

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου

του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής,

με τίτλο:

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

Α. Επί του συνόλου:

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

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

Παρά τη συνταγματική κατοχύρωση της αρχής της νησιωτικότητας (άρθρο 101 του Συντάγματος), η απόσταση των νησιών από το «κέντρο» συνέχισε να επηρεάζει αρνητικά την καθημερινότητα των κατοίκων. Το μικρό μέγεθος, τόσο ως προς την έκταση όσο και ως προς τον πληθυσμό, εξακολούθησε να περιορίζει τις δυνατότητες για παραγωγικές δραστηριότητες ιδιαίτερα μεγάλης

2264

κλίμακας. Η γεωγραφική απομόνωση, λόγω της ασυνέχειας του χώρου, οδήγησε σε αυξημένο κόστος σε χρόνο και χρήμα όλων των οικονομικών λειτουργιών. Εξάλλου, τα ιδιαίτερα πολιτισμικά χαρακτηριστικά της νησιωτικής ζωής δεν αξιοποιήθηκαν ως εργαλείο ανάπτυξης της Χώρας.

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

Β. Επί των άρθρων:

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

Με το **άρθρο 1**, προσδιορίζεται το εννοιολογικό περιεχόμενων των όρων, στους οποίους στηρίζεται η εφαρμογή του μέτρου του Μ.Ι. Εισάγεται στην εθνική νομοθεσία η έννοια του Μεταφορικού Ισοδύναμου (Μ.Ι.), προκειμένου το κόστος του επιβάτη και του εμπορεύματος που διασχίζει μια διαδρομή με μέσα θαλάσσιας μεταφοράς να είναι ισοδύναμο με το κόστος της διαδρομής που διασχίζει ένας επιβάτης για την ίδια απόσταση με μέσα χερσαίας μεταφοράς. Θεμελιώδεις έννοιες για την υλοποίηση του μέτρου αποτελούν το Κατώφλι του Μ.Ι. και το Αντιστάθμισμα Νησιωτικού Κόστους (Α.ΝΗ.ΚΟ.), που συνιστά το ποσό, που τελικά καταβάλλεται σε κάθε δικαιούχο. Αυτονόητη προϋπόθεση για την καταβολή του είναι να πρόκειται για φυσικά, νομικά πρόσωπα ή οντότητες, με κατοικία ή έδρα αντίστοιχα σε νησί.

Με το **άρθρο 2**, ρυθμίζεται η χρηματοδότηση του μέτρου από το εθνικό ή το συγχρηματοδοτούμενο σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Στο πλαίσιο αυτό, προβλέπεται η δυνατότητα του αρμόδιου Υπουργού να απευθύνεται στους συναρμόδιους φορείς (λ.χ. δήμους εφαρμογής του μέτρου, εκπαιδευτικά ιδρύματα, ερευνητικά κέντρα κ.ο.κ.), προκειμένου να αντλεί στοιχεία

απαραίτητα για την υλοποίηση του μέτρου, βάσει προγραμματικών συμβάσεων. Προκειμένου να επιτευχθούν οι καταβολές του Α.ΝΗ.ΚΟ. σε επιχειρήσεις ορίζεται Διαχειριστική Αρχή για αυτή την κατηγορία δικαιούχων, καθώς και Ενδιάμεσος Φορέας που εκτελεί μέρος των καθηκόντων αυτής.

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

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

δαπανών. Το ύψος του Α.ΝΗ.ΚΟ. προκύπτει ως η διαφορά του πραγματικού μεταφορικού κόστους της ωφελούμενης μονάδας/ επιχείρησης από το Κ.Μ.Ι.

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

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

Με το **άρθρο 7**, περιγράφεται η διαδικασία καταβολής του Α.ΝΗ.ΚΟ. είτε με απευθείας καταβολή του ποσού κατά το χρόνο έκδοσης του εισιτηρίου είτε με κατάθεση στους τραπεζικούς λογαριασμούς των δικαιούχων. Επίσης, λαμβάνεται μέριμνα, ώστε το Α.ΝΗ.ΚΟ. να είναι αφορολόγητο και ακατάσχετο στα χέρια του Δημοσίου ή τρίτων, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης αντίθετης διάταξης, ενώ ρητά ορίζεται ότι δεν υπόκειται σε οποιαδήποτε κράτηση, δέσμευση ή συμψηφισμό με οφειλές προς δημόσιους φορείς ή πιστωτικά ιδρύματα. Επιπροσθέτως, δεν υπολογίζεται στα εισοδηματικά όρια για την καταβολή οποιασδήποτε παροχής κοινωνικού ή προνοιακού χαρακτήρα.

Εφόσον δεν είναι δυνατός ο συμψηφισμός του με χρέη προς το δημόσιο και τα ασφαλιστικά ταμεία, και προκειμένου να απλοποιηθεί η διαδικασία είσπραξης του Α.ΝΗ.ΚΟ από τις ωφελούμενες επιχειρήσεις, δεν απαιτείται προς τούτο η προσκόμιση φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας.

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

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

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

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

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

Με το **άρθρο 12**, ιδρύεται Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.) στην Κάλυμνο. Συγκεκριμένα, βάσει της παραγράφου 5 του άρθρου 4 του ν. 2638/1998 «Οργάνωση και λειτουργία της ναυτικής εκπαίδευσης, μισθολογικές ρυθμίσεις για το προσωπικό αυτής και άλλες διατάξεις» (Α' 204), «5. Κατά την ίδρυση νέων Α.Ε.Ν. λαμβάνονται υπόψη ιδίως οι ανάγκες της

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

Με το **άρθρο 13**, λαμβάνεται μέριμνα για την ανασυγκρότηση του Συμβουλίου Πλοηγικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Ειδικότερα, σημειώνεται ότι, με το π.δ. 13/2018 «Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» (Α' 26), τέθηκε σε ισχύ, από 21-03-2018, ο νέος Οργανισμός του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 65 του π.δ. 13/2018 προβλέπεται η λειτουργία δύο Τμημάτων υπό την Πλοηγική Υπηρεσία, του Τμήματος Οργάνωσης Πλοηγικής Υπηρεσίας και του Τμήματος Οικονομικής Διαχείρισης Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας, ενώ η παράγραφος 1 του ίδιου άρθρου προβλέπει ότι η Πλοηγική Υπηρεσία λειτουργεί πλέον σε επίπεδο Διεύθυνσης. Με την προτεινόμενη διάταξη, σκοπείται η εναρμόνιση της σύνθεσης του Συμβουλίου Πλοηγικής Υπηρεσίας με τα προβλεπόμενα στον νέο Οργανισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, δεδομένου ότι η διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του ν. 3142/1955 «Περί Πλοηγικής Υπηρεσίας» (Α' 43), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 54 του ν. 4331/2015

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

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

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

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

Αθήνα, 22 Ιουνίου 2018

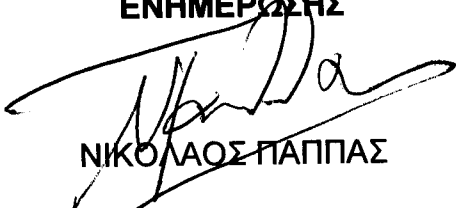
ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ
ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ

ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ,
ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ
ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ



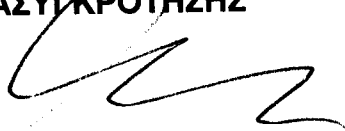
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ



ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ
ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ



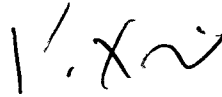
ΟΛΓΑ ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



ΑΛΕΞΙΑ ΚΑΡΙΤΣΗ

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΟΥΛΙΑΡΑΚΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ



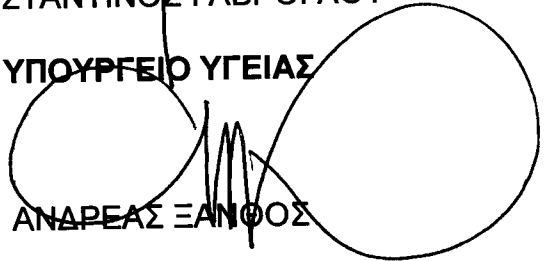
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ, ΕΡΕΥΝΑΣ
ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΑΒΡΟΓΛΟΥ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΓΕΙΑΣ



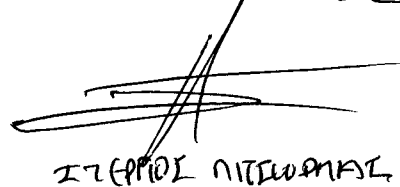
ΑΝΔΡΕΑΣ ΕΠΑΝΟΥ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ
ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ



ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΟΥΓΑΡΑΣ

Ο Υπουργός Οικονομίας & Ανάπτυξης
αφ' ου διαβιβάσει στο Εθνικό
Ανελκυστήρα Υπουργού (π.δ. 63/2005 αρ. 45 παρ. 4)