



ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ Ο.Α.Σ.Θ.

Θεσσαλονίκη 14.7.2017

Α) Το ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΤΟΥ κ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ

Στις 6-7-2017 ο Υπουργός Μεταφορών κ. Σπίρτζης παρουσίασε σε φορείς της Θεσσαλονίκης Νομοσχέδιο με τον τίτλο «Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης» με το οποίο:

1) Δια της νομοθετικής καταργήσεως του ΟΑΣΘ γίνεται αντισυνταγματική¹ αφαίρεση συγκοινωνιακού έργου από έναν Οργανισμό που παρέχει αδιαλείπτως εδώ και 60 έτη υπηρεσίες μεταφορών στον νομό Θεσσαλονίκης.

2) Ενώ υπάρχει σύμβαση με τον ΟΑΣΘ, το κράτος, κάνοντας κατάχρηση της νομοθετικής πρωτοβουλίας που διαθέτει, καταργεί τη σύμβαση νομοθετικά και όχι με τις προβλεπόμενες στη σύμβαση διαδικασίες, προκειμένου ακριβώς να αποφύγει την δικαστική κρίση και τις συμβατικά προβλεπόμενες έννομες συνέπειες σε περίπτωση καταγγελίας.

3) Διαγράφονται εμμέσως, πλην σαφώς οι ληξιπρόθεσμες συμβατικές οφειλές του κράτους προς τον ΟΑΣΘ ύψους περίπου 125.000.000 ευρώ.

4) Το κράτος, όχι μόνο καταργεί τη σύμβαση με τον ΟΑΣΘ, αλλά και τον ίδιο τον οργανισμό ως νομική οντότητα, αφού εξαγοράζει «αναγκαστικώς», με παντελώς αντιδημοκρατικό και αντισυνταγματικό τρόπο τον ίδιο τον αντισυμβαλλόμενο του και αναθέτει το μεταφορικό έργο του στην υπό δημιουργία κρατική ΑΣΥΘ.

5) Το κράτος πράττει τα παραπάνω μέσω νόμου προκειμένου ακριβώς να στερήσει από τον ΟΑΣΘ, τα μέλη του ΔΣ, τους μετόχους αλλά και από τον κάθε πολίτη το δικαίωμα να προσφύγουν στα αρμόδια δικαστήρια.

6) Το δημόσιο για να διασφαλίσει όχι μόνον ότι δεν θα υπάρξει δικαστική προσφυγή, αλλά απολύτως καμία διαμαρτυρία, κινητοποίηση ή αντίδραση στο νομοσχέδιο, θεσπίζει ιδιώνυμα ποινικά αδικήματα αμφίβολης συνταγματικότητας

¹Βλ. άρθρα 5, 23 παρ.2, 106 παρ.2, 17 παρ.1 Συντ. Το σχέδιο προβλέπει ότι πρώτα κρατικοποιείται ο ΟΑΣΘ και μετά θα εξεταστούν οι αποσβέσεις και η περίπτωση αποζημιώσεων (δηλαδή σε μερικά χρόνια) των μετόχων.



~ 2 ~

υπό το πρίσμα του άρθρου 7 Συντ., τα οποία περιγράφονται με αοριστολογίες, καταλείποντας ευρεία διακριτική ευχέρεια στους αρμόδιους εισαγγελείς και τα οποία προβλέπουν ποινές φυλάκισης, υπέρογκες χρηματικές ποινές, μέχρι και στέρηση πολιτικών δικαιωμάτων σε όποιον τολμήσει να εναντιωθεί με οποιοδήποτε τρόπο στο περιεχόμενο του νόμου², φθάνοντας μέχρι την συγκεκαλυμμένη ποινικοποίηση της απεργίας των εργαζομένων³.

7) Το κράτος θεσπίζει σχεδόν απόλυτη ποινική και αστική ασυλία για τα μέλη του ΔΣ που θα διορίσουν ο Υπουργός Μεταφορών και ο Υπουργός Οικονομικών, ασυλία ισοδύναμη αν όχι μεγαλύτερη και αυτής που απολαμβάνουν κατά το Σύνταγμα τα μέλη της Κυβέρνησης. Κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, τα μέλη του ΔΣ που θα διορίσει η Κυβέρνηση θα ευθύνονται μόνον για δόλο, διαφορετικά δεν καταδιώκονται ούτε ενάγονται για οτιδήποτε κάνουν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους⁴.

² «Άρθρο 28 Νομοσχεδίου

1.α. Όποιος εμποδίζει, παρακωλύει με κάθε τρόπο ή μέσο, αρνείται την πρόσβαση στα γραφεία, αμαξοστάσια, περιουσιακά στοιχεία του Ο.Α.Σ.Θ., αποκρύπτει ή αφαιρεί έγγραφα και στοιχεία και με τις πράξεις του αυτές δυσχεραίνει ή καταργεί το έργο Διοικητικού Συμβουλίου, της ελεγκτικής εταιρίας ή του ορκωτού ελεγκτή τιμωρείται με φυλάκιση έως τριών ετών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ και με στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων για πέντε έτη». Τι θα πει «δυσχεραίνει ή καταργεί το έργο του ΔΣ»;

³ «2.α. Όποιος αποκρύπτει, αλλοιώνει, εκποιεί, αρνείται να παραδώσει ή παρακωλύει με οποιοδήποτε τρόπο αποσβεσθέντα ή αναπόσβεστα κινητά και ακίνητα πράγματα του Ο.Α.Σ.Θ. τιμωρείται με φυλάκιση έως τριών ετών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ και με στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων για πέντε έτη.

β. Στην περίπτωση που από την πράξη της περ. α' κατέστη αδύνατη η απρόσκοπη λειτουργία της δημόσιας υπηρεσίας κοινωνιακού έργου ή ματαιώθηκε αυτή ή επήλθε ζημία του Ελληνικού Δημοσίου άνω των 100.000 ευρώ, ο υπαίτιος τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών ετών καθώς και με χρηματική ποινή τουλάχιστον είκοσι χιλιάδων (20.000) ευρώ και με στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων για πέντε έτη». Υποψήφιοι απεργοί, για εσάς χτυπάει η καμπάνα.

⁴ Άρθρο 29 Σχεδίου «1. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος δεν διώκονται και δεν ενάγονται για πράξεις και αποφάσεις τους που είναι σύμφωνες με τον παρόντα νόμο, την κείμενη νομοθεσία και τους σκοπούς της εταιρείας. 2. Με την επιφύλαξη της παρ. 1, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος διώκονται και ενάγονται για πράξεις ή παραλείψεις κατά την άσκηση των καθηκόντων τους μόνον εάν ενέργησαν με δόλο». Όπως είναι γνωστό ο δόλος αποδεικνύεται πολύ δύσκολα. Αν αποδειχθεί βαρεία αμέλεια κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, τα μέλη του ΔΣ θα μπορούν να χαμογελάνε.



8) Παραβιάζει ευθέως το θεσμικό πλαίσιο της ΕΕ, αφού αναθέτει σε οργανισμό που ανήκει στο κεντρικό κράτος να παρέχει τις επιβατικές μεταφορές, όταν ο Κανονισμός 1370/2007 προβλέπει ρητώς ή ότι θα γίνει διαγωνισμός προκειμένου να ανατεθούν οι επιβατικές μεταφορές σε ιδιωτική εταιρεία ή ότι η αρμόδια τοπική αρχή (περιφέρεια, δήμος, ένωση δήμων) θα αναλάβει να παρέχει η ίδια τις δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών⁵.

9) Το κράτος διαβεβαιώνει ότι βάσει του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1370/2007 δεν ισχύει πλέον η σύμβαση μεταξύ κράτους και ΟΑΣΘ και ότι οι συμβάσεις μεταξύ κράτους και ΟΑΣΘ που κυρώθηκαν με τους νόμους 3652/2008 και 3897/2010 δεν ισχύουν πλέον, αποκρύπτοντας ότι το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους γνωμοδότησε ρητώς το Δεκέμβριο 2016 (320/2016) ότι «οι συμβάσεις μεταξύ κράτους και ΟΑΣΘ που κυρώθηκαν με τους νόμους 3652/2008 και 3897/2010 ισχύουν, ότι οι ίδιες συμβάσεις δεν αντιβαίνουν τις διατάξεις του κανονισμού 1370/2007 και ότι λήγουν στις 3-12-2019».

10) Δημιουργεί ένα χαώδες θεσμικό τοπίο στη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου συνύπαρξης ΟΑΣΘ υπό τον έλεγχο Σπίρτζη και ΑΣΥΘ, από την έναρξη ισχύος του νόμου μέχρι την πλήρη ανάληψη του συγκοινωνιακού έργου από την τελευταία, το οποίο θα οδηγήσει και σε συγκοινωνιακό χάος τη Θεσσαλονίκη.

B) ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΑΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ κ. ΣΠΙΡΤΖΗ

1) Ο Υπουργός από την αρχή της θητείας του μέχρι και σήμερα εφαρμόζει σχέδιο οικονομικής ασφυξίας και εξόντωσης του ΟΑΣΘ αρνούμενος συστηματικά να του χορηγήσει τα συμβατικά καθοριζόμενα ποσά, με συνέπεια ο Οργανισμός να μην μπορεί να καταβάλει του μισθούς των εργαζομένων⁶. Στη συνέχεια κατηγορεί τον ΟΑΣΘ⁷ ότι «είχε αδυναμία να καταβάλει τα δεδουλευμένα με συνέπεια να αναστατώνεται η πόλη από απεργίες».

⁵ Η ΑΣΥΘ είναι θυγατρική της ΟΣΕΘ, η οποία ανήκει στο κράτος.

⁶ «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».

⁷ «... στην περίπτωση του ΟΑΣΘ διασφαλίζεται το κέρδος των μετόχων και μένουν σε εκκρεμότητα, με συνεχείς εκβιασμούς προς τους πολίτες και το κράτος, οι πληρωμές των δεδουλευμένων των εργαζομένων, οι οφειλές προς τα ασφαλιστικά ταμεία, προς τις φορολογικές υποχρεώσεις, κλπ».



- 2) Ο Υπουργός επί μήνες δυσφημεί⁸ τον ΟΑΣΘ με συνθήματα και υπονοούμενα⁹, δίχως να παραδέχεται ότι οι ελεγκτικοί μηχανισμοί τους οποίους απέστειλε κατά κύματα δεν διαπίστωσαν ούτε μία παράβαση νόμου στη διάρκεια των λεπτομερών ελέγχων τους.
- 3) Ο Υπουργός διαβεβαιώνει ανακριβώς ότι οι κρατικές επιδοτήσεις προς τον ΟΑΣΑ είναι μικρότερες από τις αντίστοιχες αποζημιώσεις (αντισταθμιστική καταβολή) προς τον ΟΑΣΘ (η σύγκριση θα έπρεπε να γίνεται με την ΟΣΥ). Στο δε υπολογισμό δεν λαμβάνει υπόψη του το ποσό των 4.000.000.000 ευρώ περίπου που ανέλαβε να καλύψει το Δημόσιο για λογαριασμό του ΟΑΣΑ κατά την εξυγίανση των αστικών συγκοινωνιών της Αττικής και θα πληρώνει μέχρι το έτος 2018¹⁰.
- 4) Ο Υπουργός διακοσμεί την αυθαίρετη κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ που επιχειρεί με νεφελώδη ψευδοθεωρητικολογία¹¹ και δεν διστάζει να συνδέσει την επιχείρηση άλωσης του ΟΑΣΘ με τα δήθεν μεγάλα ιδανικά¹² που εκπροσωπεί

⁸ « Το σχέδιο Νόμου δεν επιτρέπει τη συνέχιση της παραβατικότητας. Δεν επιτρέπει ... ο ΣΑΣΘ που επιβλέπει τη λειτουργία του ΟΑΣΘ να μην έχει καν πρόσβαση στα ηλεκτρονικά συστήματα για τα δρομολόγια που πραγματοποιούνται. ... Δεν επιτρέπει να επιβάλλονται πρόστιμα στους ανέργους που δεν έχουν εισιτήριο και στη συνέχεια τα πρόστιμα αυτά να πληρώνονται από το κράτος», «Αυτό που ζει η χώρα από το 1957 (χρονιά υπογραφής της σύμβασης του ΟΑΣΘ με το κράτος) και η Θεσσαλονίκη, είναι ένας εκβιασμός και μία ομηρία σε μία ληστρική σύμβαση του ΟΑΣΘ, σε σχέση με το ελληνικό Δημόσιο, επειδή υπάρχει μονοπώλιο».

⁹«Ο ΟΑΣΘ είναι μια οικονομική όαση σπατάλης δημόσιου χρήματος μέσα στην πιο μεγάλη οικονομική κρίση της χώρας».

¹⁰ Έκθεση Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους για το Ν. 3920/2011, αριθμός 25/1/ 2011

¹¹«Η απο-ιδιωτικοποίηση είναι ο ακριβός αντίθετος όρος από την απο-κρατικοποίηση. Σημαίνει την απαλλαγή από κρίσιμους τομείς της κοινωνικής πολιτικής και στρατηγικούς τομείς της εθνικής οικονομίας κρατικοδίαιτων ολιγοπωλίων και μονοπωλίων». Το μονοπώλιο εναντίον του οποίου στρέφεται το αντιμονοπωλιακό μένος του κ. Υπουργού είναι ο ΟΑΣΘ, μια εταιρεία κυριολεκτικά «λαϊκής βάσης», η οποία κυριαρχείται από μικρομετόχους.

¹² Πρόκειται προφανώς για τα ιδανικά και τις αρχές δικαιοσύνης και χρηστής διοίκησης που εφαρμόστηκαν στην Τράπεζα Αττικής με τη δική του έμπνευση, συμβολή και συμμετοχή.



~ 5 ~

ο ίδιος και να παρέχει αφειδώς υποσχέσεις¹³ με σκοπό να αποκρύψει τα αποκρουστικά χαρακτηριστικά του νομοσχεδίου¹⁴ του και το γεγονός ότι ο ίδιος επιχειρεί «ηρωική κρατικοποίηση» ενός ιστορικού και επιτυχημένου φορέα αστικών επιβατικών μεταφορών σε αντίθεση με το μοντέλο του «ελεγχόμενου ανταγωνισμού» που προωθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση.

5) Ο Υπουργός έχει τρεις στόχους:

α) Όχι μόνο να αποφύγει η κυβέρνηση να καταβάλει τις ληξιπρόθεσμες συμβατικές οφειλές του ύψους περίπου 125.000.000 ευρώ προς τον ΟΑΣΘ, αλλά επί πλέον να τις διαγράψει μονομερώς δια παντός και ο ΟΑΣΘ να μη μπορεί να τις διεκδικήσει.

β) Να δημιουργήσει έναν ελεγχόμενο από αυτόν οργανισμό με αντίστοιχα ελεγχόμενες θέσεις και αμοιβές¹⁵.

γ) Σε περίπτωση που μετά την εκπόρθηση και κατάργηση του ΟΑΣΘ ο εν λόγω νόμος καταπέσει και ακυρωθεί (από το ΣτΕ ή την ΕΕ) ή δεν γίνει αποδεκτός από την Τρόικα, οπότε αναγκαστικά, σύμφωνα με τον Κανονισμό 1370/2007, θα διεξαχθεί διεθνής διαγωνισμός, ο κ. Σπίρτζης φροντίζει από τώρα ο ΟΑΣΘ να μην υπάρχει τότε, ώστε να μην μπορεί να συμμετάσχει, με προφανές όφελος των άλλων ιδιωτικών εταιρειών που θα συμμετάσχουν. Ο κ. Υπουργός επιχειρεί σήμερα ωμή επέμβαση στο διαγωνισμό που γνωρίζει ότι θα γίνει μέχρι το τέλος 2019, εξουδετερώνοντας σήμερα τον ΟΑΣΘ, τον ισχυρότερο διεκδικητή του αυριανού διαγωνισμού.



ΠΡΟΣ ΤΟΝ Ο.Α.Σ.Θ.

¹³ Στην παρουσίαση του σχεδίου διαβεβαίωσε ότι «Το εισιτήριο παραμένει στις ίδιες τιμές», ενώ δεν έχει γίνει καμία σχετική μελέτη για το νέο οργανισμό και το κόστος μεταφοράς.

¹⁴ «Ξεκινάμε να ανακτάμε την χαμένη μας εθνική κυριαρχία και να εφαρμόζουμε πολιτικές που πιστεύουμε». Αφού ο κ. Υπουργός και η κυβέρνηση στην οποία ανήκει ιδιωτικοποίησαν τα λιμάνια, τα αεροδρόμια και τη ΔΕΗ, πούλησαν την ΤΡΕΝΟΣΕ και συμφώνησαν να υπαχθεί στο ταμείο προς ιδιωτικοποίηση ο ΟΑΣΑ, τώρα θα κατακτήσουν την εθνική ανεξαρτησία με την κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ.

¹⁵ «Στην Βόρειο Ελλάδα ο ΟΑΣΘ αποτελούσε ένα από τα κάστρα του παλαιοκομματισμού για 60 χρόνια».