

## Τέλος ο ΟΑΣΘ και το ΣΑΣΘ, ιδρύονται η ΟΣΕΘ και η ΑΣΥΘ. Οι νέες αστικές συγκοινωνίες της Θεσ/νίκης

2017/07/07 10:31 στην κατηγορία MMM

Παρουσιάστηκε στη Θεσσαλονίκη το νομοσχέδιο για τις αστικές συγκοινωνίες της πόλης, το οποίο προβλέπει την ειδική εκκαθάριση του ΟΑΣΘ και την κατάργηση του ΣΑΣΘ, αλλά και τη δημιουργία της εταιρείας «**Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία**» (**Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.**) και διακριτικό τίτλο «**ΟΣΕΘ Α.Ε.**» και της θυγατρικής «**Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία (Α.Σ.Υ.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 (αναλυτικά το σχέδιο νόμου: [OASTHNOMOSXEDIO](#)).

Ο υπουργός Μεταφορών Χ. Σπίρτζης αναφέρθηκε στους βασικούς άξονες του νέου νομοσχεδίου, σε συνέντευξη Τύπου που παραχώρησε χθες το απόγευμα στο υπουργείο Μακεδονίας – Θράκης. Παράλληλα, αναφέρθηκε στα αποτελέσματα της συνάντησης που πραγματοποίησε νωρίτερα με τον Βούλγαρο ομόλογό του, κ. Ιβήλο Μοσκόφσκι.

Η συνέντευξη Τύπου διεξήχθη παρουσία του υφυπουργού Εξωτερικών κ. Γιάννη Αμανατίδη, του αν. υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας κ. Σωκράτη Φάμελλου, της Προϊσταμένης στο Γραφείο Θεσσαλονίκης της Γενικής Γραμματείας Πρωθυπουργού κ. Κατερίνας Νοτοπούλου, του Γενικού Γραμματέα Υποδομών και Μεταφορών κ. Θάνου Βούρδα και του βουλευτή και τέως υπουργού κ. Δημήτρη Μάρδα.

### Οι βασικές διατάξεις του σχεδίου νόμου

Εξαγοράζεται από το Ελληνικό Δημόσιο το νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου «**Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης**» (Ο.Α.Σ.Θ).

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.

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.

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.

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και μέχρι τον κατά την παρ. 4 διορισμό οργάνων, η δράση και οι αρμοδιότητες των υφιστάμενων κατά τη δημοσίευση 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 ανάληψη 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.

Κατά την πρώτη συνεδρίαση του, το Διοικητικό Συμβούλιο **αναθέτει με διεθνή διαγωνισμό σε ελεγκτική εταιρία την αποτίμηση της αξίας της επιχείρησης** και τη διενέργεια των πράξεων της παρ. 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 22 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.

Η ελεγκτική εταιρεία υποβάλει, εντός έξι μηνών από την ανάθεση και σύμφωνα με όσα ορίζονται στη 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.

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.

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.

### **Προβλέπει επίσης πως:**

Από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως λύεται, λόγω παρόδου του χρονικού διαστήματος που ορίζεται στο άρθρο 8 παρ. 3 περ. δ' του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, 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 παρ. 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 και 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 επ' αυτών.

#### **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 αντικείμενου 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 με το ν. 2898/2001 (Α' 71) και ν. 3897/2010 (Α' 208), υπάγεται στους σκοπούς και διατάξεις του παρόντος νόμου.

Οι πόροι της Ο.Σ.Ε.Θ. προέρχονται από **την ετήσια είσπραξη δύο τοις εκατό (2%)** εκ του συνόλου των εσόδων από τη παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών (κόμιστρα, αντισταθμιστική καταβολή, κρατικές επιδοτήσεις, διαφημίσεις), την εκμετάλλευση υπηρεσιών και δεδομένων τηλεματικής, υπηρεσιών συγκοινωνιακού έργου, καθώς και την εκμετάλλευση της περιουσίας της.

Σύμφωνα με το σχέδιο νόμου: Εξαγοράζεται από το Ελληνικό Δημόσιο το νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης» (Ο.Α.Σ.Θ). 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.

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. 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. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και μέχρι τον κατά την παρ. 4 διορισμό οργάνων, η δράση και οι αρμοδιότητες των υφιστάμενων κατά τη δημοσίευση 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.

Κατά την πρώτη συνεδρίαση του, το Διοικητικό Συμβούλιο αναθέτει με διεθνή διαγωνισμό σε ελεγκτική εταιρία την αποτίμηση της αξίας της επιχείρησης και τη διενέργεια των πράξεων της παρ. 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 22 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.

Η ελεγκτική εταιρεία υποβάλει, εντός έξι μηνών από την ανάθεση και σύμφωνα με όσα ορίζονται στη 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. 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 ίδιου 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.

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.

Προβλέπει επίσης πως: Από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως λύεται, λόγω παρόδου του χρονικού διαστήματος που ορίζεται στο άρθρο 8 παρ. 3 περ. δ' του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, 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 παρ. 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 και 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 επ' αυτών.

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 όμοιου 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 με το ν. 2898/2001 (Α' 71) και ν. 3897/2010 (Α' 208), υπάγεται στους σκοπούς και διατάξεις του παρόντος νόμου. Οι πόροι της Ο.Σ.Ε.Θ. προέρχονται από την ετήσια είσπραξη δύο τοις εκατό (2%) εκ του συνόλου των εσόδων από τη παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών (κόμιστρα, αντισταθμιστική καταβολή, κρατικές επιδοτήσεις, διαφημίσεις), την εκμετάλλευση υπηρεσιών και δεδομένων τηλεματικής, υπηρεσιών συγκοινωνιακού έργου, καθώς και την εκμετάλλευση της περιουσίας της.

## **Η ομιλία του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών**

Σας ευχαριστούμε για την ανταπόκριση. Έγινε σήμερα συνάντηση με τον Υπουργό Μεταφορών της Βουλγαρίας κ. Ιβσήλο Μοσκόφσκι και στελέχη το Υπουργείου Μεταφορών της Βουλγαρίας. Από την ελληνική πλευρά ήμουν εγώ, ο Γενικός Γραμματέας Μεταφορών και Υποδομών, κ. Θάνος Βούρδας και ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, ο κ. Διονέλης αλλά και στελέχη του Υπουργείου Μεταφορών. Η συνάντηση έγινε με κύρια θέματα την περαιτέρω συνεργασία στις Συνδυασμένες και Διατροπικές Μεταφορές αλλά και στις Υποδομές που απαιτούνται και είναι αναγκαίες προς όφελος των δυο χωρών.

Δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στους σιδηροδρομικούς άξονες και στα εμπορευματικά

κέντρα. Κινούμαστε στην κατεύθυνση υλοποίησης ενιαίου έργου νέων Σιδηροδρομικών Αξόνων των δυο χωρών και πολύ σύντομα θα γίνουν επίσημες ανακοινώσεις.

Το δεύτερο θέμα που θέλουμε να σας ενημερώσουμε, αφορά τις Αστικές Συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Για εμάς, οι Αστικές Συγκοινωνίες δεν αποτελούν απλά έναν τομέα μεταφορικού έργου, αλλά έναν τομέα άσκησης κοινωνικής πολιτικής, βελτίωσης της ποιότητας ζωής των πολιτών, της καθημερινότητάς μας και ταυτόχρονα, έναν κρίσιμο τομέα περιβαλλοντικής πολιτικής, έναν τομέα ενταγμένο στο σχέδιο για την παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας και της δίκαιης ανάπτυξης που υπηρετούμε. Έχουμε όραμα και σχέδιο και για τη χώρα και για τις αστικές συγκοινωνίες.

Ο αγώνας για ποιοτικές κι επαρκείς Αστικές Συγκοινωνίες, για κοινωνική πολιτική μέσα από τις Αστικές Συγκοινωνίες, για την ίδρυση μονάδων κατασκευής σύγχρονων λεωφορείων και παραγωγικών μονάδων στη χώρα μας, απαιτεί συγκεκριμένο σχέδιο και προοδευτικές πολιτικές.

Πολιτικές, που σέβονται τον πολίτη, ιδιαίτερα σε εποχές οικονομικής κρίσης σαν κι αυτή που ζούμε. Και βέβαια, σέβονται τον άνεργο, τον αδύναμο. Σέβονται το κάθε ευρώ του κρατικού προϋπολογισμού. Σέβονται, τέλος, την πόλη, τις ανάγκες της και το αστικό περιβάλλον.

Όπως γνωρίζετε, δεν υπήρξε άλλη περίοδος όπως των δύο τελευταίων χρόνων και άλλη κυβέρνηση που να προχώρησε και να υλοποίησε τόσο εκτεταμένες συζητήσεις και διαβούλευση με όλους τους φορείς της πόλης για τις Αστικές Συγκοινωνίες.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τον ουσιαστικό διάλογο, την πραγματική διαβούλευση που έγινε, το δημόσιο συμφέρον, το Ευρωπαϊκό Δίκαιο και το Σχέδιο Παραγωγικής Ανασυγκρότησης της χώρας, με εντολή του Πρωθυπουργού Αλέξη Τσίπρα, καταθέσαμε σχέδιο νόμου στο Κοινοβούλιο που αφορά τις Αστικές Συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης.

Το σχέδιο νόμου θα σας δοθεί. Προβλέπει την ίδρυση δύο νέων δημόσιων φορέων, τον Ο.Σ.Ε.Θ και τον Α.ΣΥ.Θ. Ο ΟΣΕΘ είναι ο Εποπτικός Φορέας, έχει τον έλεγχο, την εποπτεία, το συντονισμό όλων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς της πόλης και της Περιφερειακής Ενότητας: λεωφορεία, μετρό, τραμ, θαλάσσιες συγκοινωνίες, αστικά ΚΤΕΛ και παράλληλα επίσης, με την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, τον έλεγχο των αγοραίων ταξί.

Ο Α.ΣΥ. Θ είναι ο Φορέας Λειτουργίας, αναλαμβάνει το έργο της λειτουργία των λεωφορείων και στη συνέχεια και του μετρό και ξεκινά τη λειτουργία του μόλις διαπιστώσουν τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΣΕΘ και του ΟΑΣΘ ότι έχει

την κατάλληλη υποδομή. Αυτό προβλέπεται να γίνεται το αργότερο στις 3 Δεκεμβρίου του 2019.

Ο μέτοχος της Α.Σ.Υ.Θ είναι ο Ο.Σ.Ε.Θ, μπορεί να μεταβιβάσει ως το 49% των μετοχών στους ΟΤΑ της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης. Στα Διοικητικά Συμβούλια των δυο Φορέων, θα συμμετέχουν εκπρόσωποι του Α' και Β' βαθμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Στον Ο.Σ.Ε.Θ, στον Εποπτικό Φορέα, θα συμμετάσχει και εκπρόσωπος των Κοινωνικών Φορέων της πόλης και των Επιμελητηρίων.

Για το μεταβατικό διάστημα ίδρυσης και λειτουργίας του Φορέα Λειτουργίας λάβαμε υπ' όψιν τα αρνητικά φαινόμενα λειτουργίας του ΟΑΣΘ, το Ευρωπαϊκό Δίκαιο και τον Κανονισμό, την υπάρχουσα σύμβαση μεταξύ του ΟΑΣΘ και του Ελληνικού Δημοσίου, τις αδυναμίες καταβολής ακόμη και των δεδουλευμένων των εργαζομένων στον ΟΑΣΘ, αλλά και τις μεγάλες οφειλές που υπάρχουν στο Δημόσιο και τις Τράπεζες, παρά την επιδότηση εκατοντάδων εκατομμυρίων κάθε χρόνο. Και βέβαια, τη διαφύλαξη της απρόσκοπτης και συνεχούς παροχής αστικής συγκοινωνίας στη Θεσσαλονίκη.

Μ' αυτές τις προβλέψεις, στο σχέδιο νόμου διαπιστώνεται η λύση της σύμβασης του Ελληνικού Δημοσίου με τον ΟΑΣΘ, δυνάμει της παραγράφου Δ3 του άρθρου Β' του Κανονισμού 1370/07. Δηλαδή σύμφωνα με τις μεταβατικές διατάξεις του Κανονισμού, η ανώτατη διάρκεια ισχύος της σύμβασης του 2001, έχει παρέλθει, προβλέπεται 15ετία.

Η δε παράταση της σύμβασης με την 11/1/2008 τροποποιητική σύμβαση που κυρώθηκε με το Ν. 3652/08, είναι αόριστη και αντίκειται στις ανωτέρω διατάξεις του Κανονισμού.

Επίσης, μεταβιβάζεται αυτοδικαίως όλη η περιουσία του ΟΑΣΘ στο Ελληνικό Δημόσιο, δυνάμει του άρθρου που προβλέπεται στη σύμβαση της 30/4/2001, οικονομικής συμφωνίας. Η περιουσία παραμένει στην κατοχή του ΟΑΣΘ για τους σκοπούς της προσωρινής ανάθεσης σ' αυτόν, του συγκοινωνιακού έργου, δηλαδή μέχρι τις 3/12/2019.

Σύμφωνα με το άρθρο 106 και το άρθρο 5 του Συντάγματος, ο ΟΑΣΘ αποκτά δημόσιο χαρακτήρα, δηλαδή αποϊδιωτικοποιείται, από ένα κρατικοδίαιτο μονοπώλιο 60 χρόνων. Στο Σχέδιο Νόμου προβλέπονται και ρυθμίζονται οι διαδικασίες αποτίμησης της επιχείρησης και ρυθμίζεται και η διαδικασία εκκαθάρισης του ΟΑΣΘ.

Θα ήθελα να σας πω ότι στα άρθρα 106 και άρθρο 5 του Συντάγματος, προβλέπεται το αναφαίρετο δικαίωμα στο κράτος να συντονίζει την οικονομική δραστηριότητα στη χώρα και να επεμβαίνει δραστικά, προστατεύοντας την εθνική οικονομία αλλά και τις ζωτικής σημασίας για το κοινωνικό σύνολο Δημόσιες Υπηρεσίες. Και αυτό

ακριβώς κάνουμε.

Διασφαλίζονται πλήρως όλες οι θέσεις εργασίας τόσο του προσωπικού του ΟΑΣΘ όσο και του προσωπικού του ΣΑΣΘ, το οποίο μεταφέρεται στους δύο νέους φορείς.

Κατοχυρώνεται ο ουσιαστικός πλέον ρόλος και η συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, αλλά και της κοινωνίας της πόλης, αφού συμμετέχουν και στους δυο φορείς. Είναι προφανή λοιπόν, τα πολιτικά, κοινωνικά και αναπτυξιακά μηνύματα του σχεδίου νόμου:

Έπειτα από 60 χρόνια, ένας από τους χώρους αναπαραγωγής του παλαιοκομματισμού, με το πρόσχημα των Αστικών Συγκοινωνιών, γίνεται ένας δημόσιος φορέας, που θα λειτουργεί με διαφάνεια και θα υπηρετεί το έργο του και όχι άλλα συμφέροντα.

Κλείνοντας, θέλω ν' απευθυνθώ στους πολίτες και σε όλους τους φορείς της Θεσσαλονίκης: Θέλουμε να δηλώσουμε ότι η προσπάθεια για καλύτερες και σύγχρονες συγκοινωνίες, δε σταματά με την κατάθεση και την ψήφιση του νομικού πλαισίου.

Θα κάνουμε ό, τι είναι δυνατόν, ώστε τυχόν προβλήματα ή καθυστερήσεις που θα προκύψουν από τη μετάβαση στο νέο καθεστώς, ν' αντιμετωπιστούν δραστικά και να επιλυθούν άμεσα. Να καλέσουμε τους φορείς της πόλης, την Τοπική Αυτοδιοίκηση, τα Επιμελητήρια, να στηρίξουν ενεργά τη νέα προσπάθεια, την κοινή προσπάθεια που κάνουμε όλοι, να συμβάλλουμε, ώστε η Θεσσαλονίκη ν' αποκτήσει επιτέλους σύγχρονες, αποτελεσματικές, δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες.

### **Οι απαντήσεις στις ερωτήσεις δημοσιογράφων**

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Έχει προσδιοριστεί το εισιτήριο ή αν θα μπει καινούργιος στόλος; Αυτά θα μελετηθούν;

**Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Το εισιτήριο παραμένει στις ίδιες τιμές. Δεν παραμένουν στις ίδιες τιμές, οι νοσηρές καταστάσεις που γνωρίζετε. Παραδείγματος χάριν, δεν υπάρχει πουθενά στον πλανήτη εκτός από τη Θεσσαλονίκη, το γεγονός, του να μη δίνονται ρέστα στους αυτόματος πωλητές και πολλά άλλα, ή να επιδοτούνται τα πρόστιμα των ανέργων και όχι να μετακινούνται δωρεάν οι άνεργοι.

Επομένως όλα αυτά πρόκειται να αλλάξουν, να γίνουν, στα πρότυπα και στο μοντέλο των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας. Θα λειτουργήσουν και σαν δομή και στις προβλέψεις, με τον ίδιο τρόπο και οι αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Το νομοσχέδιο πότε κατατίθεται;

**Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Κατατέθηκε χτες. Θα πάει στις Επιτροπές.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** (Ερώτηση εκτός μικροφώνου)

**Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Δεν τρέχει πίσω, κανένας μισθός των εργαζομένων. Χθες, πάλι μετά από μεγάλη μάχη, όχι μόνο με τη γραφειοκρατία, αλλά και με παραλείψεις που έχει κάνει η διοίκηση του ΟΑΣΘ από το 2011, μπορέσαμε και εκταμιεύσαμε αν θυμάμαι καλά 8,5 εκατομμύρια ευρώ, για να καλυφθούν οι ανάγκες και τα δεδουλευμένα του προσωπικού των εργαζομένων.

Αυτό όμως το παιχνίδι, επειδή το ζούμε ενάμισι – δυο χρόνια όλοι μαζί, – κι αυτοί που το ζουν κυρίως είναι οι εργαζόμενοι που δεν πληρώνονται τα δεδουλευμένα τους και οι πολίτες της Θεσσαλονίκης, που όποτε ξεπερνιέται το δίμηνο ταλαιπωρούνται-, θα λάβει τέλος με την ψήφιση του σχεδίου νόμου.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Πότε υπολογίζετε να ψηφιστεί;

**Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Μέσα στον Ιούλιο.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Έχετε κάποιες τροποποιήσεις ή θα κάνετε κάποιες τροποποιήσεις επί του νομοσχεδίου;

**Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Ακούστε, εμείς δεν έχουμε κανένα δογματισμό. Όπως έχετε δει, παρατηρήσεις που ήταν στην κατεύθυνση του εξορθολογισμού και της δικαιοσύνης και της συμμετοχής της κοινωνίας της Θεσσαλονίκης στους δυο φορείς, έγιναν αποδεκτές. Αυτό που δε γίνεται αποδεκτό, είναι να συνεχίσουμε να έχουμε με άλλοθι τις Αστικές Συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, την παραγωγή του παλαιοκομματισμού στη Θεσσαλονίκη,- ιδιαίτερα στη Θεσσαλονίκη με την ιστορία που υπάρχει στην πόλη- και βεβαίως, δεν πρόκειται ν' ανεχθούμε και άλλα πράγματα:

Δεν είναι δυνατόν τα πολιτικά σχήματα που λειτουργούσαν τόσα χρόνια στην πλάτη των πολιτών της Θεσσαλονίκης, -ακόμη και πριν ένα μήνα που είχαμε μια δημοκρατική διαβούλευση-, να εκμεταλλεύονται τους μηχανισμούς που έχουν αναπτύξει όλον αυτό τον καιρό, όλα αυτά τα χρόνια, τις δεκαετίες, ακόμη και μέσα στα Υπουργεία, στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, για να υποκλέπτουν στοιχεία, έγγραφα και Σχέδια νόμου. Και μάλιστα διαβαθμισμένα...