

ΣΚ

ΠΡΟΣΘΗΚΗ - ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ
του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας
στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομικών:
«Κύρωση της από 28.1.2022 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου "Επείγουσες
φορολογικές, τελωνειακές και συναφείς ρυθμίσεις, επείγουσες διατάξεις για τη
διασφάλιση του δικαιώματος αποτελεσματικής δικαστικής προστασίας" (Α'14)»

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Κτίρια και εγκαταστάσεις της παρ. 7 του άρθρου 55 του ν. 4223/2013 και του άρθρου 21 του ν. 4664/2020

1. Κατά παρέκκλιση των άρθρων 89, περί απαγόρευσης υπαγωγής αυθαίρετων και 102, περί ενιαίου ειδικού προστίμου αυθαίρετων του ν. 4495/2017 (Α' 167) και σύμφωνα με το άρθρο 114 αυτού, περί αυθαίρετων κατασκευών δημοσίου συμφέροντος, αυθαίρετες κατασκευές και αλλαγές χρήσεων του συνόλου των κατηγοριών του άρθρου 96 του ως άνω νόμου σε κτίρια και εγκαταστάσεις, που αναγνωρίστηκαν με την υπ. αρ. 1/2020 απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου της παρ. 7 του άρθρου 21 του ν. 4664/2020 (Α'32), όπως διορθώθηκε με την υπ. αρ. 2/2020 απόφαση του ίδιου Διαιτητικού Δικαστηρίου, ότι ανήκουν στην κυριότητα του Ελληνικού Δημοσίου, εφόσον έχουν εκτελεστεί ή εγκατασταθεί πριν από την 28η.7.2011, μπορούν να δηλωθούν και να υπαχθούν στον ν. 4495/2017.

Η υπαγωγή πραγματοποιείται εντός έξι (6) μηνών από την εγκατάσταση του πλειοδότη που θα αναδειχθεί από τον ανοιχτό διεθνή διαγωνισμό που διεξάγεται κατά την υπό στοιχεία ΥΠΕΝ/ΥΠΡΓ/114545/10967/27.11.2020 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Β' 5254), κατόπιν υποβολής αίτησης, που επέχει θέση εισήγησης, συνοδευόμενης αποκλειστικά από τοπογραφικό διάγραμμα και τεχνική έκθεση μηχανικού, με αναλυτική περιγραφή των αυθαίρετων κατασκευών ή αλλαγών χρήσεων. Η υποχρέωση σύνταξης και υποβολής ηλεκτρονικής ταυτότητας για το σύνολο των εγκαταστάσεων βαρύνει τον μισθωτή. Ειδικά για μισθώσεις και παραχωρήσεις των ως άνω κτιρίων και εγκαταστάσεων, στα οποία έχει εκτελεστεί αυθαίρετη κατασκευή ή έχει εγκατασταθεί αυθαίρετη αλλαγή χρήσης, δεν ισχύει η απαγόρευση της περ. β της παρ. 1 του άρθρου 82 του ν. 4495/2017.

Η μελέτη στατικής επάρκειας υποβάλλεται μέσα σε προθεσμία τριών (3) ετών από την ημερομηνία υπαγωγής, για τα κτίρια σπουδαιότητας Σ4, Σ3 και πέντε (5) ετών για τα κτίρια σπουδαιότητας Σ2. Με την υποβολή της μελέτης ο πλειοδότης υποβάλλει πλήρη φάκελο δικαιολογητικών έγκρισης εγκατάστασης, σύμφωνα με την υπό στοιχεία ΔΑΠ/Α/Φ.4.2/οικ.171314/429/14.2.2018 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Ανάπτυξης, Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Β' 481).

Για τις ανωτέρω αυθαίρετες κατασκευές ή αλλαγές χρήσης δεν καταβάλλονται παράβολο και ενιαίο ειδικό πρόστιμο.

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, υπό την προϋπόθεση τήρησης των προθεσμιών υπαγωγής και υποβολής δικαιολογητικών της παρούσας, οι αυθαίρετες κατασκευές και αλλαγές χρήσης τελούν σε καθεστώς αναστολής επιβολής κυρώσεων, δεν επιβάλλονται πρόστιμα ανέγερσης και διατήρησης και δεν ισχύουν οι απαγορεύσεις της παρ. 1 του άρθρου 82 του ν. 4495/2017.

Για τις πρόχειρες ή προσωρινές κατασκευές, καθώς και για τις λυόμενες κατασκευές των παρ. 45, 74 και 75 του άρθρου 2 του ν. 4067/2012 (Α' 79), εφαρμόζεται η διαδικασία οικειοθελούς κατεδάφισης ή απομάκρυνσης.

2. α) Κατά παρέκκλιση των άρθρων 89 και 102 του ν. 4495/2017, αυθαίρετες κατασκευές και αλλαγές χρήσεων του συνόλου των κατηγοριών του άρθρου 96 του ως άνω νόμου, σε κτίρια και εγκαταστάσεις που βρίσκονται σε γεωτεμάχια ιδιοκτησίας ή χρήσης, δυνάμει συμβάσεων ή πράξεων παραχώρησης της εταιρείας «ΛΑΡΚΟ Γ.Μ.Μ.Α.Ε.», εφόσον έχουν εκτελεστεί ή εγκατασταθεί, πριν από την προβλεπόμενη στο άρθρο 86 του ν. 4495/2017 ημερομηνία, μπορούν να δηλωθούν και να υπαχθούν στον ν. 4495/2017. Η υπαγωγή πραγματοποιείται εντός έξι (6) μηνών από την εγκατάσταση του πλειοδότη που αναδεικνύεται, κατόπιν διενέργειας ενός ή περισσότερων ανοιχτών διεθνών διαγωνισμών για τη μεταβίβαση του συνόλου ή τμήματος του ενεργητικού της «ΛΑΡΚΟ Γ.Μ.Μ.Α.Ε.», σύμφωνα με τον ν. 4307/2014 (Α' 246), κατόπιν υποβολής φακέλου που περιλαμβάνει τα δικαιολογητικά των περ. α), β), δ), ε), στ) και ζ) του άρθρου 99 του ν. 4495/2017, σε έντυπη μορφή. Η δήλωση υπαγωγής μπορεί να υποβληθεί και από τον ειδικό διαχειριστή της εταιρείας.

β) Τα δικαιολογητικά των περ. η) και θ) του άρθρου 99 του ν. 4495/2017 υποβάλλονται εντός των προβλεπόμενων στο άρθρο αυτό προθεσμιών.

γ) Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, υπό την προϋπόθεση της τήρησης των προθεσμιών υπαγωγής και υποβολής δικαιολογητικών της παρούσας παραγράφου, οι αυθαίρετες κατασκευές και αλλαγές χρήσης τελούν σε καθεστώς αναστολής επιβολής κυρώσεων, δεν επιβάλλονται πρόστιμα ανέγερσης και διατήρησης και δεν ισχύουν οι απαγορεύσεις της παρ. 1 του άρθρου 82 του ν. 4495/2017.

δ) Το παράβολο της περ. ι) του άρθρου 99 του ν. 4495/2017, καθώς και το πρόστιμο υπαγωγής, σύμφωνα με το άρθρο 100 του ως άνω νόμου, καταβάλλονται από τον πλειοδότη, στον οποίο μεταβιβάζονται τα ακίνητα της περ. α' της παρούσας. Η μη συμμόρφωση με την εν λόγω υποχρέωση συνεπάγεται αυτοδικαίως τη μη εφαρμογή εφεξής και την ανατροπή των εννόμων συνεπειών της περ. γ) της παρούσας, μη θιγομένης της μεταβίβασης κυριότητας.

3. Οι υφιστάμενες πάσης φύσεως διοικητικές άδειες, γνωστοποιήσεις και εγκρίσεις, που είναι αναγκαίες για τη συνέχιση της δραστηριότητας των εγκαταστάσεων των παρ. 1 και 2, για τη χρήση των εκτάσεων και για την άσκηση της δραστηριότητας από τον πλειοδότη που αναλαμβάνει την εκμετάλλευση των ακινήτων και των εγκαταστάσεων των παρ. 1 και 2 και συνδέονται με τη διαδικασία υπαγωγής στον ν. 4495/2017, θεωρούνται εν ισχύ, υπό την προϋπόθεση της τήρησης των προβλεπόμενων στο παρόν, καθ' όλο το χρονικό διάστημα έως την πάροδο πέντε (5) ετών από την εγκατάσταση του κάθε πλειοδότη, μετά το πέρας της αντίστοιχης διαγωνιστικής διαδικασίας των παρ. 1 και 2 και μεταβιβάζονται από την υπογραφή της κάθε σύμβασης αυτομάτως στον αντίστοιχο πλειοδότη.

Άρθρο 2

Επέκταση υποχρέωσης καταβολής περιβαλλοντικού τέλους σε παλαιά, ρυπογόνα οχήματα - Τροποποίηση των παρ. 1 και 2 άρθρου 5 του ν. 4710/2020

Στην υποπερ. αβ' της περ. α' των παρ. 1 και 2 του άρθρου 5 του ν. 4710/2020 (Α' 142), περί επιβολής περιβαλλοντικού τέλους, προστίθεται νέα κατηγορία υπόχρεων αυτοκινήτων και οι παρ. 1 και 2 διαμορφώνονται ως εξής:

«1. Για τα επιβατικά αυτοκίνητα της παρ. 1 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001 (Α' 265), ισχύουν τα εξής:

α) Επιβάλλεται, επιπλέον του τέλους ταξινόμησης, έκτακτο περιβαλλοντικό τέλος:
αα) ύψους τριών χιλιάδων ευρώ (3.000), εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 4, όπως αυτές ορίζονται στην υπ` αρ. 4179/346/21.01.2000 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β` 182) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτής,

αβ) ύψους χιλίων (1.000) ευρώ, εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 5a και Euro 5b, όπως αυτές ορίζονται στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ` αρ. 715/2007 της 20ής Ιουνίου 2007 και στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ` αρ. 692/2008 της 18ης Ιουλίου 2008.

β) Απαγορεύεται η ταξινόμηση, εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 3, 2 και 1, όπως αυτές ορίζονται στην υπ` αρ. 28433/2448/2.7.1992 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β` 542) και στην υπ` αρ. 6765/ 511/3.3.1995 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β` 194) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτών, ή εφόσον δεν υπάγονται σε προδιαγραφές ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro) συμβατικής τεχνολογίας και για τα οποία δεν αποδεικνύονται οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Από την παρούσα εξαιρούνται τα επιβατικά αυτοκίνητα άνω των τριάντα (30) ετών, τα οποία προορίζονται να κυκλοφορήσουν αποκλειστικά ως αυτοκίνητα ιστορικού ενδιαφέροντος.

2. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα των περ. β`, γ`, ε` της παρ. 1 του άρθρου 123 του ν. 2960/2001 και τις μεταχειρισμένες βάσεις αυτών,

α) επιβάλλεται, επιπλέον του τέλους ταξινόμησης, έκτακτο περιβαλλοντικό τέλος:

αα) ύψους τριών χιλιάδων ευρώ (3.000), εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 4, όπως αυτές ορίζονται στην υπ` αρ. 4179/346/21.1.2000 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β` 182) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτής,

αβ) ύψους χιλίων (1.000) ευρώ, εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 5a και Euro 5b, όπως αυτές ορίζονται στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ` αρ. 715/2007 της 20ής Ιουνίου 2007 (L 171) και στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ` αρ. 692/2008 της 18ης Ιουλίου 2008 (L 199),

β) απαγορεύεται η ταξινόμηση, εφόσον υπάγονται εκ κατασκευής στις προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 3, 2 και 1, όπως αυτές ορίζονται στην υπ` αρ. 28433/2448/2.7.1992 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β` 542) και στην υπ` αρ. 6765/511/3.3.1995 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β` 194) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτών, ή εφόσον δεν υπάγονται σε προδιαγραφές ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro) συμβατικής τεχνολογίας και για τα οποία δεν αποδεικνύονται οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.».

Άρθρο 3

Μεταβατική διάταξη περιβαλλοντικού τέλους οχημάτων

Δεν καταλαμβάνονται από την υποχρέωση καταβολής του περιβαλλοντικού τέλους της υποπερ. αβ' της περ. α' των παρ. 1 και 2 του άρθρου 5 του ν. 4710/2020 (Α' 142), τα οχήματα που υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων «Euro 5b», για τα οποία έχει υποβληθεί κατά τη δημοσίευση του παρόντος Δήλωση Άφιξης Οχήματος (Δ.Α.Ο.) ή δηλωτικά εισαγωγής.

Αθήνα, 7 Φεβρουαρίου 2022

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

CHRISTOS STAIKOURAS CHRISTOS STAIKOURAS
07.02.2022 13:52

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

SPYRIDON-ADONIS GEORGIOUDIS
SPYRIDON-ADONIS GEORGIOUDIS
07.02.2022 14:09

ΣΠΥΡΙΔΩΝ – ΑΔΩΝΙΣ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

KONSTANTINOS SKREKAS KONSTANTINOS SKREKAS
07.02.2022 17:51

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

KONSTANTINOS TSIARAS KONSTANTINOS TSIARAS
07.02.2022 13:45

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

KONSTANTINOS KARAMANLIS KONSTANTINOS KARAMANLIS
07.02.2022 14:29

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

CHRISTOS STYLIANIDIS CHRISTOS STYLIANIDIS
07.02.2022 13:50

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

KYRIAKOS PIERRAKAKIS KYRIAKOS PIERRAKAKIS
07.02.2022 13:45

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

THEODOROS SKYLAKAKIS THEODOROS SKYLAKAKIS
07.02.2022 13:45

ΓΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

STYLIANOS PETSAS STYLIANOS PETSAS
07.02.2022 15:13

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ

Αριθμ. | Φορ. 1208
Ειδ. 176
Κατατέθηκε σήμερα στις 7/2/2022 και ώρα 20:30
κατάθεσε ο Διευτής Νομ. Έργων
Χρ. Σταϊκούρας
Σπ. Α. Γεωργιάδης
Κων. Σκρέκας κ.ά.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

ΠΡΟΣΘΗΚΗ - ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ

του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας
στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομικών:

«Κύρωση της από 28.1.2022 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου "Επείγουσες φορολογικές, τελωνειακές και συναφείς ρυθμίσεις, επείγουσες διατάξεις για τη διασφάλιση του δικαίωματος αποτελεσματικής δικαστικής προστασίας" (Α'14)»

Επισπεύδον Υπουργείο: Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας

Στοιχεία επικοινωνίας: Γραφείο Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Λεωφ. Μασογείων 119,
τ.κ. 115 26, τηλ. 213 151 3870, email.: secretaria@ypewp.gr)

Επιλέξατε 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	X
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: ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΈΚΘΕΣΗ

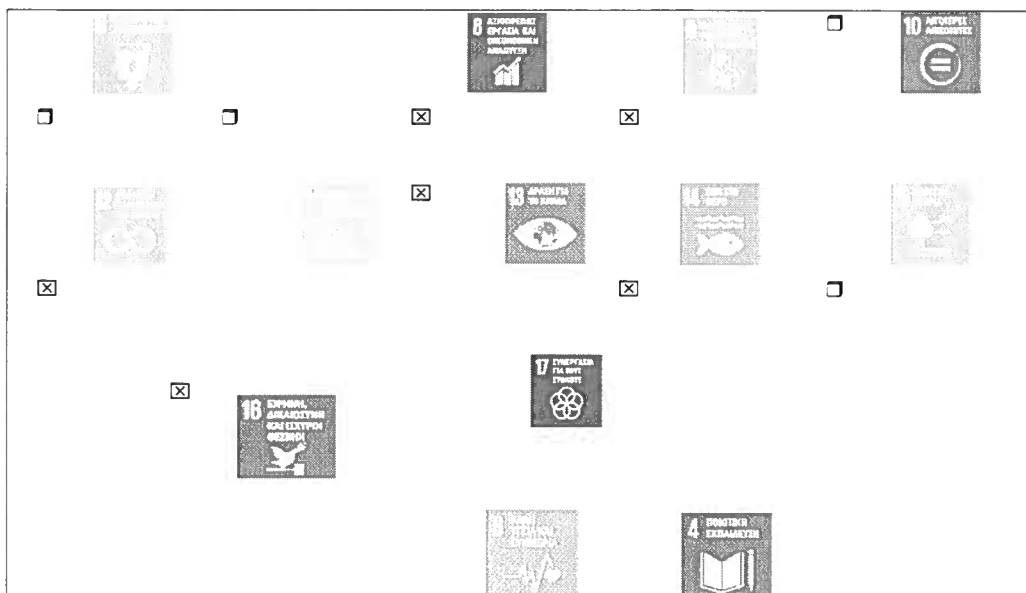
Η «ταυτότητα» της αξιολογούμενης ρύθμισης	
1.	<p>Ποιο ζήτημα αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση;</p> <p>Με το προτεινόμενο άρθρο 1 σκοπείται η διευθέτηση του τρόπου, του χρόνου και της διαδικασίας συμμόρφωσης με τις διατάξεις της πολεοδομικής νομοθεσίας κάθε πλειοδότη που θα αναδειχθεί μετά την ολοκλήρωση των αυτοτελών εκκρεμών διαγωνιστικών διαδικασιών που διεξάγονται παράλληλα από το Ελληνικό Δημόσιο, μέσω του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας (Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ.), για την εκμίσθωση των αναφερομένων, στην υπό στοιχεία ΥΠΕΝ/ΥΠΡΓ/114545/10967/27.11.2020 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Β' 5254), περιουσιακών στοιχείων και από την ειδική διαχείριση για τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων διαχείρισης της «ΛΑΡΚΟ Γ.Μ.Μ.Α.Ε.», σύμφωνα με το άρθρο 21 του ν. 4664/2020 (Α' 32). Επιπλέον, η προτεινόμενη ρύθμιση συνεισφέρει στη διατήρηση της λειτουργίας του εργοστασίου της Λάρυμνας και των θέσεων εργασίας των μελλοντικών εργαζομένων στην επιχείρηση με τη μεταβίβαση των απαιτούμενων, για τη συνέχιση της δραστηριότητας και τη λειτουργία των εγκαταστάσεων, αδειών.</p> <p>Ως προς το προτεινόμενο άρθρο 2, διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής της περ. α' της παρ. 1 και της περ. α' της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 4710/2020 (Α' 142) και προστίθεται νέα κατηγορία υποχρεω προς καταβολή του περιβαλλοντικού τέλους οχημάτων, και συγκεκριμένα, αυτών που εμπίπτουν στις προδιαγραφές σχεδιασμού των ευρωπαϊκών προτύπων που ισχύουν για τις εκπομπές ρύπων «Euro 5b».</p> <p>Ως προς το προτεινόμενο άρθρο 3, εισάγεται μεταβατική διάταξη για την εφαρμογή του άρθρου 2.</p>
2.	<p>Γιατί αποτελεί πρόβλημα;</p> <p>Όσον αφορά στο προτεινόμενο άρθρο 1, είναι σημαντικό για την εξέλιξη της διαγωνιστικής διαδικασίας, η διευθέτηση των εκκρεμοτήτων που σχετίζονται με τη διαχείριση των κτιρίων και εγκαταστάσεων που θα μισθωθούν αλλά και αυτών που θα μεταβιβαστούν στον πλειοδότη που θα προκύψει από τον διαγωνισμό του Ελληνικού Δημοσίου, αλλά και από αυτόν της ειδικής διαχείρισης της «ΛΑΡΚΟ Γ.Μ.Μ.Α.Ε.», καθώς έχει ολοκληρωθεί η Α' φάση της διαγωνιστικής διαδικασίας και έχει γίνει η προεπιλογή των υποψηφίων που έχουν δικαίωμα να υποβάλουν προσφορά στη Β' φάση του διαγωνισμού, με τη διαδικασία να βρίσκεται στο στάδιο πριν την υποβολή δεσμευτικών προσφορών. Με την προτεινόμενη διάταξη παρέχεται στους συμμετέχοντες η απαιτούμενη ασφάλεια συναλλαγών, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, η αύξηση του τιμήματος που θα προκύψει μετά την ανάδειξη πλειοδότη και θα οδηγήσει στην ανάκτηση των κρατικών ενισχύσεων που είχε λάβει κατά το παρελθόν η «ΛΑΡΚΟ Γ.Μ.Μ.Α.Ε.» από το Ελληνικό Δημόσιο (υπ' αρ. C (2014) 1818/27.3.2014 απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής), σύμφωνα και με</p>

	<p>την πρόσφατη απόφαση της 20ής Ιανουαρίου 2022 του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Δ.Ε.Ε.) στην υπόθεση Επιτροπή κατά Ελλάδας (C-51/20). Ως προς το προτεινόμενο άρθρο 2, η Ελλάδα διαθέτει από τους πιο γερασμένους και ρυπογόνους στόλους αυτοκινήτων της Ευρώπης, με τη μέση ηλικία του στόλου των οχημάτων να είναι περίπου δεκαέξι (16) ετών, των δε ταξί δώδεκα (12). Σύμφωνα με μελέτη του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.), ο ελληνικός στόλος στην Ελλάδα κυριαρχείται από βενζινοκίνητα επιβατικά, κατά ποσοστό ενενήντα ένα τοις εκατό (91%), το οποίο συνιστά από τα υψηλότερα ποσοστά στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.), με χαμηλό μερίδιο πετρελαιοκινήτων, παρά την αύξησή τους μετά το 2011. Στην Ελλάδα, το ζήτημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα μεγάλα αστικά κέντρα, ιδίως στην Περιφέρεια Αττικής, είναι έντονο, μεταξύ άλλων, εξαιτίας του ιδιαίτερα υψηλού μέσου όρου ηλικίας των Ιδιωτικής Χρήσης (Ι.Χ.) οχημάτων και της χρήσης παρωχημένης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας. Χωρίς την επιβολή αντικινήτρων για την επιβολή συμβατικών οχημάτων, όπως το περιβαλλοντικό τέλος, θα ήταν αντικειμενικά αδύνατον η χώρα να εκπληρώσει τις διεθνείς και ενωσιακές της δεσμεύσεις για μείωση των αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030 και να επιτύχει τους φιλόδοξους στόχους του Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα (Ε.Σ.Ε.Κ., Β' 4893/2019).</p> <p>Ως προς το προτεινόμενο άρθρο 3, εισάγεται η αναγκαία μεταβατική διάταξη, προκειμένου να μην αιφνιδιασθεί το καταναλωτικό κοινό που ολοκλήρωσε την αγορά οχημάτων «Euro 5b», για τα οποία εκκρεμεί μόνο η διαδικασία εκτελωνισμού.</p>
3.	<p>Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά;</p>
	<p>Άρθρο 1: Όχι μόνο τους εργαζόμενους και τις τοπικές κοινωνίες των μεταλλείων που διαχειρίζεται η «ΛΑΡΚΟ Γ.Μ.Μ.Α.Ε», αλλά το σύνολο της ελληνικής κοινωνίας, καθώς τα οφέλη από την πραγματοποίηση της εν λόγω επένδυσης θα λειτουργήσουν πολλαπλασιαστικά</p> <p>Άρθρα 2 και 3: Τους οδηγούς οχημάτων, την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.), τους εκτελωνιστές και γενικότερα το σύνολο των πολιτών.</p>
	<p>Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης</p>
4.	<p>Το εν λόγω ζήτημα έχει αντιμετωπιστεί με νομοθετική ρύθμιση στο παρελθόν;</p> <p style="text-align: center;">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 2: άρθρο 5 του ν. 4710/2020.</p>
5.	<p>Γιατί δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας</p>

i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν θα μπορούσαν να εισαχθούν με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης, καθώς, αφενός απαιτείται τροποποίηση υφιστάμενου τυπικού νόμου, αφετέρου, λόγω θεματολογίας, θέτουν το πρώτον ρυθμίσεις που αφορούν τυπικούς νόμους.
ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας	Ως άνω.
iii) με διάθεση περισσότερων ανθρωπίνων και υλικών πόρων;	Ως άνω

Συναφείς πρακτικές	
6.	Έχετε λάβει υπόψη συναφείς πρακτικές; ΝΑΙ <input type="checkbox"/> για άρθρα X1 έως X4 ΟΧΙ <input checked="" 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"/>	



8. Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης;

<p>i) βραχυπρόθεσμοι:</p>	<p>Με το άρθρο 1 επιδιώκεται η διευθέτηση των εκκρεμοτήτων που σχετίζονται με τη διαχείριση των κτιρίων και εγκαταστάσεων και τη λειτουργία των μεταλλείων που θα μισθωθούν, αλλά και αυτών που θα μεταβιβαστούν στον πλειοδότη που θα προκύψει από τον διαγωνισμό του Ελληνικού Δημοσίου αλλά και από την ειδική διαχείριση της «ΛΑΡΚΟ Γ.Μ.Μ.Α.Ε».</p> <p>Με τα άρθρα 2 και 3 επιδιώκεται η εισαγωγή αντικινήτρου επιλογής παλαιών, ρυπογόνων συμβατικών οχημάτων, με σκοπό να διατηρηθεί το περιβαλλοντικό ισοζύγιο, ειδικά ως προς τις εκπομπές αερίων, λειτουργώντας προληπτικά κατά της επιδείνωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της συνακόλουθης επιδείνωσης των αναπνευστικών νόσων, ιδίως εν μέσω της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19.</p>
<p>ii) μακροπρόθεσμοι:</p>	<p>Αναφορικά με το άρθρο 1:</p> <p>α) Η μεγιστοποίηση του τιμήματος που θα προκύψει από τον διαγωνισμό της ειδικής διαχείρισης και τον διαγωνισμό του Ελληνικού Δημοσίου,</p> <p>β) η ανάκτηση των παράνομων κρατικών ενισχύσεων που έχει λάβει η «ΛΑΡΚΟ»,</p> <p>γ) η ικανοποίηση των απαιτήσεων των πιστωτών της «ΛΑΡΚΟ», μέσω του οριστικού πίνακα κατάταξης,</p> <p>δ) η αξιοποίηση και ο εξορθολογισμός των μεταλλείων που εμπίπτουν στους διαγωνισμούς που διενεργούνται από το Ελληνικό Δημόσιο και από την υπό ειδική διαχείριση «ΛΑΡΚΟ» από τους πλειοδότες επενδυτές,</p> <p>ε) η συνέχιση της δραστηριότητας παραγωγής σιδηρονικελίου στη χώρα.</p> <p>Αναφορικά με τα άρθρα 2 και 3: Η ανανέωση του στόλου των οχημάτων της χώρας, η συμμόρφωση στις ευρωπαϊκές δεσμεύσεις, ως προς τις υπερβάσεις των επιπέδων ρύπανσης, η βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας και</p>

	<p>ως εκ τούτου, η προστασία της ανθρώπινης υγείας, η επίτευξη του ευρωπαϊκού και εθνικού στόχου για μείωση των αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030 κατά σαράντα δύο τοις εκατό (42%) σε σχέση με το 1990 και κατά πενήντα έξι τοις εκατό (56%) σε σχέση με το 2005.</p>
--	---

Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης

14.	Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου	
	Άρθρο	Στόχος
1		<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση επιδιώκεται η διευθέτηση του τρόπου, του χρόνου και της διαδικασίας συμμόρφωσης με τις διατάξεις της πολεοδομικής νομοθεσίας, κάθε πλειοδότη που θα αναδειχθεί μετά την ολοκλήρωση των αυτοτελών εκκρεμών διαγωνιστικών διαδικασιών που διεξάγονται από το Ελληνικό Δημόσιο και την υπό ειδική διαχείριση «ΛΑΡΚΟ Γ.Μ.Μ.Α.Ε.», καθώς και η διασφάλιση της λειτουργίας των μεταλλείων μετά την ολοκλήρωση των ως άνω διαγωνισμών.</p>
2		<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση επιδιώκεται να αποθαρρυνθεί η θέση σε κυκλοφορία παλαιών, επικινδύνων και ρυπογόνων οχημάτων και να ενθαρρυνθεί αντίστοιχα η μετάβαση στην πράσινη κινητικότητα στον τομέα των μεταφορών, με την επιλογή φιλικών προς το περιβάλλον οχημάτων, κυρίως δε ηλεκτροκίνητων. Ειδικότερα, διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 5 του ν. 4710/2020, ως προς τα υπόχρεα προς καταβολή του περιβαλλοντικού τέλους οχήματα και επεκτείνεται η υποχρέωση και στα επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά φορτηγά οχήματα κατηγορίας «Euro 5b», με σκοπό τη διατήρηση της ποιότητας της ατμόσφαιρας ή ακόμη και τη βελτίωσή της, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που πηγάζουν από την Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Μαΐου 2008 «για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη» (L 152), σκοπό επιτακτικού δημοσίου συμφέροντος ιδίως κατά την έξαρση της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19. Περαιτέρω, επιδιώκεται η εκπλήρωση των στόχων που τέθηκαν στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα, ειδικά ως προς τη μετάβαση στην κινητικότητα των χαμηλών εκπομπών, όπως αυτή υιοθετήθηκε και στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της 20ης Ιουλίου 2016, με τίτλο «Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την κινητικότητα των χαμηλών εκπομπών» (COM (2016) 501 final). Σε αυτό το πνεύμα, το περιβαλλοντικό τέλος τίθεται και ως αντικίνητρο για την επιλογή συμβατικών οχημάτων και αντιστοίχως, ως κίνητρο για τη στροφή του καταναλωτικού κοινού στην αγορά ηλεκτροκίνητων οχημάτων, με δεδομένο ότι ο τομέας των μεταφορών στην Ελλάδα αντιπροσωπεύει περίπου το είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) των εθνικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), με τις περισσότερες από αυτές να αποδίδονται στις οδικές μεταφορές.</p>
3		<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση θεσπίζεται μεταβατική διάταξη κατ' επιταγή της αρχής της ασφάλειας δικαίου, προκειμένου να μην ανατραπούν αιφνίδια υφιστάμενα δικαιώματα και έννομες σχέσεις. Ακολούθως, χορηγείται το δικαίωμα ολοκλήρωσης του τελικού σταδίου για την κυκλοφορία νέων οχημάτων κατηγορίας «Euro 5b» και ειδικότερα, του εκτελωνισμού τους, εφόσον έχει υποβληθεί, κατά τη δημοσίευση του παρόντος, Δήλωση Άφιξης Οχήματος (Δ.Α.Ο.) ή δηλωτικά εισαγωγής.</p>

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		X	
		Μείωση δαπανών	X				
		Εξοικονόμηση χρόνου		X			
		Μεγαλύτερη αποδοτικότητα / αποτελεσματικότητα		X		X	
		Άλλο		X	X		
	ΕΜΜΕΣΑ	Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών	X	X		X	
		Δίκαιη μεταχείριση πολιτών					
		Αυξημένη αξιοπιστία / διαφάνεια θεσμών	X	X		X	
		Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων		X	X		
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Με τις σχετικές ρυθμίσεις δημιουργούνται άμεσα οφέλη στην ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, στην προστασία του περιβάλλοντος και στη διασφάλιση της ανθρώπινης υγείας και εργασίας.

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	X			X	
		Διαχείριση αλλαγών κατά την εκτέλεση	X				X
		Κόστος συμμετοχής στη νέα ρύθμιση					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Το κόστος που δύναται να πιθανολογηθεί με επαρκή βεβαιότητα και να ποσοτικοποιηθεί, έχει ληφθεί υπόψη στις εκθέσεις δημοσιονομικής επίπτωσης.

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 προκύπτουν κίνδυνοι από την εφαρμογή της προτεινόμενης ρύθμισης.

21.	<p>Γνώμες ή πορίσματα αρμόδιων υπηρεσιών και ανεξάρτητων αρχών (ηλεκτρονική επισύναψη).</p> <p>Ειδική αιτιολογία σε περίπτωση σημαντικής απόκλισης μεταξύ της γνωμοδότησης και της αξιολογούμενης ρύθμισης.</p>

ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤ: Έκθεση νομιμότητας

24.	Συναφείς συνταγματικές διατάξεις	
	Άρθρο 24, 25, 106.	
25.	Ενωσιακό δίκαιο	
<input type="checkbox"/>	Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)	
<input type="checkbox"/>	Κανονισμός	
<input type="checkbox"/>	Οδηγία	Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21 ^{ης} Μαΐου 2008 για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (L 152).
<input type="checkbox"/>	Απόφαση	Υπ' αρ. C (2014) 1818/27.03.2014 απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.
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	
	<i>Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης</i>	
<input type="checkbox"/>	Ανώτατο ή άλλο εθνικό δικαστήριο (αναφέρατε)	
<input type="checkbox"/>	Ανεξάρτητη Αρχή (αναφέρατε)	

28.	Συναφής ευρωπαϊκή και διεθνής νομολογία	
		<i>Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης</i>
☐	Νομολογία Δικαστηρίου Ε.Ε.	Ως προς το άρθρο 1: απόφαση του Δ.Ε.Ε. της 20ής Ιανουαρίου 2022 στην υπόθεση Επιτροπή κατά Ελλάδα (C 51/20) σχετικά με την ανάκτηση κρατικών ενισχύσεων της ΛΑΡΚΟ σε συνέχεια της προηγούμενης σχετικής απόφασης της 9ης Νοεμβρίου 2017 (υπόθεση C 481/16) με την οποία διαπιστώθηκε η εν λόγω παράβαση.
☐	Νομολογία Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
☐	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 style="text-align: center;">Άρθρο 2</p> <p style="text-align: center;">Επέκταση υποχρέωσης καταβολής περιβαλλοντικού τέλους σε παλαιά, ρυπογόνα οχήματα - Τροποποίηση των παρ. 1 και 2 άρθρου 5 του ν. 4710/2020</p> <p>Στην υποπερ. αβ' της περ. α' των παρ. 1 και 2 του άρθρου 5 του ν. 4710/2020 (Α' 142), περί επιβολής περιβαλλοντικού τέλους, προστίθεται νέα κατηγορία υπόχρεων αυτοκινήτων και οι παρ. 1 και 2 διαμορφώνονται ως εξής:</p> <p>«1. Για τα επιβατικά αυτοκίνητα της παρ. 1 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001 (Α' 265), ισχύουν τα εξής:</p> <p>α) Επιβάλλεται, επιπλέον του τέλους ταξινόμησης, έκτακτο περιβαλλοντικό τέλος:</p> <p>αα) ύψους τριών χιλιάδων ευρώ (3.000), εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 4, όπως αυτές ορίζονται στην υπ' αρ. 4179/346/21.01.2000 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 182) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτής,</p> <p>αβ) ύψους χιλίων (1.000) ευρώ, εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 5a και Euro 5b, όπως αυτές ορίζονται στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 715/2007 της 20ής Ιουνίου 2007 και στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 692/2008 της 18ης Ιουλίου 2008.</p> <p>β) Απαγορεύεται η ταξινόμηση, εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 3, 2 και 1, όπως αυτές ορίζονται στην υπ' αρ. 28433/2448/2.7.1992 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 542) και στην υπ' αρ. 6765/511/3.3.1995 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 194) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτών, ή εφόσον δεν υπάγονται σε προδιαγραφές ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro) συμβατικής τεχνολογίας και για τα οποία δεν αποδεικνύονται οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Από την παρούσα εξαιρούνται τα επιβατικά αυτοκίνητα άνω των τριάντα (30) ετών, τα οποία προορίζονται να κυκλοφορήσουν αποκλειστικά ως αυτοκίνητα ιστορικού ενδιαφέροντος.</p> <p>2. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα των περ. β', γ', ε' της παρ. 1 του άρθρου 123 του ν. 2960/2001 και τις μεταχειρισμένες βάσεις αυτών,</p> <p>α) επιβάλλεται, επιπλέον του τέλους ταξινόμησης, έκτακτο περιβαλλοντικό τέλος:</p> <p>αα) ύψους τριών χιλιάδων ευρώ (3.000), εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 4, όπως αυτές ορίζονται στην υπ' αρ. 4179/346/21.1.2000 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 182) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτής,</p> <p>αβ) ύψους χιλίων (1.000) ευρώ, εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 5a και Euro 5b, όπως αυτές ορίζονται στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 715/2007 της 20ής Ιουνίου 2007 (L 171) και στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 692/2008 της 18ης Ιουλίου 2008 (L 199),</p> <p>β) απαγορεύεται η ταξινόμηση, εφόσον υπάγονται εκ κατασκευής στις προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 3, 2 και 1, όπως αυτές ορίζονται στην υπ' αρ. 28433/2448/2.7.1992 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 542) και στην υπ' αρ. 6765/511/3.3.1995 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 194) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτών, ή εφόσον δεν υπάγονται σε προδιαγραφές ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro) συμβατικής τεχνολογίας και για τα οποία δεν αποδεικνύονται οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.</p> <p>3. Το περιβαλλοντικό τέλος καταβάλλεται άπαξ και υπό την προϋπόθεση ότι υφίσταται υποχρέωση καταβολής τέλους ταξινόμησης. Ως προς τον χρόνο γένεσης της υποχρέωσης καταβολής του περιβαλλοντικού τέλους, καθώς και τον χρόνο που αυτό</p>	<p style="text-align: center;">Άρθρο 5</p> <p style="text-align: center;">Επιβολή περιβαλλοντικού τέλους και απαγόρευσης εισαγωγής σε παλαιά, ρυπογόνα μεταχειρισμένα οχήματα</p> <p>1. Για τα επιβατικά αυτοκίνητα της παρ. 1 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001 (Α' 265), ισχύουν τα εξής:</p> <p>α) Επιβάλλεται, επιπλέον του τέλους ταξινόμησης, έκτακτο περιβαλλοντικό τέλος:</p> <p>αα) ύψους τριών χιλιάδων ευρώ (3.000), εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 4, όπως αυτές ορίζονται στην υπ' αρ. 4179/346/21.01.2000 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 182) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτής,</p> <p>αβ) ύψους χιλίων (1.000) ευρώ, εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 5a, όπως αυτές ορίζονται στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 715/2007 της 20ής Ιουνίου 2007 και στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 692/2008 της 18ης Ιουλίου 2008.</p> <p>β) Απαγορεύεται η ταξινόμηση, εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 3, 2 και 1, όπως αυτές ορίζονται στην υπ' αρ. 28433/2448/2.7.1992 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 542) και στην υπ' αρ. 6765/511/3.3.1995 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 194) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτών, ή εφόσον δεν υπάγονται σε προδιαγραφές ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro) συμβατικής τεχνολογίας και για τα οποία δεν αποδεικνύονται οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Από την παρούσα εξαιρούνται τα επιβατικά αυτοκίνητα άνω των τριάντα (30) ετών, τα οποία προορίζονται να κυκλοφορήσουν αποκλειστικά ως αυτοκίνητα ιστορικού ενδιαφέροντος.</p> <p>2. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα των περ. β', γ', ε' της παρ. 1 του άρθρου 123 του ν. 2960/2001 και τις μεταχειρισμένες βάσεις αυτών,</p> <p>α) επιβάλλεται, επιπλέον του τέλους ταξινόμησης, έκτακτο περιβαλλοντικό τέλος:</p> <p>αα) ύψους τριών χιλιάδων ευρώ (3.000), εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 4, όπως αυτές ορίζονται στην υπ' αρ. 4179/346/21.1.2000 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 182) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτής,</p> <p>αβ) ύψους χιλίων (1.000) ευρώ, εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 5a, όπως αυτές ορίζονται στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 715/2007 της 20ής Ιουνίου 2007 (L 171) και στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 692/2008 της 18ης Ιουλίου 2008 (L 199),</p> <p>β) απαγορεύεται η ταξινόμηση, εφόσον υπάγονται εκ κατασκευής στις προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 3, 2 και 1, όπως αυτές ορίζονται στην υπ' αρ. 28433/2448/2.7.1992 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 542) και στην υπ' αρ. 6765/511/3.3.1995 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 194) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτών, ή εφόσον δεν υπάγονται σε προδιαγραφές ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro) συμβατικής τεχνολογίας και για τα οποία δεν αποδεικνύονται οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.</p> <p>3. Το περιβαλλοντικό τέλος καταβάλλεται άπαξ και υπό την προϋπόθεση ότι υφίσταται υποχρέωση καταβολής τέλους ταξινόμησης. Ως προς τον χρόνο γένεσης της υποχρέωσης καταβολής του περιβαλλοντικού τέλους, καθώς και τον χρόνο που αυτό</p>

<p>Ευρο 3, 2 και 1, όπως αυτές ορίζονται στην υπ' αρ. 28433/2448/2.7.1992 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 542) και στην υπ' αρ. 6765/511/3.3.1995 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 194) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτών, ή εφόσον δεν υπάγονται σε προδιαγραφές ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro) συμβατικής τεχνολογίας και για τα οποία δεν αποδεικνύονται οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.».</p>	<p>καθίσταται απαιτητό για τα οχήματα των παρ. 1 και 2, ισχύουν αναλογικά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 128 του ν. 2960/2001 (Α' 265) για το τέλος ταξινόμησης. Τα έσοδα από το περιβαλλοντικό τέλος αποτελούν δημόσιο έσοδο, το οποίο εισπράττεται από την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων και στη συνέχεια πιστώνεται υπέρ του Λογαριασμού Ειδικού Σκοπού στην Τράπεζα της Ελλάδος για τη χρηματοδότηση έργων και δράσεων του άρθρου 1 της υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΠΔΑ/33377/732/3.4.2020 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Β' 1451), σύμφωνα με τη διαδικασία της παρ. 2 του άρθρου 2 της ανωτέρω απόφασης. Για την πλήρη ή μερική απαλλαγή από την υποχρέωση καταβολής του περιβαλλοντικού τέλους των παρ. 1 και 2 του παρόντος ισχύουν αναλογικά όσα προβλέπονται για τα τέλη ταξινόμησης.</p> <p>4. Τα έσοδα από την είσπραξη του περιβαλλοντικού τέλους διατίθενται για την υλοποίηση δράσεων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των ηλεκτρικών οχημάτων ιδίως μέσω οικονομικών κινήτρων για την αγορά ή μίσθωση κάθε τύπου αμιγώς Η/Ο ή υβριδικών Η/Ο εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., καθώς και μέσω οικονομικών κινήτρων για την προμήθεια και εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο. Φορέας Διαχείρισης των εσόδων από την είσπραξη του περιβαλλοντικού τέλους ορίζεται το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.</p> <p>5. Δεν καταλαμβάνονται από την υποχρέωση καταβολής περιβαλλοντικού τέλους της περ. α' των παρ. 1 και 2, καθώς και από την απαγόρευση ταξινόμησης της περ. β' των παρ. 1 και 2:</p> <p>α) οχήματα που περιέρχονται σε κατάσχεση ή δέσμευση ή ακινητοποίηση ή ανεύρεση ή εγκατάλειψη και καθίστανται αντικείμενο διαχείρισης δημόσιου υλικού,</p> <p>β) οχήματα που ταξινομούνται για υπηρεσιακή ή προσωπική χρήση στο πλαίσιο των διπλωματικών και προξενικών σχέσεων ή από αναγνωρισμένους διεθνείς και ευρωπαϊκούς οργανισμούς.</p> <p>γ) οχήματα, τα οποία κομίζουν στη Χώρα πρόσωπα που χαρακτηρίζονται ως μετοικούντες σύμφωνα με την υπό στοιχεία Δ.245/11/1.3.1988 απόφαση του Υπουργού Οικονομικών (Β' 195), η οποία κυρώθηκε με την παρ. 4 του άρθρου 11 του ν. 1839/1989 (Α' 90), και για τα οποία προσκομίζεται πιστοποιητικό μετοικεσίας με ημερομηνία έκδοσης προγενέστερη της έναρξης ισχύος του παρόντος,</p> <p>δ) οχήματα, τα οποία επαναταξινομούνται με απαλλαγή από το προβλεπόμενο τέλος ταξινόμησης βάσει της παρ. 7 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001 (Α' 265),</p> <p>ε) μεμονωμένα οχήματα ιδιαίτερης κατασκευής (ΜΟΙΚ), όπως αυτά μετατρέπονται ή κατασκευάζονται σύμφωνα με τις υποπερ. αα) και ββ) της περ. α' του άρθρου 2 της υπ' αρ. 33692/2202/5.11.2014 απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (Β' 3134) κατόπιν ελέγχου από πιστοποιημένους φορείς, σύμφωνα με τις προβλέψεις της ανωτέρω απόφασης.».</p>
30.	Κατάργηση διατάξεων
Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης που προβλέπουν κατάργηση	Καταργούμενες διατάξεις

Αθήνα, 7 Φεβρουαρίου 2022

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

CHRISTOS STAIKOURAS
CHRISTOS STAIKOURAS
07.02.2022 13:52

**ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ
ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ**

SPYRIDON - ADONIS
SPYRIDON - ADONIS
07.02.2022 13:09

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

ΣΠΥΡΙΔΩΝ – ΑΔΩΝΙΣ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

KONSTANTINOS SKREKAS
KONSTANTINOS SKREKAS
07.02.2022 17:51

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

KONSTANTINOS TSIARAS
KONSTANTINOS TSIARAS
07.02.2022 13:46

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

KONSTANTINOS KARAMANLIS
KONSTANTINOS KARAMANLIS
07.02.2022 14:29

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

**ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ**

CHRISTOS STYLIANIDIS
CHRISTOS STYLIANIDIS
07.02.2022 13:51

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

KYRIAKOS PIERRAKAKIS
KYRIAKOS PIERRAKAKIS
07.02.2022 13:45

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ

**Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

THEODOROS SKYLAKAKIS
THEODOROS SKYLAKAKIS
07.02.2022 19:59

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ

**Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ**

STYLIANOS PETSAS
STYLIANOS PETSAS
07.02.2022 15:13

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ



ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Ε Κ Θ Ε Σ Η

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ.2 του Συντάγματος)

Επί τροπολογίας στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομικών «Κύρωση της από 28.01.2022 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου “Επείγουσες φορολογικές, τελωνειακές και συναφείς ρυθμίσεις, επείγουσες διατάξεις για τη διασφάλιση του δικαιώματος αποτελεσματικής δικαστικής προστασίας”»

Α. Με την υπόψη τροπολογία εισάγονται ρυθμίσεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και ειδικότερα:

1.α. Προβλέπεται η υπαγωγή αυθαίρετων κατασκευών και αλλαγών χρήσεων όλων των κατηγοριών, οι οποίες έχουν εκτελεστεί ή εγκατασταθεί πριν από την 28^η.7.2011, σε κτίρια και εγκαταστάσεις που αναγνωρίστηκαν, με δικαστική απόφαση, ως ιδιοκτησία του ελληνικού Δημοσίου, στον ν.4495/2017, κατά παρέκκλιση των διατάξεων αυτού περί απαγόρευσης υπαγωγής αυθαίρετων και ενιαίου ειδικού προστίμου αυθαιρέτων, αλλά σύμφωνα με τις προβλέψεις του ίδιου νόμου για τις αυθαίρετες κατασκευές δημοσίου συμφέροντος.

Για τις ανωτέρω αυθαίρετες κατασκευές ή αλλαγές χρήσης δεν καταβάλλονται από τον πλειοδότη, που εγκαθίσταται σε αυτές, παράβολο και ενιαίο ειδικό πρόστιμο, ενώ δεν ισχύει η σχετική απαγόρευση (άρθρο 82 παρ.1β του ν.4495/2017) για τις μισθώσεις και παραχωρήσεις αυτών.

- Όσον αφορά στις πρόχειρες ή προσωρινές κατασκευές καθώς και στις λυόμενες κατασκευές εφαρμόζεται η διαδικασία οικειοθελούς κατεδάφισης ή απομάκρυνσης.

β. Επίσης, μπορούν να δηλωθούν και να υπαχθούν στον ν.4495/2017, κατά παρέκκλιση των διατάξεων αυτού περί απαγόρευσης υπαγωγής αυθαιρέτων και ενιαίου ειδικού προστίμου αυθαιρέτων, αυθαίρετες κατασκευές και αλλαγές χρήσεων όλων των κατηγοριών, οι οποίες έχουν εκτελεστεί ή εγκατασταθεί πριν από την 28^η.7.2011, σε κτίρια και εγκαταστάσεις, που βρίσκονται σε γεωτεμάχια ιδιοκτησίας ή χρήσης της εταιρείας «ΛΑΡΚΟ Γ.Μ.Μ.Α.Ε.».

- Τα προβλεπόμενα από την κείμενη νομοθεσία παράβολο και πρόστιμο υπαγωγής (άρθρα 99 και 100 του ν.4495/2017) καταβάλλονται από τον πλειοδότη, στον οποίο μεταβιβάζονται τα εν λόγω ακίνητα, ενώ σε περίπτωση μη συμμόρφωσης αυτού με την εν λόγω υποχρέωση επιβάλλονται οι προβλεπόμενες κυρώσεις και τα πρόστιμα ανέγερσης και διατήρησης, εκτός από τη μεταβίβαση της κυριότητας.

γ. Από την έναρξη ισχύος των προτεινόμενων ως άνω διατάξεων και εφόσον πληρούνται οι οριζόμενες προϋποθέσεις, οι προαναφερόμενες κατασκευές και αλλαγές χρήσης τελούν σε καθεστώς αναστολής επιβολής κυρώσεων, δεν επιβάλλονται πρόστιμα ανέγερσης και διατήρησης και δεν ισχύει η απαγόρευση μίσθωσης ή παραχώρησης αυτών.

2. Τροποποιείται το άρθρο 5 του ν.4710/2020 σχετικά με την υποχρέωση καταβολής περιβαλλοντικού τέλους για παλαιά, ρυπογόνα μεταχειρισμένα οχήματα και συγκεκριμένα, επεκτείνεται η υποχρέωση καταβολής του έκτακτου περιβαλλοντικού τέλους, ύψους χιλίων (1.000) ευρώ, επιπλέον του τέλους ταξινόμησης και για τα επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης και τα φορτηγά αυτοκίνητα μικτού βάρους μέχρι 3,5 τόνους (άρθρα 121 παρ.1 και 123 παρ.1 περ. β', γ' και ε' του ν.2960/2001), εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 5b.

3. Εισάγεται μεταβατικής ισχύος διάταξη, σύμφωνα με την οποία απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής του περιβαλλοντικού τέλους τα οχήματα των προαναφερόμενων περιπτώσεων, για τα οποία έχουν υποβληθεί, κατά τη δημοσίευση της προτεινόμενης ρύθμισης, δήλωση άφιξης οχήματος (Δ.Α.Ο.) ή δηλωτικά εισαγωγής.

B. Από τις προτεινόμενες διατάξεις επέρχονται επί του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού του Πράσινου Ταμείου (ν.π.δ.δ. – φορέας της Γενικής Κυβέρνησης), κατά περίπτωση, τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

1. Απώλεια εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού του Πράσινου Ταμείου, λόγω της απαλλαγής του πλειοδότη από την καταβολή του παραβόλου και του ειδικού ενιαίου προστίμου, αντίστοιχα, για την υπαγωγή, στις διατάξεις περί τακτοποίησης αυθαιρέτων (ν.4495/2017), των κτιρίων και εγκαταστάσεων ιδιοκτησίας του ελληνικού Δημοσίου, που αποτελούν αυθαίρετες κατασκευές και αλλαγές χρήσης.

2. Αύξηση εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού, από την επέκταση της υποχρέωσης καταβολής περιβαλλοντικού τέλους, ύψους χιλίων (1.000) ευρώ και για τα μνημονευόμενα επιβατικά αυτοκίνητα και τα φορτηγά οχήματα που υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 5b.

Αθήνα, 7 Φεβρουαρίου 2022
Η Γενική Διευθύντρια

IOULIA ARMAGOU
07.02.2022 17:23

Ιουλία Γ. Αρμάγου

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ
(άρθρο 75 παρ.3 του Συντάγματος)

Επί τροπολογίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας στο σχέδιο νόμου «Κύρωση της από 28.01.2022 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου “Επείγουσες φορολογικές, τελωνειακές και συναφείς ρυθμίσεις, επείγουσες διατάξεις για τη διασφάλιση του δικαιώματος αποτελεσματικής δικαστικής προστασίας”»

Από τις διατάξεις της προτεινόμενης τροπολογίας επέρχεται επί του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού του Πράσινου Ταμείου (ν.π.δ.δ. – φορέας της Γενικής Κυβέρνησης), κατά περίπτωση, απώλεια εσόδων, λόγω της απαλλαγής του πλειοδότη από την καταβολή του παραβόλου και του ειδικού ενιαίου προστίμου, αντίστοιχα, για την υπαγωγή, στις διατάξεις περί τακτοποίησης αυθαιρέτων (ν.4495/2017), των κτιρίων και εγκαταστάσεων ιδιοκτησίας του ελληνικού Δημοσίου, που αποτελούν αυθαίρετες κατασκευές και αλλαγές χρήσης.

Η ανωτέρω απώλεια εσόδων θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού του Πράσινου Ταμείου.

Αθήνα, 7 Φεβρουαρίου 2022

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

CHRISTOS STAIKOURAS CHRISTOS STAIKOURAS
07.02.2022 18:17

Χ. ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

KONSTANTINOS SKREKAS KONSTANTINOS SKREKAS
07.02.2022 18:01

Κ. ΣΚΡΕΚΑΣ