

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### Στο σχέδιο νόμου «Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης»

#### Α. ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

Οι προτεινόμενες διατάξεις έχουν ως σκοπό τη διαμόρφωση ενιαίου, συστηματικού και ολοκληρωμένου πλαισίου της αγοράς ηλεκτροκίνησης για την προώθηση και διείσδυση των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων εξωτερικής φόρτισης χαμηλών εκπομπών έως 50γρ. CO<sub>2</sub>/χλμ. στην ελληνική επικράτεια.

Απώτερος στόχος αποτελεί η μετάβαση στην κινητικότητα των χαμηλών εκπομπών, όπως έχει αποτυπωθεί στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (Β' 4893/2019), καθώς και στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της 20<sup>ης</sup> Ιουλίου 2016, με τίτλο «Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την κινητικότητα των χαμηλών εκπομπών», στην οποία τονίζεται η ανάγκη μείωσης των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων από τις μεταφορές που βλάπτουν την υγεία του πληθυσμού και το περιβάλλον, και υπογραμμίζεται ο σημαντικός ρόλος που μπορεί να διαδραματίσει η ηλεκτροκίνηση στην επίτευξη αυτών των στόχων.

Η ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης αποτελεί σημαντική συνιστώσα για την ενεργειακή μετάβαση και στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 11<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2019 με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία», με την οποία τίθεται ο στόχος η Ευρωπαϊκή Ένωση να καταστεί κλιματικά ουδέτερη το 2050 με την ανάληψη δράσεων σε όλους τους τομείς της οικονομίας, μεταξύ άλλων και με την ανάπτυξη καθαρότερων, οικονομικότερων και πιο υγιεινών μορφών ιδιωτικής και δημόσιας μεταφοράς.

Εξάλλου, η ηλεκτροκίνηση αναπτύσσεται παγκοσμίως με ολοένα και πιο γρήγορους ρυθμούς. Σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Ενέργειας (International Energy Agency), ο παγκόσμιος στόλος ηλεκτρικών αυτοκινήτων, το έτος 2019, ξεπέρασε τα 7,2 εκατομμύρια. Σε αυτό το πλαίσιο, προβλέπεται ότι το μερίδιο των ηλεκτρικών οχημάτων ως προς τον συνολικό κυκλοφορούντα στόλο θα αυξηθεί από 0,8% το 2019

σε 13,4% το 2030 παγκοσμίως, οδηγώντας σταδιακά σε ένα περιβαλλοντικό και καθαρό σχήμα μεταφορών.

Οι ανωτέρω στόχοι για την προστασία του περιβάλλοντος και τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης ποτέ δεν ήταν τόσο επίκαιροι, όσο κατά την τωρινή περίοδο, όπου η προστασία της δημόσιας υγείας καθίσταται πρωταρχική αναγκαιότητα. Ο τομέας των οδικών μεταφορών αποτελεί την κύρια πηγή ρύπανσης της ατμόσφαιρας, αντιπροσωπεύοντας το 30% της τελικής κατανάλωσης ενέργειας και το 20% των εκπομπών του θερμοκηπίου. Τα πλέον έντονα προβλήματα ρύπανσης εντοπίζονται στις πυκνοκατοικημένες περιοχές λόγω της αυξημένης κυκλοφορίας και του μεγάλου πληθυσμού. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ-28) οι αστικές περιοχές συγκεντρώνουν το 72,5% του πληθυσμού. Πρόσφατη μελέτη του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας εκτιμά σε 6,5 εκατ. παγκοσμίως τους θανάτους που αποδίδονται στην ατμοσφαιρική ρύπανση ετησίως, ενώ στην Ελλάδα η εκτίμηση αφορά 8.500 θανάτους ετησίως, καθιστώντας τη μετάβαση σε μη ρυπογόνες μεταφορές απαραίτητη.

Η ηλεκτροκίνηση έχει ρυθμιστεί με σχετικές διατάξεις τα τελευταία χρόνια μόνο αποσπασματικά και μερικώς. Με το ν. 4439/2016 (Α' 222) ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία η οδηγία 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και με τον ν. 4277/2014 (Α' 156), με τον οποίο τροποποιήθηκε ο νόμος 4001/2011 (Α' 179) ρυθμίστηκαν ζητήματα σχετικά με την οργάνωση των αγορών ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου. Με τη γνωμοδότηση 7/2019 της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας «Σχετικά με τους όρους και τη λειτουργία των Φορέων Εκμετάλλευσης υποδομών επαναφόρτισης Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων», με την παράγραφο 2 του άρθρου 134 του ν. 4001/2011, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 53 παρ. 3 του ν. 4277/2014, καθώς και με τις διατάξεις της κοινής υπουργικής απόφασης 42863/438 της 27ης Μαΐου 2019 (Β' 2040), η οποία αντικατέστησε την κοινή υπουργική απόφαση 71287/6443 της 31ης Δεκεμβρίου 2014 (Β' 50), καθορίστηκαν περαιτέρω οι όροι και οι προϋποθέσεις για την εγκατάσταση και τη λειτουργία των δημοσίως προσβάσιμων σταθμών επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Το πρόσφατο άρθρο 27 του ν. 4643/2019 (Α' 193) διευκρίνισε περαιτέρω τους ρόλους και τις ευθύνες των διαφόρων φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης.

Ωστόσο, προκειμένου να επιτευχθεί ο διακηρυγμένος στόχος για ανάπτυξη καθαρών μεταφορών, ως αναγκαία προϋπόθεση για την επίτευξη των ευρύτερων στόχων απανθρακοποίησης του ενεργειακού μείγματος της χώρας, είναι απολύτως αναγκαίο να θεσμοθετηθεί ένα σύγχρονο, ολοκληρωμένο και διαφανές πλαίσιο αρχών με απλοποιημένες και ασφαλείς διαδικασίες, που θα αφορά την ανάπτυξη και τη διαχείριση των υποδομών φόρτισης και την παροχή των σχετικών υπηρεσιών στους χρήστες ηλεκτροκίνητων οχημάτων, όπως επίσης και να καθοριστεί η ευρύτερη οργάνωση της αγοράς υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης και της διεπαφής της με την αγορά ηλεκτρικής ενέργειας, προκειμένου να δημιουργηθεί η αναγκαία επενδυτική εμπιστοσύνη.

Στο πλαίσιο των ανωτέρω, οι προτεινόμενες διατάξεις έχουν ως αντικείμενο την οργάνωση των δραστηριοτήτων της αγοράς ηλεκτροκίνησης, τον καθορισμό των σχέσεων μεταξύ των φορέων της αγοράς, καθώς και κάθε άλλο ζήτημα σχετικό με τη λειτουργία και τις υποχρεώσεις των φορέων και την αγορά υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης, τη θέσπιση οικονομικών-φορολογικών κινήτρων, τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, τη διαμόρφωση του πλαισίου των υποδομών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων, καθώς και λοιπά σχετικά ζητήματα τεχνικής φύσεως.

Στο ίδιο πλαίσιο, προτείνεται η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις των παρ. 2-7 του άρθρου 8 της Οδηγίας 2010/31/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/844 της 30ής Μαΐου 2018 (L156) «για την τροποποίηση της Οδηγίας 2010/31/ΕΕ για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων και της Οδηγίας 2012/27/ΕΕ για την ενεργειακή απόδοση», όπως επίσης και με την Οδηγία 2019/1161/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20<sup>ης</sup> Ιουνίου 2019 «για την τροποποίηση της Οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών» (L 188).

Ειδικότερα, αντικείμενο του παρόντος σχεδίου νόμου θα αποτελέσει:

Α. Η οργάνωση της αγοράς της ηλεκτροκίνησης και ειδικότερα ο καθορισμός των σχέσεων μεταξύ των φορέων της αγοράς, θέματα λειτουργίας τους και υποχρεώσεων αυτών έναντι των χρηστών ηλεκτρικών οχημάτων, και πρόβλεψη του μητρώου υποδομών και αγοράς ηλεκτροκίνησης.

Β. Η θέσπιση οικονομικών, αναπτυξιακών και φορολογικών κινήτρων που αφορούν στην αγορά, μίσθωση και χρήση ηλεκτρικών οχημάτων και των φορτιστών τους, αλλά και την παραγωγή, που αναμένεται να βοηθήσουν στην αύξηση της διείσδυσης των οχημάτων χαμηλών ή και μηδενικών ρύπων.

Γ. Ρυθμίσεις σχετικά με τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό των υποδομών ηλεκτροκίνησης και ειδικότερα προβλέψεις για τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και φορτιστών σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους και κτίρια.

Δ. Θέματα τεχνικής φύσεως, όπως η απλοποίηση των διαδικασιών αδειοδότησης των εγκαταστάσεων δημόσιων υποδομών φόρτισης και ηλεκτρικής διασύνδεσης με το δίκτυο διανομής ηλεκτρικής ενέργειας, η λειτουργία συνεργείων που αναλαμβάνουν επισκευές και συντηρήσεις ηλεκτρικών οχημάτων, η εκπαίδευση τεχνιτών ηλεκτρικών οχημάτων και η επέκταση του αντικειμένου της άδειάς τους.

Ε. Εναρμόνιση με την Οδηγία 2019/1161/ΕΕ για την προώθηση καθαρών και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών μέσω της θέσπισης ποσοτικών στόχων στις δημόσιες προμήθειες.

## **B. ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ**

### **Επί του άρθρου 1**

Αποτυπώνεται ο σκοπός της παρούσας νομοθετικής πρωτοβουλίας, ο οποίος είναι η διαμόρφωση ενιαίου πλαισίου για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην ελληνική επικράτεια και την κυκλοφορία των ηλεκτρικών οχημάτων στον τομέα μεταφορών. Ο στόχος αυτός έχει αποτυπωθεί στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (Β' 4893/2019), προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η εξάρτηση από το πετρέλαιο και εν γένει από τα υγρά συμβατικά καύσιμα και να περιοριστούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις στον τομέα των μεταφορών, και στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 20<sup>ης</sup> Ιουλίου 2016 σχετικά με την ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα των χαμηλών εκπομπών, σύμφωνα με την οποία τίθεται ως πρωτεύουσα σημασίας στόχος η μείωση των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων από τις μεταφορές που βλάπτουν την υγεία του πληθυσμού και το περιβάλλον, και στην οποία τονίζεται ο καθοριστικός ρόλος που μπορεί να διαδραματίσει η ηλεκτροκίνηση σε αυτή την κατεύθυνση.

## **Επί του άρθρου 2**

Παρατίθενται οι ορισμοί των εννοιών που χρησιμοποιούνται στα άρθρα του παρόντος νόμου, για την ευχερέστερη εφαρμογή των σχετικών διατάξεων. Ειδικότερα και για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, προσδιορίζονται εννοιολογικά και αποτυπώνονται οι ορισμοί για το «Ηλεκτρικό όχημα (Η/Ο)», «Αμιγώς ηλεκτρικό όχημα (Pure Electric Vehicle, PEV)», «Υβριδικό ηλεκτρικό όχημα εξωτερικής φόρτισης (Off Vehicle Charging-Hybrid Electric Vehicle, OVC-HEV)», «Υβριδικό όχημα κυψέλης καυσίμου» (Fuel Cells Hybrid Vehicle, FCHV)», «Ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση (Ηλεκτρικό ποδήλατο)», «Σημείο επαναφόρτισης», «Σημείο επαναφόρτισης κανονικής ισχύος», «Σημείο επαναφόρτισης υψηλής ισχύος», «Δημοσίως προσβάσιμο σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού», «Υπηρεσίες επαναφόρτισης Η/Ο», «Υπηρεσίες ηλεκτροκίνησης, «Χρήστης Η/Ο», «Ιδιοκτήτης υποδομών φόρτισης», «Φορέας Εκμετάλλευσης Υποδομών Φόρτισης Η/Ο (ΦΕΥΦΗΟ)», «Πάροχος Υπηρεσιών Ηλεκτροκίνησης (ΠΥΗ)», «Φορέας Διεκπεραίωσης Συναλλαγών (ΦΔΣ)», «Φορέας Σωρευτικής Εκπροσώπησης Φορτίου Η/Ο (aggregator) (ΦΟΣΕΦΗΟ)», «Εναλλακτικά καύσιμα», και «Διαχείριση ενεργού ισχύος».

Κατά τα λοιπά, ισχύουν οι ορισμοί του άρθρου 2 του ν. 4001/2011 (Α' 179), του άρθρου 2 του ν. 4439/2016 (Α' 222) και του άρθρου 2 της κοινής υπουργικής απόφασης υπ' αρ. 42863/438/2019 (Β' 2040), όπως ισχύουν.

## **Επί του άρθρου 3**

Στη χώρα μας, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να ενισχυθεί η κοινωνία με κίνητρα για την απόκτηση ηλεκτρικών οχημάτων και φορτιστών αυτών, ώστε να εισαχθεί η ηλεκτροκίνηση και να επιτραπεί μια γρήγορη και ελεγχόμενη μετάβαση στις καθαρές μεταφορές, προκειμένου να καταπολεμηθεί αποτελεσματικά το φαινόμενο της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και να συμμορφωθεί η χώρα με τις επιταγές της Ενεργειακής Ένωσης και το πλαίσιο πολιτικής για την ενέργεια και το κλίμα με ορίζοντα το 2030.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται νομοθετική εξουσιοδότηση στον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας και στον κατά περίπτωση συναρμόδιο Υπουργό για την έκδοση αποφάσεων, με τις οποίες δύνανται να προκηρύσσουν κάθε είδους δράσεις

και προγράμματα με σκοπό την προώθηση της ηλεκτροκίνησης εντός της ελληνικής επικράτειας.

Συγκεκριμένα, με τις αποφάσεις αυτές θα καθορίζονται οικονομικά κίνητρα με σκοπό τη διευκόλυνση της αγοράς φορτιστών Η/Ο και της αγοράς ή μίσθωσης όλων των κατηγοριών και τύπων οχημάτων αμιγώς ηλεκτρικών ή υβριδικών ηλεκτρικών εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 grCO<sub>2</sub>/km, όπως δικύκλων, τρικύκλων και ηλεκτρικών ποδηλάτων, καθώς και Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ και οχημάτων μικτού βάρους έως 3,5 τόνων κ.λπ., αλλά και οποιασδήποτε άλλης κατηγορίας οριστεί με τις αποφάσεις αυτές. Με τις αποφάσεις θα καθορίζονται επίσης οι όροι, προϋποθέσεις, η διάρκεια της δράσης, οι διαδικασίες αίτησης, ένταξης, υλοποίησης και ολοκλήρωσης των δράσεων αυτών, ο τρόπος απόδοσης και καταβολής των οικονομικών κινήτρων, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή τους.

Με τις ίδιες αποφάσεις δύναται να διαμορφώνεται, επιπλέον, το πλαίσιο παροχής οικονομικών κινήτρων για την αντικατάσταση κυκλοφορούντων Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ οχημάτων με καινούργια αμιγώς Η/Ο ή με υβριδικά Η/Ο εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO<sub>2</sub>/χλμ, προκειμένου να αυξηθεί το μερίδιο συμμετοχής των Η/Ο στο σύνολο του στόλου των Ε.Δ.Χ- ΤΑΞΙ, τα οποία έχουν ιδιαίτερα υψηλό μέσο όρο ηλικίας, με συνακόλουθη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης στον τομέα των επιβατικών οδικών μεταφορών.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την εφαρμογή της δράσης είναι η προηγούμενη παράδοση του προς αντικατάσταση οχήματος σε σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης ή σε σημείο συλλογής κατά την έννοια του άρθρου 2 του π.δ. 116/2004 (Α' 81).

#### **Επί του άρθρου 4**

Έως τώρα τα διοικητικά κίνητρα για την ηλεκτροκίνηση ήταν σε αρχικό στάδιο. Στην Αθήνα, τα Η/Ο και τα υβριδικά οχήματα έχουν εξαιρεθεί από τους περιορισμούς που σχετίζονται με την πρόσβαση οχημάτων στο κέντρο της πόλης στο πλαίσιο του δακτυλίου κυκλοφορίας της κοινής υπουργικής απόφασης 16229/2.5.2012. Παράλληλα, σε ορισμένες δημόσιες εγκαταστάσεις στάθμευσης, αποκλειστικοί χώροι στάθμευσης (σε κάποιες περιπτώσεις εξοπλισμένοι με σημεία φόρτισης) έχουν δεσμευτεί μόνο για Η/Ο.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις θεσπίζεται διοικητικό κίνητρο, όπως έχει εισαχθεί σε πολλά κράτη μέλη της ΕΕ, και ειδικότερα σε μεγάλους δήμους του εξωτερικού, για τη δωρεάν στάθμευση των ιδιοκτητών ηλεκτρικών οχημάτων, όπου υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης και θέσεις στάθμευσης για τους κατοίκους. Αυτά τα κίνητρα στοχεύουν στην ευνοϊκότερη αντιμετώπιση των ηλεκτρικών οχημάτων, ώστε να καταστούν πιο ελκυστικά για την ελληνική κοινωνία.

Συγκεκριμένα, προτείνεται από 1.1.2021 και για διάστημα δύο ετών, εντός των διοικητικών ορίων των ΟΤΑ Α' βαθμού, τα ηλεκτρικά οχήματα και τα Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO<sub>2</sub>/χλμ. να απαλλάσσονται από την καταβολή του τέλους στάθμευσης. Ειδικά για τις θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης Η/Ο που κατά την έναρξη ισχύος του νόμου τελούν υπό παραχώρηση, θεσπίζεται η καταβολή του αντίστοιχου αντιτίμου από πλευράς του Δήμου στον παραχωρησιούχο, το οποίο θα είναι ισόποσο με το αντίστοιχο τέλος στάθμευσης που θα καταβαλλόταν από τον δημότη στον Δήμο για την ελεγχόμενη θέση στάθμευσης συμβατικού οχήματος, ενώ για τις συμβάσεις παραχώρησης που συνάπτονται μετά την έναρξη ισχύος του νόμου, οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο εξαιρούνται από το τέλος στάθμευσης για όσο διαρκεί το παρόν μέτρο.

Για την εφαρμογή του κινήτρου, προβλέπεται ειδικό σήμα για τα οχήματα χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών, το οποίο οι ιδιοκτήτες θα προμηθεύονται από το Υπουργείο Εσωτερικών, και θα τοποθετούν επί του οχήματος σε διακριτή θέση. Τα οχήματα που θα φέρουν αυτό το σήμα θα δικαιούνται δωρεάν στάθμευση σε θέσεις στάθμευσης προορισμένες για κατοίκους και σε ελεγχόμενες θέσεις στάθμευσης εντός όλης της ελληνικής επικρατείας.

### **Επί του άρθρου 5**

Με τις προτεινόμενες διατάξεις επιδιώκεται η επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης μονάδων παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικά με αυτά, όπως μονάδες παραγωγής συσσωρευτών, φορτιστών, συναρμολόγησης τμημάτων ηλεκτρικών οχημάτων, ειδικά για τις μονάδες παραγωγής που εγκαθίστανται στην περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και στην Περιφερειακή Ενότητα Αρκαδίας της Περιφέρειας Πελοποννήσου, στο πλαίσιο της μετάβασής τους σε άλλους τομείς της οικονομίας μετά από την απολιγνιτοποίηση.

Προς αυτό τον σκοπό, προβλέπεται όπως η εκάστοτε αδειοδοτούσα αρχή προβαίνει άμεσα και κατά προτεραιότητα, χωρίς καμία καθυστέρηση, στις απαραίτητες ενέργειες για την έκδοση ή τροποποίηση άδειας εγκατάστασης και λειτουργίας μονάδας παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα που εγκαθίστανται στις περιοχές αυτές.

### **Επί του άρθρου 6**

Προτείνεται η προσθήκη παρ. 6 στο τέλος του άρθρου 58 του ν. 4172/2013, με σκοπό τη θέσπιση κινήτρου για τη δημιουργία μονάδων παραγωγής οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα, όπως μονάδες παραγωγής συσσωρευτών, φορτιστών, συναρμολόγησης τμημάτων ηλεκτρικών οχημάτων κλπ. στις Περιφερειακές Ενότητες της περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας και στην Περιφερειακή Ενότητα Αρκαδίας.

Ειδικά για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο πεδίο αυτό, ο φορολογικός συντελεστής που επιβάλλεται στα κέρδη από επιχειρηματική δραστηριότητα προτείνεται να μειωθεί κατά πέντε ποσοστιαίες μονάδες για τα κέρδη της επιχείρησης που αφορούν στην παραγωγή αυτή.

Αντίστοιχα, προτείνεται η προσθήκη παρ. 7 στο τέλος του άρθρου 58 του ν. 4172/2013, με σκοπό τη θέσπιση του ιδίου κινήτρου και για τα φυσικά πρόσωπα και τις ατομικές επιχειρήσεις που ασκούν αντίστοιχη επιχειρηματική δραστηριότητα.

Το παρόν άρθρο προτείνεται να έχει ισχύ από το φορολογικό έτος μέσα στο οποίο πραγματοποιήθηκαν για πρώτη φορά κέρδη από την παραγωγή αυτή και έως τη συμπλήρωση πέντε (5) κερδοφόρων φορολογικών ετών της ως άνω επιχείρησης.

Η προτεινόμενη διάταξη έχει εφαρμογή μόνον για τους νομούς της περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας και για τον νομό Αρκαδίας.

### **Επί του άρθρου 7**

Με σκοπό την προσέγγιση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στον αναπτυσσόμενο τομέα της ηλεκτροκίνησης ειδικά για τις περιοχές της απολιγνιτοποίησης, προτείνεται η τροποποίηση του άρθρου 24 του ν. 4172/2013, κατά τρόπο ώστε να προκύπτει έκπτωση δαπάνης προσαυξημένη κατά 15%, με αναλογική μείωση και του φορολογητέου εισοδήματος.



Το μέτρο αυτό, συνδυαστικά με τη μείωση κατά 5% του φορολογικού συντελεστή για πέντε κερδοφόρες χρήσεις, αναμένεται να αποτελέσει σημαντικό κίνητρο προσέλκυσης επενδυτικών κεφαλαίων και δημιουργίας θέσεων εργασίας στον κλάδο, δεδομένου ότι η επένδυση θα τυγχάνει φορολογικών ελαφρύνσεων για σημαντικό χρονικό διάστημα από την έναρξη παραγωγικής λειτουργίας της.

Επιπλέον, παρέχεται το κίνητρο της αύξησης των συντελεστών απόσβεσης παγίων, με αποτέλεσμα η επένδυση να αποσβέννυται σε τρία έτη, να διευκολύνεται με τον τρόπο αυτό η ρευστότητα της εταιρείας και να παράγεται θετικό λογιστικό αποτέλεσμα χρήσης.

Το μέτρο αποσκοπεί στην ενίσχυση των παραγωγικών επενδύσεων στην χώρα, και συνδέεται όχι μόνο με την αύξηση της απασχόλησης αλλά και με την ενίσχυση παραγωγικών τομέων που συνδέονται με την εξωστρέφεια, την έρευνα και καινοτομία.

#### **Επί του άρθρου 8**

Η προτεινόμενη προσθήκη του άρθρου 71ΣΤ στο ν. 4172/2013 επιχειρεί να συμπληρώσει το πλαίσιο καταπολέμησης της ανεργίας, συνεισφέροντας στην εκκίνηση της οικονομικής δραστηριότητας των συγκεκριμένων μονάδων παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα μέσω της φορολογικής διευκόλυνσης των επιχειρήσεων.

Ειδικότερα, προβλέπεται ο υπολογισμός προσαυξημένου κατά 50% του συνόλου των εργοδοτικών εισφορών (εισφορών υπέρ σύνταξης, εισφορών υπέρ υγείας κ.λπ.) και μέχρι το δεκατετραπλάσιο του κατώτατου μισθού ανά θέση εργασίας, για τις μονάδες παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα που εγκαθίστανται στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και την Περιφερειακή Ενότητα Αρκαδίας της Περιφέρειας Πελοποννήσου, με σκοπό να ενισχυθούν οι περιοχές αυτές με νέα επενδυτικά σχήματα και να στηριχθεί η τοπική κοινωνία.

Το μέτρο εφαρμόζεται έως την έναρξη της παραγωγικής τους λειτουργίας, όπως αυτή πιστοποιείται με την έκδοση της άδειας λειτουργίας της μονάδας από την αρμόδια αρχή.

Τέλος, παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας και στους κατά περίπτωση συναρμόδιους Υπουργούς και στον Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων όπως προσδιορίσουν, με απόφασή τους, τους όρους, τη διάρκεια, τις απαιτούμενες διαδικασίες και υποχρεώσεις, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή των κινήτρων που θεσπίζονται στο παρόν άρθρο και στα παραπάνω άρθρα, ήτοι για τα κίνητρα της παρ. 6 του άρθρου 58, της παρ. 7 του άρθρου 29, των παρ. 1 Α και 11 του άρθρου 24 και της παρ. 1 του άρθρου 71 Δ του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος (ν. 4172/2013), όπως το τελευταίο αυτό άρθρο τροποποιείται με την παρ. 1 του άρθρου 8.

### **Επί του άρθρου 9**

Με τις διατάξεις του άρθρου 9 προτείνεται η διεύρυνση των απαλλαγών από τον υπολογισμό του εισοδήματος παροχών προς όφελος των εργαζομένων που κάνουν χρήση εταιρικού ηλεκτρικού οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO<sub>2</sub>/χλμ. Με τον τρόπο αυτό αναμένεται να αυξηθεί εμμέσως το διαθέσιμο εισόδημα των εργαζομένων, χωρίς να προκύψει επιβάρυνση για την επιχείρηση, η οποία αντίθετα έχει όφελος, λόγω της υπερέκπτωσης που της χορηγείται ως κίνητρο. Ειδικότερα, λαμβάνοντας υπόψη τις βέλτιστες πρακτικές του ΟΟΣΑ, εξαιρείται από τον υπολογισμό του εισοδήματος από μισθωτή εργασία ενός εργαζομένου ή εταίρου ή μετόχου, η αγοραία αξία της παραχώρησης ενός οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO<sub>2</sub>/χλμ. με Λιανική Τιμή Προ Φόρων (Λ.Τ.Π.Φ.) έως 40.000 ευρώ για οποιοδήποτε χρονικό διάστημα ενός φορολογικού έτους και το υπόλοιπο της αξίας του φορολογείται με βάση την κλίμακα των περ. α'-στ' της παρ. 2 του άρθρου 13 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος.

Στόχος είναι να δοθεί κίνητρο στις επιχειρήσεις να προβούν στην απόκτηση μη ρυπογόνων οχημάτων, με σκοπό την παραχώρησή τους σε εργαζόμενους ή εταίρους ή μετόχους.

Επιπλέον, προστίθεται νέα περίπτωση ιε), σύμφωνα με την οποία θεωρείται έξοδο κίνησης η δαπάνη για τη φόρτιση ατομικού ή εταιρικού ηλεκτρικού οχήματος και συνεπώς δεν θεωρείται παροχή σε είδος και δεν φορολογείται το κόστος φόρτισης ηλεκτρικού οχήματος στις εγκαταστάσεις της εταιρείας.

Οι διατάξεις του άρθρου 14 του ν. 4172/2013, όπως τροποποιούνται με το παρόν άρθρο εφαρμόζονται για δαπάνες που πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά.

### **Επί του άρθρου 10**

Με την αντικατάσταση της περ. β' του άρθρου 22B του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος προτείνεται η χορήγηση προσαυξημένης έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδα των επιχειρήσεων για τις περιπτώσεις δαπανών μίσθωσης εταιρικών οχημάτων, πέραν της έκπτωσης της δαπάνης έκπτωσης του μισθώματος κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της, και συγκεκριμένα η αύξηση από 25% σε 50% για τα ηλεκτρικά επιβατικά οχήματα μηδενικών ρύπων και από 10% σε 30% για αυτοκίνητα χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO<sub>2</sub> /χλμ..

Με την αντικατάσταση της περίπτωσης γ) του άρθρου 22B του ΚΦΕ αυξάνεται από 30% σε 50% η έκπτωση από τα ακαθάριστα έσοδα των επιχειρήσεων για τη δαπάνη αγοράς, εγκατάστασης και λειτουργίας δημόσια προσβάσιμων σημείων φόρτισης οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO<sub>2</sub>/χλμ., πέραν της έκπτωσης της ίδιας της δαπάνης κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της. Ειδικά για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε νησιωτικούς δήμους, η προσαυξημένη έκπτωση ανέρχεται στο 70%.

Σε περιπτώσεις δαπάνης αγοράς, εγκατάστασης και λειτουργίας φορτιστών από επιχειρήσεις για αποκλειστική χρήση από τους εργαζομένους τους, η ανωτέρω προσαυξημένη έκπτωση ορίζεται στο 30%.

Επιπλέον, παρέχονται κίνητρα σε επιχειρήσεις που εγκαθιστούν δημόσιους ή μη δημόσιους φορτιστές, ιδιαίτερα σε εκείνες που δραστηριοποιούνται στα νησιά, προκειμένου να αναπτύξουν το ταχύτερο δυνατόν δίκτυο φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων, με απώτερο στόχο τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος και τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Τέλος, παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας και στους κατά περίπτωση συναρμόδιους Υπουργούς και στον Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων, όπως προσδιορίσουν, με απόφασή τους, τη διαδικασία, τους όρους, τις προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή του εν λόγω προτεινόμενου κινήτρου.

Ειδικά οι διατάξεις του δεύτερου εδαφίου της περ. γ) του άρθρου 22B του ν. 4172/2013, όπως εισάγονται με την παρ. 2 του παρόντος, εφαρμόζονται για δαπάνες που πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και από 1.1.2021 αντίστοιχα.

Με την προσθήκη της περίπτωσης δ) στο άρθρο 22B του ΚΦΕ χορηγείται προσαυξημένη έκπτωση 50% από τα ακαθάριστα έσοδα των επιχειρήσεων για τις περιπτώσεις δαπάνης αγοράς ελαφρού επαγγελματικού (κατηγορίας N1 μέχρι 3,5 τόνους μικό βάρους) ηλεκτρικού οχήματος μηδενικών ρύπων πέραν της έκπτωσης της δαπάνης έκπτωσης του μισθώματος κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της. Η προσαυξημένη έκπτωση ανέρχεται στο 30% στη περίπτωση που το όχημα είναι χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO<sub>2</sub> /χλμ..

### **Επί του άρθρου 11**

Με την αντικατάσταση της παραγράφου 4 του ν. 4172/2013 εισάγεται από 1.1.2020 νέος αυξημένος συντελεστής φορολογικής απόσβεσης 100% για τις κατασκευές και εγκαταστάσεις φόρτισης μη ρυπογόνων οχημάτων, με σκοπό να επιταχυνθεί η ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης. Επιπλέον, αυξάνονται οι ετήσιοι συντελεστές φορολογικής απόσβεσης, από 25% σε 50% για οχήματα μηδενικών ρύπων και από 10% σε 25% για οχήματα χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO<sub>2</sub>/χλμ..

Επιπλέον, από 1.1.2020 αυξάνεται από 25% σε 50% η προσαυξημένη έκπτωση που χορηγείται στις επιχειρήσεις για τη δαπάνη αγοράς ηλεκτρικού οχήματος μηδενικών ρύπων και λιανικής τιμής προ φόρων έως 40.000 ευρώ, πέραν της έκπτωσης της ίδιας της δαπάνης κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της. Το ύψος της προσαυξημένης έκπτωσης ανέρχεται στο 25% για το υπερβάλλον του ανωτέρου ορίου ποσόν. Τα ανωτέρω ποσοστά ανέρχονται σε 30% και 15% όταν η δαπάνη αφορά σε όχημα χαμηλών ρύπων 50 γρ. CO<sub>2</sub>/χλμ.. Το κίνητρο αυτό δίνεται, προκειμένου να ενισχυθεί η αγορά μη ρυπογόνων οχημάτων.

Η παράγραφος 4 του άρθρου 24 του ν. 4172/2013, όπως τροποποιείται με το παρόν άρθρο, εφαρμόζεται για δαπάνες που πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά.

Ειδικά για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των «καθαρών» μετακινήσεων στα νησιά, από 1.1.2020 έως 31.12.2020 η ανωτέρω προσαυξημένη έκπτωση για δαπάνη

απόσβεσης εταιρικού επιβατικού ηλεκτρικού αυτοκινήτου μηδενικών ρύπων και λιανικής τιμής προ φόρων έως 40.000 ευρώ, ανέρχεται στο 75% και στο 35% για το υπερβάλλον ποσόν. Για τα εταιρικά επιβατικά οχήματα χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO<sub>2</sub>/χλμ., οι προσαυξημένες εκπτώσεις ανέρχονται στο 35% και 20% αντίστοιχα.

Όσον αφορά τις ενισχύσεις, παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας και στους κατά περίπτωση συναρμόδιους Υπουργούς και στον Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων όπως με απόφαση τους προσδιορίσουν τη διαδικασία, τους όρους, τη διάρκεια, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή του κινήτρου αυτού.

### **Επί του άρθρου 12**

Με τη διάταξη του εν λόγω άρθρου προτείνεται η εξαίρεση της δαπάνης αγοράς επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης μηδενικών ρύπων από τον υπολογισμό της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης και της δαπάνης απόκτησης περιουσιακών στοιχείων, διασφαλίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη μη εφαρμογή του εναλλακτικού τρόπου προσδιορισμού της ελάχιστης φορολογίας στα αγαθά αυτά.

### **Επί του άρθρου 13**

Με τις διατάξεις του προτεινόμενου άρθρου οργανώνεται η αγορά φόρτισης των Ηλεκτρικών Οχημάτων (Η/Ο), ιδίως η αγορά των Φορέων Εκμετάλλευσης Υποδομών Φόρτισης Η/Ο (Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο.), με σκοπό τη δημιουργία ενός σύγχρονου, ολοκληρωμένου και διαφανούς πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση. Η ορθή και έγκαιρη ανάπτυξη της αγοράς φόρτισης Η/Ο αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση, προκειμένου να επιτευχθεί ο διακηρυγμένος στόχος της Πολιτείας για ταχεία ανάπτυξη καθαρών μεταφορών και απανθρακοποίηση του ενεργειακού μείγματος της χώρας.

Η νέα αυτή αγορά και οι φορείς ανάπτυξης και διαχείρισης των υποδομών και παροχής των σχετικών υπηρεσιών είναι διακριτοί από τους φορείς της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας και τους συμμετέχοντες σε αυτή, αλλά προφανώς υπάρχει διεπαφή με αυτούς για την προμήθεια ηλεκτρικής ενέργειας που είναι απαραίτητη για τη λειτουργία των υποδομών.

Στις προτεινόμενες παραγράφους του παρόντος τροποποιείται το άρθρο 134B του ν. 4001/2011, ώστε να καθορίζονται ευκρινώς και ρητώς οι βασικοί όροι

δραστηριοποίησης των Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., οι οποίοι εξαιρούνται από την υποχρέωση λήψης άδειας προμήθειας ή εμπορίας ηλεκτρικής ενέργειας, κατά την παράγραφο 2 του άρθρου 134 του ν. 4001/2011, όπως ισχύει.

Σύμφωνα με τις προτεινόμενες διατάξεις, ο Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. παρέχει υπηρεσίες επαναφόρτισης μεμονωμένα (ad hoc) σε μη συμβεβλημένους με αυτόν χρήστες Η/Ο με άμεση τιμολόγηση αυτών, σε χρήστες Η/Ο συμβεβλημένους με τον Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., καθώς και σε χρήστες Η/Ο συμβεβλημένους με άλλους Παρόχους Υπηρεσιών Ηλεκτροκίνησης (Π.Υ.Η.). Στην τελευταία περίπτωση, η αναγκαία διαλειτουργικότητα επιτυγχάνεται μέσω Φορέων Διεκπεραίωσης Συναλλαγών (Φ.Δ.Σ.) ή μέσω διμερών συμβάσεων μεταξύ φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης.

Βασική υποχρέωση των Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. είναι να λειτουργούν ηλεκτρονικές πλατφόρμες για την εποπτεία και τον έλεγχο των υποδομών επαναφόρτισης και πληροφοριακά συστήματα διαχείρισης των συλλεγόμενων πληροφοριών.

Ορίζονται περαιτέρω οι Φορείς Σωρευτικής Εκπροσώπησης Φορτίου Η/Ο (Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο.), οι οποίοι αξιοποιούν δυνατότητες διαχείρισης του φορτίου των Η/Ο μέσω συστημάτων απομακρυσμένης εποπτείας και ελέγχου των υποδομών φόρτισης που εκπροσωπούν, ώστε να εκπροσωπείται το φορτίο Η/Ο στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας. Οι υποχρεώσεις και η λειτουργία των Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο. καθορίζονται στις διατάξεις των Κανονισμών Αγοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας, όπως προβλέπονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 18 του ν. 4425/2016 (Α' 185), όπως ισχύει, στο μέτρο που λειτουργούν ως Φορείς Σωρευτικής Εκπροσώπησης.

Οι Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο. δύνανται να συμβάλλονται με φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης (Π.Υ.Η. και Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο.), ή και απευθείας με χρήστες Η/Ο μη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών φόρτισης, ώστε να διασφαλίσουν τη δυνατότητα διαχείρισης του φορτίου των συνδεδεμένων στο δίκτυο Η/Ο, το οποίο εκπροσωπούν. Ακόμα, ορίζονται ο Πάροχος Υπηρεσιών Ηλεκτροκίνησης (Π.Υ.Η.) και οι υπηρεσίες που αυτός παρέχει στην αγορά Ηλεκτροκίνησης. Αυτός διατηρεί συμβατική σχέση τόσο με τους συνεργαζόμενους Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. όσο με τους χρήστες Η/Ο, βάσει της οποίας καθορίζονται ο τρόπος τιμολόγησης των υπηρεσιών επαναφόρτισης, οι τιμές χρέωσης και οι μέθοδοι ταυτοποίησης και πληρωμής.

Περαιτέρω, ορίζεται ο ρόλος του Φορέα Διεκπεραίωσης Συναλλαγών (Φ.Δ.Σ.), ο οποίος διευκολύνει την ανταλλαγή στοιχείων και τη διεκπεραίωση οικονομικών

συναλλαγών μεταξύ φορέων της αγοράς, συμβεβλημένων ή μη μεταξύ τους. Ο Φ.Δ.Σ. αναπτύσσει και λειτουργεί ηλεκτρονική πλατφόρμα για την ανταλλαγή δεδομένων, σε πραγματικό χρόνο ή/και βάσει προγραμματισμού μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων, που απαιτούνται για την υποστήριξη της απρόσκοπτης παροχής υπηρεσιών από υποδομές οποιουδήποτε Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., για λογαριασμό οποιουδήποτε Π.Υ.Η., σε συμβεβλημένους με τον τελευταίο χρήστες Η/Ο (περιαγωγή υπηρεσιών επαναφόρτισης).

Τέλος, καθορίζεται ρητά ο ρόλος του διαχειριστή του δικτύου διανομής ηλεκτρικής ενέργειας και προβλέπεται η υποχρέωσή του να συνεργάζεται κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις με κάθε επιχείρηση η οποία έχει στην ιδιοκτησία της, αναπτύσσει, λειτουργεί ή διαχειρίζεται σημεία επαναφόρτισης για Η/Ο, όσον αφορά, μεταξύ άλλων, τη σύνδεση με το δίκτυο διανομής.

Αρμόδιο για την οργάνωση και εποπτεία της αγοράς ηλεκτροκίνησης είναι το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, σε συνεργασία με τη Ρ.Α.Ε. για θέματα αρμοδιότητάς της, το οποίο ελέγχει και την ελεύθερη και ισότιμη πρόσβαση των φορέων της αγοράς σε αυτήν.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση απόφασης με την οποία θα ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα σχετικά με την οργάνωση, την μέθοδο και διαδικασία εποπτείας της αγοράς ηλεκτροκίνησης και τις διαδικασίες διεξαγωγής του ελέγχου των φορέων αυτής, όπως και κάθε ειδικότερο θέμα για την οργάνωση και τον έλεγχο των φορέων, συμπεριλαμβανομένων θεμάτων σχετικών με την επιβολή κυρώσεων ή προστίμων και ορίζεται το πλαίσιο των προστίμων μεταξύ χιλίων και πενήντα χιλιάδων ευρώ.

#### **Επί του άρθρου 14**

Η προτεινόμενη διάταξη αποσκοπεί στη δημιουργία Μητρώου Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης (Μ.Υ.Φ.Α.Η.), στο οποίο εγγράφονται υποχρεωτικά όλοι οι Φορείς Εκμετάλλευσης Υποδομών Φόρτισης Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., οι Πάροχοι Υπηρεσιών Ηλεκτροκίνησης (Π.Υ.Η.), οι Φορείς Διεκπεραίωσης Συναλλαγών (Φ.Δ.Σ.), οι Φορείς Σωρευτικής Εκπροσώπησης Φορτίου Η/Ο (Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο.) και τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία φόρτισης.

Η ίδρυση του Μητρώου αποσκοπεί στην ενημέρωση των χρηστών σχετικά με την πρόσβαση και την επαναφόρτιση σε πραγματικό χρόνο, καθώς και στην αναγνώριση, εποπτεία και τον έλεγχο των ανωτέρω φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης.

Η αναγνώριση των φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης πραγματοποιείται με απόδοση μοναδικών κωδικών σε αυτούς. Με αυτόν τον τρόπο δημιουργείται μια κεντρική ηλεκτρονική βάση δεδομένων, στην οποία θα συλλέγονται δεδομένα από τους φορείς και θα αποστέλλονται στους χρήστες σε πραγματικό χρόνο, θα αναγνωρίζονται οι φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης και θα εποπτεύεται η ομαλή λειτουργία των υποδομών φόρτισης.

Η θέσπιση του Μητρώου εκτιμάται ότι θα επηρεάσει θετικά την αγορά αλλά και το σύνολο της κοινωνίας καθώς:

- χαρτογραφείται η αγορά της Ηλεκτροκίνησης, καθιστώντας ευχερέστερη την παρακολούθησή της,
- οι πολίτες λαμβάνουν άμεσες και έγκυρες πληροφορίες για τα σημεία επαναφόρτισης,
- προωθούνται οι καθαρές μεταφορές και βελτιώνεται η ποιότητα ζωής των πολιτών.

Η υπηρεσία που είναι αρμόδια για την εφαρμογή και την τήρηση του Μ.Υ.Φ.Α.Η. είναι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

### **Επί του άρθρου 15**

Με την προτεινόμενη διάταξη καθορίζονται τα δεδομένα που θα αποστέλλονται στο Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης (Μ.Υ.Φ.Α.Η.) από τους φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης, καθώς και ο τρόπος διαχείρισής τους, με σκοπό την ενημέρωση των χρηστών σε πραγματικό χρόνο σχετικά με την πρόσβαση σε σημεία επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στη χώρα.

Τα στοιχεία αυτά διατίθενται δημόσια, τόσο απευθείας σε χρήστες Η/Ο, αλλά κυρίως στους φορείς που παρέχουν υπηρεσίες ηλεκτροκίνησης, προς ανάπτυξη και βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών προς τους χρήστες Η/Ο (πλοήγηση σε διαθέσιμο σημείο φόρτισης, κράτηση θέσης, σύγκριση τιμών). Ο χρήστης/οδηγός μέσω του Μ.Υ.Φ.Α.Η. θα έχει στη διάθεσή του όλες τις απαραίτητες πληροφορίες που θα τον ενημερώνουν για το κόστος φόρτισης και θα τον διευκολύνουν στη χρήση και



επαναφόρτιση του ηλεκτρικού οχήματος στα δημοσίως προσβάσιμα σημεία φόρτισης.

Με αυτόν τον τρόπο εκπληρώνεται η ενωσιακή υποχρέωση για την ενημέρωση των χρηστών των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, που ορίζεται στην παρ. 7 του άρθρου 7 της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ, εποπτεύεται η λειτουργία των υποδομών φόρτισης και παράλληλα καθίσταται ελκυστικότερη η ηλεκτροκίνηση, ενώ με αυτόν τον τρόπο προωθούνται οι καθαρές μεταφορές.

Τέλος, προβλέπονται εξουσιοδοτικές διατάξεις για την έκδοση υπουργικών αποφάσεων, με τις οποίες θα μπορούν να επανακαθορίζονται τα στατικά, δυναμικά και απολογιστικά/λειτουργικά δεδομένα που θα αποστέλλονται στο Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης, καθιστώντας το Μ.Υ.Φ.Α.Η. περισσότερο λειτουργικό και ευέλικτο στις νέες απαιτήσεις, αλλά και να επανακαθορίζονται τα δικαιώματα πρόσβασης σε αυτό για εποπτικούς και στατιστικούς λόγους.

#### **Επί του άρθρου 16**

Με τις προτεινόμενες διατάξεις καθορίζονται θέματα τιμολόγησης των υπηρεσιών επαναφόρτισης, συμπεριλαμβανομένων των μεθόδων τιμολόγησης και των όρων χρέωσης των χρηστών ηλεκτρικών οχημάτων στη βάση της ελεύθερης τιμολόγησης και της διαφάνειας τιμών και χρεώσεων προς όφελος του χρήστη ηλεκτρικού οχήματος. Στο πλαίσιο αυτό, θεσπίζεται η υποχρέωση γνωστοποίησης των χρεώσεων του καταναλωτή που προέρχεται για μεμονωμένη φόρτιση πριν από τη διαδικασία φόρτισης του οχήματος, χωρίς την υποχρέωση συμβολαίου με τον οικείο προμηθευτή, σε όλες τις δημοσίως προσβάσιμες υποδομές φόρτισης.

Οι φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις ισχύουσες διατάξεις περί διαφάνειας τιμών και χρεώσεων .

#### **Επί του άρθρου 17**

Με τις προτεινόμενες διατάξεις θεσπίζεται μηχανισμός ανάπτυξης των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, καθώς και της παρακολούθησης αυτού, στη βάση του Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση και των Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων που καταρτίζονται από τους δήμους της χώρας.

Η ανάπτυξη των δημοσίων υποδομών φόρτισης βασίζεται στο ανταγωνιστικό μοντέλο της αγοράς, η εφαρμογή του οποίου συνιστάται από την Ευρωπαϊκή Ένωση σε όλα τα κείμενα πολιτικής για την ηλεκτροκίνηση και το οποίο έχει πλέον επικρατήσει στη συντριπτική πλειονότητα των κρατών-μελών, αλλά και διεθνώς. Σύμφωνα με το μοντέλο αυτό, η ανάπτυξη και διαχείριση δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης, καθώς και η παροχή υπηρεσιών στο πεδίο της ηλεκτροκίνησης, αποτελούν ανταγωνιστικές δραστηριότητες, οι οποίες μπορούν να αναλαμβάνονται από οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο πρόσωπο ή φορέα.

Η ανάπτυξη των υποδομών σε επίπεδο ΟΤΑ μπορεί επίσης να γίνει και με ανοιχτές διαγωνιστικές διαδικασίες, δηλαδή με πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος προς την αγορά να αναλάβει την ανάπτυξη, διαχείριση και λειτουργία υποδομών φόρτισης σε συγκεκριμένα σημεία. Για την καθοδήγηση των δήμων προς τον σκοπό αυτό, προβλέπεται ότι το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας θα εκδώσει προδιαγραφές για την κατάρτιση της πρόσκλησής αυτής, ενώ ήδη στο νόμο προβλέπονται υποχρεωτικά και δυνητικά κριτήρια αξιολόγησης, όπως, εκτός από το κόστος, η λειτουργική διαθεσιμότητα, η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών κ.λπ..

Επιπλέον, προβλέπεται η ετήσια αξιολόγηση της ανάπτυξης των σημείων επαναφόρτισης ώστε, εφόσον διαπιστωθεί υστέρηση, να λαμβάνονται μέτρα και δράσεις για την περαιτέρω ανάπτυξή τους.

Συγκεκριμένα, παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας και στον κατά περίπτωση αρμόδιο Υπουργό όπως, σε περίπτωση που κριθεί απαραίτητο, προβλέψουν μέτρα και δράσεις για την ενίσχυση της επάρκειας των υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, τη διάρκεια αυτών, τις διαδικασίες υλοποίησης των μέτρων και ολοκλήρωσης αυτών, τους όρους, προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή τους.

Τέλος, προς επίλυση ζητημάτων ανεπάρκειας υποδομών φόρτισης Η/Ο σε τοπικό ή τομεακό επίπεδο παρά τις ανωτέρω προβλέψεις, παρέχεται η δυνατότητα στο ίδιο το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας να διεξάγει ανοιχτές διαγωνιστικές διαδικασίες, σε περίπτωση που κριθεί αναγκαίο, για την ανάδειξη των επενδυτών που θα αναπτύξουν, διαχειριστούν και λειτουργήσουν σημεία επαναφόρτισης για

Η/Ο στις γεωγραφικές ενότητες ή στους τομείς όπου παρατηρείται υστέρηση υποδομών.

### **Επί του άρθρου 18**

Με τις προτεινόμενες διατάξεις προβλέπεται η κατάρτιση «Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)» από τους δήμους, με άλλα λόγια, η εκπόνηση προγραμμάτων χωροθέτησης επαρκούς αριθμού κανονικής ή/και υψηλής ισχύος σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων. Ειδικά οι δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, οι μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί δήμοι, οι δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και οι μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί δήμοι, σύμφωνα με το άρθρο 2Α του ν. 3852/2010 (Α' 87) εκπονούν υποχρεωτικά Σ.Φ.Η.Ο. έως την 31η Μαρτίου 2021.

Προκειμένου να καλυφθούν ολιστικά τα ζητήματα χωροθέτησης και να γίνει ομαλά η ανάπτυξη της χωροθέτησης στάθμευσης των ηλεκτρικών οχημάτων και εγκατάστασης των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο, με το σχέδιο νόμου προβλέπεται το ελάχιστο περιεχόμενο των Σ.Φ.Η.Ο., για να καλύπτονται οπωσδήποτε συγκεκριμένες ανάγκες (π.χ. χωροθέτηση θέσεων σε τερματικούς σταθμούς και σημεία δημοτικών και αστικών συγκοινωνιών, χώρους στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας, πιάτσες ΤΑΞΙ, θέσεις ΑμεΑ). Περαιτέρω, ορίζονται ελάχιστα όρια αριθμού σημείων επαναφόρτισης Η/Ο, αναλογικά με τον πληθυσμό των δήμων, αλλά και ειδικά όρια σε συγκεκριμένα σημεία ιδιαίτερου ενδιαφέροντος, όπως στις πιάτσες Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ και σε θέσεις ΑμεΑ.

Επιπροσθέτως, προς τον σκοπό της συνολικής ρύθμισης των προϋποθέσεων και προδιαγραφών των Σ.Φ.Η.Ο., παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ώστε, με απόφασή του, να μπορεί να καθορίζεται κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή αυτών.

Τέλος, για την ελάφρυνση του βάρους των Δήμων προτείνεται η δυνητική χρηματοδότηση των Σ.Φ.Η.Ο. από τους πόρους του Πράσινου Ταμείου, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3889/2010 (Α' 182).

### **Επί του άρθρου 19**

Με τις προτεινόμενες διατάξεις ρυθμίζονται θέματα χωροθέτησης των ειδικά καθοριζόμενων κατά την κείμενη νομοθεσία χώρων στάσης ή στάθμευσης (πιάτσες) των Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ αυτοκινήτων προς εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, σε έδρες - διοικητικές μονάδες της χώρας όπου κυκλοφορούν αμιγώς ηλεκτρικά ή plug-in υβριδικά Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ οχήματα.

Ειδικότερα, με την παρ. 1 προβλέπεται η δυνατότητα να καθορίζονται χώροι στάσης-στάθμευσης (πιάτσες) όπου θα προσέρχονται μόνον Η/Ο και στους οποίους θα εγκατασταθούν κατάλληλες υποδομές φόρτισης, ώστε οι οδηγοί αυτών να δύνανται, κατά την αναμονή επιβατών, να κάνουν χρήση των υπηρεσιών επαναφόρτισης.

Σε ό,τι αφορά τις πιάτσες, όπου επιτρέπεται η στάση ή στάθμευση Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ κάθε πηγής ενέργειας (μικτής χρήσης), θεσπίζεται συγκεκριμένο κριτήριο για τον προσδιορισμό του αριθμού των ειδικών θέσεων, όπου θα προσεγγίζουν, σύμφωνα με τη σειρά προσέλευσής τους, για στάση ή στάθμευση τα Η/Ο Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκίνητα (1 στις 5 θέσεις).

### **Επί του άρθρου 20**

Με τις προτεινόμενες διατάξεις καθορίζονται τα ελάχιστα όρια θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε θέσεις ΑμεΑ, με σκοπό την εξυπηρέτηση αποκλειστικά από ΑμεΑ και την ομαλή συνολική μετάβαση του πληθυσμού στην ηλεκτροκίνηση. Οι προτεινόμενες διατάξεις εντάσσονται στην προσπάθεια της Πολιτείας για κοινωνική ένταξη και ποιοτική αναβάθμιση της ζωής των ατόμων με αναπηρία ως συνταγματικά κατοχυρωμένη υποχρέωσή της.

### **Επί του άρθρου 21**

Με την προτεινόμενη ρύθμιση καθορίζεται ο τρόπος σήμανσης θέσεων στάθμευσης και των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο. Πιο συγκεκριμένα, οι θέσεις και τα σημεία αυτά σημαίνονται με τις πινακίδες οδικής σήμανσης του άρθρου 4 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α' 57), τόσο για την πληροφόρηση των οδηγών των Η/Ο για τους χώρους όπου μπορούν να σταθμεύουν για τη φόρτιση των οχημάτων τους, όσο και για να αποτρέπονται οι οδηγοί των λοιπών οχημάτων (μη Η/Ο) από το να σταθμεύουν στους χώρους αυτούς. Το πλαίσιο κυρώσεων για τους οδηγούς των μη

Η/Ο που χρησιμοποιούν τα σημεία ή τους χώρους αυτούς για στάθμευση καθορίζεται από το άρθρο 4 και τα άρθρα 103 και 104 του ΚΟΚ.

### **Επί του άρθρου 22**

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου παρέχεται εξουσιοδότηση για έκδοση απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας ή κοινών αποφάσεων των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Πολιτισμού και Αθλητισμού, με σκοπό να ρυθμιστούν, αντίστοιχα, χωροθετήσεις θέσεων στάθμευσης Η/Ο και η εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε παραδοσιακούς οικισμούς και σε διατηρητέα κτίρια καθώς και σε ιστορικούς τόπους, σε αρχαιολογικούς χώρους ή στο άμεσο περιβάλλον μνημείων που προστατεύονται με τις διατάξεις του ν. 3028/2002 (Α' 153), και σε Μνημεία Παγκόσμιας Κληρονομιάς ή σε τμήματα πόλεων ή οικισμών που έχουν χαρακτηριστεί ως ιστορικά διατηρητέα μνημεία.

### **Επί του άρθρου 23**

Με την προτεινόμενη ρύθμιση ενσωματώνονται οι διατάξεις των παρ. 2, 3, 4, 5 και 6 του άρθρου 8 της Οδηγίας 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Μαΐου 2010 για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (ΕΛ L 153/13), όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2018 ( ΕΛ L156/75), όσον αφορά στα νέα κτίρια.

Σημειώνεται ότι για την εφαρμογή του παρόντος ως «νέα» κτίρια νοούνται τα κτίρια των οποίων το αίτημα για έκδοση οικοδομικής άδειας υποβάλλεται από την 1<sup>η</sup> Μαρτίου 2021 και μετά.

Ειδικότερα, στις περιπτώσεις των νέων κτιρίων θεσπίζονται υποχρεώσεις εγκατάστασης κατάλληλης ηλεκτρολογικής υποδομής συστημάτων καλωδίωσης - όδευσης, δηλαδή σωληνώσεων, οχετών, καναλιών κ.λπ. για τη διέλευση ηλεκτρικών καλωδίων, ώστε να δημιουργηθούν οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη των υποδομών της ηλεκτροκίνησης και να καλυφθεί η ανάγκη που θα δημιουργηθεί στο εγγύς μέλλον.

Προβλέπεται συγκεκριμένα για τα νέα κτίρια με αποκλειστική χρήση κατοικίας και με περισσότερες από δέκα θέσεις στάθμευσης η τοποθέτηση ηλεκτρολογικής υποδομής

καλωδίωσης, δηλαδή σωληνώσεων, οχετών, καναλιών κ.λπ. για τη διέλευση ηλεκτρικών καλωδίων, ώστε να καθίσταται δυνατή σε μεταγενέστερο στάδιο η εγκατάσταση σημείου επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε όλες τις θέσεις στάθμευσης οχημάτων. Από την άλλη πλευρά, σε νέα κτίρια που δεν προορίζονται αποκλειστικά για κατοικία, τα οποία διαθέτουν περισσότερες από δέκα θέσεις στάθμευσης, προβλέπεται η εγκατάσταση κατάλληλης ηλεκτρολογική υποδομή συστημάτων καλωδίωσης, ώστε κατ' ελάχιστο μία θέση ανά πέντε θέσεις στάθμευσης να μπορεί σε μεταγενέστερο στάδιο να εφοδιαστεί με σημείο επαναφόρτισης Η/Ο. Ορίζεται ότι στις περιπτώσεις νέων κτίριων με μικτές χρήσεις (χρήση κατοικίας και άλλες χρήσεις), για τον υπολογισμό του αριθμού των απαιτούμενων θέσεων τοποθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο, εφαρμόζονται τα προαναφερόμενα ανά χρήση.

Σε αυτό το πλαίσιο προβλέπεται και η τοποθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε κοινόχρηστη θέση στάθμευσης, για την ολιστική προσέγγιση των δυνατοτήτων που θα έχουν οι ιδιοκτήτες. Η κοινόχρηστη θέση στάθμευσης για φόρτιση επισημαίνεται με σχετική διαγράμμιση και δεν πρέπει να παρεμποδίζει τους ελιγμούς και τη στάθμευση των οχημάτων ή την κίνηση των χρηστών/πεζών.

#### **Επί του άρθρου 24**

Με τις προτεινόμενες διατάξεις ενσωματώνονται οι διατάξεις των παρ. 2, 3, 4, 5 και 6 του άρθρου 8 της Οδηγίας 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Μαΐου 2010 για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (ΕΛ L 153/13), όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2018 ( ΕΛ L156/75), όσον αφορά στα υφιστάμενα κτίρια. Ως «υφιστάμενα κτίρια» για τους σκοπούς εφαρμογής του παρόντος νοούνται τα κτίρια των οποίων το αίτημα για έκδοση οικοδομικής άδειας θα υποβληθεί έως την 1<sup>η</sup> Μαρτίου 2021.

Προς τον σκοπό της ομαλής χωροθέτησης των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα κτίρια και της στάθμισης των συμφερόντων όλων των ιδιοκτητών, προτείνονται ρυθμίσεις που κινούνται μέσα στις δυνατότητες των ιδιοκτητών για εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και προβλέπεται η διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί, σε περίπτωση που ένας ή περισσότεροι ιδιοκτήτες ή

δικαιούχοι χρήσης θέσης στάθμευσης επιθυμούν να εγκαταστήσουν σημείο επαναφόρτισης Η/Ο.

Προβλέπεται, λοιπόν, στα υφιστάμενα κτίρια η δυνατότητα τοποθέτησης ξεχωριστής κοινόχρηστης παροχής, καθώς και η εγκατάσταση υποδομής καλωδίωσης και η εγκατάσταση και λειτουργία σημείου επαναφόρτισης Η/Ο σε θέση στάθμευσης ιδιοκτήτη ή δικαιούχου αποκλειστικής χρήσης χώρου στάθμευσης, με αποκλειστική δαπάνη, ευθύνη και επιμέλεια αυτού. Προβλέπεται ρητά η διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί από τον ιδιοκτήτη ή δικαιούχο θέσης στάθμευσης για την εγκατάσταση σημείου επαναφόρτισης Η/Ο, με σκοπό την ασφαλή και σύννομη τοποθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα κτίρια.

Περαιτέρω, τίθεται υποχρεωτικός ελάχιστος αριθμός θέσεων στάθμευσης με σημείο επαναφόρτισης για τα υφιστάμενα κτίρια που δεν προορίζονται για κατοικία και διαθέτουν περισσότερες των είκοσι θέσεων στάθμευσης οχημάτων, ήτοι η εγκατάσταση κατ' ελάχιστον μίας θέσης στάθμευσης με σημείο επαναφόρτισης Η/Ο ανά είκοσι θέσεις στάθμευσης. Η συμμόρφωση με το ανωτέρω όριο συντελείται έως την 1η Ιανουαρίου 2023.

### **Επί του άρθρου 25**

Με τις διατάξεις του παρόντος τίθενται ειδικές υποχρεώσεις για το Δημόσιο και τους φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα, ώστε να αποτελέσουν παράδειγμα στο δρόμο προς την ηλεκτρική μετάβαση.

Σε αυτό το πνεύμα θεσπίζεται η υποχρεωτική χωροθέτηση, εγκατάσταση και λειτουργία ελάχιστου αριθμού υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο στους χώρους στάθμευσης οχημάτων (είτε κλειστούς είτε ανοιχτούς), όπου στεγάζονται οι υπηρεσίες τους και όπου προβλέπεται ή έχει προβλεφθεί η λειτουργία ή κατασκευή χώρων στάθμευσης κοινής χρήσης, με τους ίδιους όρους που ανωτέρω προβλέπονται για τα νέα και τα υφιστάμενα κτίρια.

Η συμμόρφωση με την προτεινόμενη ρύθμιση θα πρέπει να έχει συντελεσθεί ένα χρόνο νωρίτερα από τον ιδιωτικό τομέα, ήτοι έως την 1η Ιανουαρίου 2022.

### **Επί του άρθρου 26**

Με την προτεινόμενη ρύθμιση συμπληρώνεται και ολοκληρώνεται το πλαίσιο των εγκαταστάσεων σε υφιστάμενα κτίρια, σε εναρμόνιση με τις διατάξεις της παρ. 7 του άρθρου 8 της Οδηγίας 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Μαΐου 2010 για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (ΕΛ L 153/13), όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2018 ( ΕΛ L156/75).

Πρόκειται για ρυθμίσεις που καθιστούν πιο απλές τις διαδικασίες εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα κτίρια και αφορούν στις προϋποθέσεις για την έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας, την υπεύθυνη δήλωση του εγκαταστάτη, τον φάκελο και τις σχετικές γνωστοποιήσεις, αλλά και τα σχετικά με τη σύνδεση στο δίκτυο.

Ειδικότερα, προβλέπεται ότι σε υφιστάμενα κτίρια, για τη σύνδεση των οποίων δεν είναι απαραίτητη η εγκατάσταση νέου μετασχηματιστή (Μ/Σ) ΜΤ/ΧΤ στην εσωτερική ηλεκτρική εγκατάσταση, δεν απαιτείται η έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας. Η διαδικασία περαιούται με τη συμπλήρωση του εντύπου της αίτησης/ενημέρωσης προς τον ΔΕΔΔΗΕ ΑΕ, η οποία συνοδεύεται από την υπεύθυνη δήλωση εγκαταστάτη. Αντίθετα, όταν κρίνεται απαραίτητη η εγκατάσταση νέου μετασχηματιστή, απαιτείται η έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας. Τέλος, προβλέπεται ότι σε όλους τους στεγασμένους κλειστούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων που διαθέτουν ένα ή περισσότερα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο λαμβάνονται μέτρα πυρασφάλειας.

### **Επί του άρθρου 27**

Με την προτεινόμενη προσθήκη περίπτωσης κβ) στη παρ. 1 του άρθρου 30 του ν. 4495/2017, εξαιρούνται από την έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας οι κατασκευές για εγκατάσταση και τοποθέτηση συσκευών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στην περίπτωση που δεν απαιτείται η εγκατάσταση νέου μετασχηματιστή Μέσης Τάσης (ΜΤ/ΧΤ). Με τη διάταξη αυτή απλοποιείται και συνεπώς επιταχύνεται η διαδικασία εγκατάστασης υποδομών επαναφόρτισης, με στόχο την ταχεία ανάπτυξη των σημείων επαναφόρτισης για την εξυπηρέτηση των χρηστών ηλεκτρικών οχημάτων.

### **Επί του άρθρου 28**



Με την προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπεται σε όλες τις περιπτώσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε κλειστούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων να τοποθετούνται κατ' ελάχιστον ένας (1) πυροσβεστήρας διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) κατασβεστικής ικανότητας τουλάχιστον 55B ανά τρία (3) σημεία επαναφόρτισης Η/Ο, με σκοπό την τήρηση ασφαλών προδιαγραφών. Η συγκεκριμένη διάταξη συμπεριλαμβάνει όλους τους κλειστούς χώρους στάθμευσης, ανεξαρτήτως επιφάνειας. Κατά τα λοιπά, ισχύουν τα οριζόμενα στην κείμενη νομοθεσία πυροπροστασίας για την οποιαδήποτε κατά περίπτωση χρήση του κτιρίου. Επιπλέον, με τις διατάξεις της παρ. 2 ορίζεται ότι οι χώροι φόρτισης Η/Ο δεν συμπεριλαμβάνονται στους χώρους Κατηγορίας Β του π.δ. 41/2018 (Α' 80), με σκοπό την απλοποίηση των διαδικασιών τοποθέτησης υποδομών φόρτισης Η/Ο.

### **Επί του άρθρου 29**

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου τίθενται εγγυήσεις για την τήρηση τεχνικών προδιαγραφών και, συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι οι εγκαταστάσεις τροφοδοσίας των ηλεκτρικών οχημάτων (Η/Ο) οφείλουν να σχεδιάζονται και να λειτουργούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις και προδιαγραφές που ορίζει το Ελληνικό Πρότυπο ΕΛΟΤ 60364 "Απαιτήσεις για ηλεκτρικές εγκαταστάσεις", , όπως αναρτώνται στην τράπεζα προτύπων (ιστοσελίδα) του ΕΛΟΤ και διατίθενται προς πώληση κάθε φορά προς τον σκοπό της ασφαλούς ανάπτυξης των απαραίτητων εγκαταστάσεων τροφοδοσίας Η/Ο.

### **Επί του άρθρου 30**

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου επιδιώκεται η απρόσκοπτη λειτουργία των υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, με την ενημέρωση των διαχειριστών του ηλεκτρικού δικτύου διανομής για την εγκατάσταση σημείου επαναφόρτισης Η/Ο. Η εύρυθμη συνεργασία με τον διαχειριστή θα συντελέσει στον έγκαιρο εντοπισμό των αναγκών, στην καλύτερη λειτουργία και συντήρηση του ηλεκτρικού δικτύου διανομής, καθώς και στον σωστό σχεδιασμό των επενδύσεων που τυχόν απαιτούνται στις υποδομές του ηλεκτρικού δικτύου, προς καλύτερη εξυπηρέτηση των αυξημένων αναγκών τροφοδοσίας με ηλεκτρική ενέργεια.

Για τον λόγο αυτό θεσπίζεται ως απαραίτητη προϋπόθεση για την έναρξη της διαδικασίας αδειοδότησης ή εγκατάστασης υποδομών φόρτισης Η/Ο ή καταχώριση από τον ιδιοκτήτη του σημείου επαναφόρτισης Η/Ο σχετικής, αίτησης σύνδεσης, η οποία θα βρίσκεται διαθέσιμη στην ιστοσελίδα του Διαχειριστή Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΔΕΔΔΗΕ Α.Ε).

### **Επί του άρθρου 31**

Με την προτεινόμενη διάταξη υποχρεούνται τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο να διαθέτουν την τεχνική δυνατότητα διαχείρισης της ενεργού ισχύος. Προς τούτο οι Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. πρέπει να διαθέτουν συστήματα απομακρυσμένης επιτήρησης που υποστηρίζουν τη διαχείριση της ενεργούς ισχύος και τα οποία κάνουν χρήση τουλάχιστον ενός ευρωπαϊκού ή διεθνούς ανοιχτού πρωτοκόλλου.

Με τα συστήματα διαχείρισης ενεργού ισχύος εξασφαλίζεται η βέλτιστη ροή ισχύος διαμέσου του δικτύου διανομής ηλεκτρικής ενέργειας και η αντιμετώπιση διαταραχών σε αυτό. Η δυνατότητα διαχείρισης της ενεργούς ισχύος από τους δημόσιους φορτιστές εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητά τους, ήτοι την ικανότητά τους να συνεργάζονται, εξυπηρετώντας κατ' αυτόν τον τρόπο τους κατόχους ηλεκτρικών οχημάτων και δίνοντας τους τη δυνατότητα να φορτίζουν τα οχήματά τους σε οποιοδήποτε σημείο φόρτισης.

### **Επί του άρθρου 32**

Με τις διατάξεις των παρ. 1 και 2 καθίσταται δυνατή η εγκατάσταση συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων (σημεία επαναφόρτισης) στους στεγασμένους και υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων. Επέρχονται για τον λόγο αυτό οι αναγκαίες τροποποιήσεις στις υφιστάμενες διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 21 και της παραγράφου 4 του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976, δεδομένου ότι αυτές

έρχονται σε αντίθεση προς τις διατάξεις της υπ' αρ. 42863/438/27.5.2019 κοινής υπουργικής απόφασης (Β' 2040) που αφορά στον καθορισμό των όρων, των προϋποθέσεων και των τεχνικών προδιαγραφών για την εγκατάσταση συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων (σημεία επαναφόρτισης), στις

εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων, σε δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου, καθώς και σε χώρους στάθμευσης δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων.

Με την παρ. 3 προστίθεται εδάφιο ζ στην παρ. 7 του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976, για να δοθεί η δυνατότητα τοποθέτησης προσωρινών σκιάστρων κατάλληλης μηχανικής αντοχής σε υπαίθριους χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για την προστασία από τον ήλιο.

Με τη ρύθμιση αυτή βελτιώνεται το επίπεδο παροχής υπηρεσιών των υπαίθριων χώρων στάθμευσης, καθώς τα σκιάστρα παρέχουν προστασία από τον ήλιο στα οχήματα που σταθμεύουν, στους υπαλλήλους των σταθμών και στους πελάτες, ιδιαίτερα κατά την καλοκαιρινή περίοδο, χωρίς να προκύπτει κάποια ουσιαστική αλλαγή στον τρόπο λειτουργίας των υπαίθριων χώρων στάθμευσης.

### **Επί του άρθρου 33**

Με την αναμενόμενη αύξηση της διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά, γεννιέται η ανάγκη συντήρησης αυτών από τεχνίτες με ειδικές γνώσεις, σε ειδικά προστατευόμενες εγκαταστάσεις. Σκοπός του άρθρου αυτού είναι να εισαγάγει διατάξεις που να επιτρέπουν στους τεχνίτες και τα συνεργεία να εξυπηρετούν ηλεκτρικά οχήματα υψηλής τάσης για την επισκευή και συντήρησή τους.

Συγκεκριμένα, ορίζονται τα συνεργεία υψηλής τάσης, τίθενται όροι για τη λειτουργία και τον εξοπλισμό τους και δίνεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών να καθορίσουν περαιτέρω τους όρους και τις προϋποθέσεις επέκτασης των υφιστάμενων συνεργείων, να ορίσουν την εσωτερική διάταξη του χώρου και τον μηχανολογικό εξοπλισμό, καθώς και τις αποστάσεις ασφαλείας που απαιτούνται, προκειμένου τα εν λόγω συνεργεία να δύνανται να αναλαμβάνουν τη συντήρηση και την επισκευή οχημάτων υψηλής τάσης.

### **Επί του άρθρου 34**

Με τις προτεινόμενες διατάξεις ορίζονται οι τεχνίτες με ειδικές γνώσεις για την επισκευή και συντήρηση Η/Ο και τίθενται οι απαραίτητοι όροι για την απασχόλησή

τους κατά τη συντήρηση και επισκευή των οχημάτων, ενώ εξουσιοδοτούνται οι Υπουργοί Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Παιδείας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών για την έκδοση κοινής απόφασης για την επέκταση του αντικειμένου της άδειας ασκήσεως επαγγέλματος και της βεβαίωσης έναρξης άσκησης επαγγέλματος των μηχανοτεχνιτών, ηλεκτροτεχνιτών, διπλωματούχων μηχανικών οχημάτων και τεχνολόγων μηχανικών οχημάτων, προκειμένου οι τεχνίτες αυτοί να δύνανται να αναλαμβάνουν τη συντήρηση και την επισκευή ηλεκτρικών οχημάτων υψηλής τάσης.

### **Επί του άρθρου 35**

Με την προτεινόμενη διάταξη παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για την έκδοση απόφασης, με την οποία θα καθορίζονται ο τρόπος, η διαδικασία και η πιστοποίηση διενέργειας του τεχνικού ελέγχου των ηλεκτροκίνητων οχημάτων (περιοδικού, έκτακτου, εκούσιου ελέγχου) στα Δημόσια και Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ).

### **Επί του άρθρου 36**

Το Κεφάλαιο Θ' του παρόντος σχεδίου νόμου τροποποιεί τα άρθρα 65 έως 71 του ν. 3982/2011 και αποτελεί εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2019/1161 ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Ιουνίου 2019 (ΕΛ L188/116) σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών. Η Οδηγία αυτή τροποποίησε την Οδηγία 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 για τα καθαρά οχήματα, η οποία προβλέπει τους ελάχιστους στόχους για τις δημόσιες προμήθειες καθαρών οχημάτων.

Καθώς ο δημόσιος τομέας μπορεί να διαδραματίσει καταλυτικό ρόλο στην ανάπτυξη εθνικών αγορών εναλλακτικών καυσίμων και οχημάτων, αφού αντιπροσωπεύει μερίδιο της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO<sub>2</sub> στις μεταφορές (βλ. στόλους δημοσίων μεταφορών και ιδίως τοπικές μεταφορές με λεωφορεία), με το άρθρο 36 τίθεται το πλαίσιο στόχων για τις δημόσιες προμήθειες οχημάτων και υπηρεσιών, ώστε να ενισχυθεί η προσπάθεια για τη μείωση των ρύπων.

### **Επί του άρθρου 37**

Με το άρθρο 37 ορίζεται το πεδίο εφαρμογής της διείσδυσης καθαρών οχημάτων στις δημόσιες συμβάσεις, ήτοι ορίζεται το είδος των συμβάσεων που υπάγονται στις υποχρεώσεις των οικείων άρθρων του ν. 3982/2011 (Α' 143).

Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι οι στόχοι διείσδυσης καταλαμβάνουν τις προμήθειες μέσω:

α) συμβάσεων αγοράς, χρηματοδοτικής μίσθωσης, ενοικίασης ή αγοράς με δόσεις που συνάπτονται από αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς, εφόσον υπόκεινται στην υποχρέωση να εφαρμόζουν τις διαδικασίες για τις προμήθειες που προβλέπονται στο ν. 4412/2016 (Α' 147) (οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου),

β) συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) υπ' αρ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, που έχουν ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών οδικών επιβατικών μεταφορών καθ' υπέρβαση του κατώτατου ορίου που καθορίζουν τα κράτη μέλη, αλλά όχι των εφαρμοστέων κατώτατων ορίων που καθορίζονται στην παρ. 4 του άρθρου 5 του εν λόγω κανονισμού,

γ) συμβάσεων παροχής υπηρεσιών που καθορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος του παρόντος, εφόσον οι αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς υπόκεινται στην υποχρέωση να εφαρμόζουν τις διαδικασίες για τις προμήθειες που προβλέπονται στο ν. 4412/2016 (Α' 147) (οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ).

### **Επί των άρθρων 38 και 39**

Στα άρθρα αυτά τίθενται οι ορισμοί ιδίως των καθαρών οχημάτων, αλλά και των οχημάτων που εξαιρούνται από τις προβλέψεις των οικείων άρθρων του ν. 3982/2011. Ως καθαρά οχήματα των κατηγοριών M1, M2 ή N1 ορίζονται τα οχήματα με μέγιστες εκπομπές αγωγού εξαγωγής κάτω από 50 γρ. CO<sub>2</sub>/χλμ. έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 και κάτω από 0 γρ. CO<sub>2</sub>/χλμ. από 1ης Ιανουαρίου 2026 και μετά. Ως καθαρά οχήματα των κατηγοριών M3, N2 ή N3 ορίζονται αυτά που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα, σύμφωνα με την οδηγία για τα εναλλακτικά καύσιμα 2014/94/ΕΕ, που δεν αναμιγνύονται με συμβατικά ορυκτά καύσιμα.

### **Επί των άρθρων 40 και 41**

Με τις ρυθμίσεις των άρθρων 40 και 41 και ιδίως το παράρτημα που προσαρτάται στο ν. 3982/2011 τίθεται ελάχιστος στόχος 25,3% για ελαφρά οχήματα για τις δύο περιόδους αναφοράς, ήτοι έως το τέλος του 2025 και του 2030 αντίστοιχα. Για τα φορτηγά (κατηγορία οχήματος N2 και N3), ο στόχος αυξάνεται από 8% σε 10%, και για τα λεωφορεία (κατηγορία οχήματος M3), ο στόχος αυξάνεται από 33% σε 47% μεταξύ των δύο περιόδων αναφοράς. Οι στόχοι συνεχίζουν να ισχύουν και μετά το 2030, εάν δεν έχουν τεθεί νέοι στόχοι μέχρι τότε.

### **Επί των άρθρων 42 - 44**

Με τα ανωτέρω άρθρα ορίζεται η διαδικασία υποβολής εκθέσεων προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την πρόοδο διεύθυνσης των καθαρών οχημάτων στο στόλο, καταργούνται διατάξεις του ν. 3982/2011 και προβλέπεται η έναρξη εφαρμογής των υποχρεώσεων. Συγκεκριμένα, οι διατάξεις που προτείνονται εφαρμόζονται μόνο σε συμβάσεις για τις οποίες η προκήρυξη διαγωνισμού απεστάλη μετά τις 2.8.2021 ή, αν δεν προβλέπεται προκήρυξη διαγωνισμού, όταν η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας έχει κινήσει τη διαδικασία προμήθειας μετά την εν λόγω ημερομηνία.

### **Επί του άρθρου 45**

Με το άρθρο 45 συστήνεται Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης, υπαγόμενο στον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή του παρόντος και την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, σύμφωνα με τις εθνικές και ενωσιακές πολιτικές.

Προς τον σκοπό αυτό τροποποιούνται οι διατάξεις του π.δ. 132/2017 (Α' 160), ώστε να προβλέπονται η σύσταση του νέου Τμήματος, η στελέχωσή του και να περιγράφονται αναλυτικά οι αρμοδιότητες του νέου τμήματος.

Συγκεκριμένα, το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης έχει ειδικό ρόλο στη συνολική λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης, λαμβάνοντας υπόψη το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα, τη Μακροχρόνια Στρατηγική για το έτος 2050 και το Εθνικό Σχέδιο Ηλεκτροκίνησης, με αρμοδιότητες μεταξύ άλλων την εκπόνηση εισηγήσεων για την εθνική πολιτική, για έργα και δράσεις προώθησης νομοθετικών και κανονιστικών ρυθμίσεων για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, την αξιολόγηση της

πορείας εφαρμογής των τοπικών Σ.Φ.Η.Ο., τη διατύπωση προτάσεων και λύσεων για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των διοικητικών δυσχερειών, αλλά και την εισήγηση για την επιβολή προστίμων στο πλαίσιο των κείμενων διατάξεων.

Για τη στελέχωση του προτεινόμενου νέου τμήματος προστίθενται στις οργανικές θέσεις του μόνιμου προσωπικού πέντε (5) νέες ως ακολούθως: Δύο (2) θέσεις ΠΕ Μηχανικών, μία (1) θέση ΠΕ Πληροφορικής, μία (1) θέση ΠΕ Διοικητικού – Οικονομικού και μία (1) θέση ΔΕ Διοικητικών Γραμματέων.

Τέλος, ορίζεται ότι το Αυτοτελές Τμήμα Πολιτικής Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων θα υπάγεται πλέον στην Διεύθυνση Υδρογονανθράκων, για την αποδοτικότερη λειτουργία των υπηρεσιών.

#### **Επί του άρθρου 46**

Για τη συνεχή παρακολούθηση των εξελίξεων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης, τον καλύτερο σχεδιασμό για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου μέσω της διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων, αλλά και τη διασφάλιση της αποτελεσματικότητας των μέτρων, των δράσεων και των πολιτικών, συστήνεται γνωμοδοτικό συμβούλιο για την ηλεκτροκίνηση. Ως μέλη του ορίζονται πρόσωπα εγνωσμένου κύρους με ειδίκευση στο αντικείμενο της ηλεκτροκίνησης, λαμβανομένης υπόψη της σύνθετης και τεχνικής φύσης του οικείου πλαισίου.

Το εν λόγω συμβούλιο συνιστά συμβουλευτικό όργανο, στο οποίο θα εκπροσωπούνται κρατικοί, κοινωνικοί και παραγωγικοί φορείς, εκπρόσωποι της αγοράς ηλεκτροκίνησης, και πρόσωπα που διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση, τις ειδικές τους γνώσεις ή/και την εξειδικευμένη επαγγελματική τους εμπειρία, ώστε να διατυπώνονται και να τεκμηριώνονται επιστημονικά προτάσεις για τη διαμόρφωση και υλοποίηση του οικείου πλαισίου.

Επίσης, παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας να συγκροτεί με απόφαση του το συμβούλιο και να καθορίζει τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας του, τον τρόπο σύγκλησης των συνεδριάσεων και λήψης αποφάσεων, την υλικοτεχνική και διοικητική του υποστήριξη, όπως επίσης να εξειδικεύει τις εργασίες του και να προβλέπει κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εκτέλεση του έργου του.

#### **Επί του άρθρου 47**

Σύμφωνα με την υπ' αρ. 23/2018 Ειδική Έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου και τα πορίσματα του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας (ΠΟΥ), η ατμοσφαιρική ρύπανση είναι ο σημαντικότερος περιβαλλοντικός κίνδυνος για την υγεία στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ). Περαιτέρω, σύμφωνα και με την Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21<sup>ης</sup> Μαΐου 2008 για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (L 152), τα κράτη – μέλη οφείλουν να λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα για τη διατήρηση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα, όταν είναι καλή, και τη βελτίωσή της στις άλλες περιπτώσεις.

Στην Ελλάδα, το ζήτημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα μεγάλα αστικά κέντρα και κατά κύριο λόγο, στην Αθήνα είναι έντονο, μεταξύ άλλων και εξαιτίας του ιδιαίτερα υψηλού μέσου όρου ηλικίας των Ι.Χ. οχημάτων και της χρήσης παρωχημένης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας. Η πλειονότητα του στόλου των οχημάτων κινείται με βενζίνη, ενώ τα οχήματα χαμηλών ρύπων, όπως τα υβριδικά, τα ηλεκτρικά ή όσα κινούνται με φυσικό αέριο, δεν υπερβαίνουν το 0,3% του στόλου. Η μέση ηλικία οχημάτων στην Ελλάδα είναι πολύ υψηλότερη από τον μέσο όρο ηλικίας στην Ευρώπη, τόσο στα ιδιωτικά όσο και στα επαγγελματικά οχήματα (ΤΑΞΙ και φορτηγά), κατάσταση που επιδεινώθηκε κατά τη διάρκεια της δημοσιονομικής κρίσης. Αντίστοιχα, ιδίως από το 2012 έως και το 2020, παρατηρείται σημαντική αύξηση των αγορών μεταχειρισμένων οχημάτων παλαιού τύπου λόγω της μειωμένης αγοραστικής ικανότητας του καταναλωτικού κοινού και του αντίστοιχου χαμηλού κόστους αυτών, που εν πολλοίς οφείλεται στην απαξίωσή τους σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Προδήλως, η προπεριγραφόμενη κατάσταση προκαλεί άμεσα σημαντική επιβάρυνση στην ποιότητα του αέρα, μη ανεκτή ιδίως στο πλαίσιο της έξαρσης της πανδημίας του κορωνοϊού COVID – 19, καθώς πρόσφατες μελέτες έχουν καταδείξει την άμεση σχέση της επιβάρυνσης του ανθρώπινου αναπνευστικού συστήματος από την επιβάρυνση της ατμόσφαιρας από επικίνδυνους ρύπους. Πολλώ δε μάλλον, που, σύμφωνα με μετρήσεις, οι ελληνικές πόλεις εμφανίζουν από τις υψηλότερες συγκεντρώσεις ρύπων οξειδίων του αζώτου (NO<sub>2</sub>), όζοντος και σωματιδίων στην ΕΕ.



Λαμβάνοντας υπόψη τον παλαιό κυκλοφορούντα στόλο οχημάτων στην Ελλάδα, τις ήδη υψηλές συγκεντρώσεις ατμοσφαιρικών ρύπων, την επιστημονικά παραδεδεγμένη συσχέτιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης με προβλήματα στο ανθρώπινο αναπνευστικό σύστημα και στο πλαίσιο της προσπάθειας περιορισμού της διασποράς του κορωνοϊού COVID – 19, ο οποίος αποδεδειγμένα πλήττει ευθέως το ανθρώπινο αναπνευστικό σύστημα, οι προβλέψεις των προτεινόμενων διατάξεων τίθενται με διττό σκοπό, αφενός την προστασία του περιβάλλοντος και τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και αφετέρου, μέσω αυτής, την προστασία της δημόσιας υγείας.

Συγκεκριμένα, με τις προτεινόμενες διατάξεις επιβάλλεται άπαξ περιβαλλοντικό τέλος στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα παλαιού τύπου (τεχνολογίας EURO IV), προκειμένου να καταπολεμηθεί αποτελεσματικά το φαινόμενο της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και να προστατευθεί η δημόσια υγεία. Τα έσοδα από την είσπραξη του επιβαλλόμενου τέλους αποτελούν δημόσια έσοδα, που εισπράττονται από την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων και διατίθενται χάριν συναφούς δημόσιου σκοπού, δηλαδή της προστασίας του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας μέσω της διασφάλισης της βέλτιστης κατά το δυνατόν ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα. Συγκεκριμένα, τα ανωτέρω έσοδα διατίθενται υπέρ του Λογαριασμού Ειδικού Σκοπού για την ενίσχυση φιλικών προς το περιβάλλον μεταφορών με μειωμένες ή/και μηδενικές εκπομπές αερίων ρύπων.

Περαιτέρω, με τις προτεινόμενες διατάξεις επιβάλλεται απαγόρευση εισαγωγών των ακόμα παλαιότερων και εξαιρετικά ρυπογόνων οχημάτων (τεχνολογίας EURO III, II, I). Οι διατάξεις αυτές τίθενται ως μέτρο περιβαλλοντικής διατίμησης στον τομέα των μεταφορών και προστασίας της δημόσιας υγείας, λειτουργώντας προληπτικά κατά της επιδείνωσης των αναπνευστικών νόσων ιδίως εν μέσω της πανδημίας του COVID-19.

Τέλος, με την προτεινόμενη διάταξη παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και, Υποδομών και Μεταφορών, με κοινή τους απόφαση να εξειδικεύουν τον τρόπο και τη διαδικασία καταβολής, είσπραξης και απόδοσης του ως άνω τέλους, να καθορίζουν τους φορείς διαχείρισης και τον τρόπο διάθεσης των εσόδων, τις υποχρεώσεις των φορέων της αγοράς και των

καταναλωτών, τους ελέγχους και τις επιβαλλόμενες κυρώσεις και τη διαδικασία αξιολόγησης των μέτρων, και κάθε άλλο ζήτημα προς τον σκοπό εφαρμογής των συγκεκριμένων διατάξεων.

#### **Επί του άρθρου 48**

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου προβλέπονται κριτήρια ανάθεσης και ποιοτικής επιλογής στις δημόσιες συμβάσεις για την προμήθεια οχημάτων και στις δημόσιες συμβάσεις για την προμήθεια υπηρεσιών, η παροχή των οποίων απαιτεί τη χρήση στόλου οχημάτων. Σκοπός είναι με η θεσμοθέτηση ακόμα ενός εργαλείου για την επίτευξη των στόχων διείσδυσης της ηλεκτροκίνησης, δεδομένου ότι οι δημόσιες συμβάσεις προμήθειας και υπηρεσιών οχημάτων αντιστοιχούν σε ένα επαρκές μερίδιο της αγοράς και μπορούν να στηρίξουν αγορές καινοτόμων τεχνολογιών και πράσινες πολιτικές, στο πλαίσιο και του Εθνικού Σχεδίου για τις Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις.

Έχοντας υπόψη τις περιβαλλοντικές συνέπειες που θα προσφέρει η διείσδυση της ηλεκτροκίνησης στις μεταφορές, θεσπίζεται περιβαλλοντικό κριτήριο προς αυτό τον σκοπό. Οι αναθέτουσες αρχές πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των οχημάτων στο πλαίσιο της διαδικασίας ανάθεσης συμβάσεων, και σύμφωνα με το πνεύμα της Οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών (EL L 120/5) και της τροποποίησης αυτής με την Οδηγία 2019/1161 ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Ιουνίου 2019 (EL L 188/116). Με τις διατάξεις που προτείνονται στόχος είναι να επιτευχθεί η αύξηση του στόλου εταιρικών ηλεκτρικών οχημάτων στις νομικές οντότητες που λαμβάνουν μέρος σε διαγωνισμούς για δημόσιες προμήθειες ηλεκτρικών οχημάτων ή υπηρεσιών.

Προς τον σκοπό αυτό, με τις διατάξεις της παρ. 1, τίθεται ως υποχρεωτικό κριτήριο αξιολόγησης σε διαδικασίες ανάθεσης δημόσιων συμβάσεων προμήθειας οχημάτων, η ύπαρξη ελάχιστου ποσοστού ύψους πέντε τοις εκατό (5%) αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων ή υβριδικών οχημάτων ρύπων έως 50 γραμμάρια CO<sub>2</sub> επί του συνόλου του στόλου των υποψηφίων. Αρμόδιοι φορείς για την εφαρμογή της διάταξης είναι οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς, κατά την έννοια των διατάξεων του ν. 4412/2016, οι οποίοι υποχρεούνται στις διαδικασίες ανάθεσης προμήθειας

οχημάτων να υιοθετούν μικτό κριτήριο ανάθεσης (και όχι αποκλειστικά τη χαμηλότερη τιμή), στο οποίο υποχρεωτικά θα μετέχει (με κατάλληλο συντελεστή βαρύτητας) στην τελική ανάδειξη του επικρατέστερου υποψηφίου η ύπαρξη του ανωτέρω ελάχιστου ποσοστού ηλεκτρικών ή υβριδικών οχημάτων στο στόλο τους. Δεν αποκλείεται η περαιτέρω πριμοδότηση ακόμα πιο αυξημένης συμμετοχής των ηλεκτρικών στο στόλο αυτού (ήτοι άνω του 5%), κατά τις προβλέψεις της διακήρυξης. Με τις διατάξεις της παρ. 2 τίθεται ως δυνητικό κριτήριο ποιοτικής επιλογής η ύπαρξη τουλάχιστον πέντε τοις εκατό (5%) αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων ή υβριδικών οχημάτων ρύπων έως 50 γρ. CO<sub>2</sub> επί του συνόλου του στόλου οικονομικών φορέων που συμμετέχουν σε διαδικασίες ανάθεσης συμβάσεων υπηρεσιών, η παροχή των οποίων απαιτεί στόλο οχημάτων. Περαιτέρω, τίθεται ως υποχρεωτικό κριτήριο ποιοτικής επιλογής ο στόλος των οχημάτων να περιέχει τουλάχιστον ένα αμιγώς ηλεκτρικό όχημα. Αρμόδιοι για την εφαρμογή της διάταξης είναι οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς, κατά την έννοια των διατάξεων του ν. 4412/2016, οι οποίοι έχουν την ευχέρεια (στην πρώτη περίπτωση) και την υποχρέωση (στη δεύτερη περίπτωση) να συμπεριλάβουν τα ανωτέρω κριτήρια ποιοτικής επιλογής στις διακηρύξεις των αντίστοιχων διαδικασιών ανάθεσης.

Οι προτεινόμενες διατάξεις δεν εφαρμόζονται στις διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων προμηθειών και υπηρεσιών, οι οποίες έχουν εκτιμώμενη αξία κάτω των ορίων της παρ. 1 του άρθρου 118 του ν. 4412/2016 (Α' 147) και της παρ. 1 του άρθρου 328 του ν. 4412/2016 κατά περίπτωση (για τον κλασικό δημόσιο τομέα και τους εξαιρούμενους τομείς), ούτε στις διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων προμηθειών και υπηρεσιών, η έναρξη των οποίων λαμβάνει χώρα, σύμφωνα με τα άρθρα 61 και 290 του ν. 4412/2016, πριν την 2<sup>α</sup> Αυγούστου 2021.

#### **Επί του άρθρου 49**

Το άρθρο 49 ορίζει την διαδικασία για τη διαχείριση των αποβλήτων των μπαταριών και συσσωρευτών Η/Ο, η οποία ακολουθεί το ισχύον θεσμικό πλαίσιο για την εναλλακτική διαχείριση συσκευασιών και άλλων προϊόντων στη χώρα μας, όπως θεσπίστηκε με τις διατάξεις του ν. 2939/2001 (Α' 179) και τις σχετικές διατάξεις της υπ' αρ. 41624/2057/Ε103/2010 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομίας,

Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Β' 1625).

Με την παρ. 2 δίδεται εξουσιοδότηση, ώστε με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του εκάστοτε αρμόδιου Υπουργού, να εξειδικεύονται όλα τα μέτρα, οι όροι και το ακολουθούμενο πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων συσσωρευτών Η/Ο, ηλεκτρικών στηλών κ.λπ. αλλά και να ρυθμίζεται κάθε άλλο σχετικό θέμα για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, σύμφωνα με την ανάγκη προσαρμογής σε νέες ευρωπαϊκές και εθνικές πολιτικές για τη διαχείριση αποβλήτων και τη κυκλική οικονομία.

#### **Επί του άρθρου 50**

Προβλέπεται η έναρξη ισχύος του σχεδίου νόμου με την επιφύλαξη ειδικότερων διατάξεων αυτού.