

## ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου "Ίδρυση Εταιρείας με την επωνυμία  
"ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ Ανώνυμος Εταιρεία"

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Ιστορικό και χαρακτηριστικά της Εταιρείας.

Η Ελληνική Κυβέρνηση, αμέσως μετά την ανάληψη των καθηκόντων της στις 11-4-1990, αποφάσισε να προωθήσει και να επιταχύνει τις διαδικασίες κατασκευής του δικτύου του Μετρό της Αθήνας, αποσκοπώντας στο να εξασφαλίσει τα μεγαλύτερα δυνατά οφέλη για την πρωτεύουσα, το κοινωνικό σύνολο και το περιβάλλον. Οι διαδικασίες αυτές ξεκίνησαν προ τετραετίας, με την από 25-2-1987 πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την ανάθεση της μελέτης, κατασκευής και λειτουργίας του δικτύου του Μετρό της Αθήνας.

Παρά το γεγονός ότι η Κυβέρνηση αντιμετώπισε σωρεία προβλημάτων στην εφαρμογή της παραπάνω διαδικασίας, αναζήτησε τρόπους για την άρση όλων των εμποδίων και την άμεση πραγματοποίηση ενός έργου, που θεωρείται πρωταρχικής σημασίας για την ασφυκτώσα από κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά προβλήματα πρωτεύουσα, ενώ παράλληλα συμβάλλει στην αναπτυξιακή προσπάθεια της χώρας. Για το σκοπό αυτόν κρίθηκε ότι η μόνη αποδεκτή λύση ήταν να αξιοποιηθούν τα αποτελέσματα του διεξαχθέντος διαγωνισμού, με ταυτόχρονη προσαρμογή των σχετικών όρων και διαδικασιών στο κοινοτικό δίκαιο.

Έτσι η Κυβέρνηση, με αυστηρή προσήλωση στις αρχές της ίσης μεταχείρισης και της χρηστής διοίκησης, προήλθε σε συζητήσεις και διαπραγματεύσεις με τις ενδιαφερόμενες κοινοπραξίες, συνέστησε δε πενταμελή επιτροπή εμπειρογνομόνων γενικής αποδοχής, οι οποίοι και εισηγήθηκαν την ανάθεση του έργου στη μία από τις τρεις που έλαβαν μέρος στο διαγωνισμό κοινοπραξίες.

Κατόπιν όλων αυτών και μετά από σχετική εισήγηση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, το Υπουργικό Συμβούλιο, στη συνεδρίασή του, της 17ης Ιανουαρίου 1991, αποφάσισε την ανάθεση του έργου στην Κοινοπραξία "ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΜΕΤΡΟ", της οποίας η προσφορά κρίθηκε ως η πιο συμφέρουσα για το Δημόσιο. Αλλά και η απόφαση αυτή δεν αρκούσε για να επιλυθούν όλα τα προβλήματα που είχαν δημιουργηθεί στο παρελθόν.

Κατόπιν τούτων πρέπει να παρέμβει η Βουλή όχι μόνο για να ρυθμιστούν διάφορα οργανωτικά θέματα ως προς το φορέα που θα παρακολουθήσει και θα διαχειριστεί την εκτέλεση του έργου, αλλά και για να κυρωθεί νομοθετικά η σύμβαση με τον ανάδοχο του έργου.

Το σχέδιο νόμου για την Ίδρυση Εταιρείας με την επωνυμία "ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ Ανώνυμος Εταιρεία" έρχεται να θεραπεύσει την προαναφερθείσα ανάγκη ρύθμισης οργανωτικών θεμάτων, λαμβανομένων μεταξύ άλλων υπόψη και του μεγέθους και της υψηλής προτεραιότητας για την εθνική οικονομία, του έργου που πρόκειται να πραγματοποιηθεί.

Οι προτεινόμενες από το παρόν σχέδιο νόμου ρυθμίσεις αφορούν στη δημιουργία ειδικού φορέα, για τον οποίο προβλέπονται οι μηχανισμοί που είναι απαραίτητοι για την απρόσκοπτη πραγματοποίηση ενός πολύπλοκου έργου. Με τις ρυθμίσεις αυτές ενισχύεται η δυνατότητα της κυβέρνησης να αποπερατώσει το έργο στο συντομότερο δυνατό χρόνο, αφού απαλλάσσεται από γραφειοκρατικές και χρονοβόρες διαδικασίες. Το καθεστώς του δημιουργούμενου ειδικού φορέα εναρμονίζεται επίσης τόσο με τα διεθνώς κρατούντα όσο και με τις σημερινές εξελίξεις της εθνικής οικονομίας και την αδρήτη ανάγκη αποκρατικοποίησης των

συγκοινωνιακών φορέων της πρωτεύουσας.

Με βάση αυτές τις σκέψεις το προτεινόμενο σχέδιο νόμου περιέχει τις εξής διατάξεις:

Άρθρο 1  
Ίδρυση - Μορφή

Ίδρύεται Εταιρεία με την επωνυμία "ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε." (Μ.Α.), που θα λειτουργεί αμιγώς με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Άρθρο 2  
Σκοπός - Έργο

Σκοπός της εταιρείας είναι στο πρώτο της στάδιο να κατασκευάσει το μετρό της πόλης των Αθηνών και να εξασφαλίσει την άμεση και απρόσκοπτη λειτουργία του, αργότερα δε, ανάλογα και με τις κρατούσες οικονομικο-λειτουργικές συνθήκες, να αναλάβει τη διαχείριση όλου του ηλεκτροκίνητου συγκοινωνιακού δικτύου του λεκανοπεδίου Αττικής (ΗΣΑΠ, τρόλλεϊ, τραμ κ.λπ.). Όλα τα μέχρι σήμερα δικαιώματα του Δημοσίου, τα αναφερόμενα στο έργο "Υπόγειος Σιδηρόδρομος Πρωτεύουσας (Μετρό Αθήνας) Γραμμή 2 Σελόλια - Δάφνη και γραμμή 3 Κεραμεικός - Υ.ΕΘ.Α" μεταβιβάζονται συλλήβδην στο Μ.Α., ενώ το Δημόσιο διατηρεί τυχόν υποχρεώσεις που προέκυψαν από τις εν γένει διαδικασίες είτε ανάδειξης αναδόχου για το εν λόγω έργο είτε και ανάθεσης του έργου αυτού.

Άρθρο 3  
Μετοχικό Κεφάλαιο

Το αρχικό κεφάλαιο της εταιρείας ορίζεται στο ποσό των 100 δισεκατομμυρίων δραχμών και προβλέπεται η τμηματική καταβολή του σε μία εξεατία κατά παρέκκλιση του κ.ν. 2190/1920, η τήρηση του οποίου θα υποχρέωνε να ορισθεί χαμηλό μετοχικό κεφάλαιο και να προβλεφθούν μεταγενέστερες αλληπάλληλες αυξήσεις, με αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου ή της Γενικής Συνέλευσης, δεδομένου ότι ο κ.ν. 2190/1920 επιβάλλει την εντός διμήνου καταβολή του 1/4 τουλάχιστον του μετοχικού κεφαλαίου. Επίσης, οι μετοχές της εταιρείας είναι ονομαστικές και μπορούν να μεταβιβασθούν στον ιδιωτικό τομέα μόνο μέχρι ποσοστού 49% προκειμένου να αντληθούν κεφάλαια από επενδυτές.

Άρθρο 4  
Διοίκηση και οργάνωση της Εταιρείας

Η γενική συνέλευση αποτελεί το ανώτατο όργανο του Μ.Α. και σ' αυτήν προεδρεύει ο εποπτεύων την Εταιρεία υπουργός ή ο νόμιμος αναπληρωτής του. Το διοικητικό συμβούλιο είναι 7μελές, με 3ετή θητεία και εκλέγεται από τη γενική συνέλευση της Εταιρείας, με μοναδική εξαίρεση το πρώτο διοικητικό συμβούλιο που διορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών. Επίσης υπάρχει ειδική πρόβλεψη στο νόμο για τον τρόπο εκλογής - σύνθεσης του διοικητικού συμβουλίου στην περίπτωση που διατεθούν στον ιδιωτικό τομέα μετοχές του Μ.Α.. Πρωταρχικό καθήκον του πρώτου διοικητικού συμβουλίου είναι να συντάξει, μέσα σε 60 ημέρες από την ισχύ του υπό κρίση σχεδίου νόμου, το καταστατικό του Μ.Α., σύμφωνα με τις διατάξεις του σχεδίου νόμου και της περί ανωνύμων εταιρειών νομοθεσίας. Το κείμενο του καταστατικού θα εγκριθεί με προεδρικό διάταγμα. Για την επίτευξη των διαδικασιών και μέχρι τη δημοσίευση του απαιτούμενου προεδρικού διατάγματος, το πρώτο διοικητικό συμβούλιο θα



2. Η επάνδρωση της υπηρεσίας κατασκευής του ΜΕΤΡΟ δια την κάλυψη των εκάστοτε αναγκών αυτής ενεργείται δια προσωπικού διαθέτοντος τας απαιτούμενες γνώσεις και εμπειρίαν, κατόπιν εισηγήσεως του προϊστάμενου αυτής, δια μεν το πρώτον εξάμηνον από της ενάρξεως ισχύος του παρόντος διαφάσεως του Διοικητικού Συμβουλίου της Α.Ε.-ΗΣΑΠ, εν συνεχεία δε επί τη βάσει σχετικού κανονισμού και εγκρινόμενου δι' αποφάσεως του Υπουργού Συγκαιωνιών. Άπαν το προσωπικόν της υπηρεσίας ΜΕΤΡΟ παρέχει τας υπηρεσίας αυτού βάσει συμβάσεως εργασίας ωρισμένου χρόνου.

3. Προσωπικόν δια την εκμετάλλευσιν και λειτουργίαν του ΜΕΤΡΟ προσλαμβάνεται βάσει κανονισμού ενιαίου διάπαν το προσωπικόν της Α.Ε.-ΗΣΑΠ, συντασσόμενον κατά την διαδικασίαν των διατάξεων του ν. 3752/1929 "περί κυρώσεως δια Διαταγμάτων Κανονισμών του προσωπικού νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου ή φυσικών ή νομικών προσώπων συνδεομένων δια συμβάσεων μετά του Κράτους προς άσκησην λειτουργίας κοινής χρήσεως και ωφελείας της αρμοδιότητος του Υπουργείου της Συγκαιωνίας".

\*Ν. 1577/1985. Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός.

Άρθρο 33

1. Η εκτέλεση των έργων (μελέτη, ειδικές έρευνες, κατασκευή, απαλλοτριώσεις και προμήθεια τροχαίου υλικού) του υπόγειου ασηρόδρομου πρωτεύουσας (ΜΕΤΡΟ), που προβλέπεται από το ν. 1074/1980 (ΦΕΚ 219 Α'), αναλαμβάνεται στο σύνολό της από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων - Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων. Για τα έργα αυτά εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για την εκτέλεση των έργων του Δημοσίου και τα όργανα της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων ασκούν τις σχετικές αρμοδιότητες κατά τις ισχύουσες διατάξεις. Η Α.Ε.-ΗΣΑΠ παρέχει στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, κάθε χρήσιμη πληροφορία για την εκτέλεση του έργου αυτού.

2. Όπου στις διατάξεις του ν. 1074/1980 αναφέρεται "Υπουργός Συγκαιωνιών" από τη δημοσίευση του παρόντος οι σχετικές αρμοδιότητες, προβλέψεις ή ρυθμίσεις του νόμου αυτού αναφέρονται στον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

3. Για την εκτέλεση των έργων του ΜΕΤΡΟ ομισάται Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων ΜΕΤΡΟ (Ε.Υ.Δ.Ε.Μ.) της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων με έδρα την Αθήνα και αρμοδιότητες την άσκηση καθηκόντων προϊσταμένης αρχής και διευθύνουσας υπηρεσίας σύμφωνα με τις διατάξεις για τη μελέτη και κατασκευή των έργων.

Στην Ε.Υ.Δ.Ε.Μ. ομιστώνται τμήματα α) Προγραμματισμού και Μελετών, β) Κατασκευής Έργων και γ) Διοικητικό Οικονομικό, των οποίων οι επιμέρους αρμοδιότητες κανονίζονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Ο προϊστάμενος της Ε.Υ.Δ.Ε.Μ. θεωρείται ως προϊστάμενος της αρμόδιας διεύθυνσης, για τη συμμετοχή στα προβλεπόμενα από τις ισχύουσες διατάξεις τμήματα του Συμβουλίου Δημοσίων Έργων όταν πρόκειται για θέματα αρμοδιότητος της Ε.Υ.Δ.Ε.Μ. Κατά τα λοιπά η Ε.Υ.Δ.Ε.Μ. διέπεται από τις διατάξεις του ν. 679/1977 (ΦΕΚ 245 Α') όπως τροποποιήθηκαν με τις διατάξεις του άρθρου 23 παρ. 1-4 του ν. 1418/1984 (ΦΕΚ 23 Α') και οι αρμοδιότητές της και η οργάνωσή της μπορεί να τροποποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές, σύμφωνα με τις οποίες γίνεται επίσης η συγχώνευση με άλλες Ε.Υ.Δ.Ε.Μ. ή και η κατάργησή της μετά τη λήξη του προορισμού της.

4. Οι πιστώσεις που διατίθενται από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων για την εκτέλεση των έργων του υπόγειου ασηρόδρομου πρωτεύουσας (ΜΕΤΡΟ) εγγράφονται

στον προϋπολογισμό δημοσίων επενδύσεων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις για τις δημοσίες επενδύσεις.

5. Τα έργα μετά την περάτωσή τους παραδίδονται τμηματικά στην Α.Ε. ΗΣΑΠ για την ανάληψη της εκμετάλλευσης και λειτουργίας τους, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1074/1980. Στην εκμετάλλευσιν και λειτουργία περιλαμβάνεται και η συντήρηση των έργων. Με προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 3 του ν. 1074/1980 καθορίζεται το μέρος των δαπανών για τις μελέτες και τα έργα, που θα αποδοθεί στο Δημοσίο από τα έσοδα λειτουργίας του έργου ή τμημάτων του.

6. Οι απαλλοτριώσεις ακινήτων για το έργο του ΜΕΤΡΟ που προβλέπονται από την παράγραφο 1 του άρθρου 2 του ν. 1074/1980 κηρύσσονται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων υπέρ του Δημοσίου και με δαπάνη του'.

Αθήνα 9 Μαΐου 1991

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ
κωννής Παλασκορασάς	Στέφανος Μάνος
ΕΜΠΟΡΙΟΥ	ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Αθανάσιος Ξαρχός	Νικόλαος Γκελεστόθης

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
Αριστείδης Τσιπλάκος

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΝΟΜΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Συνεδριάσεις αριθμοί 28/1-4-1991, 30/15-4-1991 και 32/17-4-1991, ώρα 6.00 μ.μ.

Συνεδρίασε το τμήμα Α της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής σε τρεις συνεδριάσεις και παρευρέθησαν οι Α. Τσούτσος, Επίτιμος Αντιπρόεδρος ΣΤΕ, Χ. Φατούρος και Π. Φλώρος, σύμβουλοι επικρατείας, Α. Μπότσος, σύμβουλος Ε.Σ., Σ. Βρέλλης, καθηγητής πανεπιστημίου, Α. Ανδρεουλάκος, εισαγγελέας εφετών, Χ. Γεωργακόπουλος, εφέτης και Χ. Πολίτης, δικηγόρος (εισηγητής) και επεξεργάστηκε σχέδιο νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων με τίτλο "Περί συστάσεως Εταιρείας με την επωνυμία "ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ Ανώνυμος Εταιρεία" και ρύθμιση συναφών θεμάτων".

Κλήθηκε αλλά δεν παρευρέθηκε ο Κ. Κεραμείς, καθηγητής πανεπιστημίου, λόγω ασθενείας.

Γραμματέας ο Σ. Κοτσώνης.

Παρευρέθησαν οι εκπρόσωποι του Υπουργού Ν. Αντωνίου, Α. Γεωργόπουλος και Κ. Κυριακίδης.

Για τη γλωσσική διατύπωση του κειμένου τόσο της εισηγητικής εκθέσεως, όσο και του νομοσχεδίου συνεργάσθηκε ο καθηγητής του Πανεπιστημίου Γ. Μπαμπινιώτης.

Ο εισηγητής ανέπτυξε αρχικά τα εξής:

Με το εισαγόμενο προς εξέταση σ.ν. ομισάται α.ε. με την επωνυμία "ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε." (Μ.Α.), που αποτελεί ως εκ του σκοπού του Επιχείρηση Κοινής Ωφελείας όπως άλλωστε αναφέρεται στο κείμενο του σ.ν. (άρθρο 1 εδ. β).

## Α. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

1. Κύριες χαρακτηριστικά του Μ.Α.

α) Αποκλειστικός μέτοχος κατά την ίδρυση (100 δις. δρχ.) είναι το Δημόσιο. Προβλέπεται όμως η δυνατότητα να περιέλθει στους ιδιώτες μελλοντικά, ποσοστό έως 49% των μετοχών (α. οποίος πάντως θα είναι ονομαστικές).

β) Με πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου (από 17-1-1991) έχει ανατεθεί (κατ' αρχήν) το έργο "Υπόγειος Σιδηρόδρομος Πρωτεύουσας (Μετρό Αθήνας), Γραμμή 2 Σεπόλια-Δάφνη, Γραμμή 3 Κεραμικός-ΥΕΘΑ", σε συγκεκριμένη κοινοπραξία (ως ανάδοχο), πρέπει δε σε σύντομο χρόνο να καταρτισθεί η σχετική σύμβαση η οποία τελικώς θα κυρωθεί με νόμο. Το έργο θα είναι διαπραγματεύσεως και της καταρτίσεως της συμβάσεως θα πρέπει επειγόντως να διεκπεραιωθεί από το πρώτο Δ.Σ. του Μ.Α..

γ) Το σ.ν. δεν περιέχει το πλήρες καταστατικό της εταιρείας το οποίο προβλέπεται ότι θα καταρτισθεί από το πρώτο Δ.Σ. και θα εγκριθεί με π.δ. (Υπουργού Εμπορίου και Υπουργού Π.Ε.Χ.Ο.Δ.Ε.) εντός 6 μηνών από της ενάρξεως της ισχύος του νόμου (ίδια διαδικασία και για κάθε μελλοντική τροποποίηση του Καταστατικού, με την επιφύλαξη του άρθρ. 3.3. Γ.Σ.).

δ) Το νομοθετικό καθεστώς που διέπει το Μ.Α. είναι: οι διατάξεις του σ.ν., πέραν δε τούτων οι διατάξεις του κ.ν. 2190/20, καθόσον δεν αντίκεινται στις ειδικές διατάξεις του σ.ν..

ε) Το Μ.Α. διοικείται από την Γ.Σ. και το Δ.Σ. (7 μέλη). Η πλειοψηφία τόσο στην Γ.Σ. (τουλάχιστον 51%) όσο και στο Δ.Σ. (τουλάχιστον 4 από τους 7 συμβούλους) θ' ανήκει εν πάση περιπτώσει στο Δημόσιο. Το πρώτο Δ.Σ. του οποίου η θητεία προβλέπεται μέχρι το θέρους του 1995 διορίζεται αμέσως μετά την έναρξη της ισχύος του νόμου, με υπουργική απόφαση.

στ) Το πρώτο Δ.Σ., μέχρις ότου δημοσιευτεί το εγκριτικό του Καταστατικού π.δ., ενεργεί επ' ονόματι και για λογαριασμό του Μ.Α. πάντοτε όμως με σύμφωνη γνώμη του Υ.Π.Ε.Χ.Ο.Δ.Ε.. Μετά την κατά τα άνω δημοσίευση, ενεργεί αυτοδυνάμως.

ζ) Προβλέπονται φορολογικές απαλλαγές και ιδιαίτερες δυνατότητες προς εκπλήρωση του σκοπού της Εταιρείας, όπως συνήθως στις περιπτώσεις αυτές.

η) Η εποπτεία ασκείται αρχικώς από τον Υπουργό Π.Ε.Χ.Ο.Δ.Ε. και εν συνεχεία από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών παραλλήλως προς την εποπτεία του Υπουργού Εμπορίου, λόγω του είδους της Εταιρείας ως ανωνύμου.

2. Υπό τα ως άνω δεδομένα, πρόκειται περί ιδρύσεως δημοσίας (κρατικής) εταιρείας (Σπλιωτόπουλος Εγχειρ. Διοκ. Δικαίου, 1991, σελ. 351 επ), το χαρακτηρισμό δε αυτόν διατηρεί η Εταιρεία (δεν καθίσταται "εταιρεία μικτής οικονομίας") και μετά την τυχόν διάθεση του 40% προς ιδιώτες, λόγω της ιδιαίτερης σημασίας της για την εθνική οικονομία, του κρίσιμου ποσοστού 51% που παραμένει στο Δημόσιο, της εξηφαλισμένης πλειοψηφίας στο Δ.Σ., του ειδικώς προβλεπομένου δικαστικού υπέρ του Δημοσίου, τροποποιήσεως του καταστατικού (άρθρ. 4,5 εδ. τελευταίο) και των θεσπιζόμενων οικονομικών και φορολογικών απαλλαγών. (Θ.Ι. Παναγόπουλος, Επιχειρήσεις μικτής οικονομίας εις χώρος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ΕΕΔΔ 1970 σελ. 253 βλ. και εις Γαλλίαν CNCF, AIR FRANCE, Συγκοινωνιακές Επιχειρήσεις στο Βέλγιο κ.α.). Παρομοίως χαρακτηρισμός δημοσίας εταιρείας που ιδρύθηκαν πρόσφατα στην Ελλάδα, είναι μεταξύ άλλων ο Ο.Σ.Ε. (ν.δ. 674/70, η Δ.Ε.Η. (ν. 87/75 και η "ΞΕΝΙΑ ΑΕ" (ν. 376/76), των οποίων οι ιδρυτικές πράξεις και τα καταστατικά ελήφθησαν υπόψη για τη σύναξη των παρατηρήσεων που περιλαμβάνονται στο παρόν.

3. Η δια νόμου ίδρυση των εν λόγω δημοσίων εταιρειών, παρέχει τη δυνατότητα όπως οι θεσπιζόμενες διατάξεις αποκλίνουν εκτεταμένως από εκείνες της περί ανωνύμων εταιρειών νομοθεσίας, υπό τον όρο ότι δεν θα υπάρξει αντίθεση προς συνταγματικές διατάξεις ή ρυθμίσεις που απορρέουν από το κοινοτικό δίκαιο.

4. Παρατηρείται ότι, παρά το συνήθως συμβαίνον επί συστάσεως τέτοιου είδους "εταιρειών", το πλήρες καταστατικό της εταιρείας δεν παρατίθεται ως "το καταστατικό" στο κείμενο του σ.ν., αλλά θα καταρτισθεί από το Δ.Σ. και θα εγκριθεί με προεδρικό διάταγμα που θα δημοσιευθεί στην Εφ. της Κυβερν. το αργότερο εντός έξι μηνών από της ενάρξεως ισχύος του νέου νόμου. Το διάστημα αυτό, δηλαδή το διάστημα μέχρι της δημοσιεύσεως της εγκριτικής του καταστατικού υπουργικής αποφάσεως χαρακτηρίζεται από το σ.ν. ως "ιδρυτικό στάδιο της εταιρείας", καθ' όλη δε την διάρκειά του, το Δ.Σ. (το πρώτο, που ορίζεται με απόφαση του ίδιου Υπουργού αμέσως μετά τη δημοσίευση του νέου νόμου) ενεργεί πάντοτε μετά από σύμφωνη γνώμη του Υ.Π.Ε.Χ.Ο.Δ.Ε., ενώ μετά τη δημοσίευση του καταστατικού ενεργεί αυτοδυνάμως κατά τις εις διατάξεις του ν. 2190/20). Σημειώνεται ότι, η μέγιστη πιθανότητα είναι να υπογραφεί η μετά του αναδόχου σύμβαση πριν από την δημοσίευση του καταστατικού.

Παρ' ότι, όπως και ανωτέρω αναφέρεται, υπήρξε στο παρελθόν περίπτωση (Ο.Σ.Ε.) καταρτίσεως του καταστατικού με μεταγενέστερη πράξη, ενόψει δε και της προοπτικής της υπογραφής της συμβάσεως με τον ανάδοχο, θα ήταν ενδεδειγμένο να ακολουθηθεί και προκειμένου περί του Μ.Α. η συνήθης μέθοδος της παραθέσεως πλήρους καταστατικού στο σ.ν.. Η παράθεση του καταστατικού (πλήρους) στο νόμο ενδείκνυται γενικώς: α) διότι αποκλείει τη δημιουργία στο μέλλον ερμηνευτικών ζητημάτων περί της συμφωνίας του καταστατικού (που θα καταρτισθεί μεταγενεστέρως) προς τις διατάξεις του ιδρυτικού νόμου, ιδίως προς τις αποκλίσεις από τις κοινές διατάξεις του κ.ν. 2190/20, και β) διότι, αν χρειασθεί να υπάρξουν και άλλες (πλην των προβλεπομένων στο σ.ν.) αποκλίσεις από το κοινό ανωνυμικό δίκαιο, αυτές δεν θα καταστεί δυνατόν να θεσπισθούν στο καταστατικό που θα εγκριθεί με το προεδρικό διάταγμα, αλλά θα πρέπει να θεσπισθούν δια της νομοθετικής οδού, και τούτο διότι κατά το σ.ν. η εταιρεία διέπεται από τις εις αυτό διατάξεις και κατά τα λοιπά από τις διατάξεις του κ.ν. 2190/20. Δεν παραλείπομε, τέλος, να επιστημόνομε ότι η μη αυτοδύναμη (αλλά μόνο μετά σύμφωνη γνώμη του Υπουργού) λειτουργία του Δ.Σ. αποτελεί οριακή περίπτωση θεμιτού τρόπου λειτουργίας Δ.Σ. ανωνύμου εταιρείας, εξ απόψεως των θεμελιωδών κανόνων που τη διέπουν.

Από όσα πιο πάνω εκτίθενται, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι: α) η μη παράθεση πλήρους καταστατικού στο σ.ν., देने μπορεί να θεωρηθεί ότι προσκρούει σε κανόνες τους οποίους δεν μπορεί να υπερβεί ο κοινός νομοθέτης και β) θα ήταν όμως ενδεδειγμένη (και νομοτεχνικώς) η παράθεση, στο κείμενο του σ.ν., διατάξεων που θα αποτελούν "το καταστατικό" της Εταιρείας.

5. Σχετικά με τις διατάξεις που αναφέρονται στο μέχρι της δημοσιεύσεως του καταστατικού διάστημα, θα πρέπει να διαγραφούν η έκφραση: "κατά τη διάρκεια του ιδρυτικού σταδίου της εταιρείας" και "μετά την ολοκλήρωση του ιδρυτικού σταδίου" (άρθρ. 4,6), διότι δια της δημοσιεύσεως του νόμου ιδρύεται (πλήρως) το νομικό πρόσωπο, διεπόμενο από τις καταστατικές διατάξεις που εις αυτόν θα περιλαμβάνονται και, κατά τα λοιπά, από τις διατάξεις του κ.ν. 2190/20 στις οποίες ρητώς παραπέμπει διαφορετική είναι η νομική κατάσταση της "υπό ίδρυση" ανωνύμου εταιρείας κοινού τύπου. Στην περίπτωση αυτή η εταιρεία, της οποίας το καταστατικό έχει ήδη καταρτισθεί, αλλά δεν έχει δημο-

αιουθεί, δεν έχει αποκτήσει νομική προσωπικότητα και εξομοιώνεται προς τον ΝΑSСITURUS. Αντιθέτως στην περίπτωση του Μ.Α. (άρθρ. 1.1. και 10 του σ.ν.) η νομική προσωπικότητα υπάρχει από της δημοσίευσής του νόμου.

Μετά από την παρατήρηση αυτήν, διεγράφησαν οι αναφορές στο "ιδιωτικό στάδιο της εταιρείας" (άρθρ. 4 παρ. 6 του σχεδίου νόμου).

6. Η αρίθμηση των παραγράφων σε κάθε άρθρο πρέπει να γίνεται με τον αυξαντα αριθμό τους χωρίς την προσθήκη και του αριθμού του άρθρου, όπως συνήθιζεται στους νόμους.

## Β. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

1. Ως προς την επωνυμία της Εταιρείας (ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ Ανώνυμος Εταιρεία) παρατηρήθη από τον καθηγητή κ. Μπαμπινιώτη ότι δεν θα πρέπει να καθιερώνονται με νομοθετικά κείμενα επωνυμίες ξενόγλωσσες. Η Επιτροπή συμφωνεί με την παρατήρηση αυτήν, ενόψει όμως του γεγονότος ότι σε όλα τα έγγραφα της μακράς μέχρι σήμερα διαδικασίας διαγωνισμού, αναφέρεται ο όρος "ΜΕΤΡΟ", όπως βεβαίωσαν οι εκπρόσωποι του Υπουργού, προς αποφυγή δε συγχύσεως, παρέμεινε στο κείμενο του σ.ν. η ανωτέρω από το Υπουργείο διατυπωθείσα επωνυμία.

2. Ως προς τη διαδικασία τροποποίησης του Καταστατικού, η οποία κατά τον κ.ν. 2190/20 αφορά και στην περίπτωση της αύξησής του μετοχικού κεφαλαίου, το άρθρ. 4 παρ. 6 του σ.ν. προέβλεπε απόφαση του Δ.Σ. της Εταιρείας και στη συνέχεια προεδρικό διάταγμα. Παρατηρείται ότι η ρύθμιση αυτή, εκτός του ότι τελεί σε αντίφαση με τα προβλεπόμενα στο άρθρ. 3 παρ. 3 (αύξηση μετοχικού κεφαλαίου - απόφαση της Γ.Σ.), αντίκειται και στο άρθρ. 25 παρ. 1 της 2ης Οδηγίας του Συμβουλίου της Ε.Ο.Κ., κατά την οποία κάθε αύξηση του κεφαλαίου πρέπει ν' αποφασίζεται από τη γενική συνέλευση (δεδομένου ότι προβλέπεται να υπάρξουν και ιδιώτες μέτοχοι). Για το λόγο αυτόν, το τελευταίο εδάφιο της παρ. 6 του άρθρ. 4 του σ.ν. διατυπώνεται ως εξής: "Για κάθε περίπτωση τροποποίησης του Καταστατικού εφαρμόζονται οι διατάξεις του κ.ν. 2190/1920".

3. Ως προς την απαιτούμενη διαδικασία για την απόσπωση υπαλλήλων στην Εταιρεία, σε περίπτωση που ο αποσπώμενος θα είναι υπάλληλος ν.π.ι.δ. του δημόσιου τομέα (άρθρ. 4 παρ. 8). Θα πρέπει να προηγηθεί η σχετική απόφαση του αποφασίζοντος οργάνου του νομικού αυτού προσώπου, η οποία δεν μπορεί να υποκατασταθεί από πράξη του εποπτεύοντος τούτου Υπουργού (ως εκ του περιεχομένου και της εννοίας της εποπτείας). Σε τέτοια περίπτωση η κοινή υπουργική απόφαση θα πρέπει να εκδίδεται από τον Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. και τον εποπτεύοντα το νομικό τούτο πρόσωπο υπουργό μετά τη σχετική απόφαση του αρμόδιου οργάνου του νομικού προσώπου. Για το λόγο αυτόν, τροποποιήθηκε αναλόγως το δεύτερο εδάφιο της παρ. 8 του άρθρ. 4 του σ.ν.

4. Ως προς τις πρόσθετες αμοιβές των αποσπαιμένων στην Εταιρεία υπαλλήλων (άρθρ. 4 παρ. 9) παρατηρείται ότι η καταβολή τούτων "χωρίς περιορισμό από τις κείμενες διατάξεις" θα ήταν δυνατόν να δημιουργήσει ζητήματα ενόψει των διατάξεων περί ανωτάτων ορίων αμοιβών σε συνδυασμό με τις διατάξεις των άρθρων 103 και 104 του Συντάγματος. Για το λόγο αυτόν, η ανωτέρω πρόταση διεγράφη.

5. Οι λέξεις "PROJECT MANAGEMENT" που αναγράφονται εντός παρενθέσεως στο άρθρ. 5 παρ. 4 εδ. πρώτο, θα πρέπει να διαγραφούν. Επειδή όμως δεν υπάρχει στην ελληνική γλώσσα αντίστοιχος όρος, γίνεται σχετική προσηγή στο σχέδιο εισηγητικής εκθέσεως (σελ. 8).

6. Ως προς την αρμοδιότητα του Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. προς χορήγηση όλων των απαιτούμενων αδειών κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διαδικαστικών και ουσιαστικών διατάξεων (άρθρ. 5 παρ. 5) ο εκ των μελών της Επιτροπής καθ. Σπ. Βρέλλης διατύπωσε επιφυλάξεις διότι φρονεί "ότι είναι υπερβολικά ευρεία η δυνατότητα που με τη διάταξη αυτήν παρέχεται στον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, να μεταβάλλει με αποφάσεις του ακόμη και τις ουσιαστικές προϋποθέσεις χορηγήσεως αδειών που διάφοροι νόμοι (π.χ. η αρχαιολογική νομοθεσία) προβλέπουν".

7. Θεωρείται συνταγματικώς ανεκτή η κατάργηση της διαδικασίας προσωρινού προσδιορισμού της αποζημιώσεως (άρθρ. 8 παρ. 1 του σ.ν.) δεδομένου ότι δεν παύει να υφίσταται η δικαστική προστασία του ιδιώτη, εκτός του ότι υπάρχει και η ειδική πρόβλεψη του άρθρ. 17 παρ. 6 του Συντάγματος.

8. Ενόψει της διατάξεως του άρθρ. 17 παρ. 8 του Συντάγματος είναι επιβεβλημένη η διαγραφή, στο άρθρ. 8 παρ. 2 του σ.ν., των λέξεων "κατά το χρόνο της διάνοιξης των σφράγγων".

9. Τέλος, ως εκ του αντικειμένου του νομοθετήματος, τούτο θα πρέπει να υπογράφεται από τους Υπουργούς α) Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, β) Εθνικής Οικονομίας, γ) Οικονομικών, δ) Εμπορίου και ε) Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Στη συνέχεια και ύστερα από συζήτηση η Επιτροπή αναδιατύπωσε, εξ ολοκλήρου το σχέδιο νόμου και το διαμόρφωσε ως εξής:

## ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

*"Ίδρυση Εταιρείας με την επωνυμία "ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ Ανώνυμος Εταιρεία"*

### Άρθρο 1 Ίδρυση-Μορφή

1. Ίδρύεται νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με τη μορφή της ανώνυμης εταιρείας και με την επωνυμία "ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ Ανώνυμος Εταιρεία" που έχει την έδρα του στον Δήμο Αθηναίων και διάρκεια αόριστη.

2. Η Εταιρεία λειτουργεί σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, δεν υπάγεται στην κατηγορία των οργανισμών και επιχειρήσεων του ευρύτερου δημόσιου τομέα και δεν εφαρμόζονται σ'αυτήν, οι διατάξεις που διέπουν εταιρείες που άμεσα ή έμμεσα ανήκουν στο Δημόσιο, πλην των ρητά οριζουμένων στον παρόντα νόμο εξαιρέσεων. Η Εταιρεία είναι Επιχείρηση Κοινής Ωφελείας και ισχύουν σ'αυτήν οι κείμενες διατάξεις για τις επιχειρήσεις αυτές.

3. Για τα προβλεπόμενα στον παρόντα νόμο θέματα που αφορούν στην ίδρυση και λειτουργία της Εταιρείας εφαρμόζονται συμπληρωματικά, και εφ' όσον δεν αντίκεινται στις διατάξεις του νόμου αυτού, οι διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 περί ανωνύμων εταιρειών.

### Άρθρο 2 Σκοπός-Έργο

1. Σκοπός της Εταιρείας είναι η μελέτη, κατασκευή, οργάνωση, διοίκηση, λειτουργία, εκμετάλλευση και ανάπτυξη του δικτύου υπόγειου αεθροδρόμου Αθηνών και γενικά ηλεκτρικών αεθροδρόμων του Νομού Αττικής, του δικτύου ελασρού μετρό (τραμ) της πόλης των Αθηνών και των συναφών εγκαταστάσεων εκτός από το αεθροδρομικό δίκτυο Ο.Σ.Ε. (με ηλεκτροκίνηση ή χωρίς) καθώς και η σύμπραξη και η συνεργασία με άλλους οργανισμούς και φορείς