

## ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου " Συγκοινωνίες με θερμικά λεωφορεία στην περιοχή Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων "

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η υψηλή πληθυσμιακή διογκωση των αστικών κέντρων και ιδιαίτερα της Αθήνας, που παρατηρείται τις τελευταίες δεκαετίες είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία τεραστίων προβλημάτων που επηρεάζουν την ομαλή λειτουργία της πόλης και τη δυνατότητα ικανοποίησης οικονομικών και κοινωνικών αναγκών των κατοίκων της.

Βασικός παραγοντας για την ομαλή λειτουργία κάθε πόλης αποτελεί η διακίνηση των κατοίκων της με τις αστικές συγκοινωνίες.

Στην περιοχή των Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων οι αστικές συγκοινωνίες διεξάγονται από τρεις (3) δημόσιους φορείς: τον ΗΣΑΠ, τον ΗΛΠΑΠ και την ΕΑΣ, οι οποίοι συντονίζονται από τον Ο.Α.Σ.

Είναι από όλους δεκτό ότι η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού μέχρι τώρα κάθε άλλο παρά ικανοποιητική μπορεί να θεωρηθεί. Θεωρούμε δε ικανοποιητική τη διεξαγωγή της αστικής συγκοινωνίας όταν:

1. Καλύπτει και εξυπηρετεί όλη την αστική περιοχή ανάλογα και ομοιόμορφα.

2. Η εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού είναι τακτική, ασφαλής, άνετη και γρήγορη χωρίς καθυστερήσεις και κενά τις ώρες του εικοσιτετραώρου που είναι απαραίτητη.

3. Επιτυγχάνεται η μεγαλύτερη δυνατή οικονομία στην εκμετάλλευση των λεωφορείων, ώστε να μην επιβαρύνεται υπέρμετρα, άμεσα ή έμμεσα, το κοινωνικό σύνολο.

4. Δεν επιβαρύνει την ασφαλή και ομαλή οδική κυκλοφορία οχημάτων και πεζών.

Προυπόθεση δε, για να υπάρξουν όλα αυτά είναι να έχουμε:

- Τον αναγκαίο αριθμό λεωφορείων με το απαιτούμενο εξειδικευμένο προσωπικό.

- Σύγχρονα και άνετα λεωφορεία.  
- Σωστή τοποθέτηση γραμμών - αφετηριών - στασεων - τερμάτων.

- Προγραμματισμό και τήρηση δρομολογίων.  
- Λογικό λειτουργικό κόστος  
- Άνετη παραμονή στη στάση (στέγαστρα κλπ).  
- Ενημέρωση - εξυπηρέτηση.

Πριν όμως εξετάσουμε να δούμε αν ο υπάρχων σήμερα συγκοινωνιακός φορέας της Ε.Α.Σ. είναι σε θέση να εξασφαλίσει τις αρχές αυτές οι οποίες συνιστούν την καλή συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του κοινού, είναι σκόπιμο να δούμε την οικονομική κατάσταση του φορέα αυτού όπως έχει σήμερα διαμορφωθεί.

### Οικονομική κατάσταση Ε.Α.Σ.

Το κόστος της Επιχείρησης Αστικών Συγκοινωνιών (Ε.Α.Σ.), όπως αυτό απεικονίζεται στον προϋπολογισμό της εταιρείας για το έτος 1992 ανέρχεται σε εβδομήντα (70) δις.δραχμές περίπου και αναλύεται ως κατωτέρω:

Α. Δαπάνες προσωπικού	32.095.403.000 δρχ.
Β. Ανταλλακτικά	2.195.051.000 δρχ.
Γ. Λοιπά έξοδα	7.439.798.000 δρχ.
Δ. Αποσβέσεις	970.000.000 δρχ.
Ε. Τόκοι και συναφή έξοδα	9.527.000.000 δρχ.
ΣΤ. Χρεολύσια	17.737.000.000 δρχ.

Σύνολο 69.964.252.000 δρχ.

Αντιστοίχα για το 1992 τα έσοδα με τις σημερινές συνθήκες που επικρατούν στην Ε.Α.Σ. προβλέπεται να φθάσουν στο ύψος των 18.456.052.000 δρχ. και η επιδότηση που έχει προβλεφθεί στον τακτικό κρατικό προϋπολογισμό του 1992 είναι: 12.500.000.000 δραχμές. Δηλαδή προβλέπεται λειτουργικό κατ' αρχήν έλλειμμα 23.274.200.000 δραχμές (δαπάνες προσωπικού, ανταλλακτικά, πλέον λοιπά έξοδα μείον έσοδα) και συνολικό 51.508.000.000 δραχμές.

Είναι φανερό από τα παραπάνω ότι οποιαδήποτε προσπάθεια εξυγίανσης της Ε.Α.Σ. θα πρέπει να έχει σαν αφετηρία το ξεπέραςμα του συσσωρευμένου ελλείμματος και σαν μοναδική λύση θα ήταν βεβαίως η κεφαλαιοποίησή του αν υπήρχε προοπτική και δυνατότητα με το υπάρχον πλαίσιο η επιχείρηση να εξυγιανθεί και να λειτουργήσει χωρίς κίνδυνο να δημιοαργηθούν τα ελλείμματα αυτά πάλι.

Οι αριθμοί όμως κάθε άλλο παρά αυτό εγγυώνται, αφού το λειτουργικό και μόνο έλλειμμα για το έτος 1992 και μόνον ξεπερνά τα 23 δις.δραχμές.

Η πολιτική των προηγούμενων Κυβερνήσεων για την Ε.Α.Σ. ήταν η χρηματοδότησή της μέσω του τραπεζικού δανεισμού με επιτόκιο αγοράς και εγγύηση βέβαια του δημοσίου.

Ετσι εκτός από την υπέρμετρη διογκωση των τοκοχρεωλυτικών υποχρεώσεων που είχε σαν αποτέλεσμα να οδηγήσει στο σημερινό αδιέξοδο της επιχείρησης δημιούργησε σοβαρά προβλήματα εγκαίρης χρηματοδότησης με αποτέλεσμα την επιβολή μεγάλων προστίμων από την Οικονομική Εφορία, τόκους υπερημερίας κ.λπ. Παρουσιάστηκε έτσι το παράδοξο φαινόμενο προσφυγής σε δανεισμό για αποπληρωμή προστίμων που προέκυπταν από τη μη έγκαιρη δανειοδότηση ενώ ταυτόχρονα όλη η διαδικασία δανεισμού είχε την κάλυψη του Δημοσίου.

Τα ποσά δανεισμού από το έτος 1980 - 1989 αυξάνοντο με γεωμετρική πρόοδο.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η εξέλιξη της επιδότησης σε σχέση με τον τραπεζικό δανεισμό για την κάλυψη των δαπανών της Επιχείρησης.

ΕΤΟΣ	ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ	ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ	ΔΑΠΑΝΕΣ
1980	2.196.660	850.000	6.827.938
1981	2.953.000	3.414.000	9.960.848
1982	5.818.000	3.561.000	12.613.197
1983	6.090.000	3.697.669	15.358.546
1984	6.373.000	7.413.230	20.280.331
1985	6.421.000	14.724.782	28.739.333
1986	6.421.000	21.774.127	35.931.820
1987	8.287.000	31.851.734	51.228.490
1988	21.673.000	19.258.189	58.019.157
1989	25.137.500	29.019.682	70.681.757

Είναι φανερό από τον παραπάνω πίνακα ότι ενώ η σχέση επιδότησης προς δανεισμό το 1980 ήταν 2,5 προς 1, φθάσαμε το 1987 στη σχέση 1 προς 4 περίπου και έτσι παρά τη σημαντική αύξηση της επιδότησης το 1988 και 1989 συνεχίστηκε η υπέρμετρη διογκωση των τοκοχρεωλυτικών υποχρεώσεων που οδήγησαν στο σημερινό αδιέξοδο την Επιχείρηση.

Συγκοινωνιακό Έργο Ε.Α.Σ.

Η Ε.Α.Σ. με τα 1700 ιδιόκτητα λεωφορεία της εξυπηρετεί το χρόνο περίπου 450 εκατομμύρια επιβάτες.

Οι λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετεί είναι ακτινικά διατεταγμένες και έχουν αφετηρία το κέντρο. Η διάταξη τους δε αυτή έχει αρνητικές συνέπειες αφού δεν υπάρχει απ' ευθείας εξυπηρέτηση του κοινού από 'προέλευση' στον 'προορισμό' έτσι πολλοί επιβάτες χρησιμοποιούν 2 και 3 λεωφορεία για να φτάσουν στον προορισμό τους που σημαίνει μεγαλύτερη οικονομική επιβάρυνση γι' αυτούς (2 ή 3 εισιτήρια) και απώλεια χρόνου (αποβίβαση-διαδρομή-αναμονή επιβίβαση). Έτσι τις περισσότερες φορές σ' αυτές τις περιπτώσεις γίνεται συμφερότερη και οικονομικότερη η χρησιμοποίηση άλλου μεταφορικού μέσου TAXI, ή Ε.Ι.Χ.

Ακόμη η υποχρεωτική διέλευση από το κέντρο των περισσότερων γραμμών αύξησε το κυκλοφοριακό πρόβλημα αλλά και επιδείνωσε το περιβάλλον.

Η μη δε ικανοποιητική συντήρηση των λεωφορειών είχε σαν αποτέλεσμα την ακινητοποίηση αυτών στο δρόμο από απρόβλεπτες βλάβες και τη μη εκτέλεση προγραμματισμένων δρομολογίων με συνέπεια την ακόμη μεγαλύτερη ταλαιπωρία του κοινού.

Για την βελτίωση του συγκοινωνιακού προβλήματος όπως αυτό περιγράφηκε παραπάνω είναι σε ό' τους γνωστό και είναι όλοι πεπεισμένοι ότι έπρεπε να γίνουν μια σειρά ενεργειών και να ληφθούν μια σειρά μέτρων.

Όπως προαναφέρθηκε πρέπει ν' ανανεωθεί το παλαιό τροχαιο υλικό της Ε.Α.Σ. και ν' αγοραστούν νέα λεωφορεία κατάλληλα για τις συγχρονες ανάγκες. Πρέπει να γίνει καλύτερος προγραμματισμός στη δρομολόγηση των λεωφορειών και σχολαστική τήρησή τους. Ο δημόσιος αυτός φορέας είναι αδύνατο σήμερα με τα τερασσια οικονομικά, λειτουργικά και οργανωτικά προβλήματα να συνεχίσει να παρέχει συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση σύμφωνα με τα πρότυπα που επιβάλλουν οι διεθνείς αντιλήψεις για τον τομέα των αστικών συγκοινωνιών.

Το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο στο οποίο λειτουργεί η Ε.Α.Σ. από τη δημιουργία της με το ν.588/77 (Α'148) δεν απέδωσε τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Τα συσσωρευμένα ελλείμματα από τη μια μεριά και η κακή δημοσιονομική κατάσταση του προσωπικού από την άλλη, δεν μπορούν να εγγυηθούν ότι τα χρήματα του Έλληνα φορολογούμενου πολίτη θα είναι μια σωστή επένδυση στο επιβατικό κοινό και στους εργαζόμενους σ' αυτές στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας.

Το σχέδιο νόμου αυτό καλείται σήμερα να αντιμετωπίσει την υφιστάμενη κατάσταση μ' αυτές τις αρχές.

### Άρθρο 1

Με το άρθρο αυτό η υπερχρεωμένη Ε.Α.Σ. διαλύεται από τη δημοσίευση του νόμου αυτού και τίθεται υπό εκκαθάριση, οι δε εκκαθαριστές που θα ορισθούν, θα έχουν ως έργο τη διεκπεραίωση των οικονομικών απαιτήσεων και υποχρεώσεων της Ε.Α.Σ. έναντι τρίτων.

Το Κράτος με μιά γενναία χειρονομία αναλαμβάνει τα χρέη της Ε.Α.Σ. και παραδίδει χωρίς καμιά οικονομική υποχρέωση τις αστικές συγκοινωνίες με θερμικά λεωφορεία στους εργαζόμενους σ' αυτήν και γενικά σε επαγγελματίες οδηγούς αυτοκινήτων.

Η κινητή και ακίνητη περιουσία της Ε.Α.Σ. μεταβιβάζεται στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών (Ο.Α.Σ.) από τη δημοσίευση του προς ψήφιση νόμου. Το προσωπικό της Ε.Α.Σ. απολύεται αφού βέβαια λαβεί τη νόμιμη αποζημίωση του.

### Άρθρο 2

Με το άρθρο αυτό προβλέπεται η μεταφορά προσωπικού από την Ε.Α.Σ. στον Ο.Α.Σ. που είναι: απαραίτητο για τη σωστή διεξαγωγή των εργασιών που του ανατίθενται με τις οικείες διατάξεις του παρόντος σχεδίου νόμου, με κοινή απόφαση των Υπουργών Προεδρίας της Κυβέρνησης και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Με το ίδιο άρθρο προβλέπεται ότι εργαζόμενοι της Ε.Α.Σ. μπορούν να επιλέξουν ή να λάβουν τη νόμιμη αποζημίωση τους ή να τυχουν προώρης συνταξιοδότησης εφόσον έχουν συμπληρώσει το 57ο έτος της ηλικίας τους και έχουν τουλάχιστον 7.200 ημερες ασφάλισης στο ΙΚΑ.

Προς το σκοπό ενίσχυσης των Ταμείων ΙΚΑ, Επικουρικής Ασφάλισης και ΥΓΚΤΙΑ για την αντιμετώπιση της επιβάρυνσης αυτής τα ταμεία αυτά θα ενισχυθούν με κρατική επιχορήγηση, εγγραφομένης ειδικής πίστωσης για το σκοπό αυτό στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Υγείας-Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

### Άρθρο 3

Με το άρθρο αυτό χορηγούνται έως χίλιες επτακόσες (1.700) άδειες κυκλοφορίας λεωφορειών Δημόσιας Χρήσης (Λ.Δ.Χ.) αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών της Περιοχής Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων. Οι άδειες αυτές, θα δοθούν ονομαστικά σε δύο (2) πρόσωπα κατά 50% στον καθένα με την εξής σειρά προτεραιότητας:

α) Σε οδηγούς της Ε.Α.Σ. και σε λοιπό προσωπικό αυτής εφόσον έχει επαγγελματική άδεια οδήγησης Δ' ή Ε' κατηγορίας. Η Πολιτεία πιστεύει ότι τα πρόσωπα αυτά με την πείρα τους, πολλά θα δώσουν για τον εκσυγχρονισμό των συγκοινωνιών.

Ακόμη η παραχώρηση αυτή αγγίζει ένα λεπτό σημείο της ψυχολογίας του Έλληνα εργαζόμενου δημιουργώντας ένα στενό δεσμό μεταξύ αυτού και του αυτοκινήτου του.

β) Σε ιδιοκτήτη ή ιδιοκτήτες λεωφορείου εντεταγμένου σε αστικά ή υπεραστικά ΚΤΕΛ της χώρας που επιθυμούν να μεταφέρουν το λεωφορείο τους στις συγκοινωνιακές επιχειρήσεις.

γ) Σε ιδιοκτήτη ή ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που έχουν έδρα τη περιοχή Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων και επιθυμούν να αποσύρουν το Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητό τους, οπότε τους χορηγείται ποσοστό 50% για κάθε αποσυρόμενο Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο.

δ) Στους επαγγελματίες πολύτεκνους οδηγούς και  
ε) Σε λοιπούς επαγγελματίες οδηγούς κατόχους επαγγελματικής άδειας οδήγησης αυτοκινήτων Δ' ή Ε' κατηγορίας μόνον εφόσον δεν συμπληρωθεί ο αριθμός των χορηγούμενων αδειών κυκλοφορίας Λ.Δ.Χ. αυτοκινήτων από τις κατηγορίες που αναφέρονται παραπάνω.

Το Κράτος όμως προχωρά ακόμη περισσότερο και κατά την πρώτη εφαρμογή του προς ψήφιση νόμου και για τρία (3) χρόνια τους δίνει τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν δωρεάν τα λεωφορεία της Ε.Α.Σ.

Έτσι παράλληλα στο άρθρο αυτό προβλέπεται η αντικατάσταση των παλαιών λεωφορειών σύμφωνα με πρόγραμμα που θα καταρτίσει ο Ο.Α.Σ. με καινούργια, σύγχρονης τεχνολογίας που θα εκσυγχρονίσουν την επιχείρησή τους και θα βελτώσουν τις συνθήκες μεταφοράς του επιβατικού κοινού.

Άλλη βασική ρύθμιση που γίνεται με το παρόν άρθρο είναι η απαγόρευση μεταβίβασης της άδειας κυκλοφορίας των Λ.Δ.Χ. αυτοκινήτων πριν από την αγορά νέων λεωφορειών αλλά και τότε δεν θα μεταβιβάζονται ποσοστά μικρότερα των πενήντα τοις εκατό (50%).

Η καινοτομία αυτή είναι σημαντική γιατί το Κράτος δίνει δικαίωμα εργασίας και αποκατάστασης και αυτό δεν μπορεί κανείς να το αγνοήσει.

Η Κυβέρνηση πιστεύει ότι αυτοί είναι το εξειδικευμένο και κατάλληλο προσωπικό να εκτελέσει τις αστικές συγκοινωνίες με θερμικά λεωφορεία και για το λόγο αυτό κάνει αυτές τις παραχωρήσεις.

#### Άρθρο 4

Με το άρθρο αυτό περιγράφονται οι Συγκοινωνιακές Επιχειρήσεις (Σ.ΕΠ.) που προκειται να πραγματοποιούν τις αστικές συγκοινωνίες με θερμικά λεωφορεία.

Με το άρθρο αυτό επίσης ρυθμίζεται ο τρόπος με τον οποίο οι νέοι φορείς θα διενεργούν τις αστικές συγκοινωνίες, ο τρόπος συγκρότησής τους, ο τρόπος παραχώρησης των λεωφορειακών γραμμών που θα εξυπηρετούν καθώς και οι υποχρεώσεις κάθε Συγκοινωνιακής επιχείρησης.

Στο άρθρο αυτό δημιουργείται και ίδιος λογαριασμός αποθεματικού, σκοπός του οποίου είναι η συγκεντρώνση κεφαλαίων για την αντικατάσταση των λεωφορείων.

#### Άρθρο 5

Με το άρθρο αυτό ο Ο.Α.Σ. στον οποίο έχουν μεταβιβασθεί τα περιουσιακά στοιχεία της Ε.Α.Σ. (ακίνητα και κινητά) μπορεί να μισθώνει τη χρήση των αμαξοστασίων κ.λπ. ή και να εκποιεί γαλαξίωμα υλικά σε αυτούς που τώρα θα κάνουν τις αστικές συγκοινωνίες με θερμικά λεωφορεία.

#### Άρθρο 6

Με το άρθρο αυτό ρυθμίζονται οι υποχρεώσεις των μελών των Σ.ΕΠ. σε ό,τι αφορά τη σωστή εκτέλεση τωνδρομολογιών, την σωστή συντήρηση των λεωφορείων τους, τη συμπεριφορά των οδηγών τους και στην καλή εκτέλεση της συγκοινωνίας. Επίσης καθορίζονται οι δαπάνες που βαρύνουν τους ιδιοκτήτες των λεωφορείων καθώς και τα έσοδα που τους αναλογούν.

Καθορίζεται επίσης ότι οι οδηγοί κάθε λεωφορείου είναι προσωπικό των ιδιοκτητών από τους οποίους προσλαμβάνεται και απελευθεύεται.

#### Άρθρο 7

Με το άρθρο αυτό καθορίζονται τα όργανα των συγκοινωνιακών επιχειρήσεων που είναι η Γενική Συνέλευση των μετόχων, το Διοικητικό Συμβούλιο και η Εξελεγκτική Επιτροπή.

#### Άρθρο 8

Με το άρθρο αυτό καθορίζονται οι αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης των Σ.ΕΠ., καθώς και ο τρόπος λειτουργίας αυτής.

#### Άρθρο 9

Με το άρθρο αυτό ρυθμίζεται ο τρόπος συγκρότησης και λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου κάθε Σ.ΕΠ. το οποίο είναι πενταμελές και εκλέγεται για μια τριετία από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων.

#### Άρθρο 10

Με το άρθρο αυτό καθορίζεται ο τρόπος ελέγχου της

διαχείρισης κάθε Σ.ΕΠ. από Ορκωτούς Ελεγκτές μέλη του Σώματος Ορκωτών Λογιστών.

#### Άρθρο 11

Με το άρθρο αυτό συμπληρώνονται οι διατάξεις του ν.588/1977 με τις οποίες συστήθηκε και λειτουργεί ο Ο.Α.Σ. και διευρύνονται οι αρμοδιότητές του.

Από την περιγραφή που γίνεται στο άρθρο αυτό των νέων αρμοδιοτήτων, είναι σαφές ότι ο Ο.Α.Σ. ελέγχει την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό και επιβεβαιώνεται ότι πρόθεση της Κυβέρνησης είναι η ιδιωτικοποίηση με παράλληλο έλεγχο των παρεχομένων υπηρεσιών από τις συνιστώμενες νέες Συγκοινωνιακές Επιχειρήσεις λόγω της ειδικής φύσεως και του κοινωνικού χαρακτήρα αυτών.

Επίσης για την υλοποίηση των νέων αυτών αρμοδιοτήτων συστήνονται στον Ο.Α.Σ. τέσσερις (4) διευθύνσεις, οι οποίες θα είναι:

- 1) Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού,
- 2) Ελέγχου των Συγκοινωνιακών Φορέων,
- 3) Οικονομικού και
- 4) Προσωπικού.

Στο ίδιο αυτό άρθρο ορίζεται ότι μέχρι να εκδοθούν τα Π.Δ. που προβλέπονται από το ν.588/1977 ο Ο.Α.Σ. διοικείται από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου αυτού και οι πειθαρχικές ευθύνες του προσωπικού θα ελέγχονται προσωρινά με ανάλογη εφαρμογή του κανονισμού λειτουργίας του Η.Σ.Α.Π.

#### Άρθρο 12

Με το άρθρο αυτό καθορίζονται τα νέα περιουσιακά στοιχεία του Ο.Α.Σ. που προέρχονται από την μεταβίβαση της κινητής και ακίνητης περιουσίας της διαλυμένης Ε.Α.Σ. καθώς και τα έσοδα αυτού.

#### Άρθρο 13

Με το άρθρο αυτό τροποποιείται η σύνθεση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ. με σκοπό να μετέχουν σε αυτό εκπρόσωποι των νέων φορέων που θα διενεργούν τις αστικές συγκοινωνίες με θερμικά λεωφορεία.

#### Άρθρο 14

Με το άρθρο αυτό προβλέπεται ο καθορισμός της τιμής του εισιτηρίου από την Επιτροπή Τιμών και Εισοδημάτων. Η ίδια Επιτροπή καθορίζει και την επιδότηση εισιτηρίου αφού λάβει υπόψη της τα στοιχεία εκμετάλλευσης όπως αυτά διαμορφώνονται κάθε φορά και το κόστος λειτουργίας μιας ορθολογικά οργανωμένης συγκοινωνιακής επιχείρησης με καθαρά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Επίσης με τις διατάξεις του άρθρου αυτού το Κράτος αναλαμβάνει την υποχρέωση να διευκολύνει τους μετόχους των Σ.ΕΠ. για την αντικατάσταση των λεωφορείων τους.

#### Άρθρο 15

Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού ορίζεται στο Ο.Α.Σ. πειθαρχικό Συμβούλιο και καθορίζεται το έργο αυτού, ο τρόπος συγκρότησής του, καθώς και ο τρόπος λειτουργίας του.

#### Άρθρο 16

Με το άρθρο αυτό δίδεται εξουσιοδότηση στους Υπουργ-

γούς Εργασίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών για περαιτέρω ρυθμίσεις και κυρίως για τις κυρώσεις από τη μη τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου.

Επίσης με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται η διαδικασία πώλησης υπερτιμημένων εισιτηρίων από τον οδηγό σε επιβάτες που δεν έχουν εφοδιασθεί έγκαιρα με εισιτήριο καθώς και οι όροι και οι προϋποθέσεις της διαφημιστικής εκμετάλλευσης των λεωφορείων από τους ιδιοκτήτες αυτών.

#### Άρθρο 17

Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού το πρώτο Δ.Σ. κάθε Σ.ΕΠ. ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και εντός τεσσάρων (4) μηνών συγκαλείται η Γενική Συνέλευση των μετόχων κάθε Σ.ΕΠ. για το διορισμό νέου Δ.Σ.

#### Άρθρο 18

Με το άρθρο αυτό ρυθμίζεται και η ασφάλιση των εργαζομένων και τους δίδεται η δυνατότητα να επιλέξουν το φορέα ασφάλισης που επιθυμούν.

Η ρύθμιση αυτή κρίθηκε αναγκαία για να μην αναγκαστούν οι εργαζόμενοι να αλλάξουν ασφάλιση αφού από τις κείμενες διατάξεις θα ήταν υποχρεωμένοι ως ιδιοκτήτες λεωφορείων να ασφαλιστούν στο ΤΣΑ.

#### Άρθρο 19

Με το άρθρο αυτό καθορίζεται η ισχύς του προτεινόμενου νόμου.

Αθήνα, 5 Αυγούστου 1992

#### ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΠΡΟΕΔΡΙΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ	ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
Σωτήρης Κούβελας	Στέφανος Μάνος
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΕΡΓΑΣΙΑΣ
Ιωάννης Παλαιοκροσσάς	Αριστείδης Καλαντζάκος
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ	ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Αχίλλεας Καραμανλής	Νικόλ. Αν. Γκελεστάθης

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΥΓΕΙΑΣ, ΠΡΟΝΟΙΑΣ ΚΑΙ  
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

Δημήτριος Σιούφας

#### ΠΙΝΑΚΑΣ

**ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΩΝ, ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ Η ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΜΕ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ 'ΠΕΡΙ ΔΙΕΝΕΡΓΟΥΜΕΝΩΝ ΜΕ ΘΕΡΜΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΧΩΡΩΝ'.**

N. 588/1977 'περί οργάνωσης των Αστικών Συγκοινωνιών Πρωτεύουσας και άλλων τινών διατάξεων' (ΦΕΚ 148 Α').

#### Άρθρον 2

#### Σκοποί και αρμοδιότητες

Εις τους σκοπούς και τας αρμοδιότητας του ΟΑΣ περιλαμβάνονται:

α) Η εκπόνησις μελετών διά την επίλυσιν των πάσης φύσεως συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών προβλημάτων εις την περιοχή Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων, και αφορώντων εις τα πάσης φύσεως συγκοινωνιακά και μεταφορικά μέσα. Η ως άνω περιοχή καθορίζεται εκάστοτε δια απόφασεως του Υπουργού Συγκοινωνιών.

β) Ο σχεδιασμός και προγραμματισμός των, διά θερμικών και ηλεκτροκίνητων λεωφορείων, τροχιοδρόμων και αστικού σιδηροδρόμου, διενεργουμένων συγκοινωνιών εις την περιοχή Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων, ή κατανομή του συγκοινωνιακού έργου εις άπαντας τους, εις την περιοχή ταύτην λειτουργούντος συγκοινωνιακούς φορείς και ο συντονισμός αυτών.

γ) Η ρυθμίσις πάντων των θεμάτων των αφορώντων εις την διεξαγωγήν των μαζικών δημοσίων συγκοινωνιών εν τη περιοχή Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων, ιδία ο καθορισμός, η κατάργησις και η επέκτασις των γραμμών, ο καθορισμός των διαδρομών, των δρομολογίων, των αφετηριών, των τερμάτων και των στάσεων, ο εκσυγχρονισμός του συστήματος εκδόσεως και ακυρώσεως εισιτηρίων και η δημιουργία και χρησιμοποίησις των πάσης φύσεως εγκαταστάσεων, ως και η ρυθμίσις πάντων των θεμάτων των αφορώντων εις τα επιβατηγά αυτοκίνητα δημοσίας χρήσεως.

δ) Η συνκέντρωσις και επεξεργασία των στοιχείων εκμεταλλευσεως των δημοσίων συγκοινωνιών και αι επαυτών εισηγήσεις.

ε) Η επί τη βάσει των στοιχείων εκμεταλλευσεως των δημοσίων συγκοινωνιών εισηγησις προς τον Υπουργόν Συγκοινωνιών, διά τον καθορισμόν του κομιστρού. Το κομιστρον καθορίζεται δια κοινής αποφάσεως των Υπουργών Συντονισμού, Οικονομικών και Συγκοινωνιών. Τα τυχόν προκύπτοντα ελλείμματα διαχειρίσεως, λόγω διατηρήσεως του κομιστρού εις επίπεδον χαμηλότερον του προσηκόντος καλύπτονται διεπιχορηγήσεων εκ του τακτικού Κρατικού Προυπολογισμού ή και δια δανείων, χρηρηγουμένων κατόπιν αποφάσεως της Νομισματικής Επιτροπής και υπό την εγγύτησιν του Δημοσίου.

στ) Η εισηγησις προς τους Υπουργούς Συντονισμού, Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων, διά την ανάθεσιν των μελετών του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου (ΜΕΤΡΟ) της Πρωτεύουσας ως και η επίβλεψις των μελετών τούτων.

ζ) Η εισηγησις προς τον Υπουργόν Συγκοινωνιών επί των επιβαλλομένων μέτρων διά την ασκήσιν εποπτείας και ελέγχου επί παντός φορέως ασκούντος συγκοινωνιακόν έργον εις την υπαγομένην εις την αρμοδιότητα του ΟΑΣ περιοχήν. Δια Π.Δ/τος, εκδιδομένου προτασει του Υπουργού Συγκοινωνιών, καθορίζεται ο τρόπος και η διαδικασία ασκήσεως της εποπτείας και του ελέγχου επί των εποπτευομένων φορέων.

η) Η εισηγησις προς τους Υπουργούς Συντονισμού και Συγκοινωνιών διά την χρηματοδοτησιν των αναπτυξιακών προγραμμάτων των φορέων 'Ηλεκτροκίνητα Λεωφορεία περιοχής Αθηνών-Πειραιώς' (ΗΛΠΑΠ), 'Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών-Πειραιώς' (ΗΣΑΠ) και της διά του παρόντος συνιστωμενης 'Επιχειρήσεως Αστικών Συγκοινωνιών' (ΕΑΣ) και η κατόπιν εγκρίσεως της ως άνω χρηματοδοτησεως υπό των Υπουργών, κατανομή εις τους φορείς, των εν άρθρω 3 παρ. 3 4, 5 και 6 αναφερομενων πόρων.

Άρθρον 3.  
Κεφάλαιον—Οικονομικοί Πόροι.

1. Το κεφάλαιον του ΟΑΣ αποτελείται:
  - α) Εκ ποσού πενήτηκοντα εκατομμυρίων (50.000.000) δραχμών καταβαλλομένου υπό του Ελληνικού Δημοσίου, εις βάρος του Τακτικού Προυπολογισμού, άμα τη συστάσει του ΟΑΣ.
  - β) Εκ των περιουσιακών στοιχείων του καταργουμένου ΟΕΑΣ.

Διά κοινής αποφάσεως των Υπουργών Οικονομικών και Συγκοινωνιών καθορίζονται τα του υπολογισμού, εκτιμήσεως και καθορισμού του κεφαλαίου του ΟΑΣ.
2. Διά την κάλυψιν των εξόδων λειτουργίας του ΟΑΣ διατίθεται ποσοστόν δύο επί τοις εκατον (2%) εκ των εκ της εκμεταλλεύσεως εισπράξεων, των υπ' αυτού εποπτευομένων συγκοινωνιακών φορέων. Το ποσοστόν τούτο δύναται, να μεταβάλλεται διά κοινής αποφάσεως των Υπουργών Συντονισμού, Οικονομικών και Συγκοινωνιών.
3. Εις τον ΟΑΣ χορηγείται υπό του Ελληνικού Δημοσίου (Προυπολογισμός Δημοσίων Επενδύσεων), κατοπιν αποφάσεως των Υπουργών Συντονισμού, Οικονομικών και Συγκοινωνιών, άτοκον δάνειον ποσού δραχμών πέντε δισεκατομμυρίων (5.000.000.000), καταβλητέον εντός πενταετίας από της συστάσεως αυτού, της πρώτης δόσεως καταβλητέας εντός του έτους 1977 και μη δυναμένης να είναι μικροτέρας του ποσού των πεντακοσίων εκατομμυρίων (500.000.000) δραχμών. Το δάνειον τούτο εξοφλείται εντός προθεσμίας είκοσιν (20) ετών με περίοδον χάριτος εκάστης δόσεως πέντε (5) ετών από της λήψεως του αντιστοιχού τμήματος του δανείου. Διά κοινής αποφάσεως των Υπουργών Συντονισμού, Οικονομικών και Συγκοινωνιών, καθορίζεται η διαδικασία εξοφλήσεως του δανείου εκ των εσόδων των υπ' αυτού εποπτευομένων φορέων. Το προϊόν του δανείου διατίθεται διά την προμήθειαν καινούργιων λεωφορείων της ΕΑΣ, την δημιουργίαν εγκαταστάσεων εξυπηρετησεως αυτών, ως και διά την ενίσχυσιν των επενδυτικών προγραμμάτων των υπό του ΟΑΣ εποπτευομένων συγκοινωνιακών φορέων.
4. Τα επενδυτικά προγράμματα των υπό του ΟΑΣ εποπτευομένων συγκοινωνιακών φορέων, κατοπιν εισηγήσεως αυτού εγκρίνονται υπο των Υπουργών Συντονισμού και Συγκοινωνιών και δύναται να χρηματοδοτούνται εν όλω ή εν μέρει υπό του Προυπολογισμού Δημοσίων Επενδύσεων.
5. Πενήτηκοντα επί τοις εκατόν (50%) των τυχόν προκυπτοντων πλεονασμάτων διαχειρισεως των υπο του ΟΑΣ εποπτευομένων συγκοινωνιακών φορέων διατίθενται εις τον ΟΑΣ προς χρηματοδότησιν υπ' αυτού των αναπτυξιακών προγραμμάτων αυτών, κατοπιν εισηγήσεως του ΟΑΣ και εγκρίσεως των Υπουργών Συντονισμού και Συγκοινωνιών. Το υπόλοιπο ποσοστόν των ως άνω πλεονασμάτων άγεται εις αύξησιν του αποθεματικού κεφαλαίου εκάστου των υπο του ΟΑΣ εποπτευομένων συγκοινωνιακών φορέων.
6. Το ποσόν, το προερχομενον εκ της εισπράξεως του κατά το άρθρον 23 του παρόντος ποσοστού επί της αξίας των μεταβιβαζομένων αυτοκινητών δημοσίας χρήσεως, διατίθεται, κατοπιν κοινής αποφάσεως των Υπουργών Συντονισμού, Οικονομικών και Συγκοινωνιών διά την κατά το άρθρον 2 περιπτ. η χρηματοδοτησιν των αναπτυξιακών προγραμμάτων των συγκοινωνιακών φορέων της Πρωτεύουσής ή και διά την συμπλήρωσιν του κονδυλίου της παρ. 3 του άρθρου 13 του παρόντος.

Άρθρον 12.  
Ίδρυσις—Σκοπος.

1. Ίδρύεται Νομικον Πρόσωπον Ιδιωτικού Δικαιου υπό την επωνυμίαν "Επιχειρήσις Αστικών Συγκοινωνιών" (ΕΑΣ), εδρεύον εν Αθηναις.
2. Η ΕΑΣ αποτελεί δημοσίαν επιχειρήσιν, λειτουργούσαν χαριν του δημοσίου συμφεροντος, εφαρμοζει τας αρχάς της ιδιωτικής οικονομίας και διεπεται υπό των διατάξεων της περί ανωνυμων εταιρειων νομοθεσίας, εκτος αν άλλως ορίζεται εις τον παρόντα νόμον και τε προς εκτέλεσιν τούτου εκδιδόμενα Προεδρικά Διατάγματα. Η ΕΑΣ ανήκει εξ ολοκλήρου εις το Ελληνικόν Δημόσιον και τελεί υπό την εποπτείαν και τον έλεγχον του Υπουργού Συγκοινωνιών, κατά τα εν τω παρόντι οριζόμενα.
3. Σκοπος της ΕΑΣ είναι η, διά λεωφορειών, εξυπηρέτησις συγκοινωνιακών αναγκών της περιοχής Αθηνών—Πειραιώς και Περιχώρων. Η ΕΑΣ προβαίνει εις την προμήθειαν και εκμετάλλευσιν του, δια την επίτευξιν του σκοπού της, απαιτουμένου τροχαίου υλικού ως και εις την δημιουργίαν των απαραίτητων εγκαταστάσεων συντηρήσεως, επισκευών και εν γενει εξυπηρετησεως αυτού.
4. Η ΕΑΣ δεν υποχρεούται να μετέχη εις Εμπορικόν και Βιομηχανικόν Επιμελητήριον ουδέ να καταβάλλη οιαδήποτε συνδρομην ή εισφοράν υπέρ αυτού.

Άρθρον 13.  
Κεφάλαιον.

1. Το Κεφάλαιον της ΕΑΣ συνίσταται εκ των κάτωθι:
  - α) Εκ ποσού δραχμών πενήτηκοντα εκατομμυρίων (50.000.000), καταβαλλομένου υπό του Δημοσίου, εις βάρος του Τακτικού Προυπολογισμού, άμα τη συστάσει της ΕΑΣ.
  - β) Εκ των περιουσιακών στοιχείων της ΑΣΠΑ.
2. Δια του Π.Δ/τος, εκδιδόμενου προτάσει των Υπουργών Οικονομικών και Συγκοινωνιών, καθορίζονται τα του υπολογισμού, εκτιμήσεως και καθορισμού του κεφαλαίου της ΕΑΣ.
3. Ποσόν δραχμών εννεακοσίων (900.000.000), καταβάλλεται υπό του Δημοσίου εις βάρος του Τακτικού Προυπολογισμού άμα τη συστάσει της ΕΑΣ διά την εξόφλησιν των πάσης φύσεως υποχρεώσεων των υποκαθισταμένων υπ' αυτής φορέων "Ενοποιημένου Κιανού Ταμείου Εισπράξεων Λεωφορειών" (ΕΚΤΕΛ) και Α.Ε. "Αστικά Συγκοινωνια Περιοχής Αθηνών" (ΑΣΠΑ—ΑΕ).

Άρθρον 14.  
Διαλυσις ΕΚΤΕΛ και ΑΣΠΑ.

1. Μετά δψηνον από της δημοσεύσεως του παρόντος, το ΕΚΤΕΛ και η Α.Ε. ΑΣΠΑ διαλύονται. Η ΕΑΣ υποκαθίσταται αυτοδικαίως και άνευ άλλης πινός διατυπώσεως εις πάντα εν γένει τα εμπράγματα και ενοχικά δικαιώματα και υποχρεώσεις της ΑΕ—ΑΣΠΑ, της τοιαύτης μεταβιβάσεως εξομοιουμένης προς καθολικήν διαδοχήν. Εις το περιθώριον των οικείων βιβλίων μεταγραφών σημειούται, προκειμένου περί ακινητων ή δια του παρόντος νόμου επερχομένη καθολική διαδοχή.
2. Η ΕΑΣ αποκτά αυτοδικαίως και άνευ άλλης πινός διατυπώσεως άπαντα τα εμπράγματα και ενοχικά δικαιώματα του ΕΚΤΕΛ, αναλαμβάνει δε την εκπλήρωσιν απασών των υποχρεώσεων τούτου, πλην των απορρεουσών εκ συναφθεισών συμβάσεων εγγυήσεως του ΕΚΤΕΛ υπέρ των με-

τοχών του. Η ΕΑΣ ουδεμία υπέχει ευθύνην διά τας προσωπικάς υποχρεώσεις των μετόχων του ΕΚΤΕΛ έναντι τρίτων και του ΕΚΤΕΛ.

3. Άμα τη δημοσιεύσει του παρόντος, δια κοινής αποφάσεως των Υπουργών Οικονομικών, Δημοσίων Έργων και Συγκοινωνιών, αι εις το Ειδικόν Ταμείον Μονίμων Οδοστρωμάτων (ΕΤΜΟΑ) ανήκουσα: μετοχαί της ΑΣΠΑ μεταβιβάζονται αυτοδικαίως και άνευ αποζημιώσεως τινός εις το Δημόσιον.

4. Τηρουμένων των διατάξεων της παρ. 2 του παρόντος άρθρου, αι πάσης φύσεως συμβάσεις, καταρτισθείσαι μεταξύ των ΕΚΤΕΛ, ΑΕ-ΑΣΠΑ και τρίτων, αι αφορώσαι εις την εξυπηρέτησιν των αναγκών και την εκτέλεσιν του έργου των, συνεχίζονται εκτελούμεναι υπό της ΕΑΣ. Αι εκκρεμείς δικαί των ΕΚΤΕΛ και της ΑΕ-ΑΣΠΑ, συνεχίζονται υπό της ΕΑΣ, άνευ ουδεμίας διατυπώσεως, μη επερχομένης εντευθεν βιαίας διακοπής της δικής και μη απαιτουμένης δηλώσεως περι επαναλήψεως αυτής.

5. Άμα τη διαλύσει των ως άνω φορέων, άπαν το προσωπικόν, το συνδεδόμενον διά σχέσεως εργασίας η εμμισθού εντολής μεταυτών, μεταφέρεται εις την ΕΑΣ, θεωρείται ως ίδιον αυτής προσωπικόν, του παρά των ΕΚΤΕΛ και ΑΕ-ΑΣΠΑ χρόνου υπηρεσίας λογιζομένου δια πάσαν περιπτώσιν ως τοιούτου παρά τη ΕΑΣ, ασφαλίζεται δε εις ταμεία έχοντα την μορφήν ΝΠΔΔ, εις ο ήτο και πρότερον ησφαλισμένον. Επίσης από του αυτού ως άνω χρόνου, μεταφέρεται, υπό τους ως άνω όρους, εις την ΕΑΣ και το υπαλληλικόν προσωπικόν το συνδεδόμενον διά σχέσεως εργασίας αορίστου χρόνου και υπηρετούν επί δεκαετίαν τουλάχιστον κατά την δημοσιεύσιν του παρόντος, εις την Πανελλαδικήν Ομοσπονδιαν Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Λεωφορείων αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως των εντεταγμένων εις το ΕΚΤΕΛ.

#### Άρθρον 15.

##### Γενική Συνέλευσις.

Αι, κατά την νομοθεσίαν περί Ανωνύμων Εταιρειών, εξουσίαι της Γενικής Συνελεύσεως των Μετόχων, ανήκουν εις το Κράτος και ασκούνται διά των Υπουργών Οικονομικών, Δημοσίων Έργων και Συγκοινωνιών. Της Γενικής Συνελεύσεως προεδρεύει ο Υπουργός Συγκοινωνιών.

#### Άρθρον 16

##### Διοίκησις της ΕΑΣ.

1. Η ΕΑΣ διοικείται υπό εννεαμελούς (9μελούς) Διοικητικού Συμβουλίου.

2. Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου είναι και Προϊστάμενος των Υπηρεσιών της ΕΑΣ. Ούτος, δέον όπως κεκτηται πτυχιον ανωτάτης σχολής και έχη ειδικάς γνώσεις και εμπειριαν περί την λειτουργίαν και εκμετάλλευσιν των συγκοινωνιών, διορίζεται δε δια αποφάσεως του Υπουργού Συγκοινωνιών επί πενταετεί θητεία.

3. Μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου είναι:

α) Επτά (7) μέλη, έχοντα ειδικάς γνώσεις και εμπειριαν περί την λειτουργίαν των αστικών συγκοινωνιών εις τα οποία δέον όπως περιλαμβάνονται: δυο (2) πολιτικοί μηχανικοί, εις (1) μηχανολόγος μηχανικός, εις (1) δικηγόρος τουλάχιστον παρ' Εφέταις και ένας (1) πτυχιούχος οικονομικής σχολής ανωτάτου εκπαιδευτικού ιδρύματος ή ΠΑΣΠΕ ή ανωτάτης βιομηχανικής σχολής.

Δύο (2) εκ των μελών τούτων ειδικότητος πολιτικού ή μηχανολόγου μηχανικού, θα είναι μόνιμου απασχολήσεως.

β) εις (1) εκπρόσωπος της Ενώσεως Δημων και Κοινοτήτων του Νομού Αττικής, οριζόμενος μετά του αναπληρωτού αυτού υπό της Ενώσεως ταύτης.

4. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου διορίζονται δια αποφάσεως του Υπουργού Συγκοινωνιών, επί τριετεί θητεία.

5. Ανώτερος υπάλληλος του Υπουργείου Συγκοινωνιών, τουλάχιστον επί βαθμώ 3ω ορίζεται υπό του Υπουργείου τούτου, ως Κυβερνητικός Εκπρόσωπος και συμμετέχει εις τας συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου, άνευ ψήφου.

6. Δια κοινής αποφάσεως των Υπουργών Οικονομικών και Συγκοινωνιών ορίζεται η αμοιβή του Προϊσταμένου Υπηρεσιών-Προέδρου και των μόνιμως απασχολουμένων μελών ως και η αποζημιώσις των υπολοίπων μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και του Κυβερνητικού Εκπροσώπου.

7. Εκπρόσωπος των εργαζομένων καλείται υπό του Διοικητικού Συμβουλίου και συμμετέχει εις τας συνεδριάσεις αυτού μετά ψήφου οσάκις συζητούνται θέματα αφορώντα ειδικώς το προσωπικόν της επιχειρήσεως.

8. Τα της λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου, το καθήκοντα και αι αρμοδιότητες του Προέδρου-Προισταμένου Υπηρεσιών και των μελών αυτού, καθορίζονται δια Πρ Δ/τος, εκδιδόμενου προτάσει του Υπουργού Συγκοινωνιών.

#### Άρθρον 17.

##### Οργάνωσις-Κανονισμοί.

1. Υπό του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΑΣ καταρτίζονται εντός εξαμήνου από του διορισμού του:

α) ο Υπηρεσιακός Οργανισμός, δια του οποίου καθορίζονται η εσωτερική οργάνωσις των υπηρεσιών της ΕΑΣ, η διάρθρωσις και αι αρμοδιότητες τούτων ως και αι οργανικαί θέσεις του προσωπικού. Ο Υπηρεσιακός Οργανισμός εγκρίνεται δια αποφάσεως του Υπουργού Συγκοινωνιών.

β) ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού, δια του οποίου καθορίζονται οι κανόνες οι διεπόντες την υπηρεσιακήν κατάστασιν του προσωπικού.

γ) ο Κανονισμός Ωρών Εργασίας και Αναπαύσεως του Προσωπικού, δια του οποίου καθορίζονται αι ώραι εργασίας, αι ημέραι αναπαύσεως, αι περιοδοι εργασίας, η διάρκεια διακοπών ή διαλεψμάτων ως και πάσα συναφής λεπτομέρεια.

Οι Κανονισμοί των περιπτ. β' και γ' εγκρίνονται δια κοινής αποφάσεως των Υπουργών Εργασίας και Συγκοινωνιών, κατόπιν γνωμοδοτήσεως του Ανωτάτου Συμβουλίου Εργασίας. Δια των Κανονισμών τούτων δέον να μη επέρχεται βλαπτική μεταβολή της υφισταμένης καταστάσεως του κατό τας διατάξεις του παρόντος νόμου, μεταφερομένου προσωπικού.

2. Μέχρι της θεσεως εν ισχύι των κατά την προηγουμένην παράγραφον Υπηρεσιακού Οργανισμού και Κανονισμών, παραμένουν εν ισχύι οι υφισταμενοι τοιούτοι των φορέων ΕΚΤΕΛ και ΑΣΠΑ.

#### Άρθρον 18

##### Λεωφορείς του ΕΚΤΕΛ.

1. Τα λεωφορεία του καταργουμένου ΕΚΤΕΛ δύνανται να μισθούνται εις την ΕΑΣ μέχρις αντικαταστάσεως των δι' ιδιοκτητών καινούργιών τοιούτων ή μέχρι της εξαγοράς των υπ' αυτής, κατά τα εν τω παρόντι οριζόμενα. Το μίσθωμα των λεωφορείων τούτων καθορίζεται εις ποσόν δραχμών δέκα (10.000) μηνιαίως, αναπροσαρμοζόμενον ετησίως δια ποσοστού δέκα επί τοις εκατόν (10%).

2. Δια χρονικήν περιόδον 6 μηνών, δυναμένην να παραταθή δια αποφάσεως του Υπουργού Συγκοινωνιών κατόπιν εισπήγησεως της ΕΑΣ, ο ιδιοκτήτης ή οι ιδιοκτήται εκαστου μεμισθωμένου λεωφορείου υποχρεούνται να διαθέτουν το λεωφορείον των εις την ΕΑΣ καθημερινώς πλήρως ετοσμον προς κυκλοφορίαν, ητοι αναλαμβάνουν την συντήρησιν, την επισκευήν, τον καθορισμόν, την λίπανσιν,

την στεγασιν και την ασφαλισην αυτου ως και τον εφοδιασμόν δια των απαιτουμένων καυσιμων και ελαστικών δια την κινήσιν τούτου. Έναντι αυτών εις τον ιδιοκτήτην ή ιδιοκτητας εκάστου λεωφορείου καταβάλλεται, δια μεν τα λεωφορεία των 100 θέσεων ποσόν δρχ. 9 ανα διανυόμενον χιλιόμετρο, δια δε τα λοιπά ποσόν δρχ. 8,20 ανά διανυόμενον χιλιόμετρον. Τα ποσά ταύτα αναπροσαρμόζονται ετησίως δια ποσοστού δέκα επί τοις εκατόν (10%).

3. Η ΕΑΣ ασκεί συνεχή και συστηματικήν εποπτείαν και έλεγχον επί της συντηρήσεως και της εν γένει καλής καταστάσεως των υπ' αυτής μισθωμένων λεωφορείων. Εις περιπτώσιν καθήν, μισθωμένον λεωφορείον παραμεινι, λόγω κακής συντηρήσεως, εκτος κυκλοφορίας επί χρονικον διάστημα μεγαλύτερον του απαιτουμένου κατα την ηπολογημένην βάσει της τεχνικής εμπειρίας, κρίσιν της ΕΑΣ, ή επιχειρησις αναλαμβάνει εφεξής απάσας τας εργασίας κατά την παρ. 2, εις δε τον ιδιοκτήτην δεν καταβάλλεται το εις την παράγραφον ταύτην οριζόμενον ανά διανυόμενον χιλιόμετρον ποσον.

4. Ο χρόνος λήξεως της μισθώσεως εκάστου λεωφορείου του καταργουμένου ΕΚΤΕΛ, καθορίζεται υπό της ΕΑΣ επί τη βάσει κριτηρίων, περιλαμβανόντων την ηλικίαν του, τον βαθμόν της απαιτουμένης συντηρήσεως και την εν γένει κατάστασιν αυτού.

5. Εις τον ιδιοκτήτην και επί πλειόνων κοινώς εις τους κατ' ιδανικά μερίδια συνιδιοκτητας εκάστου ακεραίου λεωφορείου, εκμισθωθέντος κατ' ανωτέρω εις την ΕΑΣ, ή εξαγορασθέντος υπ' αυτής κατά την παρ. 8, χορηγείται, κατ' επιλογήν αυτών, μία εκ των κάτωθι παροχών:

α) Μία άδεια δια την κυκλοφορίαν επιβατικού αυτοκινήτου δημοσίας χρήσεως δια την περιοχήν Πρωτευουσης.

β) Μία άδεια δια την κυκλοφορίαν φορτηγού αυτοκινήτου δημοσίας χρήσεως ωφελίμου φορτίου μέχρι δέκα (10) τόννων.

γ) Ποσόν δραχμών πεντακοσίων χιλιάδων (500.000), καταβαλλόμενον υπό της ΕΑΣ. Το ποσόν τούτο αναπροσαρμόζεται ετησίως δια ποσοστού 10%.

6. Η άδεια εκδίδεται επ' ονόματι των ή του ιδιοκτήτου ή επ' ονόματι ετέρου προσώπου, έχοντος την ιδιότητα του επαγγελματιου αυτοκινητιστου, υποδειχθησομένου υπό τουτου ή τουτων. Ανάπηρος πολέμου τυχών, κατ' εφαρμογήν των διατάξεων του Α.Ν. 1936/1951, "περί συμπληρώσεως της Νομοθεσίας περί προστασίας αναπήρων και θυμάτων πολέμου κ.λπ.", άδειας κυκλοφορίας λεωφορείου αυτοκινήτου δημοσίας χρήσεως, κατ' ιδανικον μερίδιον, εντεταγμένου εις το ΕΚΤΕΛ, επιλέγων μίαν εκ των, εν περιπτ. α' και β' της προηγουμένης παραγράφου, παροχών και των εν ζωή κατά τον χρόνον χορηγήσεως τούτων, λαμβάνει την αντιστοιχον άδειαν δια την κυκλοφοριαν ενός ακεραίου επιβατηγού ή φορτηγού αυτοκινήτου δημοσίας χρήσεως. Αι ως άνω άδειαι χορηγούνται ως ακολούθως:

α) Δι' όσα λεωφορεία δεν έχει λήξει η υπό του άρθρου 2 παράγρ. 1 και 2 του Ν.Δ. 485/74 προβλεπομένη 15ετία, αι άδειαι χορηγούνται άμα τη μισθώσει του λεωφορείου προς την ΕΑΣ.

β) Δια τα υπόλοιπα, αι άδειαι θα δοθούν εντός 18 μηνών από της μισθώσεως τούτων εν τη ΕΑΣ και εις 3 δόσεις ανά εξαμήνον, της προτεραιότητος καθοριζομένης υπό της ΕΑΣ επί τη βάσει της ηλικίας εκάστου λεωφορείου, αρχής γενομένης από τα παλαιότερα.

Αι χορηγούμεναι άδειαι δίδονται εις τους δικαιούχους ανεξαρτήτως της ιδιοτητος αυτών ως συνταξιούχων ή μη του Ταμείου Συντάξεων Αυτοκινητιστών (ΤΣΑ).

7. Μετά την λήξιν της μισθώσεως, το λεωφορειον αποδίδεται εις τον ιδιοκτήτην αυτού.

8. Λεωφορεία των οποίων δεν έχει λήξει η, υπό του άρθρ. 2 παρ. 1 και 2 του Ν.Δ. 485/74 προβλεπομένη 15ετια,

δύνανται να αγορασθουν υπό της ΕΑΣ, εφ' όσον επιθυμεί τούτο και ο ιδιοκτήτης, της αξίας αυτών καθοριζομένης κατοπιν κοινής συμφωνίας ως κατωτέρω:

Ο ιδιοκτήτης του λεωφορείου υποβάλλει εις την ΕΑΣ αίτησιν εξαγοράς του λεωφορείου του υπ' αυτής, προτεινων και το αιτουμενον τιμημα. Το Διοικητικόν Συμβούλιον, επί τη βάσει γενικών κριτηρίων και κυρίως του χρόνου κτήσεως του λεωφορείου, του υπολειπομενου χρόνου μέχρι συμπληρώσεως της 15ετιας και της εν γένει καταστάσεως του λεωφορείου καθορίζει την αξίαν αυτού. Εις περιπτώσιν μη επιτεύξεως συμφωνίας, ως προς την αξίαν εξαγοράς, ο ιδιοκτήτης δικαιούται να προσφύγη εις διαιτησίαν προς καθορισμόν και πληρωμήν υπό της ΕΑΣ του οριζομένου τιμήματος, ακολουθουμένης της εν άρθρω 19 του παρόντος διαδικασίας.

9. Υπέρ του, δυνάμει της υπ' αριθμ. 18782/1960 αποφάσεως του Πρωτοδικείου Αθηνών, συσταθέντος 'Αλληλοβοθητικού Ταμείου Αστικών Λεωφορειούχων Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων', καθ' όσον χρόνον τούτο νομίμως λειτουργεί, διατίθεται ετησίως υπό της ΕΑΣ ποσοστόν επί των συνολικών ετησίων εισφορών των μελών του ως άνω Ταμείου, υπό τον όρον ότι, μέλη τούτου θα είναι αποκλειστικώς και μόνον επαγγελματιαι αυτοκινητισται ιδιοκτήται ολοκληρου ή ιδανικου μεριδιου λεωφορειων της αστικής περιοχής Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων, ως και τα μέλη της οικογενειας τούτων, κατά τας διατάξεις του κατά την 1ην Ιανουαριου 1977 ισχυοντος Καταστατικού του ως άνω Ταμείου. Το ποσοστόν τούτο κυμαινόμενον μεταξύ τριάκοντα επί τοις εκατόν (30%) και εκατόν επί τοις εκατόν (100%), καθορίζει εκάστοτε δια κοινής αποφάσεως των Υπουργών Οικονομικών και Συγκοινωνιών.

10. Εις περιπτώσιν προσλήψεως προσωπικού υπό της ΕΑΣ, οι λεωφορειούχοι μέτοχοι του καταργουμένου ΕΚΤΕΛ, εφ' όσον επιθυμούν, προσλαμβάνονται υπό της ΕΑΣ επί ίσοις όροις, κατά προτίμησιν.

11. Αι λεπτομέρειαι εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος άρθρου, καθορίζονται δι' αποφάσεως του Υπουργού Συγκοινωνιών.

#### Άρθρον 19.

#### Διαδικασία διαιτησίας.

1. Οι ιδιοκτήται αστικών λεωφορειων δια τους οποίους δεν έχει λήξει η αναφερομένη εν παραγράφω 8 του άρθρου 18 του παρόντος 15ετια, δύνανται εις περιπτώσιν εξαγοράς του λεωφορείου των υπό της ΕΑΣ και εν συμφωνία περί τον καθορισμόν του τιμήματος να προσφύγουν εις διαιτησίαν, κατά τα εν τω παρόντι ειδικώτερον καθοριζόμενα.

2. Η περί διαιτητικής εξαγοράς αίτησις υποβάλλεται εγγράφως εις την ΕΑΣ εντός εξήκοντα ημερών από της γνωστοποίησεως υπό ταύτης του τιμήματος εξαγοράς. Η αίτησις αύτη δεον, επί ποινή απαραδέκτου να περιέχη:

α) Δήλωσιν αποδοχής της κατά το παρόν άρθρον διαιτητικής διαδικασίας.

β) Δήλωσιν αποδοχής των δια του παρόντος καθοριζομένων όρων προσδιορισμού του τιμήματος εξαγοράς και του τρόπου καταβολής αυτού

γ) Διορισμόν διαιτητού και αναπληρωτού αυτού.

3. Εντός τριακοντα ημερών από της κοινοποίησεως της αιτήσεως η ΕΑΣ υποχρεούται να γνωστοποιήση τον παρ' αυτής υποδεικνυόμενον διαιτητήν και αναπληρωτήν αυτού. Από της γνωστοποίησεως ή από της παρόδου απράκτου της προθεσμίας δια την τοιαύτην γνωστοποίησιν, θεωρείται τελειωθείσα η περι διαιτησίας συμφωνία, δεσμευομένων των μερών εκ της εκδοθησομένης αποφάσεως.

4. Η Επιτροπή διαιτησίας συγκροτείται εκ των υποδειχθέντων υπό των μερών διαιτητών και του Προέδρου

Εφετών ως Προέδρου ή του υπ' αυτού υποδεικνυομένου Εφέτου του Εφετείου Αθηνών. Ο Πρόεδρος Εφετών ορίζει συνάμα τον αναπληρωτήν αυτού ή του υπ' αυτού υποδειχθέντος Εφέτου, εκ των Εφετών του Εφετείου Αθηνών. Εν περιπτώσει καθ' ήν η ΕΑΣ παραλείψει να γνωστοποιήσει τον διαιτητήν αυτής, τούτον ορίζει ο Πρόεδρος Εφετών ή ο υπ' αυτού υποδειχθείς Εφέτης.

5. Η Επιτροπή διαιτησίας, μη δεσμευομένη υπό διαδικαστικών τύπων, χρησιμοποιούσα δε παν κατά την κρίσιν της πρόσφορον αποδεικτικόν μέσον κρίνει ελευθέρως και εκδίδει πλήρως ητιολογημένην απόφασιν εντός προθεσμίας τεσσάρων μηνών από της ημέρας της πράξεως διορισμού του Προέδρου αυτής. Η απόφασις λαμβάνεται κατά πλειοψηφίαν, εν διαφωνία υπερισχυούσης της γνώμης του Προέδρου. Παρατασις της προθεσμίας ταύτης μονον συναινέσει των μερών επιτρέπεται. Παν περαιτέρω ζήτημα σχετικόν προς την τρητήαν διαδικασίαν ρυθμίζεται δια πράξεων του Προέδρου της επιτροπής διαιτησίας.

6. Έκαστον των μερών δικαιούται και υποχρεούται να θέση εις την διάθεσιν της επιτροπής διαιτησίας, παν στοιχείον ως και πάσαν χρήσιμον δια την διεξαγωγήν της διαιτησίας πληροφορίαν.

7. Έκαστον των μερών βαρύνεται δια της αμοιβής του υπ' αυτού υποδειχθέντος διαιτητού. Η αμοιβή και τα έξοδα μετακινήσεως του Προέδρου της επιτροπής διαιτησίας βαρύνουν έκαστον των μερών εξ ημισείας το δε ποσόν και ο τρόπος καταβολής αυτών καθορισθήσονται, δι' αποφάσεως του Υπουργού Συγκοινωνιών δημοσιευομένης εις την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

8. Το υπό της επιτροπής διαιτησίας καθοριζόμενον τμήμα εξαγοράς περιλαμβάνει την αξίαν του λεωφορείου κατα τον χρόνον της αποτιμήσεως υπό της επιτροπής διαιτησίας κατά το εν παραγράφω 8 του άρθρου 18 του παρόντος διαλαμβανόμενα.

9. Η απόφασις της επιτροπής διαιτησίας εις ουδέν ενδίκον μέσον υπόκειται, κηρύσσεται δε εκτελεστή υπό του προέδρου Πρωτοδικών Αθηνών. Ο Προέδρος εξετάζει μόνον την ύπαρξιν των εξωτερικών στοιχείων της αποφάσεως. Η ενώπιον των Προέδρων Πρωτοδικών διαδικασία διεξάγεται στελώς απαντα δε τα εν σχέσει προς ταύτην, ως και την διαιτητικήν διαδικασίαν έγγραφα και αποφάσεις συντάσσονται εφ' απλού χάρτου.

10. Από της ημέρας καταβολής υπό της ΕΑΣ του υπό της Επιτροπής διαιτησίας εκδικασθέντος τμήματος εξαγοράς εις τον δικαιούχον ή της παρακαταθεσεως αυτού επί ονόματι του εις το Ταμείον Παρακαταθηκών και Δανείων, η κυριότης και χρήση του εξαγοραζομένου λεωφορείου περιέρχεται άνευ ετέρου και άνευ οιουδήποτε βαρους εις την ΕΑΣ, του δικαιούχου ουδεμίαν περαιτέρω απαιτήσιν εξ οιουδήποτε λόγου, δυναμένου να έχη έναντι της ΕΑΣ.

11. Εις παν στάδιον της διαιτησίας τα μέρη δύνανται να προέλθουν εις διακανονισμόν των όρων της εξαγοράς δι' ελευθερας μεταξύ των συμφωνίας οπότε η διαιτησία μεταϊούται.

12. Εν περιπτώσει παρόδου απράκτου της κατά την παραγραφον 5 ανωτέρου τετραμήνου προθεσμίας εκδόσεως της αποφάσεως ή της κοινής συναινέσει παραταθείσης τοιαύτης υπαιπότητι του αιτούντος, η διαιτησία θεωρείται ως οριστικώς μεταωθθεισα.

Άρθρον 20.

Εγκαταστάσεις της ΕΑΣ.

Τα αναγκαιούντα εις την ΕΑΣ ακίνητα, κατάλληλα κατά την κρίσιν του ΟΑΣ δια την δημιουργίαν εγκαταστάσεων συντηρήσεως, επισκευών και εν γένει εξυμνηρησεως των λεωφορειών αυτής, απαλλοτριούται κατά την ισχύουσαν δι'

επιχειρήσεις κοινής ωφελείας νόμιμον διαδικασίαν, δια Πρ. Δ/τος, εκδιδόμενου προτάσει του Υπουργού Συγκοινωνιών, και κατόπιν εισηγήσεως του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΑΣ. Η τοιαύτη απαλλοτριώσις θεωρείται ως γενομένη λόγω δημοσίας ωφελείας, και αι καθοριζόμεναι αποζημιώσεις καταβάλλονται υπό της ΕΑΣ.

Άρθρον 21.

Μεταβατικά διατάξεις.

Άπαντα αι αποφασεις και πράξεις διοικήσεως και διαχειρίσεως του ΕΚΤΕΛ, αι ενεργηθείσαι κατά τον χρόνον της επιτάξεως των λεωφορειών, των εντεταγμένων εις το ΕΚΤΕΛ υπό της διορισθείσης εξ ανωτέρων κρατικών λειτουργών Προσωρινής Επιτροπής Διοικήσεως, σχέσιν έχουσα: με την επίταξιν των ως άνω λεωφορειών και συναφών εγκαταστάσεων και κατ εφαρμογήν της από 20/20 Νοεμβρίου 1976 Πράξεως Νομοθετικού περιεχομένου του Προέδρου της Δημοκρατίας 'περι λήψεως μέτρων διοικήσεως του ΕΚΤΕΛ εις περιπτώσεις κινδύνου διαταράξεως των Αστικών Συγκοινωνιών Περιοχής Πρωτεύουσας'. Θεωρούνται έγκυροι των μελών της Επιτροπής απαλλασσομένων πάσης τυχόν αστικής ευθύνης έναντι παντός, απορροούσης εκ των ως άνω Πράξεων των κατά τον χρόνον της επιτάξεως.

## ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

*Συγκοινωνίες με θερμικά λεωφορεία στην περιοχή Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων*

Άρθρο 1

Διάλυση Ε.Α.Σ.

1. Η Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών (Ε.Α.Σ.), που συστήθηκε με το ν. 588/1977 'περί οργανώσεως των Αστικών Συγκοινωνιών Πρωτεύουσας και άλλων πνών διατάξεων' (ΦΕΚ 148 Α') διαλύεται δέκα (10) ημέρες μετά τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και τίθεται υπό εκκαθάριση κατά τις διατάξεις του ν. 2190/1920 'περί ανωνύμων εταιρειών' όπως ισχύει και το με οποιαδήποτε σχέση εργασίας ή εντολής προσωπικό της απολύεται και αποζημιώνεται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

Οι εκκαθαριστές και η αμοιβή αυτών ορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Το έργο των εκκαθαριστών συνίσταται στην είσπραξη και διαχείριση των απαιτήσεων και των χρημάτων της Ε.Α.Σ. ως και την εξόφληση των υποχρεώσεών της. Τα τελικά χρήη ως και οι οφειλόμενες ασφαλιστικές εισφορές στο Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων(Ι.Κ.Α.) και στο ταμείο επικουρικής ασφαλίσεως προσωπικού Οργανισμού Ελεγχου των δι' Αυτοκινήτων Συγκοινωνιών (Ο.Ε.Α.Σ.) και Υπαλλήλων Γραφείων Κοινωνικών Ταμείων Ιδιωτικών Λεωφορειών (Υ.Γ.Κ.Τ.Ι.Α.) μετά των νομίμων προσαυξησεων από πρόσθετα τέλη και λοιπές επιβαρύνσεις της επιχείρησης αναλαμβάνονται από το Δημόσιο.

Κατασχέσεις, που έχουν γίνει από τα ανωτέρω ασφαλιστικά ταμεία σε βάρος των περιουσιακών στοιχείων της διαλυόμενης επιχείρησης για οφειλές από ασφαλιστικές εισφορές, αιρονται αυτοδικαία από την ισχύ του παρόντος νόμου.