

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Μηχανισμός Εφαρμογής, Κρατική Εποπτεία και Γενικοί Όροι Υλοποίησης του Μεταφορικού Ισοδυνάμου (Μ.Ι.) και άλλες διατάξεις»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Α. Επί του συνόλου:

Τα νησιά του Αιγαίου συνιστούν σύμπλεγμα 3.053 νησιών που ορίζεται από τις βόρειες ακτές της Κρήτης έως τις νότιες ακτές της Μακεδονίας και Θράκης και από τις ακτές της Θεσσαλίας, της Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας και της Πελοποννήσου έως τις Μικρασιατικές ακτές, με έκταση 210.240 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Το συνολικό ανάπτυγμα της ακτογραμμής των νησιών ανέρχεται στα 9.800 χιλιόμετρα, ισοδύναμο περίπου με το ανάπτυγμα των ακτών της Ευρωπαϊκής ηπείρου. Το συνολικό εμβαδό των Ελληνικών νησιών και βραχονησίδων αποτελεί το 17,1% του εδάφους της χώρας και το 10,8% της συνολικής έκτασης του Αιγαίου. Η Ελλάδα έχει τέσσερις νησιωτικές περιφέρειες και αρκετές δεκάδες νησιών που ανήκουν διοικητικά σε ηπειρωτικές περιφέρειες (Βόρειες Σποράδες, Σαμοθράκη, Θάσος κ.λπ.).

Το προαναφερόμενο νησιωτικό σύμπλεγμα συγκροτεί μια περιοχή του Ελληνικού χώρου, η οποία χαρακτηρίζεται από χαμηλή προσβασιμότητα και ελκυστικότητα για κατοικία ή οικονομική δραστηριότητα, ως αποτέλεσμα εμβολωματικών και αποσπασματικών πολιτικών επιλογών και μνημονιακών μέτρων, που επέφεραν την εδραίωση στους νησιώτες αισθήματος απομόνωσης, εγκατάλειψης και γήρανσης.

Παρά τη συνταγματική κατοχύρωση της αρχής της νησιωτικότητας (άρθρο 101 του Συντάγματος), η απόσταση των νησιών από το «κέντρο» συνέχισε να επηρεάζει αρνητικά την καθημερινότητα των κατοίκων. Το μικρό μέγεθος, τόσο ως προς την έκταση όσο και ως προς τον πληθυσμό, εξακολούθησε να περιορίζει τις δυνατότητες για παραγωγικές δραστηριότητες ιδιαίτερα μεγάλης κλίμακας. Η γεωγραφική απομόνωση, λόγω της ασυνέχειας του χώρου, οδήγησε σε αυξημένο κόστος σε χρόνο και χρήμα όλων των οικονομικών λειτουργιών. Εξάλλου, τα ιδιαίτερα πολιτισμικά χαρακτηριστικά της νησιωτικής ζωής δεν αξιοποιήθηκαν ως εργαλείο ανάπτυξης της Χώρας.

Η προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση αποτελεί την έμπρακτη απόδειξη μιας νέας ανθρωποκεντρικής προσέγγισης στη νησιωτικότητα, η οποία δεν πρέπει να διαμορφώνει όρους μειονεξίας, αλλά αξιοποιήσιμης ιδιαιτερότητας. Συγκεκριμένα, αποτελεί προϊόν μιας μεθοδικής προσπάθειας, ώστε τα ελληνικά νησιά «να έρθουν πιο κοντά» στην ηπειρωτική Ελλάδα, με αναμενόμενα μετρήσιμα θετικά αποτελέσματα στην προσβασιμότητα, την ποιότητα ζωής, την ανάπτυξη και την ελκυστικότητα.

Β. Επί των άρθρων:

Στο Μέρος Α' περιλαμβάνονται τα άρθρα 1 - 11, που αφορούν στο πεδίο εφαρμογής του Μεταφορικού Ισοδυναμίου και λοιπές ουσιαστικού περιεχόμενου ρυθμίσεις αναφορικά με την εφαρμογή του μέτρου.

Με το άρθρο 1, προσδιορίζεται το εννοιολογικό περιεχόμενων των όρων, στους οποίους στηρίζεται η εφαρμογή του μέτρου του Μ.Ι.. Εισάγεται στην εθνική νομοθεσία η έννοια του Μεταφορικού Ισοδυνάμου (Μ.Ι.), προ-

κειμένου το κόστος του επιβάτη και του εμπορεύματος που διασχίζει μια διαδρομή με μέσα θαλάσσιας μεταφοράς να είναι ισοδύναμο με το κόστος της διαδρομής που διασχίζει ένας επιβάτης για την ίδια απόσταση με μέσα χερσαίας μεταφοράς. Θεμελιώδεις έννοιες για την υλοποίηση του μέτρου αποτελούν το Κατώφλι του Μ.Ι. και το Αντιστάθμισμα Νησιωτικού Κόστους (Α.ΝΗ.ΚΟ.), που συνιστά το ποσό, που τελικά καταβάλλεται σε κάθε δικαιούχο. Αυτονόητη προϋπόθεση για την καταβολή του είναι να πρόκειται για φυσικά, νομικά πρόσωπα ή οντότητες, με κατοικία ή έδρα αντίστοιχα σε νησί.

Με το άρθρο 2, ρυθμίζεται η χρηματοδότηση του μέτρου από το εθνικό ή το συγχρηματοδοτούμενο σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Στο πλαίσιο αυτό, προβλέπεται η δυνατότητα του αρμόδιου Υπουργού να απευθύνεται στους συναρμόδιους φορείς (π.χ. δήμους εφαρμογής του μέτρου, εκπαιδευτικά ιδρύματα, ερευνητικά κέντρα κ.ο.κ.), προκειμένου να αντλεί στοιχεία απαραίτητα για την υλοποίηση του μέτρου, βάσει προγραμματικών συμβάσεων. Προκειμένου να επιτευχθούν οι καταβολές του Α.ΝΗ.ΚΟ. σε επιχειρήσεις ορίζεται Διαχειριστική Αρχή για αυτή την κατηγορία δικαιούχων, καθώς και Ενδιάμεσος Φορέας που εκτελεί μέρος των καθηκόντων αυτής.

Με το άρθρο 3, ορίζονται οι δικαιούχοι του Α.ΝΗ.ΚΟ. και θεσπίζεται ως μοναδικό κριτήριο, αυτό της κατοικίας ή της κύριας επιχειρηματικής έδρας. Επίσης, αναφέρονται και κατηγορίες πληθυσμού που, παρά το ότι δεν έχουν μόνιμη κατοικία, διαμένουν στα νησιά που εφαρμόζεται το μέτρο και μετακινούνται συχνά από και προς αυτά (εκπαιδευτικοί, γιατροί κ.λπ.), ώστε κατά πλάσμα δικαίου να νοούνται ως μόνιμοι κάτοικοι για την εφαρμογή του νόμου. Πρόκειται για ένα θετικό μέτρο που σκοπεύει να ενισχύσει τη στελέχωση των υποδομών της υγείας και της εκπαίδευσης στα νησιά αυτά. Για τις ωφελούμενες επιχειρήσεις, ισχύουν τα κριτήρια της Σύστασης της Επιτροπής της 6ης Μαΐου 2003 σχετικά με τον ορισμό των πολύ μικρών, των μικρών και των μεσαίων επιχειρήσεων (2003/361/ΕΚ). Έτσι, δικαιούχες είναι οι πολύ μικρές, μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, ή οντότητες που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα, εφόσον έχουν την κύρια έδρα τους σε νησί εφαρμογής του μέτρου (ωφελούμενη επιχείρηση). Ο χαρακτηρισμός των παραπάνω ως πολύ μικρή, μικρή και μεσαία επιχείρηση γίνεται με κριτήριο τον τζίρο, όπως ορίζεται στις παραγράφους 2-5 του ν. 4308/2014. Τέλος, διευκρινίζεται ότι τόσο η ωφελούμενη επιχείρηση όσο και τα μέλη της ωφελούμενης ομάδας, τα οποία υποχρεούνται προς τούτο, πρέπει να έχουν υποβάλει δήλωση φορολογίας εισοδήματος του προηγούμενου της αίτησης υπαγωγής στο μέτρο του Μεταφορικού Ισοδυνάμου φορολογικού έτους. Το τελευταίο δεν συνιστά επιπλέον κριτήριο για τη χορήγηση του Α.ΝΗ.ΚΟ. στο νησιώτη αλλά αποτελεί προϋπόθεση για την ηλεκτρονική πιστοποίησή του.

Με το άρθρο 4, προσδιορίζονται οι παράγοντες του λογιστικού καθορισμού του Α.ΝΗ.ΚΟ. που λαμβάνονται υπόψη, για τον υπολογισμό του Κ.Μ.Ι.. Ειδικότερα, προσδιορίζονται οι παράμετροι υπολογισμού του Κ.Μ.Ι., με χρήση των σύγχρονων μετρήσιμων δεικτών περιφερειακότητας, προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας. Περαιτέρω, το πραγματικό μεταφορικό κόστος υπολογίζεται με βάση παραστατικά πραγματικών δαπανών. Το ύψος του Α.ΝΗ.ΚΟ. προκύπτει ως η διαφορά του πραγμα-

τικού μεταφορικού κόστους της ωφελούμενης μονάδας/επιχείρησης από το Κ.Μ.Ι..

Με το άρθρο 5, διαμορφώνεται μια πλήρως ηλεκτρονική διαδικασία υποβολής αιτήσεων, με χρήση των στοιχείων του TAXISnet, προκειμένου να διασφαλίζεται η αδιάβλητη αλλά και άμεση εφαρμογή του μέτρου, χωρίς διοικητικό βάρος για τον πολίτη, με αξιοποίηση των Τεχνολογιών Πληροφορικής. Σημειώνεται ότι οι διατάξεις του άρθρου 5 εναρμονίζονται με την αρχή της αναγκαιότητας, ως προς τη συλλογή και επεξεργασία των προσωπικών, οικονομικών και φορολογικών δεδομένων των υποψήφιων δικαιούχων, αφού λαμβάνεται μέριμνα για χρήση τους αποκλειστικά και μόνο για τις ανάγκες επεξεργασίας των αιτήσεων καταβολής του Α.ΝΗ.ΚΟ.. Επίσης, προβλέπεται και διαδικασία υποβολής ενδικοφανούς προσφυγής κατά της απόρριψης αιτούντος.

Με το άρθρο 6, θεσμοθετούνται οι αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ως προς την υλοποίηση του μέτρου. Ταυτόχρονα, προβλέπονται συνέργειες της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής με συναρμόδια Υπουργεία αλλά και με την τοπική κοινωνία, μέσω των, κατά περίπτωση, αρμόδιων Δήμων εφαρμογής του μέτρου, των οποίων προσδιορίζεται ο θεσμικός ρόλος. Τέλος, προβλέπεται συνεργασία με το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης ως προς το σχεδιασμό και την υλοποίηση προγράμματος ενημέρωσης και επιμόρφωσης των στελεχών των συναρμόδιων φορέων, για τη βέλτιστη υλοποίηση του μέτρου του Μεταφορικού Ισοδυνάμου.

Με το άρθρο 7, περιγράφεται η διαδικασία καταβολής του Α.ΝΗ.ΚΟ. είτε με απευθείας καταβολή του ποσού κατά το χρόνο έκδοσης του εισιτηρίου είτε με κατάθεση στους τραπεζικούς λογαριασμούς των δικαιούχων. Επίσης, λαμβάνεται μέριμνα, ώστε το Α.ΝΗ.ΚΟ. να είναι αφορολόγητο και ακατάσχετο στα χέρια του Δημοσίου ή τρίτων, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης αντίθετης διάταξης, ενώ ρητά ορίζεται ότι δεν υπόκειται σε οποιαδήποτε κράτηση, δέσμευση ή συμψηφισμό με οφειλές προς δημόσιους φορείς ή πιστωτικά ιδρύματα. Επιπροσθέτως, δεν υπολογίζεται στα εισοδηματικά όρια για την καταβολή οποιασδήποτε παροχής κοινωνικού ή προνοιακού χαρακτήρα. Εφόσον δεν είναι δυνατός ο συμψηφισμός του με χρέη προς το δημόσιο και τα ασφαλιστικά ταμεία, και προκειμένου να απλοποιηθεί η διαδικασία είσπραξης του Α.ΝΗ.ΚΟ. από τις ωφελούμενες επιχειρήσεις, δεν απαιτείται προς τούτο η προσκόμιση φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας.

Με το άρθρο 8, ρυθμίζεται η διακοπή καταβολής του Α.ΝΗ.ΚΟ., εφόσον εξαλειφθούν οι προϋποθέσεις χορήγησής του. Επίσης, διατυπώνεται η υποχρέωση του ωφελομένου να ενημερώνει για τη μη συνδρομή των προϋποθέσεων καταβολής.

Με το άρθρο 9, θεσμοθετείται, για πρώτη φορά, η υποχρέωση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής να προβεί στην κατάρτιση «Εθνικής Πολιτικής Υλοποίησης του Μ.Ι.», και μάλιστα με χρονικό ορίζοντα τριετίας. Σημειώνεται ότι για τη διαμόρφωση της εν λόγω Εθνικής Πολιτικής λαμβάνονται υπόψη κριτήρια που προσδιορίζονται με σαφήνεια στο νόμο, ενώ λαμβάνεται μέριμνα για την επαναξιολόγηση και επικαιροποίησή τους ανά τριετία ή νωρίτερα, αν μεταβάλλονται κρίσιμα δεδομένα. Εξάλλου, η Εθνική Πολιτική Υλοποίησης του Μ.Ι.

αποκτά δημοκρατική νομιμοποίηση, μέσω της διατύπωσης γνώμης από την αρμόδια Κοινοβουλευτική Επιτροπή της Βουλής των Ελλήνων.

Στο άρθρο 10 ορίζονται τα νησιά, στα οποία θα εφαρμοστεί το μέτρο κατά την πιλοτική εφαρμογή του, δηλαδή από τον Ιούλιο του 2018 μέχρι τις 31.12.2018.

Στο άρθρο 11, περιλαμβάνονται τελικές και εξουσιοδοτικές διατάξεις απαραίτητες για την εφαρμογή του μέτρου.

Στο Μέρος Β' περιλαμβάνονται άλλες διατάξεις, αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, καθώς και η έναρξη ισχύος των διατάξεων του σχεδίου νόμου (άρθρο 15).

Με το άρθρο 12, ιδρύεται Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.) στην Κάλυμνο. Συγκεκριμένα, βάσει της παραγράφου 5 του άρθρου 4 του ν. 2638/1998 «Οργάνωση και λειτουργία της ναυτικής εκπαίδευσης, μισθολογικές ρυθμίσεις για το προσωπικό αυτής και άλλες διατάξεις» (Α' 204), «5. Κατά την ίδρυση νέων Α.Ε.Ν. λαμβάνονται υπόψη ιδίως οι ανάγκες της εμπορικής ναυτιλίας, η δυνατότητα απορρόφησης των αποφοίτων στην αγορά εργασίας, καθώς και η δυνατότητα εκπαίδευσης από αυτές.». Οι υπάρχουσες σήμερα δέκα (10) Α.Ε.Ν., οι οποίες ιδρύθηκαν με το ν. 2638/1998 (Α' 204), δεν έχουν τη δυνατότητα περαιτέρω αύξησης των εισαγόμενων σπουδαστών, παρά το γεγονός του διαρκούς αιτήματος της αγοράς εργασίας για αύξηση των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού. Η ίδρυση μιας επιπλέον Α.Ε.Ν. θα επιλύσει σε σημαντικό βαθμό το προαναφερόμενο πρόβλημα. Επιπλέον, η τοποθεσία της ίδρυσής της στην Πόθια Κάλυμνου, θα τονώσει τη νησιωτικότητα στην ευρύτερη περιοχή των Δωδεκανήσων, λαμβάνοντας υπόψη ότι σε αυτή την περιοχή είναι καταγεγραμμένη η επιθυμία να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα πολλών νέων, οι οποίοι σήμερα είναι διασκορπισμένοι σε απομακρυσμένες, από τον τόπο διαμονής τους, υπάρχουσες Α.Ε.Ν.. Η Α.Ε.Ν. Κάλυμνου θα διέπεται από θεσμικό πλαίσιο από το οποίο διέπονται όλες οι υπάρχουσες σήμερα Α.Ε.Ν., δηλαδή του ν. 2638/1998 (Α' 204), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, από τον Κανονισμό Σπουδών και τον Εσωτερικό Κανονισμό των Α.Ε.Ν.. Για το ακαδημαϊκό έτος 2018-2019 η Α.Ε.Ν. Κάλυμνου θα λειτουργήσει μόνο το Α' εξάμηνο, ενώ τα υπόλοιπα εξάμηνα θα λειτουργήσουν από το επόμενο ακαδημαϊκό έτος.

Με το άρθρο 13, λαμβάνεται μέριμνα για την ανασυγκρότηση του Συμβουλίου Πλοηγικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Ειδικότερα, σημειώνεται ότι με το π.δ. 13/2018 «Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» (Α' 26), τέθηκε σε ισχύ, από 21.3.2018, ο νέος Οργανισμός του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 65 του π.δ. 13/2018 προβλέπεται η λειτουργία δύο Τμημάτων υπό την Πλοηγική Υπηρεσία, του Τμήματος Οργάνωσης Πλοηγικής Υπηρεσίας και του Τμήματος Οικονομικής Διαχείρισης Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας, ενώ η παράγραφος 1 του ίδιου άρθρου προβλέπει ότι η Πλοηγική Υπηρεσία λειτουργεί πλέον σε επίπεδο Διεύθυνσης. Με την προτεινόμενη διάταξη, σκοπείται η εναρμόνιση της σύνθεσης του Συμβουλίου Πλοηγικής Υπηρεσίας με τα προβλεπόμενα στον νέο Οργανισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, δεδομένου ότι η διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 3142/1955 «Περί Πλοηγικής Υπηρεσίας» (Α' 43), όπως αντικαταστάθηκε με το

άρθρο 54 του ν. 4331/2015 (Α' 69), προέβλεπε την σύνθεση του Συμβουλίου Πλοηγικής Υπηρεσίας, με βάση τα προβλεπόμενα στην περίπτωση στ' της παραγράφου 1 του άρθρου 57 και στο άρθρο 64 αντίστοιχα του π.δ. 103/2014 (Α' 170). Βάσει αυτών, η Πλοηγική Υπηρεσία δεν λειτουργούσε σε επίπεδο Διεύθυνσης αλλά με δύο Αυτοτελή Τμήματα, ήτοι το Αυτοτελές Τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης Πλοηγικών Υπηρεσιών και το Αυτοτελές Τμήμα Πλοηγικής Υπηρεσίας. Επομένως, η προτεινόμενη ρύθμιση κρίνεται αναγκαία, στο πλαίσιο εναρμόνισης του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου με το π.δ. 13/2018, για την άμεση ανασυγκρότηση του οικείου συλλογικού οργάνου, ήτοι του Συμβουλίου Πλοηγικής Υπηρεσίας, ώστε αυτό να λειτουργήσει απρόσκοπτα και να επιτελεί ομαλά το έργο του, προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος που συνίσταται στην ασφαλή πλοήγηση των πλοίων στους λιμένες της Επικράτειας.

Σκοπός του άρθρου 14 είναι η αντιμετώπιση των έκτακτων και απρόβλεπτων αναγκών προμήθειας καυσίμων που εξακολουθούν να ανακύπτουν βάσει των επιχειρησιακών αναγκών των πλωτών, χειρσαίων και εναέριων μέσων του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., που ανάγονται, μεταξύ άλλων, στη διαχείριση προσφυγικών ροών, την αντιμετώπιση έκνομων ενεργειών, την προστασία της ανθρώπινης ζωής, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος κ.ά.. Επιπλέον, η ρύθμιση αποσκοπεί και στην αντιμετώπιση των αναγκών σε καύσιμα των συστημάτων του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. τα οποία είναι απαραίτητα για την ομαλή λειτουργία του.

Με το άρθρο 15, προσδιορίζεται η έναρξη ισχύος του προτεινόμενου σχεδίου νόμου από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις του.

Περαιτέρω, με την παράγραφο 4, παρέχεται νομοθετική εξουσιοδότηση για τον καθορισμό του αριθμού εισιτηρίων που δικαιούται κάθε ωφελούμενη μονάδα ανά έτος, με σχετική απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Για τον καθορισμό αυτό λαμβάνεται υπόψη ο βαθμός απομόνωσης της περιοχής από το διοικητικό κέντρο και από υποδομές υγείας, παιδείας κ.λπ..

Αθήνα, 22 Ιουνίου 2018

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
Ι. Δραγασάκης	Π. Σκουρλέτης
ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ, ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ	ΠΑΙΔΕΙΑΣ, ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
Ν. Παππάς	Κ. Γαβρόγλου
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΥΓΕΙΑΣ
Ευκλ. Τσακαλώτος	Αν. Ξανθός
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
Όλ. Γεροβασίλη	Π. Κουρουμπλής
Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
α.α.	
Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	
Ι. Δραγασάκης	Γ. Χουλιαράκης
Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	
Στ. Πιτσιόρλας	

ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ-ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΤΟΥ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ, ΜΕ ΤΙΤΛΟ:

«Μηχανισμός Εφαρμογής, Κρατική Εποπτεία και Γενικοί Όροι
Υλοποίησης του Μεταφορικού Ισοδύναμου (Μ.Ι.) και άλλες διατάξεις»

Μέρος Β'
Άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Άρθρο 12

Ίδρυση Α.Ε.Ν. Καλύμνου

Προσθήκη περίπτωσης στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 4 του ν.
2638/1998 (Α' 204) που προβλέπει ως εξής:

«Άρθρο 4

Ίδρυση Α.Ε.Ν.

1. Οι Α.Ε.Ν. που ιδρύονται με τις αντίστοιχες Σχολές είναι οιακόλουθες :

Α' Α.Ε.Ν. Ασπροπύργου, με έδρα τον Ασπρόπυργο.

α) Σχολή Πλοιάρχων

β) Σχολή Μηχανικών

Β' Α.Ε.Ν. Μακεδονίας, με έδρα τη Νέα Μηχανιών.

α) Σχολή Πλοιάρχων

β) Σχολή Μηχανικών

Γ' Α.Ε.Ν. Κρήτης, με έδρα τα Χανιά.

α) Σχολή Πλοιάρχων

β) Σχολή Μηχανικών

Δ' Α.Ε.Ν. Ύδρας, με έδρα την Ύδρα.

Σχολή Πλοιάρχων

Ε' Α.Ε.Ν. Κύμης, με έδρα την Κύμη.

Σχολή Πλοιάρχων

ΣΤ' Α.Ε.Ν. Σύρου, με έδρα τη Σύρο.

Σχολή Πλοιάρχων

Ζ' Α.Ε.Ν. Χίου, με έδρα τη Χίο.

Σχολή Μηχανικών

Η' Α.Ε.Ν. Οινουσών, με έδρα τις Οινούσσες.

Σχολή Πλοιάρχων

Θ' Α.Ε.Ν. Ιονίων Νήσων, με έδρα το Αργοστόλι.

Σχολή Πλοιάρχων

Ι' Α.Ε.Ν. Ηπείρου, με έδρα την Πρέβεζα.

Σχολή Πλοιάρχων».

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Με το άρθρο 4 του ν.3450/2006 (Α' 64), ορίζεται ότι:

"Στις διατάξεις του ν. 2638/1998 και γενικώς στη νομοθεσία περί Α.Ε.Ν., όπου αναφέρεται ο όρος "Ε.Π." στο εξής νοείται ως "Ε.Π." και "Ε.ΔΙ.Π.", όπου

αναφέρεται ο όρος "Καθηγητής" νοείται ως "Καθηγητής ή Αναπληρωτής Καθηγητής", όπου αναφέρεται ο όρος "Επιμελητής" νοείται ως "Καθηγητής εφαρμογών" και όπου αναφέρεται ο όρος "Εκπαιδευτικός Συνεργάτης" νοείται ως "Εκτακτο Εκπαιδευτικό προσωπικό".

Άρθρο 13

Ανασύνθεση Συμβουλίου Πλοηγικής Υπηρεσίας

Αντικατάσταση της παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 3142/1955 «Περί Πλοηγικής Υπηρεσίας» (Α' 43), που προβλέπει τα εξής:

«1. Στο Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού (του εδαφίου β` της παρ. 1 του άρθρου 2 του π.δ. 24/2015) λειτουργεί Συμβούλιο Πλοηγικής Υπηρεσίας αποτελούμενο από:

α) τον Κεντρικό Λιμενάρχη Πειραιώς ως Πρόεδρο με τον νόμιμο αναπληρωτή του,

β) τον Τμηματάρχη του Αυτοτελούς Τμήματος Οικονομικής Διαχείρισης Πλοηγικών Υπηρεσιών, ως Μέλος, όταν πρόκειται για ζήτημα που εμπίπτει στις αρμοδιότητες του συγκεκριμένου Αυτοτελούς Τμήματος ή τον Τμηματάρχη του Αυτοτελούς Τμήματος Πλοηγικής Υπηρεσίας, ως Μέλος, όταν πρόκειται για ζήτημα που εμπίπτει στις αρμοδιότητες του εν λόγω Τμήματος, με τους νόμιμους αναπληρωτές τους,

γ) έναν αρχιπλοηγό ως Μέλος, καθώς και έναν αρχιπλοηγό ως αναπληρωτή του.

Χρέη εισηγητού χωρίς ψήφο εκτελεί υπάλληλος του αντίστοιχου Αυτοτελούς Τμήματος κατά λόγο αρμοδιότητας, οριζόμενος με τον αναπληρωτή του.

Χρέη Γραμματέως ανατίθενται σε υπάλληλο του Αυτοτελούς Τμήματος Οικονομικής Διαχείρισης Πλοηγικών Υπηρεσιών ή του Αυτοτελούς Τμήματος Πλοηγικής Υπηρεσίας, με αναπληρωτή του υπάλληλο του άλλου Αυτοτελούς Τμήματος.

Η συγκρότηση του Συμβουλίου Πλοηγικής Υπηρεσίας γίνεται με απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού (του εδαφίου β` της παρ. 1 του άρθρου 2 του π.δ. 24/2015).»

*** Η παρ.1,όπως είχε αντικατασταθεί με την παρ.1 άρθρου 1 της 145054/3/82/1982 απόφασης του Υπουργού Προεδρίας και Εμπορικής Ναυτιλίας,αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 54 του ν. 4331/2015 (Α' 69).

Άρθρο 14

Κατεπείγουσες ανάγκες προμήθειας καυσίμων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Παράταση προθεσμίας του εδαφίου πρώτου της παρ. 1 του άρθρου 55 του ν. 4331/2015 (Α' 69), η οποία προβλέπει τα ακόλουθα:

«Κατεπείγουσες Ανάγκες Προμήθειας Καυσίμων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και Πλοηγικών Σταθμών

«1. "Μέχρι 30.6.2018" η διενέργεια διαδικασιών σύναψης και εκτέλεσης των συμβάσεων προμηθειών καυσίμων για τα επιχειρησιακά μέσα και συστήματα που χρησιμοποιεί το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., υλοποιείται κατά τις κείμενες διατάξεις από τη Διεύθυνση Προμηθειών και Εποπτείας Αποθηκών και, κατά περίπτωση, από τις Περιφερειακές Υπηρεσίες του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (Περιφερειακές Διοικήσεις - Κεντρικά Λιμεναρχεία - Λιμεναρχεία - Υπολιμεναρχεία), τις Επισκευαστικές Βάσεις, την Υπηρεσία Εναέριων Μέσων (Υ.Ε.Μ.), τη Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών (Μ.Υ.Α.) του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., τα Περιπολικά Πλοία Ανοιχτής Θαλάσσης Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (Π.Α.Θ.Λ.Σ.) - τα Περιπολικά Πλοία Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. (Π.Π.Λ.Σ.), κατόπιν εισήγησης της επισπεύδουσας Υπηρεσίας και εξασφάλισης των απαιτούμενων πιστώσεων. Ακολουθώντας, η Διεύθυνση Προμηθειών προωθεί στον Αρχηγό Λ.Σ.- ΕΛ.ΑΚΤ. για έγκριση, απόφαση με την οποία χαρακτηρίζεται η προμήθεια ως υπαγόμενη στην παρούσα διάταξη και καθορίζεται η Υπηρεσία υλοποίησης.»

**** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Η προθεσμία του πρώτου εδαφίου της παρ. 1, η οποία είχε παραταθεί με το άρθρο 45 του ν. 4487/2017 (Α' 116) μέχρι 31.12.2017, παρατάθηκε από την ημερομηνία λήξης της έως τις 30.6.2018, με το άρθρο 143 παρ. 11 του ν. 4504/2017 (Α' 184).*

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Μηχανισμός εφαρμογής, κρατική εποπτεία, γενικοί όροι υλοποίησης του Μεταφορικού Ισοδυνάμου (Μ.Ι.) και άλλες διατάξεις

ΜΕΡΟΣ Α΄
ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ, ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΠΟΠΤΕΙΑ
ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΥ (Μ.Ι.)

Άρθρο 1
Ορισμοί

Για την εφαρμογή του παρόντος οι ακόλουθοι όροι έχουν την εξής σημασία:

α) Μεταφορικό Ισοδύναμο (Μ.Ι.): είναι το μέτρο, με τη θέσπιση του οποίου επιδιώκεται η εξίσωση του κόστους μεταφοράς που αντιστοιχεί σε επιβάτες και εμπορεύματα με μέσα θαλάσσιας μαζικής μεταφοράς με το κόστος που θα ίσχυε στα μέσα χερσαίας μαζικής μεταφοράς για την ίδια απόσταση.

β) Κατώφλι Μεταφορικού Ισοδυνάμου (Κ.Μ.Ι.): είναι το ποσό που θα κατέβαλε για μεταφορά στην ίδια απόσταση η ωφελούμενη μονάδα με την ίδια σύνθεση ή η ωφελούμενη επιχείρηση, εάν διέμενε ή είχε την έδρα της στην ηπειρωτική Ελλάδα.

γ) Αντιστάθμισμα Νησιωτικού Κόστους (Α.ΝΗ.ΚΟ.): είναι το ποσό που καταβάλλεται στην ωφελούμενη μονάδα ή επιχείρηση και που προκύπτει ως η διαφορά του πραγματικού μεταφορικού κόστους της ωφελούμενης μονάδας ή επιχείρησης από το Κατώφλι Μεταφορικού Ισοδυνάμου.

δ) Νοικοκυριό: είναι η μονάδα που απαρτίζεται από ενήλικο άτομο ή από ένα έγγαμο ζευγάρι ή ζευγάρι το οποίο έχει συνάψει σύμφωνο συμβίωσης, με ή χωρίς εξαρτώμενα μέλη, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 11 του ν. 4172/2013 (Α΄ 167).

ε) Μόνιμος κάτοικος: είναι αυτός που έχει τη μόνιμη κατοικία του σε νησί, στο οποίο εφαρμόζεται το μέτρο του Μεταφορικού Ισοδυνάμου, σύμφωνα με τα στοιχεία που τηρούνται κατά δήλωσή του στο Μητρώο της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.).

στ) Άστεγος: είναι το πρόσωπο που διαβιό στο δρόμο ή σε ακατάλληλα ή σε ακατάλληλα καταλύματα.

ζ) Δηλώσεις φορολογίας εισοδήματος: είναι οι δηλώσεις φορολογίας εισοδήματος του προηγούμενου της καταβολής του Α.ΝΗ.ΚΟ. φορολογικού έτους.

η) Ωφελούμενη μονάδα: είναι το νοικοκυριό που, μετά την υποβολή της αίτησης, έχει κριθεί ότι δικαιούται να λάβει Α.ΝΗ.ΚΟ..

θ) Ωφελούμενη επιχείρηση: είναι η πολύ μικρή, μικρή και μεσαία επιχείρηση ή οντότητα, με κριτήριο το τζίρο τους, όπως ορίζεται στις παραγράφους 2 έως 5 του άρθρου 2 του ν. 4308/2014 (Α΄ 251), οι οποίες μετά την υποβολή της αίτησης έχει κριθεί ότι δικαιούνται να λάβουν Α.ΝΗ.ΚΟ..

ι) Αιτών: είναι το ενήλικο άτομο που υποβάλλει αίτηση για λογαριασμό της ωφελούμενης μονάδας ή ωφελούμενης επιχείρησης.

Άρθρο 2**Χρηματοδότηση του μέτρου του Μ.Ι.**

1. Το μέτρο χρηματοδοτείται από το εθνικό ή το συγχρηματοδοτούμενο σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

2. Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μπορεί να συνάπτει προγραμματικές συμβάσεις με τους δήμους εφαρμογής του μέτρου, με ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα, τεχνολογικά εκπαιδευτικά ιδρύματα, ανώτατα στρατιωτικά ιδρύματα, ερευνητικά κέντρα και ινστιτούτα ή όποιο άλλο φορέα κριθεί αναγκαίο, προκειμένου να υλοποιηθεί απρόσκοπτα το μέτρο. Επίσης, μπορεί να ορίζει τη Διαχειριστική Αρχή του έργου, καθώς και τον Ενδιάμεσο Φορέα για την επιτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων αυτής.

Άρθρο 3**Δικαιούχοι του Α.ΝΗ.ΚΟ.**

1. Δικαιούχοι του Α.ΝΗ.ΚΟ. είναι:

α) Νοικοκυριά, των οποίων τα μέλη είναι Έλληνες πολίτες ή αλλοδαποί, που διαθέτουν άδεια διαμονής σε ισχύ, και κατοικούν μόνιμα σε νησί που εφαρμόζεται το μέτρο. Οι άστεγοι, προκειμένου να καταστούν δικαιούχοι, απαιτείται να έχουν καταγραφεί από τις κοινωνικές υπηρεσίες του σχετικού νησιωτικού δήμου ή να κάνουν αποδεδειγμένα χρήση των υπηρεσιών των Ανοικτών Κέντρων Ημέρας Αστέγων που λειτουργούν στους δήμους αυτούς.

β) Ως μόνιμοι κάτοικοι, για την εφαρμογή του παρόντος νόμου, θεωρούνται επίσης:

αα) προσωρινοί αναπληρωτές και ωρομίσθιοι εκπαιδευτικοί, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παρ. 1 του άρθρου 22 και την παρ. 4 του άρθρου 23 του ν. 3699/2008 (Α΄ 199), καθώς και την παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 3848/2010 (Α΄ 71), για όσο διαρκεί η σύμβαση εργασίας τους, εφόσον έχουν αναλάβει εργασία σε νησί, στο οποίο εφαρμόζεται το μέτρο,

ββ) ιατροί, υπόχρεοι της κατά το άρθρο 1 του ν.δ. 67/1968 (Α΄ 303) υποχρεωτικής υπηρεσίας υπαίθρου, όπως η χρονική διάρκεια αυτής ορίζεται στην παρ. 3 του άρθρου 21 του ν. 3580/2007 (Α΄ 262) και στην παρ. 3 του άρθρου 28 του ν. 4025/2011 (Α΄ 228),

γγ) ιατροί που υπηρετούν επί θητεία σε θέσεις ιατρών υπηρεσίας υπαίθρου, με σύμβαση διάρκειας ενός (1) έτους, σύμφωνα με το άρθρο 23 του ν. 2071/1992 (Α΄ 123),

δδ) ιατροί υπόχρεοι υπηρεσίας υπαίθρου ή επί θητεία, που υπηρετούν σε θέσεις ιατρών υπηρεσίας υπαίθρου με παράταση της σύμβασής τους, μέχρι δώδεκα (12) μήνες, σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 26 του ν. 2519/1997 (Α΄ 165),

εε) ιατροί που τοποθετούνται προς απόκτηση ειδικότητας σε νοσηλευτικά ιδρύματα της χώρας με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, σύμφωνα με το άρθρο 1 του ν. 123/1975 (Α΄ 172),

στστ) επικουρικοί ιατροί που προσλαμβάνονται σε δημόσιους φορείς παροχής υπηρεσιών υγείας με συμβάσεις ορισμένου χρόνου με διάρκεια από ένα (1) έως τρία

(3) έτη, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 21 του ν. 3580/2007 και την παρ. 2 του άρθρου 103 του ν. 4461/2017 (Α' 38) και

ζζ) το επικουρικό προσωπικό των δημόσιων φορέων παροχής υπηρεσιών υγείας, που προσλαμβάνεται με συμβάσεις εργασίας ορισμένου χρόνου, σύμφωνα με το άρθρο 10 του ν. 3329/2010 (Α' 81).

Στις περιπτώσεις της περίπτωσης β', το Α.ΝΗ.ΚΟ. χορηγείται αποκλειστικά στο φυσικό πρόσωπο, το οποίο φέρει την απαιτούμενη ιδιότητα και όχι στα λοιπά μέλη της οικογένειάς του. Επίσης, χορηγείται για ταξίδια ιδιωτικής φύσης, τα οποία δηλαδή δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της 2 παρ. Δ9 του άρθρου του ν. 4336/2015 (Α' 94).

2. Δικαιούχοι του Α.ΝΗ.ΚΟ. είναι επίσης πολύ μικρές, μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις με κριτήριο το τζίρο τους, όπως ορίζεται στις παραγράφους 2 έως 5 του άρθρου 2 του ν. 4308/2014 (Α' 251) ή οντότητες που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα, εφόσον έχουν την κύρια έδρα τους στους δήμους που εφαρμόζεται το μέτρο.

3. Η ωφελούμενη επιχείρηση και όσα από τα μέλη της ωφελούμενης μονάδας, όπως ορίζονται στην παραπάνω παράγραφο, έχουν υποχρέωση, πρέπει να έχουν υποβάλει δηλώσεις φορολογίας εισοδήματος του προηγούμενου της αίτησης φορολογικού έτους.

Άρθρο 4

Παράμετροι υπολογισμού του Α.ΝΗ.ΚΟ.

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής:

α) υπολογίζεται το Κ.Μ.Ι., αφού ληφθούν υπόψη τα εξής:

αα) ο Χιλιομετρικός Συντελεστής (Χ.Σ.) υπολογισμού κομίστρων για τις διανομαρχιακές και ενδονομαρχιακές επιβατικές γραμμές ΚΤΕΛ, όπως ορίζεται στη απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 13 του ν. 2963/2001,

αβ) η απόσταση της πρωτεύουσας του νησιωτικού δήμου από τον εκάστοτε δυνατό προορισμό, μετατρεπόμενη από ναυτικά μίλια σε χιλιόμετρα,

β) υπολογίζεται το πραγματικό μεταφορικό κόστος της ωφελούμενης μονάδας ή επιχείρησης, αφού ληφθούν υπόψη τα εξής:

βα) το κόστος ακτοπλοϊκού εισιτηρίου οικονομικής θέσης για δρομολόγιο μεταξύ εκάστου νησιού και του ηπειρωτικού προορισμού,

ββ) το κόστος ακτοπλοϊκού εισιτηρίου οικονομικής θέσης για δρομολόγιο μεταξύ εκάστου νησιού και της πρωτεύουσας της περιφερειακής ενότητας, στην οποία υπάγεται διοικητικά,

βγ) την αξία νόμιμου παραστατικού μεταφοράς εμπορεύματος της κάθε νησιωτικής επιχείρησης από και προς το νησί,

βδ) την ποσότητα και τον τύπο των μεταφερόμενων φορτίων,

βε) την απόσταση κάθε νησιού σε ναυτικά μίλια από τον προορισμό που αναφέρει το παραστατικό μεταφοράς εμπορεύματος,

βστ) τη μεσοσταθμική τιμή κομίστρου ανά χιλιόμετρο ή ανά τόνο, που προκύπτει από τη διαφορά του θαλάσσιου από το χερσαίο αντίστοιχης απόστασης κόμιστρο,

βζ) τις συνολικές φορτωθείσες -εκφορτωθείσες ποσότητες (σε τόνους) των εμπορευμάτων που μεταφέρονται ακτοπλοϊκώς σε κάθε νησιωτικό λιμένα αναφοράς για κάθε τύπο φορτίου,

βη) τις συνολικές μετακινούμενες ποσότητες καυσίμων από και προς τα νησιά, και οι αντίστοιχες τιμές λιανικής πώλησης,

γ) ορίζεται για κάθε νησί και ανά έτος ο μέγιστος αριθμός εισιτηρίων για τα οποία θα καλύπτεται το πραγματικό μεταφορικό κόστος, λαμβάνοντας υπόψη ιδίως την απόστασή του από την ηπειρωτική Ελλάδα, καθώς και τον βαθμό αυτονομίας του από άποψη παροχής δημόσιων υπηρεσιών.

Άρθρο 5

Διαδικασία υποβολής αιτήσεων και ενστάσεων

Για την καταβολή του Α.ΝΗ.ΚΟ. απαιτείται η υποβολή αίτησης πιστοποίησης.

1. Η παραπάνω διαδικασία περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

α) Η αίτηση υποβάλλεται ηλεκτρονικά από πρόσωπο που υποβάλλει τη δήλωση φορολογίας εισοδήματος της ωφελούμενης μονάδας ή της ωφελούμενης επιχείρησης, χρησιμοποιώντας τους κωδικούς πρόσβασης του πληροφοριακού συστήματος TAXISnet. Σε περίπτωση που οι σύζυγοι ή τα μέρη του συμφώνου συμβίωσης υποβάλλουν χωριστή φορολογική δήλωση, η αίτηση υποβάλλεται από καθέναν/καθεμία χωριστά και για τυχόν εξαρτώμενα μέλη του/της.

β) Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ορίζονται τα ειδικότερα κριτήρια υπαγωγής του δικαιούχου στη δυνατότητα υποβολής της παραπάνω αίτησης σε έγχαρτη μορφή.

γ) Όλα τα δεδομένα που συγκεντρώνονται και αφορούν σε προσωπικά στοιχεία, στη σύνθεση του νοικοκυριού, σε φορολογικά και οικονομικά στοιχεία, χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για τις ανάγκες επεξεργασίας των αιτήσεων καταβολής του Α.ΝΗ.ΚΟ..

δ) Η συμπλήρωση αριθμού λογαριασμού IBAN του αιτούντος είναι απαραίτητη. Ο αιτών φέρει την ευθύνη για τη συμπλήρωση αριθμού λογαριασμού, ο οποίος είναι έγκυρος και ενεργός και στον οποίο είναι υποχρεωτικά είτε αποκλειστικός δικαιούχος είτε συνδικαιούχος.

2. Μετά την οριστική υποβολή της αίτησης, ο αιτών ενημερώνεται αυτόματα για την υποβολή της και του χορηγείται μοναδικός αριθμός παρακολούθησής της (Μοναδικός Αριθμός Νησιώτη - Μ.Α.Ν.). Ταυτόχρονα πληροφορείται το χρηματικό ποσό (ωφελούμενη επιχείρηση) ή το μέγιστο αριθμό των εισιτηρίων που αντιστοιχούν στην ωφελούμενη μονάδα, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4 ανά ημερολογιακό έτος.

3. Στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής συστήνεται άμισθη τριμελής επιτροπή για την εξέταση ενδοκοφανών προσφυγών που υποβάλλουν οι αιτούντες, σε περίπτωση απόρριψης του αιτήματός τους για πιστοποίηση ως ωφελούμενη μονάδα - επιχείρηση. Η επιτροπή συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και αποτελείται από υπαλλήλους της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Ο αιτών υποβάλλει ηλεκτρονικά την προσφυγή μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την απόρριψη του αιτήματός του.

Άρθρο 6 **Αρμόδια όργανα - Διαδικασία υλοποίησης**

1. Η Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής:

α) αναπτύσσει και διαχειρίζεται το πληροφοριακό σύστημα για τη λειτουργία του Μ.Ι.,

β) παραλαμβάνει και επεξεργάζεται τις αιτήσεις πιστοποίησης των ενδιαφερομένων,

γ) είναι αρμόδια για την πιστοποίηση των χρηστών του πληροφοριακού συστήματος,

δ) προβαίνει σε ηλεκτρονική διασταύρωση πληροφοριών με τις βάσεις δεδομένων άλλων φορέων και ιδίως της Γ.Γ.Π.Σ.-Α.Α.Δ.Ε., του Ηλεκτρονικού Συστήματος Κράτησης Θέσεων και Έκδοσης Εισιτηρίων Επιβατών και Αποδείξεων Μεταφοράς Οχημάτων (Η.Σ.Κ.Θ.Ε.Ε.Α.), των ασφαλιστικών ταμείων και άλλων φορέων ή Υπουργείων,

ε) παραλαμβάνει και επεξεργάζεται τις καταγγελίες που υποβάλλονται σχετικά με την υλοποίηση του Μηχανισμού Μ.Κ.,

στ) ενημερώνει τους αιτούντες για την πορεία του αιτήματός τους και για κάθε άλλο θέμα σχετικά με τη συμμετοχή τους στο πρόγραμμα.

2. Η Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής συνεργάζεται:

α) με τη Γενική Γραμματεία Εμπορίου και Προστασίας Καταναλωτή του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης και τα νησιωτικά επιμελητήρια, για την παρακολούθηση της επίδρασης του Μεταφορικού Ισοδυνάμου στις τιμές των προϊόντων και τον ανασχεδιασμό του μέτρου,

β) με τη Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Πολιτικής του Υπουργείου Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης, για την υλοποίηση και διαχείριση του πληροφοριακού συστήματος εξυπηρέτησης δικαιούχων του Μεταφορικού Ισοδυνάμου,

γ) με τη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Επενδύσεων (Γ.Γ.Δ.Ε.) και Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (Ε.Σ.Π.Α.) του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης, για κάθε ζήτημα εξασφάλισης πιστώσεων για την υλοποίηση του Μεταφορικού Ισοδυνάμου,

δ) με το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων (Διευθύνσεις Εκπαίδευσης) και το Υπουργείο Υγείας, για την πιστοποίηση δικαιούχων που εντάσσονται στο εποχικού χαρακτήρα εκπαιδευτικό και υγειονομικό προσωπικό.

3. Οι δήμοι στους οποίους εφαρμόζεται το μέτρο:

α) ορίζουν πρόσωπο αναφοράς, αρμόδιο για την παρακολούθηση της υλοποίησης του μέτρου σε τοπικό επίπεδο,

β) συνεργάζονται με τη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, για την αποτελεσματική εφαρμογή και το συντονισμό του προγράμματος,

γ) παρέχουν κάθε στήριξη στους δικαιούχους, προκειμένου να ενημερώνονται και να υποβάλουν αίτηση.

4. Το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης σχεδιάζει και υλοποιεί πρόγραμμα ενημέρωσης και επιμόρφωσης των στελεχών των συναρμόδιων για την υλοποίηση του μέτρου φορέων και υπηρεσιών.

Άρθρο 7 **Καταβολή Α.ΝΗ.ΚΟ.**

1. Το Α.ΝΗ.ΚΟ. καταβάλλεται στους δικαιούχους είτε με κατάθεσή του σε τραπεζικό λογαριασμό του ποσού που αναλογεί στο εισιτήριο για ταξίδι που έχει πραγματοποιηθεί είτε με κατευθείαν καταβολή του κατά το χρόνο έκδοσης του εισιτηρίου, με αντίστοιχη μείωση της τιμής του, και απόδοσή του στην ακτοπλοϊκή εταιρεία. Για το σκοπό αυτόν, τα εκδοθέντα εισιτήρια πρέπει να αναγράφουν το Μοναδικό Αριθμό Νησιώτη (Μ.Α.Ν.).

2. Το Α.ΝΗ.ΚΟ. είναι αφορολόγητο και ακατάσχετο στα χέρια του Δημοσίου ή τρίτων, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης αντίθετης διάταξης, δεν υπόκειται σε οποιαδήποτε κράτηση, δεν δεσμεύεται και δεν συμψηφίζεται με βεβαιωμένες οφειλές στη Φορολογική Διοίκηση και στο υπόλοιπο Δημόσιο, τα ασφαλιστικά ταμεία ή τα πιστωτικά ιδρύματα και δεν υπολογίζεται στα εισοδηματικά όρια για την καταβολή οποιασδήποτε παροχής κοινωνικού ή προνοιακού χαρακτήρα. Για το λόγο αυτόν, για την είσπραξή του δεν απαιτείται η προσκόμιση φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας.

Επίσης, δεν προσμετράται στο ετήσιο καθαρό οικογενειακό εισόδημα και δεν υπόκειται στην ειδική εισφορά αλληλεγγύης του άρθρου 43Α του ν. 4172/2013 (Α' 167). Τα παραπάνω ισχύουν και αν ο δικαιούχος είναι νομικό πρόσωπο ή νομική οντότητα, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρ. 1 του άρθρου 47 του ν. 4172/2013 περί φορολόγησης κέρδους από επιχειρηματική δραστηριότητα, σε περίπτωση διανομής ή κεφαλαιοποίησής του.

Άρθρο 8 **Διακοπή καταβολής**

1. Το Α.ΝΗ.ΚΟ. δεν καταβάλλεται, εάν η ωφελούμενη μονάδα ή επιχείρηση έπαυσε να κατοικεί ή να εδρεύει, αντίστοιχα, σε κάποιον από τους δήμους εφαρμογής του προγράμματος για χρόνο μεγαλύτερο του τετραμήνου μέσα στο ίδιο έτος. Τα ανωτέρω δεν ισχύουν αν η απουσία μέλους της ωφελούμενης μονάδας, ανεξάρτητα από τη χρονική διάρκειά της, οφείλεται σε λόγους νοσηλείας σε νοσηλευτικά ιδρύματα του εσωτερικού ή εξωτερικού.

2. Η καταβολή του Α.ΝΗ.ΚΟ. διακόπτεται, εφόσον εκλείψει οποιαδήποτε προϋπόθεση χορήγησής του.

3. Στις παραπάνω περιπτώσεις, ο δικαιούχος του Α.ΝΗ.ΚΟ. οφείλει να προχωρήσει σε ενέργειες διακοπής του, οι οποίες διενεργούνται μέσα από το πληροφοριακό σύστημα του Μεταφορικού Ισοδυνάμου.

Άρθρο 9 **Εθνική Πολιτική Υλοποίησης Μ.Ι.**

1. Μέσα σε τρία (3) έτη από τη θέση σε ισχύ του παρόντος νόμου, κυρώνεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η «Εθνική Πολιτική Υλοποίησης του Μ.Ι.», στην οποία εντάσσεται η υλοποίηση του μέτρου του Μεταφορικού Ισοδυνάμου. Για τη διαμόρφωσή της λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

α) οι μελέτες και οι εισηγήσεις των περιφερειών και δήμων,

β) τα πληθυσμιακά και γεωγραφικά δεδομένα,

γ) η ανάγκη μετακίνησης επιβατών, εμπορευμάτων και στρατηγικών φορτίων, ιδίως από τις πιο απομακρυσμένες περιοχές,

δ) τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα του υφιστάμενου δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, καθώς και τα αναλυτικά στοιχεία για την επιβατική κίνηση ανά δρομολογιακή γραμμή θαλάσσιων ενδομεταφορών σε ημερήσια, εβδομαδιαία, μηνιαία και ετήσια βάση,

ε) η περιοδικότητα των δρομολογίων και η χρονική κατανομή τους εντός του ημερολογιακού έτους,

στ) οι κοινωνικές ανάγκες,

ζ) τα διαθέσιμα οικονομικά στοιχεία.

2. Τα μεγέθη της παραγράφου 1 επαναξιολογούνται και επικαιροποιούνται κάθε τρία (3) χρόνια ή και νωρίτερα, εάν μεταβάλλονται τα κρίσιμα δεδομένα.

3. Πριν τη λήψη της απόφασης του παρόντος, η Υποεπιτροπή Νησιωτικών και Ορεινών Περιοχών της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Περιφερειών, ενημερώνεται πλήρως και διατυπώνει τη γνώμη της, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Κανονισμό της Βουλής.

Άρθρο 10

Μεταβατική διάταξη

Το μέτρο του Μ.Ι. τίθεται σε εφαρμογή, πιλοτικά, τον Ιούλιο του 2018 και αφορά σε ωφελούμενες μονάδες και ωφελούμενες επιχειρήσεις με κατοικία ή μόνιμη έδρα, αντίστοιχα, στα νησιά Αγαθονήσι, Άγιο Ευστράτιο, Άγιο Μηνά, Αλιμία, Ανάφη, Αντίπαρο, Αρκιούς, Αρμάθια, Α-στυπάλαια, Γυαλί, Δονούσα, Ερρικούσα, Ηρακλειά, Θύμαινα, Ικαρία, Κάλυμνο, Κάρπαθο, Κάσο, Καστελόριζο, Κίναρο, Κουφονήσια, Κω, Λέβιθα, Λειψούς, Λέρο, Λέσβο, Λήμνο, Μαθράκι, Μάραθο, Νίμο, Νίσυρο, Οθωνούς, Οινούσες, Πάτμο, Σάμο, Σαμοθράκη, Σαρία, Στρογγυλή, Σύμη, Σύρνα, Σχοινούσα, Τέλενδο, Τήλο, Φαρμακονήσι, Φούρνους, Χάλκη, Χίο, Ψαρά και Ψέριμο.

Άρθρο 11

Τελικές - εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Ανάπτυξης, Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, καθορίζεται το ποσό που καταβάλλεται για το μέτρο του Μεταφορικού Ισοδυνάμου για κάθε έτος. Με όμοια απόφαση, ορίζεται η Διαχειριστική Αρχή του έργου, καθώς και ο Ενδιάμεσος Φορέας για επιτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων αυτής.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Ανάπτυξης, Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, υπολογίζονται ως προς τις ωφελούμενες μονάδες, το Κ.Μ.Ι., το πραγματικό μεταφορικό κόστος, ο αριθμός των εισιτηρίων, για τα οποία θα καλύπτεται το μεταφορικό κόστος, οι επιμέρους αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων υπηρεσιών, η διαδικασία υποβολής των αιτήσεων πιστοποίησης, η διαδικασία υποβολής και ο τρόπος καταβολής του Α.ΝΗ.ΚΟ., καθώς και ειδικές κατηγορίες μόνιμων κατοίκων, οι οποίοι λόγω των συχνών μετακινήσεων δικαιούνται περισσότερα εισιτήρια.

Με την απόφαση του προηγούμενου εδαφίου, προσδιορίζεται ο τρόπος ελέγχου της ορθής εφαρμογής του μέτρου, η διαδικασία αναδιανομής των αδιάθετων κατά το τέλος της χρονικής περιόδου χρήσης εισιτηρίων, καθώς και κάθε άλλο ζήτημα τεχνικού ή λεπτομερειακού χαρακτήρα.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Ανάπτυξης, Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, προσδιορίζονται τα στοιχεία της προηγούμενης παραγράφου ως προς τις ωφελούμενες επιχειρήσεις.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Ανάπτυξης, Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, προσδιορίζονται τα παραπάνω για τη μεταφορά καυσίμων από την ηπειρωτική Ελλάδα στα νησιά.

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Άρθρο 12

Ίδρυση Α.Ε.Ν. Καλύμνου

Στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 4 του ν. 2638/1998 (Α΄ 204) προστίθεται περίπτωση ως εξής:

«ΙΑ΄ Α.Ε.Ν. Καλύμνου, με έδρα την Κάλυμνο. Σχολή Πλοιάρχων.»

Άρθρο 13

Ανασύνθεση Συμβουλίου Πλοηγικής Υπηρεσίας

Η παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 3142/1955 (Α΄ 43) αντικαθίσταται ως εξής:

«Στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής λειτουργεί Συμβούλιο Πλοηγικής Υπηρεσίας, που αποτελείται από:

α) τον Κεντρικό Λιμενάρχη Πειραιώς, ως Πρόεδρο, με τον νόμιμο αναπληρωτή του,

β) τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Πλοηγικής Υπηρεσίας, με τον νόμιμο αναπληρωτή του,

γ) τον Αρχιπλοηγό του Πλοηγικού Σταθμού Πειραιά, με αναπληρωτή του τον αρχαιότερο Πλοηγό του Πλοηγικού Σταθμού Πειραιά, ως μέλη.

Χρέη εισηγητή, χωρίς δικαίωμα ψήφου, εκτελεί ο τμηματάρχης του Τμήματος Οργάνωσης Πλοηγικής Υπηρεσίας, όταν πρόκειται για θέμα που εμπίπτει στις αρμοδιότητες του συγκεκριμένου Τμήματος ή ο τμηματάρχης του Τμήματος Οικονομικής Διαχείρισης Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας, όταν πρόκειται για θέμα που εμπίπτει στις αρμοδιότητες του εν λόγω Τμήματος, οι οποίοι αναπληρώνονται από τους νόμιμους αναπληρωτές τους.

Χρέη Γραμματέα ανατίθενται σε υπάλληλο του Τμήματος Οργάνωσης Πλοηγικής Υπηρεσίας ή του Τμήματος Οικονομικής Διαχείρισης Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας, με αναπληρωτή τους τον υπάλληλο του άλλου Τμήματος.

Το Συμβούλιο Πλοηγικής Υπηρεσίας συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.»

Άρθρο 14

Κατεπείγουσες ανάγκες προμήθειας καυσίμων Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Η φράση «Μέχρι 30.6.2018» του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 55 του ν. 4331/2015 (Α΄ 69) αντικαθίσταται από τη φράση «Μέχρι 31.12.2018».

Άρθρο 15 Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις του.

Αθήνα, 22 Ιουνίου 2018

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
Ι. Δραγασάκης	Π. Σκουρλέτης
ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ, ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ	ΠΑΙΔΕΙΑΣ, ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
Ν. Παππάς	Κ. Γαβρόγλου
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΥΓΕΙΑΣ
Ευκλ. Τσακαλώτος	Αν. Ξανθός
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
Όλ. Γεροβασίλη	Π. Κουρουμπλής
Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
α.α. Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	
Ι. Δραγασάκης	Γ. Χουλιαράκης
Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	
Στ. Πιτσιόρλας	

Αριθμ. 163/7/2018

ΕΚΘΕΣΗ Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους (άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Μηχανισμός εφαρμογής, κρατική εποπτεία, γενικοί όροι υλοποίησης του Μεταφορικού Ισοδυνάμου (Μ.Ι.) και άλλες διατάξεις»

Α. Με το υπόψη σχέδιο νόμου προβλέπονται τα ακόλουθα:

Ι. ΜΕΡΟΣ Α΄

Καθιερώνεται μηχανισμός Μεταφορικού Ισοδυνάμου, ως μέτρο εξίσωσης του κόστους μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων με μέσα θαλάσσιας μεταφοράς με εκείνο που θα ίσχυε με μέσα χερσαίας μεταφοράς για την ίδια απόσταση. Καθορίζονται οι γενικοί όροι υλοποίησης του εν λόγω μέτρου, καθώς και το πλαίσιο κρατικής εποπτείας του. Ειδικότερα:

1. Δίδεται η έννοια των όρων που είναι απαραίτητοι για την εφαρμογή του υπό ψήφιση νόμου [Μεταφορικό Ισοδύναμο (Μ.Ι.), Κατώφλι Μεταφορικού Ισοδυνάμου (Κ.Μ.Ι.), Αντιστάθμισμα Νησιωτικού Κόστους (Α.ΝΗ.ΚΟ.), ωφελούμενη μονάδα, κ.λπ.]. (άρθρο 1)

2.α. Ορίζεται ότι, το μέτρο του Μ.Ι. χρηματοδοτείται από το εθνικό ή το συγχρηματοδοτούμενο σκέλος του Προγράμματος Δημόσιων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

β. Για την απρόσκοπτη υλοποίηση του μέτρου, ο αρμόδιος Υπουργός μπορεί να συνάπτει προγραμματικές συμβάσεις με τους οικείους Δήμους, με ανώτατα εκπαιδευτικά και στρατιωτικά ιδρύματα, ερευνητικά κέντρα και ινστιτούτα και λοιπούς φορείς. Επίσης, μπορεί να ορίζει τη Διαχειριστική Αρχή του έργου, καθώς και τον Ενδιάμεσο Φορέα για την επιτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων αυτής. (άρθρο 2)

3.α. Ως δικαιούχοι του Α.ΝΗ.ΚΟ., ορίζονται μεταξύ άλλων, τα νοικοκυριά, οι μόνιμοι κάτοικοι (προσωρινοί αναπληρωτές ή ωρομίσθιοι εκπαιδευτικοί, ιατροί), οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις κ.λπ.. Ειδικά για τις περιπτώσεις των μόνιμων κατοίκων που είναι προσωρινοί αναπληρωτές ή ωρομίσθιοι εκπαιδευτικοί και ιατροί, το Α.ΝΗ.Κ.Ο. χορηγείται αποκλειστικά στο φυσικό πρόσωπο που φέρει την απαιτούμενη ιδιότητα και όχι στα λοιπά μέλη της οικογενείας του. Επίσης χορηγείται για ταξίδια ιδιωτικής φύσης, τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 παρ. Δ9 του ν. 4336/2015 (δαπάνες μετακίνησης για εκτέλεση δημόσιας υπηρεσίας).

β. Προσδιορίζονται οι παράμετροι/ κριτήρια υπολογισμού του Α.ΝΗ.Κ.Ο., τα οποία εξειδικεύονται και ποσοτικοποιούνται με υπουργική απόφαση.

Ορίζεται για κάθε νησί και ανά έτος ο μέγιστος αριθμός εισιτηρίων για τα οποία θα καλύπτεται το πραγματικό μεταφορικό κόστος, λαμβάνοντας υπόψη ενδεικτικά την απόσταση από την ηπειρωτική Ελλάδα, τις υπάρχουσες υποδομές σε υγεία, παιδεία, κ.λπ..

γ. Καθορίζεται η διαδικασία υποβολής ηλεκτρονικά της αίτησης καταβολής Α.ΝΗ.Κ.Ο., από τους δικαιούχους, στους οποίους παρέχεται επίσης η δυνατότητα υποβολής προσφυγής ενώπιον Τριμελούς Επιτροπής που είναι άμισθη και συγκροτείται στη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, από τον αρμόδιο Υπουργό.

δ. Ως αρμόδια όργανα υλοποίησης της σχετικής διαδικασίας ορίζονται η Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, οι μνημονευόμενες Υπηρεσίες με τις οποίες αυτή συνεργάζεται και οι δήμοι στους οποίους εφαρμόζεται το μέτρο.

Για τη λειτουργία του μέτρου Μ.Ι., αναπτύσσεται στη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής πληροφοριακό σύστημα, το οποίο διασυνδέεται με πληροφοριακά συστήματα των συναρμόδιων Υπουργείων, για τη διασταύρωση των στοιχείων και την εξυπηρέτηση των δικαιούχων.

Στα στελέχη των ανωτέρω Υπηρεσιών παρέχονται

προγράμματα ενημέρωσης και επιμόρφωσης από το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης.

(άρθρα 3 – 6)

4.α. Προβλέπεται ότι, η καταβολή του Α.ΝΗ.Κ.Ο. στους δικαιούχους, διενεργείται είτε με κατάθεση σε τραπεζικό λογαριασμό του ποσού που αναλογεί στο εισιτήριο για ταξίδι που έχει πραγματοποιηθεί είτε με κατευθείαν καταβολή του κατά το χρόνο έκδοσης του εισιτηρίου με αντίστοιχη μείωση της τιμής του και απόδοσή του στην ακτοπλοϊκή εταιρεία. Προς τούτο τα εκδοθέντα εισιτήρια πρέπει να αναγράφουν τον Μοναδικό Αριθμό Νησιώτη (Μ.Α.Ν.).

β. Ορίζεται ρητά ότι, το Α.ΝΗ.Κ.Ο. είναι αφορολόγητο και ακατάσχετο στα χέρια του Δημοσίου ή τρίτων, κατά παρέκκλιση κάθε διάταξης, δεν υπόκειται σε οποιαδήποτε κράτηση, δεν δεσμεύεται και δεν συμψηφίζεται με βεβαιωμένες οφειλές στη Φορολογική Διοίκηση και στο υπόλοιπο Δημόσιο, τα ασφαλιστικά ταμεία ή τα πιστωτικά ιδρύματα και δεν υπολογίζεται στα εισοδηματικά όρια για την καταβολή οποιασδήποτε παροχής κοινωνικού ή προνοιακού χαρακτήρα. Για την είσπραξή του δεν απαιτείται η προσκόμιση φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας.

Επίσης, το Α.ΝΗ.Κ.Ο. δεν προσμετράται στο ετήσιο καθαρό οικογενειακό εισόδημα και δεν υπόκειται στην ειδική εισφορά αλληλεγγύης (άρθρο 43Α του ν. 4172/2013). Τα παραπάνω ισχύουν και αν ο δικαιούχος είναι νομικό πρόσωπο ή νομική οντότητα, με τις προβλεπόμενες επιφυλάξεις (άρθρο 47 παρ. 1, του ν. 4172/2013 περί φορολόγησης κέρδους από επιχειρηματική δραστηριότητα, σε περίπτωση διανομής ή κεφαλαιοποίησής του).

γ. Προσδιορίζονται οι λόγοι διακοπής καταβολής του Α.ΝΗ.Κ.Ο.. Ο δικαιούχος, στην περίπτωση αυτή, οφείλει να προβεί σε ενέργειες διακοπής του, που διενεργούνται μέσω του πληροφοριακού συστήματος του Μ.Ι..

(άρθρα 7 – 8)

5.α. Μέσα σε τρία (3) έτη από τη θέση σε ισχύ του υπό ψήφιση νόμου, κυρώνεται, με υπουργική απόφαση, η «Εθνική Πολιτική Υλοποίησης του Μ.Ι.», στην οποία εντάσσεται η υλοποίηση του μέτρου του Μ.Ι..

β. Καθορίζονται τα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη για τη διαμόρφωση της προαναφερόμενης πολιτικής, τα οποία επαναξιολογούνται και επικαιροποιούνται κάθε τρία (3) χρόνια ή και νωρίτερα, εάν μεταβάλλονται τα κρίσιμα δεδομένα. Στο πλαίσιο αυτό, προβλέπεται και η διατύπωση γνώμης από την Υποεπιτροπή Νησιωτικών και Ορεινών περιοχών της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Περιφερειών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Κανονισμό της Βουλής.

γ. Προβλέπεται η πιλοτική εφαρμογή του μέτρου του Μ.Ι., τον Ιούλιο 2018, η οποία αφορά σε ωφελούμενες μονάδες και ωφελούμενες επιχειρήσεις με κατοικία ή μόνιμη έδρα, αντίστοιχα, στα μνημονευόμενα νησιά.

δ. Παρέχονται οι αναγκαίες εξουσιοδοτήσεις, για τον καθορισμό με κοινή υπουργική απόφαση, μεταξύ άλλων:

- του καταβαλλόμενου ποσού Α.ΝΗ.Κ.Ο. για κάθε έτος,

- της διαδικασίας, του χρόνου και του τρόπου καταβολής του Α.ΝΗ.Κ.Ο., του Κ.Μ.Ι., του πραγματικού μεταφορικού κόστους, του αριθμού των εισιτηρίων, της διαδικασίας υποβολής των αιτήσεων πιστοποίησης, των ειδικών κατηγοριών μόνιμων κατοίκων, οι οποίοι χρειάζονται περισσότερα εισιτήρια λόγω συχνών μετακινήσεων, της

διαδικασίας αναδιανομής των αδιάθετων κατά το τέλος της χρονικής περιόδου χρήσης εισιτηρίων,

- λοιπών διαδικαστικών ζητημάτων (εμπλεκόμενες υπηρεσίες, επιμέρους αρμοδιότητες, συγκρότηση της Τριμελούς Επιτροπής Ενστάσεων, η διαδικασία, χρόνος και τρόπος καταβολής του Α.ΝΗ.Κ.Ο., κ.λπ.). (άρθρα 9-11)

II. ΜΕΡΟΣ Β΄

Ρυθμίζονται λοιπά θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και μεταξύ άλλων προβλέπονται τα ακόλουθα:

1. Συμπληρώνονται οι διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 4 του ν. 2638/1998, αναφορικά με την οργάνωση της ναυτικής εκπαίδευσης, και προβλέπεται η ίδρυση Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.) Καλύμνου με έδρα την Κάλυμνο, στην οποία λειτουργεί Σχολή Πλοιάρχων. (Σύμφωνα με την παράγραφο 3 του ίδιου ως άνω άρθρου, για τα θέματα οργάνωσης, σύστασης θέσεων προσωπικού και εν γένει θέματα λειτουργίας των Α.Ε.Ν. προβλέπεται η έκδοση προεδρικού διατάγματος).

(άρθρο 12)

2. Επανακαθορίζεται η σύνθεση του Συμβουλίου Πληγικής Υπηρεσίας, (αριθμ. 3 του ν. 3142/1955), κατά το μέρος που αναφέρεται στην ιδιότητα των μελών του.

(άρθρο 13)

3. Παρατείνεται, μέχρι την 31/12/2018 (λήγει την 30.6.2018), η προθεσμία μέχρι την οποία επιτρέπεται να διενεργούνται από τις μνημονευόμενες Κεντρικές και Περιφερειακές Υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος – Ελληνική Ακτοφυλακή (Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ.) οι διαδικασίες σύναψης και εκτέλεσης συμβάσεων προμηθειών καυσίμων για τα επιχειρησιακά μέσα και συστήματα που χρησιμοποιεί το Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ., κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

(άρθρο 14)

Β. Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

I. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη, από τη θέσπιση του μέτρου Μ.Ι. και την ως εκ τούτου καταβολή Α.ΝΗ.Κ.Ο. στους δικαιούχους (ωφέλιμες μονάδες /επιχειρήσεις κ.λπ.), το ύψος της οποίας εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά (αριθμός και κατηγορίες δικαιούχων, περιπτώσεις διακοπής καταβολής Α.ΝΗ.Κ.Ο.) και από την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης. (άρθρα 1 – 4) Η εν λόγω δαπάνη εκτιμάται ότι, θα ανέλθει στο ποσό των 60 εκατομμυρίων ευρώ για το τρέχον έτος και στο ποσό των 150 εκατομμυρίων ευρώ περίπου σε ετήσια βάση.

2. Ετήσια δαπάνη, από την κάλυψη του κόστους λειτουργίας της ιδρυόμενης Α.Ε.Ν. – Σχολής Πλοιάρχων στην Κάλυμνο [κατά το μέρος που δεν επιβαρύνεται το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (Κ.Ν.Ε.) /φορέας εκτός Γενικής Κυβέρνησης] και συγκεκριμένα, από την αντιμετώπιση των λειτουργικών εξόδων, την καταβολή της μισθοδοσίας του μόνιμου εκπαιδευτικού προσωπικού και τη χορήγηση του στεγαστικού επιδόματος στους φοιτητές, (άρθρο 12), σύμφωνα με στοιχεία του επισπεύδοντος Υπουργείου, η δαπάνη για λειτουργικά έξοδα (λογαριασμοί νερού, ρεύματος, τηλεπικοινωνιών) εκτιμάται στο ποσό των 13 χιλιάδων ευρώ περίπου και για τη μισθοδοσία του μόνιμου εκπαιδευτικού προσωπικού στο

ποσό των 45 χιλιάδων ευρώ περίπου, ενώ η δαπάνη για το στεγαστικό επίδομα (1.000 ευρώ ετησίως ανά φοιτητή) εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά (αριθμό δικαιούχων φοιτητών κ.λπ.). Το κόστος από την ίδρυση της Α.Ε.Ν. θα προσδιορισθεί ειδικότερα κατά την έκδοση του π.δ/τος που θα καθορίσει την οργάνωση αυτής.

3. Εφάπαξ δαπάνη, από την προμήθεια του αναγκαίου εκπαιδευτικού εξοπλισμού (προσομοιωτές, εργαστήρια κ.λπ.) της ιδρυόμενης Α.Ε.Ν., το ύψος της οποίας εκτιμάται, από το αρμόδιο Υπουργείο, στο ποσό των 1,9 εκατομμυρίων ευρώ περίπου. (άρθρο 12)

4. Δαπάνη, από την ανάπτυξη πληροφοριακού συστήματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για τη λειτουργία του μηχανισμού Μ.Ι., η οποία δεν έχει προσδιορισθεί από το επισπεύδον Υπουργείο. (άρθρο 6 παρ. 1)

5. Ενδεχόμενη πρόσθετη δαπάνη από την παράταση, μέχρι 31.12.2018, της προθεσμίας για τη σύναψη και εκτέλεση συμβάσεων προμηθειών καυσίμων για τα επιχειρησιακά μέσα και συστήματα του Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ., από τις μνημονευόμενες Υπηρεσίες του Σώματος. (άρθρο 14)

6. Απώλεια δημοσίων εσόδων από τη θέσπιση ειδικής φορολογικής αντιμετώπισης των ποσών Α.ΝΗ.Κ.Ο. που καταβάλλονται στους δικαιούχους. (άρθρο 7)

II. Επί του προϋπολογισμού του Εθνικού Κέντρου Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (Ν.Π.Δ.Δ./φορέας Γενικής Κυβέρνησης)

Δαπάνη από την υλοποίηση προγραμμάτων ενημέρωσης και επιμόρφωσης των στελεχών των Υπηρεσιών που εμπλέκονται στην εφαρμογή του μέτρου του Μ.Ι., το ύψος της οποίας εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά. (άρθρο 6 παρ. 4)

Αθήνα, 18 Ιουνίου 2018

Η Γενική Διευθύντρια

Σταυρούλα Μηλιάκου

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου «Μηχανισμός εφαρμογής, Κρατική Εποπτεία, γενικοί όροι υλοποίησης του Μεταφορικού Ισοδυναμίου (Μ.Ι.) και άλλες διατάξεις»

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου νομοσχεδίου προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

I. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη, από τη θέσπιση του μέτρου Μ.Ι. και την ως εκ τούτου καταβολή Α.ΝΗ.Κ.Ο. στους δικαιούχους (ωφέλιμες μονάδες /επιχειρήσεις κ.λπ.), το ύψος της οποίας εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά (αριθμός και κατηγορίες δικαιούχων, περιπτώσεις διακοπής καταβολής Α.ΝΗ.Κ.Ο.) και από την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης. (άρθρα 1 – 4) Η εν λόγω δαπάνη εκτιμάται ότι, θα ανέλθει στο ποσό των 60 εκατομμυρίων ευ-

ρώ για το τρέχον έτος και στο ποσό των 150 εκατομμυρίων ευρώ περίπου σε ετήσια βάση.

2. Ετήσια δαπάνη, από την κάλυψη του κόστους λειτουργίας της ιδρυόμενης Α.Ε.Ν. – Σχολής Πλοιάρχων στην Κάλυμνο [κατά το μέρος που δεν επιβαρύνεται το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (Κ.Ν.Ε.)/φορέας εκτός Γενικής Κυβέρνησης] και συγκεκριμένα, από την αντιμετώπιση των λειτουργικών εξόδων, την καταβολή της μισθοδοσίας του μόνιμου εκπαιδευτικού προσωπικού και τη χορήγηση του στεγαστικού επιδόματος στους φοιτητές. (άρθρο 12) Η δαπάνη για λειτουργικά έξοδα (λογαριασμοί νερού, ρεύματος, τηλεπικοινωνιών) εκτιμάται στο ποσό των 13 χιλιάδων ευρώ περίπου και για τη μισθοδοσία του μόνιμου εκπαιδευτικού προσωπικού στο ποσό των 45 χιλιάδων ευρώ περίπου, ενώ η δαπάνη για το στεγαστικό επίδομα (1.000 ευρώ ετησίως ανά φοιτητή) εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά (αριθμό δικαιούχων φοιτητών κ.λπ.). Το κόστος από την ίδρυση της Α.Ε.Ν. θα προσδιορισθεί ειδικότερα κατά την έκδοση του προεδρικού διατάγματος που θα καθορίσει την οργάνωση αυτής.

3. Εφάπαξ δαπάνη, από την προμήθεια του αναγκαίου εκπαιδευτικού εξοπλισμού (προσομοιωτές, εργαστήρια κ.λπ.) της ιδρυόμενης Α.Ε.Ν., το ύψος της οποίας εκτιμάται, στο ποσό των 1,9 εκατομμυρίων ευρώ περίπου. (άρθρο 12)

4. Δαπάνη, από την ανάπτυξη πληροφοριακού συστήματος στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για τη λειτουργία του μηχανισμού Μ.Ι.. (άρθρο 6 παρ. 1)

5. Ενδεχόμενη πρόσθετη δαπάνη από την παράταση, μέχρι 31.12.2018, της προθεσμίας για τη σύναψη και εκτέλεση συμβάσεων προμηθειών καυσίμων για τα επιχειρησιακά μέσα και συστήματα του Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ., από τις μνημονευόμενες Υπηρεσίες του Σώματος. (άρθρο 14)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπίζονται από τις πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού.

6. Απώλεια δημοσίων εσόδων από τη θέσπιση ειδικής φορολογικής αντιμετώπισης των ποσών Α.ΝΗ.Κ.Ο. που καταβάλλονται στους δικαιούχους. (άρθρο 7)

Η ανωτέρω απώλεια θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού.

II. Επί του προϋπολογισμού του Εθνικού Κέντρου Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (Ν.Π.Δ.Δ. / φορέας Γενικής Κυβέρνησης)

Δαπάνη από την υλοποίηση προγραμμάτων ενημέρωσης και επιμόρφωσης των στελεχών των Υπηρεσιών που εμπλέκονται στην εφαρμογή του μέτρου του Μ.Ι., η οποία εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά και θα αντιμετωπίζεται από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Κέντρου. (άρθρο 6 παρ. 4)

Αθήνα, 18 Ιουνίου 2018

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Ευκλ. Τσακαλώτος

Π. Κουρουμπλής

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

Στο σχέδιο νόμου του
Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής,
με τίτλο:

**«Μηχανισμός εφαρμογής, κρατική εποπτεία και γενικοί όροι υλοποίησης του
Μεταφορικού Ισοδύναμου (Μ.Ι.) και άλλες διατάξεις»**

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ &
ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ: ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΣΥΝΤΑΞΗ ΚΕΙΜΕΝΟΥ - ΘΕΣΗ/ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ: ΜΑΡΙΑ-ΑΝΤΩΝΙΑ ΤΣΟΥΤΣΟΥΡΑ,
ΝΟΜΙΚΟΣ, ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟ: 2131371729

E-MAIL: yfyp.minister@yna.gov.gr

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

**«Μηχανισμός εφαρμογής, κρατική εποπτεία και γενικοί όροι υλοποίησης του
Μεταφορικού Ισοδυνάμου (Μ.Ι.) και άλλες διατάξεις»**

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:

Τα νησιά του Αιγαίου συνιστούν ένα σύμπλεγμα 3.053 νησιών που ορίζεται από τις βόρειες ακτές της Κρήτης έως τις νότιες ακτές της Μακεδονίας και Θράκης και από τις ακτές της Θεσσαλίας, Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας και Πελοποννήσου έως τις Μικρασιατικές ακτές, με έκταση 210.240 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Το συνολικό ανάπτυσμα της ακτογραμμής των νησιών φθάνει τα 9.800 χιλιόμετρα, ισοδύναμο περίπου με το ανάπτυσμα των ακτών της Ευρωπαϊκής ηπείρου. Το συνολικό εμβαδόν των Ελληνικών νησιών και βραχονησίδων αποτελεί το 17,1% του εδάφους της χώρας και το 10,8% της συνολικής έκτασης του Αιγαίου. Η Ελλάδα έχει τέσσερις νησιωτικές περιφέρειες και αρκετές δεκάδες νησιών που ανήκουν διοικητικά σε ηπειρωτικές περιφέρειες (Βόρειες Σποράδες, Σαμοθράκη, Θάσος κτλ.).

Το προαναφερόμενο νησιωτικό σύμπλεγμα συγκροτεί μια περιοχή του Ελληνικού χώρου, η οποία χαρακτηρίζεται από χαμηλή προσβασιμότητα και ελκυστικότητα για κατοικία ή οικονομική δραστηριότητα, ως αποτέλεσμα εμβαλωματικών πολιτικών επιλογών και μνημονιακών μέτρων, που επέφεραν την εδραίωση στους νησιώτες αισθήματος απομόνωσης, εγκατάλειψης και γήρανσης.

Παρά τη συνταγματική κατοχύρωση της αρχής της νησιωτικότητας, η απόσταση των νησιών από το «κέντρο» συνέχισε να επηρεάζει αρνητικά την καθημερινότητα των κατοίκων. Το μικρό μέγεθος, τόσο ως προς την έκταση, όσο και ως προς τον πληθυσμό, συνέχισε να περιορίζει τις δυνατότητες για παραγωγικές δραστηριότητες ιδιαίτερα μεγάλης κλίμακας. Η γεωγραφική απομόνωση, λόγω της ασυνέχειας του χώρου, οδήγησε σε αυξημένο κόστος σε χρόνο και χρήμα όλων των οικονομικών λειτουργιών. Τα ιδιαίτερα πολιτισμικά χαρακτηριστικά της νησιωτικής ζωής δεν αξιοποιήθηκαν ως εργαλείο ανάπτυξης.

Η προωθούμενη νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αποτελεί την έμπρακτη απόδειξη μιας νέας ανθρωποκεντρικής προσέγγισης στη νησιωτικότητα, η οποία δεν αποτελεί μειονεξία, αλλά αξιοποιήσιμη ιδιαιτερότητα. Συγκεκριμένα, αποτελεί προϊόν μιας μεθοδικής προσπάθειας που αποβλέπει τα ελληνικά νησιά «να έρθουν πιο κοντά» στην ηπειρωτική Ελλάδα, με αναμενόμενα μετρήσιμα θετικά αποτελέσματα στην προσβασιμότητα, την ποιότητα ζωής, την ανάπτυξη και την ελκυστικότητα.

ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής επιδιώκει την εξασφάλιση της ισότητας των πολιτών αναφορικά με την οικονομική επιβάρυνση του χρήστη, τη διάρκεια του ταξιδιού και την προσφερόμενη ποιότητα και η εισαγωγή στην εθνική νομοθεσία και την υλοποίηση της έννοιας του Μεταφορικού Ισοδύναμου (Μ.Ι.), προκειμένου το κόστος του επιβάτη και του εμπορεύματος που διασχίζει μια διαδρομή με μέσα θαλάσσιας μεταφοράς να είναι ισοδύναμο με το κόστος της διαδρομής που διασχίζει ένας επιβάτης για την ίδια απόσταση με μέσα χερσαίας μεταφοράς.

2. Καταλληλότητα

Το σύνολο των ρυθμίσεων που προτείνονται δια του παρόντος σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κρίνεται ως κατάλληλο, για την αποτελεσματική επίλυση των ζητημάτων που εκάστοτε ανακύπτουν.

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών.

Παρά τις κατά καιρούς εξαγγελίες, ουδέποτε έχει αναληφθεί παρόμοια νομοθετική πρωτοβουλία για την αποτελεσματική επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά νησιά και τα οποία επιδιώκεται, για πρώτη φορά, να εξομαλυνθούν με τη θεσμοθέτηση του Μεταφορικού Ισοδυνάμου.

2.3. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της.

Κατωτέρω απαριθμούνται σε σχετικό πίνακα οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του νομοσχεδίου, οι οποίες προβλέπονται προς έκδοση:

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ (ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ, ΚΟΙΝΕΣ ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ, ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ)	
ΜΕΡΟΣ Α': ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ, ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΠΟΠΤΕΙΑ, ΓΕΝΙΚΟΙ ΌΡΟΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΥ (Μ.Ι.) ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ	
Άρθρο 2, παρ. 2	Σύναψη προγραμματικών συμβάσεων
Άρθρο 4	Υπουργική Απόφαση
Άρθρο 5, παρ. 1, περίπτ. β'	Υπουργική Απόφαση
Άρθρο 5, παρ. 3, εδάφιο β'	Υπουργική Απόφαση
Άρθρο 9, παρ. 1	Υπουργική Απόφαση Κύρωση Εθνικής Πολιτικής Υλοποίησης Μ.Ι.
Άρθρο 11, παρ. 1, εδάφια α' και β'	Κοινή Υπουργική Απόφαση
Άρθρο 11, παρ. 2, εδάφια α' και β'	Κοινή Υπουργική Απόφαση
Άρθρο 11, παρ. 3	Κοινή Υπουργική Απόφαση
Άρθρο 11, παρ. 4	Κοινή Υπουργική Απόφαση
Άρθρο 13	Υπουργική Απόφαση

3. Συνέπειες στην Οικονομία

3.1 Αναφέρατε αναλυτικά ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση.

Κατά κύριο λόγο, οι προτεινόμενες ρυθμίσεις αφορούν σε επιχειρήσεις και επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται σε νησί, με στόχο την υλοποίηση της συνταγματικής επιταγής της νησιωτικότητας.

3.2 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στη δομή της αγοράς.

-

3.3. Αναφέρατε αναλυτικά και αιτιολογήστε την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων.

Μέσω του Α.ΝΗ.ΚΟ, ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα των νησιωτικών επιχειρήσεων.

3.4. Προσδιορίστε αναλυτικά τα οφέλη ή την επιβάρυνση του Κρατικού Προϋπολογισμού, που αναμένεται να προκληθούν από την εξεταζόμενη ρύθμιση.

Επισημαίνεται ότι το μέτρο του Μεταφορικού Ισοδυνάμου χρηματοδοτείται από το εθνικό ή το συγχρηματοδοτούμενο σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Ως όριο των πιστώσεων που διατίθενται ανά έτος σχεδιάζεται να ορίζονται τα 50 εκατομμύρια ευρώ.

3.5. Προσδιορίστε αναλυτικά τυχόν συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην εθνική οικονομία.

Η προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση αποτελεί την έμπρακτη απόδειξη μιας νέας ανθρωποκεντρικής προσέγγισης στη νησιωτικότητα, η οποία δεν αποτελεί μειονεξία, αλλά αξιοποιήσιμη ιδιαιτερότητα. Συγκεκριμένα, αποτελεί προϊόν μιας μεθοδικής προσπάθειας τα ελληνικά νησιά «να έρθουν πιο κοντά» στην ηπειρωτική Ελλάδα, με αναμενόμενα μετρήσιμα θετικά αποτελέσματα στην προσβασιμότητα, την ποιότητα ζωής, την ανάπτυξη και την ελκυστικότητα.

Εκτιμάται ότι η ανάληψη νομοθετικής πρωτοβουλίας για τη θέσπιση μέτρου, με το οποίο επιδιώκεται η εξίσωση του κόστους που αντιστοιχεί σε επιβάτες και εμπορεύματα με μέσα θαλάσσιας μεταφοράς, με το κόστος που θα ίσχυε στα μέσα χερσαίας μαζικής μεταφοράς για την ίδια απόσταση (Μεταφορικό Ισοδύναμο/ M.I.), θα επιφέρει τοπική ανάπτυξη στο νησιωτικό χώρο και, κατ' επέκταση, στην εθνική οικονομία.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

4.1. Αναφέρατε τις προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά.

Η προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση αποτελεί την έμπρακτη απόδειξη μιας νέας ανθρωποκεντρικής προσέγγισης στη νησιωτικότητα, η οποία δεν αποτελεί μειονεξία, αλλά αξιοποιήσιμη ιδιαιτερότητα. Συγκεκριμένα, αποτελεί προϊόν μιας μεθοδικής

προσπάθειας τα ελληνικά νησιά «να έρθουν πιο κοντά» στην ηπειρωτική Ελλάδα, με αναμενόμενα μετρήσιμα θετικά αποτελέσματα στην προσβασιμότητα, την ποιότητα ζωής, την ανάπτυξη και την ελκυστικότητα.

Με τον τρόπο αυτό, οι ωφελούμενες μονάδες και επιχειρήσεις, δηλαδή οι δραστηριοποιούμενοι ατομικά και επιχειρηματικά στα ελληνικά νησιά εφαρμογής του μέτρου αναμένεται ότι θα απολαμβάνουν μειωμένο κόστος μεταφοράς τόσο των ιδίων και των μελών των οικογενειών τους (ωφελούμενων μονάδων) όσο και των εμπορευμάτων τους (ωφελούμενες επιχειρήσεις).

4.2. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον πολίτη από την προτεινόμενη ρύθμιση.

Βλ. σημεία 1 και 4.1 της παρούσας έκθεσης.

4.3. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οποία επιφέρουν βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη.

Οι προωθούμενες ρυθμίσεις του σχεδίου νόμου διαθέτουν έντονα ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα και δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση της νησιωτικότητας, ώστε τα ελληνικά νησιά να προσεγγίσουν σε αναπτυξιακό επίπεδο την ηπειρωτική Ελλάδα.

Στο πλαίσιο αυτό, στο σχέδιο νόμου υπάρχει πρόβλεψη για αξιοποίηση των νέων Τεχνολογιών της Πληροφορικής, ιδίως με αξιοποίηση των διαδικτυακών υπηρεσιών του TAXISnet, με στόχο τη μείωση της γραφειοκρατίας και τον περιορισμό των διοικητικών βαρών τόσο για τη Δημόσια Διοίκηση όσο και τον πολίτη, μέσω της ηλεκτρονικής υποβολής, συλλογής, επεξεργασίας και καταβολής του Αντισταθμίματος Νησιωτικού Κόστους (Α.ΝΗ.ΚΟ.), και μάλιστα με ταχύτερο τρόπο.

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

Δεν προκύπτουν επιπτώσεις για το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον από τις προτεινόμενες διατάξεις του σχεδίου νόμου για το μέτρο του Μ.Ι.

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

6.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βελτίωση της λειτουργίας και της αποδοτικότητας της Δημόσιας Διοίκησης.

Βλ. τα αναφερόμενα στο σημείο 4.3 της εν λόγω έκθεσης.

6.2. Αναφέρατε τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης στον τρόπο απονομής της Δικαιοσύνης (εφόσον υπάρχουν).

Δεν προκύπτουν ζητήματα αναφορικά με τον τρόπο απονομής της Δικαιοσύνης.

7. Νομιμότητα (με αναφορά στο πλαίσιο διατάξεων του Συντάγματος στο οποίο ενδεχομένως εντάσσεται η προτεινόμενη ρύθμιση).

Συνολικά, οι προτεινόμενες ρυθμίσεις είναι απόλυτα σύμφωνες με τις διατάξεις και τους Νόμους του Ελληνικού Κράτους και δεν παραβιάζουν τις κανονιστικές επιταγές του Συντάγματος. Εξάλλου, οι υπό αξιολόγηση διατάξεις εναρμονίζονται πλήρως με την αρχή της νησιωτικότητας, σύμφωνα με το άρθρο 101 του Συντάγματος.

7.3. Αναφέρατε τις σχετικές διατάξεις και προβλέψεις του ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων που έχει κυρώσει η Ελλάδα, όπως επίσης και τυχόν νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

-

8. Αρμοδιότητα

8.1. Αναφέρατε τα Υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας.

Επισπεύδον είναι το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

8.2. Αναφέρατε τις οργανικές μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος Υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης.

Μεταξύ άλλων φορέων και πολιτών με τους οποίους έλαβε χώρα ευρεία δημόσια (και ηλεκτρονική) διαβούλευση, το σύνολο των οργανικών μονάδων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, συνεργάστηκε κατά το στάδιο της προετοιμασίας, της διαβούλευσης και της τελικής επεξεργασίας των εξεταζόμενων ρυθμίσεων του προτεινόμενου νομοσχεδίου.

8.4. Σε περίπτωση που η προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπει τη σύσταση νέου φορέα, υπηρεσίας, νομικού προσώπου, επιτροπής, συμβουλίου ή άλλου συλλογικού οργάνου, αναφέρατε συνοπτικά τη γνωμοδότηση της Διυπουργικής Επιτροπής της απόφασης Πρωθυπουργού Υ189/18-7-2006 (ΦΕΚ Β΄ 953) και επισυνάψτε τη μελέτη σκοπιμότητας και την οικονομοτεχνική μελέτη.

Σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 5 του σχεδίου νόμου, παρέχεται η δυνατότητα υποβολής ένστασης εκ μέρους του αιτούντος για υπαγωγή στο ευνοϊκό καθεστώς του Μεταφορικού Ισοδυνάμου ένστασης σε τριμελή επιτροπή που ορίζεται από τον αρμόδιο Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία εξετάζει τα τιθέμενα ζητήματα αμισθί.

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

9.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.).

Για το σύνολο των διατάξεων που προτείνονται ακολουθήθηκαν όλοι οι σχετικοί προβλεπόμενοι νομοτεχνικοί κανόνες που έχουν οριστεί από την ΚΕ.Ν.Ε. Ιδιαίτερως, έχουν υιοθετηθεί και εφαρμοστεί οι αρχές που συμβάλλουν στην πληρότητα, την απλότητα και τη σαφήνεια των εισαγόμενων ρυθμίσεων, καθώς και την ενότητα και τη συνοχή της νομοθεσίας που αφορά στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Επίσης, συγκεκριμενοποιήθηκαν τα κριτήρια χορήγησης του μέτρου καθώς και οι παράγοντες που θα προσδιορίσουν το ποσό που θα αναλογεί σε κάθε δικαιούχο. Επίσης, υιοθετούνται οι αρχές της καλής νομοθέτησης, η αρχή της αναλογικότητας και της ασφάλειας δικαίου.

9.2. Προσδιορίστε τις διατάξεις που τροποποιεί, αντικαθιστά ή καταργεί η προτεινόμενη ρύθμιση και ιδίως αναφέρατε εάν υπάρχει ήδη κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη.

Βλ. συνοδευτική έκθεση καταργούμενων - τροποποιούμενων ρυθμίσεων του προτεινόμενου σχεδίου νόμου.

9.3. Αναφέρατε τις εν γένει βελτιώσεις που επιφέρει η προτεινόμενη ρύθμιση στην έννομη τάξη και ειδικά τις διατάξεις που κωδικοποιεί ή απλουστεύει.

-

9.4. Προσδιορίστε τις διατάξεις της προτεινόμενης ρύθμισης που τροποποιούν εμμέσως υφιστάμενες ρυθμίσεις, χωρίς να τις καταργούν ρητώς και αιτιολογήστε την επιλογή αυτή.

-

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

10.1. Αναφέρατε αναλυτικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που κλήθηκαν να λάβουν μέρος στην διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση.

Στο πλαίσιο της εν γένει διαβούλευσης για τις προτεινόμενες ρυθμίσεις του νομοσχεδίου - που παγίως επιδιώκει το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής - έλαβε δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση στο [opengov.gr](http://www.opengov.gr/ynanp/?p=1145) (<http://www.opengov.gr/ynanp/?p=1145>), στο οποίο κλήθηκαν να συμμετέχουν οι κοινωνικοί εταίροι, χωρίς να προσδιορίζονται περιοριστικά, και κάθε ενδιαφερόμενος πολίτης, προκειμένου να υποβάλουν παρατηρήσεις και σχόλια και να καταθέσουν προτάσεις για τη βελτίωση των διατάξεων του νομοσχεδίου.

Η δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση έλαβε χώρα από τη Δευτέρα, 16 Απριλίου 2018 και ώρα 17:20 έως την Δευτέρα, 23 Απριλίου 2018 και ώρα 14:00, ενώ δόθηκε παράταση υποβολής σχολίων έως τις 26 Απριλίου 2018 και ώρα 14:00, με στόχο την ευρύτερη δυνατή συμμετοχή σε αυτή.

Σημειώνεται ότι αναφορικά με το περιορισμένο χρονικά διαθέσιμο προς ηλεκτρονική δημόσια διαβούλευση χρόνο ελήφθη υπόψη ότι με το σχετικό σχέδιο νόμου ρυθμίζεται επείγον και κρίσιμο θέμα νησιωτικότητας, αφού: α) το εν λόγω νομοσχέδιο αποτελεί προϊόν μεθοδικής προσπάθειας για τη διασφάλιση της ταχύτερης δυνατής προσέγγισης των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, με αναμενόμενα μετρήσιμα θετικά αποτελέσματα στην προσβασιμότητα, την ποιότητα ζωής, την ανάπτυξη και την ελκυστικότητα και β) το θεσπιζόμενο, για πρώτη φορά, νομοθετικό μέτρο του Μεταφορικού Ισοδύναμου επιδιώκεται να τεθεί πιλοτικά σε εφαρμογή άμεσα, σε δύο (2) μήνες, ήτοι από 1 Ιουλίου του 2018. Για τους λόγους αυτού, η δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση κρίθηκε ως αναγκαίο να διαρκέσει λίγες ημέρες.

10.2. Περιγράψτε αναλυτικά τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη.

Όπως προαναφέρθηκε, η διαβούλευση έλαβε χώρα ηλεκτρονικά (open.gov.gr), διήρκεσε από τις 16-04-2018 έως τις 26-04-2018 και επελέγη να περιοριστεί χρονικά ο χρόνος δημόσιας ηλεκτρονικής διαβούλευσης, δεδομένου του γεγονότος ότι επείγει η άμεση πιλοτική εφαρμογή του νομοθετικά θεσπιζόμενου μέτρου του Μεταφορικού Ισοδύναμου, από τον Ιούλιο του τρέχοντος έτους.

Σημειώνεται ότι δεν προσδιορίστηκαν περιοριστικά οι συμμετέχοντες στην ηλεκτρονική δημόσια διαβούλευση.

10.3. Αναφερθείτε στα αποτελέσματα της διαβούλευσης, αναφέροντας επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της.

Βλ. έκθεση δημόσιας διαβούλευσης που συνοδεύει το παρόν σχέδιο νόμου.

10.4. Αναφέρατε τον σχεδιασμό που έχει γίνει για τον κοινωνικό διάλογο και τη διαβούλευση και στο στάδιο της εφαρμογής της προτεινόμενης ρύθμισης.

Σε κάθε περίπτωση, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, επιδιώκοντας την ουσιαστική και αποτελεσματική επίλυση των ζητημάτων που ανακύπτουν, βρίσκεται σε διαρκή διάλογο με το σύνολο των θεσμικών φορέων στους οποίους αφορά το κανονιστικό πλαίσιο που διαμορφώνει το εν λόγω νομοσχέδιο, πάντοτε με στόχο τη βέλτιστη νομοθέτηση και την ειλικρινή προώθηση διατάξεων που ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες της σύγχρονης ναυτιλίας.

Ως εκ τούτου, βασικός πυλώνας του νομοθετικού σχεδιασμού του Υπουργείου είναι η επέκταση του διαλόγου και η συνεχής παρακολούθηση εφαρμογής του κανονιστικού περιεχομένου των διατάξεων που προτείνονται με το παρόν σχέδιο νόμου, με στόχο τη διαρκή αξιολόγησή τους και την αναμόρφωσή τους, σε περίπτωση που τούτο κριθεί αναγκαίο.

Μέρος Β'
Άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Β: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ****ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ:** ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ - ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΘΕΣΗΣ:** ΜΑΡΙΑ - ΑΝΤΩΝΙΑ ΤΣΟΥΤΣΟΥΡΑ**ΥΠΗΡΕΣΙΑ:** ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΠΟΥΡΓΟΥ**ΘΕΣΗ/ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ:** ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ - ΝΟΜΙΚΟΣ**ΤΗΛΕΦΩΝΟ:** 213 137 4410**E-MAIL:** minister@yna.gov.gr,tsoutsoura@yna.gov.gr**Άρθρο 12 - Ίδρυση Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.) Καλύμνου****1. Αναγκαιότητα**

Η προτεινόμενη διάταξη κρίνεται απαραίτητη για την ίδρυση Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.) στην Κάλυμνο.

Βάσει της παραγράφου 5 του άρθρου 4 του ν. 2638/1998 «Οργάνωση και λειτουργία της ναυτικής εκπαίδευσης, μισθολογικές ρυθμίσεις για το προσωπικό αυτής και άλλες διατάξεις» (Α' 204), «5. Κατά την ίδρυση νέων Α.Ε.Ν. λαμβάνονται υπόψη ιδίως οι ανάγκες της εμπορικής ναυτιλίας, η δυνατότητα απορρόφησης των αποφοίτων στην αγορά εργασίας, καθώς και η δυνατότητα εκπαίδευσης από αυτές.».

Στο πλαίσιο αυτό, επισημαίνεται ότι οι υφιστάμενες δέκα (10) Α.Ε.Ν., που συστάθηκαν με το ν. 2638/1998, δεν έχουν τη δυνατότητα περαιτέρω αύξησης των σπουδαστών που υποδέχονται. Επίσης, είναι αξιοσημείωτο ότι πάγιο και διαρκές αίτημα της ναυτιλιακής αγοράς είναι η αύξηση των Αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού.

Για το λόγο αυτό, προκρίνεται η ίδρυση νέας Α.Ε.Ν., η οποία αναμένεται ότι θα συμβάλει καθοριστικά στην ενίσχυση του αριθμού των Αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού που εξάγονται, για την ικανοποίηση του αιτήματος της αγοράς εργασίας και για την κάλυψη των σχετικών κενών στη ναυτιλιακή αγορά.

Σημειώνεται δε ότι η επιλογή της ίδρυσης της Α.Ε.Ν. στην Κάλυμνο, στην περιοχή Πόθια, σχετίζεται με το στρατηγικό σχεδιασμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αφενός για την ουσιαστική αναβάθμιση της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης αφετέρου για την τόνωση της νησιωτικότητας στην ευρύτερη περιοχή των Δωδεκανήσων. Εξάλλου, διαπιστώνεται ότι στη νησιωτική αυτή περιοχή υπάρχει μεγάλο ρεύμα νέων ανθρώπων που επιθυμούν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα, ώστε να διασφαλίζεται, με τη σύσταση Α.Ε.Ν. στην Κάλυμνο, η απρόσκοπτη προσβασιμότητα των υποψήφιων σπουδαστών, και μάλιστα κοντά στον τόπο διαμονής τους, σε αντίθεση με άλλες Α.Ε.Ν. που είναι απομακρυσμένες από αυτόν.

2. Καταλληλότητα

Σημειώνεται ότι η προτεινόμενη διάταξη είναι εφικτό να επιτευχθεί, μόνο μέσω της νομοθετικής οδού και όχι με προώθηση άλλης ρύθμισης του δευτερογενούς δικαίου, δεδομένου ότι αναφέρεται σε τροποποίηση νόμου της κείμενης νομοθεσίας, ήτοι του ν. 2638/1998.

Περαιτέρω, σημειώνεται ότι, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 4 του ν. 2638/1998, «3. Η ρύθμιση θεμάτων ίδρυσης, κατάργησης, συγχώνευσης Α.Ε.Ν. ή Σχολών, η σύσταση των αναγκαίων θέσεων του προσωπικού τους και η διαδικασία και προϋποθέσεις κατανομής και ένταξης του προσωπικού στην ίδια ή άλλη Α.Ε.Ν. σε περίπτωση συγχώνευσης ή κατάργησης Σχολών ή Α.Ε.Ν. καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Οικονομικών, ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ναυτικής Εκπαίδευσης και κατά περίπτωση των οικείων Α.Ε.Ν. Με όμοιο διάταγμα ρυθμίζονται, στις περιπτώσεις αυτές και για το μεταβατικό διάστημα, θέματα που αφορούν την οργάνωση και λειτουργία των Α.Ε.Ν. ή των Σχολών, καθώς και θέματα που αναφέρονται στους σπουδαστές τους.».

3. Συνέπειες στην Οικονομία

Από την εφαρμογή της προτεινόμενης ρύθμισης, με την οποία ιδρύεται Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού στην Κάλυμνο, αναμένεται να προκύψουν οικονομικές επιπτώσεις, όπως αναλύονται στην έκθεση οικονομικών επιπτώσεων της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Επιγραμματικά, αναφέρεται ότι προκύπτουν οικονομικά αποτελέσματα επί:

α) του προϋπολογισμού/ Π.Δ.Ε. του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (δαπάνες για πάγιες λειτουργικές δαπάνες, πρόσθετες για την κάλυψη της μισθοδοσίας του εκπαιδευτικού προσωπικού, για προμήθεια πρότυπου εκπαιδευτικού εξοπλισμού, για την καταβολή στεγαστικού επιδόματος στους δικαιούχους σπουδαστές).

β) του προϋπολογισμού του ειδικού λογαριασμού «Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης» (Κ.Ν.Ε.) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (φορέας εκτός Γενικής Κυβέρνησης), για δαπάνες διαμόρφωσης κτιριακών εγκαταστάσεων, προμήθειας υλικοτεχνικού εξοπλισμού, λειτουργικές, για την κάλυψη μισθοδοσίας και καταβολής επιδόματος σίτισης.

Σε κάθε περίπτωση, διευκρινίζεται ότι το οικονομικό κόστος από τη σύσταση της Α.Ε.Ν. Καλύμνου δεν παράγεται από την προτεινόμενη διάταξη, αλλά από την έκδοση των σχετικών προεδρικών διαταγμάτων, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 4 του ν. 2638/1998.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

Εκτιμάται ότι, με τη σύσταση Α.Ε.Ν. Χίου, επιτυγχάνεται εκ μέρους του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής η ουσιαστική αναβάθμιση της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης και η ενίσχυση της αγοράς εργασίας με Αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού που έχουν λάβει ποιοτικές εκπαιδευτικές υπηρεσίες. Με τον τρόπο αυτό, εξάλλου, διαμορφώνονται όροι περαιτέρω προσέλκυσης νέων ανθρώπων στο ναυτικό επάγγελμα, ιδίως στην περιοχή των Δωδεκανήσων, με απώτερο στόχο την περαιτέρω μείωση της ανεργίας της εν λόγω νησιωτικής περιοχής.

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

Δεν παράγονται επιπτώσεις στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον από την προώθηση και εφαρμογή της σχετικής διάταξης.

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

Η υπό αξιολόγηση ρύθμιση παρέχει τα εχέγγυα για την ενδυνάμωση της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης και την ενίσχυση της ναυτιλιακής αγοράς εργασίας, μέσω επέκτασης του δημοσίου χαρακτήρα εκπαιδευτικού συστήματος των Α.Ε.Ν. στη νησιωτική περιοχή της Δωδεκανήσου. Με τον τρόπο αυτό, αποφεύγεται η επιβάρυνση των λοιπών Α.Ε.Ν. της Επικράτειας με επιπλέον σπουδαστές και διασφαλίζεται η ομαλή παροχή ποιοτικών υπηρεσιών σε αυτούς.

7. Νομιμότητα

Η προωθούμενη ρύθμιση είναι απολύτως σύμφωνη με τις διατάξεις και τους νόμους του Ελληνικού Κράτους και δεν παραβιάζει το Σύνταγμα της Ελλάδος. Εξάλλου, η σκοπούμενη αναβάθμιση της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης εναρμονίζεται με τις διατάξεις του άρθρου 16 του Συντάγματος.

Παράλληλα, γίνεται πράξη στο πλαίσιο του στρατηγικού σχεδιασμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής η αρχή της νησιωτικότητας, όπως κατοχυρώνεται στο άρθρο 101 του Συντάγματος.

Επισημαίνεται ότι, βάσει της παραγράφου 3 του άρθρου 4 του ν. 2638/1998, η ρύθμιση των θεμάτων ίδρυσης της Α.Ε.Ν. Καλύμνου, η σύσταση των αναγκαίων θέσεων του προσωπικού της και η διαδικασία και οι προϋποθέσεις ένταξης προσωπικού καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Διοικητικής Ανασυγκρότησης, Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Οικονομικών, ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ναυτικής Εκπαίδευσης.

8. Αρμοδιότητα

8.1. Αναφέρατε τα Υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας.

Επισπεύδον της εν λόγω διάταξης είναι το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

8.2. Αναφέρατε τις οργανικές μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος Υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης.

Προηγήθηκε συνεργασία με τη Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με την αρμόδια Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών.

8.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση.

- Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών
- Κλάδος Β' Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.: Ναυτιλίας:
 - ο Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών (Δ.ΕΚ.Ν.)

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

Κατά την επεξεργασία και τη διαμόρφωση της προωθούμενης διάταξης, ακολουθήθηκαν και εφαρμόστηκαν όλοι οι σχετικοί νομοτεχνικοί κανόνες που ορίζονται από την ΚΕ.Ν.Ε.

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

Η προτεινόμενη διάταξη αποτέλεσε αντικείμενο διαβούλευσης με τους εμπλεκόμενους φορείς, όπως ορίζονται στο σημείο 8.3.

Άρθρο 13 - Ανασύνθεση του Συμβουλίου Πλοηγικής Υπηρεσίας, σε εναρμόνιση με το άρθρο 65 του π.δ. 13/2018 (Α' 26)

1. Αναγκαιότητα

Η προτεινόμενη διάταξη ανασύνθεσης του Συμβουλίου Πλοηγικής Υπηρεσίας (Σ.Π.Υ.) κρίνεται απαραίτητη, για την εναρμόνιση της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του ν. 3142/1955 «Περί Πλοηγικής Υπηρεσίας» (Α' 43) με τις πρόσφατες τροποποιήσεις του Οργανισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής [άρθρο 65 π.δ. 13/2018 «Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» (Α' 26)].

Συγκεκριμένα, επισημαίνεται ότι, με το άρθρο 65 του π.δ. 13/2018, αφενός συνιστάται Διεύθυνση Πλοηγικής Υπηρεσίας, η οποία δεν υφίστατο υπό το παλαιότερο οργανωτικό καθεστώς [π.δ. 103/2014 (Α' 170)], αφετέρου αυτή στηρίζεται σε δύο Τμήματα (Τμήμα Οργάνωσης Πλοηγικής Υπηρεσίας, Τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας).

Δεδομένων των ως άνω οργανωτικών αλλαγών, κρίνεται απαραίτητη η ανασύνθεση του Συμβουλίου Πλοηγικής Υπηρεσίας, που προβλέπεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 3 του ν. 3142/1955, προκειμένου να εναρμονίζεται η συγκρότησή του με τα νέα δεδομένα και να λειτουργεί απρόσκοπτα, προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος. Υπενθυμίζεται ότι το γνωμοδοτικό συλλογικό όργανο (Σ.Π.Υ.) αποτελεί αναγκαίο φορέα διοίκησης της Διεύθυνσης Πλοηγικής Υπηρεσίας, που συμβάλλει στην ομαλή λειτουργία αυτής, ενώ παράλληλα συνιστά όργανο που διασφαλίζει την ασφαλή πλοήγηση στους ελληνικούς λιμένες.

2. Καταλληλότητα

Σημειώνεται ότι η προτεινόμενη διάταξη είναι εφικτό να επιτευχθεί, μόνο μέσω της νομοθετικής οδού και όχι με προώθηση άλλης ρύθμισης του δευτερογενούς δικαίου, δεδομένου ότι αναφέρεται σε τροποποίηση νόμου της κείμενης νομοθεσίας, ήτοι του ν. 3142/1955.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

Από την εφαρμογή της προτεινόμενης ρύθμισης, με την οποία λαμβάνεται μέριμνα για την αναμόρφωση της οργανωτικής δομής του Σ.Π.Υ., δεν παράγεται οικονομικό κόστος για το Ελληνικό Δημόσιο, αφού πρόκειται για άμισθο συλλογικό όργανο, του οποίου ανασυντίθεται η δομή, βάσει των οργανωτικών αλλαγών που συντελέστηκαν με το άρθρο 65 του π.δ. 13/2018 (Α' 26).

Ως εκ τούτου, δεν αναμένεται να προκύψουν οικονομικές επιπτώσεις για τον Προϋπολογισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ή του Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

Καταρχήν, δεν παράγονται επιπτώσεις για την κοινωνία και τους πολίτες.

Εντούτοις, η ομαλή λειτουργία του Συμβουλίου Πλοηγικής Υπηρεσίας συντελεί στην καλύτερη εποπτεία, οργάνωση, λειτουργία και τεχνική υποστήριξη των Πλοηγικών Σταθμών της χώρας. Το στοιχείο αυτό επιτρέπει την ασφαλή διακίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων στους λιμένες της Επικράτειας, με την ενίσχυση της ασφαλούς πλοήγησης εντός αυτών.

Συνεπώς, η αναμόρφωση του εν λόγω συλλογικού οργάνου βάσει των οργανωτικών διαφοροποιήσεων που έχουν μεσολαβήσει επιτρέπει τη συγκρότηση

και εύρυθμη λειτουργία του γνωμοδοτικού αυτού οργάνου επί παντός θέματος που ανάγεται εν γένει στη διοίκηση και διαχείριση των υποθέσεων της Πλοηγικής Υπηρεσίας, σύμφωνα με το άρθρο 4 του ν. 3142/1955.

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

Δεν παράγονται επιπτώσεις στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον από την προώθηση και εφαρμογή της σχετικής διάταξης.

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

Η υπό αξιολόγηση ρύθμιση παρέχει τα εχέγγυα για την απρόσκοπτη λειτουργία της Πλοηγικής Υπηρεσίας, μέσω της αναμόρφωσης του αντίστοιχου συλλογικού γνωμοδοτικού οργάνου που την υποστηρίζει για την επιτέλεση του έργου της.

7. Νομιμότητα

Η προωθούμενη ρύθμιση είναι απολύτως σύμφωνη με τις διατάξεις και τους νόμους του Ελληνικού Κράτους και δεν παραβιάζει το Σύνταγμα της Ελλάδος.

Περαιτέρω, σημειώνεται ότι, σε επίπεδο δευτερογενούς δικαίου, προβλέπεται στο τελευταίο εδάφιο της προτεινόμενης διάταξης η ανασυγκρότηση του Συμβουλίου Πλοηγικής Υπηρεσίας (Σ.Π.Υ.), με την έκδοση σχετικής Απόφασης του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, προσαρμοσμένης στα νέα οργανωτικά δεδομένα.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ (ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ, ΚΟΙΝΕΣ ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ, ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ)	
Τελευταίο εδάφιο προτεινόμενης διάταξης	Υπουργική Απόφαση για τη συγκρότηση του Συμβουλίου Πλοηγικής Υπηρεσίας

8. Αρμοδιότητα

8.1. Αναφέρατε τα Υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας.

Επισπεύδον της εν λόγω διάταξης είναι το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

8.2. Αναφέρατε τις οργανικές μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος Υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης.

Προηγήθηκε συνεργασία με τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων καθώς και τη συναρμόδια Διεύθυνση Πλοηγικής Υπηρεσίας.

8.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις Υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση.

- Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών
- Διεύθυνση Πλοηγικής Υπηρεσίας
 - Τμήμα Οργάνωσης Πλοηγικής Υπηρεσίας

- ο Τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

Κατά την επεξεργασία και τη διαμόρφωση της προωθούμενης διάταξης, ακολουθήθηκαν και εφαρμόστηκαν όλοι οι σχετικοί νομοτεχνικοί κανόνες που ορίζονται από την ΚΕ.Ν.Ε.

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

Η προτεινόμενη διάταξη αποτέλεσε αντικείμενο διαβούλευσης με τις εμπλεκόμενες Υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Άρθρο 14 - Επείγουσες ρυθμίσεις αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για την κάλυψη των αναγκών προμήθειας καυσίμων του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

1. Αναγκαιότητα

Με την προτεινόμενη ρύθμιση, διασφαλίζεται η ακώλυτη προμήθεια καυσίμων για τα επιχειρησιακά μέσα και συστήματα του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., για την εξυπηρέτηση των επείγουσών αναγκών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Μάλιστα, λόγω της επερχόμενης λήξης ισχύος της προβλεπόμενης ημερομηνίας στη διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 55 του ν. 4331/2015 (Α' 69), στις 30-06-2018, είναι άκρως απαραίτητη η παράταση ισχύος της έως τις 31-12-2018.

2. Καταλληλότητα

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών.

Λαμβάνοντας υπόψη αφενός την επείγουσα ανάγκη διενέργειας διαγωνιστικών διαδικασιών για την προμήθεια καυσίμων για τα επιχειρησιακά μέσα και συστήματα του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. αφετέρου τις καθυστερήσεις και τα προσκόμματα που ανέκυπταν στο πλαίσιο αυτών των διαδικασιών, κατά τα τελευταία χρόνια καταγράφονται αλληπάλληλες νομοθετικές πρωτοβουλίες για τη διεύρυνση του χρονικού διαστήματος που είναι δυνατή η πραγματοποίηση έκτακτων προμηθειών καυσίμων για τις Υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Ενδεικτικά, καταγράφονται οι κάτωθι νομοθετικές απόπειρες επίλυσης του προβλήματος:

- Άρθρο 55 παρ. 1 του ν. 4331/2015 (Α' 69)
- Άρθρο 16 παρ. 1 της από 30-12-2015 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου (Α' 184), που κυρώθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν. 4366/2016 (Α' 18)
- Άρθρο 15 παρ. 9 του ν. 4404/2016 (Α' 126)
- Άρθρο 75 παρ. 2 του ν. 4413/2016 (Α' 148)
- Άρθρο 48 του ν. 4447/2016 (Α' 241)
- Άρθρο τέταρτο, παρ. 3 ν. 4480/2017 (Α' 97)
- Άρθρο 45 του ν. 4487/2017 (Α' 116)
- Άρθρο 143 παρ. 11 του ν. 4504/2017 (Α' 184)

1.2. Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά τους λόγους για τους οποίους κάθε “άλλη διάταξη” είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το αντίστοιχο πρόβλημα.

Με το προτεινόμενο άρθρο, διασφαλίζεται η ακώλυτη προμήθεια καυσίμων για την ικανοποίηση των επείγουσών αναγκών προμηθειών καυσίμων για τα επιχειρησιακά μέσα και συστήματα του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., και συγκεκριμένα για την κατεπείγουσα κάλυψη των αναγκών προμήθειας καυσίμων Φορέα της Κεντρικής Κυβέρνησης έως 31-12-2018.

2.2. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της.

Οι προωθούμενες ρυθμίσεις δεν εμπεριέχουν διατάγματα ή άλλες κανονιστικές πράξεις που επιβάλλεται να εκδοθούν για την ενεργοποίηση της υπό αξιολόγηση ρύθμισης, αφού δεν παρέχεται σχετική νομοθετική εξουσιοδότηση.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

Επισημαίνεται ότι, με την προτεινόμενη ρύθμιση, προκαλείται περαιτέρω οικονομική επιβάρυνση σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, όχι όμως πλέον αυτής που είχε δηλαδή προϋπολογιστεί στις ήδη εγγεγραμμένες πιστώσεις του προϋπολογισμού 2018 του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

Με τις διατάξεις που προωθούνται, διασφαλίζεται σε θεσμικό επίπεδο η ικανοποίηση των επείγουσών αναγκών προμήθειας καυσίμων του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για το δεύτερο εξάμηνο του τρέχοντος έτους, ήτοι έως 31-12-2018.

Η νομοθετική πρωτοβουλία αυτή επιτρέπει στο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. να διατηρήσει την απαιτούμενη επιχειρησιακή επάρκεια των πλωτών, χερσαίων και εναέριων μέσων και συστημάτων του, για την αποτελεσματική εκτέλεση των καθηκόντων του, σύμφωνα με τους στόχους και τις αρμοδιότητές τους, προς όφελος της κοινωνίας και των πολιτών.

Εξάλλου, επισημαίνεται ότι, μεταξύ των αρμοδιοτήτων του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., περιλαμβάνονται δράσεις για τη διαχείριση των προσφυγικών ροών, την

αντιμετώπιση έκνομων ενεργειών, την προστασία της ανθρώπινης ζωής, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος κ.ο.κ.

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

Από την αξιολογούμενη ρύθμιση αναμένονται θετικές επιπτώσεις ως προς την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος (άρθρο 24 του Συντάγματος), αφού η ομαλή λειτουργία του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. συμβάλλει καθοριστικά στην αποτελεσματική ενάσκηση των σχετικών ελεγκτικών και κυρωτικών αρμοδιοτήτων, όπως απορρέουν από τις διεθνείς και ενωσιακές δεσμεύσεις της Χώρας, αλλά και την ελληνική έννομη τάξη, με αντικείμενο την τήρηση της περιβαλλοντικής νομοθεσίας.

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

Δεν προκύπτουν συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τον τρόπο απονομής της Δικαιοσύνης.

Από την άλλη πλευρά, η ευόδωση της εν λόγω νομοθετικής πρωτοβουλίας αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την αποτελεσματική επιχειρησιακή δράση του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., δεδομένου ότι η οικονομική κάλυψη για το δεύτερο εξάμηνο του 2018 αποτελεί αδήριτη ανάγκη για την προμήθεια καυσίμων, ώστε να είναι επιχειρησιακά ενεργά τα μέσα και τα συστήματα του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Έτσι, η ρύθμιση αποσκοπεί στη διαμόρφωση όρων ασφάλειας δικαίου καθώς και στην κατοχύρωση της αρχής της συνέχειας της Δημόσιας Διοίκησης.

7. Νομιμότητα

Θεωρείται ότι η προτεινόμενη ρύθμιση εντάσσεται στο πλαίσιο της κείμενης νομοθεσίας περί δημοσίου λογιστικού και περί προμηθειών, ενώ εναρμονίζεται με το κανονιστικό πλαίσιο των διατάξεων του Συντάγματος.

8. Αρμοδιότητα

8.1. Αναφέρατε τα Υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά της λόγους συναρμοδιότητας.

Αρμόδιο είναι καταρχήν το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής τόσο για το σχεδιασμό όσο και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, ως επισπεύδον Υπουργείο.

Περαιτέρω, συναρμόδια είναι αφενός το Υπουργείο Οικονομικών, δεδομένου ότι είναι το καθ' ύλην Υπουργείο για τη διάθεση και παρακολούθηση των απαιτούμενων πιστώσεων, αφετέρου το Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης, ως καθ' ύλην αρμόδιο για τα ζητήματα που ανακύπτουν από την κείμενη νομοθεσία περί προμηθειών.

8.2. Αναφέρατε της οργανικές μονάδες με της οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος Υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης.

Κατά το στάδιο επεξεργασίας και σύνταξης της υπό αξιολόγηση ρύθμισης, μετείχαν οι καθ' ύλην αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, σύμφωνα με το π.δ. 103/2014 (Α' 170), δηλαδή:

- Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών
- Διεύθυνση Προμηθειών και Εποπτείας Αποθηκών/ Τμήμα Ε'

8.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση.

Αρμόδιες για την υλοποίηση των διατάξεων που προωθούνται είναι οι εξής Υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, σύμφωνα με το π.δ. 13/2018 (Α' 26):

- Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών
- Διεύθυνση Προμηθειών και Εποπτείας Αποθηκών (Τμήμα Ε' Εποπτείας Αποθηκών)

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

9.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.).

Κατά τη σύνταξη της παρούσας διάταξης, τηρήθηκε το σύνολο των νομοτεχνικών οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.) και των αρχών καλής νομοθέτησης.

9.2. Προσδιορίστε τις διατάξεις που τροποποιεί, αντικαθιστά ή καταργεί η προτεινόμενη ρύθμιση και ιδίως αναφέρατε εάν υπάρχει ήδη κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη.

Αναφέρθηκαν ανωτέρω οι διατάξεις που αντικαθιστά η προτεινόμενη ρύθμιση, ενώ περιλαμβάνονται και στη συνοπτική έκθεση τροποποιούμενων - καταργούμενων διατάξεων.

10. Διαφάνεια - Διαβούλευση

Στο πλαίσιο επεξεργασίας της προτεινόμενης ρύθμισης, συμμετείχε το σύνολο των αρμόδιων Υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, όπως περιγράφηκαν ανωτέρω, καθώς και το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων. Μάλιστα, τονίζεται ότι η ρύθμιση αποτέλεσε αντικείμενο συνδιαβούλευσης τόσο με δια ζώσης συσκέψεις στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής όσο και με φυσική και ηλεκτρονική αλληλογραφία, ενώ συγκεντρώνει τα θετικά σχόλια των θεσμικών συμμετεχόντων στη διαβούλευση.

ΕΚΘΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

που αφορά στο ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

«Μηχανισμός εφαρμογής, κρατική εποπτεία και γενικοί όροι υλοποίησης του
Μεταφορικού Ισοδύναμου (Μ.Ι.) και άλλες διατάξεις»

Α. Ταυτότητα Διαβούλευσης

Πληροφοριακά Στοιχεία	
Τίτλος Διαβούλευσης	Μηχανισμός εφαρμογής, κρατική εποπτεία και γενικοί όροι υλοποίησης του Μεταφορικού Ισοδύναμου και άλλες διατάξεις
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
Χρόνος έναρξης	16 Απριλίου 2018
Χρόνος λήξης	26 Απριλίου 2018
Κατηγορία 1. Νομοθετική 2. Προνομοθετική 3. Άλλη	Νομοθετική
Είδος Διαβούλευσης	Προδιαγραφές
Δικτυακός τόπος Ανάρτησης	WWW.OPENGOV.GR
Πλήθος άρθρων	Επτά (7)
Πλήθος Σχολίων	Σαράντα ένα (41)
Συντονιστές διαβούλευσης:	
Υπεύθυνος Επικοινωνίας	
Υπ. Έγκρισης Σχολίων	
Ομάδα Επεξεργασίας Έκθεσης	

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

(συμπλήρωση κατόπιν θεματικών απαντήσεων επί του περιεχομένου)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Εισαγωγή - Μεθοδολογία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ποσοτική ανάλυση των σχολίων στην ηλεκτρονική διαβούλευση

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Ποιοτική ανάλυση των σχολίων στην ηλεκτρονική διαβούλευση
- Τάσεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Συμπεράσματα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Εισαγωγή - Μεθοδολογία

Η δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση του σχεδίου νόμου «Μηχανισμός Εφαρμογής, Κρατική Εποπτεία και Γενικοί Όροι Υλοποίησης του Μεταφορικού Ισοδύναμου (Μ.Ι.) και άλλες διατάξεις» πραγματοποιήθηκε, με πρωτοβουλία του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μέσω του δικτυακού τόπου διαβουλεύσεων του www.opengov.gr/ypanap/ κατά το χρονικό διάστημα 16 Απριλίου - 26 Μαρτίου 2018. Τα υποβληθέντα σχόλια καταγράφηκαν και κατέστησαν αντικείμενο επεξεργασίας ως εξής:

-Ποσοτικά, βάσει αριθμού σχολίων ανά άρθρο

-Ποιοτικά, επί τη βάσει των τάσεων που αναδείχθηκαν στη δημόσια διαβούλευση, δηλαδή των κυριότερων ζητημάτων που θεματοποιήθηκαν στα υποβληθέντα σχόλια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ποσοτική ανάλυση των σχολίων στην ηλεκτρονική διαβούλευση

Κατά τη διάρκεια της δημόσιας διαβούλευσης καταγράφηκαν 41 σχόλια, όπως εμφανίζονται στον κάτωθι πίνακα ανά άρθρο:

- [Άρθρο 01 – Σκοπός](#) 4 Σχόλια
- [Άρθρο 02 – Ορισμοί](#) 7 Σχόλια
- [Άρθρο 03 – Χρηματοδότηση του Μέτρου](#) 6 Σχόλια
- [Άρθρο 04 – Δικαιούχοι του ΚΑ.Μ.Κ.](#) 13 Σχόλια
- [Άρθρο 05 – Κριτήρια υπολογισμού ΚΑ.Μ.Κ.](#) 4 Σχόλια
- [Άρθρο 06 – Διαδικασία υποβολής αιτήσεων](#) 3 Σχόλια
- [Άρθρο 11 – Εθνική Πολιτική Υλοποίησης Μ.Ι.](#) 4 Σχόλια

Όπως διαπιστώνεται από τον ανωτέρω πίνακα, τον μεγαλύτερο αριθμό σχολίων συγκέντρωσε το Άρθρο 13 «Δικαιούχοι του ΚΑ.Μ.Κ.», με δεύτερο το Άρθρο 2 «Ορισμοί». Αναλυτικότερα, με φθίνουσα κατάταξη βάσει του αριθμού σχολίων:

- [Άρθρο 04 – Δικαιούχοι του ΚΑ.Μ.Κ.](#) 13 Σχόλια
- [Άρθρο 02 – Ορισμοί](#) 7 Σχόλια
- [Άρθρο 03 – Χρηματοδότηση του Μέτρου](#) 6 Σχόλια
- [Άρθρο 01 – Σκοπός](#) 4 Σχόλια
- [Άρθρο 05 – Κριτήρια υπολογισμού ΚΑ.Μ.Κ.](#) 4 Σχόλια
- [Άρθρο 11 – Εθνική Πολιτική Υλοποίησης Μ.Ι.](#) 4 Σχόλια
- [Άρθρο 06 – Διαδικασία υποβολής αιτήσεων](#) 3 Σχόλια

Κατόπιν εξέτασης των 41 σχολίων που υποβλήθηκαν στη δημόσια διαβούλευση, σημειώνονται τα εξής ως προς τη στάση των συμμετεχόντων σε αυτήν:

Υπήρξαν σχόλια σε όλα τα προς σχολιασμό άρθρα, Από τα 47 σχόλια που υποβλήθηκαν στη δημόσια διαβούλευση, τα δέκα (10) έγιναν από νομικές οντότητες (Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία, Ελληνικό Δίκτυο Μικρών Νησιών, Επιμελητήριο Κυκλάδων) και τα λοιπά από φυσικά πρόσωπα.

Ανάμεσα στα παραπάνω σχόλια υποβλήθηκαν πέντε ερωτήματα (5) για παροχή διευκρινίσεων επί του περιεχομένου των διατάξεων, τρεις (3) γενικές προτάσεις ως προς την έκταση και τη διαδικασία εφαρμογής του μέτρου και επτά (7) ειδικές προτάσεις ως προς επιμέρους ρυθμίσεις. Από τις τελευταίες έγιναν δεκτές οι τέσσερις (4), ενώ μία (1) εξετάζεται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Ποιοτική ανάλυση των σχολίων στην ηλεκτρονική διαβούλευση - Τάσεις

Η συντριπτική πλειοψηφία των σχολίων αφορά ειδικώς τις εισηγούμενες ρυθμίσεις ανά άρθρο, και μάλιστα με συγκεκριμένες προτάσεις, οι οποίες λήφθηκαν υπόψη κάποιες δε από αυτές υλοποιήθηκαν. Κάποια σχόλια επεκτείνονται στην ανάγκη βελτίωσης των συνθηκών μετακίνησης από και προς τα νησιά, είτε για το σύνολο του πληθυσμού είτε για ομάδες πολιτών (ΑΜΕΑ).

Η τάση που παρατηρείται στα σχόλια είναι το αίτημα να επεκταθεί το μέτρο, τόσο ως προς το γεωγραφικό χώρο εφαρμογής του (το σύνολο των νησιών) όσο και ως προς τα ωφελούμενα πρόσωπα (φιλοξενούμενα άτομα και επισκέπτες).

Απαντήσεις σε σχόλια επί συγκεκριμένων άρθρων

Άρθρο 1 (2+2)

Διατυπώνονται επιφυλάξεις ως προς το εάν το Μεταφορικό Ισοδύναμο μπορεί να αποτελέσει ικανό αναπτυξιακό εργαλείο. **Διευκρινίζεται** ότι το Μ.Ι. δε θα πρέπει να συγχέεται με οποιουδήποτε είδους δημοσιονομικό μέτρο, καθώς στοχεύει στην ανάπτυξη, τη συνοχή και τη μείωση των ανισοτήτων σε συγκεκριμένες ομάδες πληθυσμού. Το Μ.Ι. συνίσταται αποκλειστικά στην κάλυψη του πρόσθετου ακτοπλοϊκού σε σχέση με το χερσαίο κόστος αντίστοιχης απόστασης. Οποιαδήποτε δράση εξασφαλίζει την προσφορά ποιοτικών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών είναι προς τη σωστή κατεύθυνση και οφείλει να δρα παράλληλα με το Μ.Ι. προς όφελος της ανάπτυξης των νησιών

Διατυπώνεται πρόταση αντικατάστασης του όρου ‘μέσα χερσαίας μεταφοράς’ με τον όρο ‘μέσα χερσαίας μαζικής μεταφοράς’. **Η πρόταση γίνεται δεκτή.**

Άρθρο 2. (4+3)

Ζητούνται διευκρινίσεις για το εάν η πληροφορία για τη μόνιμη κατοικία θα αντλείται από το σύστημα του Taxisnet ή θα πρέπει να καταχωρείται εκ νέου. Διευκρινίζεται ότι δεν θα πρέπει να καταχωρείται εκ νέου.

Ζητείται να μην προσμετρούνται τα πάσης φύσεως επιδόματα αναπηρίας στον υπολογισμό του εισοδήματος των δικαιούχου. Απαντάται ότι τα εν λόγω επιδόματα προσμετρούνται στο εισόδημα.

Προτείνεται να μειωθεί το ποσοστό αναπηρίας (από 67% στο 50% όσον αφορά τα εξαρτώμενα μέλη. **Η πρόταση εξετάζεται.**

Επίσης, προτείνεται να καταργηθεί η διάταξη, σύμφωνα με την οποία τα φιλοξενούμενα φυσικά πρόσωπα δεν έχουν ίδιο δικαίωμα στην καταβολή ΜΙ. **Η πρόταση εξετάζεται.**

Άρθρο 3. (3+3)

Προτείνεται η επέκταση του μέτρου και στα άλλα νησιά. **Απαντάται** ότι το μέτρο θα ξεκινήσει με τα νησιά που ανακοινώθηκαν, με κριτήριο τον πληθυσμό και τις υφιστάμενες δομές, υπηρεσίες, βαθμό απομόνωσης κ.λπ.

Διευκρινίζεται, κατόπιν ερωτήματος, η πηγή χρηματοδότησης του μέτρου.

Άρθρο 4 (7+5)

Διευκρινίζεται κατόπιν σχετικού ερωτήματος ότι για τις ωφελούμενες επιχειρήσεις ορίζονται, σύμφωνα με τα Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα (Ν. 4308/2014)

Προτείνεται η κατάργηση του όρου, κατά τον οποίο οι ωφελούμενες επιχειρήσεις πρέπει να έχουν την έδρα τους στους Δήμους εφαρμογής του προγράμματος τουλάχιστον έξι (6) μήνες πριν τη θέση του νόμου σε ισχύ. **Η κατάργηση εξετάζεται.**

Προτείνεται επέκταση του μέτρου και στους εργαζόμενους άνδρες και γυναίκες στις Ένοπλες Δυνάμεις και στα Σώματα Ασφαλείας. **Απαντάται** ότι θα εξεταστεί κατά την πιλοτική εφαρμογή.

Ζητείται η επέκταση του μέτρου και σε άλλα νησιά. **Διευκρινίζεται** ότι από 1.1.2019 το μέτρο θα επεκταθεί στο σύνολο των νησιών.

Άρθρο 5. (2+2)

Και τα δύο σχόλια αφορούν τα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό του δείκτη νησιωτικότητας, δηλαδή την προσπελασιμότητα και την προσβασιμότητα, με βάση τα οποία θα υπολογίζεται ο ΚΑ.Μ.Κ. Επιπλέον, επισημαίνεται η ανάγκη για βελτίωση των συνθηκών προσβασιμότητας.

Δίνονται διευκρινίσεις για τα παραπάνω, με διάκριση ανάμεσα στα φυσικά πρόσωπα και τα εμπορεύματα.

Άρθρο 6 (2+1)

Ζητούνται διευκρινίσεις για τον τρόπο υποβολής της αίτησης. **Απαντάται** ότι θα υπάρξει ενημέρωση γι αυτό από την ΓΓΑΙΝΠ και τους κατά τόπο Δήμους.

Άρθρο 11 (2+2)

Ζητείται η επέκταση του μέτρου σε όλους τους επισκέπτες των νησιών, χωρίς διάκριση ως προς την κατοικία τους και **προτείνεται** η ενσωμάτωση του ΜΙ στο εισιτήριο. **Απαντάται** ότι δεν υπάρχει δυνατότητα ένταξης των επισκεπτών στην προβλεπόμενη διαδικασία (Καταχώρηση προσωπικών στοιχείων, κατάθεση του ΜΙ σε Τράπεζα).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Συμπεράσματα

Δεδομένης της μικρής έκτασης του νόμου (7 άρθρα προς διαβούλευση) υποβλήθηκε ικανός αριθμός σχολίων. Από αυτά δεν χρειάστηκε να διαγραφεί κανένα από τους διαχειριστές της δημόσιας ηλεκτρονικής διαβούλευσης, λόγω διατύπωσης σε γλώσσα και με τρόπο υβριστικό, χυδαίο ή ως περιέχοντα ή υποκινούντα μισαλλοδοξία και διακρίσεις που βασίζονται σε φύλο, ηλικία, σεξουαλικό προσανατολισμό, φυλετική ή εθνική καταγωγή ή θρησκευτικές πεποιθήσεις, καθώς και λόγω παραπομπής σε άλλους δικτυακούς τόπους για λόγους διαφήμισης, δημοσιότητας ή άλλους καταχρηστικούς σκοπούς.

Από το περιεχόμενο των σχολίων που υποβλήθηκαν κατέστη σαφές ότι οι προτεινόμενες διατάξεις επιτυγχάνουν να γίνει αντιληπτό το μέτρο του ΜΙ ως αναπτυξιακό εργαλείο. Η συμμετοχή στη διαβούλευση ομάδων πολιτών που σχετίζονται άμεσα με την εφαρμογή του μέτρου, αναδεικνύει το ιδιαίτερο ενδιαφέρον από τους δυνάμει ωφελούμενους πολίτες. Οι φορείς που συμμετείχαν ανέδειξαν την αναγκαιότητα του μέτρου και με τις τεκμηριωμένες προτάσεις συνέβαλαν στην βελτίωση των διατάξεων, με απώτερο σκοπό την επιτυχή εφαρμογή του.