον υπό της Γενικής Συνελεύσεως των μετόχων και μη δυνάμενον να είναι κατώτερον του 4% ουδ' ανώτερον του 12% προς σχηματισμόν κεφαλαίου αντικαταστάσεως και ανανεώσεως των μεταφορικών μέσων συμφώνως ταις διατάξεις του άρθρ. 19 του παρόντος. Το ποσοστόν τούτο παρακρατείται μέχρι τελείας αποπληρωμής των διά την λειτουργίαν του Ο.Α.Σ.Θ. μεταφορικών μέσων και εγκαταστάσεων, βαρύνει δε ισόπσως κατά μήνα άπαντα τα λεωφορεία. Η παρακράτησις αύτη, μη βαρύνουσα εν πάση περιπτώσει το κόμιστρον, ενεργείται μέχρι μεν της εξαγοράς των λεωφορείων εκ των εισπράξεων τούτων, μετά δε ταύτην εκ των κερδών των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ. Η διανομή των εισπράξεων κατά το ως άνω σπόδιον συντελείται κατά τας διατάξεις του ν.2119/52 ως και κατά τα εις εκτέλεσιν τούτου εκδοθέντα Διατάγματα και εκδοθείσας ή εκδοθησάμεναι ειδικώς Υπουργικάς αποφάσεις.

4. Μέχρι της ολοκληρωτικής αντικαταστάσεως των λεωφορείων των μετόχων αυτοί βαρύνονται διά των δαπανών εκμεταλλεύσεως, συμπεριλαμβανομένης και της αντιμισθίας του προσωπικού των, ως και διά των εξόδων συντηρήσεως. Ο Οργανισμός δικαιούται να διακόπτη την

κυκλοφορίαν των λεωφορείων άτινα δεν πληρούσι τους όρους ασφαλείας και ευημερείας μέχρι συμμορφώσεως των ιδιοκτητών των και να αρνήται την κυκλοφορίαν των αδικαιολογήτως καθυστερούντων την αποκατάστασιν των φθορών των. Κατά της τοιαύτης περί διακοπής της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων αποφάσεως του Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού, δύναται ο ενδιαφερόμενος μέτοχος ν' ασκήση προσφυγήν ενώπιον του Υπουργού Συγκοινωνιών και Δημ. Έργων, όστις επιλαμβανόμενος δύναται να αναστείλῃ την εκτέλεσιν της αποφάσεως και να τροποποιήσῃ ταύτην κατά την κρίσιν του. Ανεξαρτήτως του δικαιώματος της διακοπής της κυκλοφορίας, ο Ο.Α.Σ.Θ. δύναται να επιβάλῃ εἰς τους ιδιοκτήτας και πάσαν άλλην πληρεστέραν εξασφάλισιν της ομολής λειτουργίας των οχημάτων.

Άρθρο :26

Άρθρ. 26.

1. Κατ' εξαίρεσιν των διατάξεων της παρ. 1 του προηγούμενου άρθρου, αι εἰς το 39ον ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης εντεταγμένοι υπεραστικοί λεωφορειακοί γραμμαί

Θεσσαλονίκης - Πανοράματος

- " - Ασβεστοχωρίου - Σανατορίου - Χορτιάτη
- " - Κολοχωρίου
- " - Ωραιοκάστρου
- " - Ν. Μαγνησίας
- " - Γεωργικής Σχολής - Θέρμης, Σέδες
- " - Περσίας - Ν. Επιβατών - Αγ. Τριάδος - Μηχανιώνας
- Επονωμής,

θα εξακολουθήσωσι να εξυπηρετώσι την λεωφορειακήν συγκοινωνίαν μέχρι των ως άνω κωμοπόλεων ή θέσεων, είτε αὐταί κείνται εντός του Λευκού Πύργου είτε εκτός ταύτης.

2. Επί των κατώθι αστικών λεωφορειακών γραμμών, ων η διαδρομή συμπίπτει εν μέρει μετά της διαδρομής ενίων των εν τη προηγούμενη παραγράφω υπεραστικών γραμμών, δεν επιτρέπεται επέκτασις της διαδρομής αυτών, κατ' εφαρμογήν του άρθρ. 14 της μετά του Ο.Α.Σ.Θ. συμβάσεως, πέραν του σημερινού τέρματος τούτων, εἰμὴ μέχρι των κάτωθι αποστάσεων καθοριζουσών το όριον της δυνατῆς εξυπηρετήσεως της επιβατικῆς συγκοινωνίας διὰ των αστικών λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. Πέραν του ορίου τούτου, η συγκοινωνία θα εξυπηρετῇται διὰ των λεωφορείων των εν τη παρ. 1 υπεραστικών γραμμών, επιτρεπομένης της εκ των λεωφορείων τούτων, μετά το όριον τούτο, αποβιβάσεως επιβατών, κατευθυνομένων από του κέντρου προς την περιφέρειαν ως και της επιβιβάσεως εἰς ταῦτα, προ του ορίου τούτου, επιβατών, κατευθυνομένων από της περιφέρειας προς το κέντρον: Ἰωνος Δραγούμη-Νεάπολις 1500 μέτρα πέραν του σημερινού τέρματος. Ἰωνος Δραγούμη-Σταυρούπολις 2000 μέτρα πέραν του σημερινού τέρματος. Βενιζέλου-Βότση 2500 μέτρα πέραν του σημερινού τέρματος. Αριστοτέλους-Ελευθέρια 2000 μέτρα πέραν του σημερινού τέρματος. Χαριλάου-Πυλαίας μηδέν μέτρα πέραν του σημερινού τέρματος.

3. Επί σκοπῶ αρτιωτέρας και ευθυνότερας εξυπηρετήσεως του Κοινού, συνιστάται εν τῷ Νομῷ Θεσσαλονίκης ἰδίον ΚΤΕΛ υπεραστικών γραμμών, εἰς ον εντάσσονται αι εν παρ. 1 αναφερόμεναι υπεραστικοί γραμμοί. Η εἰς λεωφορεία δύναμις του ΚΤΕΛ τούτου ορισθήσεται δι' αποφάσεως του Υπουργού των Συγκοινωνιών και Δημ. Έργων μετά γνώμην του Συμβουλίου Αυτοκινήτων αναλόγων των αναγκών των ως άνω γραμμών, του μεταφορικοῦ αυτών έργου και εν συνδυασμῷ προς τον υπολοιπόμενον αριθμόν λεωφορείων του 39ου ΚΤΕΛ. Δι' ομοίας αποφάσεως θα ορισθῶσι τα λεωφορεία ότινα θα ενταχθῶσι εἰς το κατά τα ανωτέρω συνιστώμενον ΚΤΕΛ άτινα κατά προτίμησιν έσσονται τα ἤδη εξυπηρετούμενα ως άνω υπεραστικὰ γραμμὰς διὰ των μέχρι σήμεραν συγκεκριμένων ομῶδων λεωφορείων, των υπολοίπων

λαμβάνομένων εκ της δυνάμεως του 39 ΚΤΕΛ καθ' όν τρόπον η πρώτη ως άνω απόφασις θέλει ορίσει.

4. Ο Υπουργός των Συγκοινωνιών και Δημ. Ἔργων δι' αποφάσεως του εκδιδομένης μετά γνώμην του Συμβουλίου Αυτοκινήτων θα καθορίση νέον τύπον λεωφορείου μέχρι 43 θέσεων καθημένων και ορθίων επιβατών (μετά του οδηγού) προς εξυπηρέτησιν των λεωφορειακών γραμμών του συσταθρομένου κατά το ανωτέρω ΚΤΕΛ. Προς τον τύπον τούτον προσαρμοσθήσονται τα ενταχθησόμενα εις το ΚΤΕΛ τούτο λεωφορεία, είτε δι' κατασκευής καινούργιους ομαξώματος επί του παλαιού πλαισίου, διασκευοζομένου και ενισχυομένου καταλλήλως υπό τον έλεγχον της αρμοδίας υπηρεσίας, είτε δι' αντικαταστάσεως του παλαιού λεωφορείου δι'ά νέου καινούργιους εφ' όσον ο ιδιοκτήτης αυτού ήθελε ζητήσει τούτο κατά τας κειμένας διατάξεις. Η κατά το ανωτέρω προσαρμογή των λεωφορείων προς τον ως άνω τύπον περατουμένη το πολύ εντός αναστρεπτικής προθεσμίας οκτώ μηνών από της χρονολογίας εντάξεως του λεωφορείου εις το νέον ΚΤΕΛ εγκρίνεται άνευ ουδεμιός παρατάσεως της διαρκείας ζωής του λεωφορείου παρερμούσης κατά τα υπό του ν. 2119/52 επιτασσόμενα. Παρερχομένης απράκτου της προθεσμίας ταύτης, το λεωφορείον απόλλυσι παν δικαίωμα εκτελέσεως οιασδήποτε συγκοινωνίας εν τη Χώρα.

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Η ως άνω οκτάμηνος προθεσμία παρετάθη μέχρι 15 Σεπτ.1959 δια της υπ' αρ.98 της 2/7 Ιουλ.1959 Π.Υ.Σ.

Δι' αποφάσεως του Υπουργού Συγκοινωνιών και Δημοσίων Ἔργων τη προτάσει του Διοικητικού Συμβουλίου του νέου ΚΤΕΛ και γνώμη του Συμβουλίου Αυτοκινήτων καθορισθήσεται ο τρόπος της κατανομής των εισπράξεων των λεωφορείων του ΚΤΕΛ τούτου κατά το μετοβατικόν στάδιον μέχρις ολοκληρώσεως της προσαρμογής των λεωφορείων προς τον νέον τύπον. Μετά την εκπνοήν της ως άνω οκταμήνου προθεσμίας προς αντικαταστάσιν δι'ό καινούργιων των παλαιών λεωφορείων ή προσαρμογήν τούτων προς τον νέον τύπον, η κατανομή των εισπράξεων εις το υπεραστικόν τούτο ΚΤΕΛ θα ενεργήται, κατ' εξαίρεσιν, βάσει των διατάξεων των β.δ/των των εκδοθέντων κατ' εφαρμογήν του ν. 2119/52 των αφορσών την κατανομήν εισπράξεων των αστικών λεωφορείων των επαρχιακών ΚΤΕΛ εν τη Χώρα. Προς διευκόλυνσιν της κατασκευής των καινούργιων ομαξωμάτων επί του παλαιού πλαισίου, των ενταχθησόμενων εις το ΚΤΕΛ τούτο λεωφορείων ως και της αντικαταστάσεως των λεωφορείων των εξυπηρετούντων τας γραμμάς ταύτας δι'ά νέου τύπου λεωφορείων επιτρέπεται η σύναψις δανείων παρά Τραπεζής ή παρ' οιοδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου.

5. Δι' αποφάσεως του Υπουργού Συγκοινωνιών και Δημ. Ἔργων κατόπιν γνώμης του Τοπικού Συμβουλίου Αυτοκινήτων Θεσσαλονίκης και τοιαύτης του Συμβουλίου Αυτοκινήτων καθορίζεται, κατά την πρώτην εφαρμογήν του παρόντος, κόμιστρον εις τας εν παρ. 1 υπεραστικάς λεωφορειακάς γραμμάς τας εξυπηρετηθησάμενας δι'ά του νέου τύπου λεωφορείου ως και εις τοπικάς διαδρομάς εν τη αυτή γραμμή μειωμένον τουλάχιστον κατά 25% του ισχύοντος τοιούτου κατά την ημερομηνίαν του καθορισμού εις τας αντιστοιχούς υπεραστικάς διαδρομάς. [Ειδικώτερον δι'ό τας γραμμάς Πανοράματος, Ασβεστοχωρίου και Ν. Μαγνησίας η μείωσις αύτη ανέρχεται τουλάχιστον εις 35%.]

***Η εντός [] περίοδος καταργήθηκε με την παρ.3 του άρθρου 2 του ΝΔ 4250/1962 (ΦΕΚ Α'164).

6. Κατά τα λοιπά, ως προς την λειτουργίαν και την εκμετάλλευσιν των λεωφορείων του συσταθρομένου ΚΤΕΛ εφαρμόζονται άπανσαι αι διατάξεις του ν. 2119/52. Τυχόν αναγκαίαι λεπτομέρειαι εφαρμογής του παρόντος άρθρου ρυθμίζονται δι' αποφάσεων του Υπουργού των Συγκοινωνιών και Δημ. Ἔργων.

Άρθρο :27

Άρθρ. 27.

1. Ιδιοκτῆται λεωφορείων, κάτοχοι ισχύουσας αδείας κυκλοφορίας κατὰ τὴν ἐναρξίν τῆς ισχύος τῆς ὡς ἄνω συμβάσεως μὴ καταστάντες μέτοχοι τοῦ Ο.Α.Σ.Θ. ἐντὸς τῆς ἐν ἄρθρῳ 2 τοῦ παρόντος προθεσμίας ἐκ δεδικοιολογημένης αἰτίας, ἐν ἀμφισβήτησει κρινομένης ὑπὸ τοῦ Υπουργοῦ τῶν Συγκοινωνιῶν καὶ Δημ. Ἔργων, δύναται νὰ καταστώσι μέτοχοι τοῦ Ο.Α.Σ.Θ. ἐφ' ὅσον ζητήσωσι τοῦτο ἐγγράφως ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ισχύος τῆς συμβάσεως καὶ ἐφ' ὅσον καταβάλωσιν ἐντὸς τῆς ἰδίας προθεσμίας τὴν ἐφ' ἅπαξ εἰσφορὰν τοῦ ἀρθρ. 16 ἐντόκως ἀπὸ τῆς λήξεως τῶν προθεσμιῶν πρὸς πληρωμὴν αὐτῆς ὑπὸ τῶν λοιπῶν μετόχων συμφώνως τοῖς ἀρθρ. 2 καὶ 16 τοῦ παρόντος.

2. Οἱ μὴ κατὰ τὸ προηγούμενον εἰρηφύοντες ἐγγραφόμενοι εἰς τὸν Ο.Α.Σ.Θ. ἐκπύπτουσι μετὰ τὴν πάροδον τῆς πρὸς τοῦτο τασσομένης ὡς ἄνω ἀνατρεπτικῆς προθεσμίας τοῦ δικαιώματος κυκλοφορίας καὶ ἐνεργείας μεταφορῶν ἐπὶ κομίστρῳ τοῦ λεωφορείου τῶν, ἀνακαλούμενης καὶ τῆς αδείας κυκλοφορίας αὐτοῦ ὑπὸ τοῦ Υπουργείου ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ τοῦ Ο.Α.Σ.Θ. Αἱ δημιουργούμεναι κεναὶ θέσεις λεωφορείων πληροῦνται διὰ νέων τοιούτων ιδιοκτησίας τοῦ Ὄργανισμοῦ.

Άρθρο :28

Άρθρ. 28.

1. Οἱ ιδιοκτῆται αυτοκινήτων λεωφορείων καὶ μέτοχοι τοῦ Ὄργανισμοῦ οἱ ἔχοντες ὑπὸ τὴν κατοχὴν καὶ ιδιοκτησίαν τῶν αυτοκινήτων θέσεων ἐν συνόλῳ ὀλιγωτέρων τῶν 58, ἐξαιρέσει τῶν κατόχων λεωφορείων τοῦ τύπου Θ3, δύνανται ἐντὸς προθεσμίας οκτῶ (8) μηνῶν ἀπὸ τῆς ισχύος τοῦ παρόντος ν.δ., μετὰ τὴν λήψιν τῶν προσηκόντων μέτρων καὶ τεχνικῶν βελτιώσεων ἐπὶ τοῦ πλοίστου (ἐπιμηκύνσεως καὶ ἐνισχύσεως) καὶ ἀμειψώματος ὑπὸ τὸν ἐλεγχον τοῦ Υπουργείου Συγκοινωνιῶν καὶ Δημοσίων Ἔργων νὰ δισκευδῶσιν τὰ ἀμειψώματα τῶν αυτοκινήτων τῶν οὕτως ὥστε τὸ σύνολον τῶν θέσεων μετὰ τοῦ οδηγοῦ, αἱ δὲ θέσεις τῶν καθημένων νὰ μὴ εἶναι ὀλιγωτέραι τῶν 28. Μετὰ τὴν λήξιν τῆς προθεσμίας τῶν οκτῶ (8) μηνῶν ἅπαντα τὰ λεωφορεῖα τῆς Ἀστικῆς περιοχῆς Θεσσαλονίκης ἐνεργοῦσιν ἐκ περιτροπῆς συγκοινωνίαν ἐφ' ἀπασῶν τῶν λεωφορειῶν γραμμῶν, πλην τῆς γραμμῆς Ἀκροπόλεως μετὰ τῶν διακλαδωσέως τῆς, ἐφ' ἧς θὰ κυκλοφορῶσι μόνον τὰ λεωφορεῖα τύπου Θ3.

2. Ο Ὑπουργὸς τῶν Συγκοινωνιῶν καὶ Δημοσίων Ἔργων δύναται νὰ παρατείνῃ ἐφ' ἅπαξ τὴν ὡς ἄνω προθεσμίαν δισκευῆς τῶν λεωφορείων ἐπὶ τέσσαρας το πολὺ ἐτέρους μῆνας. Κατὰ τὸ διάστημα ὅμως τῆς παρατάσεως ταύτης τὰ λεωφορεῖα ταῦτα θὰ ἐκτελῶσι τὴν ἐκ περιτροπῆς συγκοινωνίαν ἐφ' ἀπασῶν τῶν γραμμῶν κατὰ τ' ἀνωτέρω.

3. Πρὸς βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν λεωφορείων τύπου Θ3 κατὰ τὸ μέχρι πλήρους ἀντικατοστάσεως χρονικὸν διάστημα τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον δρομολογεῖ τὰ λεωφορεῖα ταῦτα καὶ εἰς ἄλλας πλην τῆς γραμμῆς Ἀκροπόλεως γραμμὰς, ἐφ' ὅσον ἡ πυκνότης τῶν δρομολογίων ἐν συσχετισμῷ καὶ πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν λεωφορείων τύπου Θ3 ἐπιτρέπει τοῦτο.

Άρθρο :29

Άρθρ. 29

Πληρωμή του τιμήματος των μεταφορικών μέσων και λοιπών εγκαταστάσεων αποκλειστικώς διά την λειτουργίαν του προς τους προμηθευτάς του εξωτερικού παρά του Οργανισμού, επιτρέπεται να συντελήται ουχί κατά την εισαγωγήν τούτων, αλλά προθεσμιτικώς και ως εις τας οικείας συμβάσεις προμηθείας ήθελε συνολοκληρωθή η εξόφλησις κατόπιν εγκρίσεως του Υπουργού Εμπορίου.

Άρθρ. 30.

1. Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης θεωρείται διά την εφαρμογήν των διατάξεων του ν. 2112/20 ως ετροποποιηθη μεταγενεστέρως και παντός εν γένει νόμου προβλεπόντος καταβολήν αποζημιώσεως ένεκα λύσεως εργασιακής σχέσεως ή εμμίσθου εντολής ως διάδοχος επιχειρήσις του ΚΤΕΑΛ Θεσσαλονίκης και των κυκλοφορούντων αστικών λεωφορείων Θεσσαλονίκης.

2. Οι μέτοχοι του Οργανισμού οι επιθυμούντες να εργασθώσιν υποκείμενοι εις τας διατάξεις των διά του παρόντος προβλεπομένων κανονισμών έχουσι δικαίωμα προτιμήσεως. Ούτοι συνεχίζουσι την ασφάλισιν των εις το Ταμείον Συντάξεων αυτοκ/στών, εφ' όσον διατηρούσι την κυριότητα σκευαίας ή κατά ποσοστόν μετοχής του Ο.Α.Σ.Θ. έστω και εάν προσφέρωσι τας υπηρεσίας των τω Οργανισμώ.

3. Το ενταχθισόμενον εις τον Ο.Α.Σ.Θ. άρρεν προσωπικόν της καταρτηθισομένης υπηρεσίας Τροχιοδρόμων δύναται να αποκτήσιν επαγγελματικήν άδειαν ικανότητος οδηγού πάσης κλάσεως προς οδηγήσιν των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. και των εις αυτόν ενταχθισομένων τσιούτων των μετοχών αυτού. Η άδεια αυτή χορηγείται εις τους γεννηθέντας μετά την 31ην Δεκεμβρίου 1912 και υπό τας λοιπάς προϋποθέσεις της κειμένης Νομοθεσίας πλην της καταβολής παροβόλου υπέρ του Δημοσίου. Η πρόσκτησις της επαγγελματικής άδειας ικανότητος οδηγού και η εργασία των ως οδηγών εις τον Ο.Α.Σ.Θ. δεν υποχρεώνει τούτους εις ασφάλισιν εις το Ταμείον Συντάξεων Αυτ/στών (Τ.Σ.Α.) κατά την διάρκειαν της εργασιακής συμβάσεως μετ' αυτού.

4. Από της ισχύος του παρόντος ν.δ. και μέχρι της εντάξεως των εις τον Ο.Α.Σ.Θ. οι κατά την προηγουμένην παράγραφον επιθυμούντες να αποκτήσωσιν επαγγελματικήν άδειαν οδηγού υποχρεούνται εις εκπαίδευσιν προς εκμάθησιν του οδηγείν τα λεωφορεία του Ο.Α.Σ.Θ.

Άρθρο :31

*** Το άρθρο 31 ΚΑΤΑΓΡΗΘΗΚΕ από 1.1.2014 με το άρθρο 30 παρ.3 Ν.4313/2014,ΦΕΚ Α 261/17.12.2014

Άρθρ. 31.

[Διά την κατοσκευήν, ανακαίνισιν, διάνοισιν, συντήρησιν και επισκευήν των οδών δι' ων διέρχονται τα λεωφορεία της κατά τας διατάξεις του παρόντος ν.δ. αστικής περιοχής Θεσσαλονίκης, επιβάλλεται προσαύξησις ποσού εκ δροχμών 0,10 κατά εισιτήριον επί παντών των εισιτηρίων των διαδρομών των περιλαμβανομένων μεταξύ Αποθήκης - Βενιζέλου, Αποθήκης - Ν. Σιδηροδρομικού Σταθμού, Χαριλάου - Ν. Σιδηροδρομικού Σταθμού, 25ης Μαρτίου - Σφαγείων, προστιθεμένης επί

πλέον του καθοριζομένου ανττίμου των εισιτηρίων των αντιστοίχων διαδρομών. Δι' αποφάσεως του Υπουργού των Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων η ως άνω προσαύξησης δύναται να επιβληθή και επί των υπολοίπων γραμμών του δικτύου της αστικής περιοχής πόλεως Θεσσαλονίκης ή μέρος τούτων. Η άνω προσαύξησης άρχεται από της 1ης Ιανουαρίου 1958, προσαρμόζεται δε εκάστοτε διά κοινής αποφάσεως των Υπουργών Οικονομικών και Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων εις νομισματικές νομάδος μη δυναμένη να υπερβή το 10% της εκάστοτε τιμής των εισιτηρίων των ως άνω γραμμών. Το της διαχειρίσεως, διαθέσεως και διοικήσεως των κεφαλαίων των σχηματιζομένων εκ της ως άνω προσαυξήσεως ως και ο έλεγχος της καλής διαθέσεως τούτων ρυθμίζονται πλην των διατάξεων του παρόντος άρθρου και διά β. δ/τος εκδιδόμενου προτάσει του Υπουργού Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων. Ο προγραμματισμός των υπό εκτέλεσιν έργων, εις α περιλαμβανονται και εξωραϊστικά τοιαύτα, μετά των προϋπολογισμών αυτών υποβάλλεται προς το Υπουργείον Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων (Γενικήν Διεύθυνσιν Δημοσίων Έργων) μέχρι 31 Μαρτίου εκάστου έτους υπό των ενδιαφερομένων Δήμων και Κοινοτήτων των περιλαμβανομένων εντός της ακτίνας περιοχής Θεσσαλονίκης και εξυπηρετουμένων υπό των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. Ο Υπουργός των Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων αποφασίζει περί των εκτελεστέων έργων υπό τον έλεγχον και την εποπτείαν της αρμοδίας υπηρεσίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων].

Άρθρο :32

Άρθρ. 32.

1. Διά β.δ/των εκδιδόμενων προτάσει του Υπουργού των Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων θέλει καθορίζεται και πάσα λεπτομέρεια μη αφορώσα συμβατικών ρυθμισθέντα θέματα και αναληφθείσας υποχρεώσεις αναγκαία διά την εφαρμογήν του παρόντος ν.δ.

2. Εις τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ. εις τα μέλη του Εποπτικού Συμβουλίου, εις τον Κυβερνητικών Επίτροπον, εις τους κατά τας διατάξεις του παρόντος ν.δ. ή κατ' εντολήν του Διοικητικού Συμβουλίου παριστομένους εις τας συνεδριάσεις των Συμβουλίων, εις τους Γραμματείς τούτων, εις τα μέλη των διά του παρόντος ν.δ. προβλεπομένων Επιτροπών, εις τα μέλη των διά των κανονισμών του άρθρ. 6 τυχόν συσταθσομένων Επιτροπών ή Συμβουλίων, καταβάλλεται αποζημίωσις ως και έξοδα κινήσεως κατά περίπτωσιν καθοριζόμενα δι' αποφάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ.

Άρθρο :33

Άρθρ. 33

Ο Ο.Α.Σ.Θ. υπεισέρχεται εις τας παρὰ του Κ.Τ.Ε.Α.Λ. Θεσσαλονίκης αναληφθείσας πάσης φύσεως υποχρεώσεις έναντι του Οργανισμού Ελέγχου των δ' αυτοκινήτων Συγκοινωνιών (Ο.Ε.Α.Σ.) κατά τας οικείας δανειστικές συμβάσεις μεταξύ τούτου και των Μετόχων του Κ.Τ.Ε.Α.Λ. Θεσσαλονίκης.

Άρθρο :34

Άρθρ. 34.

1. Προς εκκαθάρισιν, διαχείρισιν μέχρι πραγματοποιήσεως και ολοκληρώσεως και εκποιήσιν πάσης της κινητής και ακινήτου περιουσίας της ευρισκομένης σήμερον υπό την κατοχήν και εις την εξυπηρέτησιν των πόσης φύσεως αναγκών της Τροχιοδρομικής υπηρεσίας Θεσσαλονίκης συγκροτείται τετραμελής Εκκαθαριστική Επιτροπή αποτελούμενη εκ του Προϊσταμένου της Επιθεωρήσεως Συγκοινωνιών Μακεδονίας - Θράκης, ενός Προέδρου Πρωτοδικών εκ των υπηρετούντων εν Θεσσαλονίκη, ενός Οικονομικού Εφόρου και ενός υπαλλήλου του Υπουργείου Οικονομικών εκ των υπηρετούντων εις την Θεσσαλονίκην οριζομένων δι' αποφάσεως του Υπουργού Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων καθοριζούσης όμα και τα της ομοιότης των μελών της Επιτροπής εις βάρος της εκκαθαριζομένης περιουσίας. Σκοπός και έργον τούτης έσεται η περισυλλογή, διαφύλαξις και εξασφάλισις όποσης της κινητής περιουσίας κατά τ' ανωτέρω, η είσπραξις των αποτήσεων της καταργηθησαμένης υπηρεσίας Τροχιοδρόμων Θεσσαλονίκης, η καταβολή τυχόν προς τρίτους υφισταμένων υποχρεώσεων και η εκποιήσις οπόσης της ως άνω κινητής και ακινήτου περιουσίας συμφώνως προς τας περί εκποιήσεως Δημοσίων κτημάτων διατάξεις. Τα εισπραχθέντα εκ των ως άνω εκποιήσεων ποσά κατατιθέμενα εις ανεγνωρισμένην Τράπεζαν διατίθενται μετ' αφαιρέσιν πάσης σχετικής δαπάνης, αποζημιώσεως ή αφειλής προς τρίτους προς καταβολήν του εφ' όπαξ βοηθήματος κατά τας διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 24 του παρόντος ν.δ. Δι' αποφάσεων του Υπουργού Συγκοινωνιών και Δημ. Έργων θέλει καθορίζεται πόσα λεπτομέρεια αναγκαία διά την ολοκλήρωσιν της εκκαθαρίσεως την προσφορωτέραν εκποιήσιν και χρησιμοποίησιν κατά τας διατάξεις του παρόντος του προόντος της εκκαθαρίσεως.

2. Εντός εξ μηνών από της ισχύος του παρόντος ν.δ. πας τρίτος έχων αξίωσιν κατά της καταργουμένης υπηρεσίας Τροχιοδρόμων υποχρεούται ν' αναγγείλη την τοιαύτην αξίωσιν, ως και την αιτίαν της υπάρξεώς της προς την ως άνω εκκαθαριστικήν Επιτροπήν. Παρεχομένης απράκτου της παραθεσμίας τούτης πάσα αξίωσις κατά της εκκαθαριζομένης περιουσίας της Υπηρεσίας Τροχιοδρόμων παραγράφεται.

Άρθρο :35

Άρθρ. 35.

Κυρώσεις.

1. Αι κείμεναι διατάξεις περί επιβολής ποινικών ή πειθαρχικών ποινών ως και διοικητικών κυρώσεων εναντίον των παραβατών Νόμων, Β. δ/των, Κανονισμών κλπ. αφορώντων την καθόλου κυκλοφορίαν και εκμετάλλευσιν των λεωφορείων και το προσωπικόν εν γένει αυτών ισχυούσι και εν προκειμένω εφ' όσον δεν τροποποιούνται διά των υπό των παρ. 12 και επείκεια του άρθρ. 6 του παρόντος ν.δ. προβλεπομένων Κανονισμών ως και διά της υπό του άρθρ. 22 του παρόντος προβλεπομένης συμβάσεως.

2. Αι βάσεις των κειμένων διατάξεων επιβαλλόμεναι υπό του Προέδρου, υπό του Διοικητικού Συμβουλίου ποινάι εις το προσωπικόν διοικήσεως, διαχείσεως και κινήσεως των ΚΤΕΛ επιβάλλονται και εν προκειμένω κατά περίπτωσιν υπό του Διευθυντού υπό του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ. και του Πειθαρχικού Συμβουλίου εις άπαν το προσωπικόν αυτού και το των στομικών λεωφορείων των μετόχων εφ' όσον δεν θέλει μεταβληθή ο τρόπος της επιβολής τούτων διά των προβλεπομένων άνω Κανονισμών και Συμβάσεως. Το ως άνω αναφερόμενον Πειθαρχικόν

Συμβούλιον είναι το προβλεπόμενον υπό του άρθρ. 15 του β.δ. της 25-6-1956 "περί εκδόσεως Κανονισμού Προσωπικού των ΚΤΕΛ κλπ." του ενός μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου του ΚΤΕΛ αντικαθισταμένου υπό ενός μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ.

3. Παραβάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ. προς καταρτισμόν ισολογισμού εκάστου έτους τιμωρείται διά προστίμου μέχρι 50.000 δραχμών επιβαλλομένου υπό του Υπουργού των Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων υπέρ του Δημοσίου.

4. Μέτοχος του Ο.Α.Σ.Θ. μη καταβάλλων εγκαίρως την κατά την διάταξιν της παρ. 1 του άρθρ. 16 του παρόντος ν.δ. προβλεπομένην εισφοράν τιμωρείται δι' αφορισέως της οδείας κυκλοφορίας του λεωφορείου επί ένα μήνα δι' ανεκκλήτου αποφάσεως του Νομάρχου Θεσσαλονίκης.

Άρθρο 36

Άρθρ. 36.

Η ισχύς του παρόντος άρχεται από της δημοσιεύσεώς του εις την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο :ΣΥΜΒΑΣΗ

ΚΕΙΜΕΝΟΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Άρθρ. 1.

Διά της παρούσης συμβάσεως και υπό τους εν αυτή αναφερομένους όρους το Ελληνικόν Δημόσιον παραχωρεί εις τον Οργανισμόν Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης κολούμενον εφεξής Ο.Α.Σ.Θ. διά περίοδον αρχομένην από της χρονολογίας της παρούσης και λήγουσαν την 31ην Δεκεμβρίου 1981 το αποκλειστικόν δικαίωμα της μεταφοράς διά λεωφορείων επί πληρωμή κομίστρου κατ' επιβότην εις οπάσας τας λεωφορειακάς γραμμάς και οδούς της πόλεως Θεσσαλονίκης και των Προαστείων της τας περιλαμβανομένου εις την αστικήν περιοχήν ταύτης κειμένην εντός περιφερείας κύκλου ακτίνας δέκα (10) χιλιομέτρων από του Λευκού Πύργου, υπό την επιφύλαξιν των διατάξεων της παρ. 1 του άρθρ. 22 και του άρθρ. 26 του ιδρυτικού "περί Ο.Α.Σ.Θ." ν.δ. Το δικαίωμα τούτο της μεταφοράς σκεύεται ή ασκηθήσεται διά θερμικών λεωφορείων είτε δι' ηλεκτροκινήτων λεωφορείων μετό κεραίας είτε διά λεωφορείων αμφοτέρων των συστημάτων έλξεως είτε βάσει οιοδήποτε συστήματος έλξεως. Η ημέρα της υπογραφής της παρούσης συμβάσεως λογίζεται εις πάσας περιπτώσιν ως χρονολογία παρούσης συμβάσεως.

Άρθρ. 2.

1. Από της χρονολογίας της παρούσης και καθ' όλον τον χρόνον της διαρκείας της ισχύος της παραχωρήσεως, απογορεύεται εις τρίτους η διενέργεια μεταφοράς προσώπων διά λεωφορείων αυτοκινήτων επί πληρωμή κομίστρου κατ' επιβότην επί των κάτωθι λεωφορειακών γραμμών εις ως κυκλοφορούσαι ήδη τα λεωφορεία των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ. ως και επί πάσης δημιουργηθησομένης γραμμής εντός της διά του άρθρ. 1 της παρούσης καθοριζομένης συμβατικής αστικής περιοχής: 1) Αποθήκη-N. Σιδ/κός Σταθμός. 2) Αποθήκη-Βενιζέλου. 3) Βότση-Βενιζέλου. 4)

Καραμπουρνάκι-Βενιζέλου. 5) Νέο Κρήνη-Βενιζέλου. 6) Κολαμαριά-Βενιζέλου. 7) Κρήνη-Κολαμαριά-Βενιζέλου. 8) 25ης Μαρτίου-Πλατεία Ιωάννου Μεταξά. 10) Χαριλάου-Ν. Σιδ/κος Σταθμός. 11) Χαριλάου-Πυλαία. 12) Κάτω Τούμπα- Πλατεία Ι. Μεταξά. 13) Κάτω Τούμπα-Παλ. Σιδ/κός Σταθμός. 14) Άνω Τούμπα-Πλατ. Ι. Μεταξά. 15) 40 Εκκλησιαι -Διογώνιος-40 Εκκλησιαι. 16) Ευαγγελίστρια- Διογώνιος-Ευαγγελίστρια. 17) Πλατ. Δικαστηρίων-Τριανδρία. 18) Αριστοτέλους- Ελευθέρια. 19) Αριστοτέλους-Ν. Κορδελιά. 20) Αριστοτέλους-Ν. Μαινεμένη. 21) Αριστοτέλους-Εύοσμος (Κουκλουτζά). 22) Ιουστινιανού-Ακρόπολις. 23) Ιουστινιανού-Άγιοι Ανάργυροι. 24) Ιουστινιανού-Χίλια Δένδρα. 25) Ίωνος Δραγούμη-Νεάπολις. 26) Ίωνος Δραγούμη-Βάρνα. 27) Ίωνος Δραγούμη-Σταυρούπολις. 28) Ίωνος Δραγούμη-Συκιές. 29) Ίωνος Δραγούμη-Πολίχνη. Τοπογραφικών διάγραμμα περιλαμβάνον τας γραμμάς τούτας, τας αφετηρίας τα τέρματα και τας διαδρομάς τούτων θα προσερτηθή τη παρούση κατά την υπογραφήν αυτής.

2. Μέχρις ολοκληρώσεως της υπό του ιδρυτικού "περί Ο.Α.Σ.Θ." ν.δ. προβλεπομένης αντικαταστάσεως ή της εξαγοράς υπό του Ο.Α.Σ.Θ. των λεωφορείων των μετόχων ότινα ήδη κυκλοφορούσι εντός της ως άνω αστικής περιοχής, το δικαίωμα της διενεργείας λεωφορικής συγκοινωνίας εντός της περιοχής τούτης ασκείται και διά των λεωφορείων των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ.

3. Ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να εξυπηρετή τας εν τη παρ. 1 γραμμάς και να εγκαθιστά λεωφορειακήν συγκοινωνίαν και επί ετέρων πλην των ανωτέρω γραμμών της αστικής περιοχής της Θεσ/νίκης κατόπιν αποφάσεως του Υπουργού των Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων υπό τας εν τω άρθρ. 14 της παρούσης καθοριζόμενας προϋποθέσεις.

4. Προς εξυπηρέτησιν συγκοινωνιών ή κυκλοφοριακών αναγκών ή προς αποσυφόρησιν του κέντρου της πόλεως εκ της κυκλοφορίας ή προς βελτίωσιν των συνθηκών εκμεταλλεύσεως, ο Ο.Α.Σ.Θ. δύναται μετ' έγκρισιν του Υπουργού Βορείου Ελλάδος να συγχωνεύη λεωφορειακάς γραμμάς μεταξύ των, να καταργή ή να μεταβάλλη αφετηρίας, τέρματα, διαδρομάς και στάσεις ή και να καθορίζη νέας τοιαύτας.

Άρθρ. 3.

1. Εντός εξ (6) μηνών από της χρονολογίας της παρούσης ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να υποβάλλη προς τον Υπουργόν Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων τους κατά το άρθρ. 6 παρ. 12 του ιδρυτικού "Ο.Α.Σ.Θ." ν.δ. προβλεπομένους Κανονισμούς προς έγκρισιν.

2. Εντός τριών μηνών από της υποβολής των ως άνω Κανονισμών ο Υπουργός των Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων δι' αποφάσεών του εγκρίνει τούτους ως έχουν ή τροποποιημένους και μεριμνά διά την δημοσίευσίν των εις την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3. Αι διατάξεις των παρ. 12 έως 15 του άρθρ. 6 του ιδρυτικού "περί Ο.Α.Σ.Θ." ν.δ., αποτελούσι περιεχόμενον της παρούσης συμβάσεως.

Άρθρ. 4.

Διά την τοποθέτησιν νέων λεωφορείων αυτοκινήτων του Ο.Α.Σ.Θ., θερμικών ή και ηλεκτροκινήτων, την αντικατάστασιν των ήδη κυκλοφορούντων λεωφορείων των μετόχων και την μετά τούτα αντικατάστασιν των λεωφορείων αυτού, ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να σχηματίση το αναγκαίον κεφάλαιον εκ των κάτωθι στοιχείων: α) Από την προβλεπομένη αρχικήν εισφοράν εκ δραχ. τριάκοντα χιλιάδων (30.000) κατά ακέραιον λεωφορείον των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ. ή την τυχόν απαιτηθησομένην νέαν τοιούτην. Αι εν λόγω εισφοραί υπόκεινται εις τα υπό της παρ. 2 του άρθρ. 15 του Κώδικος Χαρτοσήμου, ως ισχύει προβλεπόμενα τέλη. β) Από κράτησιν 4% έως 12%, βαρύνουσαν ισοδύναμα κατά μήνα άπαντα τα λεωφορεία, επί των ακαθαρσίτων μεν εισπράξεων τούτων μέχρι της εξαγοράς των υπό του Ο.Α.Σ.Θ. μετά δε ταύτην εκ των κερδών των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ. και μέχρι τελείας αποπληρωμής των διά την λειτουργίαν τούτου μεταφορικών μέσων και εγκαταστάσεων. γ) Από τα κέρδη των λεωφορείων αυτοκινήτων, ότινα θα τεθώσι υπό του Ο.Α.Σ.Θ. εις

κυκλοφορίαν κατά τας διατάξεις του άρθρου 5 της παρούσης και μέχρις ολοκληρώσεως της αντικαταστάσεως ή εξαγοράς των ατομικών λεωφορείων των μετόχων διά τοιούτων της ιδιοκτησίας του Ο.Α.Σ.Θ. δ) Από την κρύτησιν του κονδυλίου αποσβέσεως των λεωφορείων ιδιοκτησίας του Ο.Α.Σ.Θ. υπολογιζόμενου εκδότης εις το κόστολόγιον των εισηγηρίων και θεωρουμένου ανανεώσεως, όπερ σχηματίζεται εκ κρατήσεως ποσοστού επί των καθαρών κερδών του Ο.Α.Σ.Θ. κατά τας διατάξεις του άρθρου 19 παρ. 2 του ιδρυτικού "περί Ο.Α.Σ.Θ." Νόμου.

Άρθρο. 5.

Εντός οκτώ μηνών από της εγκρίσεως του σχεδίου λεωφορείου κατά το άρθρο 8 παρ. 4 της παρούσης συμβάσεως ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται όπως θέση εις κυκλοφορίαν το ολιγώτερον 15 πετρελαιοκίνητα λεωφορεία αυτοκίνητα της ιδιοκτησίας του. Από της χρονολογίας κυκλοφορίας απάντων των λεωφορείων τούτων ή από της εκδόσεως της κατά το άρθρο 23 του ιδρυτικού περί Ο.Α.Σ.Θ. ν.δ/τος προβλεπομένης αποσβέσεως παύει οριστικώς η λειτουργία των Τροχιοδρομικών οχημάτων και επί των γραμμών: Αποθήκης-Πλατείας Ι. Μεταξά, Χαριλάου-Πλατείας Ι. Μεταξά, Χαριλάου-Αποθήκης καταργουμένης οριστικώς της υπηρεσίας των Τροχιοδρόμων Θεσ/νίκης επ' οιασδήποτε γραμμής.

Άρθρο. 6.

1. Εις περίπτωσιν καθ' ην το ηγλικόν της διαιρέσεως του αριθμού των μεταφερθέντων εντός ενός εξαμήνου επιβατών εις οιαδήποτε λεωφορειακήν γραμμήν διά του συνολικού αριθμού των διανυθέντων κατά το αυτό εξαμήνον χιλιομέτρων υπό πάντων των λεωφορείων της γραμμής ταύτης είναι μεγαλύτερον του 8 διά τύπον λεωφορείου μέχρι 59 θέσεων του 10 διά τύπον από 60 μέχρις 85 θέσεων και του 12 διά τύπον ηλεκτροκίνητου λεωφορείου από 86 μέχρις 100 θέσεων τότε ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται εις άμεσον ενίσχυσιν της λεωφορειακής ταύτης γραμμής διά των αναγκασιούτων επί πλέον λεωφορείων.

2. Ανεξαρτήτως της διατάξεως της προηγουμένης παραγράφου ο Υπουργός των Συγκοινωνιών και Δημ. Έργων ή το παρ' αυτού εξουσιοδοτημένον αρμόδιον όργανον θα κανονίζει τας ώρας των δρομολογίων εις τας διαφόρους γραμμάς. Πάντως τούτα θα ορίζονται ούτως ώστε τα διαστήματα μεταξύ των λεωφορείων να μη είναι μικρότερα: α) Των τεσσάρων λεπτών της ώρας εις τας γραμμάς: Αποθήκη-Σιδ/κος Σταθμός. 25ης Μαρτίου-Πλατ. Ιωαν. Μεταξά. Αποθήκη-Βενιζέλου. Κάτω Τούμπα-Πλατ. Ι. Μεταξά. Χαριλάου-Ν. Σιδ/κός Σταθμός. β) Των πέντε λεπτών της ώρας εις τας γραμμάς: Ίωνος Δραγούμη-Νεάπολις. Αριστοτέλους-Ν. Μαινεμένη. Άνω Τούμπα-Πλατ. Ι. Μεταξά. Ευαγγελίστρια-Διαγώνιος-Ευαγγελίστρια. 40 Εκκλησίαι-Διαγώνιος-40 Εκκλησίαι. γ) Των επτά λεπτών της ώρας εις τας γραμμάς: Ίωνος Δραγούμη- Σταυρούπολις. Καλαμαριά-Βενιζέλου. 25ης Μαρτίου-Σφαγεία. Ν. Κρήνη-Βενιζέλου. Βότση-Βενιζέλου. Ιουστινιανού-Ακρόπολις. Ιουστινιανού-Άγιοι Ανάργυροι. Αριστοτέλους-Ελευθέριος. δ) Των εννέα λεπτών της ώρας εις τας γραμμάς: Αριστοτέλους-Τριανδρία. Ίωνος Δραγούμη-Συκιές. Καραμπουρνάκι-Βενιζέλου. Ίωνος Δραγούμη-Βάρνα. ε) Των δέκα λεπτών της ώρας εις τας γραμμάς: Κρήνη-Καλαμαριά- Βενιζέλου. Ίωνος Δραγούμη-Πολύχνη. Αριστοτέλους-Εύοσμος (Κουκλουτζά). Κάτω Τούμπα-Παλαιός Σιδ/κός Σταθμός. Χαριλάου-Πυλαία. Αριστοτέλους-Κορδελιό. Ιουστινιανού-Χίλια Δένδρα. στ) Προκειμένου περί ηλεκτροκινήτων λεωφορείων, τα μεταξύ τούτων διαστήματα να μη είναι μικρότερα των τριών λεπτών της ώρας εις τας γραμμάς: Αποθήκη-Βενιζέλου. Χαριλάου-Πλατ. Ι. Μεταξά, μετά των τυχόν επεκτάσεών τούτων.

3. Ο Ο.Α.Σ.Θ. δικαιούται να ουξήση την συχνότητα των δρομολογίων και να ετελή εις οιαδήποτε ώραν και γραμμήν οιασδήποτε, επί πλέον των οριζόμενων υπό του Υπουργού των Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων υποχρεωτικών, δρομολόγια.

4. Καθορίζονται οι κάτωθι βασικοί αριθμοί των διατιθεμένων εν συνόλω θέσεων καθημένων και ορθίων επιβατών ως και τού μέσου μεγίστου βαθμού πληρώσεως, διά των οποίων, λαμβανομένης υπ' όψιν και της πραγματοποιουμένης συχνότητας των δρομολογίων, η μεταφορά του Κοινού

ενεργείται υπό κανονικός συνθήκας: α) Διατιθέμενοι θέσεις καθημένων και ορθίων επιβατών υπό του συνόλου των εκάστοτε εν κυκλοφορία λεωφορείων εφ' ολοκλήρου του δικτύου της αστικής περιοχής εξαιρέσει του συγκροτήματος Ακροπόλεως, μετά την εφαρμογήν της παρ. 1 του άρθρου 28 του ιδρυτικού "περί Ο.Α.Σ.Θ." ν.δ. και του άρθρ. 5 της παρούσης

Συμβάσεως.....13.150
Διατηρούμενοι εκάστοτε θέσεις εν εφεδρεία (περίπου).....1.465

Συνολικός αριθμός θέσεων.....14.615
Μέσος μέγιστος βαθμός πληρώσεως $\Pi\mu=0,75...$

β) Διατιθέμενοι θέσεις καθημένων και ορθίων επιβατών υπό του συνόλου των εκάστοτε εν κυκλοφορία λεωφορείων επί των γραμμών του συγκροτήματος

Ακροπόλεως.....444
Διατηρούμενοι εκάστοτε θέσεις εν εφεδρεία (περίπου).....50

Συνολικός αριθμός θέσεων.....494
Μέσος μέγιστος βαθμός πληρώσεως $\Pi\mu=0,75.$

5. Εάν ο πραγματοποιούμενος βαθμός πληρώσεως επί του συνόλου των γραμμών και του συνόλου των λεωφορείων εξαγόμενος βάσει των στοιχείων εκμεταλλεύσεως του προηγούμενου έτους είναι μεγαλύτερος του 0,75 τότε ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να θέσει εις κυκλοφορίαν νέο λεωφορείο ο αριθμός των οποίων υπολογίζεται εκάστοτε κατά τα κατωτέρω. Ως βαθμός πληρώσεως λεωφορείου νοείται εν προκειμένω (διὰ τας συνθήκας Θεσσαλονίκης) το ηλίκαν της διαιρέσεως του αριθμού των μεταφερθέντων επιβατών διὰ του γινόμενου των πραγματοποιηθεισών απλών διαδρομών του λεωφορείου προς μεταφοράς τούτων επί τον αριθμόν των θέσεων του λεωφορείου. Ως αριθμός θέσεων λαμβάνεται ο μέσος όρος των θέσεων καθημένων και ορθίων όλων των κινηθέντων λεωφορείων κατά το υπολογιζόμενον έτος προς πραγματοποιήσιν του συνόλου των διαδρομών κατά το αυτό έτος. Ο πραγματοποιούμενος βαθμός πληρώσεως $\Pi\mu$ θα εξηγείται κατὰ τα ανωτέρω βάσει του τύπου:

$$\begin{aligned} & \text{Ε} \\ & \Pi\mu = \frac{\text{Ε}}{\text{Θ}} \\ & \text{Δ} = \frac{\text{Ε}}{\text{Λ}} \\ & \text{Ενθα,} \end{aligned}$$

Ε. παριστά τον αριθμόν των κατὰ το προηγούμενον έτος μεταφερθέντων επιβατών. Δ. παριστά τον αριθμόν των πραγματοποιηθεισών απλών διαδρομών υπό του συνόλου των κινηθέντων λεωφορείων Λ.Θ παριστά το σύνολον των θέσεων καθημένων και ορθίων των λεωφορείων Λ. Ο αριθμός των επί πλέον απαιτούμενων θέσεων Θν, θα υπολογίζεται βάσει του τύπου:

$$\begin{aligned} & \Pi\mu - \Pi\mu \\ & \Theta\mu = \Theta \cdot \frac{\Pi\mu - \Pi\mu}{\Pi\mu} \\ & \Pi\mu \end{aligned}$$

Ενθα $\Pi\mu = 0,75.$

6. Ο αριθμός των νέων λεωφορείων Λν άπαια ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να θέσει εις κυκλοφορίαν θα υπολογίζεται βάσει του τύπου:

$$\begin{aligned} & \Theta\mu \\ & \Lambda\mu = \frac{\Theta\mu}{\Theta\tau} \\ & \Theta\tau \end{aligned}$$

Ενθα $\Theta\tau$ θα είναι ο αριθμός των θέσεων (καθημένων και ορθίων) του επικρατούντος τύπου λεωφορείου ή του καθορισμένου υπό του Υπουργού των Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων τη προτάσει του ΟΑΣΘ προσφόρου διὰ την εκμετάλευσιν τας ανάγκας του κοινού και τας συνθήκας κυκλοφορίας ταιούτου. Εάν η διαίρεσις περιέχη κλάσμα μικρότερον του 0,4 λεωφορείου

τούτο σμελείται εάν δε το κλάσμα είναι ίσον ή μεγαλύτερον του 0,4 προστίθεται εν λεωφορείον του αυτού τύπου.

7. Ο ως άνω υπολογισμός των νέων λεωφορείων ενεργείται εντός του μηνός Ιανουαρίου εκάστου νέου έτους αρχής γινομένης από του Ιανουαρίου 1960 η δε θέσις εις κυκλοφορίαν των νέων λεωφορείων δέον να έχη συντελεστή μέχρι της 30ης Ιουνίου εκάστου έτους.

8. Ανεξαρτήτως των ανωτέρω η εις λεωφορεία δύναμις του ΟΑΣΘ δεν δύνανται να είναι μικρότερα των 250 εις περίπτωσιν θερμικών λεωφορείων. Εις περίπτωσιν εγκαταστάσεως θερμικών και ηλεκτροκινήτων λεωφορείων ο αριθμός ούτος μειούται αναλόγως της αντιστοιχίας των θέσεων του ηλεκτροκινήτου προς τα θερμικών λεωφορείων. Ο ΟΑΣΘ δικαιούται να θέτη οποτεδήποτε κρίνη σκόπιμον οσοδήποτε λεωφορεία του προσφάρου εκάστοτε τύπου προς εξυπηρέτησιν των αναγκών της συγκοινωνίας.

9. Ο προστιθέμενος εκάστοτε αριθμός νέων λεωφορείων θα είναι ιδιοκτησίας του ΟΑΣΘ.

10. Ο ΟΑΣΘ δικαιούται να θέτη εις κυκλοφορίαν οσοδήποτε ιδιωτικής χρήσεως φορτηγά συνεργεία ή ειδικά αυτοκίνητα είναι απαραίτητα αποκλειστικώς διά τας αναγκάς του.

Άρθρ.7.

1. Υπό την επιφύλαξιν των διατάξεων της παρ. 3 του παρόντος άρθρου τα δυνάμει αδείας κυκλοφορίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών κατά την χρονολογίαν της παρούσης κυκλοφορούντα λεωφορεία των μετόχων του ΟΑΣΘ αντικαθίσταται υποχρεωτικώς υπό τούτου μετά πάροδον 12ετίας αφ' ης ετέθησαν το πρώτον εις κυκλοφορίαν ως λεωφορεία σχηματοειδόμενα κατά τας κειμένas διατάξεις. Αι εντός του αυτού εκάστοτε ημερολογιακού έτους λέγουσαι άδειαι κυκλοφορίας λόγω συμπληρώσεως της 12ετίας θεωρούνται ως λήγουσαι την αυτήν δι' άπαντα τα λεωφορεία ημερομηνίαν καθοριζομένην εφ' άπαξ δι' έκαστον έτος υπό του Διοικητ. Συμβουλίου του ΟΑΣΘ. Τα υπό αντικατάστασιν λεωφορεία θα κυκλοφορώσι μέχρι της ημερομηνίας ταύτης δυναμένης να ορίζηται και προ της λήξεως της 12ετίας ο δε ΟΑΣΘ υποχρεούται όπως κατά την ως άνω κοινήν δι' άπαντα τα λεωφορεία ημερομηνίαν λήξεως της αδείας των, οριζομένην το πολύ μέχρι 31ης Δεκεμβρίου του αυτού έτους θέτη εις κυκλοφορίαν άπαντα τα νέα λεωφορεία εις αντικατάστασιν των αποσυρωμένων.

2. Τα κατά το εδάφιον έβδομον της παρ. 2 του άρθρου 17 του ιδρυτικού " περί ΟΑΣΘ" ν.δ. εξαγοραζόμενα υπό του ΟΑΣΘ λεωφορεία των μετόχων αντικαθίσταται κατά τον αυτόν ως άνω τρόπον το αργότερον μετά πάροδον 15ετίας αφ' ης ετέθησαν το πρώτον εις κυκλοφορίαν ως λεωφορεία υπό τους εν τω αυτώ εδάφίω της αύτης ως άνω παραγράφους όρους και πάντως υπό την επιφύλαξιν των διατάξεων της παρ. 3 του παρόντος άρθρου. Την εξαγοράν των λεωφορείων των μετόχων γνωστοποιεί ο ΟΑΣΘ. προς τον Υπουργόν των Συγκοινωνιών και Δημοσίων έργων εντός μηνός από της διενεργείας της. Η αντικατάστασις των νέων λεωφορείων του ΟΑΣΘ άτινα ούτος κατά τας διατάξεις της παρούσης συμβάσεως θα θέση εις κυκλοφορίαν ενεργείται ομοίως με πάροδον 15ετίας αφ' ης θα τεθώσι το πρώτον εις κυκλοφορίαν εφαρμοζομένων αναλόγως των διατάξεων της παρ. 1 του παρόντος άρθρου. Η νέα αύτη αντικατάστασις θα γίνη και πάλιν διά θερμικών λεωφορείων εκτός αν ήθελεν αποφασισθή κατά τας διατάξεις της επομένης παραγράφου εντός του έτους 1970 η κατ' ανάλογον τρόπον εγκαταστάσις υπηρεσίας ηλεκτρικών διά κεραίας λεωφορείων ή τοιαύτης βάσει οιοιδήποτε άλλοι συστήματος έλξεως οπότε αύτη ενεργείται κατά περίπτωσιν διά θερμικών ή ηλεκτρικών λεωφορείων ή δι' αμφοτέρων.

3. Υπό του Υπουργού των Συγκοινωνιών και Δημ. Έργων συγκροτείται Επιτροπή αποτελουμένη: α) Εκ δύο Ανωτέρων Τεχνικών Υπαλλήλων της γενικής Διευθύνσεως Μεταφορών του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Δημ. έργων ων ο μεν εις της Υπηρεσίας Αυτοκινήτων ο δε έτερος της Υπηρεσίας Σιδηροδρόμων και τροχιοδρόμων. β) Εξ ενός Τεχνικού Υπαλλήλου της Γεν. Δ/σεως Δημ. Έργων του αυτού Υπουργείου εκ των ασχολουμένων περί τα κυκλοφοριακά ζητήματα. γ) Εκ του Προϊσταμένου της επιθεωρήσεως Ελάγχου Συγκοινωνιών Μακεδονίας ή ετέρου Τεχνικού Υπαλλήλου της αύτης

Υπηρεσίας. δ) Εξ ενός εκπροσώπου του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος ορισθησμένου υπ' αυτού. Πρόεδρος της Επιτροπής ορίζεται ο ανώτερος κατά βαθμόν εκ των Δημοσίων Υπαλλήλων εν περιπτώσει δε ομοιοβάθμων ο αρχαιότερος τούτων. Η Επιτροπή θέλει συλλέξει στατιστικά στοιχεία της επιβατικής κινήσεως και των διακυμάνσεων αυτής κατά την διάρκειαν της ημερησίας εργασίας των λεωφορείων και του τροχιοδρόμου εν Θεσσαλονίκη επί των δύο κυρίων γραμμών Αποθήκης - Οδού Βενιζέλου και Χαριλάου- Πλατείας Ιωάννου Μεταξά ως και επί των γραμμών αιτήσεις κείνται κατά πρόεξασιν ή δικλῶσιν τούτων προς δε και επί των υπολοίπων γραμμών του δικτύου της αστικής περιοχής Θεσσαλονίκης. Τα στοιχεία τούτα θα αφορώσι την εκμετάλευσιν των δύο πλήρων ετών 1957 και 1958. Η επιτροπή λαμβάνουσα υπ' όψιν και τα ως άνω στοιχεία θα μελετήσῃ και θα αποφασίσῃ ἐάν τεχνικῶς πολεοδομικῶς οικονομικῶς και σὸ πό πάσης ἄλλης πλευρᾶς θα εἶναι ἐνδεδειγμένη συμφέρουσα και ἐφαρμοσίμος ἡ ἐγκατάστασις ηλεκτρικῶν διὰ κεραίας λεωφορείων εἰς τας ως άνω δύο κυρίας γραμμάς ἐνδεχόμενως ἐπεκτεινομένας μέχρι τοῦ νέου σιδηροδρομικοῦ σταθμοῦ ἢ και εἰς τας διακλαδώσεις ἢ ἐπέκτασεις τούτων προς δε και εἰς τας υπολοίπους γραμμάς τοῦ δικτύου ως και ἐάν ἡ ὑπηρεσία των διὰ κεραίας ηλεκτρικῶν λεωφορείων θα εἶναι ἐξυηρητικωτέρα διὰ τας συγκοινωνιακὰς ἀνάγκας και ἐπωφελεστέρα διὰ το κοινόν και τὴν ἐκμετάλευσιν. Ἡ ἀπόφασις τῆς Επιτροπῆς λαμβανομένη παμψηφεί ἢ διὰ ψήφων 3 κατὰ 2 ὑπόκειται εἰς τὴν κρίσιν τοῦ Υπουργοῦ. Ἡ ἀπόφασις τῆς Επιτροπῆς ὑποβληθήσεται μέχρι 20 Σεπτεμβρίου 1959 ὁ δε Υπουργὸς των συγκοινωνιῶν και Δημ. Ἔργων ἀποφασίζει μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1959 ἀνακοινῶν τὴν ἀπόφασίν τοῦ εἰς τὸν ΟΑΣΘ. Εἰς τὴν ἀπόφασιν ταύτην θα ἀναφέρονται ρητῶς αἱ γραφαὶ εἰς ας ἐγκαταστάσεις ἡ νέα Ὑπηρεσία μετὰ των σφετηριῶν και τερμῶν αὐτῶν ὁ ἀριθμὸς των ηλεκτρικῶν λεωφορείων ὅτινα θα ἐξηγηρητῶσιν ταύτην ἡ ἀντιστοιχία τοῦ ἀριθμοῦ τούτων προς τὰ θερμικὰ λεωφορεία ἐάν τα πρῶτα δὲν θα εἶναι τοῦ αὐτοῦ ἀριθμοῦ θέσεων προς τὰ δεύτερα και ὁ τύπος των ηλεκτρ. διὰ κεραίας λεωφορείων. Ὁ ΟΑΣΘ ἐν περιπτώσει λήψεως ἀποφάσεως περὶ ἐγκαταστάσεως των ηλεκτρ. λεωφορείων ὑποχρεοῦται νὰ προβάλῃ εἰς τὴν προμήθειαν τοῦ τροχοῦ υλικοῦ και εἰς τας ἀπαιτούμενας διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς ὑπηρεσίας ταύτης ἐπιγείους και ἐναερίους ἐγκαταστάσεις. Ἡ θέσις εἰς κυκλοφορίαν των λεωφορείων τούτων θα λάβῃ χώραν τὴν 1ην Ἰουλίου 1961. Πάσα λεπτομέρεια σφοδρῶς εἰς τὴν ἐκμετάλευσιν τῆς νέας ταύτης Ὑπηρεσίας εἰς τας δαπάνας ἐγκαταστάσεων και ἐκμεταλλεύσεως αὐτῆς εἰς τὸν καθορισμὸν τοῦ κομίστρου ἐφ' ὅσον τούτο δὲν καθορίζεται σαφῶς ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει και διὰ τὴν Ὑπηρεσίαν των Ηλεκτρ. Λεωφορείων ρυθμίζεται δι' ἀποφάσεων τοῦ Υπουργοῦ των Συγκοινωνιῶν και Δημ. ἔργων τὴν προτάσει ἢ μὴ τοῦ ΟΑΣΘ διαφυλασσόμενου ως ἐπιχειρηματικοῦ κέρδους τοῦ ΟΑΣΘ τοῦ καθοριζομένου ἐν ἀρθρ. 13 (Κεφαλ. Δ' Ἐπιχειρηματικὸν κέρδος) τῆς παρούσης και ἐφαρμοζομένου κατὰ τὰ λοιπὰ κατ' ἀναλογίαν των σχετικῶν διατάξεων τῆς συμβάσεως. Διὰ τὴν συλλογὴν των απαιτούμενων ως άνω στατιστικῶν στοιχείων διατίθενται εἰς τὴν Επιτροπὴν μέχρι 20 ὑπάλληλοι τῆς ὑπηρεσίας τροχιοδρόμων Θεσ/νίκης ἐκ των 315 προβλεπομένων νὰ ἐνταχθῶσιν εἰς τὸν ΟΑΣΘ οἵτινες καθοριζόμενοι δι' ἀποφάσεως τοῦ Υπουργοῦ Βορείου Ἑλλάδος θα προσφέρωσι μέχρι 31-12-1957 τας ὑπηρεσίας των κατὰ τας ὁδηγίας τοῦ ἐκ των μελῶν τῆς Επιτροπῆς Προϊσταμένου τῆς Επιθεωρήσεως Ἐλάγχου Συγκοινωνιῶν Μακεδονίας ὑπὸ τὴν ἐπιμέλειαν και ἐποπτείαν τοῦ οὐοίου θα ληφθῶσι τὰ στοιχεῖα τούτα. Ἀπὸ 1-1-1958 ὁπότε τὸ προσωπικὸν τῆς ΥΤΘ θα ἔχῃ προσληφθῇ εἰς τὸν ΟΑΣΘ εἰς τὴν διῶθεσιν τῆς Επιτροπῆς τίθενται ὑπάλληλοι τοῦ ΟΑΣΘ.

4. Ἀποφασιζομένης τῆς ἐγκαταστάσεως ὑπηρεσίας ηλεκτρικῶν διὰ κεραίας λεωφορείων κατὰ τας διατάξεις τοῦ παρόντος ἐπιτρέπεται εἰς τὸν Υπουργὸν των Συγκοινωνιῶν και Δημοσίων ἔργων νὰ προβαίῃ δι' ἀποφάσεως τοῦ εἰς ἀπαλλοτριώσεις των ἀπαραίτητων γηπέδων και ἐν γένει πάσης φύσεως ἀκινήτων δαπάναις τοῦ ΟΑΣΘ ἐφαρμοζομένων ὅσον ἀφορᾷ τὴν διδουκασίαν και τὸν τρόπον ἀποζημιώσεως των περὶ ἀπαλλοτριώσεως διατάξεων ἐπὶ σκοπῷ κατασκευῆς ἔργων κοινῆς ὠφελείας. Ἰδιοκτῆται ἢ κάτοχοι ἀγροτικῶν ἢ αστικῶν κτημάτων ὑποχρεοῦνται νὰ ἐπιτρέπωσι πάντοτε τὴν διῶθασιν ἐναερίων γραμμῶν ἢ καλωδίων τὴν τοποθέτησιν στύλων, υποστηρίγμων και ἀσβερίων τὴν τοποθέτησιν ὑπογείων καλωδίων και γενικῶς παν ὅτι ἀναγκαῖοι διὰ τὴν χρῆσιν ἢ ἐπιδιόρθωσιν των τοιούτων ἔργων και τὴν ἀναγκαῖον ἐπιστοσίαν προς συντήρησιν αὐτῶν. Ἐν περιπτώσει δημιουργίας ὑποχρεώσεως ἀποζημιώσεως αὕτη καταβάλλεται ὑπὸ τοῦ ΟΑΣΘ και ὀρίζεται κατὰ τὴν ἐρευνῆς ὑπὸ Επιτροπῆς ὀριζομένης ὑπὸ

του Υπουργού των Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων.

Άρθρ. 8.

1. Το εις αντικατάστασιν των παλαιών ατομικών λεωφορείων των μετοχών τιθέμενο υπό του ΟΑΣΘ εις κυκλοφορίαν νέα λεωφορεία έσσονται θερμικά συγχρονισμένα ενιαίου και προσφόρου διά την εκμετάλλευσιν τύπου 60-80 συνολικώς θέσεων καθημένων και ορθίων εξ ων 24 θέσεις καθημένων πλην των λεωφορείων του συγκροτήματος των γραμμών Ακροπόλεως ων ο αριθμός των θέσεων δεν θα υπερβαίνει εν συνόλω τας 45 ο δε αριθμός των θέσεων των καθημένων θα είναι 24. Ο τύπος των λεωφορείων Ακροπόλεως δύναται να μεταβληθή αδεία του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων εφ' όσον θα επιτρέπουν αι οδικαί συνθήκαι διά διανοίξεως των προς την Ακρόπολιν οδών προσπελάσεως.

2. Του αυτού ως άνω ενιαίου τύπου 60-85 θέσεων έσσονται και κατά τας διατάξεις του αρθρ. 5 παρ. 1 της παρούσης τιθέμενα λεωφορεία ιδιοκτησίας του ΟΑΣΘ.

3. Τα κύρια χαρακτηριστικά στοιχεία των ως άνω τύπων έσσονται:

Δι' ολόκληρον Διά το συγκρότημα
το δίκτυον: Ακροπόλεως:

Μέγιστον μήκος οχήματος ουχί μεγαλύτερον των μέτρων	11	8
Μέγιστον πλάτος αμαξώματος μέτρα	2,50	2,40
Ελάχιστον εσωτερικόν ύψος αμαξώματος μέτρα	2,00	1,90
Άμαξα μεταλλική κλειστή προωθμένης οδηγήσεως αυτοφερομένης ημιοτοφερομένης ή μη κατασκευής. Συνολικός αριθμός καθημένων και ορθίων επιβατών (μετά του οδηγού και εισπράκτορος)	60-85	39-45
Αριθμός θέσεων καθημένων (μετά οδηγού)	24	34
Μέγιστος αριθμός ορθίων ανά τετραγωνικόν μέτρον ωφελίμου επιφανεάς διαπέδου αμάξης	6	6
Κούσιμον κινητήρος	Πετρέλαιον	Πετρέλαιον
Διαρκής ισχύς κινητήρος ανά τόννον μέγιστον		
Μικτού βόρους του λεωφορείου ήτοι κατ' ελάχιστον	10	12
Υπολογιζόμενον βάρος επιβαταών (προς καθορισμόν του μεγίστου μικτού βόρους) κατ' ελαιστον χιλιόγρ.	5600	3100

4. Ο ΟΑΣΘ υποχρεούται όπως ενός διμήνου από της ισχύος της παρούσης συμβάσεως υποβάλη σχέδιον λεωφορείου εν κατόψει και τομή μετά των αναγκαίων λεπτομερειών προς έγκρισιν υπό του Υπουργού των Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων. Δια πάσαν μελλοντικήν θέσιν εις κυκλοφορίαν παρά του ανωτέρω εγκριθησομένου ο ΟΑΣΘ υποχρεούται ωσαύτως εκάστοτε να υποβάλλη προς το Υπουργείον Συγκοινωνιών και Δημ. Έργων σχέδιον του νέου τούτου τύπου λεωφορείου προς έγκρισιν.

Άρθρ. 9.

1. Ο ΟΑΣΘ υποχρεούται από της χρονολογίας τοποθετήσεως των κατά το άρθρ. 5 της παρούσης νέων λεωφορείων του εν πάση δε περιπτώσει από της 1ης Ιανουαρίου 1958 να προσβάλη εκ του προσωπικού της καταργουμένης υπηρεσίας Τροchioδρόμων Θεσσαλονίκης (ΥΤΘ) τους έχοντας κατά την κατά περίπτωσιν ως άνω χρονολογίαν πραγματικών χρόνων υπηρεσίας μέχρι 15 ετών ως επίσης και τους έχοντας τοιούτον χρόνον άνω των 15 ετών γεννηθέντας όμως μετά την 31 Δεκεμβρίου 1912. Εν πάση περιπτώσει ο αριθμός των προσληφθησομένων δεν δύναται να υπερβή κατ' ανώτατον όριον τους 315 εργατοϋπαλλήλους. Οι λοιποί εκ της υπηρεσίας ταύτης απολυόμενοι από της κατά περίπτωσιν ως άνω χρονολογίας συνταξιοδοτηθήσονται υπό του Ιδρύματος Κοινωνικών Ασφαλίσεων (ΙΚΑ) κατά τας διατάξεις του Καταστατικού του Ταμείου Συντάξεων και Προνοίας Προσωπικού Τροchioδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσ/νίκης λογιζομένων τούτων αποκλειστικώς και μόνον διά την θεμελίωσιν του δικαιώματος συνταξιοδοτήσεως των ως άνω εξερχομένων λόγω καταργήσεως θέσεως. Εκ των άνω εργατοϋπαλλήλων οι έχοντες προϋποθέσεις συνταξιοδοτήσεως βάσει των διατάξεων του Τ.Σ.Π.Τ.Η.Θ. δύναται προς της εις τον Ο.Α.Σ.Θ.

εντάξεως των να αιτήσων την συνταξιοδότηση των παρὰ του Ι.Κ.Α. κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παρούσης παρογράφου μειωμένου ἀντιστοίχως τοῦ ἀριθμοῦ των παρὰ τοῦ Ο.Α.Σ.Θ. προσληφθεσμένων ἐργατοῦπαλλήλων. Αἱ παρ. παρ. 1 ἕως 4 τοῦ ἀρθρ. 24 τοῦ ἰδρυτικοῦ " περὶ Ο.Α.Σ.Θ." ν.δ. αποτελοῦσι περιεχόμενον τῆς παρούσης συμβάσεως.

2. Ἀπὸ τῆς κατὰ τὴν παρ. 1 τοῦ παρόντος ἀρθροῦ κατὰ περίπτωσιν ἡμερομηνίαν προσλήψεως τοῦ προσωπικοῦ τῆς Υ.Τ.Θ. εἰς τὸν Ο.Α.Σ.Θ. τούτο ἀποτελεῖ προσωπικὸν τοῦ Ο.Α.Σ.Θ. καὶ ἐντάσσεται εἰς αὐτὸν μισθοδοτεῖται παρ' αὐτοῦ καὶ ὑπέχει τὰς ἐκ τῆς συμβάσεως ἐργασίας υποχρεώσεις καὶ δικαιώματα.

3. Ἀπὸ τῆς ἐντάξεως τοῦ το ἀνωτέρω Πρωσοπικὸν ὑπόκειται εἰς τοὺς κανονισμοὺς προσωπικοῦ τοῦ Ὄργανισμοῦ ἡ δὲ ἐργασιακὴ τοῦ σχέσις εἶναι ἰδιωτικοῦ δικαίου. Ἐν περιπτώσει καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἐργασίας ὁ Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεοῦται εἰς τὴν καταβολὴν τῆς ἀποζημιώσεως τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τοῦ ν. 2112/1920 ὡς ἐτροποποιήθη μετὰγενεστέρως. Ὡς χρόνος καταρτίσεως τῆς ἐργασιακῆς συμβάσεως διὰ τὴν καταβολὴν τῆς ἀποζημιώσεως θεωρεῖται ὁ χρόνος τῆς προσλήψεως τοῦ υπαλλήλου εἰς τὴν ἐκμετῶλευσιν των Τροχιοδρόμων Θεσσαλονίκης. Ὁ Ο.Α.Σ.Θ. δὲν δύναται νὰ καταγγεῖλῃ τὴν σύμβασιν ἐργασίας τοῦ κατὰ τὴν παρ. 1 τοῦ παρόντος ἀρθροῦ ἐντασσόμενου προσωπικοῦ τῆς Υ.Τ.Θ. προ τῆς ἐγκρίσεως των διὰ τοῦ ἀρθρ. 6 τοῦ ἰδρυτικοῦ "περὶ Ο.Α.Σ.Θ." ν.δ. καὶ τοῦ ἀρθρ. 3 τῆς παρούσης συμβάσεως προβλεπομένων κανονισμῶν ὑπὸ τὰς διατάξεις των ὁποίων καὶ μόνον δύναται νὰ καταγγεῖλῃ ἡ σύμβασιν ἐργασίας.

4. Ἀπὸ τῆς ἐντάξεως των κατὰ τὴν παρ. 2 τοῦ παρόντος ἀρθροῦ οἱ ὡς ἄνω ὑπάλληλοι χρησιμοποιοῦνται εἰς τὸν Ο.Α.Σ.Θ. καθ' ὃν τρόπον κρίνει οὗτος πρὸςφορον διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ τοποθετῶν κατὰ τὸ δυνατόν τοὺς οδηγούς λεωφορείων ἐφ' ὅσον ἔχουν τὰ νόμιμα προσόντα καὶ ἰκανὴν πείραν καὶ τοὺς εἰσπράκτορας ὡς εἰσπράκτορας λεωφορείων. Κατ' ἐξαιρέσιν οἱ ὑπάλληλοι Γραφείου δὲν δύναται νὰ χρησιμοποιηθῶν ὡς ὁδηγοὶ καὶ εἰσπράκτορες λεωφορείων. Ὡς πρὸς τὸ ἐντασσόμενον εἰς τὸν Ο.Α.Σ.Θ. τεχνικὸν προσωπικὸν τῆς καταργουμένης Υ.Τ.Θ. οὗτος θέλει χρησιμοποιήσει τούτο ἀναλόγως τῆς ἐιδικότητος τοῦ ἐφ' ὅσον διαθέτει ἐγκαταστάσεως τῆς ἐιδικότητος τοῦ ἐφ' ὅσον διαθέτει ἐγκαταστάσεις τῆς ἐιδικότητος καὶ κατηγορίας τοῦ ἐντασσόμενου προσωπικοῦ. Ἡ σχέσις ἐργασίας πάντων τούτων θὰ ὑφίσταται μετὰ τοῦ Ο.Α.Σ.Θ. ἀνεξαρτήτως τοῦ ἐάν θὰ προσφέρωσι τὰς υπηρεσίας των εἰς τὰ ἀτομικὰ λεωφορεῖα των μετόχων κατὰ τὸ μεχρὶ τῆς πλήρους ἀντικαταστάσεως τούτων μεταβατικὸν στάδιον.

Ἄρθρ. 10.

1. Πρὸς τὰ Ἰδρυμα Κοινωνικῶν Ασφαλίσεων (ΙΚΑ) ὑποκατάστατον τοῦ Ταμείου Συντάξεων καὶ Προνοίας Τροχιοδρόμων καὶ Ἡλεκτροφωτισμοῦ Θεσσαλονίκης ὁ Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεοῦται νὰ καταβάλλῃ: α) Τὴν ὑπὸ των διεπουσῶν τὸ ΙΚΑ διατάξεων ἐκάστοτε προβλεπομένην ἐργοδοτικὴν εἰσφορὰν διὰ τὸ ἐντασσόμενον εἰς τὸν Ο.Α.Σ.Θ. προσωπικὸν τῆς Υψηλῆς Τροχιοδρόμων Θεσσαλονίκης. β) Ποσὸν ἐκ δραχμῶν τριῶν ἑκατομμυρίων πεντακοσίων χιλιάδων ἐτησίως πρὸς μερικὴν κάλυψιν ασφαλιστικῶν υποχρεώσεων τοῦ ΙΚΑ ἔναντι πρὸς μερικὴν κάλυψιν ασφαλιστικῶν χιλιάδων ἐτησίως πρὸς μερικὴν κάλυψιν ασφαλιστικῶν υποχρεώσεων τοῦ ΙΚΑ ἔναντι των συνταξιούχων τῆς ΥΤΘ. Τὸ ἀπαιτούμενον ἐκάστοτε ἐπὶ πλέον πρὸς οὐλοκλήρως των ασφαλιστικῶν υποχρεώσεων καλύπτεται ὑπὸ τοῦ κομίστρου συνυπολογιζομένου εἰς τὴν ἐκάστοτε τιμὴν των εἰσπληρίων μερίμνη καὶ διὰ ἀπόφασιν τοῦ Υπουργοῦ των Συγκοινωνιῶν καὶ Δημ. Ἔργων εἰσπράττεται δὲ ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Σ.Θ. καὶ ἀποδίδεται ὑπ' αὐτοῦ κατὰ τὰ ἐν. παρ. 3 τοῦ ἀρθρ. 24 τοῦ ἰδρυτικοῦ "περὶ Ο.Α.Σ.Θ." ν.δ. ἐιδικώτερον προβλεπόμενα. Ἡ υποχρέωσις τῆς καταβολῆς τοῦ ὡς ἄνω ποσοῦ βάρυνουσα ἑκάστον αυτοκίνητον εἴτε των μετόχων εἴτε τοῦ Ο.Α.Σ.Θ. ἔρχεται κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρ. 24 τοῦ ἰδρυτικοῦ "περὶ Ο.Α.Σ.Θ." ν.δ. καὶ λήγει κατὰ τὸν χρόνον λήξεως τῆς παραχωρήσεως (31-12-1981).

2. Πέραν των ἐν ἐδαφίοις α καὶ β τῆς προηγούμενης παραγράφου % φερομένων εἰσφορῶν εἰς οὐδεμίαν ἑτέραν εἰσφορὰν ὑπόκειται ὁ Ο.Α.Σ.Θ. πρὸς τὸ ΙΚΑ καὶ πρὸς τὸ Ταμεῖον καὶ δι' ὁμοφύτους τοὺς κλάδους τούτου Συντάξεως καὶ Προνοίας.

Άρθρ. 11.

1. Προς το προσωπικό της καταργουμένης υπηρεσίας Τροχιοδρόμων όπερ κατά τας διατάξεις της παρούσης συμβάσεως ενταχθήσεται εις τον ΟΑΣΘ θα καταβάλληται ο εκάστοτε υπό των οικείων συλλογικών συμβάσεων Υπουργικών Αποφάσεων και Διοικητικών αποφάσεων προβλεπόμενος μισθός διὰ την θέσιν ην θα καταλάβη του προσωπικού των αστικών λεωφορείων Θεσσαλονίκης και των υπαλλήλων του ΟΑΣΘ. Εφ' όσον ο καταβαλλόμενος παρά της υπηρεσίας τροχιοδρόμων Θεσ/νίκης βασικός μισθός μετά των προσαυξήσεων προϋπηρεσίας και οικογενειακών βωρών τυγχάνει μεγαλύτερος του προβλεπομένου και καταβαλλομένου τοιούτου εις το προσωπικό των λεωφορείων και των υπαλλήλων του ΟΑΣΘ θα εξακολουθήση να καταβάλληται ο μεγαλύτερος τοιούτος μέχρις εξισώσεως του προς τους αντιστοίχους του προσωπικού των λεωφορείων και του ΟΑΣΘ.

2. Ο ΟΑΣΘ εις ουδεμίαν καταβολήν υποχρεούται προς το μη εντασσόμενον εις αυτόν προσωπικό εκ της Υπηρεσίας Τροχιοδρόμων εκ πάσης αιτίας και ειδικότερον εκ της κατά το παρελθόν υφισταμένης εργασιακής συμβάσεως τούτου μετά της Υπηρεσίας των Τροχιοδρόμων.

Άρθρ. 12.

1. Ο Υπουργός επί των Συγκοινωνιών και Δημοσίων έργων θέλει προβή εις πάσαν δέουσαν ενέργειαν προς τον ΟΤΕ προς εγκατάστασιν επαρκούς αριθμού τηλεφωνικών συνδέσεων διὰ την εξυπηρέτησιν των Γραφείων του ΟΑΣΘ σταθμών συνεργείων αποθηκών και γραμμών λεωφορεϊσικών εις οιονδήποτε αναγκαίον σημείον της διαδρομής των.

2. Ο ΟΑΣΘ οφείλει να εγκαταστήση τους απαραίτητους σταθμούς αυτοκινήτων το συνεργείο επισκευής και συντηρήσεως των λεωφορείων και τας ανάγκας του χορηγουμένου υπό του Ελλην. Δημοσίου των σχετικών οδών ιδρύσεως και λειτουργίας ουτών κατά τας κειμένους διατάξεις ή κατά παρέκκλισιν τούτων όσον αφορά τον αριθμόν των στεγαζομένων εις τους σταθμούς λεωφορείων.

Άρθρ. 13.

1. Το κόμιστρον θα καθορίζηται δι' αποφάσεως του Υπουργού των Συγκοινωνιών και Δημ. Έργων κατά τα ανωτέρω ειδικότερον οριζόμενα. Τούτο συγκροτείται εκ των σταθερών και μεταβλητών δαπανών λαμβανομένης υπ' όψιν και της ετησίας χιλιομετρικής διανύσεως υπό του συνόλου των λεωφορείων του ΟΑΣΘ και του επιχειρηματικού κέρδους.

Α) Χιλιομετρική διάνυσις.

Ως τοιαύτη θα λαμβάνηται το άθροισμα των πραγματοποιούμενων χιλιομέτρων επί εν πλήρες ημερολογιακόν έτος υπό του συνόλου των λεωφορείων. Εις την ετησίαν χιλιομετρικήν διάνυσιν θα συνυπολογίζηται και η από των σταθμών στεγάσεως των λεωφορείων προς τας αφετηρίας ή τα τέρματα και τανάπαλιν διαδρομή τούτων ως και τα υπηρεσιακά δρομολόγια. Η ετήσια χιλιομετρική διάνυσις θα λαμβάνηται εκ των βιβλίων του ΟΑΣΘ εις τα οποία αύτη θα αναγράφηται βάσει των ημερησίων φύλλων κινήσεως εκάστου οχήματος. Το κόμιστρον θα περιλαμβάνη τα κάτωθι στοιχεία:

Β) Σταθεραί δαπάναι

α) Το κονδύλιον εξυπηρέτησεως του διατεθέντος διὰ την αγοράν των μεταφορικών μέσων κεφαλαίου ήτοι η ατήσια απόσβεσις ορίζεται χρονικών διάστημα 15ετών θεωρούμενον υπό καλώς συνθήκας συντηρήσεως ως ο χρήσιμος βίος ενός αρίστης κατασκευής θερμικού λεωφορείου πέραν του οποίου κρίνεται ασύμφορος η λειτουργία του. Ως οποσβεστέα αξία λαμβάνεται η κατά το υπολογιζόμενον έτος αξία του οχήματος ως καινούργιός άνευ ελαστικών εις ην προστίθεται η αξία ενός ελαστικού ως

εφεδρικού και η αξία ενός εφεδρικού κινητήρος. Η ετήσια απόσβεσις ισούται με την ως άνω αποσβεστέαν αξίαν διαιρουμένην διά 15. Ως χρόνος αποσβέσεως διά τα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία ορίζεται χρονικόν διάστημα 20 ετών ως αποσβεστέα δε αξία αυτών λαμβάνεται η κατά το υπολογιζόμενον έτος αξία του οχήματος ως καινούργιού άνευ ελαστικών. Η ετήσια απόσβεσις θα ισούται με την ως άνω αποσβεστέαν αξίαν διαιρουμένην διά 20. β) Το κονδύλιον της εξυηρητέσεως του διατεθέντος διά τας πάσης φύσεως εγκαταστάσεις και ακίνητα του ΟΑΣΘ κεφαλαίου εξαιρέσει των κτιρίων και εγκαταστάσεων διά την στέγασιν πλυσιν, λίπανσιν, συντήρησιν και επισκεύας των οχημάτων μετά των εν αυτοίς μηχανημάτων και εργαλείων. Ήτοι το κονδύλιον τούτο θα αφορά την απόσβεσιν του διατεθέντος κεφαλαίου διά τα κτίρια προς στέγασιν των υπηρεσιών των ΟΑΣΘ διά τας ενδεικτικά στάσεις των λεωφορειακών γραμμών τας αποθήκας τας εγκαταστάσεις αποθηκείσεως και διανομής καυσίμων τας τηλεφωνικάς εγκαταστάσεις τας εγκαταστάσεις εναερίου τροφοδοτικού αγωγού ηλεκτροκινήτων λεωφορείων και καλωδίων την εγκατάστασιν υποσταθμών διά την τροφοδότησιν του δικτύου των ηλεκτροκινήτων λεωφορείων ως και λοιπάς μη σαφώς καθοριζόμενας μετά των εν αυτοίς μηχανημάτων και εργαλείων. Ως χρόνος αποσβέσεως διά μεν τας μηχανικάς εγκαταστάσεις μηχανήματα εργαλεία αντλίας κυσίων κλπ. ορίζεται 15 έτη διά δε τα ακίνητα 30 έτη ως αποσβεστέα δε ετησίως αξία θα λαμβάνηται το διατεθέν ποσόν διαιρούμενον διά 15 ή 30 κατά περίπτωσιν. Η αξία των ως άνω εγκαταστάσεων ακινήτων μηχανημάτων κλπ. περί των πραγματεύεται το υπ' όψιν κονδύλιον της εξυηρητέσεως του διατεθέντος διά ταύτας κεφαλαίου δεν δύναται να υπερβαίνει τα 18 εκατομμύρια δραχμών. Τυχόν ανάγκη περαιτέρω εγκαταστάσεων ενεργείται υπό του ΟΑΣΘ ειδική αδεία του Υπουργού Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων επιτρεπομένης εν τοιαύτη περιπτώσει της εξυηρητέσεως του διατεθέντος και διά ταύτας κεφαλαίου. γ) Το κονδύλιον δαπανών συντηρήσεως και επισκευών: Εις την συντήρησιν υπόκειται ο καθ' ημέραν έλεγχος η επίβλεψις και η επιμέλεια της καλής λειτουργίας και εμφανίσεως των λεωφορείων. Η στέγασις των οχημάτων ο καθαρισμός η λίπανσις των διαφόρων μερών του αυτοκινήτου (πλην του κινητήρος), η ενέργεια μικροεπισκευών και εν γένει η περιποίησης από πάσης πλευράς των λεωφορείων ώστε ταύτα τιθέμενα εκάστην πρωίον εις λειτουργίαν να ώσιν εις αρίστην καταστάσιν από απόψεως ασφαλείας και εμφανίσεως. Εις τας επισκευάς υπόγονται αι κατά περιόδους ενεργούμεναι βάσει καθοριζόμενου προγράμματος τοιαύται του κινητήρος και των απαρτιζόντων το αυτοκίνητον διαφόρων συστημάτων και εξαρτημάτων ως και εκάστοτε εκ τυχαίων γεγονότων η άλλων λόγων επιβαλλόμεναι. Το κονδύλιον των δαπανών συντηρήσεως και επισκευών των λεωφορείων (εις ο συμπεριλαμβάνεται η στέγασις ο καθαρισμός και η λίπανσις πλην του κινητήρος) ορίζεται η στέγασις ο καθαρισμός και η λίπανσις πλην του κινητήρος) ορίζεται εις 13% ετησίως της κατά το υπολογιζόμενον καθ' όλην την διάρκειαν της 15ετίας (χρησίμου βίου του λεωφορείου) και 8% διά τα ηλεκτρ. λεωφορεία καθ' όλην την διάρκειαν της 20ετίας. Το ποσοστόν τούτο ορίζεται δι' ετησίαν χιλιομετρικήν διάνυσιν του λεωφορείου μη υπερβαίνουσιν τα 60.000 χιλιόμετρα. Εις το ποσοστό 13% και 8% περιλαμβάνεται : ι) η απόσβεσις των κτιρίων και εγκαταστάσεων στεγάσεως πλύσεως λίπανσεως συντηρήσεως και επισκευών και των εν αυτοίς μηχανημάτων και εργαλείων εφ' όσον ο ΟΑΣΘ θα διαθέσθι ιδία κεφάλαια διά τοιαύτας εγκαταστάσεις κτίρια και μηχανήματα ii) η ετήσια δαπάνη διά την προμήθειαν υλικών συναλλακτικών και εργαλείων και iii) η ετήσια δαπάνη διά την μισθοδοσίαν τας απολαυάς και τας εν γένει υποχρεώσεις του ΟΑΣΘ όσον αφορά το αποσχολούμενον προσωπικόν εις την στέγασιν τον καθαρισμόν την πλύσιν την λίπανσιν την συντήρησιν και τας επισκευάς των οχημάτων. Εν πάση περιπτώσει εις το ποσοστόν τούτο περιλαμβάνεται η ετήσια δαπάνη προς στέγασιν καθαρισμόν πλύσιν λίπανσιν (πλην του κινητήρος) συντήρησιν και επισκευάς των οχημάτων ως και η μισθοδοσία και αι εν γένει αποδοχαί του διά ταύτας ασχολούμενου προσωπικού. δ) Το κονδύλιον δαπάνης προσωπικού (πλην συντηρήσεως και επισκευών): τούτο αποτελείται εκ του συνόλου της ετησίας αμοιβής προσφερομένων πάσης φύσεως υπηρεσιών πλην των υπηρεσιών Διοικήσεως και των υπηρεσιών συντηρήσεως και επισκευών εκ σχέσεως ή συμβάσεως εργασίας εξηρημένης ή μη εμίσθου εντολής μετά της αντιστοίχου κατ' έτος προβλέψεως προσθέτων δαπανών λόγω αποζημιώσεων αδειών αποζημιώσεως ασθενείας και πάσης εν γένει αιτίας απορροούσης των εργοδοτικών ασφαλιστικών εισφορών: Τούτο αποτελείται εκ της καταβαλλομένης ετησίως εισφοράς και καταβολής υπέρ του

Ιδρύματος Κοινωνικών Ασφαλίσεων (ΙΚΑ) υπέρ του Ταμείου Συντάξεων Αυτοκινητιστών και υπέρ οιοδήποτε ετέρου Ασφαλιστικού Οργανισμού ή Ταμείου. στ) Το κονδύλιον των γενικών δαπανών: Τούτο αποτελείται εκ των ετησίως καταβαλλομένων ποσών. ι) Δι' ασφάλιστρα προς κάλυψιν των κατά νόμον κινδύνων και ειδικώς του κινδύνου πυρός μέχρι των 3/4 της αξίας των αυτοκινήτων των ακινήτων και των εγκαταστάσεων. ιι) Διό δημοτικών φόρων σταθμεύσεως και χρήσεως οδών και πλατειών. ιιι) Διό τέλη κυκλοφορίας και ταξινομήσεως των ακαθαρίστων εισπράξεων ως και διό πάντα τυχόν επιβληθησόμενον φόρον επί των εκμεταλεύσεως. ιιιι) Διό πόσαν ετέραν γενικής φύσεως δαπάνην μη σαφώς κατανοημένην (τόκοι ενδεχομένως συναφθεισών δανείων κλπ.) .ζ) Το κονδύλιον της δαπάνης Διοικήσεως του Οργανισμού: Τούτο αποτελείται εκ των ετησίως εν τω προϋπολογισμῷ λεπτομερώς περιεχομένων δαπανών διοικήσεως και λειτουργίας υπηρεσιών του ΟΑΣΘ και δεν θα δύναται να υπερβῇ τὴν ετησίως το 6% των ακαθαρίστων εισπράξεων. η) Το κονδύλιον των απροβλέπτων δαπανών. Αὗται ορίζονται εἰς 2% ἐπὶ ποσῶν των ὑπὸ στοιχεῖα α ἕως ζ δαπανών.

Γ'. Μεταβληταὶ δαπάναι (κατὰ χιλιόμετρα).

θ) Κονδύλιον καυσίμου : Η δαπάνη καυσίμου παρίσταται διὰ κλάσματος ἔχοντος αριθμητὴν μὲν τὴν ἐκάστοτε τιμὴν τοῦ καυσίμου ἀνὰ γαλλόνιον παρονομαστήν, δε τον αριθμὸν των διανοσμένων χιλιομέτρων ἀνὰ γαλλόνιον καυσίμου. Επειδὴ ὁ παρονομαστής μεταβάλλεται συναρτήσει τῆς ἰσχύος καὶ τῆς καταστάσεως τοῦ κινητήρος τῆς διάρκειας ζωῆς αὐτοῦ τοῦ τύπου τοῦ λεωφορείου τῆς καταστάσεως τῆς οδοῦ των συνθηκῶν εργασίας τοῦ αυτοκινήτου καὶ τῆς ἐμπειρίας τοῦ οδηγοῦ λαμβάνεται ἐν προκειμένῳ ἡ μέση τιμὴ τῆς ἀνὰ γαλλόνιον καυσίμου χιλιομετρικῆς διανύσεως. Αὕτη λαμβάνεται ἴση πρὸς 16 χιλιόμετρα διὰ λεωφορείον οὔτινος το ἐπιτρεπόμενον συνολικὸν βάρος εἶναι μεγαλύτερον των 13.800 χιλιogramμων ἢ διὰ τοιοῦτον ἐφωδιασμένον ὑπὸ τοῦ εργοστασίου διὰ κινητήρος κανονικῆς ἰσχύος μεγαλύτερας των 160 ἰππων. Διὰ βάρη καὶ ἰπποδυνάμεις ἴσας ἢ μικρότερας των ἀνωτέρω ως μέση τιμὴ καθ' ὅλον το διάστημα τῆς 15ετίας (χρήσιμου βίου τοῦ λεωφορείου) λαμβάνεται 18 χιλιόμετρα ἀνὰ γαλλόνιον καυσίμου. Η δαπάνη τῆς καταναλισκομένης ηλεκτρ. ἐνεργείας ὑπὸ των ηλεκτροκινήτων λεωφορείων θα λαμβάνηται ὡς αὕτη προκύπτει ἐκ τοῦ ἐγκεκριμένου πηολογίου τῆς Δημοσίας Επιχειρήσεως Ἡλεκτρισμοῦ παρὰ τοῦ Υπουργείου Βιομηχανίας καὶ τῆς σημειουμένης καταναλώσεως ὑπὸ των μετρητῶν. ι) Κονδύλιον λιπαντικῶν: Ὡς κατανάλωσις ὀρυκτελαίου λαμβάνεται 4% κατὰ βάρος ἐπὶ τῆς μέσης κατὰ ἀνωτέρω καταναλώσεως καυσίμου. Διὰ τα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία λαμβάνεται ποσότης 120 χιλιogramμων δι' ἐτησίαν διόνυσιν 60.000 χιλιοσμ. εἰς τὴν τρέχουσαν τιμὴν. ια) Κονδύλιον ἐλαστικῶν: Λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ ἀξία ἐξ πλῆθους ἐλαστικῶν ἐνισχυμένης κατασκευῆς μετ' ἀεροθαλάμων. Ὡς διάρκεια ζωῆς τοῦ ἐλαστικοῦ ὀρίζεται 60.000 χιλιόμετρα ἐπὶ οδοῦ ἀσφαλτοστρωμένης καὶ καλῶς συντηρουμένης.

Δ'. Επιχειρηματικὸν κέρδος.

Ὡς τοιοῦτον λαμβάνεται ποσοστὸν 20% ετησίως ἐπὶ τοῦ ἀπασχολουμένου κεφαλαίου μειούμενον ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1968 καὶ μέχρι πέρας τῆς παρχωρήσεως εἰς 18% ἐπὶ τοῦ κεφαλαίου τούτου. Ὡς ἀπασχολούμενον κεφάλαιον νοεῖται διό μὲν το μεταβατικόν σῶδιον μέχρι τῆς ολοκληρωτικῆς ἀντικαταστάσεως των λεωφορείων ἡ ἐκάστοτε πραγματικὴ ἀξία των κυκλοφορούντων λεωφορείων ὡς καινουργῶν μετὰ τούτου δε ἡ ἐκάστοτε πραγματικὴ ἀξία των μεταφορικῶν μέσων ὡς καινουργῶν ὡς καὶ ἡ ἐκάστοτε πραγματικὴ ἀξία των εγκαταστάσεων ὑποσταθμῶν καὶ λοιπῶν εγκαταστάσεων τοῦ ΟΑΣΘ.

2. Ὑποβαλλομένης παρὰ τοῦ Ο.Α.Σ.Θ. αἰτήσεως πρὸς καθορισμὸν κομίστρου ὁ Ὑπουργὸς των Συγκοινωνιῶν καὶ Δημ. ἔργων ἀποχρεοῦται ἐνὸς διμήνου το πολὺ νὰ ἐκδώσῃ τὴν σχετικὴν ἀπόφασίν του ἡ νὰ γνωρίσῃ πρὸς τον ΟΑΣΘ τὰς περὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου ἡτιολογημένας ἀποφύεις ἢ ἀντιρρήσεις του.

3. Κατὰ τον ἐν τῷ καθορισμῷ τοῦ κομίστρου ὑπολογισμὸν τοῦ ἀπασχολουμένου κεφαλαίου λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ κατὰ το ὑπολογιζόμενον ἔτος πραγματικὴ ἀξία των μεταφορικῶν μέσων ὡς καινουργῶν μηχανημάτων καὶ εγκαταστάσεων ἀσχετῶς τῆς εἰς το βιβλίο τοῦ ΟΑΣΘ ἀναγραφόμενης

Ο ΟΑΣΘ κατόπιν εγκρίσεως του Υπουργού Εμπορίου δικαιούται προθεσμικής καταβολής και εξοφλήσεως του τιμήματος των μεταφορικών μέσων μηχανημάτων εργαλείων συσκευών εξαρτημάτων και λοιπών αναγκαούντων υλικών διά την λειτουργίαν της επιχειρήσεως του κατά τας οικείας συμβάσεις προμηθείας μετά των σίκων του Εξωτερικού. Ωσαύτως θα δύναται να παρέχεται η έγκρισις υπό της Νομισμ. Επιτροπής προς τας εν Ελλάδι ανεγνωρισμένους Τράπεζας προς εγγύησιν καταβολής εις τον προμηθευτήν του πιστουμένου τιμήματος. Ο ΟΑΣΘ υποχρεούται να γνωστοποιή εις το Ελληνικόν Δημόσιον τας συμβάσεις ταύτας όμα τη καταρτίσει των.

Άρθρ. 17.

1. Κτίρια εγκαταστάσεις πόσης φύσεως μηχανήματα εργαλεία υλικών εξαρτήματα συσκευαί σταθμοί αυτοκινήτων συνεργεία λεωφορεία ή έτερα μεταφορικά μέσα πόσης φύσεως αυτοκίνητα του ΟΑΣΘ περιέχονται αυτοδικαίως την 1ην Ιανουαρίου 1982 προς το Ελληνικόν Δημόσιον άνευ ανταλλάγματος εφ' όσον η αξία τούτων θα έχη αποσβεσθή.

2. Εάν η αξία των άνω στοιχείων δεν ήθελεν αποσβεσθή μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1981 κατά την υποχρεωτικήν περιέλευσιν τούτων προς αυτό το Ελληνικόν Δημόσιον θέλει καταβάλει εις τον ΟΑΣΘ το ποσόν όπερ αντιπροσωπεύει την μη αποσβεσθείσαν αξίαν. Προκειμένου περί των μεταφορικών μέσων η μη αποσβεσθείσα αξία καθορίζεται υπό της διυτεροβαθμίου εκτιμητικής Επιτροπής του τελευταίου εδαφίου της παρ. 2 του άρθρ. 17 του ιδρυτικού "περί ΟΑΣΘ" ν.δ. και καταβάλλεται όμα τη εκδόσει παρ' αυτής της σχετικής αποφάσεως.

Άρθρ. 18.

1. Συμφώνως τω άρθρ. 22 του ιδρυτικού " περί ΟΑΣΘ" Ν.Δ. διά τον καταρτισμόν της παρούσης συμβάσεως κατεβλήθη δυνάμει του υπ' αριθ..... αποδεικτικού πληρωμής προς το Δημόσιον Ταμείον τέλος χαρτοσήμου δραχμών πέντε χιλιάδων (5.000).

2. Κατά την διάρκειαν της παραχωρήσεως ουδεμία ειδική φορολογία ή επιβολή τέλους και φόρου υπέρ του Δημοσίου ή υπέρ τρίτου δύναται να επιβληθή αυτή και εις τας λοιπάς ιδιωτικές επιχειρήσεις εξυηρητέως μετοφωρών και λεωφορείων αυτοκινήτων εξαιρέσει της Η.Ε.Μ. και Ε.Η.Σ.

3. Το άρθρ. 21 του ιδρυτικού " περί Ο.Α.Σ.Θ. " Ν.Δ. αποτελεί όρον και περιεχόμενον της παρούσης συμβάσεως.

Άρθρ. 19.

Κυρώσεις.

1. Εις περίπτωσιν καθ' ην ο ΟΑΣΘ υπαίτιως παραβαίνει τας κάτωθι περιοριστικώς καθοριζόμενας υποχρεώσεις του ήτοι: α) Της εκ της διατάξεως του άρθρ. 10 παρ. 1 εδ. β' της συμβάσεως απορρεούσης υποχρεώσεως του περί καταβολής ετησίως ποσού εκ δραχμών τριών εκατομμυρίων πεντακοσίων χιλιάδων (3.500.000) προς το Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων (ΙΚΑ). β) Των εκ της συμβάσεως αναληφθεισών υποχρεώσεων του περί θέσεως εις κυκλοφορίαν μεταφορικών μέσων του ΟΑΣΘ κατά την έναρξιν της λειτουργίας τούτου ή μετά τούτα και καθ' όπαν το χρονικόν διάστημα της παραχωρήσεως λόγω αντικαταστάσεως τούτων ή αυξήσεως της δυνάμεως των μεταφορικών μέσων κατ' εφαρμογήν του άρθρ. 6 της συμβάσεως και γ) Της κατά το άρθρ. 9 της συμβάσεως υποχρεώσεως περί προσλήψεως των υπαλλήλων της Υπηρεσίας Τροχισδρόμων Θεσσαλονίκης δύναται να κηρυχθή έκπτωτος παρ' του Δημοσίου υπό τας προϋποθέσεις της κατωτέρω παραγράφου 2.

"δ. Για πράξεις ή παραλείψεις δια των οποίων ο Ο.Α.Σ.Θ. επιχειρεί να αποκομίσει ο ίδιος ή άλλος παράνομο περιουσιακό όφελος εις βάρος του

Ελληνικού Δημοσίου."

*** Η περ. δ' προστέθηκε με το άρθρο δέκτο τρίτο του Ν.2898/2001.

2. 'Ινα κηρυχθή ο ΟΑΣΘ έκπτωτος απαιτείται προηγουμένως να γνωστοποιηθή προς αυτόν παρά του Υπουργού των Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων έγγραφος δήλωσης περί της εκ μέρους συντελουμένης παραβιάσεως και πρόσκλησις περί συμμορφώσεως του εντός δύο μηνών από της επιδόσεως της γνωστοποίησεως. Εν μη συμμορφώσει του Οργανισμού το Δημόσιον διὰ πράξεων των Υπουργών Οικονομικών και Συγκοινωνιών και Δημοσίων έργων κηρύσσει έκπτωτον τον ΟΑΣΘ. Ο ΟΑΣΘ δύναται εντός 15 ημερών από της περί εκπτώσεως πράξεως να προσφύγη εις το διά του αθρ. 15 της παρούσης καθοριζόμενον διαιτητικόν όργανον υποχρεούμενον να εκδώση την απόφασίν του ούσαν οριστικήν και ανέκκλητον εντός τριμήνου από της προσφυγής. Κατά το μεσολαβούν διάστημα ή εκδοθείσα περί εκπτώσεως πράξις αναστέλλεται.

B) Στο νόμο 2898/2001 (Α' 71):

Άρθρο 1

Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης

«1. Συνιστάται επταμελής Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.) που αποτελείται από:

α. Έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ως Πρόεδρο, που ορίζεται με την απόφαση συγκρότησης του Σ.Α.Σ.Θ..

β. Έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Οικονομικών, που προτείνεται με τον αναπληρωτή του από τον Υπουργό Οικονομικών.

γ. Έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Μακεδονίας και Θράκης, που προτείνεται με τον αναπληρωτή του από τον Υπουργό Μακεδονίας και Θράκης.

δ. Έναν εκπρόσωπο του Περιφερειακού Συμβουλίου της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, ο οποίος προτείνεται με τον αναπληρωτή του, με απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου.

ε. Έναν εκπρόσωπο της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων Κεντρικής Μακεδονίας (Π.Ε.Δ.Κ.Μ.), ο οποίος προτείνεται με τον αναπληρωτή του, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Π.Ε.Δ.Κ.Μ..

στ. Έναν εκπρόσωπο του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρου Θεσσαλονίκης, ο οποίος προτείνεται με τον αναπληρωτή του, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρου Θεσσαλονίκης.

ζ. Τον Διευθυντή της Διεύθυνσης Τροχαίας Θεσσαλονίκης, με αναπληρωτή του τον Υποδιευθυντή Τροχαίας Θεσσαλονίκης.

Το Σ.Α.Σ.Θ. συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Μέχρι τη δημοσίευση της ανωτέρω απόφασης, το Σ.Α.Σ.Θ. εξακολουθεί να λειτουργεί νόμιμα με την κατά την ισχύ του παρόντος νόμου συγκρότηση του.»

*** Η παράγραφος 1 αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.1 άρθρου 102 Ν.4199/2013,ΦΕΚ Α 216/11.10.2013

2. Στις συνεδριάσεις του Σ.Α.Σ.Θ.:

(α) Συμμετέχουν χωρίς δικαίωμα ψήφου ο Πρόεδρος του Ο.Α.Σ.Θ. ή άλλο πρόσωπο οριζόμενο με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου αυτού και ένας εκπρόσωπος των εργαζομένων στον Ο.Α.Σ.Θ., ο οποίος, με τον αναπληρωτή του, εκλέγεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του ν. 2414/1996 (ΦΕΚ 135 Α').

(β) Δύνονται να καλούνται και να συμμετέχουν χωρίς δικαίωμα ψήφου εκπρόσωποι φορέων της Θεσσαλονίκης, όπως του υπεραστικού ΚΤΕΛ και των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Καλείται υποχρεωτικά εκπρόσωπος του ΚΤΕΛ Νομού Θεσσαλονίκης κατά τη συζήτηση θεμάτων σχετικών με τη μεταβολή της περιοχής εξυπηρέτησης από τον Ο.Α.Σ.Θ..

3. Το Σ.Α.Σ.Θ. εκλέγει ως Αντιπρόεδρό του έναν από τους εκπροσώπους της παραγράφου 1 περιπτώσεις β' και γ'.

4. Η θητεία του Σ.Α.Σ.Θ. είναι τριετής.

5. Το Σ.Α.Σ.Θ. βρίσκεται σε απορτία αν είναι παρόντα έξι τουλάχιστον μέλη του και αποφασίζει με την απόλυτη πλειοψηφία του συνόλου των μελών του.

6. Το Σ.Α.Σ.Θ.:

α. Αποφασίζει:

αα. Για θέματα που αφορούν το σχεδιασμό, τον προγραμματισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή του Νομού Θεσσαλονίκης.

ββ. Για τη λήψη μέτρων βελτίωσης του επιπέδου εξυπηρέτησης των επιβατών και της αστικής συγκοινωνίας εν γένει στην περιοχή του Νομού Θεσσαλονίκης.

γγ. Σχετικά με το είδος των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού (στέγαστρα, σταθμοί μετεπιβίβασης κ.λπ.).

δδ. Για τον καθορισμό νέων γραμμών, την κατάργηση των λειτουργουσών, καθώς και αλλαγές στις διαδρομές, στις συχνότητες δρομολογίων, στις σφετηρίες και τα τέρματα, στην περιοχή εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Ο.Α.Σ.Θ., αυτεπαγγέλτως ή ύστερα από εισήγηση του Ο.Α.Σ.Θ..

εε. Την ανάθεση αστικής συγκοινωνίας στους Ο.Τ.Α. Α' βαθμίδας που βρίσκονται στην αστική περιοχή του Νομού Θεσσαλονίκης που παρέχει τις υπηρεσίες του ο Ο.Α.Σ.Θ., σύμφωνα με όσα ειδικότερα ορίζονται στο άρθρο 2.

β. Ελέγχει την τήρηση των συμβατικών υποχρεώσεων του Ο.Α.Σ.Θ. που πηγάζουν από τη σύμβαση που προβλέπεται στο άρθρο 8. Για κάθε παράβαση των υποχρεώσεων αυτών του επιβάλλει πρόστιμο από 100.000 έως 1.000.000 δρχ., αναλόγως της σοβαρότητας αυτών. Το πρόστιμο εισάγεται στον ειδικό λογαριασμό που προβλέπεται στην παράγραφο 11.

γ. Γνωμοδοτεί για τη μεταβολή της περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Ο.Α.Σ.Θ., σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 5.

δ. Υποχρεούται να συντάξει μέσα στο έτος 2001 μελέτη για την εξοικονόμηση ενέργειας. Η μελέτη αυτή εγκρίνεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών ύστερα από γνώμη του Ο.Α.Σ.Θ. και εφαρμόζεται από 1.1.2002.

ε. Εγκρίνει το Χάρτη Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.), που καταρτίζει ο Ο.Α.Σ.Θ. σύμφωνα με τους όρους της οικονομικής συμφωνίας του άρθρου 8.

στ. Εισηγείται αιτιολογημένα την αλλαγή των συντελεστών προσωπικού του τελευταίου εδαφίου της περίπτωσης γ' της παραγράφου 2 του κεφαλαίου Α' του άρθρου τέταρτου της οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. του άρθρου 8.

7. Το Σ.Α.Σ.Θ. επιλαμβάνεται των πιο πάνω θεμάτων είτε αυτεπαγγέλτως είτε μετά από παραπομπή:

α. Των Υπουργών Οικονομικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών ή Μακεδονίας - Θράκης.

β. Του Νομάρχη Θεσσαλονίκης ή του Νομαρχιακού Συμβουλίου.

γ. Του Δ.Σ. της Τοπικής Ενωσης Δήμων και Κοινοτήτων Νομού Θεσσαλονίκης ή του Δημάρχου Θεσσαλονίκης.

δ. Του Ο.Α.Σ.Θ..

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται η αποζημίωση των μελών του Σ.Α.Σ.Θ., που καταβάλλεται από τον ειδικό λογαριασμό της παραγράφου 11.

9. Το Σ.Α.Σ.Θ. συνεδριάζει και λειτουργεί στο Υπουργείο Μακεδονίας - Θράκης.

10. Με απόφαση του Σ.Α.Σ.Θ. ορίζεται ο κανονισμός λειτουργίας του, ο οποίος εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

"Με τον Κανονισμό ρυθμίζονται τα θέματα οργάνωσης, λειτουργίας και εκπροσώπησης του Συμβουλίου, καθώς και η ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Πρόεδρο, στον Αντιπρόεδρο και σε άλλα συλλογικά όργανα, που συγκροτούνται από μέλη του. Με τον Κανονισμό μπορεί να μεταβάλλεται ο οριζόμενος στην προηγούμενη παράγραφο τόπος έδρας, συνεδρίασης και λειτουργίας του Συμβουλίου."

*** Το άνω εντός " " εδάφιο της παρ.10 προστέθηκε με την παρ.1 άρθρ.17 Ν.3185/2003,ΦΕΚ Α 229/26.9.2003.

«11. Συστήνεται σε πιστωτικό ίδρυμα της ημεδαπής ειδικός τραπεζικός λογαριασμός του Ο.Α.Σ.Θ., στον οποίο ο Ο.Α.Σ.Θ. καταθέτει άμεσα, την ίδια ημέρα ή το οργότερο μέχρι την επόμενη εργάσιμη ημέρα από την καταβολή κάθε δόσης αντισταθμιστικής καταβολής του άρθρου εβδόμου του άρθρου 8, ποσοστό επτά τοις χιλίοις (7%) επί της κάθε δόσης που λαμβάνει ο Ο.Α.Σ.Θ. από τα Ελληνικά Δημόσια. Το πιο πάνω ποσό, το οποίο δεν αυξάνει την ετήσια αντισταθμιστική καταβολή στον Ο.Α.Σ.Θ., δεν μπορεί να υπερβαίνει τις πεντακόσιες εβδομήντα χιλιάδες (570.000) ευρώ, καθώς και να υπολείπεται των τετρακοσίων χιλιάδων (400.000) ευρώ ανά έτος αναφοράς, ανεξαρτήτως του ποσού της αντισταθμιστικής καταβολής. Το παραπάνω ποσοστό, καθώς και οι μέγιστες και οι ελάχιστες τιμές της χρηματοδότησης του Σ.Α.Σ.Θ. μπορεί να τροποποιούνται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Ο Ο.Α.Σ.Θ., μετά από έγγραφη εντολή του Προέδρου του Σ.Α.Σ.Θ. ή άλλου οργάνου αυτού, ειδικά εξουσιοδοτημένου με απόφαση του Σ.Α.Σ.Θ., υποχρεούται να καταβάλει, από τον πιο πάνω ειδικό λογαριασμό, κάθε δαπάνη του Σ.Α.Σ.Θ. για την πραγματοποίηση των σκοπών του (όπως ανάθεση μελετών, αποζημίωση ειδικών συνεργατών, τεχνική και γραμματειακή υποστήριξη).

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων η διατήρηση και διαχείριση του ως άνω ειδικού λογαριασμού μπορεί να ανατεθεί και σε άλλον φορέα. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται και κάθε σχετική λεπτομέρεια.»

*** Η παράγραφος 11 αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.2 άρθρου 102 Ν.4199/2013,ΦΕΚ Α 216/11.10.2013

[12. Το Σ.Α.Σ.Θ. δύναται, για την πραγματοποίηση των σκοπών του, να εκπονεί μελέτες και να συνάπτει συμβάσεις παροχής υπηρεσιών κατά παρέκκλιση από τις κείμενες διατάξεις σχετικά με την ανάθεση μελετών και υπηρεσιών τεχνικού, οικονομικού ή νομικού περιεχομένου, πλην εκείνων της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Η σχετική διαδικασία καθορίζεται με Κανονισμό, ο οποίος εγκρίνεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών].

"13. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και των κατά περίπτωση συναρμόδιων Υπουργών, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, επιτρέπεται η ανάθεση στο Σ.Α.Σ.Θ. και άλλων αρμοδιοτήτων, που αφορούν τις αστικές συγκοινωνίες της περιοχής του νομού Θεσσαλονίκης και των οποίων η άσκηση συνάπτεται με το επιτελούμενο από το Συμβούλιο έργο ή εξυπηρετεί τους σκοπούς του."

14. Κατά των αποφάσεων του Σ.Α.Σ.Θ. ο Ο.Α.Σ.Θ. μπορεί, μέσα σε ένα μήνα από την κοινοποίηση σε αυτόν, να ασκήσει προσφυγή ενώπιον του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, για την ακύρωση ή την τροποποίησή τους.

*** Οι παρ.12 και 13 προστέθηκαν και η παρ.12 αναρρυθμίστηκε σε παρ.14 με την παρ.1 άρθρ.17 Ν.3185/2003,ΦΕΚ Α 229/26.9.2003. Η μέσα σε {} παρ. 12 ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ με το άρθρο 377 παρ. 1 περ. 46 του Ν. 4412/2016.

Άρθρο :2

Άρθρο 2

Εκτέλεση αστικής συγκοινωνίας από Ο.Τ.Α.

1. Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) πρώτης βαθμίδας, που βρίσκονται στην περιοχή όπου ο Ο.Α.Σ.Θ. εκτελεί αστική συγκοινωνία, μπορούν να εκτελούν συγκοινωνιακό έργο με αστικά λεωφορεία, μέσα στα όριά τους, είτε αυτοτελώς είτε σε συνεργασία με άλλους όμορους Ο.Τ.Α. πρώτης βαθμίδας, για την ανάπτυξη τροφοδοτικών γραμμών προς το βασικό δίκτυο του Ο.Α.Σ.Θ. ή για την εκτέλεση συγκοινωνίας εντός των δημοτικών διαμερισμάτων και τη σύνδεση αυτών με το κέντρο των Ο.Τ.Α. πρώτης βαθμίδας και άλλα υπερτοπικά κέντρα.

2. Η ανάθεση εκτέλεσης του έργου αυτού γίνεται με απόφαση του Σ.Α.Σ.Θ., ύστερα από συγκοινωνιακή μελέτη και αίτηση των ενδιαφερόμενων Ο.Τ.Α. πρώτης βαθμίδας. Το Σ.Α.Σ.Θ., αν συμφωνεί με την αίτηση, υποβάλλει έγγραφο ερώτημα προς τον Ο.Α.Σ.Θ. για το αν προτίθεται να εκτελέσει το συγκεκριμένο έργο. Ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να απαντήσει μέσα σε αποκλειστική προθεσμία ενός μηνός. Αν ο Ο.Α.Σ.Θ. απαντήσει αρνητικά ή δεν απαντήσει μέσα στην προθεσμία αυτή, το Σ.Α.Σ.Θ. αναθέτει το έργο στους ενδιαφερόμενους Ο.Τ.Α.. Το ίδιο εφαρμόζεται και στην περίπτωση που ο Ο.Α.Σ.Θ. δεν υλοποιεί το έργο που του ανατίθεται με την ως άνω διαδικασία.

3. Δεν επιτρέπεται η ανάθεση στους Ο.Τ.Α. πρώτης βαθμίδας της εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου:

(α) Σε γραμμές που συνδέουν, απευθείας ή με σύστημα τοπικών τροφοδοτικών και γραμμών κορμού, τους Ο.Τ.Α. πρώτης βαθμίδας με το κέντρο της Θεσσαλονίκης.

(β) Σε άξονες που συνδέουν τα κέντρα των Ο.Τ.Α. πρώτης βαθμίδας, αν το συγκοινωνιακό έργο στους άξονες αυτούς παρέχεται από τον Ο.Α.Σ.Θ..

Άρθρο :3

Άρθρο 3

Αποζημίωση του ν. 2112/1920

Οι εργαζόμενοι στον Ο.Α.Σ.Θ., αποχωρούντες λόγω συνταξιοδότησης μετά την 1.1.2001, λαμβάνουν από τον εργοδότη τους την αποζημίωση του ν. 2112/1920, όπως ισχύει, με ανώτατο όριο καταβαλλόμενης αποζημίωσης πέντε εκατομμύρια (5.000.000) δραχμές. Η ρύθμιση αυτή δεν εφαρμόζεται σε εκκρεμείς αγωγές ενώπιον οποιουδήποτε δικαστηρίου ή σε απαιτήσεις αποζημιώσεων λόγω συνταξιοδότησης μέχρι και την 31.12.2000.

Άρθρο :4

Άρθρο 4

Συμμετοχή των εργαζομένων στην αύξηση
του αριθμού των Λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ.

1. Αν μετά την ισχύ της οικονομικής συμφωνίας του άρθρου 8 αποφασισθεί αύξηση του αριθμού των διατιθέμενων, κατά την ισχύ του παρόντος νόμου, λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. και δεν οφείλεται σε μεταβολή της περιοχής εξυπηρέτησης, σύμφωνα με το άρθρο 5, οι μετοχές που αντιστοιχούν στις θέσεις των επιπλέον λεωφορείων, δηλαδή μία μετοχή ανά 170 θέσεις, διατίθενται σε συνεταιρισμό των εργαζομένων στον Ο.Α.Σ.Θ., που θα συσταθεί σύμφωνα με το ν. 1667/1986 και τις ειδικότερες ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου, εφόσον οι εργαζόμενοι επιθυμούν να ασκήσουν το δικαίωμα αυτό.

Το δικαίωμα ασκείται από το συνεταιρισμό εντός τριμήνου από την ανακοίνωση της απόφασης της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου στο γραφείο του Ο.Α.Σ.Θ. και την κοινοποίηση αυτής στο αντιπροσωπευτικότερο συνδικαλιστικό όργανο των εργαζομένων.

Σε περίπτωση άρνησης άσκησης του δικαιώματος ή παρέλευσης άπρακτης της ως άνω προθεσμίας, η αύξηση του αριθμού των λεωφορείων πραγματοποιείται από τον Ο.Α.Σ.Θ..

2. Στο συνεταιρισμό αυτόν μετέχουν οι εργαζόμενοι, που δεν είναι μέτοχοι του Ο.Α.Σ.Θ. και συνδέονται με σχέση εξαρτημένης εργασίας με τον Ο.Α.Σ.Θ., εκτός του Γενικού Διευθυντή. Η λύση της σχέσης εργασίας με τον Ο.Α.Σ.Θ. συνεπάγεται την έξοδο του εργαζομένου από το συνεταιρισμό. Ως προς την τύχη της συνεταιριστικής μερίδας εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις του ν. 1667/1986.

3. Το μέλη του συνεταιρισμού που θα συσταθεί δεν υποχρεούνται σε δεύτερη ασφάλιση, εφόσον είναι ήδη ασφαλισμένοι στο Ι.Κ.Α. ή άλλο ασφαλιστικό οργανισμό κύριας ή επικουρικής ασφάλισης.

4. Ο αριθμός των διατιθέμενων λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. μπορεί να αυξάνεται ανά τριετία με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται ύστερα από μελέτη και εισήγηση του Σ.Α.Σ.Θ. και γνώμη του Ο.Α.Σ.Θ..

Με την ίδια απόφαση καθορίζονται:

α. Η προσδοκώμενη αύξηση της επιβατικής κίνησης, των εσόδων και της αντισταθμιστικής καταβολής.

β. Το ύψος, ο τρόπος και ο χρόνος πληρωμής του εισφερόμενου στον Ο.Α.Σ.Θ. κεφαλαίου για την προμήθεια των νέων λεωφορείων, στα οποία αντιστοιχούν οι μετοχές που χορηγούνται στο συνεταιρισμό.

Το εισφερόμενο κεφάλαιο, κατά την πρώτη εφαρμογή των ρυθμίσεων του παρόντος άρθρου, εφόσον αυτή υλοποιηθεί μέχρι 31.12.2002, ορίζεται στο ποσό των είκοσι πέντε εκατομμυρίων (25.000.000) δραχμών ανά ακεραία μετοχή (που διατίθεται σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου) και καταβάλλεται ως εξής:

α. Ποσό επτά εκατομμυρίων (7.000.000) δραχμών ανά διατιθέμενη ακεραία μετοχή, με την απόκτηση των μετοχών από το συνεταιρισμό, και

β. Ποσό έξι εκατομμυρίων (6.000.000) δραχμών κατά διαχειριστική χρήση και για τρεις συνεχείς χρήσεις, από την επόμενη χρήση αυτής της εισόδου του συνεταιρισμού. Τα ποσά αυτά παρακρατούνται από το αναλογούν ανά μετοχή μέρισμα στις χρήσεις αυτές.

Αν η εφαρμογή των ρυθμίσεων του άρθρου αυτού γίνεται μετά την 1.1.2003, τότε το συνολικό εισφερόμενο κεφάλαιο, καθώς και τα επί μέρους ποσά καταβολής αυτού, προσαυξάνονται κατά τη μεταβολή του δείκτη

τιμών καταναλωτή των ετών από την 1.1.2003 έως και την 31 η Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους από αυτό της άσκησης του δικαιώματος αυτού.

γ. Κάθε άλλο αναγκαίο, για την υλοποίηση του παρόντος άρθρου, θέμα.

5. Οι σποσβέσεις των λεωφορείων, που αποκτώνται κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου, γίνονται σύμφωνα με τους όρους της οικονομικής συμφωνίας του άρθρου 8.

6. Αν τα λεωφορεία που αποκτώνται, κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου, αντιστοιχούν σε ποσοστό 10% τουλάχιστον έναντι των κυκλοφορούντων κατά την ισχύ του παρόντος νόμου, από την αμέσως επόμενη εκλογή Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ., ένα μέλος αυτού ορίζεται από το αρμόδιο όργανο διοίκησης του συνεταιρισμού.

Άρθρο 5 Μεταβολή περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Ο.Α.Σ.Θ.

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται κατόπιν εισήγησης του Σ.Α.Σ.Θ. και γνώμης του Ο.Α.Σ.Θ. και του υπεραστικού ΚΤΕΛ Νομού Θεσσαλονίκης, μπορεί να μεταβάλλεται η περιοχή εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας. Με όμοια απόφαση καθορίζονται:

α. Το όριο των προς εξυπηρέτηση νέων περιοχών.

β. Οι γραμμές, οι διαδρομές και τα δρομολόγια εξυπηρέτησης των νέων περιοχών.

γ. Ο απαραίτητος αριθμός λεωφορείων και ο τύπος τους.

δ. Οι ειδικότητες και ο αριθμός του αναγκαίου προσωπικού, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου 8 και του παρόντος άρθρου, καθώς και οι προϋποθέσεις, οι όροι και η διαδικασία μεταφοράς προσωπικού του ΚΤΕΛ και ένταξης στον Ο.Α.Σ.Θ..

ε. Η αναμενόμενη επιβατική κίνηση και το προσήκον κόμιστρο, όπως προσδιορίζεται στην οικονομική συμφωνία του άρθρου 8.

"στ) Η εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου για την εξυπηρέτηση δημοτικών διαμερισμάτων ή κοινοτήτων των οποίων η έδρα βρίσκεται σε απόσταση μέχρι έξι χιλιομέτρων από έδρα δήμου που υπάγεται στην περιοχή εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας του Νομού Θεσσαλονίκης και εξυπηρετείται από τον Ο.Α.Σ.Θ.. Στην περίπτωση αυτή απαιτείται προηγούμενη απόφαση του οικείου νομαρχιακού συμβουλίου, καθώς και η προς ένταξη στην εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου έδρα να μην εντάσσεται σε περιοχή η οποία έχει χαρακτηριστεί ως αστική περιοχή του οικείου νομού σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2963 /2001 (ΦΕΚ 268 Α').

ζ) Κάθε άλλο σχετικό θέμα."

*** Η νέα περ.στ' προστέθηκε και η περ.στ' αναριθμοματίστηκε σε ζ' ως άνω με το άρθρο 16 Ν.3446/2006,ΦΕΚ Α 49/10.3.2006.

2. Η εισήγηση του Σ.Α.Σ.Θ., που προβλέπεται στην παράγραφο 1, υποβάλλεται ύστερα από εκπόνηση συγκοινωνιακής και τεχνικοοικονομικής μελέτης, μέσα σε έξι (6) μήνες από τη σύστασή του και εφεξής μετά την πάροδο χρονικού διαστήματος τουλάχιστον τριών (3) ετών από την εφαρμογή της προηγούμενης απόφασης μεταβολής της περιοχής ευθύνης του Ο.Α.Σ.Θ..

3. Η εκτέλεση και εκμετάλλευση του αστικού συγκοινωνιακού έργου στις νέες περιοχές ανατίθεται στον Ο.Α.Σ.Θ. με συμπληρωματική οικονομική

συμφωνία, η οποία θα διέπεται από τους όρους της οικονομικής συμφωνίας του άρθρου 8 και υπογράφεται αφ' ενός από τους Υπουργούς Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, ως εκπροσώπους του Ελληνικού Δημοσίου, και αφ' ετέρου από το νόμιμο εκπρόσωπο του Ο.Α.Σ.Θ.. Η συμπληρωματική οικονομική συμφωνία λήγει ταυτόχρονα με τη λήξη της οικονομικής συμφωνίας του άρθρου 8.

4. Οι νέες μετοχές που αντιστοιχούν στο έργο αυτό διατίθενται στο υπεραστικό ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, εφόσον αυτό μετατραπεί σε ανώνυμη εταιρεία ή σε συνεταιρισμό που θα συσταθεί από τους μετόχους του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1667/1986 και τις ειδικότερες ρυθμίσεις του παρόντος νόμου, αν το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης δεν μετατραπεί σε ανώνυμη εταιρεία. Στην περίπτωση σύστασης συνεταιρισμού η διακοπή της σχέσης μετόχου με το ΚΤΕΛ, για οποιονδήποτε λόγο, συνεπάγεται την έξοδο του από το συνεταιρισμό.

5. Το πιο πάνω δικαίωμα ασκείται από το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης (ανώνυμη εταιρεία ή συνεταιρισμό) εντός τριμήνου από την κοινοποίηση σε αυτό της απόφασης της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση άρνησης άσκησης του δικαιώματος ή παρέλευσης άπρακτης της ως άνω προθεσμίας, η αύξηση πραγματοποιείται από τον Ο.Α.Σ.Θ..

6. Το εισφερόμενο κεφάλαιο, κατά την πρώτη εφαρμογή των ρυθμίσεων του παρόντος άρθρου, εφόσον αυτή υλοποιηθεί μέχρι 31.12.2002, ορίζεται στο ποσό των είκοσι πέντε εκατομμυρίων (25000.000) δραχμών, ονόσ ακεραία μετοχή (που διατίθεται σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παρ. 1 του άρθρου 4) και καταβάλλεται ως εξής:

α. ποσό επτά εκατομμυρίων (7.000.000) δραχμών ανά διατιθέμενη ακεραία μετοχή, με την απόκτηση των μετοχών από το ΚΤΕΛ ή το συνεταιρισμό, και

β. Ποσό έξι εκατομμυρίων (6.000.000) δραχμών κατά διαχειριστική χρήση και για τρεις συνεχείς χρήσεις, από την επόμενη χρήση αυτής της εισόδου του ΚΤΕΛ ή του συνεταιρισμού. Τα ποσά αυτά παρακρατούνται από το αναλογούν ανά μετοχή μέρισμα στις χρήσεις αυτές.

Αν η εφαρμογή των ρυθμίσεων του άρθρου αυτού γίνεται μετά την 1.1.2003, τότε το συνολικό εισφερόμενο κεφάλαιο, καθώς και τα επί μέρους ποσά καταβολής αυτού, προσαυξανονται κατά τη μεταβολή του δείκτη τιμών καταναλωτή των ετών από την 1.1.2003 έως και την 31 η Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους από αυτό της άσκησης του δικαιώματος αυτού.

7. Η διαφορά μεταξύ του ως άνω εισφερόμενου κεφαλαίου και του ανά μετοχή επενδυμένου κεφαλαίου, όπως αυτό προκύπτει από το ηλίκον της λογιστικής αξίας των πόγιων στοιχείων του ισολογισμού της 31ης Δεκεμβρίου της προηγούμενης, της αύξησης του αριθμού των μετοχών, χρήσης, δια του αριθμού των υπαρχόντων, προ της αύξησης, μετοχών, καταβάλλεται από το Ελληνικό Δημόσιο, μέχρι τον αριθμό των πενήντα (50).

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται το ποσό, ο χρόνος καταβολής που δεν δύναται να υπερβαίνει τα τρία έτη από την 1η Ιονουαρίου της επόμενης χρήσης, οι δόσεις καταβολής αυτών, η διαδικασία και κάθε σχετικό θέμα.

8. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως οι ρυθμίσεις των παραγράφων 1, 3, 4, 5, 6 και 7 του άρθρου 4, κατά το μέρος που δεν αντίκεινται στις ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 6
Διοίκηση του Ο.Α.Σ.Θ.

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Α.Σ.Θ. είναι εννεαμελές, η θητεία του είναι τριετής και αποτελείται από:

α. τον Πρόεδρο,

β. τον Αντιπρόεδρο,

γ. πέντε εκπροσώπους των μετόχων,

δ. έναν εκπρόσωπο της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Θεσσαλονίκης, που ορίζεται από το Νομόρχη Θεσσαλονίκης,

ε. έναν εκπρόσωπο των εργαζομένων, που εκλέγεται από τους εργαζόμενους του Ο.Α.Σ.Θ., που δεν είναι μέτοχοι αυτού, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου 6 του ν. 2414/1996.

2. Η συγκρότηση του νέου Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ., σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, πρέπει να γίνει το αργότερο μέχρι την 30.6.2001.

3. Τα τακτικά και αναπληρωματικά μέλη του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ. πρέπει:

α) Να είναι Έλληνες πολίτες ή πολίτες Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

β) Να έχουν ελεύθερη τη διαχείριση της περιουσίας τους.

γ) Να έχουν εκπληρώσει τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις ή να έχουν απαλλαγεί νόμιμα από αυτές.

δ) Να μην έχουν στερηθεί των πολιτικών τους δικαιωμάτων.

ε) Να μην έχει παραπεμφθεί στο δικαστήριο για κακούργημα με κλητήριο θάναση, σύμφωνα με το ν. 663/1977, όπως ισχύει κάθε φορά, ή με τελεσίδικο βούλευμα ή να μην έχει καταδικασθεί τελεσίδικα για τέλεση κακούργημα, καθώς και να μην έχει καταδικασθεί σε βαθμό πλημμελήματος με τελεσίδικη δικαστική απόφαση για τα αδικήματα κλοπής, υπεξαίρεσης, απάτης, πλαστογραφίας, απιστίας, δωροδοκίας, δωροληψίας, ψευδορκίας και ψευδούς βεβαίωσης.

Αν τακτικό ή αναπληρωματικό μέλος του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ. παύσει να πληροί, κατά τη διάρκεια της θητείας του, οποιαδήποτε από τις παραπάνω προϋποθέσεις, παύει αυτοδίκαια να είναι μέλος του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ. και η θέση του καλύπτεται από το πρώτο αναπληρωματικό μέλος.

4. Ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος, τα πέντε μέλη του Δ.Σ. εκπρόσωποι των μετόχων, οι ελεγκτές μέτοχοι, που προβλέπονται στο άρθρο 12 του ν. 3721/1957, καθώς και οι αναπληρωτές τους, εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ.. Οι εκλογές διενεργούνται με την ευθύνη δικαστικού αντιπροσώπου, που ορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 11 του ν. 1264/1982 (ΦΕΚ 79 Α').

5. Για την εκλογή Προέδρου, Αντιπροέδρου και Ελεγκτών μετόχων τίθεται στα ψηφοδέλτια ένας σταυρός προτίμησης, ενώ για την εκλογή των λοιπών πέντε μελών του Διοικητικού Συμβουλίου τίθενται έως τρεις σταυροί προτίμησης. Οι ψηφοφορίες για την εκλογή των οργάνων του Ο.Α.Σ.Θ. γίνονται με ενιαίο ψηφοδέλτιο και εκλέγονται οι κατά σειρά σχετικώς πληοψηφίσαντες.

Άρθρο 7

Σύναψη σύμβασης ανάθεσης, εκτέλεσης και εκμετάλλευσης αστικής συγκοινωνίας στην περιοχή της Θεσσαλονίκης

Μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Α.Σ.Θ. μπορεί να συναφθεί σύμβαση ανάθεσης, εκτέλεσης και εκμετάλλευσης αστικής συγκοινωνίας στην περιοχή της Θεσσαλονίκης ("Οικονομική Συμφωνία Ελληνικού Δημοσίου - Ο.Α.Σ.Θ."), το περιεχόμενο της οποίας ακολουθεί στο επόμενο άρθρο. Για τη σύναψη της σύμβασης αποφασίζει εκ μέρους του Ο.Α.Σ.Θ. η Γενική Συνέλευση αυτού. Κατά την κατάρτιση της σύμβασης το μεν Ελληνικό Δημόσιο εκπροσωπείται από τους Υπουργούς Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, ο δε Ο.Α.Σ.Θ. από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου

αυτού. Η σύμβαση έχει ισχύ νόμου και διαρκεί από 1.1.2001 και μέχρι 31.12.2009. Η σύμβαση κατορτίζεται με ιδιωτικό έγγραφο και απαλλάσσεται παντός τέλους, φόρου ή οποιουδήποτε άλλου βόρους υπέρ του Δημοσίου ή άλλου προσώπου. Η σύμβαση κατατίθεται, στελώς, σε συμβολαιογράφο. Για το φόρο προστιθέμενης αξίας, ισχύουν οι διατάξεις του ν. 2859/2000 (ΦΕΚ 248 Α').

*** ΠΡΟΣΟΧΗ: Βλ άρθρο 17 Ν.3897/2010, ΦΕΚ Α 208/10.12.2012 σχ. με την τροποποίηση και συμπλήρωση της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.

Άρθρο 8

Οικονομική Συμφωνία Ελληνικού Δημοσίου - Ο.Α.Σ.Θ.

Μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, εκπροσωπούμενου δια των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών και του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), που συστάθηκε και λειτουργεί με τις διατάξεις του ν.δ. 3721/1957 (ΦΕΚ 142 Α'), όπως ισχύει, νομίμως εκπροσωπούμενου δια του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου του, με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης αυτού, υπογράφεται σύμβαση ανάθεσης, εκτέλεσης και εκμετάλλευσης αστικής συγκοινωνίας στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, που έχει ισχύ νόμου, από 1ης Ιανουαρίου 2001 μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 2009, με τους παρακάτω όρους και προϋποθέσεις:

Άρθρο πρώτο

Προσωπικό - Εργασιακές Σχέσεις

1. Όλο το προσωπικό του Ο.Α.Σ.Θ., με οποιαδήποτε σχέση εργασίας συνδέεται με αυτόν, που έχει προσληφθεί από αυτόν μέχρι 31.12.1999 και εξακολουθεί να παρέχει τις υπηρεσίες του στον Ο.Α.Σ.Θ. κατά το χρόνο υπογραφής της παρούσας σύμβασης, διατηρεί έναντι του Ο.Α.Σ.Θ. τα πάσης φύσεως δικαιώματα και υποχρεώσεις, από την εργασιακή σύμβαση και τους κανονισμούς.

2. Από την 1.1.2001 καταργούνται οι ισχύουσες διατάξεις περί ορισμού Γενικού Διευθυντή στον Ο.Α.Σ.Θ.. Από της ημερομηνίας αυτής το Δ.Σ. έχει το δικαίωμα:

(α) Να προσλαμβάνει και να αντικαθιστά Γενικό Διευθυντή. Μέχρι την πρόσληψη νέου Γενικού Διευθυντή, εξακολουθεί να παρέχει τις υπηρεσίες του ο Γενικός Διευθυντής που ορίστηκε με τις προϊσχύουσες διατάξεις.

(β) Να προσλαμβάνει και να αντικαθιστά κατά την απόλυτη κρίση του ως Διευθυντές, πρόσωπα που πληρούν τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα, που προβλέπονται στον ισχύοντα Οργανισμό. Οι κατά την υπογραφή της παρούσας οικονομικής συμφωνίας απασχολούμενοι Διευθυντές, αν αντικατασταθούν, διατηρούν την εξαρτημένη σχέση εργασίας τους με τον Ο.Α.Σ.Θ. μέχρι τη συνταξιοδότησή τους ή την αποχώρησή τους από αυτόν.

3. Οι ισχύοντες, κατά την υπογραφή της παρούσας οικονομικής συμφωνίας, κανονισμοί που έχουν εγκριθεί κατά τις διατάξεις του άρθρου 6 παρ. 12 του ν.δ. 3721/1957, όπως τροποποιήθηκαν με το άρθρο 7 του ν.δ. 716/1970, εξακολουθούν να ισχύουν με τις τροποποιήσεις της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου και τροποποιούνται εφεξής σύμφωνα με τις ισχύουσες, κάθε φορά, διατάξεις.

Άρθρο δεύτερο

Κινητή και ακίνητη περιουσία

Κτίρια, εγκαταστάσεις πάσης φύσεως, μηχανήματα, εργαλεία, υλικά, εξορτήματα, συσκευές, σταθμοί αυτοκινήτων, συνεργεία, λεφοφορεία, άλλα μεταφορικά μέσα και γενικά κάθε κινητό ή ακίνητο, όπως αυτά θα έχουν διαμορφωθεί την 31.12.2009, περιέχονται, αυτοδίκαια, την 1η Ιανουαρίου 2010 στο Ελληνικό Δημόσιο, άνευ ανταλλάγματος, εφόσον η αξία αυτών θα έχει αποσβεστεί. Στην περίπτωση που τα περιουσιακά στοιχεία δεν έχουν πλήρως αποσβεστεί την 31.12.2009, κατά την υποχρεωτική περιέλευση αυτών στο Ελληνικό Δημόσιο, το Ελληνικό Δημόσιο καταβάλλει στον Ο.Α.Σ.Θ. τη μη αποσβεσθείσα αξία.

Το Ελληνικό Δημόσιο απαλλάσσεται της υποχρέωσης καταβολής οποιουδήποτε φόρου, τέλους ή βάρους που τυχόν προκύψει από τη μεταβίβαση κατά τη λήξη της σύμβασης. Ειδικά για το φόρο ηροσπιθέμενης αξίας έχουν ισχύ οι διατάξεις του ν. 2859/2000 (ΦΕΚ 248 Α').

Άρθρο τρίτο Έργο

1. Στον Ο.Α.Σ.Θ. ανασίθεται:

- α. Η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου, όπως περιγράφεται στον παρόντα νόμο.
- β. Η προμήθεια και εκμετάλλευση του απαιτούμενου τροχίου υλικού και η δημιουργία και χρησιμοποίηση των αναγκαίων εγκαταστάσεων για τη συντήρηση και επισκευή αυτού.
- γ. Η κατασκευή, συντήρηση και αξιοποίηση των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του συγκοινωνιακού έργου.
- δ. Η είσπραξη και ο έλεγχος είσπραξης του κομίστρου και η επιβολή προστίμων στους παραβάτες.
- ε. Η εκμετάλλευση και αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων που διαχειρίζεται.
- στ. Η οργάνωση, κατασκευή και εκμετάλλευση σταθμών μετεπιβίβασης.

2. Επίσης ο Ο.Α.Σ.Θ.:

- α. Προτείνει προς το Σ.Α.Σ.Θ. τον καθορισμό νέων γραμμών, την κατάρτιση λειτουργιών, αλλαγές επί των διαδρομών, της συχνότητας δρομολογίων, των αφετηριών και των τερμάτων και των σταθμών μετεπιβίβασης, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου και της παραγράφου 6 του άρθρου 1 του παρόντος νόμου.
- β. Προτείνει προς το Σ.Α.Σ.Θ. τον τύπο και τη μορφή των στεγάστρων που τοποθετούνται στις στάσεις των αστικών συγκοινωνιών. Στον Ο.Α.Σ.Θ. διατίθεται δωρεάν επαρκής επιφάνεια επί των στεγάστρων για την ανάρτηση, με δική του ευθύνη, έντυπου ή ηλεκτρονικού πληροφοριακού υλικού που αφορά τη λειτουργία του.
- γ. Ενημερώνει εγγράφως και αποστέλλει στο Σ.Α.Σ.Θ. οποιοδήποτε στοιχείο σχετικά με την εκτελεσθείσα από αυτόν αστική συγκοινωνία κατόπιν έγγραφης αιτήσεως του Σ.Α.Σ.Θ..

3. Ο Ο.Α.Σ.Θ. αναλαμβάνει την εκτέλεση ετησίως, κατ' ελάχιστο, του συγκοινωνιακού έργου, που εκτελεί κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, το οποίο ανέρχεται σε τριάντα τέσσερα εκατομμύρια εκατόν σαράντα τέσσερις χιλιάδες εννιάκοσια ογδόντα τρία (34.144.983) οχηματοχιλιόμετρα, όπως ειδικότερα αναλύεται κατωτέρω:

- α. Οι διαδρομές, που κατ' ελάχιστον οφείλει να εκτελεί ο Ο.Α.Σ.Θ., είναι αυτές που εκτελεί κατά την υπογραφή της παρούσας σύμβασης, οι

οποίες είναι αποτυπωμένες στο Χάρτη, που προσαρτάται στην παρούσα σύμβαση και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος αυτής, με σημειωμένες επ' αυτού τη διαδρομή, την αφετηρία και το τέρμα κάθε γραμμής.

β. Η συχνότητα εκτέλεσης των δρομολογίων στις λεωφορειακές γραμμές παραμένει, κατ' ελάχιστο, η ίδια με τη διενεργούμενη κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, όπως είναι καταγεγραμμένη στο ειδικό παράρτημα, που προσαρτάται στην παρούσα σύμβαση και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος αυτής.

4. Για την εκτέλεση της ανατεθείσας στον Ο.Α.Σ.Θ. αστικής συγκοινωνίας, αυτός πρέπει να διαθέτει 488 λεωφορεία, εκ των οποίων 285 διαξονικά (κανονικά) και 203 ορθρωτά. Εξ αυτών υποχρεούται να δρομολογεί, κατ' ελάχιστο, τα 430 στις ώρες της ηρωινής και της μεσημβρινής αιχμής χειμερινής περιόδου (Σεπτέμβριος - Ιούνιος).

Το σύνολο των διατιθέμενων θέσεων μεταφοράς επιβατών, που, για τα 488 λεωφορεία, ανέρχονται σε 59.344, δεν δύναται να μειώνεται λόγω μεταβολών του αριθμού και του τύπου λεωφορείων (mini bus κ.λπ.).

"Ο ως άνω αριθμός λεωφορείων δύναται να μεταβάλλεται κατά αριθμό και τύπο, χωρίς να μεταβάλλεται ο συνολικός αριθμός των διατιθέμενων θέσεων μεταφοράς, μετά από πρόταση του Σ.Α.Σ.Θ. και γνώμη του Ο.Α.Σ.Θ., με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων."

*** Το τελευταίο εδάφιο της παρ.4 προστέθηκε με το άρθρο δέκατο τρίτο της από 8.4.2010 συμπληρωματικής οικονομικής συμφωνίας, μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., η οποία κυρώθηκε με το άρθρο 17 Ν.3897/2010, ΦΕΚ Α 208/10.12.2012.

Άρθρο τέταρτο Δαπάνες

Οι δαπάνες κάθε χρήσης, οι οποίες αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο αποκλειστικά και μόνο για τον καθορισμό της αντισταθμιστικής καταβολής, υπολογίζονται ως εξής:

Α. ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (Α)

1. Μισθώματα ομαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1)

Το κόστος ενοικίου, που αναγνωρίζεται από το Ελληνικό Δημόσιο ως δαπάνη του Ο.Α.Σ.Θ. για την ενοίκιαση των ομαξοστασίων και των γραφείων διοίκησης αυτού, μετά των παγίων εγκαταστάσεων, θα είναι για τις τρεις πρώτες χρήσεις από 1.1.2001 μέχρι 31.12.2003 του αυτού ύψους προς τις συναφείς δαπάνες που αναφέρονται στον ισολογισμό και το αποτέλεσμα χρήσης αυτού της 31.12.1999, όπως αυτό διαμορφώθηκε σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 15/2000 απόφαση του Διοικητικού Δικαστηρίου.

Το άνω ποσό του ενοικίου αναπροσαρμόζεται από την 1.1.2004 κατ' έτος σε ποσοστό ίσο με τη μεταβολή του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή του προηγούμενου έτους.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται μετά από εισήγηση του Ο.Α.Σ.Θ., αναπροσαρμόζεται το ως άνω ποσό, εφόσον προκύψει ανάγκη μίσθωσης πρόσθετων χώρων ομαξοστασίων, λόγω αύξησης αριθμού κυκλοφορούντων λεωφορείων.

2. Δαπάνες Προσωπικού (Α2)

α. Αποτελείται από το σύνολο των ετήσιων δαπανών που προκύπτουν:

αα. Από την αμοιβή όλου του απασχολούμενου στον Ο.Α.Σ.Θ. προσωπικού με σχέση εξαρτημένης εργασίας.

ββ. Από τις πρόσθετες δαπάνες λόγω αποζημιώσεων αδειών, ασθενείας και γενικά κάθε αιτίας που απορρέει από την εργασιακή σχέση του ως άνω προσωπικού.

γγ. Από τις εργοδοτικές ασφαλιστικές εισφορές, που καταβάλλονται υπέρ του Ιδρύματος Κοινωνικών Ασφαλίσεων και υπέρ οποιουδήποτε άλλου Ασφαλιστικού Οργανισμού, Ταμείου ή Κλάδου.

δδ. Από τις ρυθμίσεις του άρθρου 3 του παρόντος νόμου (αποζημιώσεις του ν. 2112/1920).

εε. Από αποζημιώσεις προς εργαζομένους του Ο.Α.Σ.Θ., κατόπιν σχετικών δικαστικών αποφάσεων.

β. Δεν αναγνωρίζεται από το Ελληνικό Δημόσιο ως δαπάνη προσωπικού οποιουδήποτε παροχή δεν προβλέπεται από τις Σ.Σ.Ε.. Αναγνωρίζονται μόνο οι προγραμματισμένες υπερωρίες, που προβλέπονται από τα εγκεκριμένα, από το Σ.Α.Σ.Θ., προγράμματα δρομολόγησης.

γ. Ο Ο.Α.Σ.Θ. αναλαμβάνει την υποχρέωση σταδιακής προσαρμογής του αριθμού εργαζομένων, κατά ειδικότητα, στους συντελεστές που αναφέρονται παρακάτω. Στα πλαίσια της υποχρέωσης αυτής, ο Ο.Α.Σ.Θ. μπορεί να συμπληρώνει τις θέσεις των αποχωρούντων, για οποιονδήποτε λόγο, εργαζομένων στον Ο.Α.Σ.Θ. μόνο εφόσον ο εναπομένον, κατά ειδικότητα, αριθμός είναι μικρότερος του αριθμού που καθορίζεται από τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης. Οι συντελεστές, με βάση τους οποίους καθορίζεται ο αριθμός των εργαζομένων σε κάθε ειδικότητα, ορίζονται ως εξής:

αα. Οδηγοί: 1,70 άτομα ανά αριθμό βαρδιών. Ως αριθμός βαρδιών νοείται ο αριθμός των οχημάτων (σύνολο), που είναι σε κυκλοφορία κατά τις πρωινές και μεσημβρινές ώρες αιχμής από ημέρα Δευτέρα έως και Παρασκευή κατά τη χειμερινή περίοδο (Σεπτέμβριος - Ιούνιος).

ββ. Λοιπό προσωπικό κίνησης: 0,4 άτομα ανά κυκλοφορούν λεωφορείο (Επόπτες - Σταθμάρχες - Ελεγκτές).

γγ. Διοικητικό - Βοηθητικό: 0,3 άτομα ανά κυκλοφορούν λεωφορείο.

δδ. Τεχνικό: 0,5 άτομα ανά λεωφορείο. Στο προσωπικό αυτό συμπεριλαμβάνονται και οι ελιγμοδηγοί.

Ως αριθμός κυκλοφορούντων λεωφορείων νοείται ο μέγιστος αριθμός των λεωφορείων που κυκλοφορεί, σύμφωνα με το πρόγραμμα δρομολόγησης, κατά τις πρωινές ή μεσημβρινές ώρες αιχμής από Δευτέρα έως και Παρασκευή κατά τη χειμερινή περίοδο.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών τροποποιούνται οι ως άνω συντελεστές, μετά από αιτιολογημένη πρόταση του Σ.Α.Σ.Θ. και γνώμη του Ο.Α.Σ.Θ. και των εργαζομένων στον Ο.Α.Σ.Θ..

δ. Από την 1.1.2001 και εφεξής οι συνολικές δαπάνες προσωπικού, που αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο με την παρούσα συμφωνία, δεν δύνανται να υπερβαίνουν αυτές της προηγούμενης χρήσης, προσαυξανόμενες κατά τη μεταβολή του Δ.Τ.Κ. πλέον μίας ποσοστιαίας μονάδας. Ειδικό στην περίπτωση κατά την οποία πραγματοποιείται βάσει κανονιστικής διάταξης (εξαιρουμένων των συλλογικών συμβάσεων εργασίας) μεταβολή των χρονικών ορίων και λοιπών κανόνων παροχής εργασίας, το, με την παρούσα παράγραφο, καθοριζόμενο ανώτατο όριο αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από εισήγηση του Ο.Α.Σ.Θ., για την κάλυψη των εκ της ανωτέρω αιτίας δημιουργούμενων πρόσθετων δαπανών.

ε. Από τη συνολική δαπάνη προσωπικού αφαιρείται κάθε χρήση, χωρίς να συνυπολογίζεται στο συνολικό κόστος μισθοδοσίας το κόστος από τη μείωση του προσωπικού, κατ' εφαρμογή της περίπτωσης γ' της παρούσας παραγράφου.

3. Πόγιες δαπάνες (Α3)

Περιλαμβάνονται δαπάνες που σφορούν:

α. Δημοτικό φόρο στάθμευσης και δημοτικά τέλη εν γένει.

β. Τέλη κυκλοφορίας και ταξινόμησης των οχημάτων, Φ.Π.Α. οχημάτων και κάθε φόρο που τυχόν επιβάλλεται και επιβαρύνει την εκμετάλλευση των οχημάτων.

γ. Το σχηματισμό του ασφαλιστικού κεφαλαίου που δημιουργείται, κατά τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν.δ. 716/1970, όπως συμπληρώνεται με την παρ. 1 του άρθρου ένσπου της παρούσας σύμβασης.

4. Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4)

α. Περιλαμβάνονται όλες οι δαπάνες του Ο.Α.Σ.Θ., εκτός των δαπανών των περιπτώσεων Α1, Α2, Α3, Β1, Β2, Β3, Γ και Δ της παρούσας σύμβασης και αφορούν:

- Ανταλλακτικά, εξαρτήματα, αναλώσιμα
 - Υλικά γραφείων, εισιτηρίων, υφασμάτων, κ.λπ.
 - Στολές προσωπικού κίνησης και προσωπικού συντήρησης (φόρμες)
 - Δαπάνες συντήρησης και επισκευών λεωφορείων
 - Φωτισμό, ύδρευση, θέρμανση, τηλέφωνα
 - Γάλα προσωπικού κίνησης, συντήρησης, κ.λπ.
 - Εκπαίδευση προσωπικού
 - Δαπάνες κατασκηνώσεων, βρεφονηπιακών σταθμών
 - Δαπάνες εισιτηρίων
 - Δαπάνες ελέγχου (Σώμα Ορκωτών Λογιστών, Ελεγκτών Μετόχων)
 - Προμήθεια πώλησης προτυπωμένων εισιτηρίων
 - Εξοδα διαπίστωσης, χορτάσημο συναλλαγματικών δανείων, πρόσθετων τελών, κ.λπ. μικροέξοδα
 - Ενοίκια γραφείων Κινήσεως και Σταθμορχείων
 - Αποζημιώσεις πάσης φύσεως μελών Πειθαρχικού-Υπηρεσιακού και Διοικητικού Συμβουλίου, κ.λπ.
 - Γραφικά έντυπα
 - Δημοσιεύσεις, συνδρομές και δαπάνες γραφείου Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων
 - Συντήρηση εγκαταστάσεων, επίπλων και σκευών
 - Είδη γραφείου, αναλώσιμα, έρσοι, δώρα, βοηθήματα
 - Μηχανογράφηση μισθοδοσίας, κ.λπ. υπηρεσιών
 - Γενικά κάθε δαπάνη που πραγματοποιεί ο Ο.Α.Σ.Θ. για την απρόσκοπτη λειτουργία του, σε υπηρεσίες, υλικά, αναλώσιμα κ.λπ. και δεν περιλαμβάνεται ρητό στις υπόλοιπες κατηγορίες δαπανών, όπως αυτές περιγράφονται στο παρόν άρθρο.
- β. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται μετά από εισήγηση του Ο.Α.Σ.Θ. και γνώμη του Σ.Α.Σ.Θ., αναγνωρίζονται επιπλέον δαπάνες, οι οποίες προσαυξάνουν αντίστοιχα τις γενικές δαπάνες της περίπτωσης α' της παρούσας παραγράφου.

γ. Οι ετήσιες προμήθειες του Ο.Α.Σ.Θ., εξαιρουμένων των αναφερομένων στο κεφάλαιο Β' του παρόντος άρθρου, πραγματοποιούνται με διαδικασίες και όρους, που θα καθορίζονται με αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου αυτού ή με κανονισμό προμηθειών, που το Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Α.Σ.Θ. θα καθορίσει με απόφασή του.

δ. Ως δαπάνες για τη χρήση του 2001 αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο οι αντίστοιχες δαπάνες της χρήσης 1999, όπως αυτές προκύπτουν από τον Ισολογισμό, τα Αποτελέσματα Χρήσης και το Πιστοποιητικό Ελέγχου του Ορκωτού Λογιστή και οι οποίες ανέρχονται σε δραχμές δύο δισεκατομμυρίων διακόσια δεκατρία εκατομμύρια εξακόσιες τριάντα οκτώ χιλιάδες τρισκόσιες δεκατρείς (2.213.638.313.).

ε. Οι ως άνω δαπάνες για τις χρήσεις 2002 και εφεξής αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο ως ίσες με τις δαπάνες κάθε προηγούμενης χρήσης, μειωμένες κατά ποσοστό:

α. Δύο τοις εκατό (2%) για τις χρήσεις 2002 έως 2005 και

β. Ένο τοις εκατό (1%) για τις χρήσεις 2006 έως και 2009.

Β. ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (Β)

Για τον υπολογισμό των μεταβλητών δαπανών της παραγράφου αυτής, ως χιλιομετρική διάνυση λαμβάνεται το άθροισμα των χιλιομέτρων που πραγματοποιούνται κάθε ημερολογιακό έτος από το σύνολο των λεωφορείων. Σε αυτή υπολογίζεται και η διαδρομή των λεωφορείων, από τους σταθμούς στέγασης προς τις αφετηρίες ή τα τέρματα και αντιστρόφως, καθώς και τα υπηρεσιακά δρομολόγια.

Η ετήσια χιλιομετρική διάνυση αναγράφεται στα βιβλία του Ο.Α.Σ.Θ. σύμφωνα με τα ημερήσια φύλλα κάθε σχήματος και τις ενδείξεις των χιλιομετρητών των λεωφορείων.

1. Δαπάνες καυσίμων (Β1)

Περιλαμβάνεται το σύνολο των δαπανών προμήθειας των καυσίμων κίνησης των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ..

Μετά την έκδοση της προβλεπόμενης, από την παράγραφο 6 του άρθρου 1 του παρόντος νόμου, απόφασης έγκρισης της μελέτης εξοικονόμησης ενέργειας, αυτή εφαρμόζεται από τον Ο.Α.Σ.Θ..

2. Δαπάνες λιπαντικών (Β2)

Περιλαμβάνεται το σύνολο των δαπανών προμήθειας των λιπαντικών συντήρησης των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ..

3. Δαπάνες ελαστικών (Β3)

Περιλαμβάνεται το σύνολο των δαπανών προμήθειας ελαστικών και αναγόμενων αυτών.

Ως ελάχιστη διάρκεια ζωής κάθε ελαστικού, με ενδιάμεση αναγόμευση αυτού, αναγνωρίζονται τα 150.000 χιλιόμετρα. Στον αριθμό των ελαστικών ανά λεωφορείο δεν συμπεριλαμβάνεται το εφεδρικό.

4. Οι ετήσιες προμήθειες του Ο.Α.Σ.Θ. σε καύσιμα, λιπαντικά και ελαστικά, καθώς και οι εργασίες αναγόμενης ελαστικών, γίνονται με δημόσιους διαγωνισμούς, από τους οποίους αποδεικνύονται οι αντίστοιχες δαπάνες.

Γ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΚΕΡΔΟΣ (Γ)

1. Το επιχειρηματικό κέρδος εκάστης χρήσης των μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ., από την 1.1.2001 και έως τη λήξη της παρούσας σύμβασης, υπολογίζεται:

α. Επί των εσόδων της προηγούμενης χρήσης από κόμιστρα και άλλες πηγές (εισπρόξεις από εισιτήρια, κάρτες κ.λπ., έσοδα εκμισθωμένων

Λεωφορείων, έσοδα Ο.Α.Ε.Δ., έσοδα από διαφημίσεις, τόκοι εκ των καταθέσεων των πηγών εσόδων της παρούσας παραγράφου, λοιπά έσοδα) χωρίς Φ.Π.Α., μη συνυπολογιζομένης της αντισταθμιστικής καταβολής.

β. Επί του ύψους της λογιστικής αξίας κτήσεως των επενδύσεων (πόγια), όπως αυτή αποτυπώνεται στον ισολογισμό της 31ης Δεκεμβρίου της προηγούμενης χρήσης.

2. Ειδικά για τη χρήση του 2001 (1.1.2001 έως 31.12.2001) το επιχειρηματικό κέρδος υπολογίζεται:

α. Σε ποσοστό 12,248% επί των εσόδων από κόμιστρα και άλλες πηγές, όπως αυτά καθορίζονται στον ισολογισμό της 31.12.1999 (12.246.270.831) και προσδιορίζονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του παρόντος κεφαλαίου, προσαυξημένα κατά δύο τοις εκατό (2%), δηλαδή επί του ποσού των δώδεκα δισεκατομμυρίων τετρακοσίων ενενήντα ενός εκατομμυρίων εκατόν ενενήντα πέντε χιλιάδων (12.491.195.000) δραχμών.

β. Στο ποσοστό που θα προκύψει, ούτως ώστε υπολογιζόμενο επί της λογιστικής αξίας κτήσεως των επενδύσεων (πόγια), όπως αυτή θα αποτυπωθεί στον ισολογισμό της 31.12.2000, να αποδίδει επιχειρηματικό κέρδος ένα δισεκατομμύριο πεντακόσια εκατομμύρια (1.500.000.000) δραχμές.

3. Για τις χρήσεις 2002 και εφεξής:

α. Το επιχειρηματικό κέρδος της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου θα ορίζεται ως εξής:

αα. Αν τα κόμιστρα (εισιτήρια, κάρτες κ.λπ.) διατηρούνται σταθερά έναντι της προηγούμενης χρήσης, το ποσοστό θα είναι ακριβώς ίσο με αυτό της προηγούμενης χρήσης.

ββ. Αν τα κόμιστρα αυξάνονται έναντι της προηγούμενης χρήσης, τότε το ποσοστό του επιχειρηματικού κέρδους μειώνεται έτσι ώστε, αναγόμενο επί των προβλεπόμενων εσόδων χρήσης, όπως αυτά καθορίζονται ειδικότερα στην παρ. 2 του άρθρου έκτου της παρούσας οικονομικής συμφωνίας, να προκύπτει επιχειρηματικό κέρδος ίσο με το επιχειρηματικό κέρδος της προηγούμενης χρήσης.

β. Το επιχειρηματικό κέρδος της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 του παρόντος κεφαλαίου, όπως θα προσδιοριστεί ως ποσοστό, διατηρείται σταθερό για όλη τη διάρκεια της σύμβασης.

4. Τα ποσοστά επιχειρηματικού κέρδους, όπως αυτά προκύπτουν από την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, στρογγυλοποιούνται σε αριθμό με τρία δεκαδικά ψηφία. Όταν το τέταρτο δεκαδικό ψηφίο είναι ο αριθμός 5 έως 9, τότε το τρίτο δεκαδικό ψηφίο αυξάνεται κατά μία μονάδα.

Δ. ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ

1. (α) Μεταφορικών μέσων (Δ1)

Ως χρόνος απόσβεσης των λεωφορείων και των άλλων μεταφορικών μέσων ιδιοκτησίας Ο.Α.Σ.Θ. ορίζονται τα δώδεκα (12) χρόνια.

Ως αποσβεστέα αξία, κατ' έτος, των λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων που αποκτήθηκαν από 1.1.2000 έως 31.12.2000 ή θα αποκτηθούν μετά την ισχύ της παρούσας οικονομικής συμφωνίας, λαμβάνεται η αξία κτήσης αυτών, διαιρούμενη δια του δώδεκα (12).

Ως αξία κτήσης των λεωφορείων και άλλων μεταφορικών μέσων που έχουν αποκτηθεί από τον Ο.Α.Σ.Θ. μέχρι την 31.12.1999, λαμβάνεται η αξία που καθορίζεται, σύμφωνα με την ηρτισχύουσα σύμβαση, με την αριθμ. 15/15.6.2000 απόφαση του Διοικητικού Δικαστηρίου. Ως μη αποσβεσθέν υπόλοιπο λαμβάνεται η ως άνω καθοριζόμενη αξία, αφαιρουμένων των μέχρι 31.12.2000 αποσβέσεων, ενώ η κατ' έτος αποσβεστέα αξία ισούται με το μη αποσβεσθέν υπόλοιπο διαιρούμενο δια του υπολειπόμενου χρόνου απόσβεσης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρούσα παράγραφο.

(β) Ακινήτων (Δ2)

Ως ακίνητα νοούνται τα οικοπέδα, κτίρια, περίπτερα, σταθμαρχεία και άλλα ακίνητα, μετά των παγίων ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων αυτών.

Ως χρόνος απόσβεσης ορίζονται τα τριάντα (30) έτη.

Ως αποσβεστέα αξία κατ' έτος λαμβάνεται η αξία κτήσης αυτών διαιρούμενη δια του τριάντα (30).

(γ) Μηχανημάτων και εργαλείων (Δ3)

Ως μηχανήματα και εργαλεία νοούνται οι αντλίες καυσίμων, τα μηχανουργικά εργαλεία, ως και πάσης φύσεως μηχανολογικός εξοπλισμός.

Ως χρόνος απόσβεσης ορίζονται τα δώδεκα (12) χρόνια.

Ως αποσβεστέα αξία κατ' έτος λαμβάνεται η αξία κτήσης αυτών διαιρούμενη δια δώδεκα (12).

Ειδικά η απόσβεση του μηχανογραφικού εξοπλισμού γίνεται εντός πέντε (5) ετών και ως αποσβεστέα αξία κατ' έτος λαμβάνεται η αξία κτήσης αυτών διαιρούμενη δια πέντε (5).

2. Τα παραπάνω εξ αποσβέσεων ποσό εντάσσονται στον ειδικό λογαριασμό του άρθρου 4 της συμβάσεως του ν. 3721/1957, όπως αυτό έχει σχηματισθεί μέχρι 31.12.2000, για τη χρηματοδότηση ανανέωσης στόλου και λοιπών παγίων αυτού. Τόκοι και κάθε είδους αποδόσεις των κεφαλαίων αυτών παρομένουν και προσαυξάνουν τον ίδιο λογαριασμό.

3. Σε περίπτωση που κάποιο από τα ως άνω περιουσιακά στοιχεία έχει αποκτηθεί συνολικά ή εν μέρει από κονδύλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ελληνικού Δημοσίου, η απόσβεσή των περιουσιακών στοιχείων, κατά τα ποσά αυτά, δεν βαρύνει τις αντίστοιχες χρήσεις.

Άρθρο πέμπτο
Υπολογισμός ετήσιων δαπανών Ο.Α.Σ.Θ.

1. Οι δαπάνες κάθε χρήσης του Ο.Α.Σ.Θ. υπολογίζονται με τον εξής τύπο:

$$\Delta = A1 + A2 + A3 + A4 + B1 + B2 + B3 + \Gamma + \Delta1 + \Delta2 + \Delta3$$

Οπου:

A1 = ενοίκια σμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης

A2 = δαπάνες προσωπικού

A3 = πάγιες δαπάνες

A4 = γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και ανσλωσίμων

B1 = δαπάνες καυσίμων

B2 = δαπάνες λιπαντικών

B3 = δαπάνες ελαστικών

Γ = επιχειρηματικό κέρδος

$\Delta1$ = αποσβέσεις μεταφορικών μέσων

$\Delta2$ = αποσβέσεις ακινήτων

Δ3 = αποσβέσεις μηχανημάτων και εργαλείων

όπως αυτές οι δαπάνες ορίζονται στο άρθρο τέταρτο της παρούσας οικονομικής συμφωνίας.

2. Σε περίπτωση μείωσης των δαπανών του Ο.Α.Σ.Θ. έναντι της προηγούμενης χρήσης, πέραν των καθοριζόμενων στην παρούσα οικονομική συμφωνία, το ποσό που αντιστοιχεί σε αυτή, τη μείωση αποδίδεται στην επόμενη χρήση, κατά ποσοστό:

α. Σαράντα τοις εκατό (40%) στους μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ., καταβλητέο ως πρόσθετο επιχειρηματικό κέρδος.

β. Σαράντα τοις εκατό (40%) στους εργαζόμενους του Ο.Α.Σ.Θ., ως πριμ παραγωγικότητας, και

γ. Είκοσι τοις εκατό (20%) στο Ελληνικό Δημόσιο με ισόποση μείωση της αντισταθμιστικής καταβολής της επομένης χρήσης.

3. Τοκοχρεολυτικές δόσεις εξόφλησης δανείων, που θα συνάψει ο Ο.Α.Σ.Θ. για οποιονδήποτε λόγο και αιτία, από οποιοδήποτε χρηματοπιστωτικό ίδρυμα της ημεδαπής ή αλλοδαπής, δεν επιβαρύνουν τις δαπάνες που λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό της αντισταθμιστικής καταβολής.

Άρθρο έκτο

Προϋπολογισμός ετήσιων εσόδων Ο.Α.Σ.Θ. για τον υπολογισμό της αντισταθμιστικής καταβολής

1. Για τον υπολογισμό των εσόδων της χρήσης του 2001, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της επόμενης παραγράφου, λαμβάνονται ως έσοδα χρήσης 2000, όπως αυτά ορίζονται στην περίπτωση α' παράγραφος 1 κεφάλαιο Γ' του άρθρου τέταρτου, τα έσοδα που καταγράφονται στον ισολογισμό της 31.12.1999 (12.246.270.031 δρχ.) προσαυξημένα κατά δύο τοις εκατό (2%), ήτοι δώδεκα δισεκατομμύρια τετρακόσια ενενήντα ένα εκατομμύρια εκατόν ενενήντα έξι χιλιάδες (12.491.196.000) δραχμές.

2. Τα έσοδα έκστης χρήσης, όπως αυτά προσδιορίζονται στην περίπτωση α' παράγραφος 1 κεφάλαιο Γ' του άρθρου τέταρτου, καθορίζονται ως εξής:

α. Αν δεν γίνεται αναπροσαρμογή κομίστρων προσαυξάνονται κατά ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) έναντι των εσόδων της προηγούμενης χρήσης.

β. Αν γίνεται αναπροσαρμογή κομίστρων, προσαυξάνονται κατά ποσοστό ογδόντα τοις εκατό (80%) επί της διαφοράς κατά τύπο κομίστρου.

3. Αν ο Ο.Α.Σ.Θ. σε οποιαδήποτε χρήση συζητήσει τα έσοδά του, πέραν των προβλεπόμενων στο παρόν άρθρο, τα επιπλέον έσοδα της χρήσης αποδίδονται στην επόμενη χρήση κατά ποσοστό:

α. σαράντα τοις εκατό (40%) στους μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ., ως πρόσθετο επιχειρηματικό κέρδος,

β. σαράντα τοις εκατό (40%) στους εργαζόμενους του Ο.Α.Σ.Θ., ως πριμ παραγωγικότητας, και

γ. είκοσι τοις εκατό (20%) στο Ελληνικό Δημόσιο με ισόποση μείωση της αντισταθμιστικής καταβολής της επόμενης χρήσης.

Άρθρο έβδομο

Καθορισμός κομίστρων - Αντισταθμιστικής Καταβολής

1. Με σκοπό την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ., όπως

αυτές καθορίζονται στο άρθρο τέταρτο της παρούσας σύμβασης, περιλαμβανομένου του αναλογούντος Φ.Π.Α., υπολογίζεται το προσήκον κόμιστρο, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία εκδίδεται το Νοέμβριο κάθε έτους και εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου και για όλη τη διάρκεια της επόμενης χρήσης. Ειδικά για τη χρήση του 2001 ο καθορισμός των κομίστρων και της αντισταθμιστικής καταβολής δύναται να γίνει μέχρι 30.6.2001.

2. Για τον υπολογισμό του προσήκοντος κομίστρου ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να υποβάλλει στους Υπουργούς Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών το πρώτο δεκαήμερο του μήνα Οκτωβρίου τον προϋπολογισμό εσόδων και δαπανών της επόμενης χρήσης, σύμφωνα με τις ειδικές ρυθμίσεις (στάχους αύξησης εσόδων και μείωσης δαπανών) και όλους τους όρους της παρούσας οικονομικής συμφωνίας, προκειμένου να καθοριστούν κόμιστρα. Η υποβολή των πιο πάνω στοιχείων για τη χρήση του 2001 θα γίνει μέχρι 30.4.2001.

3. Σε περίπτωση που δεν εγκριθεί το προσήκον κόμιστρο, με την ίδια απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται η αντισταθμιστική καταβολή της επόμενης χρήσης. Η αντισταθμιστική καταβολή ισούται με τη διαφορά των δαπανών που αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο, σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο και πέμπτο της παρούσας σύμβασης, μείον τα έσοδα, όπως αυτά προκύπτουν από τις ρυθμίσεις του άρθρου έκτου της παρούσας σύμβασης. Σε περίπτωση μειωμένων εσόδων ή αυξημένων δαπανών, πέραν αυτών που καθορίζονται με την παρούσα οικονομική συμφωνία, δεν αυξάνεται η καταβλητέα αντισταθμιστική καταβολή.

4. Η αντισταθμιστική καταβολή, η οποία εγκρίνεται κατά τα ανωτέρω για κάθε χρήση, καταβάλλεται στον Ο.Α.Σ.Θ. σε δώδεκα (12) ισόποσες μηνιαίες δόσεις στο πρώτο δεκαήμερο κάθε μήνα.

5. Η αντισταθμιστική καταβολή έκστης χρήσης επαναπροσδιορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδίδεται εντός έξι (6) μηνών από τη λήξη της προηγούμενης χρήσης. Τυχόν θετική ή αρνητική διαφορά συμφωνίζεται και συνυπολογίζεται στις έξι (6) τελευταίες δόσεις καταβολής της αντισταθμιστικής καταβολής της χρήσης, οι οποίες αναπροσαρμόζονται αντίστοιχα.

Με την ίδια απόφαση οριστικοποιείται και η αντισταθμιστική καταβολή της προηγούμενης χρήσης, η οποία συμφωνίζεται στην επόμενη καταβλητέα δόση.

6. Με την απόφαση καθορισμού των κομίστρων του Ο.Α.Σ.Θ. δύναται να καθορίζονται μεγαλύτερης τιμής εισιτήρια, τα οποία θα πωλούνται αποκλειστικά από οδηγούς εντός των λεωφορείων, σε επιβάτες που δεν είναι εφοδιασμένοι με το προβλεπόμενο εισιτήριο. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται και κάθε σχετικό θέμα. Οι εισπράξεις από την πώληση των υπερτιμημένων εισιτηρίων αποτελούν έσοδο του Ο.Α.Σ.Θ...

Άρθρο όγδοο Διάθεση αποθεματικών

1. Τα αποθεματικά που έχουν σχηματισθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 κεφάλαιο Β' παρ. γ' και κεφάλαιο Β' παρ. η' της κυρωθείσας με το ν.δ. 3721/1957 σύμβασης, όπως αυτό ισχύει, και καταγράφονται στον ισολογισμό και τα αποτελέσματα χρήσης της 31ης Δεκεμβρίου 2000, αποδίδονται στο Ελληνικό Δημόσιο εντός του Α' εξαμήνου του 2001.

2. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών καθορίζεται η διαδικασία και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την απόδοση των παραπάνω αποθεματικών στο Ελληνικό Δημόσιο.

Ασφαλιστικό Κεφάλαιο - Απόκτηση Αμαξοστασίων

1. Το άρθρο 5 του ν.δ. 716/1970 (ΦΕΚ 238 Α΄) τροποποιείται ως εξής:

"Για την ασφάλιση των περιουσιακών στοιχείων του Ο.Α.Σ.Θ. κατά κινδύνων πυρός, αστικής ευθύνης λόγω ατυχημάτων με αυτοκίνητα αυτού, καθώς και για τις ίδιες ζημιές των αυτοκινήτων, συνιστάται δια του παρόντος ειδικός λογαριασμός με την επωνυμία "ασφαλιστικό κεφάλαιο". Ειδικά για την ασφάλεια πυρός των λεωφορείων και των υπηρεσιακών αυτοκινήτων, εφόσον αυτά παραμένουν στα αμαξοστάσια, επιτρέπεται από το κονδύλιο αυτό να ασφαλιστούν κατά πυρός, κατά ποσοστό 75% της αξίας τους, σε ασφαλιστικές εταιρείες που λειτουργούν νόμιμα στην Ελλάδα. Το κεφάλαιο τούτο σχηματίζεται εκ ποσοστού 2% επί των ετήσιων εν γένει εσόδων του Ο.Α.Σ.Θ. από της χρήσης 1970 έως και της χρήσης 2000 και από της χρήσης 2001 και εφεξής ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) επί των δαπανών της παραγράφου 2 του κεφαλαίου Α΄ του άρθρου τέταρτου της παρούσας σύμβασης (δωάνες προσωπικού). Το ποσοστό αυτό δύναται να συζορμειώνεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από γνώμη του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ.. Αν το ασφαλιστικό κεφάλαιο υπερβεί το τριπλάσιο των ετήσιων κρατήσεων υπέρ του λογαριασμού αυτού, το επιπλέον ποσό συμψηφίζεται με την αντισταθμιστική καταβολή της επόμενης χρήσης, η οποία μειώνεται ισάποσα.

2. Εντός οκτώ (8) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, το Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ. δύναται, εφόσον το κρίνει σκόπιμο, να προβεί στην έκδοση πλήρους αιτιολογημένης, με τεχνικοοικονομικά στοιχεία, απόφασής του, περί του εάν συμφέρει σε αυτόν να αποκτήσει με αγορά ή με χρηματοδοτική μίσθωση, τα αμαξοστάσια και γραφεία διοίκησης μετά των εγκαταστάσεων, που έχει μισθώσει από το συνεταιρισμό "ΗΡΑΚΛΗΣ". Σε περίπτωση που ο Ο.Α.Σ.Θ. διαπιστώσει ότι συμφέρει η αγορά των ως άνω ακινήτων και λάβει σχετική απόφαση αγοράς το Διοικητικό Συμβούλιο αυτού, τότε θα υποβληθεί η ως άνω απόφαση, μέχρι 30 Σεπτεμβρίου 2001, στους Υπουργούς Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, οι οποίοι, με απόφασή τους, θα εγκρίνουν την αγορά ή μη των ως άνω ακινήτων και τους όρους απόκτησης αυτών, μετά από σύμφωνη γνώμη και του συνεταιρισμού "ΗΡΑΚΛΗΣ".

Με την ίδια απόφαση θα καθορισθούν τα σχετικά με την απόσβεση αυτών των περιουσιακών στοιχείων και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

Άρθρο δέκατο

Εκσυγχρονισμός και βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών

1. Για τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται:

α. Στην αντικατάσταση από 1.1.2002 των λεωφορείων που συμπληρώνουν την ηλικία των δώδεκα (12) ετών από την ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας αυτών.

β. Στον εξοπλισμό με σύστημα κλιματισμού όλων των λεωφορείων που στις 31.12.2002 δεν συμπληρώνουν την ηλικία των οκτώ (8) ετών.

γ. Στην προμήθεια, μετά την 1.1.2001, λεωφορείων εφοδιασμένων με σύστημα κλιματισμού και σύστημα πρόσβασης εμποδιζόμενων ατόμων.

2. Μέχρι 30.6.2001 ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται στην κατάρτιση και έκδοση Χάρτη Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.), ο οποίος εγκρίνεται με απόφαση του Σ.Α.Σ.Θ..ΟΧ.Υ.Κ. καθορίζει τις υπηρεσίες και τους όρους παροχής των υπηρεσιών του Ο.Α.Σ.Θ. προς τους καταναλωτές, καθώς επίσης και τη διαδικασία αποζημίωσης αυτών από τον Ο.Α.Σ.Θ..

Άρθρο ενδέκατο
Ελεγχος Ο.Α.Σ.Θ. από Ελληνικό Δημόσιο

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών δύναται να ανατίθεται, οποτεδήποτε, σε αρκτούς ελεγκτές, πραγματογνώμονες ή άλλα ελεγκτικά όργανα, ο έλεγχος της διαχείρισης και λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ., ιδίως των στοιχείων που αφορούν τις δαπάνες ή τα έσοδα του Ο.Α.Σ.Θ. και κατ' επέκταση την αντισταθμιστική καταβολή.

2. Η Διοίκηση και οι υπηρεσίες του Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούνται να παρέχουν κάθε στοιχείο που ζητείται από τους ελεγκτές το συντομότερο δυνατόν και να συνδράμουν στην απρόσκοπτη, έγκαιρη και ουσιαστική διενέργεια του ελέγχου και τη σύνταξη σχετικής έκθεσης από τους τελευταίους.

3. Σε περίπτωση προσφυγής στο Διοικητικό Δικαστήριο, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου δωδέκατου της παρούσας σύμβασης, ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται στην παροχή όλων των αιτουμένων στοιχείων από τους ελεγκτές ή τους πραγματογνώμονες της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση άρνησης του Ο.Α.Σ.Θ. να παρέχει τα ως άνω στοιχεία, εάν δεν έχει ασκήσει προσφυγή ο Ο.Α.Σ.Θ., το Διοικητικό Δικαστήριο αναβάλλει υποχρεωτικά τη συζήτηση της προσφυγής μέχρι την παροχή των αιτουμένων στοιχείων στους ελεγκτές και τη σύνταξη έκθεσης από αυτούς, εάν δε έχει ασκήσει προσφυγή το Ελληνικό Δημόσιο, το Διοικητικό Δικαστήριο διατάσσει τη παροχή από τον Ο.Α.Σ.Θ. των αιτουμένων από τους ελεγκτές στοιχείων.

Άρθρο δωδέκατο
Διοιτησία

1. Το Ελληνικό Δημόσιο ή ο Ο.Α.Σ.Θ., για την άρση κάθε διαφωνίας επί της εφαρμογής της οικονομικής συμφωνίας του παρόντος νόμου, δύνανται να προσφύγουν σε τριμελές Διοικητικό Δικαστήριο, που αποτελείται από:

α. Τον Πρόεδρο του Αρείου Πάγου.

β. Ένα (1) μέλος εκ των εν ενεργεία ή υπηρετηρούντων μελών του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, οριζόμενο από τον Υπουργό Οικονομικών και

γ. Ένα (1) μέλος εκ των εν ενεργεία ή υπηρετηρούντων μελών του Αρείου Πάγου, οριζόμενο από τον Ο.Α.Σ.Θ..

2. Η αίτηση προσφυγής για επίλυση διαφορών στο Διοικητικό Δικαστήριο κοινοποιείται με απόδειξη παραλαβής εντός πέντε (5) ημερών στον αντισυμβαλλόμενο και η εκδίκασή της ορίζεται μετά από διάστημα τουλάχιστον σαράντα πέντε (45) ημερών, εντός του οποίου δύναται να κατατεθεί, από το έτερο μέρος, σχετική τεχνική έκθεση - πραγματογνωμοσύνη, η οποία αξιολογείται κατά την εκδίκαση της προσφυγής.

3. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται όλες οι διατάξεις, ουσιαστικές και δικονομικές, που έχουν συμφωνηθεί στο άρθρο 15 της μεταξύ Ο.Α.Σ.Θ. και Ελληνικού Δημοσίου σύμβασης, της υπογραφείσας κατ' άρθρο 22 του ν.δ. 3721/1957 σε συνδυασμό προς τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν. 3159/1955.

4. Η προβλεπόμενη αποζημίωση του Διοικητικού Δικαστηρίου καταβάλλεται από τον προσφεύγοντα στη διοιτησία.

Άρθρο δέκατο τρίτο
Καταγγελία της σύμβασης

1. Οι διατάξεις του άρθρου 19 παράγραφοι 1 και 2 της υπογραφείσας,

κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 22 του ν.δ. 3721/1957, αρχικής συμβάσεως μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. διατηρούνται σε ισχύ. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 19 προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση:

"δ. Για πρόξεις ή παραλείψεις δια των οποίων ο Ο.Α.Σ.Θ. επιχειρεί να αποκομίσει ο ίδιος ή άλλος παρόνομο περιουσιακό όφελος εις βάρος του Ελληνικού Δημοσίου."

2. Καταγγελία της σύμβασης από το Ελληνικό Δημόσιο συνεπάγεται εφαρμογή των διατάξεων της σύμβασης, που εφαρμόζονται στο συμβατικό χρόνο λήξης αυτής.

Άρθρο δέκατο τέταρτο

Τελικές διατάξεις

Από την υπογραφή της σύμβασης αυτής καταργείται κάθε αντίθετη διάταξη και όρος, που έχει περιληφθεί στη σύμβαση που υπεγράφη κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 22 του ν.δ. 3721/1957 και σε εκτέλεση του ν. 866/1979, καθώς και κάθε αντίθετη διάταξη και όρος που έχει ρυθμιστεί με νόμο, προεδρικό διάταγμα ή υπουργική απόφαση.

ΓΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ

ΔΗΜΟΣΙΟ

ΓΙΑ ΤΟΝ Ο.Α.Σ.Θ."

Άρθρο :9

Άρθρο 9

Ανάθεση έργου σε νέο φορέα

1. Αν ο Ο.Α.Σ.Θ. δεν δεχθεί να συνάψει τη σύμβαση εντός τριάντα (30) ημερών από την ισχύ του παρόντος νόμου, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, προκηρύσσεται δημόσιος διαγωνισμός, για την ανάθεση της εκτέλεσης και εκμετάλλευσης των αστικών συγκοινωνιών της περιοχής ευθύνης του Ο.Α.Σ.Θ. σε άλλο φορέα.

2. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε σχετικό θέμα για τη διενέργεια του διαγωνισμού και την ανάθεση του έργου. Η ανάθεση πρέπει να ολοκληρωθεί μέχρι 31.12.2001.

3. Αν δεν υπογραφεί η σύμβαση που προβλέπεται στο άρθρο 8, η κυρωθείσα με το ν.δ. 3721/1957 οικονομική συμφωνία μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου - Ο.Α.Σ.Θ., όπως αυτή παρατάθηκε με το ν. 866/1979, παρατείνεται μέχρι την ανάθεση του έργου στο νέο φορέα.

Γ) Στο νόμο 3652/2008 (Α' 45):

Άρθρο :1

Άρθρο 1

Κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου η κάτωθι Σύμβαση, που υπογράφηκε στις 11.1.2008 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), με σκοπό την τροποποίηση και συμπλήρωση της οικονομικής συμφωνίας για την ανάθεση, εκτέλεση και εκμετάλλευση αστικής συγκοινωνίας στην περιοχή της Θεσσαλονίκης:

"ΣΥΜΒΑΣΗ

Για τροποποίηση και συμπλήρωση της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ.

Μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, εκπροσωπούμενου δια των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, και του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ), που συστάθηκε και λειτουργεί με τις διατάξεις του ν.δ. 3721/1957 (ΦΕΚ Α' 142), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, νομίμως εκπροσωπούμενου δια του Προέδρου του Διοικητικού του Συμβουλίου που ενεργεί για την υπογραφή της σύμβασης αυτής κατ' εξουσιοδότηση της υπ' αριθμ. 16/2.7.2007 ομόφωνης απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου αυτού, υπογράφεται η παρούσα σύμβαση με τους παρακάτω όρους:

Άρθρο :πρώτο

Άρθρο πρώτο

Οι διατάξεις του ν.δ. 3721/1957, του ν. 866/1979 και του ν. 2898/2001 και η ισχύς της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας και της από 4.8.2003 συμπληρωματικής οικονομικής συμφωνίας, που έχουν υπογραφεί μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., που κατά τα άρθρα 7 και 8 του ν. 2898/2001 λήγουν την 31 Δεκεμβρίου 2009, παρατείνονται μέχρι δύο (2) έτη από την ολοκλήρωση του υπό εκτέλεση ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης, όπως αυτό περιγράφεται ως αντικείμενο της από 7.4.2006 σύμβασης (CON-06/004) μεταξύ της Αττικό Μετρό Α.Ε. και της Κοινοπραξίας ΑΕΓΕΚ - IMPREGILO - ANSALDO TSF - SELI ANSALDOBREDA και των τυχόν τροποποιήσεων, που ενδέχεται να επέλθουν στην ανωτέρω σύμβαση.

Άρθρο :δεύτερο

Άρθρο δεύτερο

1. Η παράγραφος 6 του άρθρου 4 του ν. 2898/2001 αντικαθίσταται με τις παραγράφους 6, 7 και 8, ως εξής:

"6. Ο ΟΑΣΘ θέτει σε κυκλοφορία, κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, εξήντα τέσσερα (64) λεωφορεία συνολικού αριθμού 7.300 θέσεων καθήμενων και όρθιων, ήτοι σαράντα (40) των εκατό (100) θέσεων, είκοσι (20) αρθρωτά των εκατόν εξήντα (160) θέσεων και τέσσερα (4) των είκοσι πέντε (25) θέσεων το αργότερο μέχρι την 31.12.2008. Η κάλυψη της αντιστοίχου δαπάνης αγοράς των λεωφορείων θα πραγματοποιηθεί, κατ' εξαίρεση των οριζόμενων στις προηγούμενες παραγράφους του παρόντος άρθρου, όπως παρακάτω ορίζεται και θα εκδοθούν αντίστοιχα σαράντα τρεις (43) ακέριες μετοχές, από τις οποίες στον συνεταιρισμό των εργαζομένων με την επωνυμία "ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ" θα εκδοθούν είκοσι δύο (22) ακέριες μετοχές και στον ΟΑΣΘ θα εκδοθούν είκοσι μία (21) ακέριες μετοχές. Ο συνεταιρισμός θα καταβάλει εντός πέντε (5) μηνών, από της ισχύος του παρόντος νόμου, το σύνολο του καθοριζόμενου στην παράγραφο 4 του άρθρου 4 του παρόντος νόμου ποσό για κάθε μία από τις μετοχές που θα εκδοθούν στο όνομα του. Ο Συνεταιρισμός, ως προς την άσκηση του επωνύμιου του οδικού μεταφορέα επιβατών, θα πρέπει να πληροί τις προϋποθέσεις του π.δ. 346/2001.

Το υπόλοιπο ποσό προς αποπληρωμή του τιμήματος αγοράς των ως άνω εξήντα τεσσάρων (64) λεωφορείων θα καλυφθεί από τον ΟΑΣΘ σύμφωνα με την σχετική συμφωνία που έχει ήδη γίνει μεταξύ ΟΑΣΘ και Συνεταιρισμού. Η έκδοση των ως άνω σαράντα τριών (43) μετοχών και η παράδοση αυτών, θα γίνει, προς τον ΟΑΣΘ και τον Συνεταιρισμό, εντός του επομένου μηνός από της πλήρους εξοφλήσεως της παραπάνω υποχρεώσεως του Συνεταιρισμού. Η συμμετοχή στο επιχειρηματικό κέρδος των ως άνω σαράντα τριών (43) μετοχών αρχίζει από του μηνός παραδόσεως στους δικαιούχους αυτών.

7. Επιτρέπεται, από την ισχύ του νόμου αυτού, ο ΟΑΣΘ να αποκτή κατά πλήρες δικαίωμα κυριότητας μετοχές εκδόσεως του, κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου και του άρθρου 5 του ν. 2898/2001.

8. Οι διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 5 του ν. 2898/2001 που ρυθμίζουν την διαδικασία και τους όρους εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου στις νέες περιοχές, εφαρμόζονται και στην περίπτωση προσθήκης των λεωφορείων κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου".

2. Η παράγραφος 8 του άρθρου 5 του ν. 2898/2001 αντικαθίσταται ως εξής:

"8. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως οι ρυθμίσεις των παραγράφων 1, 3, 4 και 5 του άρθρου 4, του ν. 2898/2001 κατά το μέρος που δεν αντίκεινται στις ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου".

3. Οι διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 4 του ν. 2898/2001, εφαρμόζονται και για τις μετοχές ιδιοκτησίας του ΟΑΣΘ".

4. Όσο ορίζονται στην παράγραφο 4 του άρθρου 34 του ν. 1959/1991 (Α 123) ισχύουν και για όσους έχουν αποκτήσει μετοχή του ΟΑΣΘ ή κλάσμα αυτής, αιτία θανάτου. Οι μέτοχοι του ΟΑΣΘ, αφού συνταξιοδοτηθούν, εξασκολουθούν να είναι μέτοχοι αυτού και διατηρούν την κυριότητα των μετοχών που είχαν κατά το χρόνο συνταξιοδότησης.

Άρθρο :τρίτο

Άρθρο τρίτο

1. Στην παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 2898/2001 προστίθενται εδάφια "στ" και "ζ" ως ακολούθως:

"στ. Έναν (1) εκπρόσωπο του Ελληνικού Δημοσίου που ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

ζ. έναν (1) εκπρόσωπο του Δήμου Θεσσαλονίκης, ο οποίος ορίζεται με απόφαση του Δημάρχου".

2. Το εδάφιο γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 6 του ν. 2898/2001 αντικαθίσταται ως εξής:

"γ. Επτά (7) εκπροσώπους των μετόχων. Για την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας παραγράφου η συμπλήρωση του Διοικητικού Συμβουλίου με τα δύο επιπλέον τακτικά μέλη, τα εκλεγόμενα από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων για το υπόλοιπο της θητείας, γίνεται εντός τριών μηνών από της εκδόσεως της νομοθετικής πράξης κυρώσεως της παρούσας σύμβουσης".

3. Η παράγραφος 5 του άρθρου 6 του ν. 2898/2001 αντικαθίσταται ως εξής:

"5. Για την εκλογή Προέδρου, Αντιπροέδρου και Ελεγκτών μετόχων τίθεται στα ψηφοδέλτια ένας σταυρός προτίμησης, ενώ για την εκλογή των λοιπών επτά (7) μελών του Διοικητικού Συμβουλίου τίθενται έως επτά (7) σταυροί προτίμησης. Οι ψηφοφορίες για την εκλογή των οργάνων του Ο.Α.Σ.Θ. γίνονται με ενιαίο ψηφοδέλτιο και εκλέγονται οι κατά σειρά σχετικώς πλειοψηφήσαντες.

4. Στο τέλος της διατάξεως της παραγράφου 4 του άρθρου 16 του ν.δ.

3721/1957, όπως αυτό τροποποιήθηκε από τις διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 34 του ν. 1959/1991 και της παρ.4 του άρθρου 6 του ν. 2366/1995, προστίθεται διάταξη έχουσα ως εξής:

"Εφ' όσον ιδιοκτήτες μετοχών κατά τις ισχύουσες διατάξεις της περί ΟΑΣΘ νομοθεσίας, είναι νομικά πρόσωπα, τότε οι μέτοχοι αυτοί που είναι ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ), η ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία "ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.", και ο Συνεταιρισμός με την επωνυμία "ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ", μετέχουν των Γενικών Συνελεύσεων με τους νόμιμους εκπροσώπους τους με οκτώ (8) ψήφους για κάθε ακέραια μετοχή της ιδιοκτησίας τους".

5. Τα φυσικά πρόσωπα - μέτοχοι του ΟΑΣΘ, που έχουν κατά τις διατάξεις του παρόντος νόμου δικαίωμα ψήφου, επιτρέπεται να εκπροσωπούν και να ψηφίζουν στη Γενική Συνέλευση με αριθμό ψήφων που αντιστοιχεί σε δύο (2) ακέραίες μετοχές, περιλαμβανομένων και των ψήφων που δικαιούνται εκ των μετοχών ιδιοκτησίας τους. Για να ασκήσουν το δικαίωμα ψήφου ως εκπρόσωποι, πρέπει να έχουν διορισθεί, είτε με συμβολαιογραφικό έγγραφο, είτε με ιδιωτικό έγγραφο, το οποίο φέρει βεβαίωση της γνησιότητας της υπογραφής από τα αρμόδια όργανα, που έχουν τη δικαιοδοσία θεωρήσεως του γνησίου της υπογραφής.

Άρθρο τέταρτο

Όσα ορίζονται στο άρθρο 8 του ν. 2898/2001, εφαρμόζονται και για την παρούσα συμφωνία, όπως τροποποιούνται και συμπληρώνονται με την παρούσα σύμβαση.

Άρθρο πέμπτο

Το εδάφιο ε' της παραγράφου 4 του κεφαλαίου Α' του άρθρου τετάρτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ αντικαθίσταται από 1.1.2007, ως εξής:

"ε. Ως συμβατικές γενικές δαπάνες (Α4) για τη χρήση 2007 αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο οι πραγματικές γενικές δαπάνες (Α4) της χρήσης 2006, όπως αυτές προκύπτουν από τον Ισολογισμό και το Αποτελέσματα Χρήσης της 31.12.2006, προσαυξανόμενες κατά την μεταβολή του Δ.Τ.Κ. κατά το έτος 2007.

Οι ως άνω συμβατικές γενικές δαπάνες (Α4) της χρήσης 2008 και επόμενες αναγνωρίζονται ως ίσες με τις πραγματικές γενικές δαπάνες (Α4) κάθε προηγούμενης χρήσης, όπως αυτές προκύπτουν απ' τον Ισολογισμό και τα Αποτελέσματα Χρήσης της 31ης Δεκεμβρίου, προσαυξανόμενες κατά την μεταβολή του Δ.Τ.Κ. της χρήσης αυτής".

Άρθρο έκτο

1. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1α του κεφαλαίου Δ' του άρθρου τετάρτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"1(α) Μεταφορικών μέσων (Δ1)

Ως χρόνος απόσβεσης των λεωφορείων και των άλλων μεταφορικών μέσων του ΟΑΣΘ, από της 1ης Ιανουαρίου του έτους ισχύος της παρούσης διατάξεως, ορίζονται τα δεκαπέντε (15) χρόνια. Το υπόλοιπο ύψος των ετησίων αποσβέσεων και μέχρις ολοκληρώσεως της αξίας κτήσεως των λεωφορείων θα υπολογίζεται ισόποσα κατ' έτος για το υπόλοιπο έτη, μετά την αφαίρεση των αποσβέσεων που πραγματοποιήθηκαν κατ' εφαρμογή της καταργούμενης διάταξης περί δωδεκαετούς

απόσβεσης".

2. Η περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου δεκάτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"α. Στην αντικατάσταση από 1.1.2002 των λεωφορείων που συμπληρώνουν την ηλικία των δέκα πέντε (15) ετών από την ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας αυτών".

Άρθρο έβδομο

Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου ενάτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΟΑΣΘ από 1.1.2008 αντικαθίσταται ως εξής:

"Αν το ασφαλιστικό κεφάλαιο υπερβεί το τριπλάσιο των ετήσιων κρατήσεων υπέρ του λογαριασμού αυτού, το επιπλέον ποσό αποδίδεται, ως κίνητρο ασφαλούς οδήγησης, αποκλειστικά στους οδηγούς λεωφορείων του ΟΑΣΘ, που κατά τη χρήση αυτή δεν προκάλεσαν, από υπαιτιότητα τους, οποιασδήποτε μορφής και έκτασης ζημιές, ατύχημα και εφόσον απασχολούνταν στην οδήγηση των λεωφορείων καθ' όλο το έτος (12 μήνες)".

Άρθρο :όγδοο

Άρθρο όγδοο

1. Οι διατάξεις του πέμπτου άρθρου παρ. 2 και του έκτου άρθρου παρ. 3, της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας σε περίπτωση αύξησης των μεταφορικών μέσων, θα εφαρμόζονται από το επόμενο έτος μιας πλήρους ετήσιας οικονομικής χρήσης (1.1 - 31.12), η οποία θα λαμβάνεται ως ετήσια περίοδος σύγκρισης για τη λειτουργία και εφαρμογή των παραπάνω διατάξεων από το επόμενο έτος.

2. Οι διατάξεις για τον καθορισμό του ύψους των δαπανών και των εσόδων, κατά τις ρυθμίσεις του τέταρτου άρθρου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, μέχρι την συμπλήρωση του πρώτου πλήρους έτους οικονομικής χρήσης, εφόσον αυξάνεται ή μειώνεται ο αριθμός των λεωφορείων που κυκλοφορούν, εφαρμόζονται απολογιστικά. Μετά την συμπλήρωση της πιο πάνω περιόδου, ο προσδιορισμός του ύψους των δαπανών - εσόδων και της αντισταθμιστικής καταβολής, γίνονται κατ' εφαρμογή των όρων της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, ως αυτή τροποποιείται με την παρούσα.

3. Σε κάθε περίπτωση που αυξάνεται ή μειώνεται ο αριθμός των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. ή του έργου που έχει ανατεθεί λόγω παραχώρησης μέρους του έργου του Ο.Α.Σ.Θ. σε τρίτους (ΜΕΤΡΟ κλπ.) οι όροι για τον καθορισμό του ύψους των εσόδων - δαπανών - αντισταθμιστικής καταβολής και κάθε σχετικού θέματος, ρυθμίζονται με συμπληρωματική οικονομική συμφωνία που θα υπογράφεται μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.

Άρθρο :ένατο

Άρθρο ένατο

1. Η παρούσα σύμβαση θα κυρωθεί με νόμο.

2. Από την δημοσίευση της παραπάνω σύμβασης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως,

κατοργείται κάθε αντίθετη διάταξη και όρος που έχει περιληφθεί στις συμβάσεις που έχουν υπογραφεί σε εκτέλεση του ν.δ. 3721/1957, του ν. 866/1979 και του ν. 2898/2001 καθώς και κάθε αντίθετη διάταξη και όρος που περιλαμβάνεται σε νόμο, προεδρικό διάταγμα ή υπουργική απόφαση εφ' όσον είναι αντίθετη προς τις διατάξεις της σύμβασης αυτής.

Αθήνα, 11 Ιανουαρίου 2008

ΓΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΑΣΘ

Άρθρο :2

Άρθρο 2

Η διατύπωση στο άρθρο 2 παράγραφοι 6 και 7 της παρούσας Σύμβασης των προτάσεων "από της ισχύος του παρόντος νόμου" και "από την ισχύ του νόμου αυτού" αντίστοιχα, αναφέρεται στο νόμο που κυρώνει την παρούσα Σύμβαση.

Άρθρο :3

Άρθρο 3

Η παρούσα Σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. έχει ισχύ από τη δημοσίευσή του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Δ) Στο νόμο 3897/2010 (Α' 208)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ
ΚΑΙ Ο.Α.Σ.Θ.

Άρθρο 17

Κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου η κάτωθι Σύμβαση που υπογράφηκε στις 8.4.2010 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), του Συνεταιρισμού Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης και την Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε. με σκοπό την τροποποίηση και συμπλήρωση της οικονομικής συμφωνίας για την ανάθεση, εκτέλεση και εκμετάλλευση αστικής συγκοινωνίας στην περιοχή της Θεσσαλονίκης:

ΣΥΜΒΑΣΗ

Για την τροποποίηση και συμπλήρωση
της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας
μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.

Μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, εκπροσωπούμενου δια των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), που συστάθηκε και λειτουργεί με τις διατάξεις του ν.δ. 3721/1957 (ΦΕΚ 142 Α') όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, νομίμως εκπροσωπούμενου δια του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου που ενεργεί για την υπογραφή της σύμβασης αυτής κατ' εξουσιοδότηση της αριθμ. 2/5/17.3.2010 ομόφωνης απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου αυτού, υπογράφεται η παρούσα σύμβαση με τους παρακάτω όρους. Επιπροσθέτως η παρούσα σύμβαση υπογράφεται από τον Συνεταιρισμό Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης νομίμως εκπροσωπούμενου δια του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου που ενεργεί για

την υπογραφή της σύμβασης αυτής κατ' εξουσιοδότηση της αριθμ. 2/15.3.2010 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου αυτού, ως και από την Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε. νομίμως εκπροσωπούμενη δια του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου που ενεργεί για την υπογραφή της σύμβασης αυτής κατ' εξουσιοδότηση της αριθμ. 10/17.3.2010 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου αυτής.

Άρθρο πρώτο

Ισχύς Συμπληρωματικής Οικονομικής Συμφωνίας
μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.

1. Η παρούσα συμπληρωματική οικονομική συμφωνία, η οποία υπογράφεται μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και προσυπογράφεται από την Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε. και τον Συνεταιρισμό Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης, διέπεται από τους όρους της οικονομικής συμφωνίας του άρθρου 8 του ν. 2898/2001 (ΦΕΚ 71 Α'), ως τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει με την από 4.8.2003 συμπληρωματική οικονομική συμφωνία μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και την από 11.1.2008 σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. που κυρώθηκε με το ν. 3652/2008 (ΦΕΚ 45 Α') αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2011 και λήγει ταυτόχρονα με αυτήν.

2. Η συμφωνία αυτή υπογράφεται λαμβανομένων υπόψη:

α. Των ρυθμίσεων των άρθρων 4 και 5 του ν. 2898/2001.

β. Της αριθμ. 1/146/24.9.2009 απόφασης του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.).

γ. Της αριθμ. 2/5/17.3.2010 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ..

δ. Της αριθμ. 2/15.3.2010. απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου του Συνεταιρισμού Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης.

ε. Της αριθμ. 10/17.3.2010 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου της Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε..

3. Κάθε συμβατική δαπάνη και κάθε συμβατικό έσοδο που προκύπτουν λόγω και εξ αιτίας της παρούσας σύμβασης, θα αναγνωρίζονται για τον καθορισμό της αντισταθμιστικής καταβολής του άρθρου έβδομου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, ως ισχύει.

Άρθρο δεύτερο

Απαιτούμενος αριθμός
και τύπος λεωφορείων

1. Για την βελτίωση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης στην αστική περιοχή ευθύνης του Ο.Α.Σ.Θ., ως και για την βελτίωση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης στους εννέα (9) Δήμους του Επαρχείου Λαγκαδά του Νομού Θεσσαλονίκης που βρίσκονται εκτός της αστικής περιοχής ευθύνης του Ο.Α.Σ.Θ., ο Οργανισμός θα προμηθευτεί δεκαοκτώ (18) καινούργια λεωφορεία, εκ των οποίων:

α. έξι (6) κανονικά λεωφορεία (δίθυρα) των 85 θέσεων.

β. δώδεκα (12) λεωφορεία των 85 θέσεων, κατά μέσο όρο, έκαστο.

2. Η προμήθεια και ταξινόμηση - κυκλοφορία των ως άνω δεκαοκτώ (18) καινούργιων αστικών λεωφορείων, θα γίνει το αργότερο εντός δεκαοκτώ (18) μηνών απ' την υπογραφή της παρούσας σύμβασης. Εως της προμήθειας, ταξινόμησης και κυκλοφορίας των ως άνω 18 καινούργιων λεωφορείων, παρατείνεται η κυκλοφορία, έως 31.12.2011 το μέγιστο, αντίστοιχου αριθμού κανονικών λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ., που συμπληρώνουν τον χρόνο των 15 ετών κυκλοφορίας εντός του 2010.

Άρθρο τρίτο

Ορισμός νέων ακεραίων
μετοχών και διάθεση αυτών

1. Ο αριθμός των νέων ακεραίων μετοχών που εκδίδονται από τον Ο.Α.Σ.Θ. ορίζονται σε εννέα (9) υπολογιζόμενες ως εξής:

[18 λεωφορεία Χx85 θέσεις ανά λεωφορείο]: 170 θέσεις ανά ακεραία μετοχή = 9 ακέριες μετοχές.

2. Οι ως άνω 9 ακέριες μετοχές διατίθενται ως εξής:

α. Τρεις (3) στην Κ.Τ.Ε.Α. Θεσσαλονίκης Α.Ε..

β. Τρεις (3) στον Συνεταιρισμό Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης.

γ. Τρεις (3) στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.).

3. Η έκδοση και χορήγηση των ως άνω ακεραίων μετοχών γίνεται από την 1η Ιανουαρίου 2011.

Αρθρο τέταρτο

Εισφερόμενο κεφάλαιο στον Ο.Α.Σ.Θ.

1. Το ανά ακεραία μετοχή εισφερόμενο κεφάλαιο ποσού 90.561,48€ ή σύνολο ποσό 271.684,44€ για την χορήγηση των 3 ακεραίων μετοχών στην Κ.Τ.Ε.Α. Θεσσαλονίκης Α.Ε., ορίζεται και καταβάλλεται από την Κ.Τ.Ε.Α. Α.Ε. ως εξής:

α. Ποσό 71.684,44€ με την απόκτηση των μετοχών απ' την Κ.Τ.Ε.Α. Θεσσαλονίκης Α.Ε.

β. Ποσό 200.000,00€ σε δύο (2) συνεχείς χρήσεις από την επόμενη χρήση αυτής της χορήγησης των 3 ακεραίων μετοχών, ήτοι ποσό 100.000,00€ ανά χρήση (στις χρήσεις 2012 και 2013). Τα ποσά αυτά θα παρακρατούνται από το μέρισμα που θα αναλογεί στις χρήσεις αυτές, ανά ακεραία μετοχή και για το σύνολο των 3 ακεραίων μετοχών.

Η διαφορά του ως άνω, ανά ακεραία μετοχή, εισφερόμενου κεφαλαίου (ποσού 90.561,48€) και του ανά ακεραία μετοχή επενδυμένου κεφαλαίου του Ο.Α.Σ.Θ., όπως αυτό προκύπτει από το ηλίκιο της λογιστικής αξίας των πάγιων στοιχείων του ισολογισμού της 31ης Δεκεμβρίου 2009, δια του αριθμού των υπαρχόντων μετοχών προ της αύξησης αυτών κατ' εφαρμογή της παρούσας σύμβασης (ποσού 349.037,05), ήτοι συνολικά ποσό 775.426,71€ (3 μετοχές * 258.475,57€ ανά μετοχή), καταβάλλεται από το Ελληνικό Δημόσιο εντός των δύο (2) επόμενων χρήσεων απ' την έκδοση και χορήγηση των ως άνω 3 ακεραίων μετοχών στην ΚΤΕΑ Θεσσαλονίκης Α.Ε. (ήτοι εντός των χρήσεων 2012 και 2013).

2. Το ανά ακεραία μετοχή εισφερόμενο κεφάλαιο ποσού 90.561,48€ ή σύνολο ποσό 271.684,44€ για την χορήγηση των 3 ακεραίων μετοχών στον Συνεταιρισμό Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης, καταβάλλεται από τον Συνεταιρισμό στον Ο.Α.Σ.Θ. σε τρεις (3) συνεχείς χρήσεις από της χορήγησης των 3 ακεραίων μετοχών (ήτοι εντός των χρήσεων 2011, 2012 και 2013). Τα ως άνω ποσά θα παρακρατούνται από το μέρισμα που θα αναλογεί στις χρήσεις αυτές, ανά ακεραία και για το σύνολο των 3 ακεραίων μετοχών.

Η διαφορά του ως άνω, ανά ακεραία μετοχή, εισφερόμενου κεφαλαίου ποσού 90.561,48€ και του ανά ακεραία μετοχή επενδυμένου κεφαλαίου του Ο.Α.Σ.Θ., όπως αυτό προκύπτει από το ηλίκιο της λογιστικής αξίας των πάγιων στοιχείων του ισολογισμού της 31ης Δεκεμβρίου 2009, δια του αριθμού των υπαρχόντων μετοχών προ της αύξησης αυτών ποσού 349.037,05€, ήτοι συνολικά ποσό 775.426,71€ (3 μετοχές * 258.475,57€ ανά μετοχή), κατ' εφαρμογή της παρούσας σύμβασης, καταβάλλεται από το Ελληνικό Δημόσιο εντός των δύο (2) επόμενων χρήσεων απ' την έκδοση και χορήγηση των ως άνω 3 ακεραίων μετοχών στον Συνεταιρισμό Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης (ήτοι εντός των χρήσεων 2012 και 2013).

3. Η διαφορά μεταξύ του κόστους κτήσης των 18 νέων καινούργιων λεωφορείων, κατ' εφαρμογή της παρούσας σύμβασης και των ως άνω καταβαλλομένων ποσών, απ' την ΚΤΕΑ Θεσσαλονίκης Α.Ε., το Ελληνικό Δημόσιο και τον Συνεταιρισμό των Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης, καταβάλλεται από τον Ο.Α.Σ.Θ..

Άρθρο πέμπτο

Μεταφερόμενο προσωπικό από την ΚΤΕΛ
Θεσσαλονίκης Α.Ε. στον Ο.Α.Σ.Θ.

1. Για την εξυπηρέτηση του έργου που αναστήνεται με την παρούσα σύμβαση στον Ο.Α.Σ.Θ., κατά το μέρος που αφορά την βελτίωση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης των εννέα (9) Δήμων του Επαρχείου Λαγκαδά του Νομού Θεσσαλονίκης και παρέχεται δια των 6 λεωφορείων, απαιτούνται είκοσι επτά (27) συνολικά άτομα, τα οποία μεταφέρονται απ' την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. στον Ο.Α.Σ.Θ., ως εξής:

α. Οδηγοί είκοσι (20) (6 λεωφορεία, x 2 βάρδιες, x 1,7 οδηγοί ανά λεωφορείο).

β. Λοιπά προσωπικά κίνησης (Επόπτες, Σταθμάρχες, Ελεγκτές) δύο (2) (6 λεωφορεία, x 0,4 άτομα ανά κυκλοφορούν λεωφορείο).

γ. Διοικητικό προσωπικό δύο (2) (6 λεωφορεία, x 0,3 άτομα ανά κυκλοφορούν λεωφορείο).

δ. Τεχνικό και εργατικό προσωπικό τρία (3) (λεωφορεία, x 0,5 άτομα ανά λεωφορείο).

2. Οι παραπάνω θέσεις καλύπτονται, κατά προτεραιότητα με μεταφορά προσωπικού από την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. στον Ο.Α.Σ.Θ.. Οι προϋποθέσεις, οι όροι και η διαδικασία για την μεταφορά καθορίζονται ως εξής:

α. Δικαίωμα μεταφοράς και ένταξης στον Ο.Α.Σ.Θ. έχει το προσωπικό της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., που κατά την ισχύ της παρούσας απόφασης:

αα. Έχουν εξαρτημένη σχέση εργασίας με την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..

ββ. Στην περίπτωση που πρόκειται να μεταφερθούν ως οδηγοί οφείλουν να έχουν πραγματική υπηρεσία (αποδεικνυόμενη με ένσημα και βεβαίωση του ΚΤΕΛ ή πιστοποιητικό ασφάλισης ΟΑΕΕ - ΤΣΑ για τους ιδιοκτήτες ή συνιδιοκτήτες) τουλάχιστον τριών (3) ετών, συνολικά, πριν την 31.12.2009.

Ο όρος της τριετούς προϋπηρεσίας δεν ισχύει για οδηγούς - ιδιοκτήτες - συνιδιοκτήτες που απέκτησαν την ιδιότητα αυτή μέχρι 31.12.2009 και δεν έχουν υπερβεί το πενήτακοστό (50) έτος της ηλικίας τους.

β. Οι μεταφερόμενοι ως οδηγοί υποχρεούνται να διαθέτουν άδεια οδήγησης Δ και Ε κατηγορίας.

γ. Στο εργατικό προσωπικό του Ο.Α.Σ.Θ. (εργάτης, πλύντης, τροφοδότης πετρελαίου, καθαριστής κλπ.) έχουν τη δυνατότητα να μεταφερθούν όσοι από το προσωπικό της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. έχουν οποιαδήποτε άλλη ειδικότητα.

δ. Στο λοιπό προσωπικό κίνησης του εδαφίου β' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, έχουν τη δυνατότητα να μεταφερθούν οι εισπράκτορες της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., που έχουν πραγματική υπηρεσία τουλάχιστον τρία (3) χρόνια συνολικά μέχρι την 31.12.2009, εφόσον οι θέσεις αυτές δεν καλύπτονται από Επόπτες, Σταθμάρχες ή Ελεγκτές.

ε. Οι έχοντες το δικαίωμα της μεταφοράς και ένταξης στον Ο.Α.Σ.Θ., υποβάλλουν στον Ο.Α.Σ.Θ., εντός αποκλειστικής προθεσμίας είκοσι (20) ημερών από την ανακοίνωση της σχετικής απόφασης του ΔΣ. του Ο.Α.Σ.Θ. στο προσωπικό της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. (τοιχοκόλληση), τα εξής δικαιολογητικά:

αα. Αίτηση μεταφοράς και ένταξης στον Ο.Α.Σ.Θ..

ββ. Δήλωση:

- για αποδοχή των όρων της παρ. 3 του παρόντος άρθρου.

- για την πλήρωση των προϋποθέσεων καταλληλότητας του άρθρου 6 παρ. 1, εδάφιο δ' του Γενικού Κανονισμού Προσωπικού του Ο.Α.Σ.Θ..

γγ. Επικυρωμένο αντίγραφο αστυνομικής ταυτότητας.

δδ. Πιστοποιητικό οικογενειακής κατάστασης.

εε. Επικυρωμένο φωτοαντίγραφο ισχύουσας άδειας οδήγησης Δ και Ε κατηγορίας (ηροκείμενου για οδηγούς) και κατεχόμενο τίτλο σπουδών για τις λοιπές κατηγορίες προσωπικού. Ειδικότερα για την κάλυψη των θέσεων τεχνικού προσωπικού της παρ. 1 του παρόντος άρθρου το προσωπικό του ΚΤΕΛ που κατέχει, επιπλέον, ως τυπικό προσόν πτυχίο τεχνίτη αυτοκινήτων των ειδικότητων που περιγράφονται στο άρθρο 2 του ν. 1575/1985 (ΦΕΚ 207 Α') δύναται να το συνυποβάλει και στην περίπτωση αυτή μεταφέρεται στις ως άνω θέσεις προς κάλυψη αναγκών της κατηγορίας του τεχνικού προσωπικού.

στστ. Βεβαίωση της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. από την οποία να προκύπτει, η ημερομηνία πρόσληψης, ο συνολικός χρόνος απασχόλησης και η ειδικότητα απασχόλησης.

ζζ. Κάθε άλλο στοιχείο το οποίο θα αποδεικνύει την απασχόληση τους, σε μία από τις ειδικότητες της παρ. 1 του παρόντος άρθρου.

στ. Εφόσον ο αριθμός των αιτούντων, κατά ειδικότητα, είναι μεγαλύτερος του προβλεπόμενου στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου, συντάσσεται πίνακας προτεραιότητας, στον οποίο προηγούνται οι πολύτεκνοι και οι έχοντες περισσότερα παιδιά και ακολουθούν κατά σειρά, οι έγγαμοι χωρίς τέκνα και οι άγαμοι. Μεταξύ των ισοβαθμών προηγούνται οι έχοντες μεγαλύτερη πραγματική υπηρεσία στην ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. ή σε ιδιοκτήτη υπεραστικού λεωφορείου του ΚΤΕΛ.

3. Το, κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου και της συμπληρωματικής συμφωνίας Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., μεταφερόμενο από την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. και εντασσόμενο στον Ο.Α.Σ.Θ. προσωπικό, ανεξαρτήτως των, εις το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., ισχυόντων κανονισμών ή άλλων κανόνων λειτουργίας και δικαιωμάτων - υποχρεώσεων, διέπεται, από της ημερομηνίας μεταφοράς και εντάξεως των στον Ο.Α.Σ.Θ., από τους κάθε φορά ισχύοντες κανονισμούς για το σύνολο του προσωπικού αυτού, τόσο ως προς τα δικαιώματα όσο και ως προς τις υποχρεώσεις. Ειδικά όσον αφορά την περιοχή προσφοράς υπηρεσιών, ως έδρα, για το σύνολο των εργαζομένων, θεωρείται όλη η περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Θ., όπως κάθε φορά ισχύει.

4. Η διαδικασία μεταφοράς του ως άνω προσωπικού διενεργείται από την κύρωση της παρούσας σύμβασης και η μεταφορά στον Ο.Α.Σ.Θ. γίνεται από την 1η Ιανουαρίου 2011.

Άρθρο έκτο

Κάλυψη λοιπών αναγκών προσωπικού

1. Η κάλυψη των λοιπών αναγκών του Ο.Α.Σ.Θ. σε προσωπικό, λόγω της αύξησης των λεωφορείων του κατά δώδεκα (12), για τη βελτίωση της εξυπηρέτησης στην υφιστάμενη αστική περιοχή, γίνεται από τον Ο.Α.Σ.Θ. με βάση τις ισχύουσες διατάξεις για την πρόσληψη προσωπικού και αυτό ορίζεται ως εξής:

α. Οδηγοί 1,70 ανά βάρδια κυκλοφορούντων λεωφορείων στις ώρες αιχμής χειμερινής περιόδου.

β. Λοιπό Προσωπικό Κίνησης (Επόπτες, Σταθμάρχες, Ελεγκτές) 0,40 άτομο ανά κυκλοφορούν λεωφορείο.

γ. Διοικητικό και βοηθητικό προσωπικό 0,30 άτομο ανά κυκλοφορούν λεωφορείο.

δ. Τεχνικό και εργατικό προσωπικό 0,50 άτομο ανά λεωφορείο.

2. Κατά προτεραιότητα εξωτερικών προσλήψεων, οι ως άνω ανάγκες σε προσωπικό καλύπτονται με μετατάξεις υπηρετούντος προσωπικού.

3. Οι προσλήψεις του ως άνω προσωπικού γίνονται από την 1η Ιανουαρίου 2011, ως στην παρούσα σύμβαση ορίζεται και με βάση τον προγραμματισμό που εγκρίνεται από το Σ.Α.Σ.Θ..

Αρθρο έβδομο

Εγκαταστάσεις στέγασης - συντήρησης
και εξυπηρέτησης νέων λεωφορείων

1. Για τη στέγαση, φύλαξη και τεχνική υποστήριξη των 18 νέων λεωφορείων, ο Ο.Α.Σ.Θ. χρησιμοποιεί τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις του.

2. Οι δαπάνες μίσθωσης κατασκευής και λειτουργίας σύγχρονου σταθμού μετεπιβίβασης στην ευρύτερη περιοχή του Επαρχείου Λαγκαδά, προς εξυπηρέτηση των νέων αναγκών συνδυασμένης και συμπληρωματικής εξυπηρέτησης των πολιτών από τον Ο.Α.Σ.Θ. και την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., ως και κάθε συναφής δαπάνη εξυπηρέτησης των νέων αναγκών σε υποδομές, αναγνωρίζονται σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο ενδέκατο της παρούσας σύμβασης.

Αρθρο όγδοο

Γραμμές - διαδρομές - δρομολόγια

1. Η βελτίωση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της αστικής περιοχής ευθύνης του Ο.Α.Σ.Θ., δια της προσθήκης των δώδεκα (12) νέων καινούργιων λεωφορείων, γίνεται με αποφάσεις του Σ.Α.Σ.Θ. ως αρμόδιου φορέα σχεδιασμού και προγραμματισμού κατά το άρθρο 1 του ν. 2898/2001, μετά από σχετικές εισηγήσεις του Ο.Α.Σ.Θ.. Το Σ.Α.Σ.Θ. δύναται, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του και με βάση τις κάθε φορά υφιστάμενες συνθήκες και ανάγκες εξυπηρέτησης των πολιτών, να επανασχεδιάζει και βελτιστοποιεί τον προβλεπόμενο σχεδιασμό - προγραμματισμό στην ως άνω μελέτη.

2. Η βελτίωση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της ευρύτερης περιοχής του Επαρχείου Λαγκαδά και κυρίως των εννέα (9) Δήμων που βρίσκονται εκτός της αστικής περιοχής ευθύνης του Ο.Α.Σ.Θ., γίνεται ως εξής:

α. Ιδρύεται στην περιοχή του Δήμου Λαγκαδά σε κατάλληλο χώρο (προβλεπόμενος χώρος του ΚΤΕΟ στην οδό προς Κολχικό και Ανάληψη), με μέριμνα και δαπάνες του Ο.Α.Σ.Θ., νέος σύγχρονος σταθμός μετεπιβίβασης, με τις αναγκαίες υποδομές και εγκαταστάσεις, για την εξυπηρέτηση των λεωφορειακών γραμμών του Ο.Α.Σ.Θ. (ως κατωτέρω περιγράφεται), των υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. (ως επίσης κατωτέρω περιγράφεται), ως και για την εξυπηρέτηση επιβατών που θα προσέρχονται προς χρήση των αστικών ή υπεραστικών λεωφορείων με άλλα μέσα μεταφοράς (σταθμός Ε.Δ.Χ., κλπ.).

β. Ιδρύεται από τον Ο.Α.Σ.Θ. νέα λεωφορειακή γραμμή - κορμός που έχει αφετηρία στο νέο σταθμό μετεπιβίβασης Λαγκαδά και τέρμα στο ευρύτερο κέντρο της Θεσσαλονίκης, ως και τοπικές λεωφορειακές γραμμές σύνδεσης των οικισμών του Δήμου Λαγκαδά με την πόλη του Λαγκαδά. Ειδικότερα ιδρύονται:

αα. Η βασική γραμμή - κορμός Λαγκαδάς - Θεσσαλονίκη.

ββ. Λεωφορειακή γραμμή Σταθμός Μετεπιβίβασης Σταυρούπολης - Ανω Λαγυνά - Λαγυνά - Λαγκαδάς.

γγ. Λαγκαδάς - Ηράκλειο - Περιβολάκι - Κάτω Λαγυνά - Λαγυνά - Καβαλάρι - Λαγκαδάς.

δδ. Λαγκαδάς - Καβαλάρι - Λαγυνά - Κάτω Λαγυνά - Περιβολάκι - Ηράκλειο - Λαγκαδάς.

εε. Χρυσανγή - Παπακυριαζή - Λαγκαδάς - Κολχικό - Ανάληψη - Δρακόντιο.

στστ. Λαγκαδάς - Ασηρος - Κριθιά.

Με αποφάσεις του Σ.Α.Σ.Θ. καθορίζονται οι διαδρομές, τα δρομολόγια, οι αφετηρίες - τέρματα, οι στάσεις, ως και κάθε άλλο θέμα για τη χάραξη των νέων λεωφορειακών γραμμών και τη βέλτιστη δυνατή εξυπηρέτηση των πολιτών. Το Σ.Α.Σ.Θ., μετά από εισήγηση του Ο.Α.Σ.Θ. και γνώμη των οικείων ΟΤΑ καθορίζει τα προγράμματα και τον ακριβή αριθμό των δρομολογίων σε όλες αυτές τις γραμμές, κατά τη χειμερινή και θερινή περίοδο, ως και κατά τις καθημερινές, Σάββατα, Κυριακές και αργίες.

γ. Η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., στα πλαίσια της παρούσας σύμβασης αναλαμβάνει τις εξής υποχρεώσεις ως προς την παρεχόμενη εξυπηρέτηση στους εκτός της αστικής περιοχής του Ο.Α.Σ.Θ. Δήμους της Επαρχίας Λαγκαδά (Ρεντίνας, Αγ. Γεωργίου, Απολλωνίας, Αρέθουσας, Βερτίσκου, Εγνατίας, Καλλινδοίων, Μαδύτου και Σοχού):

αα. Την ίδρυση και λειτουργία των εξής τοπικών - τροφοδοτικών λεωφορειακών γραμμών προς τον Σ.Μ. Λαγκαδό, για τη συνδυασμένη εξυπηρέτηση από και προς τη Θεσσαλονίκη ή και άλλους προορισμούς δια των αστικών λεωφορειακών γραμμών του Ο.Α.Σ.Θ., με οριζμό δρομολογίων, κατ' ελάχιστο, τους κατ' ελεωφορειακή γραμμή οριζόμενους δια της παρούσας σύμβασης:

1η γραμμή: Λαγκαδός - Βερτίσκος.

2η γραμμή: Λαγκαδός - Σοχός, ενώ επιπλέον θα εκτελούνται και δρομολόγια δια των εναλλακτικών διαδρομών Λαγκαδός - Σοχός - Αρέθουσα και Λαγκαδός - Σοχός - Ασκός - Αρέθουσα.

3η γραμμή: Λαγκαδός - Προφήτης - Ασκός - Σοχός, ενώ επιπλέον θα εκτελούνται δρομολόγια δια των εναλλακτικών διαδρομών Λαγκαδός - Προφήτης - Ασκός - Σοχός - Αρέθουσα και Λαγκαδός - Προφήτης - Ασκός - Αρέθουσα..

4η γραμμή: Λαγκαδός - Κολχικό - Δροκόντιο - Ανόληψη - Ευαγγελισμός - Σχολάρι - Προφήτης - Σχολάρι - Νυμφόπετρα - Ρεντίνα - Σταυρός - Ασπροβάλτα.

Ο ακριβής σχεδιασμός - προγραμματισμός των ως άνω λεωφορειακών γραμμών ως και οι εναλλακτικές διαδρομές αυτών γίνεται με αποφάσεις του Σ.Α.Σ.Θ. μετά από πρόταση του Ο.Α.Σ.Θ. και γνώμη της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.. Τα δρομολόγια θα είναι προσαυξημένα τουλάχιστον κατά πενήντα τοις εκατό (50%) έναντι των έως σήμερα εκτελούμενων από την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..

ββ. Την ίδρυση και λειτουργία των εξής υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών από και προς τη Θεσσαλονίκη:

1η γραμμή: Θεσσαλονίκη - Ζαγκλιβέρι, η οποία θα εξυπηρετείται απευθείας γραμμή και δια των εναλλακτικών διαδρομών Θεσσαλονίκη - Σαρακίνα - Αγ. Χαράλαμπος - Ζαγκλιβέρι - Αδόμ - Καλαμωτό και Θεσσαλονίκη - Σαρακίνα - Αγ. Χαράλαμπος - Ζαγκλιβέρι - Πετροκέρασο.

2η γραμμή: Θεσσαλονίκη - Ασπροβάλτα, η οποία θα εξυπηρετείται δια των εξής διαδρομών:

- Μέσω της Εγνατίας Οδού με τη γραμμή Θεσσαλονίκη - Ρεντίνα - Σταυρός - Ασπροβάλτα (γραμμή εξηρές).

- Μέσω της παλαιάς Ε.Ο. Νο 2 με τη γραμμή Θεσσαλονίκη - Νικομηδινό - Στίβος - Περιστερώνας - Λουτρά Βόλβης - Απολλωνία - Ν. Μάδυτος - Ρεντίνα - Σταυρός - Ασπροβάλτα.

- Μέσω της παλαιάς Ε.Ο. Νο 2 με τη γραμμή Θεσσαλονίκη - Νικομηδινό - Στίβος - Περιστερώνας - Λουτρά Βόλβης - Νέα Απολλωνία - Ν. Μάδυτος - Ρεντίνα - Σταυρός - Ασπροβάλτα.

3η γραμμή: Θεσσαλονίκη - Νικομηδινό - Στίβος - Περιστερώνας - Λουτρά Βόλβης - Νέα Απολλωνία - Μελισσουργός - Κοκκαλού - Ν. Μάδυτος - Μάδι.

Ο ακριβής σχεδιασμός - προγραμματισμός των ως άνω λεωφορειακών γραμμών, η τροποποίηση αυτών και η ίδρυση νέων - προσθέτων γραμμών ή εναλλακτικών διαδρομών που θα κριθούν αναγκαίες κατ' τον κατ' έτος σχεδιασμό - προγραμματισμό, γίνεται από το Σ.Α.Σ.Θ. μετά από πρόταση της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. και γνώμη του Ο.Α.Σ.Θ. και εγκρίνεται με απόφαση του οικείου Νομάρχη σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του ν. 2963/2001. Τα δρομολόγια θα είναι προσαυξημένα τουλάχιστον κατά είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) έναντι των έως σήμερα εκτελούμενων από την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..

Αρθρο ένατο

Πολιτική κομίστρων Προγραμματική σύμβαση
Ο.Α.Σ.Θ. - ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.

1. Τα κόμιστρα για τις αστικές λεωφορειακές γραμμές, που εκτελούνται από τον Ο.Α.Σ.Θ., καθορίζονται, κάθε φορά, δια κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του ν. 2898/2001 και της κατ' εξουσιοδότηση αυτού υπογραφείσας από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., όπως ισχύει.

2. Τα κόμιστρα των ενδονομαρχιακών υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών που εκτελούνται από την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. και είναι τοπικές - τροφοδοτικές στο Σ.Μ. Λαγκαδά ή και σε οποιοδήποτε άλλο σταθμό μετεπιβίβασης του Ο.Α.Σ.Θ., είναι αντίστοιχα της αστικής περιοχής του Ο.Α.Σ.Θ.. Οι εισπράξεις από τα κόμιστρα αυτών των γραμμών αποτελούν έσοδα του Ο.Α.Σ.Θ..

3. Τα κόμιστρα των ενδονομαρχιακών υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών, που εκτελούνται από την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. και είναι απευθείας από και προς τη Θεσσαλονίκη, είναι κατ' ελάχιστον μειωμένα κατά πενήντα τοις εκατό (50%) των καθοριζόμενων με βάση τις ρυθμίσεις του ν. 2963/2001. Οι εισπράξεις από τα κόμιστρα αυτών των γραμμών αποτελούν έσοδα της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..

4. Δια προγραμματικής σύμβασης που θα υπογραφεί μεταξύ Ο.Α.Σ.Θ. και ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. και η οποία θα εγκριθεί δια κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, εκτός των άλλων θα ορίζονται και τα εξής:

α. Η υποχρέωση της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. να εκτελεί, κατ' ελάχιστο, το κάθε φορά προγραμματισμένο έργο (γραμμές - διαδρομές - δρομολόγια) και το χιλιόμετρικό έργο που θα παρέχει. Σε περίπτωση που αυξηθεί το έργο της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. έναντι αυτού που ορίζεται στην περίπτωση α' του εδαφίου γ' της παρ. 2 του άρθρου ογδού του παρούσας σύμβασης, καταβάλλεται από τον Ο.Α.Σ.Θ. στην ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. πρόσθετη αποζημίωση, το ύψος της οποίας εγκρίνεται δια κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Σε αυτή την περίπτωση η πρόσθετη αποζημίωση αναγνωρίζεται ως συμβατική δαπάνη του Ο.Α.Σ.Θ..

β. Η κατ' έτος αποζημίωση της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. εκ των υπηρεσιών αυτών, ως ορίζεται στην παρ. 5 του παρόντος άρθρου. Η ως άνω αποζημίωση δύναται να αυξάνεται κατά το ποσό που θα προκύπτει, αν Ο.Α.Σ.Θ. και ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. συμφωνήσουν σε περαιτέρω μείωση των κομίστρων της παρ. 3 του παρόντος άρθρου και έως του ύψους των κομίστρων των αστικών γραμμών, υπό την επιφύλαξη των οριζόμενων στην παρ. 6 του παρόντος άρθρου. Σε αυτή τη περίπτωση το πρόσθετο κόστος θα υπολογίζεται με βάση τους μεταφερόμενους οικονομικούς επιβάτες της προηγούμενης χρήσης.

γ. Η υποχρέωση της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. για την εγκατάσταση με δαπάνες της, σε κάθε λεωφορείο που θα εκτελεί δρομολόγια στις ενδονομαρχιακές λεωφορειακές γραμμές που είναι τροφοδοτικές στο σταθμό μετεπιβίβασης Λαγκαδά, συστήματος τηλεματικής και δύο σκυρωτικών συσκευών εισιτηρίων της επιλογής του Ο.Α.Σ.Θ., για να είναι συμβατά με τα αντίστοιχα συστήματα του Ο.Α.Σ.Θ., προκειμένου να εξασφαλίζονται αξιόπιστα στοιχεία ως προς τα πραγματοποιούμενα δρομολόγια και τους εξυπηρετούμενους επιβάτες - έσοδα.

δ. Η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. θα αναλάβει τη συμβατική υποχρέωση, προσωπικό της, που εργάζεται στις λεωφορειακές γραμμές που είναι τροφοδοτικές στο σταθμό μετεπιβίβασης Λαγκαδά, να είναι εφοδιασμένο με τα πρωτυπωμένα εισιτήρια του Ο.Α.Σ.Θ. και να τα διαθέτουν (πωλούν) στους εξυπηρετούμενους επιβάτες, λόγω των απομακρυσμένων περιοχών και της δυσκολίας διάθεσης πρωτυπωμένων εισιτηρίων σε όλες αυτές τις περιοχές. Τα ως άνω πρωτυπωμένα εισιτήρια θα προμηθεύεται η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. από τον Ο.Α.Σ.Θ. με πίστωση και με μέριμνα της θα τα διαθέτει στους οδηγούς των λεωφορείων των γραμμών αυτών, προκειμένου αυτοί να τα διαθέτουν (πωλούν) στους επιβάτες προς χρήση.

ε. Η δυνατότητα και το δικαίωμα του Ο.Α.Σ.Θ. να πραγματοποιεί ελέγχους, με προσωπικό του, για τη διασφάλιση των εσόδων και την εν γένει αξιόπιστη εκτέλεση, εκ μέρους της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., του συνόλου των συμβοτικών της υποχρεώσεων, που, δια της παρούσας οικονομικής συμφωνίας και δια της προγραμματικής σύμβασης, θα ορίζονται.

στ. Κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της συνδυασμένης

εξυπηρέτησης δια των οστικών λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. και των υπεραστικών λεωφορείων της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., στα πλαίσια της οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και των ρυθμίσεων της προγραμματικής σύμβασης Ο.Α.Σ.Θ. - ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. του παρόντος άρθρου, δια των οποίων καθορίζονται οι παρεχόμενες υπηρεσίες και η πολιτική κομίστρου της εκτός Ο.Α.Σ.Θ. περιοχής του νομού Θεσσαλονίκης που θα εξυπηρετείται από τα υπεραστικά λεωφορεία της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..

5. Το ύψος της αποζημίωσης, που σε κάθε χρήση θα λαμβάνει η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. από τον Ο.Α.Σ.Θ., ορίζεται για τη χρήση 2011 στο ποσό των Ευρώ εννιακόσιες πενήντα χιλιάδες (950.000,00€) αναπροσαρμοζόμενη έκτοτε, κατ' έτος, σε ποσοστό ίσο με τη μεταβολή του ετήσιου Δ.Τ.Κ. του προηγούμενου έτους. Η ως άνω αποζημίωση θα προσαυξάνεται αν και σε οποιοδήποτε χρήσεις εφαρμοστούν τα οριζόμενα στο εδάφιο β' της παρ. 4 του παρόντος άρθρου.

6. Η ως άνω προγραμματική σύμβαση και το, κατ' έτος, κόστος για τον Ο.Α.Σ.Θ., θα αναγνωρίζεται ως συμβατική δαπάνη, δια της κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που εκδίδεται με βάση τις ρυθμίσεις της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., για την αναγνώριση των συμβατικών εσόδων, των συμβατικών δαπανών και της αντισταθμιστικής καταβολής.

Άρθρο δέκατο

Επιβατική κίνηση

1. Η επιπλέον επιβατική κίνηση και το επιπλέον συμβατικό έσοδο του Ο.Α.Σ.Θ. για τη χρήση 2011, λόγω της εφαρμογής της παρούσας σύμβασης, αναγνωρίζονται το προκύπτοντα πραγματικά από τον ισολογισμό και αποτελέσματα της χρήσης αυτής.

2. Τα ως άνω έσοδα από την επόμενη χρήση, αναγνωρίζονται (συμβατικά) σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ..

Άρθρο ενδέκατο

Δαπάνες

Οι δαπάνες κάθε χρήσης, οι οποίες αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο, αποκλειστικά και μόνο για τον καθορισμό της αντισταθμιστικής καταβολής, λόγω του πρόσθετου έργου που ανατίθεται στον Ο.Α.Σ.Θ. με την παρούσα σύμβαση, υπολογίζονται ως εξής:

A. ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (A)

1. Μισθώματα Αμοξοστασίων (A1)

Το κόστος ενοικίου για την ενοίκηση του νέου σταθμού μετεπιβίβασης, μετά των παγίων εγκαταστάσεων αυτού.

2. Δαπάνες Προσωπικού (A2)

α. Αποτελούνται από το σύνολο των ετησίων δαπανών προσωπικού, όπως αυτές ορίζονται στην παρ. 2 του ΚΕΦ. Α' του άρθρου τέταρτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ..

β. Ειδικά για την πρώτη χρήση (χρήση 2011), οι δαπάνες προσωπικού αναγνωρίζονται απολογιστικά με βάση την ένταξη και μισθοδοσία του μεταφερόμενου και λοιπού προσλαμβανόμενου προσωπικού, σύμφωνα με το οριζόμενο στην παρ. 2 ΚΕΦ. Α' του άρθρου τέταρτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας.

γ. Από την επόμενη χρήση και εφεξής, οι δαπάνες προσωπικού μεταβάλλονται σύμφωνα με το οριζόμενο στην παρ. 2 του ΚΕΦ. Α' του άρθρου τέταρτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ..

3. Πάγιες δαπάνες (A3)

α. Περιλαμβάνονται οι δαπάνες της παρ. 3 του ΚΕΦ. Α' του άρθρου τέταρτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., ως ειδικότερα ορίζονται στην ως άνω διάταξη.

β. Ως πάγιες δαπάνες αναγνωρίζονται οπολογιστικά οι δαπάνες που περιγράφονται στην παρ. 3 του ΚΕΦ. Α' του άρθρου τέταρτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., που προέρχονται και αφείλονται στην υλοποίηση της παρούσας σύμβασης (εξυπηρέτηση των νέων γραμμών, ταξινόμηση και κυκλοφορία των πρόσθετων λεωφορείων, ασφαλιστική κάλυψη αυτών κλπ.).

4. Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4).

α. Περιλαμβάνονται οι δαπάνες της παρ. 4 του ΚΕΦ. Α' του άρθρου τέταρτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., ως ειδικότερα ορίζονται στην ως άνω διάταξη.

β. Για την πρώτη χρήση (χρήση 2011), οι ως άνω πρόσθετες γενικές δαπάνες (Α4), υπολογίζονται αναλογικά των ανώ λεωφορείο συμβατικών γενικών δαπανών (Α4) της προηγούμενης χρήσης (χρήσης 2010) προσαυξημένες κατά τη μεταβολή του ετήσιου Δ.Τ.Κ. του προηγούμενου έτους.

Β. ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (Β)

1. Για τον υπολογισμό των μεταβλητών δαπανών για την κυκλοφορία των 18 λεωφορείων της παρούσας συμπληρωματικής οικονομικής συμφωνίας ήτοι:

α. Δαπάνες καυσίμων (Β1)

β. Δαπάνες λιπαντικών (Β2)

γ. Δαπάνες ελαστικών (Β3)

Εφαρμόζονται αναλογικά οι ρυθμίσεις του ΚΕΦ. Α' του άρθρου τέταρτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας του Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ..

Γ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΚΕΡΔΟΣ (Γ)

1. Το συμβατικό επιχειρηματικό κέρδος των 9 νέων ακεραίων μετοχών για την πρώτη χρήση (χρήση 2011), που εκδίδονται κατ' εφαρμογή της παρούσας σύμβασης, είναι αναλογικό του ανώ ακεραία μετοχή συμβατικού επιχειρηματικού κέρδους που, στη χρήση αυτή, θα υπήρχε για τις 415 υφιστάμενες ακέραιες μετοχές, χωρίς την εφαρμογή της παρούσας σύμβασης.

2. Για την αμέσως επόμενη χρήση (δεύτερη από την εφαρμογή της παρούσας σύμβασης) και εφεξής, το συμβατικό επιχειρηματικό κέρδος υπολογίζεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο τέταρτο ΚΕΦ. Γ παράγραφοι 1, 2, 3 και 4 της από 30.4.2001 Οικονομικής Συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. κατά τέτοιο τρόπο ώστε:

α. Το ποσοστό επί του ύψους της λογιστικής αξίας κτήσης των επενδύσεων (πάγια) που γίνονται σε εφαρμογή της παρούσας συμπληρωματικής οικονομικής συμφωνίας, όπως αυτή αποτυπώνεται στον ισολογισμό και τα αποτελέσματα χρήσης της 31ης Δεκεμβρίου της προηγούμενης χρήσης, υπολογίζεται με το ήδη καθορισθέν ποσοστό 7,001% σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του εδαφίου στ' παρ. 3 άρθρου 1 της υπ' αριθμ. Α-ΟΙΚ.44972/4464/ 29.6.2001 κοινής υπουργικής απόφασης.

β. Το ποσοστό επί των εσόδων της προηγούμενης χρήσης από κόμιστρα και άλλες πηγές, αναπροσαρμόζεται ούτως ώστε υπολογιζόμενο επί των εσόδων να αποδώσει συμβατικό επιχειρηματικό κέρδος ποσού ίσου με αυτό που απαιτείται για την απόδοση του ανώ ακεραία μετοχή συνολικού συμβατικού επιχειρηματικού κέρδους αν δεν είχε γίνει εφαρμογή της παρούσας σύμβασης.

Δ. ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ

Για τα περιουσιακά στοιχεία εφαρμόζονται οι ρυθμίσεις του ΚΕΦ. Α' του άρθρου τέταρτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ του Ελληνικού

Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ..

Άρθρο δωδέκατο

Μεταβατικές διατάξεις

1. Κατά την πρώτη εφαρμογή της παρούσας σύμβασης για τον καθορισμό της τιμολογιακής πολιτικής, των δαπανών, των εσόδων και της αντισταθμιστικής καταβολής, ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να υποβάλει στους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, τα, από το άρθρο έβδομο της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, προβλεπόμενα στοιχεία. Η ως άνω απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εκδίδεται το αργότερο έως 31.10.2010.

2. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. που αποτελούν και περιεχόμενο της παρούσας σύμβασης.

Άρθρο δέκατο τρίτο

Τροποποιήσεις της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας του Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.

Στο τέλος της παρ. 4 του άρθρου τρίτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. προστίθεται το εξής εδάφιο:

"Ο ως άνω αριθμός λεωφορείων δύναται να μεταβάλλεται κατά αριθμό και τύπο, χωρίς να μεταβάλλεται ο συνολικός αριθμός των διατιθέμενων θέσεων μεταφοράς, μετά από πρόταση του Σ.Α.Σ.Θ. και γνώμη του Ο.Α.Σ.Θ., με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων."

Άρθρο δέκατο τέταρτο

Τελικές διατάξεις

Η παρούσα σύμβαση θα κυρωθεί με νόμο.

Ε) Στο νόμο 4313/2014 (Α' 261)

Άρθρο 30

Ρυθμίσεις θεμάτων ΟΑΣΘ

1. Η διάρκεια κυκλοφορίας των λεωφορείων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) υπολογιζόμενη από την πρώτη ημέρα κυκλοφορίας τους ως καινοργών, δεν μπορεί να υπερβαίνει τα είκοσι (20) έτη. Ως χρόνος απόσβεσης των λεωφορείων, που αποκτήθηκαν ή θα αποκτηθούν μετά την ισχύ του παρόντος νόμου, ορίζονται τα είκοσι (20) έτη, η δε κατ' έτος αποσβεστέα αξία θα ισούται με το μη αποσβεσθέν υπόλοιπο διαιρούμενο δια του υπολειπόμενου χρόνου απόσβεσης έως τη συμπλήρωση είκοσι (20) ετών κυκλοφορίας.

2. Για τα άτομα που, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία δικαιούνται να διακινούνται με τις αστικές συγκοινωνίες είτε δωρεάν είτε με μειωμένο κόσμιστρο, το αρμόδιο Υπουργείο είναι υποχρεωμένο να καταβάλει στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) είτε το αντίτιμο του κομίστρου είτε τη διαφορά από το ισχύον κόσμιστρο. Το κόσμιστρο ή η διαφορά του καταβάλλονται από τους παραπάνω φορείς που ασκούν κοινωνική πολιτική, με βάση τη σύμβαση μεταξύ του ΟΑΣΘ και των αντιστοίχων φορέων. Σε περίπτωση διαφωνίας για τον αριθμό των διακινουμένων επιβατών, αυτές, καθώς και οποιοδήποτε άλλο σχετικό θέμα, καθορίζονται με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, μετά από αιτιολογημένη πρόταση του ΟΑΣΘ.

3. Το άρθρο 31 του ν.δ. 3721/1957 (Α' 142) καταργείται από 1.1.2014.

4. Ο ΟΑΣΘ από 1.10.2014 υποχρεούται στην εφαρμογή του προγράμματος δρομολογίων που κάθε φορά εγκρίνεται από το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ), με το οποίο:

α. Τα κυκλοφορούντα λεωφορεία κατά τις καθημερινές της χειμερινής περιόδου θα ανέρχονται σε πεντακόσια είκοσι (520) λεωφορεία σε δύο βόρδιες, με δυνατότητα μεταβολής κατά ποσοστό τέσσερα τοις εκατό (+/-4%). Ο αριθμός των κυκλοφορούντων λεωφορείων κατά τα Σάββατα της

χειμερινής περιόδου αντιστοιχεί στο 80% του αριθμού των κυκλοφορούντων κατά τις καθημερινές, ενώ κατά τις Κυριακές - Αργίες χειμερινής περιόδου αντιστοιχεί στο 70% του αριθμού των κυκλοφορούντων κατά τις καθημερινές.

β. Ο αριθμός των κυκλοφορούντων λεωφορείων της θερινής περιόδου αντιστοιχεί σε ποσοστό 80% των κυκλοφορούντων της χειμερινής περιόδου (καθημερινής, Σαββάτου και Κυριακής - Αργίας).

γ. Με τα προγράμματα δρομολόγησης γίνεται σταδιακή ένταξη των πρώτων δρομολογίων (αναχώρηση από αφετηρία ή τέρμα) από τις 05:00 και σταδιακή λήξη των τελευταίων δρομολογίων (αναχώρηση από αφετηρία ή τέρμα) έως τις 24:00.

δ. Προγραμματίζεται να λειτουργεί μία (1) μεταμεσονύκτια λεωφορειακή γραμμή σύνδεσης και εξυπηρέτησης των επιβατών από και προς τους σταθμούς άφιξης ή αναχώρησης επισκεπτών (αεροδρόμιο, σταθμός τρένων, κεντρικός σταθμός υπεραστικών λεωφορείων), διερχόμενη από τις κεντρικές οδικές αρτηρίες της Θεσσαλονίκης.

ε. Για την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ με τα ειδικά διασκευασμένα οχήματα που διαθέτει ο ΟΑΣΘ ο Οργανισμός υποχρεούται στη δρομολόγηση (μετά από καθημερινό προγραμματισμό με βάση τις ανάγκες εξυπηρέτησης των ΑμεΑ) σε δύο (2) βάρδιες κατά τις καθημερινές χειμερινής και θερινής περιόδου τουλάχιστον των δυο (2) εκ των τριών (3) ειδικά διασκευασμένων οχημάτων των εννέα (9) θέσεων εξυπηρέτησης ΑμεΑ (εκ των οποίων 4 θέσεις αναπηρικών αμαξιδίων) και τα Σάββατα και τις Κυριακές και αργίες τουλάχιστον του ενός (1).

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, που λαμβάνεται μετά από πρόταση του ΣΑΣΘ και γνώμη του ΟΑΣΘ, τα ως άνω καθοριζόμενα δύνανται να τροποποιούνται, για τη βέλτιστη δυνατή εξυπηρέτηση των πολιτών.

5. Κυρώνεται και έχει ισχύ νόμος η υπ' αριθ. Α οικ. 45787/3551/5.8.2014 κοινή απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών και του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β' 2283) με θέμα «Οριστικοποίηση συμβατικών δαπανών-εσόδων-αντισταθμιστικής καταβολής χρήσεων 2009, 2010, 2011, 2012 και 2013, καθορισμός τιμολογιακής πολιτικής, επαναπροσδιορισμός συμβατικών δαπανών-εσόδων-αντισταθμιστικής καταβολής χρήσης 2014 και προϋπολογιστικός καθορισμός συμβατικών δαπανών-εσόδων αντισταθμιστικής καταβολής χρήσεων 2015, 2016 και 2017 στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)» ως εξής:

«Αριθμ. Α οικ. 45787/3551

Οριστικοποίηση συμβατικών δαπανών - εσόδων - αντισταθμιστικής καταβολής χρήσεων 2009, 2010, 2011, 2012 και 2013, επαναπροσδιορισμός συμβατικών δαπανών - εσόδων - αντισταθμιστικής καταβολής χρήσης 2014 και προϋπολογιστικός καθορισμός συμβατικών δαπανών - εσόδων αντισταθμιστικής καταβολής χρήσεων 2015, 2016 και 2017 στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ).

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ - ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

1. Του ν.δ. 3721/1957 (Α' 142) «περί συστάσεως Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)», όπως τροποποιήθηκε με το ν.δ. 716/1970 (Α' 238) και το ν. 866/1979.
2. Του ν. 2898/2001 (Α' 71) και της από 30.4.2001 σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΟΑΣΘ και ειδικά της παρ. 3 του άρθρου έβδομου αυτής, όπως αυτή τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει με το άρθρο 17 του ν. 3185/2003 (Α' 229), την από 4.8.2003 συμπληρωματική οικονομική συμφωνία, το ν. 3652/2008 (Α' 45) «Κύρωση Σύμβασης για την τροποποίηση και συμπλήρωση της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ», ως και την από 8.4.2010 νέα συμπληρωματική οικονομική συμφωνία που κυρώθηκε με το ν. 3897/2010 (Α' 208).
3. Του ν. 2362/1995 (Α' 247) «Περί Δημοσίου Λογιστικού ελέγχου των δαπανών του Κράτους και άλλες διατάξεις», καθώς και τις διατάξεις των άρθρων 20 και 77 του ν. 4270/2014 (Α' 194) «Αρχές δημοσιονομικής διαχείρισης και εποπτείας (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2011/85/ΕΕ) - δημόσια λογιστικό και άλλες διατάξεις».
4. Του άρθρου 90 του «Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α' 98).

5. Του άρθρου 1 του ν. 1214/1981 (Α' 286) όπως τροποποιήθηκε με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 44 του ν. 2963/2001 (Α' 268).

6. Του άρθρου 11 του π.δ. 113/2010 (Α' 194) «Ανάληψη υποχρεώσεων από τους διατάκτες».

7. Της υπ' αριθμ. Α - 68587/5029/4.7.2003 (Β' 934) κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών «Μεταβολή περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)».

8. Της υπ' αριθμ. Υ48/9.7.2012 (Β' 2105) Απόφασης του Πρωθυπουργού «Καθορισμός αρμοδιοτήτων του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών Χρήστου Σταϊκούρα».

9. Του π.δ. 118/2013 (Α' 152) με το οποίο τροποποιείται το π.δ. 85/2012 (Α' 141) και ιδρύεται το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

10. Της υπ' αριθμ. 329/3.7.2013 «Καθορισμός αρμοδιοτήτων Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων Μιχαήλ Παπαδόπουλου» (Β' 1655) κοινής απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

11. Της υπ' αριθμ. Α.οικ. 61311/5754/21.12.2010 (Β' 2014) απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Καθορισμός κομίστρων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)» και της υπ' αριθμ. Α.οικ.43277/3316/2014 όμοιος.

12. Των εξής κοινών υπουργικών αποφάσεων περί καθορισμού συμβατικών δαπανών, συμβατικών εσόδων και αντισταθμιστικής καταβολής στον ΟΑΣΘ:

α. Αριθμ. Α.29143/2846/23.11.2010 (Β' 1937), για τη χρήση 2009.

β. Αριθμ. Α.29143/2846/23.11.2010 (Β' 1937), για τη χρήση 2010.

γ. Αριθμ. 62412/5832/22.2.2011 (Β' 406) για τη χρήση 2011.

δ. Αριθμ. Α.46695/4966/22.3.2012 (Β' 1093), όπως τροποποιήθηκε με την αριθμ. Α.52792/4757/2.12.2013 (Β' 3263) για τη χρήση 2012.

ε. Αριθμ. Α.43435/4198/8.4.2013 (Β' 984), όπως τροποποιήθηκε με την αριθμ. Α.49860/4560/19.12.2013 (Β' 50) για τη χρήση 2013 και

στ. Αριθμ. Α.49860/4560/19.12.2013 (Β' 50) για τη χρήση 2014.

13. Τις υπ' αριθμ. 22/2011, 28/2012 και 18/2013 αποφάσεις του Διοικητικού Δικαστηρίου του άρθρου δωδέκατου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ.

14. Το από 27/5/2014 πόρισμα της ομάδας εργασίας για τα θέματα του ΟΑΣΘ, που συγκροτήθηκε με την αριθμ. Α Οικ. 36064/3406/25.7.2013 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όπως τροποποιήθηκε με τις αριθμ. Α Οικ. 38837/3607/7.8.2013 και Α Οικ. 66423/5629/28.1.2014 όμοιες.

15. Το υπ' αριθμ. ΕΜΠ40/29.7.2014 έγγραφο του ΟΑΣΘ με το οποίο αποδέχεται τις προσαρμογές του από 27/5/2014 πορίσματος της ομάδας εργασίας για τα θέματα του ΟΑΣΘ όπως αυτές περιλαμβάνονται στην παρούσα, καθώς και το υπ' αριθμ. ΕΜΠ41/29.7.2014 έγγραφο του ΟΑΣΘ για την κοινοποίηση στοιχείων για τις χρήσεις 2010 και 2011.

16. Το γεγονός ότι από τις ρυθμίσεις της απόφασης αυτής προκαλείται δαπάνη (για πρόσθετη αντισταθμιστική καταβολή των χρήσεων 2010, 2011, 2012 και 2013 ποσού 120.687.472,82 ευρώ και πρόσθετη αντισταθμιστική καταβολή της τρέχουσας χρήσης 2014 ποσού 54.773.964,22 ευρώ και προϋπολογιστικής αντισταθμιστικής καταβολής για τις χρήσεις 2015, 2016 και 2017 ποσού 144.416.079,61 ευρώ) σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού κατά το ποσό των ευρώ τριακοσίων δεκαεννέα εκατομμυρίων οκτακοσίων εβδομήντα επτά χιλιάδων πεντακοσίων δεκαέξι και εξήντα πέντε λεπτών (319.877.516,65 ευρώ), εκ των οποίων 273.147.674,92 ευρώ στον Ειδικό Φορέα 39.110 ΚΑΕ.2581 και 46.729.841,73 ευρώ στον ΚΑΕ.0892. Συγκεκριμένα, δαπάνη ποσού 66.729.841,73 ευρώ στον προϋπολογισμό του 2014, ποσού 102.651.166,97 ευρώ στον προϋπολογισμό 2015, ποσού 88.963.508,74 ευρώ στον προϋπολογισμό 2016 και ποσού 61.532.999,21 ευρώ στον προϋπολογισμό 2017.

17. Τις με αριθμ. 2/62549/5.8.2014 και 2/61382/5.8.2014 αποφάσεις τροποποίησης του τακτικού προϋπολογισμού εσόδων του ειδικού φορέα 39.110 με τις οποίες αυξάνεται η πίστωση των ΚΑΕ

2581 και 0892 κατά 20.000.000 ευρώ και 46.729.842 ευρώ αντίστοιχα, προκειμένου να αντιμετωπισθεί η προκληθείσα δαπάνη το 2014.

18. Το γεγονός ότι η προκαλούμενη δαπάνη για το έτη 2015 - 2017 είναι εντός των στόχων του ψηφισθέντος Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2015 - 2018, αποφασίζουμε:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ
ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ,
ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗΣ
ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ 2009

1. Οριστικοποιούμε τα συμβατικά έσοδα, τις συμβατικές δαπάνες και την αντισταθμιστική καταβολή της χρήσης 2009 του ΟΑΣΘ ως εξής:

- α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 48.636.589,78 ευρώ.
- β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 165.766.064,28 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:
 - Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 2.079.381,98 ευρώ.
 - Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 107.043.208,59 ευρώ.
 - Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 2.758.456,83 ευρώ.
 - Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 11.173.138,94 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1%.
 - Μεταβλητές δαπάνες (Β) το ποσό των 17.966.814,94 ευρώ.
 - Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.183.308,88 ευρώ.
 - Αποσβέσεις (Δ) το ποσό των 8.561.754,12 ευρώ.

2. Καθορίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2009 (προ ΦΠΑ) του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 117.129.474,50 ευρώ που προκύπτει από τη διαφορά των συμβατικών δαπανών 165.766.064,28 ευρώ, μείον τα συμβατικά έσοδα ποσού 48.636.589,78 ευρώ, πλέον Φ.Π.Α. ποσού 10.749.788,99 ευρώ, ήτοι συνολικό ποσό αντισταθμιστικής καταβολής (περιλαμβανομένου ΦΠΑ) ευρώ εκατόν είκοσι επτά εκατομμύρια οκτακόσιες εβδομήντα εννέα χιλιάδες διακόσια εξήντα τρία και σαράντα εννέα λεπτά (127.879.263,49 ευρώ).

3. Η ως άνω οριστικώς καθορισθείσα αντισταθμιστική καταβολή των 127.879.263,49 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ) στη χρήση 2009, καταβλήθηκε στο σύνολό της, σε εκτέλεση της αριθμ. 22/2011 αποφάσεως του Διοικητικού Δικαστηρίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ
ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ,
ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗΣ
ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ 2010

1. Οριστικοποιούμε τα συμβατικά έσοδα, τις συμβατικές δαπάνες και την αντισταθμιστική καταβολή της χρήσης 2010 του ΟΑΣΘ ως εξής:

- α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 50.668.101,31 ευρώ.
- β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 179.239.316,86 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:
 - Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.984.308,48 ευρώ.
 - Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 116.267.713,57 ευρώ.
 - Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 2.334.706,00 ευρώ.
 - Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 11.297.718,81 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1%.
 - Μεταβλητές δαπάνες (Β) το ποσό των 23.522.573,23 ευρώ.

- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ) το ποσό των 15.942.077,20 ευρώ.

- Αποσβέσεις (Δ) το ποσό των 7.890.219,57 ευρώ.

2. Καθορίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2010 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 128.571.215,55 ευρώ (άνευ ΦΠΑ), που προκύπτει από τη διαφορά των συμβατικών δαπανών 179.239.316,86 ευρώ, μείον τα συμβατικά έσοδα ποσού 50.668.101,31 ευρώ.

3. Δεδομένου ότι η εγκριθείσα αντισταθμιστική καταβολή (άνευ ΦΠΑ) και καταβληθείσα ήδη στον Οργανισμό, σε εκτέλεση της αριθμ. 22/2011 απόφασης του Διαιτητικού Δικαστηρίου ανήλθε στο ποσό των 117.795.156,43 ευρώ, η οφειλόμενη αντισταθμιστική καταβολή ανέρχεται στο ποσό των 10.776.059,12 ευρώ πλέον Φ.Π.Α. 13% ή πλέον ποσό 1.400.887,69 ευρώ, ήτοι συνολικό ποσό ευρώ δώδεκα εκατομμυρίων εκατόν εβδομήντα έξι χιλιάδων εννιακοσίων σαράντα έξι και ογδόντα ενός λεπτών (12.176.946,81).

4. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή ποσού 12.176.946,81 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ) μειώνεται κατά το ποσό των 1.943.085,92 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ), που αποτελεί το ποσοστό του 20% το οποίο αποδίδεται στο Ελληνικό Δημόσιο, κατ' εφαρμογή του εδαφίου γ' της παρ. 2 του άρθρου πέμπτου και του εδαφίου γ' της παρ. 3 του άρθρου έκτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ.

5. Η επιπλέον αντισταθμιστική καταβολή των 10.233.860,89 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ) στη χρήση 2010, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 5 του άρθρου έβδομου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, καταβάλλεται στο Α' δεκαήμερο του μηνός Αυγούστου 2014.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ, ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ 2011

1. Οριστικοποιούμε τα συμβατικά έσοδα, τις συμβατικές δαπάνες και την αντισταθμιστική καταβολή της χρήσης 2011 του ΟΑΣΘ ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 62.104.258,97 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 188.331.214,78 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.900.584,00 ευρώ.

- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 116.784.744,03 ευρώ.

- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 2.219.498,92 ευρώ.

- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 13.834.603,87 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.

- Μεταβλητές δαπάνες (Β) το ποσό των 28.225.489,84 ευρώ.

- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.884.544,23 ευρώ.

- Αποσβέσεις (Δ) το ποσό των 8.481.749,89 ευρώ.

2. Καθορίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2011 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 126.226.955,81 ευρώ (άνευ Φ.Π.Α.) που προκύπτει από τη διαφορά των συμβατικών δαπανών 188.331.214,78 ευρώ, μείον τα συμβατικά έσοδα ποσού 62.104.258,97 ευρώ.

3. Δεδομένου ότι η εγκριθείσα αντισταθμιστική καταβολή (άνευ ΦΠΑ) και καταβληθείσα ήδη στον Οργανισμό, ανήλθε στο ποσό των 92.920.353,98 ευρώ, η οφειλόμενη αντισταθμιστική καταβολή ανέρχεται στο ποσό των 33.306.601,83 ευρώ πλέον Φ.Π.Α. 13% ή πλέον ποσό 4.329.858,23 ευρώ, ήτοι συνολικό ποσό ευρώ τριάντα επτά εκατομμυρίων εξακοσίων τριάντα έξι χιλιάδων τετρακοσίων εξήντα και έξι λεπτών (37.636.460,06 ευρώ).

4. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή ποσού 37.636.460,06 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ) μειώνεται κατά το ποσό των 1.140.479,22 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ), που αποτελεί το

ποσοστό του 20% το οποίο αποδίδεται στο Ελληνικό Δημόσιο, κατ' εφαρμογή του εδαφίου γ' της παρ. 2 του άρθρου πέμπτου και του εδαφίου γ' της παρ. 3 του άρθρου έκτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ.

5. Η ως άνω οριστικώς καθορισθείσα αντισταθμιστική καταβολή των 36.495.980,84 ευρώ (περιλαμβανομένου Φ.Π.Α.) στη χρήση 2011, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 5 του άρθρου έβδομου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, καταβάλλεται στο Α' δεκάμηρο του μηνός Αυγούστου 2014.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ
ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ,
ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗΣ
ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ 2012

1. Οριστικοποιούμε τα συμβατικά έσοδα και τις συμβατικές δαπάνες χρήσης 2012 του ΟΑΣΘ, όπως αυτά προκύπτουν απ' τον Ισολογισμό και τα Αποτελέσματα Χρήσης 2012 και έχουν ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 57.735.919,71 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 183.997.481,74 ευρώ, αναλυόμενες κατ' κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα ομαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.672.894,68 ευρώ.

- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 110.225.262,60 ευρώ.

- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 2.307.022,48 ευρώ.

- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειες υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 14.161.869,16 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.

- Μεταβλητές δαπάνες (Β) καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών στο ποσό των 30.302.541,09 ευρώ.

- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.903.937,30 ευρώ.

- Αποσβέσεις (Δ1), το ποσό των 8.423.954,43 ευρώ.

2. Οριστικοποιούμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2012 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 126.261.562,03 ευρώ (άνευ ΦΠΑ) που προκύπτει από τη διαφορά των οριστικών συμβατικών δαπανών της παρούσας, ποσού 183.997.481,74 ευρώ, μείον τα οριστικά συμβατικά έσοδα, ποσού 57.735.919,71 ευρώ.

3. Δεδομένου ότι η καταβληθείσα αντισταθμιστική καταβολή (άνευ ΦΠΑ) για τη χρήση 2012 στον Οργανισμό, ανήλθε στο ποσό των 111.475.326,17 ευρώ, η οφειλόμενη αντισταθμιστική καταβολή ανέρχεται στο ποσό των 14.786.235,86 ευρώ πλέον Φ.Π.Α. 13% ή ποσό 1.922.210,66 ευρώ, ήτοι συνολικά ποσό ευρώ δεκαέξι εκατομμύρια επτακόσιες οκτώ χιλιάδες τετρακόσια σαράντο έξι και πενήντα δύο λεπτά (16.708.446,52 ευρώ).

4. Η ως άνω πρόσθετη αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2012, ποσού 16.708.446,52 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ), καταβάλλεται σε τέσσερις (4) ισόποσες μηνιαίες δόσεις ποσού 4.177.111,63 ευρώ στο Α' 10ήμερο των μηνών Ιανουαρίου 2015 έως και Απριλίου 2015. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή θα καταβληθεί στον ΟΑΣΘ μετά την παραίτησή του επί της από 18.10.2013 αιτήσεώς του προς το Διοικητικό Δικαστήριο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ
ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ,
ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗΣ
ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ 2013

1. Οριστικοποιούμε τα συμβατικά έσοδα και τις συμβατικές δαπάνες χρήσης 2013 του ΟΑΣΘ όπως αυτά προκύπτουν απ' τον Ισολογισμό και τα Αποτελέσματα Χρήσης της 31.12.2013 και έχουν ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 58.079.307,42 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 176.441.417,66 ευρώ, αναλυόμενα κατ' κατηγορία ως

εξής:

- Μισθώματα αμοξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.647.094,98 ευρώ.
- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 106.562.312,61 ευρώ.
- Πόγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 2.180.128,76 ευρώ.
- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 14.966.082,66 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.
- Μεταβλητές δαπάνες (Β) καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών στο ποσό των 25.843.897,88 ευρώ.
- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.877.275,06 ευρώ.
- Αποσβέσεις, το ποσό των 8.364.625,71 ευρώ.

2. Οριστικοποιούμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2013 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 118.362.110,24 ευρώ (άνευ Φ.Π.Α.) που προκύπτει από τη διαφορά των οριστικοποιούμενων συμβατικών δαπανών της παρούσας, ποσού 176.441.417,66 ευρώ, μείον τα οριστικοποιούμενα συμβατικά έσοδα, ποσού 58.079.307,42 ευρώ.

3. Η ως άνω οριστική αντισταθμιστική καταβολή των 118.362.110,24 ευρώ (άνευ ΦΠΑ), μετά την αφαίρεση της καταβληθείσας αντισταθμιστικής καταβολής ποσού 67.699.115,04 ευρώ, ήτοι ποσού 50.662.995,20 ευρώ πλέον ΦΠΑ 13%, ήτοι ποσό 57.249.184,57 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ), εκ των οποίων ποσό 32.713.819,76 ευρώ καταβάλλεται σε οκτώ (8) ισόποσες μηνιαίες δόσεις ποσού 4.089.227,47 ευρώ εκόστη ταυτόχρονα με τις μηνιαίες δόσεις της αντισταθμιστικής καταβολής των μηνών Μαρτίου χρήσης 2015 έως και Δεκεμβρίου χρήσης 2015 και ποσό 24.535.364,81 ευρώ καταβάλλεται σε έξι (6) ισόποσες μηνιαίες δόσεις ταυτόχρονα με τις μηνιαίες δόσεις της αντισταθμιστικής καταβολής των μηνών Ιανουαρίου έως και Ιουνίου χρήσης 2016. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή θα καταβληθεί στον ΟΑΣΘ μετά την παραίτησή του επί της από 18.10.2013 απτήσεώς του προς το Διοικητικό Δικαστήριο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ, ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ 2014

1. Επαναπροσδιορίζουμε τα συμβατικά έσοδα και τις συμβατικές δαπάνες χρήσης 2014 του ΟΑΣΘ ως εξής:

- α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 67.083.992,20 ευρώ, λόγω της εφαρμογής της νέας πολιτικής κομίστρων από 1.10.14.
- β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 158.034.403,02 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:
 - Μισθώματα αμοξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.400.030,73 ευρώ.
 - Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 94.620.000,00 ευρώ.
 - Πόγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 1.577.694,07 ευρώ.
 - Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 13.734.975,24 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.
 - Μεταβλητές δαπάνες (Β) καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών στο ποσό των 24.551.702,98 ευρώ.
 - Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.450.000,00 ευρώ.
 - Αποσβέσεις, το ποσό των 5.700.000,00 ευρώ.

2. Επαναπροσδιορίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2014 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 90.950.410,82 ευρώ

(όπου ΦΠΑ) που προκύπτει από τη διαφορά των επαναπροσδιοριζόμενων συμβατικών δαπανών ποσού 158.034.403,02 ευρώ, μείον τα επαναπροσδιοριζόμενα συμβατικά έσοδα ποσού 67.083.992,20 ευρώ.

3. Δεδομένου ότι η καταβληθείσα στον Οργανισμό αντισταθμιστική καταβολή (όπου Φ.Π.Α.) για τη χρήση 2014, ανήλθε στο ποσό των 42.477.876,11 ευρώ, η οφειλόμενη αντισταθμιστική καταβολή ανέρχεται στο ποσό των 48.472.534,71 ευρώ πλέον Φ.Π.Α. 13% ή ποσό 6.301.429,51 ευρώ, ήτοι συνολικά ποσό ευρώ πενήντα τέσσερα εκατομμύριο επτακόσιες εβδομήντα τρεις χιλιάδες εννιακόσια εξήντα τέσσερα και είκοσι δύο λεπτά (54.773.964,22 ευρώ).

4. Η ως άνω πρόσθετη αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2014 των 54.773.964,22 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ), σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παρ. 5 του άρθρου έβδομου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, καταβάλλεται ως εξής:

α. Ποσό είκοσι εκατομμυρίων ευρώ (20.000.000,00 ευρώ) σε τέσσερις (4) ισόποσες μηνιαίες δόσεις των 5.000.000,00 ευρώ εκάστη, καταβαλλόμενες στο Α' δεκαήμερο των μηνών Σεπτεμβρίου έως Δεκεμβρίου 2014.

β. Ποσό τριάντα τεσσάρων εκατομμυρίων επτακοσίων εβδομήντα τριών χιλιάδων εννιακοσίων εξήντα τεσσάρων και είκοσι δύο λεπτών (34.773.964,22 ευρώ) σε δύο ισόποσες δόσεις ποσού 17.386.982,11 ευρώ εκάστη, εκ των οποίων η πρώτη στο Α' τρίμηνο του 2016 και η δεύτερη στο Α' τρίμηνο του 2017.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ
ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΟΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ
ΕΣΟΔΩΝ, ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ
ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ 2015

1. Προϋπολογίζουμε τα συμβατικά έσοδα και τις συμβατικές δαπάνες χρήσης 2015 του ΟΑΣΘ ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 104.814.946,77 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 151.920.168,62 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμοξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.482.385,48 ευρώ.

- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 90.250.000,00 ευρώ.

- Πόγες δαπάνες (Α3), το ποσό των 1.721.694,07 ευρώ.

- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 13.056.580,97 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.

- Μεταβλητές δαπάνες (Β) κουσίων, λιπαντικών και ελαστικών στο ποσό των 23.259.508,10 ευρώ.

- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.450.000,00 ευρώ.

- Αποσβέσεις, το ποσό των 5.700.000,00 ευρώ.

2. Προϋπολογίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2015 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 47.105.221,85 ευρώ (όπου ΦΠΑ) που προκύπτει από τη διαφορά των προϋπολογιζόμενων συμβατικών δαπανών της παρούσας ποσού 151.920.168,62 ευρώ, μείον τα προϋπολογιζόμενα συμβατικά έσοδα ποσού 104.814.946,77 ευρώ.

3. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2015 ποσού 47.105.221,85 ευρώ, πλέον ΦΠΑ 13%, ήτοι ποσό 53.228.900,69 ευρώ, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παρ. 5 του άρθρου έβδομου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, καταβάλλεται σε δώδεκα (12) ισόποσες μηνιαίες δόσεις στο Α' δεκαήμερο των μηνών Ιανουαρίου έως και Δεκεμβρίου 2015.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΩΟ
ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΟΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ
ΕΣΟΔΩΝ, ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ
ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ 2016

1. Προϋπολογίζουμε τα συμβατικά έσοδα και τις συμβατικές δαπάνες χρήσης 2016 του ΟΑΣΘ ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 106.736.465,71 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 148.365.812,45 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα ομαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.564.740,23 ευρώ.

- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 88.445.000,00 ευρώ.

- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 1.885.094,07 ευρώ.

- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 11.061.470,05 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.

- Μεταβλητές δαπάνες (Β) καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών στο ποσό των 23.259.508,10 ευρώ.

- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.450.000,00 ευρώ.

- Αποσβέσεις, το ποσό των 5.700.000,00 ευρώ.

2. Προϋπολογίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2016 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 41.629.346,74 ευρώ (έναντι ΦΠΑ) που προκύπτει από τη διαφορά των προϋπολογιζόμενων συμβατικών δαπανών της παρούσας, ποσού 148.365.812,45 ευρώ, μείον τα προϋπολογιζόμενα συμβατικά έσοδα, ποσού 106.736.465,71 ευρώ.

3. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2016 ποσού 41.629.346,74 ευρώ, πλέον ΦΠΑ 13%, ήτοι ποσό 47.041.161,82 ευρώ, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παρ. 5 του άρθρου έβδομου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, καταβάλλεται σε δώδεκα (12) ισόποσες μηνιαίες δόσεις στο Α` δεκάημερο των μηνών Ιανουαρίου έως και Δεκεμβρίου 2016.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ
ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΟΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ
ΕΣΟΔΩΝ, ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ
ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ 2017

1. Προϋπολογίζουμε τα συμβατικά έσοδα και τις συμβατικές δαπάνες χρήσης 2017 του ΟΑΣΘ ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 108.611.675,02 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 147.678.946,79 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα ομαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.647.094,98 ευρώ.

- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 88.160.000,00 ευρώ.

- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 1.973.694,07 ευρώ.

- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 10.488.649,64 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.

- Μεταβλητές δαπάνες (Β) καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών στο ποσό των 23.259.508,10 ευρώ.

- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.450.000,00 ευρώ.

- Αποσβέσεις, το ποσό των 5.700.000,00 ευρώ.

2. Προϋπολογίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2017 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 39.067.271,77 ευρώ (έναντι ΦΠΑ) που προκύπτει από τη διαφορά των προϋπολογιζόμενων συμβατικών δαπανών της

παρούσας, ποσού 147.678.946,79 ευρώ, μείον τα προϋπολογιζόμενα συμβατικά έσοδα, ποσού 108.611.675,02 ευρώ.

3. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2017 ποσού 39.067.271,77 ευρώ, πλέον ΦΠΑ 13%, ήτοι ποσό 44.146.017,10 ευρώ, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παρ. 5 του άρθρου έβδομου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, καταβάλλεται σε δώδεκα (12) ισόποσες μηνιαίες δόσεις στο Α' δεκάημερο των μηνών Ιανουαρίου έως και Δεκεμβρίου 2017.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΑΠΟ 27.5.2014 ΠΟΡΙΣΜΑΤΟΣ

Η παρούσα εκδίδεται κατ' εφαρμογή του από 27.5.2014 πορίσματος της Ομάδας Εργασίας για θέματα ΟΑΣΘ, που συγκροτήθηκε με την αριθ. Α. οικ. 36064/3406/25.7.2013 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, το οποίο συναποδέχθηκαν Ελληνικό Δημόσιο και ΟΑΣΘ, περιλαμβανομένων και των προσαρμογών που γίνονται δια της παρούσας απόφασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ

Σε περίπτωση που δεν επιτευχθούν οι στόχοι των συμβατικών εσόδων κατ' έτος, σύμφωνα με το ανωτέρω, ο ΟΑΣΘ αναλαμβάνει την αντιμετώπιση του όποιου ελλείμματος υπάρξει σε οποιαδήποτε χρήση, σύμφωνα με τα οριζόμενα της παραγράφου 2 του επιλόγου του από 27.5.2014 πορίσματος της Ομάδας Εργασίας για θέματα ΟΑΣΘ που συγκροτήθηκε με την αριθ. Α. οικ. 36064/3406/25.07.2013 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, το οποίο συναποδέχθηκαν Ελληνικό Δημόσιο και ΟΑΣΘ.

Η ισχύς της παρούσας απόφασης αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν άλλως ορίζεται σε αυτήν.

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

**ΣΥΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ
«ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΕΡΓΟΥ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.)»**

Άρθρο 1 **Σύσταση Ο.Σ.Ε.Θ.**

Συνιστάται ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία» (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.) και διακριτικό τίτλο «Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.». Η εταιρία έχει κοινωφελή σκοπό και λειτουργεί χάριν του δημοσίου συμφέροντος. Εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και διέπεται από τις διατάξεις του παρόντος, τις διατάξεις του ν. 3429/2005 (Α΄ 314) και του κ.ν. 2190/1920 (Α΄ 144). Για τις σχέσεις και τις συναλλαγές της εταιρίας με πρόσωπα της αλλοδαπής η επωνυμία της είναι «TRANSPORT AUTHORITY OF THESSALONIKI S.A.». Η εταιρία αποκτά νομική προσωπικότητα με την καταχώριση του Καταστατικού της στο Γ.Ε.ΜΗ. της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου και Προστασίας Καταναλωτή.

Άρθρο 2 **Σκοπός**

1. Η Ο.Σ.Ε.Θ. έχει σκοπό την ανάπτυξη, το συντονισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των δημόσιων επιβατικών αστικών συγκοινωνιών λεωφορείων και μέσων, υπόγειων και επίγειων, σταθερής τροχιάς, καθώς και των θαλάσσιων μεταφορών με σκοπό τη μεταφορά και εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, μέσω ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών υψηλού επιπέδου.

2. Από τους σκοπούς και τις διατάξεις του παρόντος νόμου εξαιρούνται:

α) Το σιδηροδρομικό έργο και εγκαταστάσεις που παρέχει ο ΟΣΕ, οι θυγατρικές του, οι συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις, οι εταιρίες υποδομής και εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου και κάθε άλλος όμοιος αντικειμένου δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας.

β) Το υπεραστικό συγκοινωνιακό έργο των Κ.Τ.Ε.Λ. για τα οποία εφαρμόζονται οι διατάξεις των ν. 2963/2001 (Α΄ 268) και ν. 4199/2013 (Α΄ 216). Η εκτέλεση του αστικού συγκοινωνιακού έργου από το Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε. σύμφωνα και με το ν. 2898/2001 (Α΄ 71) και το άρθρο 17 του ν. 3897/2010 (Α΄ 208), υπάγεται στους σκοπούς και διατάξεις του παρόντος νόμου.

3. Στους σκοπούς και τις διατάξεις του παρόντος νόμου υπάγονται και τα επιβατικά δημόσια χρήσης αυτοκίνητα παράλληλα με τις ισχύουσες διατάξεις του ν. 4070/2012 (Α΄ 82) και του π.δ. 244/1987 (Α΄ 104).

Άρθρο 3 **Αρμοδιότητες**

1. Η Ο.Σ.Ε.Θ. έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

α. Εκπονεί το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδια-

σμό, συντονίζει και ελέγχει την παροχή του συγκοινωνιακού έργου που εκτελείται από τα λεωφορεία, τα μέσα υπόγειας και επίγειας σταθερής τροχιάς και τα μέσα θαλάσσιας μεταφοράς στην περιοχή ευθύνης της.

β. Ιδρύει θυγατρικές εταιρίες ή/και συμμετέχει στο μετοχικό κεφάλαιο άλλων εταιριών που παρέχουν αστικό συγκοινωνιακό έργο στην περιοχή ευθύνης της.

γ. Ελέγχει, σχεδιάζει, κατανέμει, αναθέτει, συντονίζει και επιβλέπει το εκτελούμενο συγκοινωνιακό έργο από την εταιρία του Κεφαλαίου Β΄ Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε. ή από άλλες εταιρίες που αυτή ιδρύει ή στις οποίες συμμετέχει.

δ. Αναθέτει και επιβλέπει συγκοινωνιακές και κυκλοφοριακές μελέτες δημόσιων αστικών συγκοινωνιών στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας για την εξυπηρέτηση του έργου της Ο.Σ.Ε.Θ..

ε. Ρυθμίζει τα θέματα που αφορούν τη διεξαγωγή των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή της αρμοδιότητάς της και, κυρίως, τον καθορισμό, την κατάργηση, την επέκταση των γραμμών και τον καθορισμό των διαδρομών και δρομολογίων των αφετηριών, των τερμάτων και των στάσεων κάθε γραμμής.

στ. Εγκρίνει τον τύπο, τη μορφή, τη χωροθέτηση, τη διάταξη και την εγκατάσταση των στάσεων και των στεγάστρων που εγκαθίστανται από τους φορείς συγκοινωνιακού έργου και εισηγείται τις τεχνικές προδιαγραφές τους προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, ώστε αυτός να λάβει την απόφαση της υποπερίπτωσης α΄ της περίπτωσης α΄ της παραγράφου 2. Για την εγκατάσταση από την Ο.Σ.Ε.Θ. ή την Α.Σ.Υ.Θ. των στάσεων, στεγάστρων, σταθμαρχείων, εποπτειών, εκδοτηρίων εισιτηρίων, κουβουκλίων αναμονής οδηγών και άλλων συναφών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του συγκοινωνιακού έργου, μέσα στην περιοχή αρμοδιότητάς της Ο.Σ.Ε.Θ., δεν απαιτείται έγκριση ή άδεια από την περιφέρεια, τους δήμους ή άλλη δημόσια αρχή. Αν άλλοι φορείς ή οργανισμοί στις καθοριζόμενες από την Ο.Σ.Ε.Θ. στάσεις και αφετηρίες εγκαθιστούν στέγαστρα, απαιτείται προηγούμενη άδεια εγκατάστασης, η οποία χορηγείται από την Ο.Σ.Ε.Θ.. Αν τροποποιηθεί ο τύπος, η μορφή, η χωροθέτηση και κάθε άλλο στοιχείο αναφορικά με την εγκατάσταση, από το φορέα που εγκαθιστά το στέγαστρο, απαιτείται νέα έγκριση από την Ο.Σ.Ε.Θ..

ζ. Ελέγχει τα προγράμματα δρομολόγησης των μέσων δημόσιας αστικής συγκοινωνίας.

η. Σχεδιάζει τους σταθμούς μετεπιβίβασης μεταξύ των δημόσιων συγκοινωνιακών μέσων, καθώς και μεταξύ ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων και δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς.

θ. Μελετά και εισηγείται προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, μέτρα προτεραιότητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς έναντι των λοιπών οχημάτων για την έκδοση σχετικής υπουργικής απόφασης.

ι. Εκπονεί και εφαρμόζει, στο οδικό δίκτυο που χρησιμοποιείται από οχήματα δημόσιων συγκοινωνιών, τις ρυθμίσεις που αφορούν στην κυκλοφορία τους, τα μέτρα και τις μελέτες εγκατάστασης ειδικών σημάτων διαχωρισμού των λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων από την υπόλοιπη κυκλοφορία, τις σημάσεις επί του οδοστρώματος για τις λεωφορειολωρίδες, οριζόντιων και κατακόρυφων σημάτων στις αφετηρίες και στις στάσεις, τις ειδικές διαμορφώσεις των πεζοδρομίων στις στάσεις και στις διασταυρώσεις, σχεδιάζει και υλοποιεί την τοποθέτηση κατακόρυφων πλαστικών κυλίνδρων στις διασταυρώσεις όπου εμποδίζεται η στροφή

των λεωφορείων και έχει γενικά την αρμοδιότητα για τη λήψη κάθε μέτρου που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών.

ια. Ύστερα από έγκριση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών η Ο.Σ.Ε.Θ. μπορεί να συμβάλλεται με τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) με σκοπό την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου.

ιβ. Ελέγχει, εποπτεύει και συντονίζει το συγκοινωνιακό έργο, ελέγχει και εποπτεύει την εταιρία Α.Σ.Υ.Θ. και τον Ο.Α.Σ.Θ. για όσο χρόνο εκτελεί το συγκοινωνιακό έργο σύμφωνα με το άρθρο 26.

ιγ. Εγκρίνει τον ετήσιο προϋπολογισμό εκμετάλλευσης της Α.Σ.Υ.Θ., τον οποίο αυτή καταρτίζει σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της Ο.Σ.Ε.Θ., το επιχειρησιακό σχέδιο και τη σύμβαση παροχής συγκοινωνιακού έργου. Η Α.Σ.Υ.Θ. υποχρεούται να υποβάλλει τον ετήσιο προϋπολογισμό εκμετάλλευσής της προς έγκριση στην Ο.Σ.Ε.Θ. δύο (2) τουλάχιστον μήνες πριν την έναρξη της χρήσης. Εγκρίνει το επιχειρησιακό σχέδιο της Α.Σ.Υ.Θ. το οποίο εκπονείται ανά τετραετία και επικαιροποιείται σε ετήσια βάση, τρεις (3) τουλάχιστον μήνες πριν την έναρξη του επόμενου ημερολογιακού έτους. Για το επιχειρησιακό σχέδιο του προηγούμενου εδαφίου εφαρμόζεται το άρθρο 6 του ν. 3429/2005 (Α' 314). Διενεργεί ετήσιους τακτικούς και έκτακτους ελέγχους επί του εκτελούμενου συγκοινωνιακού έργου, επί της τήρησης και εφαρμογής του επιχειρησιακού σχεδιασμού και των αποφάσεων – οδηγιών της Ο.Σ.Ε.Θ. σύμφωνα με τις αρμοδιότητές της που ορίζονται στον παρόντα νόμο.

ιδ. Εισηγείται προς τους συγκοινωνιακούς φορείς των Ο.Τ.Α. για την τροποποίηση του σχεδιασμού του έργου που παρέχεται από αυτούς στην περιοχή αρμοδιότητάς της, όταν κρίνεται τούτο αναγκαίο, για τον καλύτερο συντονισμό και προγραμματισμό του εν γένει παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου. Οι Ο.Τ.Α. ή οι συγκοινωνιακοί φορείς τους υποχρεούνται να κοινοποιούν στην Ο.Σ.Ε.Θ. κάθε σχέδιο εφαρμογής ή τροποποίησης του συγκοινωνιακού έργου που παρέχουν προς λήψη σύμφωνης γνώμης από την Ο.Σ.Ε.Θ.. Η Ο.Σ.Ε.Θ. υποχρεούται να διατυπώσει τη γνώμη της μέσα σε εξήντα (60) ημέρες από την κοινοποίηση σε αυτήν του σχεδίου εφαρμογής ή τροποποίησης του συγκοινωνιακού έργου. Αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία αυτή, θεωρείται ότι η γνώμη της Ο.Σ.Ε.Θ. είναι σύμφωνη. Η εισήγηση και γνώμη της Ο.Σ.Ε.Θ., σύμφωνα με τα προηγούμενα εδάφια είναι σε κάθε περίπτωση υποχρεωτικές για τον Ο.Τ.Α. και το συγκοινωνιακό του φορέα.

ιε. Καταρτίζει το πενταετές Στρατηγικό Σχέδιο της.

ιστ. Εισηγείται στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς, σχετικά με την έκδοση απόφασης για τον καθορισμό των τεχνικών προδιαγραφών των τύπων οχημάτων των δημόσιων συγκοινωνιών, και ειδικά των οχημάτων των μέσων σταθερής τροχιάς.

ιζ. Συνεργάζεται με τις υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και άλλες αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς για τον καθορισμό χρήσεων γης σχετικά με το συγκοινωνιακό έργο.

ιη. Εισηγείται προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για την απαλλοτρίωση των αναγκαίων χώρων. Η απαλλοτρίωση κηρύσσεται υπέρ και με δαπάνες της Ο.Σ.Ε.Θ. με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

ιθ. Συμβάλλεται με τους Ο.Τ.Α. ή τους φορείς τους για την ανάπτυξη του συγκοινωνιακού έργου και συνεργάζεται με την τοπική αυτοδιοίκηση για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και την ποιότητα ζωής.

κ. Συνάπτει συμβάσεις με την εταιρία του Κεφαλαίου Β' Α.Σ.Υ.Θ., στις οποίες ορίζονται, μεταξύ άλλων, το έργο και οι υποχρεώσεις της με βάση δείκτες έργου, κόστους και ποιότητας, στους οποίους περιλαμβάνονται υποχρεωτικά τα ελάχιστα προσφερόμενα οχηματοχιλιόμετρα, το ανώτατο επιτρεπτό λειτουργικό κόστος ανά οχηματοχιλιόμετρο και ο κατώτερος επιτρεπτός βαθμός ικανοποίησης πελατείας, καθώς και οποιοδήποτε άλλοι δείκτες εφαρμόζονται διεθνώς στα συγκοινωνιακά δεδομένα («σύμβαση παροχής συγκοινωνιακού έργου»). Οι εν λόγω δείκτες περιλαμβάνονται στο επιχειρησιακό σχέδιο της Ο.Σ.Ε.Θ.. Η Ο.Σ.Ε.Θ. είναι αρμόδια για την προώθηση των πωλήσεων, τον προγραμματισμό, την είσπραξη και τον έλεγχο του κομίστρου, καθώς και για τη σύναψη συμβάσεων διαφήμισης προϊόντων στα μέσα μαζικής μεταφοράς της Α.Σ.Υ.Θ.. Στις ίδιες συμβάσεις θα ορίζεται το ετήσιο αντάλλαγμα της Α.Σ.Υ.Θ. για την παροχή του έργου, ο τρόπος και η διαδικασία κατανομής του, καθώς και οι συνέπειες για τη μη τήρηση των συμφωνηθέντων εκ μέρους της, ενώ μπορεί να παραχωρούνται από την Ο.Σ.Ε.Θ. αρμοδιότητες πώλησης και είσπραξης όλων των προϊόντων του κομίστρου και να ρυθμίζεται το χρονικό διάστημα και η διαδικασία απόδοσης των εισπράξεων στην Ο.Σ.Ε.Θ..

κα. Συμβάλλεται με το Δημόσιο, όπως εκπροσωπείται από τον αρμόδιο κάθε φορά Υπουργό, για το αντίτιμο ή τη διαφορά στο κόμιστρο που ισχύει για τα άτομα που, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, δικαιούνται με μετακινούνται με τις αστικές συγκοινωνίες είτε δωρεάν, είτε με μειωμένο κόμιστρο και καθορίζει τον τρόπο καταβολής του αντιτίμου ή της διαφοράς από το κόμιστρο.

κβ. Συγκεντρώνει και επεξεργάζεται τα στοιχεία εκμετάλλευσης των εταιριών παροχής συγκοινωνιακού έργου και εισηγείται προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για τον καθορισμό του προσήκοντος κομίστρου και τη χρηματοδότηση των επενδυτικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων τους. Εισηγείται τον καθορισμό της πολιτικής (δομής και τύπου) κομίστρου, καθώς και τον τρόπο και διανομή καταβολής της ενδεχόμενης αντισταθμιστικής καταβολής.

κγ. Συμβάλλεται με φυσικά ή νομικά πρόσωπα για τη μαζική διάθεση προϊόντων κομίστρου με μειωμένη ή άλλη ειδική τιμή, σύμφωνα με την κοινή υπουργική απόφαση της περίπτωσης β' της παραγράφου 2.

κδ. Σχεδιάζει, μελετά και εκτελεί μόνη της ή σε συνεργασία με άλλους φορείς ευφυή συστήματα μεταφορών (τηλεματικής), συστήματα και εφαρμογές πληροφορικής και νέων τεχνολογιών, γενικώς δε, λαμβάνει κάθε πρόσφορο μέτρο για την επίτευξη υπηρεσιών υψηλού επιπέδου σε ό,τι αφορά την ποιότητα και την ασφάλεια των μεταφορών.

κε. Εγκαθιστά, λειτουργεί και εκμεταλλεύεται το σύστημα ελέγχου κυκλοφορίας για την παρακολούθηση, βελτιστοποίηση και τον έλεγχο των αστικών συγκοινωνιών.

κστ. Εγκαθιστά λειτουργεί και εκμεταλλεύεται τα κατάλληλα ηλεκτρονικά συστήματα κομίστρου, με χρήση ενός ή περισσότερων δικτύων διανομής. Εγκαθιστά και λειτουργεί μονάδα παρακολούθησης και ελέγχου της διακίνησης κάθε τύπου κομίστρου στις αστικές συγκοι-

νωνίες και ελέγχει τα αντίστοιχα έσοδα.

κζ. Παρέχει πληροφορίες σχετικά με τις συγκοινωνίες στο επιβατικό κοινό και εκμεταλλεύεται συγκοινωνιακά δεδομένα στην περιοχή ευθύνης της. Προωθεί και προβάλλει μηνύματα οποιουδήποτε είδους σε όλα τα συστήματα και οχήματα των αστικών συγκοινωνιών.

κη. Συνάπτει συμβάσεις με τρίτους με αντικείμενο την εκ μέρους τους έκδοση ή και διάθεση στο επιβατικό κοινό κάθε μορφής αποδεικτικού καταβολής κομίστρου.

2.α Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών: αα) καθορίζονται οι προδιαγραφές εγκατάστασης στάσεων, σταθμαρχείων ή άλλων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, ββ) καθορίζονται τα πρότυπα σχέδια συμβάσεων προς χρήση από την Ο.Σ.Ε.Θ. και την Α.Σ.Υ.Θ. σύμφωνα με την περίπτωση κ' της παραγράφου 1, γγ) εξειδικεύονται, τροποποιούνται ή αντικαθίστανται οι δείκτες έργου, κόστους και ποιότητας, που αναφέρονται στην περίπτωση κ' της παραγράφου 1, οι οποίοι λαμβάνονται υπόψη για τη σύνταξη των σχετικών συμβάσεων μεταξύ Ο.Σ.Ε.Θ και Α.Σ.Υ.Θ., δδ) θεσπίζονται νέοι ή πρόσθετοι δείκτες, καθορίζεται η βαρύτητα εκάστου δείκτη και ρυθμίζεται κάθε άλλο σχετικό θέμα, εε) καθορίζονται οι κυρώσεις, τα χρηματικά πρόστιμα και η διαδικασία επιβολής και είσπραξης επί των παραβάσεων των παρόχων του συγκοινωνιακού έργου σχετικά με τον έλεγχο και την εποπτεία από την Ο.Σ.Ε.Θ..

β. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από πρόταση της Ο.Σ.Ε.Θ., καθορίζεται το κόμιστρο στους φορείς που εκτελούν το συγκοινωνιακό έργο, η επιδότησή του για λόγους κοινωνικής προστασίας, η διαδικασία και ο χρόνος είσπραξης της επιδότησης και κάθε άλλο θέμα σχετικά με το κόμιστρο και την επιδότησή του.

Άρθρο 4

Αρμοδιότητες Ο.Σ.Ε.Θ. σε θέματα επιβατικών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, ύστερα από εισήγηση της Ο.Σ.Ε.Θ., καθορίζονται οι αρμοδιότητες της τελευταίας που ασκούνται στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης παράλληλα με τις αρμοδιότητες των υφιστάμενων υπηρεσιών, στο πλαίσιο του ν. 4070/2012 (Α' 82) και του π.δ. 244/1987 (Α' 104), ειδικά ως προς τα ζητήματα:

- α) του Κανονισμού Λειτουργίας επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων,
- β) των χώρων στάσης και στάθμευσης,
- γ) της περιμετρικής ζώνης,
- δ) της τήρησης και υποβολής στοιχείων,
- ε) των οργάνων ελέγχου,
- στ) του ελέγχου εφαρμογής του Κανονισμού Λειτουργίας.

Άρθρο 5

Γεωγραφική περιοχή ευθύνης

Η Ο.Σ.Ε.Θ. ασκεί τις αρμοδιότητες που της ανατίθενται στον παρόντα νόμο εντός των γεωγραφικών ορίων της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να μεταβάλλεται η γεωγραφική περιοχή ευθύνης της.

Άρθρο 6 **Διάρκεια**

Η Ο.Σ.Ε.Θ. έχει διάρκεια ενενήντα (90) ετών που αρχίζει από την καταχώρισή της στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.). Παράταση της διάρκειας της εταιρίας είναι δυνατή με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της.

Άρθρο 7 **Έδρα**

Η Ο.Σ.Ε.Θ. εδρεύει σε δήμο της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης που ορίζεται στο Καταστατικό της. Μπορεί να ιδρύει υποκαταστήματα στην ημεδαπή, εφόσον απαιτούνται για τη λειτουργία και την επίτευξη των σκοπών της.

Άρθρο 8

Μετοχικό Κεφάλαιο - Μετοχική Σύνθεση - Μετοχές

1. Το μετοχικό κεφάλαιο της Ο.Σ.Ε.Θ. ορίζεται σε έξι εκατομμύρια (6.000.000) ευρώ.

2. Το μετοχικό κεφάλαιο διαιρείται σε δώδεκα χιλιάδες (12.000) ονομαστικές μετοχές, αξίας πεντακοσίων (500) ευρώ εκάστη. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, η οποία λαμβάνεται μετά από πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου, το μετοχικό κεφάλαιο μπορεί να αυξάνεται ελεύθερα, χωρίς χρονικό περιορισμό με την έκδοση νέων μετοχών.

3. Το μετοχικό κεφάλαιο κατατίθεται σε μετρητά με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου που αποτελεί και μοναδικό μέτοχο της εταιρίας, σε λογαριασμό που τηρείται σε οποιοδήποτε ελληνικό πιστωτικό ίδρυμα ή στην Τράπεζα της Ελλάδος στο όνομα της Ο.Σ.Ε.Θ..

4. Οι μετοχές της Ο.Σ.Ε.Θ. είναι ονομαστικές, αδιαίρετες και μη μεταβιβάσιμες. Αναγνωρίζεται μόνο ένας κύριος κάθε μετοχής.

Άρθρο 9

Διοικητικό Συμβούλιο

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείται από εννέα (9) μέλη, χωρίς τη συμμετοχή εκπροσώπου εργαζομένων και διορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Ο.Σ.Ε.Θ. αποτελείται από: α) ένα (1) μέλος που προτείνεται από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, β) ένα (1) μέλος από το Δήμο Θεσσαλονίκης, γ) ένα (1) μέλος από την Περιφερειακή Ένωση Δήμων Κεντρικής Μακεδονίας, δ) ένα (1) συνολικά μέλος από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας), το Εμπορικό Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης, το Επαγγελματικό και το Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης. Σε κάθε θητεία ορίζεται ως μέλος, εναλλάξ, ένας εκπρόσωπος από διαφορετικό Επιμελητήριο κατά τη σειρά που αναφέρεται στο προηγούμενο εδάφιο. Για τον ορισμό των μελών των προηγούμενων εδαφίων, κάθε ένας από τους παραπάνω φορείς προτείνει τρία (3) υποψήφια μέλη προς τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, οι οποίοι και επιλέγουν ένα από αυτά για κάθε φορέα. Πέντε (5) μέλη ορίζονται και παύονται με κοινή απόφαση των Υπουργών

Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, στα οποία περιλαμβάνονται ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος. Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου δύναται με την απόφαση του προηγούμενου εδαφίου να οριστεί ένα (1) εκ των μελών του εδαφίου β'. Τα μέλη παύονται αζημίως και αντικαθίστανται ελεύθερα οποτεδήποτε με τη διαδικασία που ορίζεται στην παρούσα παράγραφο.

2. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ορίζονται με θητεία τριών (3) ετών που παρατείνεται μέχρι την τακτική γενική συνέλευση του έτους εξόδου τους. Ο μη διορισμός ή μη έγκαιρη αναπλήρωση μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου δεν παρακωλύει τη συγκρότηση και λειτουργία του χωρίς το μέλος αυτό. Το Διοικητικό Συμβούλιο συγκροτείται και λειτουργεί νομίμως με τον ορισμό πέντε (5) μελών, τουλάχιστον, και σε αυτή την περίπτωση συνεδριάζει και βρίσκεται σε απαρτία με την παρουσία τριών (3) τουλάχιστον μελών.

Άρθρο 10 **Εσωτερικός Κανονισμός**

Το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρίας, εντός δύο (2) μηνών από τη συγκρότησή του σε σώμα, καταρτίζει Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας, ο οποίος περιλαμβάνει τα προβλεπόμενα στην παρ. 2 του άρθρου 4 του ν. 3429/2005 (Α' 314) και τίθεται σε ισχύ με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 11 **Πόροι και Επενδυτικά Προγράμματα Ο.Σ.Ε.Θ.**

1. Οι πόροι της Ο.Σ.Ε.Θ. προέρχονται από την ετήσια εισπραξη δύο τοις εκατό (2%) εκ του συνόλου των εσόδων από την παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών (κόμιστρα, επιδοτήσεις, διαφημίσεις), την εκμετάλλευση υπηρεσιών και δεδομένων τηλεματικής, υπηρεσιών συγκοινωνιακού έργου, καθώς και την εκμετάλλευση της περιουσίας της.

2. Τα επενδυτικά προγράμματα της Ο.Σ.Ε.Θ. και των θυγατρικών της μπορεί να επιχορηγούνται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Τα ποσά των επιχορηγήσεων που λαμβάνουν οι φορείς για επενδυτικό σκοπό καταχωρούνται σε ειδικό λογαριασμό αποθεματικών.

Άρθρο 12 **Θυγατρική**

Το νομικό πρόσωπο «Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία (Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.)» που συνιστάται με το άρθρο 14 του Κεφαλαίου Β', αποτελεί θυγατρική της Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. με σκοπό την εκτέλεση του αστικού συγκοινωνιακού έργου με λεωφορεία, με μέσα σταθερής υπόγειας τροχιάς (Μετρό Θεσσαλονίκης), καθώς και σταθερής επίγειας τροχιάς.

Άρθρο 13 **Κατάργηση Σ.Α.Σ.Θ. – Ρύθμιση περιουσιακών στοιχείων και προσωπικού του**

1. Από την έναρξη ισχύος του Κεφαλαίου Α' καταργείται το «Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.)». Η Ο.Σ.Ε.Θ. καθίσταται καθολική διάδοχος των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του Σ.Α.Σ.Θ..

2. Όλο το προσωπικό που απασχολείται με οποιαδήποτε έννομη σχέση στο Σ.Α.Σ.Θ. μεταφέρεται αυτοδικαίως στην Ο.Σ.Ε.Θ., η οποία υπεισέρχεται στα δικαιώματα και υποχρεώσεις που πηγάζουν από τις αντίστοιχες συμβάσεις και έννομες σχέσεις. Όλο το προσωπικό της Ο.Σ.Ε.Θ., που απασχολείται με οποιαδήποτε έννομη σχέση στο Σ.Α.Σ.Θ. υπάγεται στο μισθολογικό καθεστώς του ν. 4354/2015 (Α' 176). Οποιαδήποτε άλλη σύμβαση εργασίας συνεχίζεται με τους όρους που ίσχυαν κατά το χρόνο σύναψής της και μέχρι τη λήξη της. Μέχρι να τεθεί σε ισχύ ο Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας, σύμφωνα με το άρθρο 10, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου καθορίζονται οι θέσεις και τα καθήκοντα του προσωπικού.

3. Όλα τα περιουσιακά στοιχεία του Σ.Α.Σ.Θ. μεταβιβάζονται αυτοδικαίως κατά πλήρη κυριότητα, νομή και κατοχή στην Ο.Σ.Ε.Θ., χωρίς άλλη διατύπωση. Η μεταβίβαση των κινητών και ακινήτων πραγμάτων απαλλάσσεται από κάθε φόρο, εισφορά, τέλος, δικαίωμα μεταγραφής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' **ΣΥΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ** **«ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ** **ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ (Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.)»**

Άρθρο 14 **Σύσταση**

Συνιστάται ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία (Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.)» και διακριτικό τίτλο «Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.». Η εταιρία έχει κοινωνική σκοπό και λειτουργεί χάριν του δημοσίου συμφέροντος. Εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και διέπεται από τις διατάξεις του παρόντος, του ν. 3429/2005 (Α' 314) και του κ.ν. 2190/1920 (Α' 37). Για τις σχέσεις και τις συναλλαγές της εταιρίας με πρόσωπα της αλλοδαπής η επωνυμία της είναι «THESSALONIKI URBAN TRANSPORT ORGANIZATION S.A.». Η εταιρία αποκτά νομική προσωπικότητα με την καταχώριση του Καταστατικού της στο Γ.Ε.ΜΗ. της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου και Προστασίας Καταναλωτή.

Άρθρο 15 **Σκοπός – Αρμοδιότητες**

1. Στις αρμοδιότητες της Α.Σ.Υ.Θ. περιλαμβάνονται:
 - α. Η εκτέλεση του αστικού συγκοινωνιακού έργου με θερμικά ή ηλεκτροκίνητα ή άλλου είδους λεωφορεία στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης. Η ανάληψη και εκτέλεση του έργου αρχίζει σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 26.
 - β. Η εκτέλεση του αστικού συγκοινωνιακού έργου με μέσα σταθερής υπόγειας τροχιάς (Μετρό Θεσσαλονίκης) και μέσα σταθερής επίγειας τροχιάς (ΤΡΑΜ). Η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου του Μετρό Θεσσαλονίκης ανατίθεται στην Α.Σ.Υ.Θ. ύστερα από απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μετά την πλήρη εφαρμογή και περαίωση των συμβατικών δεσμεύσεων μεταξύ της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. και των αναδόχων του έργου.
 - γ. Η προμήθεια και αξιοποίηση του απαιτούμενου τρο-

χαίου υλικού και η δημιουργία και χρησιμοποίηση των αναγκαίων εγκαταστάσεων για τη συντήρηση και επισκευή του.

δ. Η κατασκευή, συντήρηση και αξιοποίηση των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του ανωτέρω συγκοινωνιακού έργου.

ε. Η είσπραξη και ο έλεγχος είσπραξης του κομίστρου και η επιβολή προστίμων στους παραβάτες, όπως αυτά καθορίζονται με τις συμβάσεις της περίπτωσης κ' της παραγράφου 1 του άρθρου 3.

στ. Η εκμετάλλευση και αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων που διαχειρίζεται.

ζ. Η κατασκευή σταθμών μετεπιβίβασης.

η. Η συνεργασία με την εταιρία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.» για τους σκοπούς του συγκοινωνιακού έργου.

θ. Η συνεργασία με τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.) για τους σκοπούς της ομαλής ανάληψης του συγκοινωνιακού έργου από την Α.Σ.Υ.Θ..

2. Απαγορεύεται η συμμετοχή της Α.Σ.Υ.Θ. σε διαγωνιστικές διαδικασίες παροχής δημοσίων επιβατικών μεταφορών, πέραν της περιοχής που δραστηριοποιείται και για όσο χρονικό διάστημα εκτελεί το μεταφορικό έργο σύμφωνα με τον παρόντα νόμο.

Άρθρο 16 **Διάρκεια**

Η Α.Σ.Υ.Θ. έχει διάρκεια ενενήντα (90) ετών που αρχίζει από την καταχώρισή της στο Γ.Ε.ΜΗ.. Παράταση της διάρκειας της εταιρίας είναι δυνατή με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της.

Άρθρο 17 **Έδρα**

Η Α.Σ.Υ.Θ. εδρεύει σε δήμο της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης που ορίζεται στο Καταστατικό της. Μπορεί να ιδρύει υποκαταστήματα στην ημεδαπή, εφόσον απαιτούνται για τη λειτουργία και την επίτευξη των σκοπών της.

Άρθρο 18 **Μετοχικό Κεφάλαιο - Μετοχική Σύνθεση - Μετοχές**

1. Το μετοχικό κεφάλαιο της Α.Σ.Υ.Θ. ορίζεται σε τρία εκατομμύρια (3.000.000) ευρώ.

2. Το μετοχικό κεφάλαιο διαιρείται σε έξι χιλιάδες (6.000) ονομαστικές μετοχές, αξίας πεντακοσίων (500) ευρώ εκάστη. Κάθε μετοχή παρέχει ένα (1) δικαίωμα ψήφου.

3. Το μετοχικό κεφάλαιο καταβάλλεται σε μετρητά εξ ολοκλήρου από την εταιρία «Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.», η οποία καθίσταται μοναδική μέτοχος, σε λογαριασμό που τηρείται σε οποιοδήποτε ελληνικό πιστωτικό ίδρυμα ή στην Τράπεζα της Ελλάδος στο όνομα της Α.Σ.Υ.Θ.. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, η οποία λαμβάνεται μετά από πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου, μπορεί να αυξάνεται ελεύθερα, χωρίς χρονικό περιορισμό, το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας με την έκδοση νέων μετοχών.

4. Οι μετοχές της Α.Σ.Υ.Θ. είναι ονομαστικές και αδιαί-

ρετες. Αναγνωρίζεται μόνο ένας κύριος κάθε μετοχής.

5.α. Η μέτοχος μπορεί να μεταβιβάζει, ύστερα από έγκριση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, μέρος των μετοχών της σε Ο.Τ.Α. της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, προκειμένου να συμμετάσχουν στην εταιρία, κατά παρέκκλιση του άρθρου 107 του ν. 3852/2010 (Α' 87), μέχρι και του συνολικού ποσοστού σαράντα εννέα τοις εκατό (49%) επί του συνόλου των μετοχών επί του εκάστοτε καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου. Για την αποτίμηση των εισφορών σε είδος εφαρμόζεται το άρθρο 9 του κ.ν. 2190/1920 (Α' 144).

β. Σε κάθε μεταγενέστερη αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου οι μέτοχοι έχουν αποκλειστικό δικαίωμα προτίμησης και συμμετέχουν με την αναλογία που μετέχουν στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας. Κάθε μέτοχος έχει δικαίωμα να παραιτηθεί από το δικαίωμα προτίμησης του μόνο υπέρ των υφιστάμενων μετόχων.

Άρθρο 19 **Διοικητικό Συμβούλιο**

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Α.Σ.Υ.Θ. αποτελείται από εννέα (9) μέλη. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου διορίζονται και παύονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών. Ένα (1) από τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου είναι εκπρόσωπος των εργαζομένων, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 3429/2005 (Α' 314). Στην περίπτωση μεταβίβασης μετοχών σύμφωνα με το άρθρο 18, κάθε ένας από τους μετόχους μειοψηφίας εκπροσωπείται με ένα (1) μέλος επιλογής του στο Διοικητικό Συμβούλιο, με ανώτατο συνολικό όριο εκπροσώπησης όλων των μετόχων μειοψηφίας τα τρία (3) μέλη. Στην περίπτωση του προηγούμενου εδαφίου, ο Διευθύνων Σύμβουλος της εταιρίας ορίζεται πάντα από το Ελληνικό Δημόσιο, ενώ Πρόεδρος ορίζεται από τους μετόχους μειοψηφίας. Μέχρι την εκλογή του εκπροσώπου των εργαζομένων, η θέση στο Διοικητικό Συμβούλιο παραμένει κενή και το Διοικητικό Συμβούλιο συγκροτείται και συνεδριάζει νομίμως μέχρι την κάλυψη της θέσης. Το Διοικητικό Συμβούλιο συγκροτείται και λειτουργεί νομίμως μόνο με τον ορισμό (5) πέντε μελών Διοικητικού Συμβουλίου. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου παύονται αζημίως και αντικαθίστανται ελεύθερα, πλην του εκπροσώπου των εργαζομένων.

2. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ορίζονται με θητεία τριών (3) ετών που παρατείνεται μέχρι την Τακτική Γενική Συνέλευση του έτους εξόδου τους. Ο μη διορισμός ή μη έγκαιρη αναπλήρωση μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου δεν παρακωλύει τη συγκρότηση και λειτουργία του χωρίς το μέλος αυτό.

Άρθρο 20 **Εσωτερικός Κανονισμός**

Το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρίας, εντός δύο (2) μηνών από τη συγκρότησή του σε σώμα, κατάρτιζει Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας, ο οποίος περιλαμβάνει τα προβλεπόμενα στην παρ. 2 του άρθρου 4 του ν. 3429/2005 (Α' 314) και τίθεται σε ισχύ με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄**Άρθρο 21****Κύρωση καταστατικών**

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης των διοικητικών συμβουλίων που συντάσσουν τα καταστατικά, εγκρίνεται και κυρώνεται το αρχικό καταστατικό της εταιρίας «Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.» και το αρχικό καταστατικό της εταιρίας «Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.».

2. Τα καταστατικά των εταιριών, μετά την κύρωσή τους σύμφωνα με την παράγραφο 1, μπορούν να τροποποιούνται με αποφάσεις των Γενικών Συνελεύσεων, εκτός των διατάξεων που ορίζονται στον παρόντα νόμο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

**ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ
ΜΕ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΕΞΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ
ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
(Ο.Α.Σ.Θ.)**

Άρθρο 22

**Λύση της σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου
και Ο.Α.Σ.Θ. και περίελευση της περιουσίας
του Ο.Α.Σ.Θ. στο Δημόσιο**

1. Από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως λύεται, λόγω παρόδου του χρονικού διαστήματος που ορίζεται στην περίπτωση δ΄ της παρ. 3 του άρθρου 8 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 (ΕΕ L 315), η Οικονομική Συμφωνία μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), που συνάφθηκε με αντικείμενο την ανάθεση, εκτέλεση και εκμετάλλευση της αστικής συγκοινωνίας στη Θεσσαλονίκη, κυρώθηκε με το άρθρο 8 του ν. 2898/2001 (Α΄ 71) και τροποποιήθηκε με το ν. 3652/2008 (Α΄ 45) και το άρθρο 17 του ν. 3897/2010 (Α΄ 208).

2. Από τη λύση της Οικονομικής Συμφωνίας, σύμφωνα με την παράγραφο 1, περιέρχεται αυτοδικαίως στο Ελληνικό Δημόσιο το σύνολο της κινητής και ακίνητης περιουσίας του Ο.Α.Σ.Θ.. Η μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων που η αξία τους έχει αποσβεσθεί γίνεται άνευ ανταλλάγματος. Για τα περιουσιακά στοιχεία που δεν έχουν πλήρως αποσβεσθεί, το Ελληνικό Δημόσιο καταβάλλει στους μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ. τη μη αποσβεσθείσα αξία, σύμφωνα με το άρθρο 25. Το σύνολο των περιουσιακών στοιχείων παραμένει στην κατοχή και χρήση του Ο.Α.Σ.Θ. για τις ανάγκες του συγκοινωνιακού έργου που του ανατίθεται προσωρινά, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου. Συμπληρωματικά, εφαρμόζονται οι περί παρακαταθήκης διατάξεις του Αστικού Κώδικα. Για όσο διάστημα ο Ο.Α.Σ.Θ. έχει την κατοχή των περιουσιακών στοιχείων, βαρύνεται με τις δαπάνες συντήρησης και καλής λειτουργίας τους, καθώς και με κάθε φορολογική, ασφαλιστική ή άλλη υποχρέωση επί αυτών.

Άρθρο 23

**Εξαγορά του Ο.Α.Σ.Θ. και προσωρινή ανάθεση
συγκοινωνιακού έργου**

1. Εξαγοράζεται από το Ελληνικό Δημόσιο το νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης» (Ο.Α.Σ.Θ.).

2. Η επιχείρηση εξαγοράζεται ως σύνολο, εξαιρουμένης της περιουσίας που κατά το άρθρο 22 περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει συμβατικού όρου της συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.. Για το τίμημα της εξαγοράς δεν λαμβάνεται υπόψη η αξία της επιχείρησης που οφείλεται στο μονοπωλιακό της χαρακτήρα.

3. Η εξαγορά του Ο.Α.Σ.Θ. συντελείται και τελειούται από και δια του παρόντος νόμου, από τη θέση του οποίου σε ισχύ περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο το σύνολο των μετοχών του Οργανισμού. Από τη θέση του παρόντος σε ισχύ, τη Γενική Συνέλευση του Ο.Α.Σ.Θ. απαρτίζουν, ως εκπρόσωποι του Ελληνικού Δημοσίου, οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

4. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, η οποία εκδίδεται εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, διορίζονται τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, ο Γενικός Διευθυντής και ορκωτός λογιστής – ελεγκτής του Ο.Α.Σ.Θ. και καθορίζονται οι αμοιβές τους, καθώς και κάθε ζήτημα δαπάνης από την άσκηση των καθηκόντων τους. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης: α) τίθεται ο Ο.Α.Σ.Θ. σε εκκαθάριση εν λειτουργία σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, και β) ορίζεται η προσωρινή συνέχιση της λειτουργίας της επιχείρησης κατά την εκκαθάριση, για την εκτέλεση του μεταβατικού συγκοινωνιακού έργου σύμφωνα με τους σκοπούς του παρόντος νόμου.

5. Το Διοικητικό Συμβούλιο απαρτίζεται από εννέα (9) μέλη, ένα (1) εκ των οποίων είναι ο εκπρόσωπος των εργαζομένων, ένα (1) προτείνεται από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και ένα (1) από το Δήμο Θεσσαλονίκης. Για τη λειτουργία του Διοικητικού Συμβουλίου και τις αρμοδιότητες Προέδρου, Διευθύνοντος Συμβούλου, εκτελεστικών και μη εκτελεστικών μελών εφαρμόζονται οι αντίστοιχες διατάξεις του ν. 3429/2005 (Α΄ 314). Ο Πρόεδρος, ο Διευθύνων Σύμβουλος και τα τέσσερα (4) μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, εκ των οποίων ένα (1) εκτελεστικό, ο Γενικός Διευθυντής και ο ορκωτός ελεγκτής προτείνονται στη Γενική Συνέλευση από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Ο εκπρόσωπος των εργαζομένων εκλέγεται, εντός δεκαπέντε (15) ημερών από τη δημοσίευση του παρόντος, από το σύνολο των εργαζομένων, ανεξαρτήτως της ιδιότητάς τους ως μέτοχοι του Οργανισμού, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 3429/2005. Το Δ.Σ. συγκροτείται και λειτουργεί νομίμως και χωρίς τον εκπρόσωπο των εργαζομένων και τους εκπροσώπους της Περιφέρειας και του Δήμου. Τα μέλη παύονται αζημίως και αντικαθίστανται ελεύθερα, πλην του εκπροσώπου των εργαζομένων.

6. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και μέχρι τον κατά την παράγραφο 4 διορισμό οργάνων, η δράση και οι αρμοδιότητες των υφιστάμενων κατά τη δημο-

σίευση του παρόντος οργάνων του Ο.Α.Σ.Θ. περιορίζονται μόνο σε όσες είναι απολύτως αναγκαίες για την εκτέλεση του προσωρινού συγκοινωνιακού έργου σύμφωνα με τους σκοπούς του παρόντος νόμου. Οι κάθε είδους αποφάσεις των υφιστάμενων κατά τη δημοσίευση του παρόντος οργάνων που εκδόθηκαν από την ημέρα κατάθεσης του σχεδίου νόμου στη Βουλή και οι οποίες συνεπάγονται ανάλωση της περιουσίας του Ο.Α.Σ.Θ. ή προκαλούν δαπάνη άνω των δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ, πλην της δαπάνης μισθοδοσίας, αναστέλλονται και δεν εκτελούνται έως ότου επικυρωθούν από τα όργανα που διορίζονται σύμφωνα με τη παράγραφο 4.

Άρθρο 24

Αρμοδιότητες Διοικητικού Συμβουλίου

Το Διοικητικό Συμβούλιο έχει ως σκοπό την ομαλή μετάβαση στο νέο φορέα συγκοινωνιακού έργου (Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε.) και την απρόσκοπτη εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου κατά το μεταβατικό διάστημα μέχρις ότου το αναλάβει η Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε..

Προς το σκοπό αυτόν, το Δ.Σ.:

α) ασκεί τη διοίκηση και διαχείριση του Οργανισμού, καθώς και της περιουσίας του δυνάμει του άρθρου 22, χωρίς να έχει εξουσία διάθεσής της,

β) εκπροσωπεί τον Οργανισμό έναντι κάθε τρίτου φυσικού και νομικού προσώπου δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου και ενώπιον κάθε δημόσιας, δικαστικής ή εισαγγελικής αρχής, με εξαίρεση τις αξιώσεις και διαφορές των πρώην μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ. που προκύπτουν από τον παρόντα νόμο ή τη λυθείσα σύμβαση του άρθρου 22, για τις οποίες νομιμοποιείται ενεργητικά και παθητικά μόνο το Ελληνικό Δημόσιο,

γ) αποφασίζει για όλα γενικώς τα ζητήματα που αφορούν τον Ο.Α.Σ.Θ. μέσα στα πλαίσια του σκοπού του, με εξαίρεση εκείνων τα οποία σύμφωνα με το νόμο ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Γενικής Συνέλευσης.

Στην ευθύνη του Διοικητικού Συμβουλίου ανήκουν ιδίως:

α) η επιμέλεια για την έγκαιρη ολοκλήρωση της διαδικασίας αποτίμησης της αξίας της επιχείρησης σύμφωνα με το άρθρο 25,

β) η διεκπεραίωση της μεταβίβασης του συγκοινωνιακού έργου στην Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε. κατά το συντομότερο δυνατό χρόνο και πάντως το αργότερο μέχρι τις 3.12.2019,

γ) η εκκαθάριση εν λειτουργία του Ο.Α.Σ.Θ. και

δ) η ομαλή μετάβαση του συγκοινωνιακού έργου στην εταιρία Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε..

Άρθρο 25

Διαδικασία και τίμημα της εξαγοράς

1. Κατά την πρώτη συνεδρίασή του, το Διοικητικό Συμβούλιο αναθέτει με διεθνή διαγωνισμό σε ελεγκτική εταιρία την αποτίμηση της αξίας της επιχείρησης και τη διενέργεια των πράξεων της παραγράφου 7 του άρθρου 27. Στην αξία δεν περιλαμβάνεται αυτή που οφείλεται στο μονοπωλιακό χαρακτήρα της επιχείρησης, κατά την έννοια της ερμηνευτικής δήλωσης επί του άρθρου 106 του Συντάγματος, ούτε η αξία της κινητής και ακίνητης περιουσίας του Ο.Α.Σ.Θ., για την οποία προβλέπουν το άρθρο 22 του παρόντος και το άρθρο δεύτερο της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας που κυρώθηκε με το

άρθρο 8 του ν. 2898/2001. Για τον καθορισμό της αξίας της επιχείρησης, μεταξύ άλλων, συνυπολογίζονται: α) η αναπόσβεστη, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος, αξία των περιουσιακών στοιχείων του Οργανισμού που περιήλθαν στο Ελληνικό Δημόσιο, β) το τυχόν αναλογούν επιχειρηματικό κέρδος της αντισταθμιστικής καταβολής χρήσης έτους 2017, όπως προβλέπεται στην υπ' αριθ. Α οικ. 45787/3551/5.8.2014 (Β' 2283) κοινή απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών και του Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών που κυρώθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 30 του ν. 4313/2014 (Α' 261), γ) οι απαιτήσεις του Ελληνικού Δημοσίου και των οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης έναντι του Ο.Α.Σ.Θ., δ) οι απαιτήσεις τρίτων φυσικών και νομικών προσώπων κατά του Ο.Α.Σ.Θ..

2. Η ελεγκτική εταιρεία υποβάλλει, εντός έξι (6) μηνών από την ανάθεση και σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παράγραφο 1, στο Διοικητικό Συμβούλιο και τη Γενική Συνέλευση του Ο.Α.Σ.Θ. έκθεση αποτίμησης της αξίας της επιχείρησης, η οποία διαβιβάζεται στους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών. Το Ελληνικό Δημόσιο, εκπροσωπούμενο από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, υποβάλλει αμελλητί στο Τριμελές Εφετείο Αθηνών αίτηση για τον καθορισμό του τιμήματος εξαγοράς της επιχείρησης, στην οποία προσαρτάται η έκθεση του προηγούμενου εδαφίου. Το Εφετείο, με απόφασή του που εκδίδεται κατά τη τακτική διαδικασία του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, καθορίζει το τίμημα της εξαγοράς.

3. Το Ελληνικό Δημόσιο καταβάλλει στους μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ., κατά το λόγο της συμμετοχής καθενός, το τίμημα που καθορίστηκε. Το Ελληνικό Δημόσιο συμψηφίζει έναντι του καταβλητέου τιμήματος απαιτήσεις του ιδίου ή οργανισμών κοινωνικής ασφάλειας απέναντι στον Ο.Α.Σ.Θ.. Δύναται να συμψηφίζει έναντι του καταβλητέου τιμήματος απαιτήσεις τρίτων φυσικών ή νομικών προσώπων που δημιούργησε ο Ο.Α.Σ.Θ. μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου, σύμφωνα με τη περίπτωση δ' της παραγράφου 1.

4. Με αίτηση που εκδικάζεται κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας ενώπιον του ίδιου δικαστηρίου μπορεί να ζητηθεί ο καθορισμός προκαταβολής μέρους του τιμήματος, εφόσον ο αιτών μέτοχος δεν διαθέτει άλλα μέσα βιοπορισμού για τον ίδιο και την οικογένειά του. Η αίτηση του προηγούμενου εδαφίου δεν υποβάλλεται πριν ολοκληρωθεί η κατά την παράγραφο 1 ανάθεση στην ελεγκτική εταιρία. Για τον καθορισμό της προκαταβολής το δικαστήριο συνεκτιμά όσα καθορίζονται στη παράγραφο 1. Η προκαταβολή επιδικάζεται σε τμηματικές καταβολές και δεν μπορεί να υπερβαίνει συνολικά το μισό της πιθανολογούμενης απαίτησης.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα για τη διαδικασία είσπραξης του τιμήματος από κάθε μέτοχο.

Άρθρο 26

Συγκοινωνιακό έργο

1. Ανατίθεται προσωρινά στον Ο.Α.Σ.Θ. το συγκοινωνιακό έργο για τον απολύτως αναγκαίο χρόνο και πάντως όχι μετά τις 3.12.2019. Κατά το χρονικό διάστημα της μετάβασης ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να συνεργάζεται

με την Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε. για τους σκοπούς της μεταβίβασης του συγκοινωνιακού έργου στην τελευταία.

2. Με αποφάσεις των Διοικητικών Συμβουλίων Ο.Α.Σ.Θ. και Α.Σ.Υ.Θ., οι οποίες εκδίδονται το αργότερο μέχρι το πέρας του πρώτου εξαμήνου του 2019 και στις οποίες προσαρτάται σχετική έκθεση, διαπιστώνεται η ετοιμότητα της Α.Σ.Υ.Θ. ιδίως ως προς τις υλικοτεχνικές και οργανωτικές υποδομές και το προσωπικό, να αναλάβει το συγκοινωνιακό έργο. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται αμέσως μετά την απόφαση του προηγούμενου εδαφίου και πάντως όχι αργότερα από τις 3.12.2019, ανατίθεται το συγκοινωνιακό έργο στην Α.Σ.Υ.Θ. και μεταβιβάζεται σε αυτήν όλη η κινητή και ακίνητη περιουσία που περιήλθε από τον Ο.Α.Σ.Θ. στο Ελληνικό Δημόσιο. Από την έκδοση της απόφασης του προηγούμενου εδαφίου ο Ο.Α.Σ.Θ. παύει να ασκεί οποιοδήποτε συγκοινωνιακό έργο. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από πρόταση της Ο.Σ.Ε.Θ., καθορίζονται οι περιοχές στις οποίες θα παρέχεται το συγκοινωνιακό έργο, χαρακτηρίζονται ως αστικές οι περιοχές παροχής του συγκοινωνιακού έργου και ρυθμίζεται κάθε άλλο θέμα που αφορά την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου από την Α.Σ.Υ.Θ..

3. Η μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων της παραγράφου 2 απαλλάσσεται κάθε είδους φόρου, τέλους ή εισφοράς και αποτελεί σε είδος εισφορά για την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Α.Σ.Υ.Θ. και διαιρείται σε ονομαστικές μετοχές. Η αποτίμηση των μεταφερόμενων περιουσιακών στοιχείων καθορίζεται, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του κ.ν. 2190/1920, στο ποσό της αξίας που αυτά εμφανίζονται στον ισολογισμό του Ο.Α.Σ.Θ., που συντάσσεται ειδικά για το σκοπό αυτόν, κατά το χρόνο μεταβίβασης, με την αναπόσβεστη αξία τους.

Άρθρο 27

Ειδική εκκαθάριση εν λειτουργία

1. Δυνάμει της απόφασης της παραγράφου 4 του άρθρου 23 και παράλληλα προς την παροχή συγκοινωνιακού έργου, ο Ο.Α.Σ.Θ. τίθεται σε ειδική εκκαθάριση εν λειτουργία σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

2. Το Διοικητικό Συμβούλιο, ενεργώντας ως εκκαθαριστής, προβαίνει σε πλήρη απογραφή της περιουσίας του Ο.Α.Σ.Θ. και δημοσιεύει κατά τις κείμενες διατάξεις ισολογισμό έναρξης εκκαθάρισης που κοινοποιείται στη Γενική Συνέλευση, η οποία διατηρεί όλα τα δικαιώματά της κατά το χρόνο της ειδικής εκκαθάρισης. Το Δ.Σ. δημοσιεύει ισολογισμό και με το πέρας της εκκαθάρισης.

3. Κατά το διάστημα της εκκαθάρισης, το Διοικητικό Συμβούλιο έχει τις αρμοδιότητες και καθήκοντα της παραγράφου 5 του άρθρου 23 και άρθρου 24 και οφείλει να περαιώσει το σύνολο των εκκρεμών υποθέσεων της εταιρείας, να εξοφλήσει τα χρέη και να εισπράξει τις απαιτήσεις της. Νέες πράξεις μπορεί να ενεργήσουν μόνον εφόσον με αυτές εξυπηρετούνται η εκκαθάριση και το προσωρινά ανατεθέν συγκοινωνιακό έργο, σύμφωνα με το άρθρο 26 και το συμφέρον της εταιρείας.

4. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, καθώς και οι οικονομικές καταστάσεις πέρας της εκκαθάρισης εγκρίνονται από τη Γενική Συνέλευση. Τα αποτελέσματα της εκκαθάρισης υποβάλλονται κατ' έτος στη Γενική Συνέλευση.

5. Μετά το πέρας της εκκαθάρισης, το Διοικητικό Συμβούλιο καταρτίζει τις τελικές οικονομικές καταστάσεις, τις οποίες δημοσιεύει κατά τις κείμενες διατάξεις και κοινοποιεί στη Γενική Συνέλευση.

6. Η θέση της επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση συνιστά σπουδαίο λόγο για την καταγγελία οποιασδήποτε σύμβασης, πλην των συμβάσεων εξαρτημένης εργασίας, οι οποίες δύναται να καταγγελθούν με τη νόμιμη αποζημίωση μόνο για τους λόγους που προβλέπονται στον Κανονισμό προσωπικού της ή στο νόμο.

7. Η ελεγκτική εταιρία του άρθρου 25 και ο ορκωτός ελεγκτής της εταιρίας συνδράμουν το Διοικητικό Συμβούλιο στην εκκαθάριση και συντάσσουν τις σχετικές καταστάσεις και εκθέσεις, καθώς και τον ισολογισμό της παραγράφου 3 του άρθρου 26. Όλα τα οικονομικά αποτελέσματα και οι οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας, καθώς και η αποτίμηση της αξίας της επιχείρησης υπολογίζονται και συντάσσονται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα χρηματοοικονομικής πληροφόρησης. Επιπλέον η ελεγκτική εταιρία του άρθρου 25: α) Διενεργεί απογραφή και αποτίμηση όλης της αποσβεσθείσας και αναπόσβεστης περιουσίας του Ο.Α.Σ.Θ. που περιήλθε στο Ελληνικό Δημόσιο και όλων των υποχρεώσεων και αξιώσεων του Ο.Α.Σ.Θ. κατά την έναρξη της εκκαθάρισης και β) διενεργεί απρόσκοπτα κάθε τακτικό ή έκτακτο διαχειριστικό έλεγχο και λαμβάνει γνώση κάθε εγγράφου.

8. Από τη λύση και θέση της εταιρίας σε εκκαθάριση και μέχρι την ολοκλήρωσή της, εφαρμόζεται η διάταξη της παρ. 20 του άρθρου 14α του ν. 3429/2005.

Άρθρο 28

Διατάξεις για τη διαφύλαξη του δημόσιου συμφέροντος και την απρόσκοπτη λειτουργία Ο.Α.Σ.Θ. και του συγκοινωνιακού έργου

1.α. Όποιος εμποδίζει, παρακωλύει με κάθε τρόπο ή μέσο, αρνείται την πρόσβαση στα γραφεία, αμαξοστάσια, περιουσιακά στοιχεία του Ο.Α.Σ.Θ., αποκρύπτει ή αφαιρεί έγγραφα και στοιχεία και με τις πράξεις του αυτές δυσχεραίνει ή καταργεί το έργο Διοικητικού Συμβουλίου, της ελεγκτικής εταιρείας ή του ορκωτού ελεγκτή τιμωρείται με φυλάκιση έως τριών (3) ετών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ και με στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων για πέντε (5) έτη.

β. Στην περίπτωση που από την πράξη της περίπτωσης α' κατέστη αδύνατη η απρόσκοπτη λειτουργία της δημόσιας υπηρεσίας συγκοινωνιακού έργου ή ματαιώθηκε αυτή ή επήλθε ζημία του Ελληνικού Δημοσίου ή του Ν.Π.Ι.Δ. Ο.Α.Σ.Θ. άνω των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ, ο υπαίτιος τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) ετών, καθώς και με χρηματική ποινή τουλάχιστον είκοσι χιλιάδων (20.000) ευρώ και με στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων για πέντε (5) έτη.

2.α. Όποιος αποκρύπτει, αλλοιώνει, εκποιεί, αρνείται να παραδώσει ή παρακωλύει με οποιονδήποτε τρόπο αποσβεσθέντα ή αναπόσβεστα κινητά και ακίνητα πράγματα του Ο.Α.Σ.Θ. τιμωρείται με φυλάκιση έως τριών (3) ετών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ και με στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων για πέντε (5) έτη.

β. Στην περίπτωση που από την πράξη της περίπτωσης α' κατέστη αδύνατη η απρόσκοπτη λειτουργία της δημόσιας υπηρεσίας συγκοινωνιακού έργου ή ματαιώθηκε αυ-

τή ή επήλθε ζημία του Ελληνικού Δημοσίου άνω των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ, ο υπάιτιος τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) ετών, καθώς και με χρηματική ποινή τουλάχιστον είκοσι χιλιάδων (20.000) ευρώ και με στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων για πέντε (5) έτη.

Άρθρο 29

Ευθύνη μελών Διοικητικού Συμβουλίου

1. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος δεν δίνονται και δεν ενάγονται για πράξεις και αποφάσεις τους που είναι σύμφωνες με τον παρόντα νόμο, την κείμενη νομοθεσία και τους σκοπούς της εταιρείας.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος δίνονται και ενάγονται για πράξεις ή παραλείψεις κατά την άσκηση των καθηκόντων τους μόνον εάν ενήργησαν με δόλο ή βαρεία αμέλεια.

3. Το Διοικητικό Συμβούλιο, ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος που διορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 23 και δεν συμμετείχαν σε σύνθεση προηγούμενου διοικητικού συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ., δεν υπέχουν οποιαδήποτε ποινική, αστική και διοικητική ευθύνη για κάθε είδους οφειλές της εταιρείας προς το Δημόσιο, τους Ο.Τ.Α., τα ασφαλιστικά ταμεία ή τους εργαζόμενους εξαιτίας σύμβασης εργασίας, οι οποίες δημιουργήθηκαν, ακόμη και αν δεν βεβαιώθηκαν εισέτι ή πρόκειται να βεβαιωθούν μελλοντικά, μέχρι το χρόνο διορισμού τους.

Άρθρο 30

Λειτουργία του Ο.Α.Σ.Θ. μέχρι τη διάλυσή του

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, για όλες τις συμβάσεις προμηθειών, υπηρεσιών και έργων που συνάπτει ο Ο.Α.Σ.Θ. εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 4412/2016 (Α' 147), καταργούμενης κάθε αντίθετης διάταξης.

2. Για το προσωπικό του Ο.Α.Σ.Θ. εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 4354/2015 περί ενιαίου μισθολογίου.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ., μπορεί να καταργείται ή τροποποιείται κάθε Κανονισμός που αφορά στον Ο.Α.Σ.Θ.. Σε ό,τι αφορά τον Κανονισμό Προσωπικού προηγείται διαβούλευση των οργάνων του Ο.Α.Σ.Θ. με το σωματείο εργαζομένων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

Άρθρο 31

Δικαιοδοσία

Όλες οι διαφορές που προκύπτουν από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου και κάθε άλλη διαφορά μεταξύ των πρώην μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ. και του Ελληνικού Δημοσίου επιλύονται, σε πρώτο και τελευταίο βαθμό, από το Τριμελές Εφετείο Αθηνών κατά την τακτική διαδικασία του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας. Κατά των αποφάσεων του Εφετείου χωρεί μόνο το ένδικο μέσο της αναίρεσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 32

Στελέχωση των εταιριών Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.

1. Επιτρέπεται η μετάταξη και μεταφορά μονίμων υπαλλήλων και υπαλλήλων με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου Ν.Π.Ι.Δ. και εταιριών του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005 εφόσον ανήκουν στη Γενική Κυβέρνηση όπως εκάστοτε οριοθετείται από την Ελληνική Στατιστική Αρχή στο Μητρώο Φορέων Γενικής Κυβέρνησης, στις εταιρίες των κεφαλαίων Α' και Β' του παρόντος, με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του εποπτεύοντος Υπουργού του φορέα από τον οποίο προέρχονται οι υπάλληλοι, κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης. Η μετάταξη ή μεταφορά διενεργείται κατόπιν απλής γνώμης των αρμόδιων οργάνων των φορέων ή εταιριών και γι' αυτήν δεν ισχύει ηλικιακός περιορισμός και πραγματοποιείται κατά προτεραιότητα σε: α) κενή οργανική θέση, β) με μεταφορά θέσης εφόσον δεν υφίσταται κενή οργανική και γ) σε συνιστώμενη προσωποπαγή.

2. Επιτρέπεται η απόσπαση μονίμων υπαλλήλων και υπαλλήλων με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου Ν.Π.Ι.Δ. και εταιριών του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005 που ανήκουν στη Γενική Κυβέρνηση, κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης, στις εταιρίες των Κεφαλαίων Α' και Β' του παρόντος με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του εποπτεύοντος Υπουργού του φορέα από τον οποίο προέρχονται οι υπάλληλοι, κατόπιν απλής γνώμης των αρμόδιων οργάνων των φορέων ή εταιριών και χωρίς ηλικιακό περιορισμό.

Οι δαπάνες μισθοδοσίας των αποσπασμένων υπαλλήλων βαρύνουν τον φορέα υποδοχής βάσει των διατάξεων του ν. 4354/2015.

3. Για λόγους δημόσιου συμφέροντος σχετικούς με την καλύτερη οργάνωση και ομαλή λειτουργία του συγκοινωνιακού έργου, επιτρέπεται η μετάταξη, μεταφορά ή απόσπαση προσωπικού μεταξύ των εταιριών των Κεφαλαίων Α' και Β' ύστερα από πρόταση των εταιριών αυτών και με τη σύμφωνη γνώμη του φορέα υποδοχής, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Οι δαπάνες μισθοδοσίας του προσωπικού βαρύνουν τον φορέα υποδοχής βάσει των διατάξεων του ν. 4354/2015 (Α' 176).

4. Οι μετατάξεις/μεταφορές και αποσπάσεις διενεργούνται κατόπιν πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία αναρτάται στην ιστοσελίδα του οικείου Υπουργείου και στον ιστότοπο ΔΙΑΥΓΕΙΑ. Εφόσον συντρέχουν εξαιρετικοί λόγοι, οι μετατάξεις/μεταφορές και αποσπάσεις δύναται να διενεργούνται, κατόπιν αίτησης του υπαλλήλου, με σχετική απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και στις περιπτώσεις των παραγράφων 1 και 2 με κοινή απόφαση των εποπτευόντων Υπουργών.

5. Το προσωπικό που μετακινείται σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους, κατατάσσεται σε βαθμό ανάλογα με το χρόνο υπηρεσίας του, ο οποίος έχει διανυθεί στο φορέα προέλευσης με τα τυπικά προσόντα της κατηγορίας στην οποία μεταφέρεται, εφαρμοζομένων κατά τα λοιπά των κείμενων διατάξεων για τη βαθμολογική και μισθολογική κατάταξή του.

6. Για τη μετάταξη/μεταφορά με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου του προσωπικού, δεν απαιτείται η έγκριση της ΠΥΣ 33/2006 της παρ. 1 του άρθρου 68 του ν. 4002/2011.

Άρθρο 33

Εσωτερική κινητικότητα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

1. Για την κάλυψη υπηρεσιακών αναγκών με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να διενεργούνται μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, των γενικών γραμματειών, αυτοτελών δημόσιων υπηρεσιών, ανεξάρτητων αρχών, νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου και δημόσιων επιχειρήσεων ή ανώνυμων εταιρειών, άπαντα εποπτείας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εντός Γενικής Κυβέρνησης, μετατάξεις ή μεταφορές μονίμων υπαλλήλων και υπαλλήλων με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου όλων των ανωτέρω φορέων και υπηρεσιών, αντιστρόφως και μεταξύ τους, κατά παρέκκλιση από κάθε γενική ή ειδική διάταξη.

2. Η μετάταξη/μεταφορά του υπαλλήλου διενεργείται σε συνιστώμενη προσωποπαγή θέση συναφούς ή παρεμφερούς κλάδου/ειδικότητας, της ίδιας ή ανώτερης κατηγορίας, υπό την προϋπόθεση ότι ο υπάλληλος κατέχει τα τυπικά προσόντα του κλάδου/της ειδικότητας στον οποίο μετατάσσεται και η οποία καταργείται με την καθ' οιονδήποτε τρόπο αποχώρηση του υπαλλήλου. Η μετάταξη βάσει των διατάξεων του παρόντος δεν καταλύει την υπηρεσιακή σχέση δημοσίου δικαίου ή τη σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου του υπαλλήλου, ούτε μεταβάλλει τη νομική φύση των σχέσεων αυτών ή τις σχέσεις ασφάλισης, με τις οποίες υπηρετούσε ο υπάλληλος στο φορέα προέλευσής του. Η μετάταξη γίνεται με το βαθμό και το μισθολογικό κλιμάκιο που ο υπάλληλος κατείχε πριν τη μετάταξή του.

3. Ειδικά για το προσωπικό που μεταφέρεται από νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, δημόσιες επιχειρήσεις/ανώνυμες εταιρείες, κατατάσσεται σε βαθμό ανάλογα με το χρόνο υπηρεσίας του, ο οποίος έχει διανυθεί στο φορέα προέλευσης με τα τυπικά προσόντα της κατηγορίας στην οποία μεταφέρεται, εφαρμοζομένων κατά τα λοιπά των κείμενων διατάξεων για τη βαθμολογική και μισθολογική κατάταξή του.

4. Το προσωπικό που υπάγεται στις διατάξεις της παρούσας δεν εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής των γενικών περί Ενιαίου Συστήματος Κινητικότητας διατάξεων του ν. 4440/2016, όπως ισχύει. Οι μετατάξεις/μεταφορές διενεργούνται κατόπιν πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία αναρτάται στην ιστοσελίδα του οικείου Υπουργείου και στον ιστότοπο ΔΙΑΥΓΕΙΑ. Εφόσον συντρέχουν εξαιρετικοί λόγοι, οι μετατάξεις δύναται να διενεργούνται με σχετική απόφαση του αρμόδιου Υ-

πουργού, κατόπιν αίτησης του υπαλλήλου.

5. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συνιστάται Ενδοϋπουργική Επιτροπή Κινητικότητας, η οποία συντονίζει και επιβλέπει την εφαρμογή του προγράμματος ενδοϋπουργικής κινητικότητας και δύναται να αξιολογεί τυχόν αιτήματα των υπηρεσιών και φορέων για τη διενέργεια μετατάξεων. Επίσης γνωμοδοτεί για την κατανομή των αιτούμενων υπαλλήλων, για τη μετάταξη και μεταφορά υπαλλήλων ένεκα αποδεδειγμένα ιδιαίτερα σοβαρών λόγων υγείας, για την ανακατανομή του προσωπικού σε υπηρεσίες και εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών μετά από αναδιάρθρωση υπηρεσιών, συγχώνευση εταιριών και φορέων ή μεταβολή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των εταιριών και φορέων και εν γένει για ζητήματα σχετικά με την πολιτική κινητικότητας και τη στελέχυσή τους. Η Επιτροπή Κινητικότητας συνεδριάζει μετά από πρόσκληση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Η Ενδοϋπουργική Επιτροπή Κινητικότητας είναι τετραμελής και αποτελείται από τους εξής:

Α. Τον Προϊστάμενο της Γενικής Διεύθυνσης Διοίκησης Ανθρώπινου Δυναμικού του Υπουργείου Διοικητικής Ανασυγκρότησης, ως Πρόεδρο, με τον αναπληρωτή του.

Β. Τον Προϊστάμενο της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικής Υποστήριξης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τον αναπληρωτή του.

Γ. Έναν Προϊστάμενο Γενικής Διεύθυνσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τον αναπληρωτή του.

Δ. Έναν εκπρόσωπο των εργαζομένων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με δικαίωμα λόγου, με τον αναπληρωτή του.

Γραμματέας της Επιτροπής ορίζεται υπάλληλος ΠΕ Διοικητικού-Οικονομικού της Διεύθυνσης Διαχείρισης Ανθρώπινου Δυναμικού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Η θητεία της Επιτροπής ορίζεται διετής. Η κατά τα ανωτέρω Επιτροπή συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία αναρτάται στη Διαύγεια. Στην ίδια απόφαση καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για τη διαδικασία της ενδοϋπουργικής κινητικότητας και θέματα που αφορούν τη λειτουργία της Επιτροπής.

Εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής των αιτήσεων, η αρμόδια Διεύθυνση Διαχείρισης Ανθρώπινου Δυναμικού του οικείου Υπουργείου διαβιβάζει τα σχετικά αιτήματα στη Επιτροπή Κινητικότητας, η οποία οφείλει να ολοκληρώσει το έργο της εντός είκοσι (20) εργάσιμων ημερών από την παραλαβή τους.

Η πράξη μετάταξης εκδίδεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κατόπιν γνώμης του αρμόδιου οργάνου του φορέα υποδοχής.

Η πράξη μετάταξης ή μεταφοράς υπαλλήλου για αποδεδειγμένα ιδιαίτερα σοβαρούς λόγους υγείας, εκδίδεται ομοίως από τον αρμόδιο Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν γνωμοδότησης της Ενδοϋπουργικής Επιτροπής Κινητικότητας, η οποία αποφαινεται για τα σχετικά αιτήματα και κατανέμει τους υπαλλήλους σε θέσεις αντίστοιχες των τυπικών και ουσιαστικών προσόντων τους, λαμβάνοντας υπόψη τις υπηρεσιακές ανάγκες των φορέων.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ – ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ**

Άρθρο 34

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης όλο το προσωπικό του Ο.Α.Σ.Θ. μεταφέρεται στην Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε., σε θέση αντίστοιχη με το χρόνο υπηρεσίας του και σύμφωνα με τα τυπικά προσόντα και τον κλάδο ειδικότητάς του. Το ανωτέρω προσωπικό υπάγεται στο μισθολογικό καθεστώς του ν. 4354/2015 (Α΄ 176)

Άρθρο 35

1. Η ισχύς των διατάξεων του Κεφαλαίου Α΄ περί σύστασης και λειτουργίας της εταιρίας «Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.» αρχίζει από την καταχώριση του Καταστατικού της στο Γ.Ε.ΜΗ..

2. Η ισχύς των διατάξεων του Κεφαλαίου Β΄ περί σύστασης της εταιρίας «Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.» αρχίζει από την καταχώριση του Καταστατικού της στο Γ.Ε.ΜΗ..

Άρθρο 36

1. Μετά την έγκριση και κύρωση των καταστατικών σύμφωνα με το άρθρο 21, τα Διοικητικά Συμβούλια των εταιριών των Κεφαλαίων Α΄ και Β΄ υποβάλλουν αυτά προς καταχώριση στο Γ.Ε.ΜΗ.. Από την καταχώριση στο Γ.Ε.ΜΗ. οι εταιρίες αποκτούν νομική προσωπικότητα και εκκινούν οι έννομες συνέπειες που εξαρτώνται από την καταχώριση αυτή. Τα Διοικητικά Συμβούλια των εταιριών των Κεφαλαίων Α΄ και Β΄ και πριν ακόμη την καταχώριση των καταστατικών διενεργούν κάθε πράξη που αφορά τη σύνταξη των καταστατικών που υποβάλλονται προς έγκριση και κύρωση σύμφωνα με το άρθρο 21, τη διαδικασία καταχώρισής τους και κάθε άλλη προπαρασκευαστική πράξη προς τις αρμόδιες υπηρεσίες. Ως αρμόδια Υπηρεσία Γ.Ε.ΜΗ. ορίζεται το Τμήμα Α΄ – Εισηγμένων ΑΕ και Αθλητικών ΑΕ της Διεύθυνσης Εταιριών και Γενικού Εμπορικού Μητρώου της Γενικής Διεύθυνσης Αγοράς της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου και Προστασίας Καταναλωτή.

2. Μετά την καταχώριση των καταστατικών, τα διοικητικά συμβούλια μεριμνούν για όλες τις πράξεις δημοσίευσής και νομιμοποίησης των εταιριών προς οποιαδήποτε αρμόδια υπηρεσία, καθώς και για την πιστοποίηση του μετοχικού τους κεφαλαίου.

**Άρθρο 37
Καταργούμενες διατάξεις**

Από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού καταργούνται:

α. Το ν.δ. 3721/1957 (Α΄ 142), ο ν. 2898/2001 (Α΄ 71), ο ν. 3652/2008 (Α΄ 45), το άρθρο 17 του ν. 3897/2010 (Α΄ 208) και το άρθρο 30 του ν. 4313/2014 (Α΄ 261) κατά το μέρος που αντίκεινται στον παρόντα νόμο.

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

**Άρθρο 38
Έναρξη ισχύος**

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν διαφορετικά ορίζεται στις επιμέρους διατάξεις του.

Αθήνα, 12 Ιουλίου 2017

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ
Π. Σκουρλέτης	Στ. Κοντονής
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Δ. Παπαδημητρίου	Ευκλ. τσκαλώτος
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
Όλ. Γεροβασίλη	Γ. Σταθάκης
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Χρ. Σπίρτζης	Γ. Χουλιαράκης
	Η ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
	Αικ. Παπανάτσιου

Αριθμ. 161/6/2017

**ΕΚΘΕΣΗ
Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)**

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις»

Α. Με τις διατάξεις του υπόψη νομοσχεδίου: α) προβλέπεται η σύσταση και λειτουργία της εταιρίας «Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία» (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.), καθώς και η σύσταση της εταιρίας «Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία» (Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.) και β) ρυθμίζονται θέματα σχετικά με το νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου ειδικού σκοπού «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης» (Ο.Α.Σ.Θ.), καθώς και λοιπά συναφή θέματα. Ειδικότερα:

Ι. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

1.α. Συνιστάται η ανώνυμη εταιρία «Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία» (Ο.Σ.Ε.Θ.), η οποία εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, έχει κοινωφελή σκοπό, λειτουργεί χάριν του δημοσίου συμφέροντος και διέπεται από τις προτεινόμενες και τις ισχύουσες, περί Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών (Δ.Ε.Κ.Ο.) (ν. 3429/2005) και περί ανωνύμων εταιριών (ν. 2190/1920), διατάξεις.

β. Σκοπός της συνιστώμενης εταιρίας αποτελεί η ανάπτυξη, ο συντονισμός, η εποπτεία και ο έλεγχος των δημοσίων επιβατικών αστικών συγκοινωνιών λεωφορείων και μέσων σταθερής τροχιάς (υπόγειων και επίγειων), καθώς και των θαλάσσιων μεταφορών που εκτελούνται για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης.

Στους σκοπούς και τις διατάξεις του υπό ψήφιση νόμου υπάγονται επίσης και τα επιβατικά δημόσια χρήσης αυτοκίνητα, παράλληλα με τις ισχύουσες διατάξεις (ν. 4070/2012 και π.δ. 244/1987), ενώ εξαιρούνται το σιδηροδρομικό έργο που παρέχει ο Ο.Σ.Ε. και το υπεραστικό συγκοινωνιακό έργο των Κ.Τ.Ε.Λ..

γ. Προσδιορίζονται οι αρμοδιότητες της Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται: i) ο στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός, καθώς και ο έλεγχος παροχής του συγκοινωνιακού έργου, ii) η ίδρυση θυγατρικών εταιριών ή η συμμετοχή της στο μετοχικό κεφάλαιο άλλων, iii) η έγκριση των εγκαταστάσεων των στάσεων, των στεγαστρών και των εκδοτηρίων εισιτηρίων, iv) ο έλεγχος και η εποπτεία της συνιστώμενης εταιρίας «Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία» (Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.), η έγκριση του ετήσιου προϋπολογισμού της και του επιχειρησιακού σχεδίου αυτής και η διενέργεια ελέγχων στο εκτελούμενο συγκοινωνιακό έργο, v) η κατάρτιση του πενταετούς Στρατηγικού Σχεδίου της, vi) η συνεργασία με τις αρμόδιες Υπηρεσίες και τους φορείς για τον καθορισμό χρήσεων γης σχετικά με το συγκοινωνιακό έργο, vii) η εισήγηση προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για την απαλλοτρίωση των αναγκαίων χώρων, που κηρύσσεται με κοινή υπουργική απόφαση, υπέρ και με δαπάνες της εταιρίας, viii) η συνεργασία με τους Ο.Τ.Α. και η σύναψη συμβάσεων με την Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε. για την ανάπτυξη, παροχή και εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου, ix) η σύναψη συμβάσεων διαφώτισης προϊόντων στα μέσα μαζικής μεταφοράς της Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε., στις οποίες ορίζεται και το ετήσιο αντάλλαγμα αυτής, x) ο έλεγχος και η είσπραξη του κομίστρου, xi) η συνεργασία με το Δημόσιο για το αντίτιμο ή τη διαφορά στο κόμιστρο για άτομα που δικαιούνται δωρεάν μετακίνηση ή με μειωμένο κόμιστρο, καθώς και με φυσικά ή νομικά πρόσωπα για τη μαζική διάθεση προϊόντων κομίστρου με μειωμένη ή άλλη ειδική τιμή, σύμφωνα με την προβλεπόμενη κοινή υπουργική απόφαση για τον καθορισμό του κομίστρου, xii) ο καθορισμός της πολιτικής κομίστρου καθώς και ο τρόπος και η διανομή καταβολής της ενδεχόμενης αντιταθμιστικής καταβολής, xiii) ο σχεδιασμός, η μελέτη και η εκτέλεση συστημάτων μεταφορών (τηλεματικής) και εφαρμογών πληροφορικής και νέων τεχνολογιών για την ποιότητα και την ασφάλεια των μεταφορών, xiv) η εγκατάσταση και λειτουργία συστήματος ελέγχου κυκλοφορίας των αστικών συγκοινωνιών, καθώς και μονάδας παρακολούθησης και ελέγχου διακίνησης κάθε τύπου κομίστρου, κ.λπ..

Με υπουργική απόφαση, καθορίζονται, μεταξύ άλλων, οι προδιαγραφές των εγκαταστάσεων, τα σχέδια συμβάσεων, οι κυρώσεις, τα χρηματικά πρόστιμα και η διαδικασία επιβολής και είσπραξης αυτών, κ.λπ..

δ. Με κοινή υπουργική απόφαση, καθορίζονται: i) το κόμιστρο στους φορείς που εκτελούν το συγκοινωνιακό έργο, η επιδότηση αυτού, η διαδικασία και ο χρόνος είσπραξης της επιδότησης, κ.λπ. και ii) οι αρμοδιότητες της Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., σχετικά με τα επιβατικά δημόσια χρήσης αυτοκίνητα, που ασκούνται παράλληλα με τις αρμοδιότητες των υφιστάμενων υπηρεσιών, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα. (άρθρα 1-4)

2.α. Ορίζεται η γεωγραφική περιοχή ευθύνης της συνιστώμενης εταιρίας, η οποία εδρεύει σε Δήμο της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, με δυνατότητα ίδρυσης υποκαταστημάτων στην ημεδαπή.

Η διάρκεια της εν λόγω εταιρίας ορίζεται στα ενενήντα έτη και αρχίζει από την καταχώρισή της στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου και Προστασίας Καταναλωτή, οπότε αποκτά νομική προσωπικότητα.

β. Το μετοχικό κεφάλαιο της Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. ορίζεται σε έξι εκατομμύρια (6 εκατ.) ευρώ, που διαιρείται σε 12.000 ονομαστικές μετοχές, αξίας πεντακοσίων (500) ευρώ εκάστη και είναι ονομαστικές, αδιαίρετες και μη μεταβιβάσιμες, με μόνο έναν κύριο μέτοχο για κάθε μετοχή.

Το μετοχικό κεφάλαιο, το οποίο μπορεί να αυξάνεται ελεύθερα με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, κατατίθεται σε μετρητά, με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου, που αποτελεί και μοναδικό μέτοχο της εταιρίας, σε λογαριασμό, ο οποίος τηρείται σε οποιοδήποτε ελληνικό πιστωτικό ίδρυμα ή στην Τράπεζα της Ελλάδος στο όνομα της Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.. (άρθρα 5-8)

3.α. Προσδιορίζεται η σύνθεση του Διοικητικού Συμβουλίου (Δ.Σ.), το οποίο διορίζεται, κατά την ειδικότερα αναφερόμενη διαδικασία και αποτελείται από εννέα (9) μέλη, με τριετή θητεία. Πέντε μέλη διορίζονται και παύονται με κοινή υπουργική απόφαση, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος.

Τα μέλη παύονται αζημίως και αντικαθίστανται ελεύθερα οποτεδήποτε, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

β. Ο εσωτερικός κανονισμός λειτουργίας της εταιρίας καταρτίζεται από το Δ.Σ. και τίθεται σε ισχύ με υπουργική απόφαση. (άρθρα 9, 10)

4.α. Οι πόροι της Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. προέρχονται από την ετήσια είσπραξη ποσοστού 2% επί του συνόλου των εσόδων που προκύπτουν από την παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών (κόμιστρο, επιδότηση, διαφημίσεις) και από την εκμετάλλευση υπηρεσιών και δεδομένων τηλεματικής, υπηρεσιών συγκοινωνιακού έργου και της περιουσίας αυτής.

Τα επενδυτικά προγράμματα της εταιρίας και των θυγατρικών αυτής μπορούν να επιχορηγούνται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και τα εν λόγω ποσά καταχωρούνται σε ειδικό λογαριασμό αποθεματικών.

β. Ορίζεται ότι, το συνιστώμενο με τις διατάξεις του υπό ψήφιση νόμου νομικό πρόσωπο, «Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία» (Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.), αποτελεί θυγατρική της Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., με σκοπό την εκτέλεση του αστικού συγκοινωνιακού έργου με λεωφορεία και μέσα σταθερής τροχιάς. (άρθρα 11, 12)

5.α. Από την έναρξη ισχύος των προτεινόμενων διατά-

ξων, καταργείται το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.) και η συνιστώμενη Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. καθίσταται καθολική διάδοχος των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων αυτού.

β. Το απασχολούμενο στο Σ.Α.Σ.Θ. προσωπικό μεταφέρεται αυτοδικαίως στην Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και ορίζεται ότι όλο το προσωπικό που απασχολείται με οποιαδήποτε έννομη σχέση στο Σ.Α.Σ.Θ. υπάγεται στο μισθολογικό καθεστώς του ν. 4354/2015 (Ενιαίο Μισθολόγιο).

γ. Προβλέπεται η μεταβίβαση, αυτοδικαίως στην Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., κατά πλήρη κυριότητα, νομή και κατοχή, όλων των (κινητών και ακινήτων) περιουσιακών στοιχείων του Σ.Α.Σ.Θ., η οποία απαλλάσσεται από κάθε φόρο, εισφορά, τέλος και δικαίωμα μεταγραφής. (άρθρο 13)

II. ΚΕΦΑΛΑΙΑ Β΄ ΚΑΙ Γ΄

1.α. Συνιστάται η ανώνυμη εταιρία «Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία» (Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε.), η οποία εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, έχει κοινωφελή σκοπό, λειτουργεί χάριν του δημοσίου συμφέροντος και διέπεται από τις προτεινόμενες και τις ισχύουσες περί Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών (Δ.Ε.Κ.Ο.) (ν. 3429/2005) και περί ανωνύμων εταιριών (ν. 2190/1920) διατάξεις.

β. Προσδιορίζεται ο σκοπός και οι αρμοδιότητες της συνιστώμενης εταιρίας, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται: i) η εκτέλεση του αστικού συγκοινωνιακού έργου στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης με λεωφορεία, καθώς και με μέσα σταθερής τροχιάς (επίγειας και υπόγειας), η οποία ανατίθεται στην εταιρία με υπουργική απόφαση, ii) η κατασκευή, συντήρηση και αξιοποίηση των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του συγκοινωνιακού έργου, iii) η είσπραξη και ο έλεγχος είσπραξης του κομίστρου καθώς και η επιβολή προστίμων στους παραβάτες, iv) η προμήθεια και η αξιοποίηση του τροχαίου υλικού καθώς και η εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων και λοιπών περιουσιακών στοιχείων που διαχειρίζεται, v) η συνεργασία με την εταιρία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., κ.λπ..

(άρθρο 14, 15)

2.α. Η διάρκεια της συνιστώμενης εταιρίας ορίζεται στα ενενήντα έτη και αρχίζει από την καταχώρισή της στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου και Προστασίας Καταναλωτή, οπότε αποκτά νομική προσωπικότητα.

β. Η εν λόγω εταιρία εδρεύει σε Δήμο της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, με δυνατότητα ίδρυσης υποκαταστημάτων στην ημεδαπή. (άρθρα 16, 17)

3.α. Το μετοχικό κεφάλαιο της Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε. ορίζεται σε τρία εκατομμύρια (3 εκατ.) ευρώ, που διαιρείται σε 6.000 ονομαστικές μετοχές, αξίας πεντακοσίων (500) ευρώ εκάστη και είναι ονομαστικές και αδιαίρετες, με μόνο έναν κύριο μέτοχο για κάθε μετοχή.

Το μετοχικό κεφάλαιο, το οποίο μπορεί να αυξάνεται ελεύθερα, χωρίς χρονικό περιορισμό με την έκδοση νέων μετοχών, καταβάλλεται σε μετρητά εξ ολοκλήρου από τη συνιστώμενη εταιρία Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., που καθίσταται μοναδική μέτοχος σε λογαριασμό, που τηρείται σε οποιοδήποτε ελληνικό πιστωτικό ίδρυμα ή στην Τράπεζα της Ελλάδος, στο όνομα της Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε..

β. Παρέχεται η δυνατότητα στην Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. να μεταβιβάζει, μετά από έγκριση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, μέρος των μετοχών της Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε. στους Ο.Τ.Α. της Περιφερειακής Ενότητας

Θεσσαλονίκης μέχρι και του συνολικού ποσοστού 49% επί του συνόλου των μετοχών. (άρθρο 18)

4.α. Προσδιορίζεται η σύνθεση του Δ.Σ., το οποίο αποτελείται από εννέα (9) μέλη. Τα μέλη αυτού διορίζονται και παύονται με κοινή υπουργική απόφαση, ορίζονται για τριετή θητεία που μπορεί να παραταθεί, παύονται δε αζημίως και αντικαθίστανται ελεύθερα, πλην του εκπροσώπου των εργαζομένων.

Καθορίζεται η διαδικασία ορισμού του Προέδρου και του Διευθύνοντος Συμβούλου της εταιρίας.

β. Ο εσωτερικός κανονισμός λειτουργίας της Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε. καταρτίζεται από το Δ.Σ. και τίθεται σε ισχύ με υπουργική απόφαση. (άρθρα 19 - 20)

5. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την έγκριση και κύρωση των αρχικών καταστατικών της Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και της Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε. και με την τροποποίηση αυτών.

(άρθρο 21)

III. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

Περιλαμβάνονται ρυθμίσεις για την αστική συγκοινωνία με λεωφορεία στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης και για την εξαγορά του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.). Ειδικότερα:

1.α. Λύεται η Οικονομική Συμφωνία μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), όπως η σύμβαση αυτή έχει κυρωθεί και ισχύει.

β. Από τη λύση της ως άνω Οικονομικής Συμφωνίας, περιέρχεται αυτοδικαίως στο Ελληνικό Δημόσιο το σύνολο της κινητής και ακίνητης περιουσίας του Ο.Α.Σ.Θ.. Η μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων που η αξία τους έχει αποσβεσθεί γίνεται άνευ ανταλλάγματος. Για τα περιουσιακά στοιχεία που δεν έχουν πλήρως αποσβεσθεί, το Ελληνικό Δημόσιο καταβάλλει στους μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ. τη μη αποσβεσθείσα αξία, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

γ. Το σύνολο των περιουσιακών στοιχείων του Ο.Α.Σ.Θ. παραμένει στην κατοχή και χρήση του, για τις ανάγκες του συγκοινωνιακού έργου που του ανατίθεται προσωρινά. Για το διάστημα αυτό, ο Ο.Α.Σ.Θ. βαρύνεται με τις δαπάνες συντήρησης και καλής λειτουργίας τους, καθώς και με κάθε φορολογική, ασφαλιστική ή άλλη υποχρέωση επί αυτών. (άρθρο 22)

2.α. Προβλέπεται η εξαγορά από το Ελληνικό Δημόσιο του Ν.Π.Ι.Δ. «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης» (Ο.Α.Σ.Θ.). Η επιχείρηση εξαγοράζεται ως σύνολο, εξαιρουμένης της περιουσίας που περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει συμβατικού όρου της Οικονομικής Συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.. Για το τίμημα της εξαγοράς δεν λαμβάνεται υπόψη η αξία της επιχείρησης που οφείλεται στο μονοπώλιο της χαρακτήρα. Η εξαγορά του Ο.Α.Σ.Θ. συντελείται και τελειούται από και δια του υπό ψήφιση νόμου, από τη θέση του οποίου σε ισχύ, περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο το σύνολο των μετοχών του Οργανισμού.

β. Ρυθμίζονται θέματα αναφορικά με τη συγκρότηση, τις αρμοδιότητες και τις αμοιβές των νέων οργάνων του Ο.Α.Σ.Θ. (Γενική Συνέλευση, Γενικός Διευθυντής, Διοικητικό Συμβούλιο, ορκωτός - ελεγκτής, κ.λπ.). Μεταξύ άλλων προβλέπεται ότι:

Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, ο Ο.Α.Σ.Θ. τίθεται σε εκκαθάριση εν λειτουργία και ορίζεται η προσωρινή συνέχιση της λειτουργίας της επιχείρησης κατά την

εκκαθάριση, για την εκτέλεση του μεταβατικού συγκοινωνιακού έργου.

Το Διοικητικό Συμβούλιο έχει ως σκοπό την ομαλή μετάβαση στο νέο φορέα συγκοινωνιακού έργου (Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.) και την απρόσκοπτη εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου κατά το μεταβατικό διάστημα μέχρις ότου το αναλάβει η Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε..

γ. Καθορίζονται οι αρμοδιότητες των υφιστάμενων κατά τη δημοσίευση του υπό ψήφιση νόμου οργάνων του Ο.Α.Σ.Θ., οι οποίες περιορίζονται μόνο σε όσες είναι απολύτως αναγκαίες για την εκτέλεση του προσωρινού συγκοινωνιακού έργου, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

(άρθρα 23,24)

3.α. Καθορίζεται αναλυτικά η διαδικασία εξαγοράς, ο τρόπος αποτίμησης της αξίας της επιχείρησης και τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό της (η αναπόσβεστη αξία των περιουσιακών στοιχείων του Οργανισμού, το τυχόν αναλογούν επιχειρηματικό κέρδος της αντισταθμιστικής καταβολής χρήσης έτους 2017, οι απαιτήσεις του Ελληνικού Δημοσίου και των οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης έναντι του Ο.Α.Σ.Θ., καθώς και οι απαιτήσεις τρίτων φυσικών και νομικών προσώπων κατά του Ο.Α.Σ.Θ.). Η αποτίμηση της αξίας της επιχείρησης ανατίθεται σε ελεγκτική εταιρία κατόπιν διεθνούς διαγωνισμού, ενώ το τίμημα εξαγοράς καθορίζεται με απόφαση του Τριμελούς Εφετείου Αθηνών.

β. Το Ελληνικό Δημόσιο καταβάλλει στους μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ., κατά το λόγο της συμμετοχής καθενός, το τίμημα που καθορίστηκε κατά τα ανωτέρω. Περαιτέρω, το Ελληνικό Δημόσιο συμψηφίζει έναντι του καταβλητέου τιμήματος, απαιτήσεις του ιδίου ή οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης απέναντι στον Ο.Α.Σ.Θ., ενώ μπορεί να συμψηφίσει έναντι του καταβλητέου τιμήματος απαιτήσεις τρίτων φυσικών ή νομικών προσώπων που δημιουργήσε ο Ο.Α.Σ.Θ. μέχρι την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου.

γ. Με αίτηση που εκδίδεται κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων ενώπιον του προαναφερόμενου δικαστηρίου, μπορεί να ζητηθεί ο καθορισμός προκαταβολής μέρους του τιμήματος, εφόσον ο αιτών δεν διαθέτει άλλα μέσα βιοπορισμού για τον ίδιο και την οικογένειά του.

δ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση, με κοινή υπουργική απόφαση, όλων των ειδικότερων θεμάτων αναφορικά με τον καθορισμό του τιμήματος εξαγοράς και τη διαδικασία είσπραξης αυτού από κάθε μέτοχο.

(άρθρο 25)

4.α. Ανατίθεται προσωρινά στον Ο.Α.Σ.Θ. το συγκοινωνιακό έργο στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης για τον απολύτως αναγκαίο χρόνο και πάντως όχι μετά τις 3.12.2019.

β. Μετά τη διαπίστωση, κατά τα οριζόμενα, της ετοιμότητας της Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε. (υποδομές, προσωπικό) για να αναλάβει το εν λόγω συγκοινωνιακό έργο, ανατίθεται, με κοινή υπουργική απόφαση που εκδίδεται όχι αργότερα από την προαναφερόμενη ημερομηνία, το συγκοινωνιακό έργο στην Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε. και μεταβιβάζεται σε αυτήν όλη η κινητή και ακίνητη περιουσία που περιήλθε από τον Ο.Α.Σ.Θ. στο Ελληνικό Δημόσιο.

Η μεταβίβαση των προαναφερόμενων περιουσιακών στοιχείων απαλλάσσεται κάθε είδους φόρου, τέλους ή εισφοράς και αποτελεί σε είδος εισφορά για την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε. και διαιρείται σε ονομαστικές μετοχές. Η αποτίμηση των μεταφερόμε-

νων περιουσιακών στοιχείων καθορίζεται, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του ν. 2190/1920, στο ποσό της αξίας που αυτά εμφανίζονται στον ισολογισμό του Ο.Α.Σ.Θ., που συντάσσεται ειδικά για το σκοπό αυτό, κατά το χρόνο μεταβίβασης, με την αναπόσβεστη αξία τους.

(άρθρο 26)

5. Ρυθμίζονται επιμέρους θέματα λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ. (απογραφή περιουσίας, περαίωση υποθέσεων, εξόφληση υποχρεώσεων κ.λπ.), κατά το διάστημα που ο Οργανισμός τίθεται σε ειδική εκκαθάριση. Κατά το διάστημα αυτό απαγορεύεται κάθε μέτρο αναγκαστικής εκτέλεσης και η λήψη ασφαλιστικών μέτρων εναντίον του Οργανισμού.

(άρθρο 27)

6.α. Θεσπίζονται διατάξεις για τη διαφύλαξη του δημόσιου συμφέροντος, την απρόσκοπτη λειτουργία του Ο.Α.Σ.Θ. και την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου. Ειδικότερα, θεσπίζονται ποινικές κυρώσεις (ποινές φυλάκισης, χρηματικές ποινές, στέρηση πολιτικών δικαιωμάτων), για όσους εμποδίζουν ή παρακωλύουν την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου (άρνηση πρόσβασης σε εγκαταστάσεις, απόκρυψη ή αφαίρεση στοιχείων κ.λπ.).

β. Τίθεται, επίσης, το πλαίσιο ευθύνης των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, του Προέδρου και του Διευθύνοντος Συμβούλου του Ο.Α.Σ.Θ. και συγκεκριμένα ορίζεται ότι, τα εν λόγω πρόσωπα: δεν δίδονται και δεν ενάγονται για πράξεις και αποφάσεις οι οποίες είναι σύμφωνες με το νόμο και τους σκοπούς της εταιρίας, δίδονται και ενάγονται για πράξεις ή παραλείψεις κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, μόνον εάν ενέργησαν με δόλο ή βαρεία αμέλεια,

Ορίζεται ότι, τα ανωτέρω πρόσωπα που διορίζονται, σύμφωνα με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις και δεν συμμετείχαν στη σύνθεση του προηγούμενου Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ., δεν υπέχουν οποιαδήποτε ποινική, αστική και διοικητική ευθύνη για κάθε είδους οφειλές της εταιρίας προς το Δημόσιο, τους Ο.Τ.Α., τα ασφαλιστικά ταμεία ή προς τους εργαζόμενους εξαιτίας σύμβασης εργασίας, οι οποίες δημιουργήθηκαν, ακόμη και αν δεν έχουν βεβαιωθεί ή πρόκειται να βεβαιωθούν μελλοντικά, μέχρι το χρόνο διορισμού τους.

(άρθρα 28, 29)

7.α. Όσον αφορά στην προσωρινή λειτουργία του Ο.Α.Σ.Θ., μέχρι τη διάλυσή του, ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι: για όλες τις συμβάσεις προμηθειών, υπηρεσιών και έργων που συνάπτει ο Οργανισμός εφαρμόζονται οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, το προσωπικό του υπάγεται στο ν. 4354/2015 περί Ενιαίου Μισθολογίου.

β. Όλες οι διαφορές, που προκύπτουν από την εφαρμογή των προτεινόμενων ρυθμίσεων και κάθε άλλη διαφορά μεταξύ των πρώην μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ. και του Ελληνικού Δημοσίου, επιλύονται από το αρμόδιο δικαστήριο, κατά την οριζόμενη διαδικασία. (άρθρα 30, 31)

IV. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

1. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη στελέχωση των εταιριών, Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε. και ειδικότερα:

α. Με κοινή υπουργική απόφαση, επιτρέπονται, κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων, η μετάταξη/μεταφορά, καθώς και η απόσπαση μονίμων και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου (Ι.Δ.Α.Χ.) υπαλλήλων των Ν.Π.Ι.Δ. και των εταιριών του Κεφαλαίου Α΄ του ν. 3429/2005, στις εταιρίες Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε., εφόσον οι ως άνω φορείς προέλευσης ανήκουν στη Γενική Κυβέρνηση.

β. Η προαναφερόμενη μετάταξη/μεταφορά πραγματοποιείται κατά προτεραιότητα σε: i) κενή οργανική θέση, ii) με μεταφορά θέσης σε περίπτωση μη ύπαρξης κενής οργανικής θέσης και iii) σε συνιστώμενη προσωποπαγή θέση.

γ. Οι δαπάνες μισθοδοσίας των, κατά τα ανωτέρω, αποσπασμένων υπαλλήλων βαρύνουν το φορέα υποδοχής, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ενιαίου Μισθολογίου (ν. 4354/2015).

δ. Επιτρέπεται, επίσης, με υπουργική απόφαση, η μετάταξη, μεταφορά ή απόσπαση του προσωπικού μεταξύ των δύο ως άνω εταιριών (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε.). Οι σχετικές δαπάνες μισθοδοσίας βαρύνουν το φορέα υποδοχής, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία (ν. 4354/2015).

ε. Καθορίζονται η διαδικασία διενέργειας των μετατάξεων/μεταφορών και αποσπάσεων και η βαθμολογική και μισθολογική κατάσταση του εν λόγω προσωπικού.

στ. Ειδικότερα, για τη μετάταξη/μεταφορά του προσωπικού με σχέση εργασίας Ι.Δ.Α.Χ., δεν απαιτείται η έγκριση της ΠΥΣ 33/2006. (άρθρο 32)

2. α. Παρέχεται η δυνατότητα διενέργειας, με υπουργική απόφαση, μετάταξης/μεταφοράς μονίμων ή/και με σχέση εργασίας Ι.Δ.Α.Χ. υπαλλήλων όλων των εποπτευόμενων φορέων και υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που ανήκουν στη Γενική Κυβέρνηση, αντιστρόφως και μεταξύ τους, κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων.

β. Η μεταφορά/μετάταξη του προσωπικού διενεργείται σε συνιστώμενη προσωποπαγή θέση συναφούς ή παρεμφερούς κλάδου/ειδικότητας, της ίδιας ή ανώτερης κατηγορίας, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

γ. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη βαθμολογική και μισθολογική κατάσταση του εν λόγω προσωπικού, το οποίο δεν εξαιρείται από τις διατάξεις του Ενιαίου Συστήματος Κινητικότητας (ν. 4440/2016) και καθορίζεται η διαδικασία διενέργειας των ως άνω μετατάξεων/μεταφορών.

δ. Συνιστάται, στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Ενδοϋπουργική Επιτροπή Κινητικότητας, η οποία συντονίζει και επιβλέπει την εφαρμογή του προγράμματος ενδοϋπουργικής κινητικότητας, είναι τετραμελής και συγκροτείται με υπουργική απόφαση.

Προσδιορίζονται οι αρμοδιότητες, η σύνθεση και η θητεία της ως άνω Επιτροπής, καθώς και ο τρόπος λειτουργίας αυτής. (άρθρο 33)

IV. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄

1. Εισάγονται μεταβατικής ισχύος διατάξεις και συγκεκριμένα, μεταξύ άλλων:

α. Ορίζεται ότι, όλο το προσωπικό του Ο.Α.Σ.Θ. μεταφέρεται, με κοινή υπουργική απόφαση, σε αντίστοιχη θέση στην Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε. και υπάγεται στο μισθολογικό καθεστώς του ν. 4354/2015.

β. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με: i) την έναρξη ισχύος των διατάξεων των Κεφαλαίων Α΄ και Β΄, όσον αφορά στη σύσταση και λειτουργία των νέων ανωνύμων εταιριών (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε.) και του υπό ψήφιση νόμου και ii) την έγκριση και τη χρήση των καταστατικών των νέων εταιριών από τα αρμόδια Δ.Σ..

2. Περιλαμβάνονται οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας που καταργούνται με τον υπό ψήφιση νόμο.

(άρθρα 34 - 38)

Β. Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

I. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Εφάπαξ δαπάνη, από την καταβολή του μετοχικού κεφαλαίου, ποσού έξι εκατομμυρίων (6.000.000) ευρώ, για τη σύσταση της Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., με ισόποση αύξηση του χαρτοφυλακίου του Ελληνικού Δημοσίου,

(άρθρο 8 παρ. 1)

2. Δαπάνη, από: α) τη χορήγηση επιδότησης κομίστρου στην Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., η οποία εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και από την έκδοση της κοινή υπουργική απόφαση καθορισμού του κομίστρου,

(άρθρο 3 παρ. 2β)

β) την καταβολή τιμήματος στους μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ. για την εξαγορά αυτού από το Ελληνικό Δημόσιο, μετά το συμψηφισμό των απαιτήσεων του Δημοσίου και των λοιπών δικαιούχων (Οργανισμών Κοινωνικής Ασφάλισης, νομικών προσώπων, κ.λπ.) απέναντι στον Ο.Α.Σ.Θ.. (άρθρα 23 και 25)

3. Ενδεχόμενη δαπάνη, από: α) τυχόν αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., το ύψος της οποίας εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, κ.λπ.), (άρθρο 8 παρ. 2)

β) τη δυνατότητα επιχορήγησης των επενδυτικών προγραμμάτων της Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και των θυγατρικών της εταιριών, (άρθρο 11 παρ. 2) γ) τη σύσταση, στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, της Ενδοϋπουργικής Επιτροπής Κινητικότητας, στην περίπτωση καταβολής αποζημίωσης στα μέλη αυτής. (άρθρο 33 παρ. 6)

4. Ενδεχόμενη απώλεια δημοσίων εσόδων, από την απαλλαγή από φόρους, τέλη, εισφορές και δικαιώματα μεταγραφής, της μεταβίβασης: α) στην Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. όλων των περιουσιακών στοιχείων του καταργούμενου Σ.Α.Σ.Θ. (άρθρο 13 παρ. 3) και β) στην Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε., από το Ελληνικό Δημόσιο, των περιουσιακών στοιχείων του Ο.Α.Σ.Θ., (άρθρο 26 παρ. 3), στην περίπτωση που η Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και η Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε., αντίστοιχα, δεν ενταχθούν στους φορείς Γενικής Κυβέρνησης.

5. Το κόστος λειτουργίας των συνιστώμενων εταιριών, Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε. (υλοποίηση των αρμοδιοτήτων τους, καταβολή αποδοχών στο προσωπικό τους και στα μέλη των Δ.Σ., κ.λπ.), θα επηρεάζει το δημοσιονομικό αποτέλεσμα της Γενικής Κυβέρνησης, εφόσον οι εν λόγω εταιρίες ενταχθούν στους φορείς αυτής, λαμβανομένου υπ' όψιν του υφιστάμενου δημοσιονομικού κόστους λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ., ο οποίος αποτελεί φορέα της Γενικής Κυβέρνησης,

(άρθρα 1, 3, 9, 14, 15, 18, 19 και 32)

II. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. και λοιπών Φορέων εποπτευόμενων από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (φορείς Γενικής Κυβέρνησης), κατά περίπτωση

Δαπάνη, από τη σύσταση προσωποπαγών θέσεων στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και στους λοι-

πούς, κατά περίπτωση, φορείς που εποπτεύονται από αυτό, για τη μετάταξη/μεταφορά υπαλλήλων, στο πλαίσιο της εσωτερικής κινητικότητας του ίδιου Υπουργείου, (άρθρο 33 παρ. 3) Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός θέσεων, κ.λπ.).

III. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού του ΤΑΧΔΙΚ και των λοιπών φορέων της παρ. 2 του άρθρου 4 του ν.663/1977, καθώς και επί των προϋπολογισμών των φορέων του άρθρου 20 του ν.4058/2012 (Μετοχικό Ταμείο Στρατού και Ταμείο Αρωγής Υπάλλων Αστυνομίας Πόλεων).

Ενδεχόμενη αύξηση των δημοσίων εσόδων και των εσόδων των λοιπών ανωτέρω φορέων από την είσπραξη τυχόν επιβαλλόμενων χρηματικών ποινών και τη μετατροπή των ποινών φυλάκισης σε χρηματικές, σε περίπτωση παρακώλυσης του συγκοινωνιακού έργου από τον Ο.Α.Σ.Θ.. (άρθρο 28)

IV. Επί των προϋπολογισμών των οικείων Ο.Τ.Α. Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης (φορείς Γενικής Κυβέρνησης)

Ενδεχόμενη αύξηση του χαρτοφυλακίου των ως άνω Ο.Τ.Α., σε περίπτωση μεταβίβασης από την Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. σε αυτούς, ποσοστού έως και 49% επί του συνόλου των μετοχών της Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.. (άρθρο 19 παρ. 1)

Αθήνα, 13 Ιουλίου 2017

Η Γενική Διευθύντρια

Σταυρούλα Μηλιάκου

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

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

Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

I. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Εφάπαξ δαπάνη, από την καταβολή του μετοχικού κεφαλαίου, ποσού έξι εκατομμυρίων (6.000.000) ευρώ, για τη σύσταση της Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., με ισόποση αύξηση του χαρτοφυλακίου του Ελληνικού Δημοσίου, (άρθρο 8 παρ. 1)

2. Δαπάνη, από:

α) τη χορήγηση επιδότησης κομίστρου στην Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., η οποία εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και από την έκδοση της κοινή υπουργική απόφαση καθορισμού του κομίστρου, (άρθρο 3 παρ. 2β)

β) την καταβολή τιμήματος στους μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ. για την εξαγορά αυτού από το Ελληνικό Δημόσιο, μετά το συμπληρωστικό των απαιτήσεων του Δημοσίου και των λοιπών δικαιούχων (Οργανισμών Κοινωνικής Α-

σφάλισης, νομικών προσώπων, κ.λπ.) απέναντι στον Ο.Α.Σ.Θ.. (άρθρα 23 και 25)

3. Ενδεχόμενη δαπάνη, από:

α) τυχόν αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., το ύψος της οποίας εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, κ.λπ.), (άρθρο 8 παρ. 2)

β) τη δυνατότητα επιχορήγησης των επενδυτικών προγραμμάτων της Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και των θυγατρικών της εταιριών, (άρθρο 11 παρ. 2)

γ) τη σύσταση, στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, της Ενδούπουργικής Επιτροπής Κινητικότητας, στην περίπτωση καταβολής αποζημίωσης στα μέλη αυτής, (άρθρο 33 παρ. 6)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπιστούν από τις πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού.

4. Ενδεχόμενη απώλεια δημοσίων εσόδων, από την απαλλαγή από φόρους, τέλη, εισφορές και δικαιώματα μεταγραφής, της μεταβίβασης:

α) στην Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. όλων των περιουσιακών στοιχείων του καταργούμενου Σ.Α.Σ.Θ. (άρθρο 13 παρ. 3) και

β) στην Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε., από το Ελληνικό Δημόσιο, των περιουσιακών στοιχείων του Ο.Α.Σ.Θ., (άρθρο 26 παρ. 3), στην περίπτωση που η Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και η Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε., αντίστοιχα, δεν ενταχθούν στους φορείς Γενικής Κυβέρνησης.

Η ανωτέρω απώλεια θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού.

5. Το κόστος λειτουργίας των συνιστώμενων εταιριών, Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε. (υλοποίηση των αρμοδιοτήτων τους, καταβολή αποδοχών στο προσωπικό τους και στα μέλη των Δ.Σ., κ.λπ.), θα επηρεάζει το δημοσιονομικό αποτέλεσμα της Γενικής Κυβέρνησης, εφόσον οι εν λόγω εταιρίες ενταχθούν στους φορείς αυτής, λαμβανομένου υπ' όψιν του υφιστάμενου δημοσιονομικού κόστους λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ., ο οποίος αποτελεί φορέα της Γενικής Κυβέρνησης, (άρθρα 1, 3, 9, 14, 15, 18, 19 και 32)

II. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. και λοιπών φορέων εποπτευόμενων από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (φορείς Γενικής Κυβέρνησης), κατά περίπτωση

Δαπάνη, από τη σύσταση προσωποπαγών θέσεων στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και στους λοιπούς, κατά περίπτωση, φορείς που εποπτεύονται από αυτό, για τη μετάταξη/μεταφορά υπαλλήλων, στο πλαίσιο της εσωτερικής κινητικότητας του ίδιου Υπουργείου. (άρθρο 33 παρ. 3)

Η εν λόγω δαπάνη, η οποία εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός θέσεων, κ.λπ.), θα αντιμετωπιστεί από τις πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών των λοιπών ως άνω φορέων, κατά περίπτωση.

Αθήνα, 14 Ιουλίου 2017

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ευκλ. Τσκαλώτος

Χρ. Σπίρτζης

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ: ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:

ΥΠΗΡΕΣΙΑ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΘΕΣΗ / ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ:

ΤΗΛΕΦΩΝΟ:2106508852

E-MAIL:

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου αναδιαρθρώνονται οι αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης και θεσπίζεται γι' αυτές νέο νομικό πλαίσιο. 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, ενώ ταυτόχρονα λύεται η οικονομική συμφωνία μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), εξαγοράζεται ο τελευταίος από το Ελληνικό Δημόσιο και ρυθμίζονται όλα τα θέματα της περιουσίας που περιέρχεται αυτοδικαίως στο Δημόσιο, της εξαγοράς, της προσωρινής ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου και των θεμάτων εκκαθάρισης του σε λειτουργία. Οι αλλαγές που θεσπίζονται είναι αναγκαίες 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. Ειδικότερα:

1) Συνιστάται νέος ρυθμιστικός φορέας (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.) που υπάγεται στις διατάξεις του ν. 3429/2005 και ν.2190/1920 με σκοπό την ανάπτυξη, τον συντονισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των δημόσιων επιβατικών αστικών συγκοινωνιών λεωφορείων και μέσων, υπόγειων και επίγειων, σταθερής τροχιάς, καθώς και των θαλάσσιων μεταφορών στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης. Το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.Θ.) καταργείται και η Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. καθίσταται καθολική διάδοχος των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του Σ.Α.Σ.Θ. Ρυθμίζονται όλες οι αρμοδιότητες της Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. σχετικά με τον συντονισμό, τον έλεγχο, την εποπτεία των αστικών συγκοινωνιών καθώς και τη ρύθμιση του

εκτελούμενου συγκοινωνιακού έργου με τη θυγατρική της εταιρία Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε., η οποία αποτελεί τον εκτελεστικό φορέα και συστήνεται ομοίως με τον παρόντα νόμο. Το Ελληνικό Δημόσιο αποτελεί το μοναδικό μέτοχο της εταιρίας.

2) Συνιστάται νέος εκτελεστικός φορέας (Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε.) που υπάγεται στις διατάξεις του ν. 3429/2005 και ν.2190/1920. Η Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε. αποτελεί θυγατρική της εταιρίας Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και αναλαμβάνει την εκτέλεση του αστικού συγκοινωνιακού έργου στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης με λεωφορεία και μέσα υπόγειας και επίγειας σταθερής τροχιάς (ΜΕΤΡΟ, ΤΡΑΜ). Το συγκοινωνιακό έργο με λεωφορεία αναλαμβάνεται από την Α.ΣΥ.Θ. με τη λήξη της προσωρινής ανάθεσης του έργου στον Ο.Α.Σ.Θ, όπως ειδικότερα ρυθμίζεται στις διατάξεις του νομοσχεδίου. Στους σκοπούς και αρμοδιότητες της εταιρίας είναι η συνεργασία τόσο με την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε όσο και με τον Ο.Α.Σ.Θ για τα θέματα συντονισμού του συγκοινωνιακού έργου. Προβλέπεται η δυνατότητα μεταβίβασης μέχρι του ποσοστού σαράντα εννέα τοις εκατό (49%) του μετοχικού κεφαλαίου στους Ο.Τ.Α. της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης.

3) Λύεται η από 30.4.2001 οικονομική συμφωνία του Ελληνικού Δημοσίου με τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ) και όλη η περιουσία του Ο.Α.Σ.Θ. περιέρχεται αυτοδικαίως στο Ελληνικό Δημόσιο κατά τη ρητή πρόβλεψη του άρθρου δεύτερου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας. Η περιουσία παραμένει στην κατοχή του Ο.Α.Σ.Θ. για τις ανάγκες του συγκοινωνιακού έργου με τα λεωφορεία, το οποίο ανατίθεται προσωρινά στον Ο.Α.Σ.Θ, προκειμένου να προετοιμαστεί και ολοκληρωθεί η αναγκαία υποδομή στην Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε. ώστε να αναλάβει το συγκοινωνιακό έργο, το αργότερο μέχρι 3.12.2019.

4) Εξαγοράζεται ο Ο.Α.Σ.Θ από το Ελληνικό Δημόσιο, δυνάμει του άρθρου 106 και της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του Συντάγματος. Θεσπίζεται, βάσει της Συνταγματικής διάταξης του άρθρου 106, η διαδικασία αποτίμησης της αξίας της επιχείρησης και η αποζημίωση των πρώην μετόχων. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης τίθεται σε εκκαθάριση εν λειτουργία ο Ο.Α.Σ.Θ. Καθορίζεται η διαδικασία της εκκαθάρισης εν λειτουργία αλλά και η διαδικασία λειτουργίας και παροχής του αστικού συγκοινωνιακού έργου από τον Ο.Α.Σ.Θ καθ' όλο το χρονικό διάστημα της προσωρινής ανάθεσης. Τίθενται διατάξεις που έχουν σκοπό τη διαφύλαξη του δημόσιου συμφέροντος σχετικά με την προστασία της περιουσίας του Δημοσίου και την απρόσκοπτη λειτουργία του συγκοινωνιακού έργου

Τέλος, ρυθμίζονται τα θέματα του προσωπικού του καταργούμενου Σ.Α.Σ.Θ. αλλά και του Ο.Α.Σ.Θ, όπου μεταφέρονται αυτοδικαίως στις εταιρίες Α.ΣΥ.Θ. και Ο.Σ.Ε.Θ. αντίστοιχα και υπάγονται στο μισθολογικό καθεστώς του ν. 4354/2015

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

1. Εισάγονται ρυθμίσεις που αφορούν το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και ειδικότερα:

Α) ρυθμίσεις για τη στελέχωση των εταιριών Ο.Σ.Ε.Θ Α.Ε. και Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε. δια της μεταφοράς προσωπικού από ΔΕΚΟ του κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005, αλλά και μεταφορά προσωπικού μεταξύ των δύο εταιριών (Ο.Σ.Ε.Θ. και Α.ΣΥ.Θ.)

Β) θεσπίζεται εσωτερική κινητικότητα για την κάλυψη υπηρεσιακών αναγκών μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, των γενικών γραμματειών, αυτοτελών υπηρεσιών, ανεξάρτητων αρχών, νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, δημοσίων επιχειρήσεων, άπαντα εποπτείας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

2.

3.

A: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

1.1. Περιγράψτε το πρόβλημα (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλο), το οποίο καθιστά αναγκαία την προώθηση και ψήφιση της αξιολογούμενης ρύθμισης

Η ανάγκη εκσυγχρονισμού και αποτελεσματικότερης λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, δεδομένης και της προετοιμασίας για τη λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης, αλλά και εφαρμογής, του Ευρωπαϊκού Θεσμικού Πλαισίου, όπως καθορίστηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007, επιβάλλουν την ανασυγκρότηση όλου του ρυθμιστικού και εκτελεστικού πλαισίου των αστικών συγκοινωνιών. Ο υφιστάμενος εποπτικός φορέας Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.) δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις παραπάνω απαιτήσεις, αντιθέτως από την εν γένει λειτουργία του αποδείχθηκε ότι απέτυχε στα καθήκοντα ρυθμιστικού – εποπτικού φορέα. Ομοίως, το παρεχόμενο μέχρι σήμερα συγκοινωνιακό έργο με λεωφορεία από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.) είναι χαμηλού επιπέδου, ενώ η άρνηση των διοικήσεων του να εφαρμόσουν το κοινοτικό και εθνικό πλαίσιο των κανονισμών αναθέσεων και προμηθειών, τα διεθνή λογιστικά πρότυπα και τις κείμενες διατάξεις μισθών και επιδομάτων του προσωπικού του, οδήγησαν σε ελλείμματα τον Οργανισμό καθώς και σε συνεχείς εργασιακές κινητοποιήσεις οδηγώντας σε πλήρη διακοπή του συγκοινωνιακού έργου και προκαλώντας κοινωνική αναστάτωση και οικονομική ζημία στους κατοίκους, εμπόρους και επαγγελματίες στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης. Υφίσταται, ταυτόχρονα, κατεπείγουσα ανάγκη προστασίας της εθνικής οικονομίας, λαμβανομένου ιδιαίτερα υπόψη του ασφυκτικού πλαισίου δημοσιονομικής προσαρμογής και της ανάγκης μείωσης των δημοσίων δαπανών καθόσον η συνέχιση λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ. με οφειλές προς το δημόσιο, ασφαλιστικά ταμεία και τρίτους και με ελλείμματα επί των αποθεματικών του, επιβαρύνει υπέρμετρα το Ελληνικό Δημόσιο. Τέλος, κατ εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 έχει λήξει η οικονομική συμφωνία Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. περί της ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου με λεωφορεία και επομένως, εκτός των άλλων, απαιτείται η άμεση ρύθμιση των θεμάτων εκτέλεσης του έργου, δίχως να διαταραχθεί η κοινωνική ειρήνη και η οικονομική ζωή της περιοχής

1.2. Αναφέρατε τους στόχους που επιδιώκει η αξιολογούμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνοντας επιπλέον τυχόν ποσοτικοποιημένα και ποιοτικά στοιχεία των επιδιωκόμενων στόχων και αποτελεσμάτων

Οι στόχοι των ρυθμίσεων είναι οι εξής:

- 1) Εκσυγχρονισμός και αποδοτικότερος συντονισμός όλων των αστικών συγκοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης
- 2) Ποιοτικές αστικές συγκοινωνίες, μέσω ενός ολοκληρωμένου και αποδοτικού συστήματος μεταφορών υψηλού επιπέδου
- 3) Προστασία της Εθνικής Οικονομίας

4) Εναρμόνιση 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

1.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις κοινωνικές και οικονομικές ομάδες που επηρεάζει άμεσα και αυτές που επηρεάζει έμμεσα η αξιολογούμενη ρύθμιση και προσδιορίστε τον λόγο της επιρροής

Τους κατοίκους, εμπόρους και επαγγελματίες της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης. Θα απαλειφτούν συχνά φαινόμενα ταλαιπωρίας του επιβατικού κοινού από την έλλειψη της αστικής συγκοινωνίας αλλά και τη μη προσήκουσα παροχή του συγκοινωνιακού έργου καθώς και η οικονομική ζημία που προκαλείται στους εργαζόμενους, στους εμπόρους και επαγγελματίες από τις παραπάνω αιτίες

2. Καταλληλότητα

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών

Το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο έχει ως πρότυπο το ρυθμιστικό πλαίσιο και τη λειτουργία του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας (Ο.Α.Σ.Α) και των θυγατρικών του

2.2. Αναφέρατε τουλάχιστον ένα παράδειγμα αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΟΟΣΑ (εφόσον υπάρχει) και αιτιολογήστε τον λόγο για τον οποίο επιλέξατε τη συγκεκριμένη χώρα.

2.3. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της

1) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών: αα) καθορίζονται οι προδιαγραφές εγκατάστασης στάσεων, σταθμαρχείων ή άλλων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού στη Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, ββ) καθορίζονται τα πρότυπα σχέδια συμβάσεων προς χρήση από την Ο.Σ.Ε.Θ. και την Α.ΣΥ.Θ. σύμφωνα με την περίπτωση κ της παραγράφου 1, γγ) εξειδικεύονται, τροποποιούνται ή αντικαθίστανται οι δείκτες έργου, κόστους και ποιότητας, που αναφέρονται στην περίπτωση κ της παραγράφου 1, οι οποίοι λαμβάνονται υπόψη για τη σύναψη των σχετικών συμβάσεων μεταξύ Ο.Σ.Ε.Θ και Α.ΣΥ.Θ., δδ) θεσπίζονται νέοι ή πρόσθετοι δείκτες, καθορίζεται η βαρύτητα εκάστου δείκτη και ρυθμίζεται κάθε άλλο σχετικό θέμα, εε) καθορίζονται οι κυρώσεις, τα χρηματικά πρόστιμα και η διαδικασία επιβολής και είσπραξης επί των παραβάσεων των παρόχων του συγκοινωνιακού έργου σχετικά με τον έλεγχο και την εποπτεία από την Ο.Σ.Ε.Θ.

2) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από πρόταση της Ο.Σ.Ε.Θ., καθορίζεται το κόμιστρο στους φορείς που εκτελούν το

συγκοινωνιακό έργο, η επιδότησή του για λόγους κοινωνικής προστασίας, η διαδικασία και ο χρόνος είσπραξης της επιδότησης και κάθε άλλο θέμα σχετικά με το κόμιστρο και την επιδότησή του.

3) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, ύστερα από εισήγηση της Ο.Σ.Ε.Θ., καθορίζονται οι αρμοδιότητες της τελευταίας που ασκούνται στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης παράλληλα με τις αρμοδιότητες των υφιστάμενων υπηρεσιών, στο πλαίσιο του ν. 4070/2012 (Α' 82) και του π.δ. 244/1987 (Α' 104)

4) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να μεταβάλλεται η γεωγραφική περιοχή ευθύνης της Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.

5) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών διορίζονται τα διοικητικά Συμβούλια της Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε. καθώς και παύονται αζημίως και αντικαθίσταται

6) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών τίθενται σε ισχύ οι εσωτερικοί κανονισμοί λειτουργίας της Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε.

7) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ανατίθεται η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου του Μετρό Θεσσαλονίκης στην Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε.

8) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών εγκρίνεται η μεταβίβαση μετοχών της Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε. στους Ο.Τ.Α.

9) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης των διοικητικών συμβουλίων που συντάσσουν τα καταστατικά, εγκρίνεται και κυρώνεται το αρχικό καταστατικό της εταιρίας «Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.» και το αρχικό καταστατικό της εταιρίας «Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε.».

10) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα από την εξαγορά του Ο.Α.Σ.Θ. για τη διαδικασία είσπραξης του τιμήματος από τους μετόχους.

11) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών ανατίθεται το συγκοινωνιακό έργο στην Α.ΣΥ.Θ. και μεταβιβάζεται σε αυτήν όλη η κινητή και ακίνητη περιουσία που περιήλθε από τον Ο.Α.Σ.Θ. στο Ελληνικό Δημόσιο.

12) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από πρόταση της Ο.Σ.Ε.Θ., καθορίζονται οι περιοχές στις οποίες θα παρέχεται το συγκοινωνιακό έργο, χαρακτηρίζονται ως αστικές οι περιοχές παροχής του συγκοινωνιακού έργου και ρυθμίζεται κάθε άλλο θέμα που αφορά την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου από την Α.ΣΥ.Θ.

13) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ., μπορεί να καταργείται ή τροποποιείται κάθε Κανονισμός που αφορά στον Ο.Α.Σ.Θ. πλην του Κανονισμού Προσωπικού όπου απαιτείται να προηγηθεί διαβούλευση των οργάνων του Ο.Α.Σ.Θ. με το σωματείο εργαζομένων.

14) Με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του εποπτεύοντος Υπουργού μετατάσσονται, μεταφέρονται και αποσπώνται υπάλληλοι από Ν.Π.Ι.Δ. και ΔΕΚΟ του κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005 υπό τις προβλεπόμενες ρυθμίσεις στο άρθρο 32 του σχεδίου νόμου

15) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετατάσσονται και μεταφέρονται υπάλληλοι μεταξύ όλων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, των γενικών γραμματειών, αυτοτελών δημόσιων υπηρεσιών, ανεξάρτητων αρχών, νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου και δημόσιων επιχειρήσεων ή ανώνυμων εταιρειών, άπαντα εποπτείας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, υπό τις προβλεπόμενες ρυθμίσεις του άρθρου 33 του σχεδίου νόμου

16) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης όλο το προσωπικό του Ο.Α.Σ.Θ. μεταφέρεται στην Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε., σε θέση αντίστοιχη με το χρόνο υπηρεσίας του και σύμφωνα με τα τυπικά προσόντα και τον κλάδο ειδικότητάς του

3. Συνέπειες στην Οικονομία

3.1 Αναφέρατε αναλυτικά ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση

Εταιρίες παροχής και εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου

3.2 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στη δομή της αγοράς

3.3 Μετρήστε το κόστος εγκατάστασης για νέες επιχειρήσεις πριν και μετά την αξιολογούμενη ρύθμιση, με την χρήση του «τυποποιημένου μοντέλου κόστους»

3.4 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της προτεινόμενης ρύθμισης στις λειτουργίες της παραγωγής και του μάρκετινγκ των επιχειρήσεων

3.5. Αναφέρατε αναλυτικά και αιτιολογήστε την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

3.6. Προσδιορίστε το διοικητικό βάρος των επιχειρήσεων που προκαλεί ή αφαιρεί η προτεινόμενη ρύθμιση, εφαρμόζοντας το «τυποποιημένο μοντέλο κόστους»

3.7 Προσδιορίστε ειδικότερα και μετρήστε αναλυτικά και ξεχωριστά το κόστος και τα οφέλη που θα προκύψουν από την προτεινόμενη ρύθμιση για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις

Ο εκσυγχρονισμός των αστικών συγκοινωνιών και ο αποδοτικότερος συντονισμός και έλεγχος όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης αφενός θα εξαλείψει κάθε οικονομική ζημία από τη μη προσήκουσα λειτουργία της αστικής συγκοινωνίας με λεωφορεία και κάθε ταλαιπωρία και οικονομική επιβάρυνση των εργαζόμενων και εν γένει των κατοίκων της περιοχής, αφετέρου η ομαλή και σύγχρονη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών θα τονώσει την αγοραστική κίνηση

3.8. Προσδιορίστε αναλυτικά τα οφέλη ή την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, που αναμένεται να προκληθούν από την εξεταζόμενη ρύθμιση

Παύει η υπέρμετρη και δυσανάλογη με το παρεχόμενο συγκοινωνιακό έργο οικονομική επιβάρυνση του Ελληνικού Δημοσίου από τη μέχρι σήμερα λειτουργία του ελλειμματικού και κοστοβόρου Ο.Α.Σ.Θ. καθόσον ο τελευταίος, μη εφαρμόζοντας το κοινοτικό και εθνικό πλαίσιο διαγωνισμών και προμηθειών και τη νομοθεσία για τις μισθολογικές παροχές και τις διαδικασίες προσλήψεων του προσωπικού του, επιβάρυνε υπέρμετρα το Ελληνικό Δημόσιο αφού βάσει της οικονομικής συμφωνίας υπολογίζονταν στις αντισταθμιστικές καταβολές όλα τα έξοδα και δαπάνες Ο.Α.Σ.Θ.

3.9. Προσδιορίστε αναλυτικά τυχόν συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην εθνική οικονομία

Θα προστατευθεί και ωφεληθεί η εθνική οικονομία.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

4.1. Αναφέρατε τις προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά

Οι αποδοτικότερες και ποιοτικότερες αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης θα συμβάλλουν στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και ιδίως των εργαζομένων, των φοιτητών, των μαθητών.

4.2. Αναφέρατε τα σημερινά δεδομένα για κάθε ένα τομέα και κάθε μία κοινωνική ομάδα που επηρεάζονται από την αξιολογούμενη ρύθμιση, όπως αυτά προκύπτουν από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

4.3. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον πολίτη από την προτεινόμενη ρύθμιση

4.4. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οποία επιφέρουν βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη

4.5. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, που απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες

Με τις διατάξεις των άρθρων 1 έως 13 του κεφαλαίου Α' του προτεινόμενου σχεδίου νόμου επιτυγχάνεται ο συντονισμός, ο σχεδιασμός, ο έλεγχος και η εποπτεία από ένα μόνον φορέα όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς, που θα έχει ως αποτέλεσμα την αποδοτικότερη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών με απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών αλλά και τη μείωση του λειτουργικού κόστους.

Με τις διατάξεις των άρθρων 14 έως 20 του κεφαλαίου Β' η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου με όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς συγκεντρώνεται σε έναν φορέα, που θα έχει ως αποτέλεσμα την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών αλλά και τη μείωση του λειτουργικού κόστους.

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

5.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των περιβαλλοντικών κινδύνων

5.2. Αναφέρατε περιληπτικά τα βασικά σημεία της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την προτεινόμενη ρύθμιση (εφόσον υπάρχει)

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

6.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βελτίωση της λειτουργίας και της αποδοτικότητας της Δημόσιας Διοίκησης

6.2. Αναφέρατε τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης στον τρόπο απονομής της Δικαιοσύνης (εφόσον υπάρχουν)

7. Νομιμότητα

7.1 Αναφέρατε το πλαίσιο διατάξεων του Συντάγματος στο οποίο ενδεχομένως εντάσσεται η προτεινόμενη ρύθμιση

Άρθρο 106 και παρ. 1 άρθρο 5 του Συντάγματος σε ο,τι αφορά το άρθρο 23 και επόμενα του κεφαλαίου Δ' του σχεδίου νόμου

7.2. Αναφέρατε τυχόν νομολογία των εθνικών δικαστηρίων και ιδίως του Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου, του Συμβουλίου της Επικρατείας, του Αρείου Πάγου ή του Ελεγκτικού Συνεδρίου που αφορά θέματα συναφή με την προτεινόμενη ρύθμιση

7.3. Αναφέρατε τις σχετικές διατάξεις και προβλέψεις του ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων που έχει κυρώσει η Ελλάδα, όπως επίσης και τυχόν νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Κανονισμός 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)

7.4. Αναφέρατε τυχόν σχετικές προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου

8. Αρμοδιότητα

8.1. Αναφέρατε τα υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας

Συναρμόδια Υπουργεία :

- 1) Υπουργείο Εσωτερικών επί των θεμάτων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σε σχέση με τους δύο νέους φορείς
- 2) Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης επί των θεμάτων καταχώρισης των καταστατικών των φορέων στο Γ.Ε.ΜΗ. της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου και Προστασίας Καταναλωτή.
- 3) Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων επί των θεμάτων δικαιοδοσίας και διαδικασίας καθορισμού του τιμήματος εξαγοράς του Ο.Α.Σ.Θ. και της δικαιοδοσίας και διαδικασίας επίλυσης όλων των διαφορών μεταξύ των πρώην μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ. και του Ελληνικού Δημοσίου
- 4) Υπουργείο Οικονομικών επί των ρυθμίσεων που αφορούν: α) τη σύσταση, μετοχικό κεφάλαιο, συγκρότηση και λειτουργία της Ο.Σ.Ε.Θ Α.Ε., β) τη σύσταση, συγκρότηση και λειτουργία της Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε. και της εγκρίσεως μεταβίβασης του μειοψηφικού πακέτου μετοχών στους Ο.Τ.Α., γ) των ρυθμίσεων επί των αρμοδιοτήτων της Ο.Σ.Ε.Θ Α.Ε. στα επιβατικά δημόσιας χρήσης αυτοκίνητα δ) της έγκρισης και κύρωσης των καταστατικών των εταιριών ε) των θεμάτων που αφορούν το κόμιστρο και την κοινωνική πολιτική κόμιστρο, στ) στα αναπτυξιακά- επενδυτικά προγράμματα της Ο.Σ.Ε.Θ Α.Ε. ζ) της μεταβιβασθείσας περιουσίας του Σ.Α.Σ.Θ στην Ο.Σ.Ε.Θ Α.Ε., η) της περιουσίας που περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο από τον Ο.Α.Σ.Θ. και εν συνεχεία της μεταβίβασης της περιουσίας στην Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε., θ) της εξαγοράς του Ο.Α.Σ.Θ. ι) της συγκρότησης του Διοικητικού Συμβουλίου Ο.Α.Σ.Θ. και λειτουργίας του, κ) των θεμάτων ειδικής εκκαθάρισης εν λειτουργία του Ο.Α.Σ.Θ, λ) επί των εν γένει δημοσιονομικών και φορολογικών θεμάτων
- 5) Υπουργείο Διοικητικής Ανασυγκρότησης επί του νομικού πλαισίου μεταφοράς του προσωπικού Ο.Α.Σ.Θ. στην Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε. και μετατάξεων/μεταφορών/αποσπάσεων των εταιριών του κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005 προς τους δύο νέους φορείς καθώς και του νομικού πλαισίου εσωτερικής μετακίνησης υπαλλήλων όλων των εποπτευόμενων οργανισμών, ανεξάρτητων αρχών, υπηρεσιών εντός Γενικής Κυβέρνησης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
- 6) Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας επί των καθορισμών χρήσεων γης για το συγκοινωνιακό έργο

8.2. Αναφέρατε τις οργανικές μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης

8.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση

8.4. Σε περίπτωση που η προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπει τη σύσταση νέου φορέα, υπηρεσίας, νομικού προσώπου, επιτροπής, συμβουλίου ή άλλου συλλογικού οργάνου, αναφέρατε συνοπτικά τη γνωμοδότηση της Διυπουργικής Επιτροπής της απόφασης Πρωθυπουργού Υ189/18-7-2006 (ΦΕΚ Β' 953) και επισυνάψτε τη μελέτη σκοπιμότητας και την οικονομοτεχνική μελέτη

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

9.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

9.2. Προσδιορίστε τις διατάξεις που τροποποιεί, αντικαθιστά ή καταργεί η προτεινόμενη ρύθμιση και ιδίως αναφέρατε εάν υπάρχει ήδη κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη

9.3. Αναφέρατε τις εν γένει βελτιώσεις που επιφέρει η προτεινόμενη ρύθμιση στην έννομη τάξη και ειδικά τις διατάξεις που κωδικοποιεί ή απλουστεύει

9.4. Προσδιορίστε τις διατάξεις της προτεινόμενης ρύθμισης που τροποποιούν εμμέσως υφιστάμενες ρυθμίσεις, χωρίς να τις καταργούν ρητώς και αιτιολογήστε την επιλογή αυτή

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

10.1. Αναφέρατε αναλυτικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που κλήθηκαν να λάβουν μέρος στην διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση

10.2. Περιγράψτε αναλυτικά τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη

10.3. Αναφερθείτε στα αποτελέσματα της διαβούλευσης, αναφέροντας επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της

10.4. Αναφέρατε τον σχεδιασμό που έχει γίνει για τον κοινωνικό διάλογο και τη διαβούλευση και στο στάδιο της εφαρμογής της προτεινόμενης ρύθμισης

Β: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική Αξιολόγηση

11.1 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει κάθε μία «άλλη διάταξη» που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου.

11.2 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά τους λόγους για τους οποίους κάθε «άλλη διάταξη» είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το αντίστοιχο πρόβλημα.

11.3 Αναφέρατε χωριστά για κάθε μία «άλλη διάταξη» τους λόγους για τους οποίους έχει συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου.

11.4. Αναφέρατε χωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες κάθε μίας «άλλης διάταξης», συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών στην οικονομία, την κοινωνία και τους πολίτες και στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον.

11.5. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε «άλλης διάταξης».

12. Διαφάνεια και Διαβούλευση

12.1. Αναφέρατε επιγραμματικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία προτεινόμενη «άλλη διάταξη», τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη, αιτιολογώντας τις επιλογές αυτές.

12.2. Αναφέρατε επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της και προσαρτήστε στο παρόν τις απόψεις των φορέων που έλαβαν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία «άλλη διάταξη» χωριστά.