

ΠΡΟΣΘΗΚΗ – ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ
των ΥΠΟΥΡΓΕΙΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ και ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
στο σχέδιο νόμου
του ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΓΕΙΑΣ
με τίτλο

«Ολοκληρωμένο Σύστημα Παροχής Ανακουφιστικής Φροντίδας - Ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 και την προστασία της δημόσιας υγείας και άλλες επείγουσες ρυθμίσεις»

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Παράταση συμβάσεων ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου προσωπικού καθαριότητας των κτιρίων της κεντρικής υπηρεσίας και περιφερειακών υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών και της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων

1. Συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου προσωπικού, το οποίο απασχολείται την 31η.12.2022 για τις ανάγκες καθαριότητας των κτιρίων της κεντρικής υπηρεσίας και των περιφερειακών υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών και της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων, παρατείνονται αυτοδικαίως από τη λήξη τους έως την ολοκλήρωση των διαγωνιστικών διαδικασιών ανάθεσης παροχής υπηρεσιών καθαριότητας, που διενεργούνται και όχι πέραν της 28ης.2.2023.
2. Η παράταση των συμβάσεων, σύμφωνα με την παρ. 1, δεν μεταβάλλει τον χαρακτήρα της σχέσης εργασίας, βάσει της οποίας οι απασχολούμενοι προσλήφθηκαν στις θέσεις αυτές, απαγορευόμενης κάθε περίπτωσης μετατροπής τους σε συμβάσεις αορίστου χρόνου.
3. Το διάστημα παράτασης των συμβάσεων της παρ. 1 δεν προσμετράται στο ανώτατο διάστημα των είκοσι τεσσάρων (24) μηνών και γίνεται κατά παρέκκλιση των άρθρων 5, 6 και 7 του π.δ. 164/2004 (Α' 134).

Άρθρο 2

Χορήγηση οικονομικής ενίσχυσης στην εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» σύμφωνα με την περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 107 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) – Τροποποίηση παρ. 6 άρθρου 2 ν. 4810/2021

Στην παρ. 6 του άρθρου 2 του ν. 4810/2021 (Α' 107) προστίθενται νέο δεύτερο και τρίτο εδάφιο, και η παρ. 6 διαμορφώνεται ως εξής:

«6. Η εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» υποχρεούται να υποβάλει έως την 31η.12.2021 στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, πλήρη έκθεση των λειτουργικών εσόδων και εξόδων που συνδέονται με τη δραστηριότητα της ως άνω εταιρείας για την περίοδο οικονομικής ενίσχυσης, δεόντως πιστοποιημένα από ανεξάρτητη ελεγκτική - συμβουλευτική εταιρεία, λαμβάνοντας υπόψη τις εγκεκριμένες και ελεγμένες από ορκωτό ελεγκτή οικονομικές καταστάσεις της, καθώς και κάθε άλλο στοιχείο ή πληροφορία που ζητείται από τις αρμόδιες αρχές και υπηρεσίες για την εφαρμογή του παρόντος, προκειμένου να επιβεβαιωθεί ότι δεν υφίσταται υπερβάλλουσα οικονομική ενίσχυση της εταιρείας. Εάν η έγκριση καταβολής της χορηγούμενης ενίσχυσης δεν πραγματοποιηθεί ενιαία για όλο το έτος 2020, αλλά κατά διαιρετά χρονικά διαστήματα,

η υποχρέωση υποβολής εκ μέρους της εταιρείας των στοιχείων του πρώτου εδαφίου ως προς το χρονικό διάστημα για το οποίο εκκρεμεί η έγκριση της καταβολής της ενίσχυσης αρχίζει από τη λήψη εκ μέρους της εταιρείας σχετικής ειδοποίησης από την αρμόδια για την έκδοση της απόφασης καταβολής υπηρεσία και λήγει με την πάροδο τεσσάρων (4) μηνών. Η ειδοποίηση της υπηρεσίας αποστέλλεται στην εταιρεία χωρίς καθυστέρηση από τότε που θα περιέλθει στην κατοχή της η σχετική έγκριση της αρμόδιας υπηρεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε περίπτωση που από τον έλεγχο προκύψει ότι το ύψος της άμεσα συναρτώμενης με την πανδημία του κορωνοϊού COVID-19 ζημίας της εταιρείας για την περίοδο οικονομικής ενίσχυσης, υπολείπεται του ποσού της οικονομικής ενίσχυσης που χορηγείται στην εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.», δυνάμει του παρόντος και της εγκριτικής απόφασης ή των αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και άλλων ενισχύσεων που έχουν χορηγηθεί στην εταιρεία από άλλες πηγές κατά τα οριζόμενα στην παρ. 5, για το υπερβάλλον ποσό δεν διενεργείται συμψηφισμός για τα επόμενα έτη. Εφόσον εξακολουθεί να υφίσταται υπερβάλλον ποσό για το οποίο έχει διενεργηθεί καταβολή ή συμψηφισμός, σύμφωνα με την παρ. 1, αυτό ανακτάται.

Το υπερβάλλον ποσό ανακτάται από το Ελληνικό Δημόσιο έντοκα με έναρξη ισχύος από την ημερομηνία καταβολής της οικονομικής ενίσχυσης προς την εταιρεία, σύμφωνα με το οριζόμενο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιτόκιο ανάκτησης.»

Άρθρο 3

Καταβολή των Τελών Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων (Τ.Ε.Α.Α.) του διαστήματος Φεβρουαρίου έως και Μαΐου 2020 χωρίς την επιβολή πρόσθετων φόρων, τελών και τόκων υπερημερίας

Έως την 31η.12.2022 είναι δυνατή η καταβολή του ενιαίου Τέλους Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων (Τ.Ε.Α.Α.) της παρ. 7 του άρθρου 40 του ν. 2065/1992 (Α' 113) για το χρονικό διάστημα από την 1η.2.2020 μέχρι και την 30η.5.2020, από τους κατά νόμο υπόχρεους, χωρίς την επιβολή πρόσθετων φόρων ή τελών και τόκων υπερημερίας, λόγω καθυστέρησης καταβολής της οφειλής.

Άρθρο 4

Παράταση προσωρινής ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου στον Ο.Α.Σ.Θ. - Τροποποίηση άρθρου 26 ν. 4482/2017

Το πρώτο εδάφιο του άρθρου 26 του ν. 4482/2017 (Α'102), τροποποιείται ως προς την παράταση της προσωρινής ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου στον Ο.Α.Σ.Θ. και διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 26

Συγκοινωνιακό έργο

Ανατίθεται προσωρινά στον Ο.Α.Σ.Θ. το συγκοινωνιακό έργο στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης για τον απολύτως αναγκαίο χρόνο και πάντως όχι μετά τις 31.12.2023. Κατά το χρονικό διάστημα της προσωρινής ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου στον Ο.Α.Σ.Θ., σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο, το συγκοινωνιακό έργο θα παρέχεται με τους ίδιους όρους της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., όπως ίσχυε μετά την τροποποίηση και συμπλήρωσή της κατά την ημερομηνία δημοσίευσής

του ν. 4482/2017 και ταυτόχρονα επιτρέπεται γι' αυτό το συγκοινωνιακό έργο η σύναψη των συμβάσεων, που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 54 παράγραφοι 3 και 4 του ν. 4568/2018.»

Άρθρο 5

Μέτρα στήριξης χερσαίων επιβατικών μεταφορών

1. Χορηγείται έκτακτη ενίσχυση ποσού δεκαεννέα εκατομμυρίων διακοσίων ογδόντα χιλιάδων (19.280.000) Ευρώ σε αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ Α.Ε., καθώς και στους μεμονωμένους μεταφορείς ή επιχειρήσεις, τα λεωφορεία των οποίων εξυπηρετούν άγονες γραμμές νήσων του π.δ. 967/1979 (Α' 272), εξαιτίας μέτρων κρατικής παρέμβασης, που αποσκοπούν στον περιορισμό των επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19 και της ραγδαίας αύξησης της τιμής του πετρελαίου κίνησης.
2. Τα ποσά της έκτακτης ενίσχυσης που χορηγούνται ως αποζημίωση στις επιχειρήσεις της παρ. 1 είναι ανεκχώρητα και ακατάσχετα στα χέρια του Δημοσίου ή τρίτων, κατά παρέκκλιση κάθε γενικής και ειδικής διάταξης, δεν υπόκεινται σε οποιαδήποτε κράτηση, τέλος ή εισφορά, συμπεριλαμβανομένης και της ειδικής εισφοράς αλληλεγγύης του άρθρου 43Α του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος (ν. 4172/2013, Α' 167), δεν δεσμεύονται και δεν συμψηφίζονται με βεβαιωμένα χρέη προς τη Φορολογική Διοίκηση και το Δημόσιο εν γένει, τους δήμους, τις περιφέρειες, τα ασφαλιστικά ταμεία ή τα πιστωτικά ιδρύματα.
3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται, κατόπιν εισήγησης της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Υ.Σ.) και της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Σ.), οι προϋποθέσεις χορήγησης της ενίσχυσης, το ύψος αυτής ανά λεωφορείο, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και η διαδικασία χορήγησής της, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια ή ειδικότερο ζήτημα για την εφαρμογή του παρόντος.

Άρθρο 6

Παράταση αναστολής πληρωμών, συμψηφισμού και διαδικασιών είσπραξης χρεών του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε) από καταπτώσεις εγγυήσεων δανείων έναντι του Δημοσίου – Τροποποίηση παρ.3 άρθρου 45 ν. 4313/2014

Το πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 45 του ν. 4313/2014 (Α'261) τροποποιείται ως προς την παράταση της προθεσμίας αναστολής και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:
«3. Έως την 31η.12.2023, αναστέλλεται η πληρωμή, ο συμψηφισμός, καθώς και η διαδικασία είσπραξης χρεών του ΟΣΕ έναντι του Δημοσίου, βεβαιωμένων ή μη, που προέρχονται από καταπτώσεις εγγυήσεων δανείων. Τυχόν επιβληθείσες από το Δημόσιο, σε βάρος της κινητής ή ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ ή εις χείρας τρίτων, κατασχέσεις που αφορούν στις ως άνω οφειλές, αίρονται αυτοδικαίως από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.»

Άρθρο 7

Κρατική χρηματοδότηση διαχειριστή υποδομής -Τροποποίηση παρ. 4 και αντικατάσταση παρ. 5 άρθρου 8 ν. 4408/2016

Στο άρθρο 8 του ν. 4408/2016 (Α'135) α) τροποποιείται το πρώτο εδάφιο της παρ. 4 ως προς το χρονικό διάστημα ισοσκελισμού από τον διαχειριστή υποδομής εσόδων και εξόδων, β) αντικαθίσταται η παρ. 5, και οι παρ. 4 και 5 διαμορφώνονται ως εξής:

«4. Υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες, και για εύλογο χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει περίοδο οκτώ (8) ετών, ο λογαριασμός κερδών και ζημιών του διαχειριστή υποδομής ισοσκελίζει τουλάχιστον τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες, τα μη επιστρεπτέα έσοδα από ιδιωτικές πηγές και την κρατική χρηματοδότηση, αφενός, συμπεριλαμβανόμενων των προκαταβολών από το Υπουργείο Οικονομικών, ενδεχομένως, και των δαπανών υποδομής, αφετέρου.

Με την επιφύλαξη του ενδεχόμενου μακροπρόθεσμου στόχου κάλυψης, από τον χρήστη, του κόστους υποδομής όλων των τρόπων μεταφοράς, βάσει δικαίου και αμερόληπτου ανταγωνισμού μεταξύ τρόπων μεταφοράς, όταν οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι σε θέση να ανταγωνίζονται άλλους τρόπους μεταφοράς, εντός του πλαισίου χρέωσης που προβλέπεται στα άρθρα 31 και 32, οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, μπορούν να ζητήσουν από τον διαχειριστή υποδομής να ισοσκελίζει τους λογαριασμούς του χωρίς κρατική χρηματοδότηση.

5. Η αναφερόμενη στο πρώτο εδάφιο της παρ. 4 κρατική χρηματοδότηση προκαταβάλλεται ανά μήνα στον διαχειριστή υποδομής. Η κρατική χρηματοδότηση είναι ακατάσχετη έως ποσοστού εβδομήντα τοις εκατό (70%) στα χέρια του Δημοσίου ή τρίτων, κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης γενικής ή ειδικής διάταξης και δεν συμψηφίζεται με βεβαιωμένα χρέη του εν λόγω διαχειριστή υποδομής, προς τη Φορολογική Διοίκηση και το Δημόσιο, τους δήμους και τα νομικά τους πρόσωπα, τις περιφέρειες, τα ασφαλιστικά ταμεία ή λοιπούς Οργανισμούς κοινωνικής ασφάλισης ή τα πιστωτικά ιδρύματα, αποδίδεται σε αυτόν είτε ως προκαταβολή της περ. δ' της παρ. 1 του άρθρου 114 του ν. 4270/2014 (Α' 143) είτε μέσω χρηματικού εντάλματος του εποπτεύοντος Υπουργείου, και για τη λήψη αυτής δεν απαιτείται η έκδοση και προσκόμιση ασφαλιστικής ενημερότητας και αποδεικτικού ενημερότητας το οποίο χορηγείται σύμφωνα με το άρθρο 12 του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας (ν. 4987/2022, Α' 206).»

Άρθρο 8

Έγκριση μελέτης σκοπιμότητας για σύσταση εθνικού φορέα για την ηλεκτροκίνηση - Εξουσιοδοτική διάταξη

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας εγκρίνεται η μελέτη σκοπιμότητας για την επίτευξη του Οροσήμου 48 της επένδυσης για την «Ηλεκτροκίνηση» του Άξονα 1.3 «Μετάβαση σε ένα πράσινο και βιώσιμο σύστημα μεταφορών» του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας - Ελλάδα 2.0 σχετικά με τη σύσταση εθνικού φορέα για την ηλεκτροκίνηση.

Αθήνα, 20 Δεκεμβρίου 2022

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

CHRISTOS STAIKOURAS CHRISTOS STAIKOURAS
20.12.2022 18:44

SPYRIDON-ADONIS GEORGIADES SPYRIDON-ADONIS GEORGIADES
20.12.2022 19:49

KONSTANTINOS CHATZIDAKIS KONSTANTINOS CHATZIDAKIS
20.12.2022 18:48

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

KONSTANTINOS SKREKAS KONSTANTINOS SKREKAS
20.12.2022 19:07

KONSTANTINOS TSIARAS KONSTANTINOS TSIARAS
20.12.2022 18:48

MAVROUDIS VORIDIS MAVROUDIS VORIDIS
20.12.2022 19:00

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

KONSTANTINOS KARAMANLIS KONSTANTINOS KARAMANLIS
20.12.2022 18:47

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

THEODOROS SKYLAKAKIS THEODOROS SKYLAKAKIS
20.12.2022 20:10

MILTIADIS VARVITSIOTIS MILTIADIS VARVITSIOTIS
20.12.2022 19:01

STYLIANOS PETSAS STYLIANOS PETSAS
20.12.2022 20:29

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ

Αριθμ. | Γε. 1541
Ειδ. 240
Κατατέθηκε σήμερα στις 20/12/2022 και ώρα 22:40'
- Καταβίβας
- Δ/νσης Νομ. Εργασ.
Χρ. Σταϊκούρας
Σπ. Α. Γεωργιάδης
Κων. Χατζηδάκης
κ.ά.
5

Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης

ΠΡΟΣΘΗΚΗ – ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ
των ΥΠΟΥΡΓΕΙΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ και ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
στο σχέδιο νόμου
του ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΓΕΙΑΣ
με τίτλο

«Ολοκληρωμένο Σύστημα Παροχής Ανακουφιστικής Φροντίδας - Ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 και την προστασία της δημόσιας υγείας και άλλες επείγουσες ρυθμίσεις»

Επισπεύδοντα Υπουργεία
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ - ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Στοιχεία επικοινωνίας:

Γεώργιος Γρυλωνάκης, Νομικός Σύμβουλος του Κράτους, Γραφείο Υπουργού Οικονομικών (οδός Νίκης 5-7, Τ.Κ. 105 63, τηλ. 210 3332621, 210 3332647, ηλ. ταχ.: ministeroffice@minfin.gr)
Χαριτίνη Δέδε, Νομική Σύμβουλος, Γενικού Γραμματέα Μεταφορών, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (Αναστάσεως 2 και Τσιγάντε, Τ.Κ. 15669, 2106508923, ηλ. ταχ. charitini.dede@gmail.com)

Επιλέξτε από τον παρακάτω κατάλογο τον τομέα ή τους τομείς νομοθέτησης στους οποίους αφορούν οι βασικές διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης:

ΤΟΜΕΙΣ ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗΣ	(X)
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ - ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ¹	
ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ – ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ²	
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ / ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ / ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ³	
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ⁴	
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΤΑΞΗ – ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ⁵	
ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ⁶	X

¹ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Παιδείας & Θρησκευμάτων και Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού.
² Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και Υπουργείου Εξωτερικών.
³ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Οικονομικών.
⁴ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και Υπουργείου Υγείας.
⁵ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εσωτερικών, Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και Υπουργείου Δικαιοσύνης.
⁶ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Ανάπτυξης & Επενδύσεων, Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων και Υπουργείου Τουρισμού.

ΕΝΟΤΗΤΑ Α: Αιτιολογική έκθεση

Η «ταυτότητα» της αξιολογούμενης ρύθμισης	
1.	<p>Ποιο ζήτημα αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση;</p> <p>Άρθρο 1 Με την προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπεται η αυτοδίκαιη παράταση των ατομικών συμβάσεων εργασίας ορισμένου χρόνου του προσωπικού, που απασχολείται για τις ανάγκες καθαριότητας των κτιρίων της Κεντρικής Υπηρεσίας και των περιφερειακών Υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών και της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.) από την ημερομηνία λήξης τους έως την ολοκλήρωση των διαγωνιστικών διαδικασιών ανάθεσης παροχής υπηρεσιών καθαριότητας, που βρίσκονται σε εξέλιξη και, σε κάθε περίπτωση, όχι πέραν της 28^{ης}.2.2023.</p> <p>Άρθρο 2 Με τις διατάξεις του άρθρου δεύτερου του ν. 4810/2021 (Α' 107) προβλέφθηκε η χορήγηση οικονομικής ενίσχυσης στην εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.», σύμφωνα με την περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 107 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Ειδικότερα, με την αξιολογούμενη ρύθμιση, προβλέπεται πως για την έγκριση της καταβολής της χορηγούμενης ενίσχυσης για το έτος 2020, η εταιρεία είχε υποχρέωση να προσκομίσει τα απαραίτητα δικαιολογητικά μέχρι την 31^η.12.2021, υποχρέωση, δηλαδή προσανατολισμένη προς τον σκοπό έγκρισης της καταβολής της εν λόγω χορήγησης για ολόκληρο το έτος 2020 και όχι για μερικότερο χρονικό διάστημα του συγκεκριμένου έτους, όπως συνέβη εν προκειμένω, όπου εγκρίθηκε η καταβολή ενίσχυσης προς τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (Δ.Α.Α.) μόνο για το πρώτο εξάμηνο του 2020. Ως εκ τούτου, το ζήτημα προσδιορισμού του χρονικού διαστήματος εντός του οποίου η εν λόγω εταιρεία υποχρεούται να προσκομίσει τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά παραμένει αρρύθμιστο και η προτεινόμενη διάταξη σκοπεί να καλύψει το νομοθετικό αυτό κενό, προβλέποντας ένα εύλογο χρονικό διάστημα τεσσάρων μηνών, εντός του οποίου η ενδιαφερόμενη εταιρεία υποχρεούται να προσκομίσει τα προαναφερόμενα δικαιολογητικά από τότε που θα λάβει σχετική ειδοποίηση από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών. Προς αποφυγή άσκοπης χρονοτριβής διευθέτησης της προκείμενης εκκρεμότητας τίθεται χρονικό όριο αποστολής εκ μέρους του Δημοσίου της ως άνω ειδοποίησης.</p> <p>Άρθρο 3 Αντιμετωπίζεται το ζήτημα της καταβολής των τελών εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αερολιμένων, καθώς και των τελών χρήσης αερολιμένων, ένεκα της έκτακτης και επείγουσας ανάγκης, στο πλαίσιο των ειδικών ρυθμίσεων για τις αεροπορικές εταιρείες αντιμετώπισης των αρνητικών συνεπειών της πανδημίας COVID-19 περιόδου Φεβρουαρίου έως και Μαΐου 2020.</p> <p>Άρθρο 4</p>

Εξασφαλίζεται η συνέχιση της παροχής του συγκοινωνιακού έργου μέσω των λεωφορείων στην πόλη της Θεσσαλονίκης και για το έτος 2023 και μέχρι να ολοκληρωθεί η εκκαθάριση του ΟΑΣΘ, η οποία μέχρι σήμερα δεν έχει ολοκληρωθεί ενώ ο Φορέας τελεί υπό ειδική εκκαθάριση σε λειτουργία.

Άρθρο 5

Η προτεινόμενη ρύθμιση αποτελεί ένα έκτακτο μεν, αναγκαίο δε μέτρο στήριξης για την αντιμετώπιση της απώλειας εσόδων των αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ Α.Ε. καθώς και ΚΤΕΛ άγονων γραμμών, αλλά και του συνεπακόλουθου κινδύνου μη ανταπόκρισης των ως άνω φορέων και διακοπής του παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου.

Άρθρα 6 και 7

Ως προς τα άρθρα 6 και 7, οι προτεινόμενες ρυθμίσεις αποτελούν ένα έκτακτο και προσωρινό μεν, αναγκαίο δε, μέτρο, με το οποίο επιχειρείται η αντιμετώπιση της έλλειψης ρευστότητας του εποπτευόμενου από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Φορέα Γενικής Κυβέρνησης «Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.), λόγω της αδυναμίας του να εισπράξει τη μηνιαία κρατική χρηματοδότηση και εν γένει χρήματα, καθόσον δεν είναι φορολογικά ενήμερος, δεδομένου ότι εκκρεμεί η έκδοση της προβλεπόμενης από την παρ. 2 του άρθρου 13 του ν. 3891/2010 (Α' 188), όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 3 του άρθρου 17 του ν. 4337/2015 (Α' 129), κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, περί διαγραφής των χρεών του Ο.Σ.Ε. έναντι του Δημοσίου.

Άρθρο 8

Την έλλειψη νομοθετικής εξουσιοδότησης για την έγκριση της μελέτης σκοπιμότητας.

2.

Γιατί αποτελεί πρόβλημα;

Άρθρο 1

Η ρύθμιση κρίνεται αναγκαία δεδομένης της επιτακτικής ανάγκης καθαριότητας των κτιρίων του Υπουργείου Οικονομικών και της ΑΑΔΕ, μέχρι την ολοκλήρωση των εν εξελίξει διαγωνιστικών διαδικασιών ανάθεσης παροχής υπηρεσιών καθαριότητας.

Άρθρο 2

Διότι η υφιστάμενη ρύθμιση δεν επιτρέπει στις αρμόδιες υπηρεσίες του Δημοσίου να δεχτούν οικονομικά στοιχεία της εταιρείας ΔΑΑ, προκειμένου να εγκρίνουν ή όχι την οικονομική ενίσχυση για το δεύτερο εξάμηνο του έτους 2020, σύμφωνα με την πρόβλεψη του άρθρου δεύτερου του ν. 4810/2021.

Άρθρο 3

Για το διάστημα από 1^{ης}.2.2020 έως και 30.5.2020 είχε ανασταλεί η καταβολή στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας των τελών εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αερολιμένων, καθώς και των τελών χρήσης αερολιμένων, ένεκα της έκτακτης και επείγουσας ανάγκης, στο πλαίσιο των ειδικών ρυθμίσεων για τις αεροπορικές εταιρείες αντιμετώπισης των αρνητικών συνεπειών της πανδημίας COVID-19 αορίστως, χωρίς να τεθεί χρονικός περιορισμός. Με τη διάταξη τίθεται δήλη ημέρα, ήτοι η 31η Δεκεμβρίου 2022, ώστε να καταβληθούν τα τέλη και μετά τη συγκεκριμένη ημερομηνία εκκινεί η υποχρέωση επιβολής πρόσθετων

φόρων/τελών/τόκων υπερημερίας για το εν λόγω διάστημα, για όσους δεν έχουν καταβάλλει μέχρι τότε τα προβλεπόμενα Τέλη (Τ.Ε.Α.Α.).

Άρθρο 4

Το ισχύον πλαίσιο προβλέπει τη λειτουργία του ΟΑΣΘ μέχρι τις 31.12.2022. Είναι αναγκαίο να νομοθετηθεί η παράταση λειτουργίας μέχρι τις 31.12.2023 για να εξασφαλιστεί ο αναγκαίος χρόνος τόσο για τη συνέχιση της παροχής του συγκοινωνιακού έργου όσο και για την ομαλή μετάβαση σε μια νέα εποχή συγκοινωνιών στην πόλη της Θεσσαλονίκης.

Άρθρο 5

Λόγω των μέτρων αντιμετώπισης της πανδημίας COVID-19 που οδήγησαν σε μείωση εσόδων των εταιρειών ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ Α.Ε. (ενδεικτικά αναφέρονται μέτρα περιορισμού του μέγιστου αριθμού επιβατών στις μετακινήσεις με λεωφορεία), αλλά και της ραγδαίας αύξησης των τιμών στα καύσιμα, οι ως άνω φορείς δεν δύνανται να καλύψουν τα κόστη με αποτέλεσμα να κινδυνεύει η παροχή εκ μέρους τους του συγκοινωνιακού έργου.

Άρθρα 6 και 7

Ως προς τα άρθρα 6 και 7, διακυβεύεται η εύρυθμη λειτουργία του Ο.Σ.Ε. καθώς και η οικονομική βιωσιμότητά του, μιας και ο Ο.Σ.Ε. δεν θα μπορεί να εκτελεί τις οικονομικές του συναλλαγές υπό συνθήκες κανονικότητας, ενώ παράλληλα υφίσταται κίνδυνος διακοπής της συντήρησης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, και άρα κίνδυνος μη παροχής των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών.

Άρθρο 8

Η έκδοση της απαιτούμενης κοινής υπουργικής απόφασης αποτελεί προϋπόθεση για την εκπλήρωση του οροσήμου στο πλαίσιο του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.

3.

Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά;

Άρθρο 1

Άμεσα αφορά τους εργαζόμενους στον τομέα της καθαριότητας με συμβάσεις εργασίας ορισμένου χρόνου στο Υπουργείο Οικονομικών και στην ΑΑΔΕ και έμμεσα το σύνολο του προσωπικού, αλλά και τους πολίτες, που επισκέπτονται τους χώρους των ανωτέρω υπηρεσιών.

Άρθρο 2

Η αξιολογούμενη ρύθμιση είναι αναγκαία προκειμένου να επιλυθεί το ζήτημα της παροχής δυνατότητας των υπηρεσιών του Δημοσίου να δεχθούν νόμιμα και εντός συγκεκριμένης προθεσμίας τα οικονομικά στοιχεία της εταιρείας ΔΑΑ ως δικαιολογητικά της έγκρισης καταβολής οικονομικής ενίσχυσης για το β' εξάμηνο του 2020.


















Άρθρα 3 έως 8

Τους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ήτοι την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), τις Οδικές Συγκοινωνίες ΑΕ (ΟΣΥ ΑΕ), τις

Σταθερές Συγκοινωνίες ΑΕ (ΣΤΑΣΥ ΑΕ), τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών ΑΕ (ΟΑΣΑ ΑΕ), τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) και τον Οργανισμό Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ), τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.), τις ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ Α.Ε., καθώς και τους εργαζομένους σε αυτούς τους φορείς, και έμμεσα το σύνολο των πολιτών.

Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης							
4.	<p>Το εν λόγω ζήτημα έχει αντιμετωπιστεί με νομοθετική ρύθμιση στο παρελθόν; ΝΑΙ <input checked="" type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/></p> <p>Εάν ΝΑΙ, ποιο είναι το ισχύον νομικό πλαίσιο που ρυθμίζει το ζήτημα;</p> <p>Άρθρο 4: άρθρο 26 ν. 4482/2017 (Α' 102) Άρθρο 5: άρθρο 111 ν. 4714/2020 (Α' 148) Άρθρο 6: άρθρο 78 ν. 4949/2022 (Α' 126) Άρθρο 7: άρθρο 65 ν. 4955/2022 (Α' 139)</p>						
5.	<p>Γιατί δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;</td> <td>Δεν είναι εφικτό. Απαιτείται νομοθετική ρύθμιση</td> </tr> <tr> <td>ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;</td> <td>Δεν είναι εφικτό. Απαιτείται νομοθετική ρύθμιση.</td> </tr> <tr> <td>iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;</td> <td>Οι αξιολογούμενες ρυθμίσεις δεν είναι υλικοτεχνικής φύσεως και δεν ανάγονται στην ανεπάρκεια ανθρώπινων και υλικών πόρων.</td> </tr> </tbody> </table>	i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Δεν είναι εφικτό. Απαιτείται νομοθετική ρύθμιση	ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;	Δεν είναι εφικτό. Απαιτείται νομοθετική ρύθμιση.	iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;	Οι αξιολογούμενες ρυθμίσεις δεν είναι υλικοτεχνικής φύσεως και δεν ανάγονται στην ανεπάρκεια ανθρώπινων και υλικών πόρων.
i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Δεν είναι εφικτό. Απαιτείται νομοθετική ρύθμιση						
ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;	Δεν είναι εφικτό. Απαιτείται νομοθετική ρύθμιση.						
iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;	Οι αξιολογούμενες ρυθμίσεις δεν είναι υλικοτεχνικής φύσεως και δεν ανάγονται στην ανεπάρκεια ανθρώπινων και υλικών πόρων.						

Συναφείς πρακτικές	
6.	Έχετε λάβει υπόψη συναφείς πρακτικές; ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/> Εάν ΝΑΙ, αναφέρατε συγκεκριμένα:
	i) σε άλλη/ες χώρα/ες της Ε.Ε. ή του ΟΟΣΑ:
	ii) σε όργανα της Ε.Ε.:
	iii) σε διεθνείς οργανισμούς:

Στόχοι αξιολογούμενης ρύθμισης	
7.	Σημειώστε ποιοι από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση
	<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  X <input type="checkbox"/>  X <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  X <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  X <input type="checkbox"/> 
8.	Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης;
	i) βραχυπρόθεσμοι: Άρθρο 2 Η επίλυση ενός διαδικαστικού ζητήματος, δηλαδή της παροχής δυνατότητας στις υπηρεσίες του δημοσίου να δεχθούν εντός νόμιμης προθεσμίας προς αξιολόγηση

	<p>δικαιολογητικά για την εξέταση αιτήματος καταβολής οικονομικής ενίσχυσης στην εταιρεία ΔΑΑ για το β' εξάμηνο του 2020.</p> <p>Άρθρο 3 Διασφαλίζεται η καταβολή των τελών εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αερολιμένων, καθώς και των τελών χρήσης αερολιμένων, για το διάστημα από 1^{ης}.2.2020 έως τις 30.5.2020. Μετά την 31^η.12.2022 εάν δεν έχουν καταβληθεί, θα επιβληθούν πρόσθετοι φόροι/τέλη/τόκοι υπερημερίας για το εν λόγω διάστημα.</p> <p>Άρθρο 4 Η συνέχιση της λειτουργίας του ΟΑΣΘ και η λειτουργία των δημόσιων συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη.</p> <p>Άρθρο 5 Η χορήγηση έκτακτης ενίσχυσης στις εταιρείες ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ Α.Ε. για την αντιμετώπιση έλλειψης ρευστότητας εξαιτίας των συνεχιζόμενων μέτρων κατά της πανδημίας του COVID-19 αλλά και εξαιτίας της αύξησης της τιμής των καυσίμων.</p> <p>Άρθρα 6 και 7 Ως προς τα άρθρα 6 και 7, βασικότεροι βραχυπρόθεσμοι στόχοι είναι η καταβολή της κρατικής χρηματοδότησης του Ο.Σ.Ε. για την κάλυψη των ελλειμμάτων του και η διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας του μέσω της προστασίας του από το ενδεχόμενο κατάσχεσης των τραπεζικών του λογαριασμών.</p> <p>Άρθρο 8 Έκδοση της ΚΥΑ για την έγκριση της μελέτης σκοπιμότητας για τη σύσταση εθνικού φορέα για την ηλεκτροκίνηση.</p>
ii) μακροπρόθεσμοι:	<p>Άρθρο 4 Μέσω της διατήρησης της λειτουργίας εξασφαλίζεται ο αναγκαίος χρόνος για την ολοκλήρωση της εκκαθάρισης του ΟΑΣΘ και η</p>

	<p>ομαλή μετάβαση στη νέα εποχή των συγκοινωνιών στην πόλη της Θεσσαλονίκης ενόψει και της λειτουργίας του μετρό.</p> <p>Άρθρο 5 Η διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας των ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ Α.Ε. προκειμένου για τη διασφάλιση της συνεχούς και απρόσκοπτης παροχής του συγκοινωνιακού τους έργου και της βέλτιστης εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού.</p> <p>Άρθρα 6 και 7 Η διασφάλιση της εύρυθμης και ομαλής λειτουργίας του Ο.Σ.Ε. με απώτερο σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.</p> <p>Άρθρο 8 Η εκπλήρωση του οροσήμου 48 του Άξονα 1.3 «Μετάβαση σε ένα πράσινο και βιώσιμο σύστημα μεταφορών» του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας σχετικά με την έγκριση μελέτης σκοπιμότητας για τη σύσταση εθνικού φορέα για την ηλεκτροκίνηση.</p>
--	--

Ψηφιακή διακυβέρνηση	
10.	<p>Σε περίπτωση που προβλέπεται η χρήση πληροφοριακού συστήματος, ποια θα είναι η συμβολή αυτού στην επίτευξη των στόχων της αξιολογούμενης ρύθμισης: ΑΜΕΣΗ <input type="checkbox"/> ή/και ΕΜΜΕΣΗ <input type="checkbox"/></p>
i) Εάν είναι άμεση, εξηγήστε:	Δεν έχει εφαρμογή.
ii) Εάν είναι έμμεση, εξηγήστε:	Δεν έχει εφαρμογή.

11.	Το προβλεπόμενο πληροφοριακό σύστημα είναι συμβατό με την εκάστοτε ψηφιακή στρατηγική της χώρας (Βίβλος Ψηφιακού Μετασχηματισμού); ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/>	
	Εξηγήστε:	Δεν έχει εφαρμογή.
12.	Διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του εν λόγω πληροφοριακού συστήματος με άλλα υφιστάμενα συστήματα; ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/>	
	Αναφέρατε ποια είναι αυτά τα συστήματα:	Δεν έχει εφαρμογή.
13.	Έχει προηγηθεί μελέτη βιωσιμότητας του προβλεπόμενου πληροφοριακού συστήματος; ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/>	

Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης

14.	Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου	
	Άρθρο	Στόχος
	1	Με την προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπεται η αυτοδίκαιη παράταση των ατομικών συμβάσεων εργασίας ορισμένου χρόνου του προσωπικού, που απασχολείται στον τομέα της καθαριότητας στα κτίρια του Υπουργείου Οικονομικών και της ΑΑΔΕ, μέχρι την ολοκλήρωση των εκκρεμών διαγωνιστικών διαδικασιών και όχι πέραν της 28ης.2.2023.
	2	Με τις διατάξεις του άρθρου δεύτερου του ν. 4810/2021 (Α'107) προβλέφθηκε η χορήγηση οικονομικής ενίσχυσης στην εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.», σύμφωνα με την περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 107 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Κατά την πρόβλεψη της παρ. 6 του ως άνω άρθρου, για την έγκριση της καταβολής της χορηγούμενης ενίσχυσης για το έτος 2020, η εταιρεία είχε υποχρέωση να προσκομίσει τα απαραίτητα

	<p>δικαιολογητικά μέχρι την 31^η.12.2021, υποχρέωση, δηλαδή προανατολισμένη προς τον σκοπό έγκρισης της καταβολής της εν λόγω χορήγησης για ολόκληρο το έτος 2020 και όχι για χρονικό τμήμα του έτους αυτού, όπως συνέβη εν προκειμένω, όπου εγκρίθηκε η καταβολή ενίσχυσης προς τον ΔΑΑ μόνο για το πρώτο εξάμηνο του 2020. Ως εκ τούτου, το ζήτημα προσδιορισμού του χρονικού διαστήματος εντός του οποίου η εν λόγω εταιρεία υποχρεούται να προσκομίσει τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά παραμένει αρρυθμιστο και η προτεινόμενη διάταξη σκοπεί να καλύψει το νομοθετικό αυτό κενό, προβλέποντας ένα εύλογο χρονικό διάστημα, τεσσάρων (4) μηνών, εντός του οποίου η ενδιαφερόμενη εταιρεία υποχρεώνεται να προσκομίσει τα προαναφερόμενα δικαιολογητικά από τότε που θα λάβει σχετική ειδοποίηση από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών. Προς αποφυγή άσκοπης χρονοτριβής διευθέτησης της προκειμένης εκκρεμότητας τίθεται χρονικό όριο αποστολής εκ μέρους του Δημοσίου της ως άνω ειδοποίησης.</p>
3	<p>Για το διάστημα από 1^{ης}.2.2020 έως και τις 30.5.2020 είχε ανασταλεί η καταβολή στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας των τελών εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αερολιμένων, καθώς και των τελών χρήσης αερολιμένων, ένεκα της έκτακτης και επείγουσας ανάγκης, στο πλαίσιο των ειδικών ρυθμίσεων για τις αεροπορικές εταιρείες αντιμετώπισης των αρνητικών συνεπειών της πανδημίας COVID-19. Σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό καθεστώς, προβλέπονται αυστηρές διοικητικές και οικονομικές κυρώσεις για την καθυστέρηση καταβολής των τελών. Ωστόσο, οι αεροπορικές εταιρείες δεν ευθύνονται για την εν λόγω εκπρόθεσμη καταβολή, η οποία είναι απόρροια της αναστολής καταβολής που δόθηκε. Με τη διάταξη τίθεται δήλη ημέρα, η 31^η Δεκεμβρίου 2022, μετά την οποία εκκινεί η επιβολή πρόσθετων φόρων / τελών / τόκων υπερημερίας για το εν λόγω διάστημα, για όσους δεν έχουν καταβάλλει μέχρι τότε τα προβλεπόμενα τέλη.</p>
4	<p>Αντιμετωπίζεται η άμεση ανάγκη συνέχισης της παροχής συγκοινωνιακού έργου στην πόλη της Θεσσαλονίκης καθώς αυτή είχε ανατεθεί στον ΟΑΣΘ μέχρι τις 31.12.2022. Με αυτόν τον τρόπο δίνεται η ευκαιρία όλοι οι συναρμόδιοι φορείς που γνωρίζουν τις ανάγκες για τις συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη να καλύπτουν τις καθημερινές ανάγκες των πολιτών όπως και να ολοκληρώσουν τον νέο συγκοινωνιακό χάρτη ενόψει και της λειτουργίας του μετρό Θεσσαλονίκης.</p>
5	<p>Στόχος της προτεινόμενης ρύθμισης είναι η αντιμετώπιση της έλλειψης ρευστότητας και της συνεχιζόμενης απώλειας εσόδων των εταιρειών ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ Α.Ε., που προκλήθηκαν εξαιτίας τόσο των κρατικών μέτρων περιορισμού της πανδημίας COVID-19 στις μετακινήσεις των επιβατών με λεωφορεία, όσο και της αύξησης της τιμής του πετρελαίου</p>

	<p>κίνησης, μέσω της χορήγησης έκτακτης ενίσχυσης. Παράλληλα, για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή της αξιολογούμενης ρύθμισης προβλέπεται ο καθορισμός των όρων και προϋποθέσεων χορήγησης της ενίσχυσης με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, ενώ προτείνεται το ακατάσχετο αυτής.</p>
6	<p>Ο ΟΣΕ, από το 1995 μέχρι το 2009, για την κάλυψη και αντιμετώπιση λειτουργικών ή επενδυτικών αναγκών του κατά περίπτωση, αντί άλλης επιχορήγησης από το Κράτος, προέβαινε σε δανεισμό και λάμβανε δάνεια με τη σύμφωνη γνώμη και εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου. Η, κατ' ουσία, εξυπηρέτηση και αποπληρωμή των δανείων αυτών γινόταν πάντα από το ίδιο το Ελληνικό Δημόσιο, τα δε ποσά που κατέβαλε το Δημόσιο, ως εγγυητής, για την αποπληρωμή των δανείων αυτών, εγγράφονται στα βιβλία της αρμόδιας ΔΟΥ και εμφανίζονται ως «χρέος του ΟΣΕ προς το Δημόσιο». Λαμβανομένου υπόψη ότι το Ελληνικό Δημόσιο αποτελεί τον μοναδικό μέτοχο του ΟΣΕ και κατέχει το σύνολο (100%) των μετοχών του, με τη διάταξη του άρθρου 10 του ν. 2671/1998, προβλέφθηκε η μετοχοποίηση των παραπάνω χρεών του ΟΣΕ και, πράγματι, τα χρέη του ΟΣΕ προς το Ελληνικό Δημόσιο που προήλθαν από την παραπάνω αιτία, μέχρι και το έτος 2003 μετοχοποιήθηκαν, με ισόποση αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου. Για το μεταγενέστερο χρονικό διάστημα στα βιβλία της αρμόδιας ΔΟΥ εμφανίζεται, από την αιτία αυτή, εγγεγραμμένο χρέος, του ΟΣΕ προς το Δημόσιο, ύψους δέκα δις τετρακοσίων εκατομμυρίων (10.400.000.000) ευρώ περίπου, ποσό το οποίο πρέπει είτε να μετοχοποιηθεί, σύμφωνα με την πιο πάνω διάταξη είτε να διαγραφεί, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν. 3891/2010, με την προϋπόθεση χορήγησης της σύμφωνης γνώμης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία δόθηκε το 2017. Σήμερα δεν εκκρεμεί δανειακή υποχρέωση. Πρέπει να επισημανθεί ότι το σύνολο του παραπάνω «χρέους» οφείλεται, αποκλειστικώς και μόνο, στις καταπτώσεις των εγγυήσεων, σε βάρος του Δημοσίου, από τα δάνεια του ΟΣΕ, δεδομένου ότι όχι μόνο δεν υφίσταται χρέος του ΟΣΕ από άλλη αιτία, αλλά και ότι όλες οι λοιπές φορολογικές υποχρεώσεις του εξυπηρετούνται κανονικά. Παρά ταύτα, οι αρμόδιες ΔΟΥ, υποχρεούνται να επιβάλλουν κατασχέσεις σε βάρος του ΟΣΕ για την είσπραξη των «χρεών» του προς το Δημόσιο και, εφαρμόζοντας τις διατάξεις του ΚΕΔΕ, δεσμεύουν εις «χειράς των Τραπεζών» ως τρίτων, τα ποσά των τραπεζικών του λογαριασμών, όπως συνέβη στο παρελθόν με τις κατασχέσεις που επέβαλε η ΔΟΥ/ΦΑΕ Αθηνών, στην οποία υπάγεται ο ΟΣΕ, στις 11.6.2014, με συνέπεια να βρεθεί ο ΟΣΕ στη δυσχερή θέση να μην μπορεί να καλύψει ούτε τα θέματα της μισθοδοσίας του προσωπικού του. Κατόπιν τούτων, με την προτεινόμενη διάταξη επιδιώκεται, μέχρι τη διαγραφή των χρεών του ΟΣΕ προς το Δημόσιο, σύμφωνα με το άρθρο 13 του</p>

	<p>ν. 3891/2010, άλλως για ένα επιπλέον έτος, η αποτροπή παρόμοιων ενεργειών, εκ μέρους του Δημοσίου σε βάρος του ΟΣΕ και η προστασία του από το ενδεχόμενο κατάσχεσης των τραπεζικών του λογαριασμών, κατάσχεση η οποία, εν τοις πράγμασι, στερείται και ουσιαστικού περιεχομένου, διότι τα διαθέσιμα του ΟΣΕ, τα οποία προέρχονται από την κρατική επιχορήγηση, ανέρχονται σήμερα σε ελάχιστα μόνο εκατομμύρια ευρώ, τα οποία είναι απολύτως απαραίτητα για την πληρωμή μισθοδοσίας του προσωπικού του και για την κάλυψη των λοιπών, άκρως ανελαστικών και απομμένων της ασφάλειας κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών, αναγκών του, και τα οποία, σε καμία περίπτωση, δεν πρόκειται ποτέ να ικανοποιήσουν τα, προερχόμενα από τις καταπτώσεις των εγγυήσεων, χρέη του προς το Ελληνικό Δημόσιο.</p>
7	<p>Με την προτεινόμενη τροποποίηση του άρθρου 8 του ν. 4408/2016 σκοπείται η εξασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας και της απρόσκοπτης λειτουργίας του Ο.Σ.Ε., μέσω της άμεσης καταβολής των σχετικών μηνιαίων κρατικών χρηματοδοτήσεων σε αυτόν μέσω του ακατάσχετου των τραπεζικών του λογαριασμών στα χέρια του Δημοσίου ή τρίτων, της απαγόρευσης συμψηφισμού των χρηματοδοτήσεων αυτών για οφειλές του Ο.Σ.Ε. προς το Δημόσιο, ασφαλιστικά ταμεία κ.λπ., καθώς και της απαλλαγής του από την υποχρέωση έκδοσης και προσκόμισης ασφαλιστικής και φορολογικής ενημερότητας για τη λήψη των εν λόγω χρηματοδοτήσεων.</p>
8	<p>Τίθεται εξουσιοδοτική διάταξη. Η θέσπιση της προτεινόμενης εξουσιοδοτικής διάταξης αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την υλοποίηση μεταρρυθμίσεων και επενδύσεων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης, οι οποίες περιλαμβάνονται στο Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας-Ελλάδα 2.0. Ειδικότερα, η υπόψη διάταξη θα επιτρέψει την επίτευξη του Οροσήμου 48 του Άξονα 1.3 «Μετάβαση σε ένα πράσινο και βιώσιμο σύστημα μεταφορών» σχετικά με την έγκριση μελέτης σκοπιμότητας για τη σύσταση εθνικού φορέα για την ηλεκτροκίνηση.</p>

ΕΝΟΤΗΤΑ Β: Έκθεση του άρθρου 75 παρ. 1 και 2 του Συντάγματος

**ΕΚΘΕΣΗ
Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους**

(άρθρο 75 παρ. 1 ή 2 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου «.....»

ή επί τροπολογίας στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου «.....»

15.	Συνοπτική ανάλυση των άρθρων της αξιολογούμενης ρύθμισης
-----	--

Με τις διατάξεις του υπόψη νομοσχεδίου (ή τροπολογίας στο σχέδιο νόμου) ρυθμίζονται θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου

16.	Οικονομικά αποτελέσματα επί του Κρατικού Προϋπολογισμού ή/και επί του προϋπολογισμού του/των αρμόδιου/ων φορέα/ων
-----	---

Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

- Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

- Επί του Προϋπολογισμού του/των αρμόδιου/ων φορέα/ων

Αθήνα,20....

Ο/ Η Γενικ.... Διευθυντ.....

ΕΝΟΤΗΤΑ Γ: Έκθεση του άρθρου 75 παρ. 3 του Συντάγματος

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου «.....»

ή επί τροπολογίας στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου «.....»

17.	Οικονομικά αποτελέσματα
-----	-------------------------

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου σχεδίου νόμου (ή της προτεινόμενης τροπολογίας) προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Αθήνα,20....

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΝΟΤΗΤΑ Δ: Έκθεση γενικών συνεπειών

18.	Οφέλη αξιολογούμενης ρύθμισης
-----	-------------------------------

		ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ	
ΟΦΕΛΗ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΑΜΕΣΑ	Αύξηση εσόδων	X	X			
		Μείωση δαπανών					
		Εξοικονόμηση χρόνου					
		Μεγαλύτερη αποδοτικότητα / αποτελεσματικότητα	X		X	X	
	Άλλο						
	ΕΜΜΕΣΑ	Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών	X	X	X		X
		Δίκαιη μεταχείριση πολιτών					
		Αυξημένη αξιοπιστία / διαφάνεια θεσμών	X		X		
Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων							

		Άλλο				
--	--	------	--	--	--	--

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις διασφαλίζεται η εύρυθμη και απρόσκοπτη λειτουργία των εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με απώτερο σκοπό τη βέλτιστη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

19.	Κόστος αξιολογούμενης ρύθμισης
-----	--------------------------------

		ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ	
ΚΟΣΤΟΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Σχεδιασμός / προετοιμασία					
		Υποδομή / εξοπλισμός					
		Προσλήψεις / κινητικότητα					
		Ενημέρωση εκπαίδευση εμπλεκομένων					
		Άλλο					
	ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Στήριξη και λειτουργία διαχείρισης					
		Διαχείριση αλλαγών κατά την εκτέλεση					
		Κόστος συμμετοχής στη νέα ρύθμιση					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Το κόστος προσδιορίζεται στην συνοδευτική έκθεση δημοσιονομικών επιπτώσεων ΓΔΟΥ.

20.	Κίνδυνοι αξιολογούμενης ρύθμισης
-----	----------------------------------

		ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Αναγνώριση / εντοπισμός κινδύνου				
		Διαπίστωση συνεπειών κινδύνων στους στόχους				
		Σχεδιασμός αποτροπής / αντιστάθμισης κινδύνων				
		Άλλο				
	ΜΕΙΩΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Πιλοτική εφαρμογή				
		Ανάδειξη καλών πρακτικών κατά την υλοποίηση της ρύθμισης				
		Συνεχής αξιολόγηση διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων				
		Άλλο				

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Δεν υφίστανται κίνδυνοι.

21.	Γνώμες ή πορίσματα αρμόδιων υπηρεσιών και ανεξάρτητων αρχών (ηλεκτρονική επισύναψη). Ειδική αιτιολογία σε περίπτωση σημαντικής απόκλισης μεταξύ της γνωμοδότησης και της αξιολογούμενης ρύθμισης.
	Δεν έχει εφαρμογή.

ΕΝΟΤΗΤΑ Ε: Έκθεση διαβούλευσης

22.	Διαβούλευση κατά τη διάρκεια της νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας από την έναρξη κατάρτισης της αξιολογούμενης ρύθμισης μέχρι την υπογραφή από τους συναρμόδιους Υπουργούς	
<input type="checkbox"/>	Συνεργασία με άλλα υπουργεία / υπηρεσίες	
<input type="checkbox"/>	Συνεργασία με κοινωνικούς φορείς / Ανεξάρτητες Αρχές	
<input type="checkbox"/>	Διεθνής διαβούλευση	

ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤ: Έκθεση νομιμότητας

24.	Συναφείς συνταγματικές διατάξεις
25.	Ενωσιακό δίκαιο

<input type="checkbox"/>	Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)	
X	Κανονισμός	
<input type="checkbox"/>	Οδηγία	
<input type="checkbox"/>	Απόφαση	
26.	Συναφείς διατάξεις διεθνών συνθηκών ή συμφωνιών	
<input type="checkbox"/>	Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
<input type="checkbox"/>	Διεθνείς συμβάσεις	

27.	Συναφής νομολογία των ανωτάτων και άλλων εθνικών δικαστηρίων, καθώς και αποφάσεις των Ανεξάρτητων Αρχών	
		Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης
<input type="checkbox"/>	Ανώτατο ή άλλο εθνικό δικαστήριο (αναφέρατε)	
<input type="checkbox"/>	Ανεξάρτητη Αρχή (αναφέρατε)	
28.	Συναφής ευρωπαϊκή και διεθνής νομολογία	
		Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης

<input type="checkbox"/>	Νομολογία Δικαστηρίου Ε.Ε.	
<input type="checkbox"/>	Νομολογία Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
<input type="checkbox"/>	Άλλα ευρωπαϊκά ή διεθνή δικαστήρια ή διαιτητικά όργανα	

ΕΝΟΤΗΤΑ Ζ: Πίνακας τροποποιούμενων ή καταργούμενων διατάξεων

29.	Τροποποίηση – αντικατάσταση – συμπλήρωση διατάξεων	
	<i>Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης</i>	<i>Υφιστάμενες διατάξεις</i>
	<p>Άρθρο 2 Χορήγηση οικονομικής ενίσχυσης στην εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» σύμφωνα με την περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 107 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) – Τροποποίηση παρ. 6 άρθρου 2 ν. 4810/2021</p> <p>Στην παρ. 6 του άρθρου 2 του ν. 4810/2021 (Α' 107) προστίθενται νέο δεύτερο και τρίτο εδάφιο, και η παρ. 6 διαμορφώνεται ως εξής: «6. Η εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» υποχρεούται να υποβάλει έως την 31η.12.2021 στις αρμόδιες</p>	<p>παρ. 6 άρθρου 2 ν. 4810/2021</p> <p>6. Η εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» υποχρεούται να υποβάλει έως την 31η.12.2021 στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, πλήρη έκθεση των λειτουργικών εσόδων και εξόδων που συνδέονται με τη δραστηριότητα της ως άνω εταιρείας για την περίοδο οικονομικής ενίσχυσης, δεόντως πιστοποιημένα από ανεξάρτητη ελεγκτική συμβουλευτική εταιρεία, λαμβάνοντας υπόψη τις εγκεκριμένες και ελεγμένες από ορκωτό ελεγκτή οικονομικές καταστάσεις της, καθώς και κάθε άλλο στοιχείο ή πληροφορία που ζητείται από τις αρμόδιες αρχές και υπηρεσίες για την εφαρμογή</p>

υπηρεσίες των Υπουργείων Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, πλήρη έκθεση των λειτουργικών εσόδων και εξόδων που συνδέονται με τη δραστηριότητα της ως άνω εταιρείας για την περίοδο οικονομικής ενίσχυσης, δεόντως πιστοποιημένα από ανεξάρτητη ελεγκτική - συμβουλευτική εταιρεία, λαμβάνοντας υπόψη τις εγκεκριμένες και ελεγμένες από ορκωτό ελεγκτή οικονομικές καταστάσεις της, καθώς και κάθε άλλο στοιχείο ή πληροφορία που ζητείται από τις αρμόδιες αρχές και υπηρεσίες για την εφαρμογή του παρόντος, προκειμένου να επιβεβαιωθεί ότι δεν υφίσταται υπερβάλλουσα οικονομική ενίσχυση της εταιρείας. Εάν η έγκριση καταβολής της χορηγούμενης ενίσχυσης δεν πραγματοποιηθεί ενιαία για όλο το έτος 2020, αλλά κατά διαιρετά χρονικά διαστήματα, η υποχρέωση υποβολής εκ μέρους της εταιρείας των στοιχείων του πρώτου εδαφίου ως προς το χρονικό διάστημα για το οποίο εκκρεμεί η έγκριση της καταβολής της ενίσχυσης αρχίζει από τη λήψη εκ μέρους της εταιρείας σχετικής ειδοποίησης από την αρμόδια για την έκδοση της απόφασης καταβολής υπηρεσία και λήγει με την πάροδο τεσσάρων (4) μηνών. Η ειδοποίηση της υπηρεσίας αποστέλλεται στην εταιρεία χωρίς καθυστέρηση από τότε που θα περιέλθει στην κατοχή της η σχετική έγκριση της αρμόδιας υπηρεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε περίπτωση που από τον έλεγχο

του παρόντος, προκειμένου να επιβεβαιωθεί ότι δεν υφίσταται υπερβάλλουσα οικονομική ενίσχυση της εταιρείας. Σε περίπτωση που από τον έλεγχο προκύψει ότι το ύψος της άμεσα συναρτώμενης με την πανδημία του κορωνοϊού COVID-19 ζημίας της εταιρείας για την περίοδο οικονομικής ενίσχυσης, υπολείπεται του ποσού της οικονομικής ενίσχυσης που χορηγείται στην εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.», δυνάμει του παρόντος και της εγκριτικής απόφασης ή των αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και άλλων ενισχύσεων που έχουν χορηγηθεί στην εταιρεία από άλλες πηγές κατά τα οριζόμενα στην παρ. 5, για το υπερβάλλον ποσό δεν διενεργείται συμψηφισμός για τα επόμενα έτη. Εφόσον εξακολουθεί να υφίσταται υπερβάλλον ποσό για το οποίο έχει διενεργηθεί καταβολή ή συμψηφισμός, σύμφωνα με την παρ. 1, αυτό ανακτάται.

Το υπερβάλλον ποσό ανακτάται από το Ελληνικό Δημόσιο έντοκα με έναρξη ισχύος από την ημερομηνία καταβολής της οικονομικής ενίσχυσης προς την εταιρεία, σύμφωνα με το οριζόμενο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιτόκιο ανάκτησης.

<p>προκύψει ότι το ύψος της άμεσα συναρτώμενης με την πανδημία του κορωνοϊού COVID-19 ζημίας της εταιρείας για την περίοδο οικονομικής ενίσχυσης, υπολείπεται του ποσού της οικονομικής ενίσχυσης που χορηγείται στην εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.», δυνάμει του παρόντος και της εγκριτικής απόφασης ή των αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και άλλων ενισχύσεων που έχουν χορηγηθεί στην εταιρεία από άλλες πηγές κατά τα οριζόμενα στην παρ. 5, για το υπερβάλλον ποσό δεν διενεργείται συμψηφισμός για τα επόμενα έτη. Εφόσον εξακολουθεί να υφίσταται υπερβάλλον ποσό για το οποίο έχει διενεργηθεί καταβολή ή συμψηφισμός, σύμφωνα με την παρ. 1, αυτό ανακτάται.</p> <p>Το υπερβάλλον ποσό ανακτάται από το Ελληνικό Δημόσιο έντοκα με έναρξη ισχύος από την ημερομηνία καταβολής της οικονομικής ενίσχυσης προς την εταιρεία, σύμφωνα με το οριζόμενο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιτόκιο ανάκτησης.»</p>	
<p style="text-align: center;">Άρθρο 4</p> <p>Παράταση προσωρινής ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου ΟΑΣΘ – Αντικατάσταση άρθρου 26 ν. 4482/2017</p> <p>Το άρθρο 26 του ν. 4482/2017 (Α' 102) αντικαθίσταται ως εξής:</p>	<p style="text-align: center;">Άρθρο 26 ν. 4482/2017</p> <p>Συγκοινωνιακό έργο</p> <p>Ανατίθεται προσωρινά στον Ο.Α.Σ.Θ. το συγκοινωνιακό έργο στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης για τον απολύτως αναγκαίο χρόνο και πάντως όχι μετά τις 31.12.2022. Κατά το χρονικό διάστημα της προσωρινής ανάθεσης του</p>

<p>«Ανατίθεται προσωρινά στον ΟΑΣΘ το συγκοινωνιακό έργο στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης για τον απολύτως αναγκαίο χρόνο και πάντως όχι μετά τις 31.12.2023. Κατά το χρονικό διάστημα της προσωρινής ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου στον Ο.Α.Σ.Θ., σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο, το συγκοινωνιακό έργο θα παρέχεται με τους ίδιους όρους της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., όπως ίσχυε μετά την τροποποίηση και συμπλήρωσή της κατά την ημερομηνία δημοσίευσής του ν. 4482/2017 και ταυτόχρονα επιτρέπεται γι' αυτό το συγκοινωνιακό έργο η σύναψη των συμβάσεων, που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 54 παράγραφοι 3 και 4 του ν. 4568/2018».</p>	<p>συγκοινωνιακού έργου στον Ο.Α.Σ.Θ., σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο, το συγκοινωνιακό έργο θα παρέχεται με τους ίδιους όρους της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., όπως ίσχυε μετά την τροποποίηση και συμπλήρωσή της κατά την ημερομηνία δημοσίευσής του ν. 4482/2017 και ταυτόχρονα επιτρέπεται γι' αυτό το συγκοινωνιακό έργο η σύναψη των συμβάσεων, που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 54 παράγραφοι 3 και 4 του ν. 4568/2018.</p>
<p>Άρθρο 6 Παράταση αναστολής πληρωμών, συμψηφισμού και διαδικασιών είσπραξης χρεών του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε) από καταπτώσεις εγγυήσεων δανείων έναντι του Δημοσίου – Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 8 ν. 4313/2014</p> <p>Το πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 45 του ν. 4313/2014 (Α'261) τροποποιείται ως προς την</p>	<p>Παρ. 3 του άρθρου 45 του ν. 4313/2014</p> <p>3. Για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών, αρχόμενο από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, αναστέλλεται η πληρωμή, ο συμψηφισμός, καθώς και η διαδικασία είσπραξης χρεών του ΟΣΕ έναντι του Δημοσίου, βεβαιωμένων ή μη, που προέρχονται από καταπτώσεις εγγυήσεων δανείων. Τυχόν επιβληθείσες από το Δημόσιο, σε βάρος της κινητής ή ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ ή εις χείρας τρίτων,</p>

<p>παράταση της προθεσμίας αναστολής και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«3. Έως την 31η.12.2023, αναστέλλεται η πληρωμή, ο συμψηφισμός, καθώς και η διαδικασία είσπραξης χρεών του ΟΣΕ έναντι του Δημοσίου, βεβαιωμένων ή μη, που προέρχονται από καταπτώσεις εγγυήσεων δανείων. Τυχόν επιβληθείσες από το Δημόσιο, σε βάρος της κινητής ή ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ ή εις χείρας τρίτων, κατασχέσεις που αφορούν στις ως άνω οφειλές, αίρονται αυτοδικαίως από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.»</p>	<p>κατασχέσεις που αφορούν στις ως άνω οφειλές, αίρονται αυτοδικαίως από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.</p>
<p>Άρθρο 7</p> <p>Κρατική Χρηματοδότηση διαχειριστή υποδομής - Τροποποίηση παρ. 4 και 5 άρθρου 8 ν. 4408/2016</p> <p>Οι παρ. 4 και 5 του άρθρου 8 του ν. 4408/2016 (Α'135) τροποποιούνται ως εξής:</p> <p>«4. Υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες, και για εύλογο χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει περίοδο οκτώ (8) ετών, ο λογαριασμός κερδών και ζημιών του διαχειριστή υποδομής ισοσκελίζει τουλάχιστον τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες, τα μη επιστρεπτέα έσοδα από ιδιωτικές πηγές και την κρατική χρηματοδότηση, αφενός, συμπεριλαμβανόμενων των προκαταβολών από το Υπουργείο Οικονομικών, ενδεχομένως, και των δαπανών υποδομής, αφετέρου.</p> <p>Με την επιφύλαξη του ενδεχόμενου μακροπρόθεσμου στόχου κάλυψης, από τον</p>	<p>Χρηματοδότηση του διαχειριστή υποδομής (Άρθρο 8 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)</p> <p>4. Υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες, και για εύλογο χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει περίοδο πέντε (5) ετών, ο λογαριασμός κερδών και ζημιών του διαχειριστή υποδομής ισοσκελίζει τουλάχιστον τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες, τα μη επιστρεπτέα έσοδα από ιδιωτικές πηγές και την κρατική χρηματοδότηση, αφενός, συμπεριλαμβανόμενων των προκαταβολών από το Υπουργείο Οικονομικών, ενδεχομένως, και των δαπανών υποδομής, αφετέρου.</p> <p>Με την επιφύλαξη του ενδεχόμενου μακροπρόθεσμου στόχου κάλυψης, από τον</p>

δραστηριότητες, τα μη επιστρεπτέα έσοδα από ιδιωτικές πηγές και την κρατική χρηματοδότηση, αφενός, συμπεριλαμβανόμενων των προκαταβολών από το Υπουργείο Οικονομικών, ενδεχομένως, και των δαπανών υποδομής, αφετέρου.

Με την επιφύλαξη του ενδεχόμενου μακροπρόθεσμου στόχου κάλυψης, από τον χρήστη, του κόστους υποδομής όλων των τρόπων μεταφοράς, βάσει δικαίου και αμερόληπτου ανταγωνισμού μεταξύ τρόπων μεταφοράς, όταν οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι σε θέση να ανταγωνίζονται άλλους τρόπους μεταφοράς, εντός του πλαισίου χρέωσης που προβλέπεται στα άρθρα 31 και 32, οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, μπορούν να ζητήσουν από τον διαχειριστή υποδομής να ισοσκελίζει τους λογαριασμούς του χωρίς κρατική χρηματοδότηση.

5. Η αναφερόμενη στο πρώτο εδάφιο της παρ. 4 κρατική χρηματοδότηση προκαταβάλλεται ανά μήνα στον διαχειριστή υποδομής. Η κρατική χρηματοδότηση είναι ακατάσχετη έως ποσοστού εβδομήντα τοις εκατό (70%) στα χέρια του Δημοσίου ή τρίτων, κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης γενικής ή ειδικής διάταξης και δεν συμψηφίζεται με βεβαιωμένα χρέη του εν λόγω διαχειριστή υποδομής, προς τη Φορολογική Διοίκηση και το Δημόσιο, τους δήμους και τα νομικά τους πρόσωπα, τις περιφέρειες, τα ασφαλιστικά ταμεία ή λοιπούς Οργανισμούς

χρήστη, του κόστους υποδομής όλων των τρόπων μεταφοράς, βάσει δικαίου και αμερόληπτου ανταγωνισμού μεταξύ τρόπων μεταφοράς, όταν οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι σε θέση να ανταγωνίζονται άλλους τρόπους μεταφοράς, εντός του πλαισίου χρέωσης που προβλέπεται στα άρθρα 31 και 32, οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, μπορούν να ζητήσουν από τον διαχειριστή υποδομής να ισοσκελίζει τους λογαριασμούς του χωρίς κρατική χρηματοδότηση.

5. Η αναφερόμενη στο πρώτο εδάφιο της παρ. 4 κρατική χρηματοδότηση προκαταβάλλεται ανά μήνα στον διαχειριστή υποδομής. Για τον προσδιορισμό της λαμβάνεται υπόψη το εγκεκριμένο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του ν. 3429/2005 (Α' 314), επιχειρησιακό σχέδιο του διαχειριστή υποδομής. Η κρατική χρηματοδότηση είναι ακατάσχετη έως ποσοστού εβδομήντα τοις εκατό (70%) στα χέρια του Δημοσίου ή τρίτων, κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης γενικής ή ειδικής διάταξης, για οφειλές αυτού και μη δεκτική συμψηφισμού για το ως άνω ποσοστό με οφειλές του εν λόγω διαχειριστή υποδομής προς το Δημόσιο ή ασφαλιστικά ταμεία ή λοιπούς οργανισμούς κοινωνικής ασφάλισης. Ειδικά για το έτος 2021, η προαναφερόμενη κρατική χρηματοδότηση του διαχειριστή υποδομής είναι ακατάσχετη για το χρονικό διάστημα έως τις 31.12.2021 στα χέρια του Δημοσίου ή τρίτων, κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης γενικής ή ειδικής διάταξης, και δεν συμψηφίζεται με βεβαιωμένα χρέη του εν λόγω διαχειριστή υποδομής στη φορολογική Διοίκηση και το Δημόσιο εν γένει, τους δήμους και τα νομικά τους πρόσωπα, τις περιφέρειες, τα ασφαλιστικά ταμεία ή τα πιστωτικά ιδρύματα, αποδίδεται σε αυτόν είτε ως προκαταβολή της περ. δ' της παρ. 1 του άρθρου 114

<p>κοινωνικής ασφάλισης ή τα πιστωτικά ιδρύματα, αποδίδεται σε αυτόν είτε ως προκαταβολή της περ. δ' της παρ. 1 του άρθρου 114 του ν. 4270/2014 (Α' 143) είτε μέσω χρηματικού εντάλματος του εποπτεύοντος Υπουργείου, και για τη λήψη αυτής δεν απαιτείται η έκδοση και προσκόμιση ασφαλιστικής και φορολογικής ενημερότητας και αποδεικτικού ενημερότητας το οποίο χορηγείται σύμφωνα με το άρθρο 12 του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας (ν. 4987/2022, Α' 206).»</p>	<p>του ν. 4270/2014 (Α' 143) είτε μέσω χρηματικού εντάλματος του εποπτεύοντος Υπουργείου, και για τη λήψη αυτής δεν απαιτείται η έκδοση και προσκόμιση ασφαλιστικής και φορολογικής ενημερότητας.</p>
---	---

30.	Κατάργηση διατάξεων	
	<i>Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης που προβλέπουν κατάργηση</i>	<i>Καταργούμενες διατάξεις</i>

Η. Έκθεση εφαρμογής της ρύθμισης

31.	Συναρμοδιότητα Υπουργείων / υπηρεσιών / φορέων		
	Σχετική διάταξη αξιολογούμενης ρύθμισης	Συναρμόδια Υπουργεία – Συναρμόδιες υπηρεσίες / φορείς	Αντικείμενο συναρμοδιότητας

32. Έκδοση κανονιστικών πράξεων και εγκυκλίων				
Εξουσιοδοτική διάταξη	Είδος πράξης	Αρμόδιο ή επισπεύδον Υπουργείο ή υπηρεσία	Αντικείμενο	Χρονοδιάγραμμα (ενδεικτική ή αποκλειστική προθεσμία)
Άρθρο 8	Κοινή Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Εγκρίνεται η μελέτη σκοπιμότητας για την επίτευξη του Οροσήμου 48 της επένδυσης για την «Ηλεκτροκίνηση» του Άξονα 1.3 «Μετάβαση σε ένα πράσινο και βιώσιμο σύστημα μεταφορών» του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας-Ελλάδα 2.0 σχετικά με τη σύσταση εθνικού φορέα για την ηλεκτροκίνηση.	

Ανάγκη σύστασης νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας	
33.	Ποιες διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης προβλέπουν τη σύσταση νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας;
	Δεν προβλέπεται σύσταση νέου οργάνου.

34.	Γιατί προτείνεται η σύσταση αυτού του νέου οργάνου και δεν επαρκούν οι υφιστάμενες διοικητικές δομές για να επιτευχθεί ο στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης;
35.	Χρόνος έναρξης λειτουργίας του νέου οργάνου
36.	Έχει γίνει η σχετική οικονομοτεχνική μελέτη αναφορικά με τη σύσταση του νέου οργάνου; ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/> Εάν ΝΑΙ, να επισυναφθεί ηλεκτρονικά.
	Στοιχεία νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας
37.	Επωνυμία ή ονομασία και νομική μορφή
38.	Χώρος λειτουργίας του νέου οργάνου
39.	Διασφάλιση επαρκούς υλικοτεχνικού & ηλεκτρονικού εξοπλισμού
40.	Τρόπος στελέχωσης του νέου οργάνου

32d

Αθήνα, 20 Δεκεμβρίου 2022

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

CHRISTOS STAIKOURAS CHRISTOS STAIKOURAS
20.12.2022 19:00

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

**ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ**

KONSTANTINOS SKREKAS KONSTANTINOS SKREKAS
20.12.2022 19:08

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ**

SPYRIDON-ADONIS GEORGIADES SPYRIDON-ADONIS GEORGIADES
20.12.2022 19:59

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

KONSTANTINOS TSIARAS KONSTANTINOS TSIARAS
20.12.2022 19:55

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

KONSTANTINOS KARAMANLIS KONSTANTINOS KARAMANLIS
20.12.2022 19:02

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

THEODOROS SKYLAKAKIS THEODOROS SKYLAKAKIS
20.12.2022 20:12

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ

**ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ**

MILTIADES VARVITSIOTIS MILTIADIS VARVITSIOTIS
20.12.2022 19:01

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ

**ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ**

KONSTANTINOS CHATZIDAKIS KONSTANTINOS CHATZIDAKIS
20.12.2022 19:05

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

MAVROUDIS VORIDIS MAVROUDIS VORIDIS
20.12.2022 19:00

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

STYLIANOS PETSAS STYLIANOS PETSAS
20.12.2022 20:30

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ



ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αριθμ. 311 / 18 / 2022

Ε Κ Θ Ε Σ Η
Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ. 2 του Συντάγματος)

Επί τροπολογίας στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υγείας «Ολοκληρωμένο Σύστημα Παροχής Ανακουφιστικής Φροντίδας - Ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 και την προστασία της δημόσιας υγείας και άλλες επείγουσες ρυθμίσεις»

A. Με τις διατάξεις της υπόψη τροπολογίας ρυθμίζονται θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Οικονομικών και του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών. Ειδικότερα μεταξύ άλλων:

1. Παρατείνονται αυτοδικαίως από τη λήξη τους, έως την ολοκλήρωση των διαγωνιστικών διαδικασιών ανάθεσης παροχής υπηρεσιών καθαριότητας και σε κάθε περίπτωση όχι πέραν της οριζόμενης ημερομηνίας, οι συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου προσωπικού, το οποίο απασχολείται την 31^η.12.2022, για την κάλυψη των αναγκών καθαριότητας των κτιρίων των αναφερόμενων υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών και της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.).

2. Ρυθμίζονται ζητήματα αναφορικά με την καταβολή της προβλεπόμενης στον ν.4810/2021 οικονομικής ενίσχυσης που χορηγείται στην εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» για την αποκατάσταση ζημιών οφειλόμενων στην πανδημία του κορωνοϊού.

3. Επιτρέπεται, έως την οριζόμενη ημερομηνία, η καταβολή του ενιαίου Τέλους Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων (Τ.Ε.Α.Α.) συγκεκριμένης περιόδου, από τις κατά νόμο υπόχρεες αεροπορικές εταιρείες, χωρίς την επιβολή πρόσθετων φόρων ή τελών και τόκων υπερημερίας, λόγω καθυστέρησης καταβολής της οφειλής.

4. Παρατείνεται μέχρι την οριζόμενη ημερομηνία, η ανάθεση στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), του συγκοινωνιακού έργου στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, με τους όρους και τις προϋποθέσεις της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας με το Ελληνικό Δημόσιο, επιτρέπεται δε ταυτόχρονα η σύναψη συμβάσεων με τα Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., κατά τα ισχύοντα.

5. Προβλέπεται η χορήγηση έκτακτης ενίσχυσης, ποσού δέκα εννέα εκατομμυρίων διακοσίων ογδόντα χιλιάδων (19.280.000) ευρώ, σε αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ Α.Ε., καθώς και στους μεμονωμένους μεταφορείς ή επιχειρήσεις, τα λεωφορεία των οποίων εξυπηρετούν άγονες γραμμές νήσων, εξαιτίας της λήψης μέτρων για την αντιμετώπιση της πανδημίας του κορωνοϊού και της αύξησης της τιμής του πετρελαίου κίνησης.

Παρέχεται εξουσιοδότηση για τον καθορισμό, με κ.υ.α., των προϋποθέσεων και της διαδικασίας χορήγησης της ενίσχυσης, του ύψους αυτής ανά λεωφορείο κ.λπ.

Τα ποσά της προαναφερόμενης οικονομικής ενίσχυσης υπάγονται, κατά παρέκκλιση της κείμενης νομοθεσίας, σε ειδικό φορολογικό καθεστώς (ανεκχώρητα, ακατάσχετα, μη υποκείμενα σε οποιαδήποτε κράτηση, τέλος ή εισφορά υπέρ του Δημοσίου, των ο.τ.α. των ασφαλιστικών ταμείων κ.λπ.).

6. Παρατείνεται, έως την οριζόμενη ημερομηνία, το χρονικό διάστημα αναστολής των πληρωμών, του συμψηφισμού και της διαδικασίας είσπραξης χρεών του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.) Α.Ε. έναντι του Δημοσίου, βεβαιωμένων ή μη, που προέρχονται από καταπτώσεις εγγυήσεων δανείων. Για το διάστημα της αναστολής, αίρονται αυτοδικαίως τυχόν επιβληθείσες από το Δημόσιο, σε βάρος της κινητής ή ακίνητης περιουσίας του Ο.Σ.Ε. Α.Ε. ή εις χείρας τρίτων κατασχέσεις που αφορούν στις ως άνω οφειλές.

7. Επεκτείνεται η μέγιστη χρονική περίοδος κατά την οποία, υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες, ο λογαριασμός κερδών και ζημιών του Ο.Σ.Ε., ως διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, πρέπει να ισοσκελίζει τουλάχιστον τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα πλεονάσματα από λοιπές εμπορικές δραστηριότητες, τα μη επιστρεπτέα έσοδα από ιδιωτικές πηγές και την κρατική χρηματοδότηση, αφενός, συμπεριλαμβανόμενων των προκαταβολών από το Υπουργείο Οικονομικών, ενδεχομένως, και των δαπανών υποδομής, αφετέρου.

Προβλέπεται ότι για τον προσδιορισμό της προαναφερόμενης κρατικής χρηματοδότησης δεν λαμβάνεται υπόψη, εφεξής, το εγκεκριμένο επιχειρησιακό σχέδιο του διαχειριστή υποδομής, καθιερώνεται δε σε μόνιμη βάση το ειδικό καθεστώς που τη διέπει και επιπλέον ενισχύεται με την απαλλαγή από την υποχρέωση προσκόμισης ασφαλιστικής ενημερότητας και αποδεικτικού ενημερότητας του άρθρου 12 του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας (ν.4987/2022).

8. Ορίζεται ότι, η μελέτη σκοπιμότητας, για την επίτευξη του μνημονευόμενου Οροσήμου του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας - Ελλάδα 2.0 σχετικά με τη σύσταση εθνικού φορέα για την ηλεκτροκίνηση, εγκρίνεται με κ.υ.α.-

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

I. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Δαπάνη ύψους **377 χιλ. ευρώ** περίπου, κατ' ανώτατο όριο, εξαιτίας της παράτασης των συμβάσεων προσωπικού καθαριότητας, που έχουν συναφθεί για την κάλυψη των σχετικών αναγκών των κτιρίων των οριζόμενων υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών και της Α.Α.Δ.Ε.

2. Δαπάνη, ύψους **19,280 εκατ. ευρώ**, από τη χορήγηση έκτακτης ενίσχυσης σε αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ Α.Ε., καθώς και στους μεμονωμένους μεταφορείς ή επιχειρήσεις, τα λεωφορεία των οποίων εξυπηρετούν άγονες γραμμές νήσων, εξαιτίας της λήψης μέτρων για την αντιμετώπιση της πανδημίας του κορωνοϊού και της αύξησης της τιμής του πετρελαίου κίνησης.

3. Απώλεια εσόδων λόγω της καταβολής από τις υπόχρεες αεροπορικές εταιρείες του ενιαίου Τέλους Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων (Τ.Ε.Α.Α.) συγκεκριμένης περιόδου, χωρίς φόρους, τέλη και τόκους υπερημερίας.

II. Επί του προϋπολογισμού του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.- φορέας Γενικής Κυβέρνησης)

Δαπάνη και απώλεια εσόδων από την παράταση, για το οριζόμενο χρονικό διάστημα, της άσκησης από τον Οργανισμό του συγκοινωνιακού έργου στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης και τη δυνατότητα σύναψης συμβάσεων με τα Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., για τη διενέργεια των δρομολογίων μεταφοράς επιβατών. Σύμφωνα με το αρμόδιο Υπουργείο για το έτος 2023, η δαπάνη ανέρχεται σε **52,417 εκατ. ευρώ** για λειτουργικά έξοδα και η απώλεια εσόδων σε **28,250 εκατ. ευρώ**, λόγω των απαλλαγών καταβολής κομίστρου.

III. Επί του κρατικού προϋπολογισμού και επί του προϋπολογισμού λοιπών φορέων Γενικής Κυβέρνησης

Απώλεια εσόδων από τη θέσπιση, κατά παρέκκλιση της κείμενης νομοθεσίας, ειδικού καθεστώτος (ανεκχώρητο, ακατάσχετο, χωρίς κρατήσεις, τέλη κ.λπ.) που διέπει τη χορηγούμενη έκτακτη οικονομική ενίσχυση σε αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ Α.Ε., καθώς και στους μεμονωμένους μεταφορείς ή επιχειρήσεις, τα λεωφορεία των οποίων εξυπηρετούν άγονες γραμμές νήσων.

IV. Σε επίπεδο φορέων Γενικής Κυβέρνησης, προκύπτει ουδέτερο δημοσιονομικό αποτέλεσμα από:

- την παράταση του χρονικού διαστήματος αναστολής των πληρωμών, του συμψηφισμού και της διαδικασίας είσπραξης χρεών του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.) Α.Ε. έναντι του Δημοσίου, που προέρχονται από καταπτώσεις εγγυήσεων δανείων,
- την καθιέρωση σε μόνιμη βάση του ειδικού καθεστώτος που διέπει τη χορηγούμενη κρατική χρηματοδότηση προς τον Ο.Σ.Ε. Α.Ε.

Αθήνα, 20 Δεκεμβρίου 2022

Η Γενική Διευθύντρια

ΙΟΥΛΙΑ ΑΡΜΑΓΟΥ
20.12.2022 21:21

Ιουλία Γ. Αρμάγου

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ
(άρθρο 75 παρ.3 του Συντάγματος)

Επί τροπολογίας των Υπουργείων Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών στο σχέδιο νόμου «Ολοκληρωμένο Σύστημα Παροχής Ανακουφιστικής Φροντίδας - Ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 και την προστασία της δημόσιας υγείας και άλλες επείγουσες ρυθμίσεις»

I. Επί του κρατικού προϋπολογισμού

1. Δαπάνη ύψους **377 χιλ. ευρώ** περίπου, κατ' ανώτατο όριο, εξαιτίας της παράτασης των συμβάσεων προσωπικού καθαριότητας, που έχουν συναφθεί για την κάλυψη των σχετικών αναγκών των κτιρίων των οριζόμενων υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών και της Α.Α.Δ.Ε.

2. Δαπάνη, ύψους **19,280 εκατ. ευρώ**, από τη χορήγηση έκτακτης ενίσχυσης σε αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ Α.Ε., καθώς και στους μεμονωμένους μεταφορείς ή επιχειρήσεις, τα λεωφορεία των οποίων εξυπηρετούν άγονες γραμμές νήσων, εξαιτίας της λήψης μέτρων για την αντιμετώπιση της πανδημίας του κορωνοϊού και της αύξησης της τιμής του πετρελαίου κίνησης.

Η ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπισθούν από τις πιστώσεις του κρατικού προϋπολογισμού.

3. Απώλεια εσόδων λόγω της καταβολής από τις υπόχρεες αεροπορικές εταιρείες του ενιαίου Τέλους Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων (Τ.Ε.Α.Α.) συγκεκριμένης περιόδου, χωρίς φόρους, τέλη και τόκους υπερημερίας.

Η ανωτέρω απώλεια εσόδων θα αναπληρωθεί από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού.

II. Επί του προϋπολογισμού του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.- φορέας Γενικής Κυβέρνησης)

Δαπάνη και απώλεια εσόδων από την παράταση, για το οριζόμενο χρονικό διάστημα, της άσκησης από τον Οργανισμό του συγκοινωνιακού έργου στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης και τη δυνατότητα σύναψης συμβάσεων με τα Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., για τη διενέργεια των δρομολογίων μεταφοράς επιβατών. Για το έτος 2023, η δαπάνη ανέρχεται σε **52,417 εκατ. ευρώ** για λειτουργικά έξοδα και η απώλεια εσόδων σε **28,250 εκατ. ευρώ**, λόγω των απαλλαγών καταβολής κομίστρου.

Η ανωτέρω δαπάνη θα αντιμετωπισθεί από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του ΟΑΣΘ, μέσω της καταβαλλόμενης από τον κρατικό προϋπολογισμό, επιχορήγησης, η δε απώλεια εσόδων του Οργανισμού θα αναπληρωθεί από την προβλεπόμενη στο άρθρο 86 του ν.4530/2018, αποζημίωση, καταβαλλόμενη, ομοίως, από τον κρατικό προϋπολογισμό.

III. Επί του κρατικού προϋπολογισμού και επί του προϋπολογισμού λοιπών φορέων Γενικής Κυβέρνησης

Απώλεια εσόδων από τη θέσπιση, κατά παρέκκλιση της κείμενης νομοθεσίας, ειδικού καθεστώτος (ανεκχώρητο, ακατάσχετο, χωρίς κρατήσεις, τέλη κ.λπ.) που διέπει τη χορηγούμενη έκτακτη οικονομική ενίσχυση σε αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ Α.Ε., καθώς και στους μεμονωμένους μεταφορείς ή επιχειρήσεις, τα λεωφορεία των οποίων εξυπηρετούν άγονες γραμμές νήσων.

Η ανωτέρω απώλεια εσόδων θα αναπληρωθεί από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού λοιπών φορέων Γενικής Κυβέρνησης.

Αθήνα, 20 Δεκεμβρίου 2022

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

CHRISTOS STAIKOURAS CHRISTOS STAIKOURAS
20.12.2022 21:50

KONSTANTINOS KARAMANLIS KONSTANTINOS KARAMANLIS
20.12.2022 21:39

Χ. ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ