

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ
στο σχέδιο νόμου «Πρώθηση της ηλεκτροκίνησης»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Α. ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

Οι προτεινόμενες διατάξεις έχουν ως σκοπό τη διαμόρφωση ενιαίου, συστηματικού και ολοκληρωμένου πλαισίου της αγοράς ηλεκτροκίνησης για την αύξηση του στόλου και της διείσδυσης των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων εξωτερικής φόρτισης χαμηλών εκπομπών έως 50γρ. CO₂/χλμ. στην Ελληνική Επικράτεια (εφεξής Η/Ο).

Απώτερο στόχο αποτελεί η μετάβαση στην κινητικότητα των χαμηλών εκπομπών, όπως έχει αποτυπωθεί στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (Β' 4893), καθώς και στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της 20ής 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 επιβαρύνουν την υγεία του πληθυσμού και υποβαθμίζουν το περιβάλλον και υπογραμμίζεται ο σημαντικός ρόλος που μπορεί να διαδραματίσει η ηλεκτροκίνηση για την επίτευξη αυτών των στόχων.

Η ηλεκτροκίνηση παρουσιάζει σημαντικά οφέλη σε πλείστα πεδία, όπως αυτά αναλύονται κάτωθι.

Πρώτον, συμβάλλει στη μείωση του κόστους της κινητικότητας, και ειδικότερα, αναφορικά τόσο με το κόστος λειτουργίας των ηλεκτρικών οχημάτων (Η/Ο) όσο και με το κόστος συντήρησης και επισκευής τους σε σύγκριση με τα συμβατικά. Η κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας ενός μέσου Η/Ο μικρής κατηγορίας αντιστοιχεί σε περίπου 16 kWh/100 χλμ.. Με τα τρέχοντα τιμολόγια ηλεκτρικής ενέργειας για τα νοικοκυριά στην Ελλάδα, η οδήγηση ενός Η/Ο για 100 χλμ. κοστίζει περίπου 2,70 €. Το κόστος αυτό είναι σημαντικά χαμηλότερο από το κόστος ενός συγκρίσιμου συμβατικού βενζινοκίνητου οχήματος, που είναι περίπου 9 € για 100 χλμ..

Δεύτερον, συντελεί στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης σε τοπική κλίμακα. Τα πλέον έντονα προβλήματα ρύπανσης, τα οποία σχετίζονται άμεσα με τη χρήση συμβατικών οχημάτων, εντοπίζονται στις πυκνοκατοικημένες περιοχές λόγω της αυξημένης κυκλοφορίας και της μεγάλης συγκέντρωσης πληθυσμού. Στην Ελλάδα, η εκτίμηση του

Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας για θανάτους εξαιτίας της ατμοσφαιρικής ρύπανσης αναφέρει 8.500 θανάτους ετησίως, καθιστώντας συνακόλουθα απαραίτητη τη μετάβαση σε μη ρυπογόνες μεταφορές. Τα συμβατικά οχήματα εκπέμπουν μεγάλες ποσότητες ρύπων, συμπεριλαμβανομένων των οξειδίων του αζώτου, του μονοξειδίου του άνθρακα, των οξειδίων του θείου και σωματιδίων. Τα Η/Ο, αντίθετα, δεν εκπέμπουν ατμοσφαιρικούς ρύπους σε τοπική κλίμακα.

Τρίτον, οδηγεί στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. 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. Τα Η/Ο δεν εκπέμπουν άμεσα CO₂ ή άλλους ρύπους.

Τέταρτον, συντείνει στην αποτελεσματικότερη χρήση ενέργειας. Σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά δεδομένα, ο τομέας των μεταφορών στην Ελλάδα αντιπροσωπεύει περίπου το σαράντα τοις εκατό (40%) της τελικής κατανάλωσης ενέργειας, ενώ περίπου το ενενήντα έξι τοις εκατό (96%) αυτής της κατανάλωσης καλύπτεται από προϊόντα πετρελαίου. Τα Η/Ο χρησιμοποιούν την ενέργεια πιο αποτελεσματικά από τα συμβατικά οχήματα, στον βαθμό που η ενεργειακή απόδοση των ηλεκτρικών κινητήρων είναι περίπου ογδόντα πέντε τοις εκατό (85%), ενώ για τους κινητήρες εσωτερικής καύσης είναι περίπου είκοσι τοις εκατό (20%).

Πέμπτον, η ηλεκτροκίνηση εμφανίζει μακροοικονομικά οφέλη. Η ανάπτυξη της αγοράς ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα θα δημιουργήσει σημαντικές ευκαιρίες για επενδύσεις, τοπική προστιθέμενη αξία και δημιουργία θέσεων εργασίας. Η ανάπτυξη ενός εθνικού δικτύου σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο θα παρέχει σε τοπικό επίπεδο επιχειρηματικές ευκαιρίες σε εταιρείες και νέες θέσεις εργασίας για τεχνικούς. Δημιουργούνται, επίσης, σημαντικές ευκαιρίες στην έρευνα και ανάπτυξη (Ε&Α) και επίσης στην ανάπτυξη εγχώριας βιομηχανίας κατασκευής εξαρτημάτων Η/Ο. Η αυξανόμενη χρήση Η/Ο θα μειώσει την εξάρτηση της Χώρας από τα εισαγόμενα ορυκτά καύσιμα και την έκθεσή της στην αστάθεια των διεθνών αγορών πετρελαίου. Μεσοπρόθεσμα και σε εναρμόνιση με τις προβλέψεις του ΕΣΕΚ για απολιγνιτοποίηση και ενίσχυση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (ΑΠΕ), το μεγαλύτερο μέρος της ηλεκτρικής ενέργειας που απαιτείται για τη φόρτιση των Η/Ο θα παράγεται από εγχώριες πηγές ενέργειας, ιδίως από ΑΠΕ. Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης συνιστά βασικό στόχο πολιτικής στο πλαίσιο του ΕΣΕΚ, ο οποίος προϋποθέτει τη συνεκτική διαμόρφωση του οικείου κανονιστικού πλαισίου και τον προγραμματισμό εγκατάστασης των απαραίτητων υποδομών φόρτισης Η/Ο. Για την επίτευξη των εθνικών στόχων προσδιορίστηκαν

συγκεκριμένες προτεραιότητες πολιτικής, οι οποίες πρέπει να εκπληρωθούν την περίοδο 2021-2030 μέσω της κατάρτισης στοχευμένων πολιτικών και μέτρων.

Σύμφωνα με το ΕΣΕΚ, βασικό στόχο για την ανάπτυξη της εγχώριας αγοράς ηλεκτρικών οχημάτων αποτελεί η επίτευξη μεριδίου τριάντα τοις εκατό (30%) ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων επί των συνολικών νέων ταξινομήσεων κατά το έτος 2030. Τα σενάρια των ενεργειακών προσομοιώσεων που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο του ΕΣΕΚ δείχνουν ότι, αν αυτό το υψηλό μερίδιο συμμετοχής στις νέες ταξινομήσεις επιτευχθεί από το έτος 2027 και κρατηθεί σταθερό, με αυξητική τάση, μέχρι το 2030, τότε μπορούν να επιτευχθούν υψηλά μερίδια συμμετοχής στο σύνολο του στόλου, αποτυπώνοντας και την τελική τάση που θα διαμορφωθεί κατά τις αρχές της μεθεπόμενης δεκαετίας για σταδιακό εξηλεκτρισμό των οδικών επιβατικών μεταφορών. Τα δεδομένα για τον προσδιορισμό της εξέλιξης του μεριδίου Η/Ο εξετάστηκαν και αξιολογήθηκαν στα σενάρια που καταρτίστηκαν στο πλαίσιο του ΕΣΕΚ, όπου και παρατίθενται τα οικεία επιστημονικά, στατιστικά και τεχνικά στοιχεία, καθώς και οι αντίστοιχες προβλέψεις, βάσει των οποίων σχεδιάσθηκαν οι ρυθμίσεις του παρόντος νομοσχεδίου.

Επιγραμματικώς, σημειώνεται ότι στον τομέα των οδικών μεταφορών η μείωση των εκπομπών CO₂ για το έτος 2030 αναμένεται να φτάσει το τριάντα τοις εκατό (30%) σε σχέση με το έτος 2005, με καθοριστικό παράγοντα κυρίως τη χρήση βιοκαυσίμων και τη διείσδυση των Η/Ο στο στόλο των οχημάτων.

Η ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης αποτελεί σημαντική συνιστώσα για την ενεργειακή μετάβαση και στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2019 με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» (European Green Deal), με την οποία τίθεται ο στόχος να καταστεί η Ευρωπαϊκή Ένωση 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 «καθαρό» σχήμα μεταφορών. Σύμφωνα με πρόσφατες ανακοινώσεις από την αγορά των οχημάτων, αναμένεται σημαντική αύξηση της παραγωγής Η/Ο κατά τα επόμενα χρόνια, ενώ ο αριθμός των μοντέλων Η/Ο στην ευρωπαϊκή αγορά θα

αυξηθεί από λιγότερα από 100 το 2019 σε 175 στα τέλη του 2020 και σε περισσότερα από 330 έως το 2025.

Στο πλαίσιο αυτό, ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας (Δ.Ο.Ε.), σύμφωνα με το Σενάριο Νέων Πολιτικών (με βάση τις τρέχουσες και τις ανακοινωθείσες πολιτικές για τα Η/Ο), προβλέπει ότι οι ετήσιες πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων θα φτάσουν τα 23 εκατομμύρια παγκοσμίως έως το 2030, οδηγώντας σε συνολικό αριθμό περισσότερων από 130 εκατομμυρίων Η/Ο το 2030 (χωρίς να συνυπολογίζονται τα δίτροχα/τρίκυκλα). Οι ανωτέρω προβλέψεις αναδεικνύουν τόσο την τάση των αγορών όσο και την ανάγκη ανάπτυξης των κατάλληλων υποδομών στη χώρα μας.

Ήδη σε χώρες όπως οι Κάτω Χώρες, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γαλλία, σημειώνεται υψηλό ποσοστό διείσδυσης Η/Ο, γεγονός που απορρέει ευθέως από την πολιτική τους να προσφέρουν σημαντικά κίνητρα που καθιστούν την αγορά και τη φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων πιο ελκυστική, με αποτέλεσμα η αγορά της ηλεκτροκίνησης εκεί να παρουσιάζει ραγδαία ανάπτυξη. Στη χώρα μας δεν διαφαίνεται μέχρι τώρα η ίδια δραστηριότητα. Ειδικά όσον αφορά στη διείσδυση ηλεκτρικών οχημάτων στην ελληνική αγορά οχημάτων, τα αμιγώς Η/Ο (BEV) και τα Plug-In Υβριδικά (PHEV), δεν υπερβαίνουν το 0,33% της συνολικής αγοράς έως τον Αύγουστο του 2019, ενώ οι σταθμοί φόρτισης, σχεδόν όλοι εγκατεστημένοι από ιδιωτική πρωτοβουλία, περιορίζονται σε 70 - 80 τον αριθμό σε όλη την επικράτεια έως το τέλος του 2018.

Εκ των κατηγοριών οχημάτων, τα υβριδικά κατέχουν τη μερίδα του λέοντος των νέων οχημάτων στην Ελλάδα, με 73%, έναντι 52,1% στην ΕΕ, καθώς στην υπόλοιπη Ευρώπη σημαντικά μερίδια κατέχουν τόσο τα ηλεκτρικά οχήματα, με 13,5%, έναντι 1,7% στην Ελλάδα, όσο και τα Plug-in υβριδικά, με 13,7%, έναντι 4,6% στην Ελλάδα.

Ειδικότερα, τα τελευταία χρόνια η οικονομική κρίση οδήγησε τους αγοραστές σε επιβατικά χαμηλού κυβισμού, ενώ η απελευθέρωση της πετρελαιοκίνησης στην Αττική αύξησε το μερίδιο επιβατικών πετρελαίου, που κατά μέσο όρο έχουν χαμηλότερους ρύπους CO₂ από τα συμβατικά, εκπέμποντας όμως περισσότερα οξείδια του αζώτου NO_x και μικροσωματίδια. Η Ελλάδα εμφανίζει τα χαμηλότερα ποσοστά οχημάτων χαμηλών εκπομπών, τα οποία ωστόσο στη συντριπτική πλειοψηφία τους αποδίδονται σε υβριδικά οχήματα. Τα οχήματα χαμηλών εκπομπών ρύπων αποτελούν το 0,3% του στόλου επιβατικών στην Ελλάδα, κυρίως δε υβριδικά, ενώ οι υπόλοιπες κατηγορίες (ηλεκτρικά και Plug-in Υβριδικά) έχουν πολύ μικρή διείσδυση μέχρι τώρα. Σε αυτό το πλαίσιο, με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις θεσπίζονται κίνητρα για την αύξηση της ζήτησης των οχημάτων χαμηλών εκπομπών, τόσο με κίνητρα κατά την αγορά, όπως επιδότηση αγοράς ή φοροελάφρυνση, όσο και με κίνητρα στη χρήση των

οχημάτων, δηλαδή μειωμένα τέλη κυκλοφορίας και ελεύθερη πρόσβαση στο αστικό κέντρο. Επιπλέον, τα κίνητρα μπορεί να είναι είτε χρηματικά (επιδότηση, διόδια, κ.ά.), ή ρυθμιστικά, δηλαδή κίνητρα που σχετίζονται με την ελεύθερη χρήση λεωφορειολωρίδων, πάρκινγκ κ.λπ.. Η μελέτη των κινήτρων που δίνονται σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης καταδεικνύει πως αρκετές χώρες προσφέρουν και κίνητρα αγοράς νέων οχημάτων χαμηλότερων εκπομπών, ενώ στις χώρες αυτές εφαρμόζεται εκτενής φοροελάφρυνση κτήσης ή/και χρήσης. Σχεδόν όλες οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης εφαρμόζουν πολιτικές ενθάρρυνσης αγοράς και χρήσης οχημάτων χαμηλών εκπομπών ρύπων, με τις ελαφρύνσεις να αφορούν στη φορολογία απόκτησης (τέλος ταξινόμησης), στη φορολογία χρήσης (τέλη κυκλοφορίας) και στη φορολογία εταιρικών αυτοκινήτων. Εξ όλων των ανωτέρω αναδεικνύεται η ανάγκη ρυθμιστικής παρέμβασης του κράτους, στη βάση και των παραδειγμάτων άλλων ευρωπαϊκών κρατών, στα οποία η αγορά των ηλεκτρικών οχημάτων έχει ήδη ένα αξιοπρόσεκτο μέγεθος, και στα οποία εφαρμόζονται στρατηγικές προώθησης της ηλεκτροκίνησης. Οι δε 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. Η ηλεκτροκίνηση έχει ρυθμιστεί με σχετικές διατάξεις τα τελευταία χρόνια μόνο αποσπασματικά και μερικώς. Με τον ν. 4439/2016 (Α' 222) ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία η Οδηγία 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (L 127) 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 (Ρ.Α.Ε.) «Σχετικά με τους όρους και τη λειτουργία των Φορέων Εκμετάλλευσης υποδομών επαναφόρτισης Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων», με την παρ. 2 του άρθρου 134 του ν. 4001/2011 (Α' 179), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 53 παρ. 3 του ν. 4277/2014, καθώς και με τις διατάξεις της υπ' αρ. 42863/438/2019 κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Τουρισμού (Β' 2040), η οποία αντικατέστησε την υπ' αρ. 71287/6443/2014 κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (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) αποσαφήνισε 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 στην ανάπτυξη και τη διαχείριση των υποδομών φόρτισης και την παροχή των σχετικών υπηρεσιών στους χρήστες ηλεκτροκίνητων οχημάτων, όπως επίσης 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 ανάπτυξης 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 30ης Μαΐου 2018 (L 156) «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 20ής Ιουνίου 2019 «για την τροποποίηση της Οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών» (L 188). Σημειώνεται ότι η εναρμόνιση με την Οδηγία 2018/844/ΕΕ ολοκληρώθηκε πρόσφατα, με τον ν. 4685/2020 (Α' 92), με την εξαίρεση των διατάξεων αυτής που αφορούν τις υποδομές ηλεκτροκίνησης σε κτίρια, που ενσωματώνονται με το παρόν.

Ειδικότερα, αντικείμενο του παρόντος σχεδίου νόμου αποτελεί:

A. 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 της λειτουργίας του μητρώου υποδομών και αγοράς ηλεκτροκίνησης.

B. Η θέσπιση οικονομικών, αναπτυξιακών και φορολογικών κινήτρων που αφορούν στην αγορά, μίσθωση και χρήση ηλεκτρικών οχημάτων και των φορτιστών τους, αλλά και την

παραγωγή, τα οποία 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 υποδομών φόρτισης και ηλεκτρικής διασύνδεσης με το δίκτυο διανομής ηλεκτρικής ενέργειας, η λειτουργία συνεργειών 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 ενεργειακά 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 συνίσταται στη 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 του 2019 (Β' 4893), 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 20ής Ιουλίου 2016 σχετικά με την ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα των χαμηλών εκπομπών, σύμφωνα με την οποία τίθεται ως πρωτεύουσας 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 «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 (Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο.)», «Πάροχος Υπηρεσιών Ηλεκτροκίνησης (Π.Υ.Η.)», «Φορέας Διεκπεραίωσης Συναλλαγών (Φ.Δ.Σ.)», «Φορέας Σωρευτικής Εκπροσώπησης Φορτίου Η/Ο (aggregator) (Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο.)», «Εναλλακτικά καύσιμα», «Διαχείριση ενεργού ισχύος», και «Συνεργείο οχημάτων υψηλής τάσης».

Κατά τα λοιπά και εφόσον δεν έρχονται σε αντίθεση με το παρόν, 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 υπ' αρ. 42863/438/2019 κοινής υπουργικής απόφασης (Β' 2040).

Επί του άρθρου 3

Έως τώρα τα διοικητικά κίνητρα για την ηλεκτροκίνηση ήταν σε πρώιμο 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 υπ' αρ. 16229/2.5.2012 κοινής υπουργικής απόφασης (Β' 1467). 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 Η/Ο, όπου υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης και θέσεις στάθμευσης για τους κατοίκους. Αυτά τα κίνητρα στοχεύουν στην ευνοϊκότερη αντιμετώπιση των Η/Ο, ώστε να καταστούν πιο ελκυστικά για την ελληνική κοινωνία.

Συγκεκριμένα, προτείνεται από 1ης.1.2021 και για διάστημα δύο (2) ετών, εντός των διοικητικών ορίων των ΟΤΑ Α' βαθμού, τα ηλεκτρικά οχήματα μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. να απαλλάσσονται από την καταβολή του τέλους στάθμευσης. Οι περιορισμοί ως προς τη διάρκεια της στάθμευσης συνεχίζουν να ισχύουν και για Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50γρ CO₂/χλμ.

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 από 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 τις Διευθύνσεις Μεταφορών των αρμόδιων περιφερειών 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 Επικράτειας.

Επί του άρθρου 4

Με τις προτεινόμενες διατάξεις επιδιώκεται η επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης μονάδων παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικά με αυτά, όπως μονάδων 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 αυτόν τον σκοπό, τροποποιείται ο ν. 3982/2011 (Α' 143), με σκοπό να 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 μονάδων παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα που εγκαθίστανται στις περιοχές αυτές.

Επί του άρθρου 5

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 21ης 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 με 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 (NO₂), 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, Va). 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 τίθενται ως μέτρο περιβαλλοντικής διατήρησης στον τομέα των μεταφορών, προκειμένου να διατηρηθεί το περιβαλλοντικό ισοζύγιο ειδικά ως προς τις εκπομπές αερίων, και προστασίας της δημόσιας υγείας, λειτουργώντας προληπτικά κατά της επιδείνωσης των αναπνευστικών νόσων ιδίως εν μέσω της πανδημίας του COVID-19.

Ειδικά η αυστηρή αντιμετώπιση των παλαιών μεταχειρισμένων οχημάτων αμφίβολης τεχνικής ποιότητας εμφανίζεται και ως άμεση συνέπεια των προσφάτως διαπιστωθέντων παρατυπιών εκ μέρους κατασκευαστών αυτοκινήτων, οι οποίοι παρανόμως είχαν εγκαταστήσει σε χιλιάδες πετρελαιοκίνητα οχήματα λογισμικό το οποίο εμφάνιζε μειωμένες μετρήσεις ρύπων (διοξειδίου του αζώτου), έως και 40 φορές χαμηλότερες των περιβαλλοντικών ορίων. Σε πλείστα ευρωπαϊκά κράτη αλλά και στη χώρα μας, έχουν ήδη επιδικασθεί υψηλές αποζημιώσεις στους καταναλωτές. Επιπλέον, εθνικές αρχές επιφορτισμένες με την έγκριση οχημάτων στη Γερμανία, Ιταλία, Ισπανία, Γαλλία, Σουηδία, Ολλανδία κ.α., διεξήγαγαν εκτενείς έρευνες που οδήγησαν στην ανάκληση από τους κατασκευαστές πλήθους οχημάτων με το ως άνω παράνομο λογισμικό. Ως εκ τούτου, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι λοιπά κράτη- μέλη αποθάρρυναν πλέον την παραμονή τους στο έδαφός τους, παρουσιάζεται έντονος ο κίνδυνος εισαγωγής και κυκλοφορίας στην Ελλάδα οχημάτων όχι μόνο παλαιάς τεχνολογίας και, συνεπώς, πολύ ρυπογόνων αλλά και οχημάτων με παραποιημένα στοιχεία, για τα οποία επιπλέον εκκρεμούν έρευνες τόσο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσο και από εθνικές αρχές λοιπών κρατών - μελών.

Επί του άρθρου 6

Με τις διατάξεις του άρθρου 6, με τις οποίες προτείνεται η αντικατάσταση των περ. β' και ιγ' της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4172/2013 (Α' 167) (Κώδικας Φορολογίας Εισοδήματος – Κ.Φ.Ε.) και η προσθήκη νέας περίπτωσης στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4172/2013, διευρύνονται οι απαλλαγές από τον υπολογισμό του εισοδήματος παροχών προς όφελος των εργαζομένων που κάνουν χρήση εταιρικού ηλεκτρικού οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ.. Με τον τρόπο αυτόν, 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, συμπεριλαμβάνεται στην εξαίρεση από τον υπολογισμό του εισοδήματος από μισθωτή εργασία η αποζημίωση που καταβάλλεται από τον εργοδότη για τη δαπάνη ηλεκτρικού ρεύματος για τη φόρτιση ατομικού ή εταιρικού οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., εφόσον αφορά έξοδα κίνησης που πραγματοποιήθηκαν από τον εργαζόμενο κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του και αποδεικνύεται από νόμιμα παραστατικά. Περαιτέρω, λαμβάνοντας υπόψη τις βέλτιστες πρακτικές του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Ο.Ο.Σ.Α.), 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. CO₂/χλμ. με Λιανική Τιμή Προ Φόρων (Λ.Τ.Π.Φ.) έως σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ για οποιοδήποτε χρονικό διάστημα ενός φορολογικού έτους και το υπόλοιπο της αξίας του φορολογείται με βάση την κλίμακα των περ. α' έως στ' της παρ. 2 του άρθρου 13 του ν. 4172/2013. 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 περ. ιστ' στην παρ. 1 του άρθρου 14, 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 της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4172/2013, όπως τροποποιούνται και προστίθενται με το παρόν άρθρο, εφαρμόζονται για εισοδήματα που αποκτώνται και δαπάνες που πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά.

Επί του άρθρου 7

Με το άρθρο 7, με το οποίο προτείνεται η αντικατάσταση των περ. β' και γ' και η προσθήκη περ. δ' στο άρθρο 22B του ν. 4172/2013 (Α' 167), προβλέπονται τα ακόλουθα:

- η χορήγηση προσαυξημένης έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδα των επιχειρήσεων για τις περιπτώσεις δαπανών μίσθωσης εταιρικών οχημάτων με μέγιστη Λιανική Τιμή Προ Φόρων (Λ.Τ.Π.Φ.) έως τις σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ πέραν της έκπτωσης της δαπάνης του μισθώματος κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της, και συγκεκριμένα η αύξηση από τριάντα τοις εκατό (30%) σε πενήντα τοις εκατό (50%) για τα ηλεκτρικά επιβατικά οχήματα μηδενικών ρύπων και για το υπερβάλλον του ανωτέρου ορίου ποσό κατά είκοσι πέντε τοις εκατό (25%), ενώ για αυτοκίνητα χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂ /χλμ. η προσαυξημένη έκπτωση παραμένει στο τριάντα τοις εκατό (30%) αλλά εισάγεται επιπλέον έκπτωση για το υπερβάλλον του ανωτέρου ορίου ποσό κατά δεκαπέντε τοις εκατό (15%).

- η αύξηση από τριάντα τοις εκατό (30%) σε πενήντα τοις εκατό (50%) της έκπτωσης 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. CO₂/χλμ., πέραν της έκπτωσης της ίδιας της δαπάνης κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της. Ειδικά για τις επιχειρήσεις που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα σε νησιωτικούς δήμους και κατά το ποσό των δαπανών που αφορούν στη δραστηριότητα στους δήμους αυτούς, η προσαυξημένη έκπτωση ανέρχεται στο εβδομήντα τοις εκατό (70%), προκειμένου να αναπτύξουν το ταχύτερο δυνατόν δίκτυο φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων στα νησιά, με απώτερο στόχο τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος και τη βιώσιμη ανάπτυξη. Έτι περαιτέρω, παρέχεται μεγαλύτερο ποσοστό έκπτωσης κατά 20 ποσοστιαίες μονάδες για τη δαπάνη αγοράς, εγκατάστασης και λειτουργίας δημόσια προσβάσιμων σημείων φόρτισης, στην περίπτωση που τα σημεία αυτά τροφοδοούνται από ηλεκτρική ενέργεια προερχόμενη από ΑΠΕ, όπως αυτό αποδεικνύεται με τη χρήση Εγγυήσεων Προέλευσης. Σε περιπτώσεις δαπάνης αγοράς, εγκατάστασης και λειτουργίας σημείων φόρτισης από επιχειρήσεις για αποκλειστική χρήση από τους εργαζομένους τους, η ανωτέρω προσαυξημένη έκπτωση ορίζεται στο τριάντα τοις εκατό (30%).

Επισημαίνεται, επίσης, η ενωσιακή νομική βάση χορήγησης των ενισχύσεων που προκύπτουν κατ' εφαρμογή των κινήτρων της περ. γ', ήτοι ο Κανονισμός (ΕΕ) υπ' αρ. 1407/2013 της Επιτροπής της 18ης Δεκεμβρίου 2013 (L 352) σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (Κανονισμός de minimis). Κατά συνέπεια, η χορήγηση των εν λόγω ενισχύσεων, τελεί υπό την επιφύλαξη πλήρωσης των προϋποθέσεων του Κανονισμού αυτού, ιδίως αλλά όχι μόνο της μη υπέρβασης του προβλεπόμενου ανώτατου ύψους ενίσχυσης de minimis σε κυλιόμενη περίοδο τριών ετών και των κανόνων σώρευσης. Αυτό συνεπάγεται ότι σε περίπτωση που η ωφέλεια που προκύπτει για τη δικαιούχο επιχείρηση, κατ' εφαρμογή των ως άνω κινήτρων, υπερβαίνει το ανώτατο όριο που προβλέπει ο εν λόγω Κανονισμός, αυτή θα περιορίζεται αναλόγως, προκειμένου να διασφαλίζεται η τήρηση των προϋποθέσεων του. Επιπλέον, εάν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του Κανονισμού, η επιχείρηση δεν θα δικαιούται ενίσχυσης.

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, τη διάρκεια, τις προϋποθέσεις χορήγησης, τη διαδικασία ελέγχου

τους, τις αρμόδιες υπηρεσίες, τις υποχρεώσεις των δικαιούχων, τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις ανάκτησης των ενισχύσεων σε περίπτωση εκ των υστέρων διαπίστωσης μη πλήρωσης των σχετικών προϋποθέσεων, καθώς και κάθε ζήτημα σχετικά με την εφαρμογή του εν λόγω κινήτρου. Με όμοια απόφαση προβλέπεται και τυχόν περιορισμός του ύψους της προκύπτουσας ενίσχυσης, σε συμμόρφωση με τον Κανονισμό για τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας.

- η χορήγηση προσαυξημένης έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) από τα ακαθάριστα έσοδα των επιχειρήσεων για τις περιπτώσεις δαπάνης αγοράς ελαφρού επαγγελματικού (κατηγορίας N1 μέχρι 3,5 τόνους μικτό βάρος) ηλεκτρικού οχήματος μηδενικών ρύπων πέραν της έκπτωσης της δαπάνης αγοράς κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της. Η προσαυξημένη έκπτωση ανέρχεται στο τριάντα τοις εκατό (30%) στη περίπτωση που το όχημα είναι χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂ /χλμ..

- η χορήγηση προσαυξημένης έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) από τα ακαθάριστα έσοδα των επιχειρήσεων για τις περιπτώσεις δαπάνης αγοράς οχημάτων τύπου L, μοτοποδηλάτων και μοτοσυκλετών, καθώς και οχημάτων παντός εδάφους και άλλων μικρών οχημάτων με 3 ή 4 τροχούς, μηδενικών ή χαμηλών ρύπων.

Οι διατάξεις του άρθρου 22B, όπως τροποποιούνται και προστίθενται με το παρόν άρθρο, με εξαίρεση τις διατάξεις του δεύτερου εδαφίου της περ. γ' όπως εισάγονται με το παρόν, εφαρμόζονται για δαπάνες που πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά. Ειδικά οι διατάξεις του δεύτερου εδαφίου της περ. γ' του άρθρου 22B, όπως εισάγονται με το παρόν, εφαρμόζονται για δαπάνες που πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και από 1.1.2021 αντίστοιχα.

Επί του άρθρου 8

Με το άρθρο 8, με το οποίο προτείνεται η αντικατάσταση της παρ. 4 του άρθρου 24 του ν. 4172/2013 (Α' 167), επέρχονται τροποποιήσεις στο πρώτο, το τρίτο και το πέμπτο εδάφιο και στον πίνακα, προστίθεται νέο εδάφιο μετά τον πίνακα, και προστίθενται εδάφια στο τέλος της παρ. 4. Με τις τροποποιήσεις αυτές ορίζονται τα ακόλουθα:

- Εισάγεται 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 είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) σε πενήντα τοις εκατό (50%) για οχήματα μηδενικών ρύπων και από είκοσι τοις εκατό (20%) σε είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) για οχήματα χαμηλών ρύπων έως

50 γρ. CO₂/χλμ.. Για τα μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων μηδενικών ρύπων, ο συντελεστής φορολογικής απόσβεσης αυξάνεται από είκοσι τοις εκατό (20%) σε πενήντα τοις εκατό (50%) και για τα μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. από δεκαπέντε τοις εκατό (15%) σε είκοσι πέντε τοις εκατό (25%).

- Για τα μέσα μαζικής μεταφοράς ατόμων μηδενικών ρύπων, ο συντελεστής φορολογικής απόσβεσης αυξάνεται από δεκαπέντε τοις εκατό (15%) σε πενήντα τοις εκατό (50%) και για τα μέσα μαζικής μεταφοράς ατόμων χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. από δέκα τοις εκατό (10%) σε είκοσι πέντε τοις εκατό (25%).

Επισημαίνεται ότι στις περιπτώσεις που προβλέπεται συντελεστής φορολογικής απόσβεσης πενήντα τοις εκατό (50%) ή εκατό τοις εκατό (100%), η επιχείρηση δικαιούται να χρησιμοποιήσει χαμηλότερο σταθερό συντελεστή για όλα τα έτη απόσβεσης.

- Επιπλέον, αυξάνεται από τριάντα τοις εκατό (30%) σε πενήντα τοις εκατό (50%) η προσαυξημένη έκπτωση που χορηγείται στις επιχειρήσεις από τα ακαθάριστα έσοδά τους για τη δαπάνη αγοράς εταιρικού ηλεκτρικού οχήματος μηδενικών ρύπων και λιανικής τιμής προ φόρων έως σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ, πέραν της έκπτωσης της ίδιας της δαπάνης κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της. Το ύψος της προσαυξημένης έκπτωσης ανέρχεται στο είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) για το υπερβάλλον του ανωτέρου ορίου ποσόν. Τα ανωτέρω ποσοστά ανέρχονται σε τριάντα τοις εκατό (30%) και δεκαπέντε τοις εκατό (15%) όταν η δαπάνη αφορά σε όχημα χαμηλών ρύπων 50 γρ. CO₂/χλμ.. Το κίνητρο αυτό δίνεται προκειμένου να ενισχυθεί η αγορά μη ρυπογόνων οχημάτων.

Ειδικά για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των «καθαρών» μετακινήσεων στα νησιά και για δαπάνες που πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και από 1.1.2021 αντίστοιχα, η ανωτέρω προσαυξημένη έκπτωση για δαπάνη απόσβεσης εταιρικού επιβατικού ηλεκτρικού αυτοκινήτου μηδενικών ρύπων και λιανικής τιμής προ φόρων έως σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ, ανέρχεται στο εβδομήντα πέντε (75%) και στο τριάντα πέντε (35%) για το υπερβάλλον ποσόν. Για τα εταιρικά επιβατικά οχήματα χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., οι προσαυξημένες εκπτώσεις ανέρχονται στο 35% και 20% αντίστοιχα.

Επισημαίνεται, επίσης, ότι η ενωσιακή νομική βάση χορήγησης των ενισχύσεων που προκύπτουν κατ' εφαρμογή του κινήτρου για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των «καθαρών» μετακινήσεων στα νησιά είναι ο Κανονισμός (ΕΕ) υπ' αρ. 1407/2013 της Επιτροπής της 18ης Δεκεμβρίου 2013 (L 352) σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (Κανονισμός de minimis). Κατά συνέπεια, η χορήγηση των εν λόγω ενισχύσεων

τελεί υπό την επιφύλαξη πλήρωσης των προϋποθέσεων του Κανονισμού αυτού, ιδίως αλλά όχι μόνο της μη υπέρβασης του προβλεπόμενου ανώτατου ύψους ενίσχυσης de minimis σε κυλιόμενη περίοδο τριών ετών και των κανόνων σώρευσης. Αυτό συνεπάγεται ότι, σε περίπτωση που η ωφέλεια που προκύπτει για τη δικαιούχο επιχείρηση, κατ' εφαρμογή των ως άνω κινήτρων, υπερβαίνει το ανώτατο όριο που προβλέπει ο εν λόγω Κανονισμός, αυτή θα περιορίζεται αναλόγως, προκειμένου να διασφαλίζεται η τήρηση των προϋποθέσεων του. Επιπλέον, εάν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του Κανονισμού, η επιχείρηση δεν θα δικαιούται ενίσχυσης.

Όσον αφορά στις 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 απόφασή τους, προσδιορίσουν τη διαδικασία, τους όρους, τη διάρκεια, τις προϋποθέσεις χορήγησης, τη διαδικασία ελέγχου τους, τις αρμόδιες Υπηρεσίες, τις υποχρεώσεις των δικαιούχων, τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις ανάκτησης των ενισχύσεων σε περίπτωση εκ των υστέρων διαπίστωσης μη πλήρωσης των σχετικών προϋποθέσεων, καθώς και κάθε ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή του εν λόγω κινήτρου. Παρέχεται, επίσης, εξουσιοδότηση για τη δυνατότητα με όμοια απόφαση να περιοριστεί το ύψος της προκύπτουσας ενίσχυσης, σε συμμόρφωση με τον εν λόγω Κανονισμό.

Οι διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 24, όπως τροποποιούνται με το άρθρο 8, με εξαίρεση τις διατάξεις του έκτου, έβδομου και όγδοου εδαφίου, όπως εισάγονται με το παρόν, εφαρμόζονται για πάγια που αποκτώνται στα φορολογικά έτη 2020 και 2021, όπως προβλέπεται και στο άρθρο 11 για την έναρξη ισχύος των τροποποιήσεων του Κ.Φ.Ε.. Ειδικά οι διατάξεις του έκτου, έβδομου και όγδοου εδαφίου, όπως εισάγονται με το παρόν, εφαρμόζονται για πάγια που αποκτώνται στα φορολογικά έτη 2020 και 2021, όπως προβλέπεται και στο άρθρο 11.

Επί του άρθρου 9

Με τη διάταξη του άρθρου 9 εισάγεται περ. θ' στο άρθρο 33 του ν. 4172/2013 (Α' 167) και προβλέπεται η εξαίρεση της δαπάνης αγοράς επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης μηδενικών ρύπων με λιανική τιμή προ φόρων έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ 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. Η διάταξη της περ. θ' του άρθρου 33, όπως προστίθεται με το άρθρο 9, εφαρμόζεται για δαπάνες που

πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά, όπως προβλέπεται και στο άρθρο 11.

Επί του άρθρου 10

Με το άρθρο 10 προτείνεται η προσθήκη άρθρου στο μέρος έβδομο του Κ.Φ.Ε., με σκοπό την εισαγωγή φορολογικών κινήτρων για τη δημιουργία μονάδων παραγωγής οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα, όπως μονάδων παραγωγής συσσωρευτών, φορτιστών, συναρμολόγησης τμημάτων ηλεκτρικών οχημάτων στις περιφερειακές ενότητες της περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας και στην περιφερειακή ενότητα Αρκαδίας, ήτοι στις περιοχές της απολιγνιτοποίησης, στο πλαίσιο των βέλτιστων πρακτικών που καταγράφονται από τον ΟΟΣΑ και την ΕΕ (Πηγές: European Commission (2020), Tax policies in the European Union, 2020 survey, Taxation and Customs Union // European Commission (2018a), Tax Policies in the European Union // European Commission (2018b), Science, Research and Innovation Performance of the EU 2018 // OECD/Measuring R&D Tax Incentives/OECD R&D Tax Incentive Database/General and country-specific notes // OECD/Directorate for Science, Technology and Innovation/R&D Tax Incentives // OECD/Compendium of R&D tax incentive schemes: OECD countries and selected economies, 2018 (March 2019) // <https://www.oecd.org/sti/rd-tax-stats-bindex-notes.pdf>).

Ειδικότερα, για τα φυσικά πρόσωπα που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα, ο φορολογικός συντελεστής κάθε κλιμακίου της παρ. 1 του άρθρου 29 του ν. 4172/2013 μειώνεται κατά πέντε (5) ποσοστιαίες μονάδες, μόνο στο εισόδημα που αποκτάται από τη δραστηριότητα αυτή, αρχής γενομένης 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.

Όσον αφορά στα νομικά πρόσωπα και τις νομικές οντότητες παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα των περ. α', β', δ', ε' και στ' του άρθρου 45 του ν. 4172/2013, ο φορολογικός συντελεστής της παρ. 1 του άρθρου 58 του ν. 4172/2013 μειώνεται κατά πέντε (5) ποσοστιαίες μονάδες, εφόσον τα κέρδη αφορούν στην παραγωγή αυτή, αρχής γενομένης 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.

Με σκοπό την προσέγγιση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στον αναπτυσσόμενο τομέα της ηλεκτροκίνησης ειδικά για τις περιοχές της απολιγνιτοποίησης, προτείνεται επιπλέον η

χορήγηση προσαυξημένης κατά δεκαπέντε τοις εκατό (15%) δαπάνης για τον κύριο των παγίων στοιχείων του ενεργητικού της επιχείρησης και κατά δέκα τοις εκατό (10%) για τον μισθωτή, σε περίπτωση χρηματοδοτικής μίσθωσης. Το μέτρο αυτό, συνδυαστικά με τη μείωση κατά πέντε τοις εκατό (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 αποσβέννεται σε τρία (3) 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.

Τέλος, στο 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, προβλέπεται η αναλογική εφαρμογή της πρώτης παραγράφου του άρθρου 71Δ του ν. 4172/2013 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. Ειδικότερα, προτείνεται ο υπολογισμός προσαυξημένου κατά πενήντα τοις εκατό (50%) του συνόλου των εργοδοτικών εισφορών (εισφορών υπέρ σύνταξης, εισφορών υπέρ υγείας κ.λπ.) και μέχρι το δεκατετραπλάσιο του κατώτατου μισθού ανά θέση εργασίας. 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.

Επισημαίνεται, επίσης, η ενωσιακή νομική βάση χορήγησης των ενισχύσεων που προκύπτουν κατ' εφαρμογή των ως άνω κινήτρων, ήτοι ο Κανονισμός (ΕΕ) υπ' αρ. 651 της Επιτροπής της 17ης Ιουνίου 2014 (L 187) για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Γενικός Απαλλακτικός Κανονισμός – Γ.Α.Κ.). Κατά συνέπεια, η χορήγηση των εν λόγω ενισχύσεων, τελεί υπό την επιφύλαξη πλήρωσης των

προϋποθέσεων του Κανονισμού αυτού, όπως όλως ενδεικτικά τα ανώτατο όρια και οι εντάσεις ενίσχυσης και οι κανόνες σώρευσης. Αυτό συνεπάγεται ότι σε περίπτωση που η ωφέλεια που προκύπτει για τη δικαιούχο επιχείρηση, κατ' εφαρμογή των παρεχόμενων κινήτρων, υπερβαίνει το ανώτατο όριο ενίσχυσης που προβλέπει ο εν λόγω Κανονισμός, αυτή θα περιορίζεται αναλόγως, προκειμένου να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις προϋποθέσεις του. Επιπλέον εάν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του Κανονισμού, η επιχείρηση δεν θα δικαιούται ενίσχυσης.

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 νομική βάση του Γενικού Απαλλακτικού Κανονισμού – Γ.Α.Κ. [Κανονισμός (ΕΕ) υπ' αρ. 651 της Επιτροπής της 17ης Ιουνίου 2014 (L 187)], δυνάμει του οποίου χορηγούνται τα εν λόγω κίνητρα, τους όρους, τη διάρκεια, τις προϋποθέσεις χορήγησης των κινήτρων, τις απαιτούμενες διαδικασίες αίτησης, αξιολόγησης, υπαγωγής και ελέγχου, τις αρμόδιες υπηρεσίες, τις υποχρεώσεις των δικαιούχων, τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις ανάκτησης των ενισχύσεων σε περίπτωση εκ των υστέρων διαπίστωσης μη πλήρωσης των σχετικών προϋποθέσεων, καθώς και κάθε ειδικότερο σχετικό ζήτημα. Με όμοια απόφαση μπορεί να προβλέπεται και τυχόν περιορισμός στο ύψος της ενίσχυσης που προκύπτει κατ' εφαρμογή των εν λόγω κινήτρων, σε συμμόρφωση με τον Γ.Α.Κ..

Οι διατάξεις του άρθρου 10 εφαρμόζονται για εισοδήματα που αποκτώνται και δαπάνες που πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά, όπως προβλέπεται και στο άρθρο 11.

Επί του άρθρου 11

Με το άρθρο 11 εισάγονται νέες παρ. 44, 45, 46, 47 και 48 στο άρθρο 72 του ν. 4172/2013 (Α' 167) για την έναρξη ισχύος των εισαγόμενων τροποποιήσεων.

Ειδικότερα, οι διατάξεις των περ. β', ιγ' και ιστ' της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4172/2013 εφαρμόζονται για εισοδήματα που αποκτώνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά.

Οι διατάξεις της περ. β', του πρώτου και τρίτου εδαφίου της περ. γ' και της περ. δ' του άρθρου 22B του ν. 4172/2013 εφαρμόζονται για δαπάνες που πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά. Ειδικά οι διατάξεις του δεύτερου εδαφίου της περ. γ' του άρθρου 22B εφαρμόζονται για πάγια που αποκτώνται στα φορολογικά έτη 2020 και 2021.

Οι διατάξεις για τη δεύτερη, την έβδομη, την όγδοη, τη δέκατη, την ενδέκατη, τη δωδέκατη και τη δέκατη τρίτη κατηγορία ενεργητικού επιχείρησης με τα αντίστοιχα ποσοστά φορολογικών αποσβέσεων του πίνακα της παρ. 4 του άρθρου 24 του ν. 4172/2013, καθώς και οι διατάξεις του δεύτερου, πέμπτου και έκτου εδαφίου της παραγράφου 4 του άρθρου 24 εφαρμόζονται για δαπάνες που πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά. Ειδικά οι διατάξεις του έκτου, έβδομου και όγδοου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 24 εφαρμόζονται για δαπάνες που πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1η.1.2020 και από 1η.1.2021 αντίστοιχα.

Η διάταξη της περ. θ' του άρθρου 33 του ν. 4172/2013 εφαρμόζεται για δαπάνες που πραγματοποιούνται από 1.1.2020 και μετά.

Τέλος, οι διατάξεις του άρθρου 71Z του ν. 4172/2013 αφορούν δαπάνες που πραγματοποιούνται και εισοδήματα που αποκτώνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά.

Επί του άρθρου 12

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 άμεση διεπαφή με αυτούς για την προμήθεια ηλεκτρικής ενέργειας που είναι απαραίτητη για τη λειτουργία των υποδομών.

Συγκεκριμένα, με το προτεινόμενο άρθρο 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.

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. Επίσης, υποχρεούνται στα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο να διασφαλίζουν τεχνική δυνατότητα διαχείρισης της ενεργού ισχύος, διαθέτοντας 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 δίνοντάς τους τη δυνατότητα να φορτίζουν τα οχήματά τους σε οποιοδήποτε σημείο φόρτισης.

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), 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 (ΔΕΔΔΗΕ ΑΕ) 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 που αφορούν την αγορά ενέργειας. Το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας ελέγχει και την ελεύθερη και ισότιμη πρόσβαση των φορέων της αγοράς σε αυτήν.

Για την ορθή εφαρμογή των προτεινόμενων διατάξεων, με απόφαση του προϊσταμένου της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας επιτρέπεται η επιβολή χρηματικού προστίμου στον ελεγχόμενο φορέα από χίλια (1.000) έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ. Η επιβολή του προστίμου δεν αποκλείει την επιβολή άλλων διοικητικών κυρώσεων. Με τις εξουσιοδοτικές διατάξεις του παρόντος (άρθρο 43) παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση απόφασης με την οποία θα ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα σχετικά με την οργάνωση 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. Η οποιαδήποτε κύρωση θα καταγράφεται στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. και τα επιβαλλόμενα χρηματικά πρόστιμα θα βεβαιώνονται και θα εισπράττονται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (Κ.Ε.Δ.Ε.).

Επί του άρθρου 13

Η προτεινόμενη διάταξη αποσκοπεί στη λειτουργία 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 λειτουργία 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 και των δημοσίως προσβάσιμων σημείων φόρτισης Η/Ο.

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, θα αποστέλλονται στους χρήστες σε πραγματικό χρόνο και θα εποπτεύεται η ομαλή λειτουργία της αγοράς των φορέων και των υποδομών φόρτισης.

Η θέσπιση του Μητρώου εκτιμάται ότι θα επηρεάσει θετικά την αγορά, αλλά και το περιβάλλον, 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.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις προβλέπεται η λειτουργία του Μ.Υ.Φ.Α.Η. με τη μορφή ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων, τα δικαιολογητικά που υποβάλλονται, τα παράβολα εγγραφής και διατήρησης δεδομένων, καθώς και η επιβολή χρηματικού προστίμου σε περίπτωση μη εγγραφής σε αυτό.

Οι ήδη λειτουργούντες φορείς αναλαμβάνουν την υποχρέωση εγγραφής στο ως άνω μητρώο εντός διαστήματος τριών (3) μηνών από την έναρξη λειτουργίας του Μ.Υ.Φ.Α.Η.. Αντίστοιχα, τα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που ήδη λειτουργούν οφείλουν, με ευθύνη των οικείων Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. ή των ιδιοκτητών τους κατά περίπτωση, να καταγράφονται στο μητρώο και να προσαρμόζονται στις τιθέμενες τεχνικές και άλλες απαιτήσεις εντός διαστήματος ενός (1) έτους από την έναρξη λειτουργίας του Μ.Υ.Φ.Α.Η..

Επί του άρθρου 14

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 Η/Ο στη χώρα.

Με την επιφύλαξη τήρησης της νομοθεσίας για την προστασία των προσωπικών δεδομένων και του εμπορικού απορρήτου, τα στοιχεία αυτά διατίθενται δημόσια, 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.

Επί του άρθρου 15

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.

Η μέθοδος τιμολόγησης, οι σχετικές τιμές και οι όροι χρέωσης των χρηστών Η/Ο αναφορικά με την παροχή υπηρεσιών επαναφόρτισης ή/και ηλεκτροκίνησης διαμορφώνονται ελεύθερα και οι φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις ισχύουσες διατάξεις περί διαφάνειας τιμών και χρεώσεων.

Τα δεδομένα ταυτοποίησης Η/Ο, φόρτισης και χρέωσης ανά φόρτιση αποθηκεύονται και διατηρούνται από τον Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. και από τον Π.Υ.Η., με πλήρη τήρηση των υποχρεώσεων περί προστασίας προσωπικών και εμπορικών δεδομένων.

Επί του άρθρου 16

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, που εκπονείται σύμφωνα με την υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΑΠΕΕΚ/95823/3190/21.10.2019 (ΑΔΑ: ΨΞΒ94653Π8-Σ01) κοινή υπουργική απόφαση και εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών, Εσωτερικών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού και στη βάση των σχεδίων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων του άρθρου 17.

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 ανάγονται στην πρωτοβουλία οποιουδήποτε ενδιαφερόμενου προσώπου ή φορέα μπορεί νομίμως να τις αναλάβει.

Ως προς τη διαδικασία της εγκατάστασης των δημόσιων σημείων φόρτισης με ιδιωτική πρωτοβουλία, το θέμα ρυθμίστηκε μερικώς με τον ν. 4439/2016 (Α' 222), με τον οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία η Οδηγία 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, και με τις διατάξεις της κοινής υπουργικής απόφασης 42863/438/2019 (Β' 2040), με την οποία καθορίστηκαν οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές για την εγκατάσταση συσκευών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (σημεία επαναφόρτισης), στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων, σε δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου, σε χώρους στάθμευσης δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων και σε άλλα σημεία. Με το παρόν προβλέπεται ότι 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 αυτόν, προβλέπεται ότι το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας θα εκδώσει προδιαγραφές για την κατάρτιση της πρόσκλησης αυτής, ενώ ήδη στον νόμο προβλέπονται υποχρεωτικά και δυνητικά κριτήρια αξιολόγησης, όπως το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, ο χρόνος υλοποίησης, η λειτουργική διαθεσιμότητα των υποδομών και η εν γένει ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και, δυνητικά το πλήθος, η γεωγραφική κατανομή των σημείων επαναφόρτισης και τα βασικά ποιοτικά χαρακτηριστικά των υποδομών.

Επιπλέον, προβλέπεται η ετήσια αξιολόγηση της ανάπτυξης των σημείων επαναφόρτισης από το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης ώστε, εφόσον διαπιστωθεί υστέρηση, να λαμβάνονται μέτρα και δράσεις για την περαιτέρω ανάπτυξή 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 17

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 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.3.2021. Οι υπόλοιποι δήμοι υποχρεούνται να εκπονούν Σ.Φ.Η.Ο. έως την 31η.3.2022.

Το Σ.Φ.Η.Ο. πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα πολεοδομικά, κυκλοφοριακά, συγκοινωνιακά και λοιπά χαρακτηριστικά της περιοχής στην οποία αναφέρεται και την ήδη υφιστάμενη ανάπτυξη των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών και, ως προς τους όρους και προϋποθέσεις εγκατάστασης των σημείων επαναφόρτισης ακολουθεί τις κείμενες διατάξεις, ειδικότερα δε την υπ' αρ. 42863/438/04.06.2019 κοινή υπουργική απόφαση (Β' 2040).

Με σκοπό να δημιουργηθεί ένα ολιστικό πλάνο για τον εκάστοτε δήμο, το Σ.Φ.Η.Ο. μπορεί να ενταχθεί ως μέτρο παρέμβασης σε τυχόν εκπονούμενα στρατηγικά σχέδια των οικείων Ο.Τ.Α., όπως π.χ. στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ, τις Ολοκληρωμένες

Χωρικές Επενδύσεις - ΟΧΕ, τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη — ΒΑΑ, κ.λπ., καθώς και σε ευρύτερες μελέτες και προγράμματα αστικών αναπλάσεων. Αντιστοίχως, στις περιοχές ευθύνης των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών και του συγκοινωνιακού έργου που παρέχεται από τους Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., και για τις χωροθετήσεις σε σημεία αρμοδιότητάς τους, οι ως άνω Οργανισμοί είναι αρμόδιοι για να υποβάλουν εντός του οριζόμενου χρονικού πλαισίου δεσμευτική πρόταση στον κατά περίπτωση δήμο, με σκοπό να συμπεριληφθεί στο υπό εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο..

Προκειμένου 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.

Τα Σ.Φ.Η.Ο. επικαιροποιούνται από τους δήμους ανά τακτά χρονικά διαστήματα και ανά πέντε (5) κατ' ελάχιστον έτη, με στόχο την επανεξέταση των συνθηκών ανάπτυξης και εφαρμογής της χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και τη σωστή και διαχρονική εφαρμογή της ηλεκτροκίνησης, ενώ το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας είναι αρμόδιο να παρακολουθεί την εφαρμογή των Σ.Φ.Η.Ο.. 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 18

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 ανά 5 θέσεις).

Για την εφαρμογή του παρόντος και τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας, στα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο για Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ απαγορεύεται ρητά να φορτίζουν άλλα Η/Ο.

Επί του άρθρου 19

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

Συγκεκριμένα, προτείνεται υποχρεωτικά η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο για άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ) σε ποσοστό κατ' ελάχιστον δύο τοις εκατό (2%) επί του συνόλου των προβλεπόμενων δημόσιων θέσεων στάθμευσης οχημάτων. Αντίστοιχα, σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων το ελάχιστο ποσοστό θέσεων για Η/Ο ΑμεΑ ορίζεται σε κατ' ελάχιστον ένα τοις εκατό (1%) επί του συνόλου των θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ. Οι συγκεκριμένες θέσεις θα φέρουν ειδική σήμανση, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), ν. 2696/1999 (Α' 57).

Επί του άρθρου 20

Με την προτεινόμενη ρύθμιση καθορίζεται ο τρόπος σήμανσης των 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 (Κ.Ο.Κ.) 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 ήδη καθορίζεται από το άρθρο 4 και τα άρθρα 103 και 104 του Κ.Ο.Κ..

Επί του άρθρου 21

Με την προτεινόμενη ρύθμιση ενσωματώνονται οι διατάξεις των παρ. 2, 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), 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), όσον αφορά στα νέα κτίρια, με άλλα λόγια τίθεται το πλαίσιο για την εγκατάσταση και των ιδιωτικά προσβάσιμων σημείων φόρτισης. Σημειώνεται ότι για την εφαρμογή του παρόντος και σύμφωνα με τους ορισμούς του άρθρου 2, ως «νέα» κτίρια νοούνται τα κτίρια των οποίων το αίτημα για έκδοση οικοδομικής άδειας υποβάλλεται από την 1η.3.2021 και μετά.

Προτείνεται, λοιπόν, στην ηλεκτρολογική μελέτη των νέων κτιρίων να περιλαμβάνεται η εγκατάσταση υποδομής καλωδίωσης, δηλαδή σωληνώσεων, οχετών, καναλιών για τη διέλευση ηλεκτρικών καλωδίων, ώστε στις θέσεις στάθμευσης, όπως αυτές προκύπτουν από την οικοδομική άδεια και σύμφωνα με τον ν. 4067/2012 (Νέος Οικοδομικός Κανονισμός) (σε υπόγειο, πυλωτή, σε ακάλυπτο χώρο, σε παρακείμενο χώρο του κτιρίου κ.ά.), να μπορούν να εγκατασταθούν σημεία επαναφόρτισης Η/Ο.

Ειδικότερα, στις περιπτώσεις των νέων κτιρίων θεσπίζονται υποχρεώσεις εγκατάστασης ηλεκτρολογικής υποδομής καλωδίωσης - όδευσης, ώστε να δημιουργηθούν οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη των υποδομών της ηλεκτροκίνησης και να καλυφθεί η ανάγκη που θα δημιουργηθεί στο εγγύς μέλλον.

Ειδικότερα, προτείνεται για τα νέα κτίρια με αποκλειστική χρήση κατοικίας και με περισσότερες από δέκα (10) θέσεις στάθμευσης η τοποθέτηση υποδομής καλωδίωσης, ώστε να καθίσταται δυνατή σε μεταγενέστερο στάδιο η εγκατάσταση σημείου επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε όλες τις θέσεις στάθμευσης οχημάτων, ενώ σε νέα κτίρια που δεν προορίζονται αποκλειστικά για κατοικία, και τα οποία διαθέτουν περισσότερες από δέκα (10) θέσεις στάθμευσης, η εγκατάσταση υποδομής καλωδίωσης, ώστε κατ' ελάχιστο μία (1) θέση ανά πέντε (5) θέσεις στάθμευσης να μπορεί σε μεταγενέστερο στάδιο να εφοδιαστεί με σημείο επαναφόρτισης Η/Ο. Ειδικώς, ορίζεται ότι στις περιπτώσεις νέων κτιρίων 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.

Στο ίδιο πλαίσιο προβλέπεται περαιτέρω και η τοποθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε κοινόχρηστη θέση στάθμευσης. 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 22

Με τις προτεινόμενες διατάξεις ενσωματώνονται οι διατάξεις των παρ. 2, 3, 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 (L 153), όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2018 (L156), 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 1η.3.2021.

Προς τον σκοπό της ομαλής εγκατάστασης 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 αφενός 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, επίσης, ρητά η διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί από τον ιδιοκτήτη ή δικαιούχο θέσης στάθμευσης για την εγκατάσταση σημείου επαναφόρτισης Η/Ο στη δική του θέση στάθμευσης και η εγκατάσταση και λειτουργία σημείου επαναφόρτισης Η/Ο, το οποίο θα τροφοδοτείται απευθείας μέσω της υφισταμένης παροχής ρεύματος ιδιόκτητου χώρου εντός της ίδιας οικοδομής ή μέσω νέας ιδιόκτητης παροχής ρεύματος, με σκοπό την ασφαλή και σύννομη τοποθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα κτίρια.

Συγκεκριμένα, ο ιδιοκτήτης ή δικαιούχος θα πρέπει υποχρεωτικά να γνωστοποιήσει την πρόθεση εγκατάστασης φορτιστή προς τον διαχειριστή του κτιρίου επί αποδείξει παραλαβής της (όπως με ιδιωτικό έγγραφο απόδειξης παραλαβής ή με το αποδεικτικό της αποστολής και επίδοσης συστημένης επιστολής ή με επιβεβαίωση γνωστοποίησης μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου).

Η Γενική Συνέλευση των συνιδιοκτητών διατηρεί το δικαίωμα αιτιολογημένης εναντίωσης στην πρόθεση εγκατάστασης με τεχνική έκθεση ηλεκτρολόγου μηχανικού λόγω ουσιώδους παρεμπόδισης της χρήσης των υπόλοιπων χώρων στάθμευσης ή κοινόχρηστων χώρων του

κτιρίου, όπως επίσης και δικαίωμα να αιτηθεί διακοπή της λειτουργίας της εγκατάστασης, λόγω μη τήρησης των προδιαγραφών ασφαλούς κατασκευής και λειτουργίας της ή ουσιώδους παρεμπόδισης της χρήσης των υπόλοιπων χώρων στάθμευσης ή κοινόχρηστων χώρων του κτιρίου.

Περαιτέρω, τίθεται υποχρεωτικός ελάχιστος αριθμός θέσεων στάθμευσης με σημείο επαναφόρτισης για τα υφιστάμενα κτίρια που δεν προορίζονται για κατοικία και διαθέτουν περισσότερες των είκοσι (20) θέσεων στάθμευσης οχημάτων, ήτοι η εγκατάσταση κατ' ελάχιστον μίας θέσης στάθμευσης με σημείο επαναφόρτισης Η/Ο ανά είκοσι (20) θέσεις στάθμευσης. Η συμμόρφωση με το ανωτέρω όριο συντελείται έως την 1η.1.2023.

Ακόμα, σε συμφωνία με τις προβλέψεις της Οδηγίας για τα υφιστάμενα κτίρια, εφόσον σε υφιστάμενα κτίρια γίνονται εργασίες ανακαίνισης με οικοδομική άδεια, οι οποίες περιλαμβάνουν τον χώρο στάθμευσης (εντός του κτιρίου ή σε παρακείμενο χώρο) ή την ηλεκτρολογική υποδομή του κτιρίου, ισχύουν οι ίδιες υποχρεώσεις των νέων κτιρίων του προηγούμενου άρθρου. Εξαιρέση από αυτή την υποχρέωση αποτελεί η περίπτωση στην οποία ο υπεύθυνος μηχανικός δηλώνει, με υπεύθυνη δήλωσή του στην αρμόδια Υπηρεσία Δόμησης, ότι το συνολικό κόστος εγκατάστασης των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και υποδομής καλωδίωσης, υπερβαίνει το επτά τοις εκατό (7%) του συνολικού κόστους της ανακαίνισης του κτιρίου.

Επί του άρθρου 23

Με τις διατάξεις του παρόντος τίθενται ειδικές υποχρεώσεις για το Δημόσιο και τους φορείς της Γενικής Κυβέρνησης, όπως προβλέπονται στην παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014, ώστε να αποτελέσουν παράδειγμα στο δρόμο προς την ηλεκτρική μετάβαση.

Σε αυτό το πνεύμα θεσπίζεται η υποχρεωτική 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, κατά τον ίδιο τρόπο υπολογισμού του αριθμού των υποδομών που ανωτέρω προβλέπονται για τα νέα και τα υφιστάμενα κτίρια.

Για την εφαρμογή του παρόντος και ειδικά για κτίρια του Δημοσίου και των φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, τα οποία βρίσκονται υπό καθεστώς μίσθωσης, προβλέπεται η υποχρέωση τήρησης διαδικασίας γνωστοποίησης στον ιδιοκτήτη του κτιρίου.

Τέλος, για τα υφιστάμενα κτίρια του Δημοσίου και των φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα της Γενικής Κυβέρνησης, που διαθέτουν περισσότερες των είκοσι (20) θέσεων

στάθμευσης οχημάτων, καθίσταται υποχρεωτική σε κάθε περίπτωση η εγκατάσταση κατ' ελάχιστον ενός σημείου επαναφόρτισης Η/Ο.

Η συμμόρφωση με την προτεινόμενη ρύθμιση θα πρέπει να έχει συντελεσθεί ένα χρόνο νωρίτερα από τον ιδιωτικό τομέα, ήτοι έως την 1η.1.2022.

Επί του άρθρου 24

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 (L 153), όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2018 (L156).

Πρόκειται για ρυθμίσεις που καθιστούν πιο απλές τις διαδικασίες εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο 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, με τα συνοδευτικά αυτής έγγραφα. Αντίθετα, όταν κρίνεται απαραίτητη η εγκατάσταση νέου μετασχηματιστή, απαιτείται η έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας και κατά τα λοιπά ακολουθείται η ίδια διαδικασία προς τον διαχειριστή.

Επί του άρθρου 25

Με την προτεινόμενη προσθήκη περίπτωσης κβ) στην 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 26

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 (CO₂) κατασβεστικής ικανότητας τουλάχιστον 55Β 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 την 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 27

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου συμπληρώνονται οι απαραίτητες προϋποθέσεις και απαιτήσεις για την εγκατάσταση όλων των υποδομών φόρτισης Η/Ο, με σκοπό την θεσμοθέτηση διαδικασιών που θα προτάσσουν την ασφαλή και αξιόπιστη λειτουργία των υποδομών φόρτισης Η/Ο.

Συγκεκριμένα, τίθενται εγγυήσεις για την τήρηση τεχνικών προδιαγραφών και 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» ή τα αντίστοιχα ισοδύναμα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα, που αναπροσαρμόζουν το ελληνικό πρότυπο αναλόγως, όπως αναρτώνται στην τράπεζα προτύπων (ιστοσελίδα) του ΕΛΟΤ και διατίθενται προς πώληση κάθε φορά.

Με την παρ. 2 προβλέπεται η 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 αυτόν θεσπίζεται ως απαραίτητη προϋπόθεση για την έναρξη της διαδικασίας εγκατάστασης υποδομών φόρτισης Η/Ο η υποβολή προς τον ΔΕΔΔΗΕ 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). Το συμπληρωμένο έντυπο σύνδεσης/ενημέρωσης θα υποβάλλεται στην αρμόδια Μονάδα του ΔΕΔΔΗΕ στην οποία ανήκει η παροχή και στην οποία θα συνδεθεί το σημείο επαναφόρτισης Η/Ο.

Επί του άρθρου 28

Με τις προτεινόμενες διατάξεις καθίσταται δυνατή η εγκατάσταση συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων (σημεία επαναφόρτισης) στους στεγασμένους και υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων.

Επέρχονται για τον λόγο αυτόν οι αναγκαίες τροποποιήσεις στις υφιστάμενες διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 21 και της παρ. 4 του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976 (Α' 169), ώστε να επιτρέπεται πλέον η φόρτιση συσσωρευτών εντός των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, η οποία υπό το προϋσχόν άρθρο απαγορευόταν.

Περαιτέρω, προστίθεται περ. 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 29

Με την αναμενόμενη αύξηση της διείσδυσης των Η/Ο 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, τίθενται όροι για τη λειτουργία των χώρων των συνεργείων οχημάτων υψηλής τάσης, όπως τα συνεργεία αυτά ορίζονται στο άρθρο 2, ώστε να δημιουργούνται οι συνθήκες για ασφαλή εξυπηρέτηση των ηλεκτρικών οχημάτων, και προβλέπεται ότι οφείλουν να διαθέτουν, πέραν των εργαλείων και μηχανημάτων που προβλέπονται στο π.δ. 78/1988 (Α' 34), ειδικό εξοπλισμό για οχήματα υψηλής τάσης, προκειμένου οι εργασίες επισκευής και συντήρησης στα οχήματα αυτά να πραγματοποιούνται σε ασφαλείς συνθήκες.

Επί του άρθρου 30

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. Οι τεχνίτες οχημάτων υψηλής τάσης κατηγορίας 1

και 2 χρησιμοποιούν, όπου απαιτείται, τον ειδικό εξοπλισμό, που προβλέπεται στο άρθρο 29 κατά τη διάρκεια της επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης. Ακόμα, σε κάθε συνεργείο οχημάτων υψηλής τάσης απασχολείται ένας (1) τουλάχιστον τεχνίτης οχημάτων υψηλής τάσης Κατηγορίας 2, ως υπεύθυνος για την ορθή εκτέλεση των εργασιών. Αν το συνεργείο απασχολεί περισσότερους από έναν τεχνίτες οχημάτων υψηλής τάσης Κατηγορίας 2, υποχρεούται να ορίσει έναν από αυτούς ως υπεύθυνο για την ορθή εκτέλεση των εργασιών επί των οχημάτων υψηλής τάσης στο χώρο του συνεργείου.

Επί του άρθρου 31

Με την προτεινόμενη διάταξη ορίζεται ρητά ότι ο τεχνικός έλεγχος των Η/Ο, περιοδικός, έκτακτος και εκούσιος) διενεργείται στα Δημόσια και Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου (Κ.Τ.Ε.Ο.). Για τη ρύθμιση των θεμάτων που τίθενται δίδεται εξουσιοδότηση στο άρθρο 44.

Επί του άρθρου 32

Το άρθρο 32 ορίζει τη διαδικασία που τηρείται 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 έχει τροποποιηθεί με τον ν. 4496/2017 (Α' 70), 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).

Επί του άρθρου 33

Το Μέρος Γ' 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 20ής Ιουνίου 2019 (L188) 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 σημαντικό μερίδιο της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂ στις μεταφορές (βλ. στόλους δημοσίων μεταφορών και ιδίως τοπικές μεταφορές με λεωφορεία), με το άρθρο 33 τίθεται το πλαίσιο στόχων για τη συμμετοχή καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων στις δημόσιες προμήθειες οχημάτων και υπηρεσιών, ώστε να ενισχυθεί η προσπάθεια για τη μείωση των ρύπων.

Επί του άρθρου 34

Με το άρθρο 34 ορίζεται το πεδίο εφαρμογής των επόμενων άρθρων, ήτοι ορίζεται το είδος των συμβάσεων που υπάγονται στις υποχρεώσεις των οικείων άρθρων του ν. 3982/2011 (Α' 143) για την αύξηση της συμμετοχής καθαρών οχημάτων στις συμβάσεις που ανατίθενται από αναθέτουσες αρχές και αναθέτοντες φορείς.

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 στον ν. 4412/2016 (Α' 147),

- 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 στον ν. 4412/2016 (Α' 147).

Επί των άρθρων 35 και 36

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. CO₂/χλμ. έως την 31η.12.2025 και κάτω από 0 γρ. CO₂/χλμ. από 1η.1.2026 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 37 και 38

Με τις ρυθμίσεις των άρθρων 37 και 38 και ιδίως το παράρτημα που προσαρτάται στον ν. 3982/2011 τίθεται ελάχιστος στόχος 25,3% συμμετοχής καθαρών οχημάτων (για ελαφρά οχήματα) στις καταλαμβανόμενες δημόσιες συμβάσεις 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 σε σχέση με την ισχύουσα νομοθεσία αυξάνεται από οκτώ τοις εκατό (8%) σε δέκα τοις εκατό (10%), και για τα λεωφορεία (κατηγορία οχήματος M3), ο στόχος αυξάνεται από τριάντα τρία τοις εκατό (33%) σε σαράντα επτά τοις εκατό (47%) μεταξύ των δύο περιόδων αναφοράς. Οι στόχοι συνεχίζουν να ισχύουν και μετά το 2030, εάν δεν έχουν τεθεί νέοι στόχοι μέχρι τότε.

Επί του άρθρου 39

Με την παρ. 1 προβλέπεται η υποβολή προτάσεων προς την Επιτροπή που έχει συσταθεί για την εκπόνηση του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για την Προώθηση των Πράσινων Δημόσιων Συμβάσεων του άρθρου 18 παρ. 2 του ν. 3855/2010 (Α' 95) ως μέτρο εφαρμογής της Οδηγίας 1161/2019.

Επίσης, με την παρ. 2 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 η θεσμοθέτηση ακόμη ενός εργαλείου για την επίτευξη των στόχων διείσδυσης της ηλεκτροκίνησης, δεδομένου ότι οι δημόσιες συμβάσεις προμήθειας και υπηρεσιών οχημάτων αντιστοιχούν σε ένα σημαντικό 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 θετικές περιβαλλοντικές συνέπειες που θα επιφέρει η διείσδυση της ηλεκτροκίνησης στις μεταφορές, θεσπίζεται περιβαλλοντικό κριτήριο προς αυτόν 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 (L 120) και της τροποποίησης αυτής με την Οδηγία 2019/1161 ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 2019 (L 188). 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.

Συγκεκριμένα, τίθεται ως υποχρεωτικό κριτήριο ανάθεσης σε διαδικασίες ανάθεσης δημόσιων συμβάσεων προμήθειας οχημάτων το μικτό κριτήριο, δηλαδή συνδυασμός ποιότητας και τιμής, με την πρόβλεψη της ύπαρξης στις διακηρύξεις ελάχιστου ποσοστού ύψους πέντε τοις εκατό (5%) αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων ή υβριδικών οχημάτων ρύπων έως 50 γρ. CO₂ επί του συνόλου του εκάστοτε προσφερόμενου 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 στην προσφορά του για τη συγκεκριμένη προμήθεια του ανωτέρω

ελάχιστου ποσοστού ηλεκτρικών ή υβριδικών οχημάτων. Δεν αποκλείεται η περαιτέρω πριμοδότηση ακόμα πιο αυξημένης συμμετοχής των ηλεκτρικών στο στόλο (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. CO₂ 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. Οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς, κατά την έννοια των διατάξεων του ν. 4412/2016, έχουν την ευχέρεια στην πρώτη περίπτωση και την υποχρέωση στη δεύτερη περίπτωση να συμπεριλάβουν τα ανωτέρω κριτήρια ποιοτικής επιλογής υποψηφίων (α' φάση) 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 τις 2.8.2021.

Τέλος, ορίζεται η διαδικασία υποβολής εκθέσεων προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη συνεχή παρακολούθηση της προόδου διείσδυσης των καθαρών οχημάτων στις διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων.

Επί του άρθρου 40

Με το άρθρο 40 συστήνεται Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης, το οποίο υπάγεται στη Γενική Διεύθυνση 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) και προβλέπονται η σύσταση του νέου τμήματος, η στελέχωσή του και περιγράφονται αναλυτικά οι αρμοδιότητές του.

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.

Επί του άρθρου 41

Με τις προτεινόμενες διατάξεις ορίζεται ότι το Αυτοτελές Τμήμα Πολιτικής Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων θα υπάγεται πλέον στη Διεύθυνση Υδρογονανθράκων, για την αποδοτικότερη λειτουργία των υπηρεσιών του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Επί του άρθρου 42

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 ειδικευση 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 43

Με τις προτεινόμενες διατάξεις αποσαφηνίζεται ο τρόπος με τον οποίο θα γίνει η παρακολούθηση των αποτελεσμάτων του παρόντος νόμου. Στη βάση των στόχων που έχουν τεθεί με το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα, που κυρώθηκε με την υπ' αρ. 4/23.12.2019 απόφαση του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής (Β' 4893), η υλοποίηση του παρόντος νόμου θα παρακολουθείται από τη Διυπουργική Επιτροπή που έχει συσταθεί προς τον σκοπό αυτό και η οποία εκπονεί το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Ηλεκτροκίνηση, που εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών, Εσωτερικών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού.

Επί του άρθρου 44

Στο παρόν άρθρο συγκεντρώνονται όλες οι διατάξεις με τις οποίες παρέχονται εξουσιοδοτήσεις για την μετέπειτα έκδοση αποφάσεων. Ειδικότερα:

Ως προς την παρ. 1, το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία, θεσπίζει θεσμικά, διοικητικά, χρηματοδοτικά ή/και άλλα οικονομικά κίνητρα, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που έχουν τεθεί από το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (Ε.Σ.Ε.Κ), που κυρώθηκε με την υπ' αρ. 4/23.12.2019 απόφαση του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής (Β' 4893) για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, όπως η αύξηση του αριθμού των μέσων μεταφοράς που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα και ηλεκτρική ενέργεια και η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, καθώς και λοιπές δράσεις που σκοπό έχουν να μεταβάλουν την τεχνολογική διάρθρωση και το μείγμα καυσίμων στον εν λόγω τομέα για τη μετάβαση προς μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία.

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 κίνητρα με τη μορφή απόδοσης ποσών 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 γρ. CO₂/χλμ., όπως δικύκλων, τρικύκλων και ηλεκτρικών ποδηλάτων, καθώς και Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ και οχημάτων μικτού βάρους έως 3,5 τόνων, 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 δύνανται 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. CO₂/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).

Με τις διατάξεις της παρ. 2 παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης για την έκδοση του ειδικού σήματος του άρθρου 3, με το οποίο τα οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών θα δικαιούνται, από 1η.1.2021 και για διάστημα δύο ετών, δωρεάν στάθμευση σε θέσεις στάθμευσης προορισμένες για κατοίκους και σε ελεγχόμενες θέσεις στάθμευσης εντός όλης της ελληνικής επικρατείας. Με την απόφαση αυτή θα ρυθμίζεται η διαδικασία εφοδιασμού των δικαιούχων με το ειδικό σήμα, οι τεχνικές προδιαγραφές του σήματος και της ηλεκτρονικής εφαρμογής μέσω της οποίας θα υποβάλλεται η σχετική αίτηση και κάθε τεχνικό ή ειδικότερο θέμα σχετικά με την έκδοση, παραλαβή και λειτουργία του ειδικού σήματος.

Με την προτεινόμενη διάταξη της παρ. 3 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 περιβαλλοντικού τέλους του άρθρου 5, να καθορίζουν τους φορείς διαχείρισης και τον τρόπο διάθεσης των εσόδων, τις υποχρεώσεις των φορέων της αγοράς και των καταναλωτών, τους ελέγχους, τις επιβαλλόμενες κυρώσεις και τη διαδικασία αξιολόγησης των μέτρων, και κάθε άλλο ζήτημα προς τον σκοπό εφαρμογής των συγκεκριμένων διατάξεων.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις της παρ. 4 παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας και στον κατά περίπτωση αρμόδιο Υπουργό για την έκδοση απόφασης με την οποία θα ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα σχετικά με την εποπτεία της αγοράς ηλεκτροκίνησης, τα αρμόδια όργανα ελέγχου της αγοράς και τις διαδικασίες διεξαγωγής του ελέγχου των φορέων αυτής, όπως και κάθε ειδικότερο θέμα για την οργάνωση και την εποπτεία της αγοράς, σύμφωνα με το άρθρο 12, συμπεριλαμβανομένων θεμάτων σχετικών με την επιβολή κυρώσεων ή προστίμων.

Με την παρ. 5 δίδεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης, να καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την εφαρμογή του Μ.Υ.Φ.Α.Η. του άρθρου 13, ιδίως για το είδος και το ύψος της τιμής και την αναπροσαρμογή του παραβόλου εγγραφής, καθώς και τον τρόπο και τη διαδικασία καταβολής, είσπραξης και απόδοσής του, αλλά και τη διασύνδεση με άλλα μητρώα και εφαρμογές του δημοσίου τομέα και τις τεχνικές λεπτομέρειες λειτουργίας του Μ.Υ.Φ.Α.Η..

Με την παρ. 6 προβλέπεται εξουσιοδοτική διάταξη για την έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με την οποία θα μπορούν να επανακαθορίζονται τα στατικά, δυναμικά και απολογιστικά/λειτουργικά δεδομένα κατά το άρθρο 14 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. Η εξουσιοδότηση καταλαμβάνει επίσης και θέματα σχετικά με τη διαχείριση και αποστολή των δεδομένων, που αφορούν στη λειτουργία των φορέων της αγοράς και στα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο, καθώς και ζητήματα σχετικά με τα δικαιώματα πρόσβασης στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. των ενδιαφερομένων μερών.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις της παρ. 7 παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας και στον κατά περίπτωση αρμόδιο Υπουργό, σε περίπτωση που κριθεί απαραίτητο, να 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, στο πλαίσιο της παρακολούθησης και αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας του μοντέλου ανάπτυξης των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών φόρτισης σύμφωνα με το άρθρο 16.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις της παρ. 8 και προς τον σκοπό της συνολικής ρύθμισης των προδιαγραφών των Σ.Φ.Η.Ο. για την υποβοήθηση του έργου της τοπικής αυτοδιοίκησης, παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ώστε με απόφασή του να μπορεί να καθορίζεται κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή αυτών.

Με την εξουσιοδοτική διάταξη της παρ. 9 προβλέπεται η έκδοση διατάγματος μετά από πρόταση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Πολιτισμού και Αθλητισμού, ώστε να καθοριστούν οι όροι, οι τεχνικές προδιαγραφές, η διαδικασία και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης Η/Ο και την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε σημεία ενδιαφέροντος του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, όπως σε παραδοσιακούς οικισμούς και σε διατηρητέα κτίρια, σε ιστορικούς τόπους, αρχαιολογικούς χώρους ή στο άμεσο περιβάλλον μνημείων που προστατεύονται με τις διατάξεις του ν. 3028/2002 (Α' 153).

Με τις διατάξεις της παρ. 10 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.

Με τις διατάξεις της παρ. 11 δίνεται εξουσιοδότηση για έκδοση διατάγματος μετά από πρόταση των Υπουργών Παιδείας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών 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.

Με την παρ. 12 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).

Τέλος, με τις διατάξεις της παρ. 13 παρέχεται 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 άρθρου 32 για τη διαχείριση των μπαταριών των Η/Ο, σύμφωνα με την ανάγκη προσαρμογής σε νέες ευρωπαϊκές και εθνικές πολιτικές για τη διαχείριση αποβλήτων και τη κυκλική οικονομία.

Επί του άρθρου 45

Για τον σκοπό της εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 17 προβλέπεται ότι τα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που εγκαθίστανται ή πρόκειται να εγκατασταθούν έως την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο., καταλαμβάνονται από τις διαδικασίες αδειοδότησης της ΚΥΑ της περ. β' της παρ. 7 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012 (Α' 82).

Επί του άρθρου 46

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται το άρθρο 70 του ν. 3982/2011 (Α' 143) και τα εδάφια δεύτερο και τρίτο της παρ. 2 του άρθρου 134 του ν. 4001/2011(Α' 179).

Επί του άρθρου 47

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

Αθήνα, 10 Ιουλίου 2020

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

Χρ. Σταϊκούρας

Σπ.–Αδ. Γεωργιάδης

Μ. Χρυσοχοϊδης

ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ
ΥΠΟΘΕΣΕΩΝΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Ν. Κεραμέως

Ι. Βρούτσης

Κων. Χατζηδάκης

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στ. Μενδώνη

Π. Θεοδωρικάκος

Κων. Καραμανλής

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

Γ. Γεραπετρίτης

Κ. Πιερρακάκης

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

A. Τροποποιούμενες διατάξεις

1. Με το άρθρο 6 του σχεδίου νόμου αντικαθίστανται οι περ. β' και ιγ' και προστίθεται περ. ιστ' στην παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4172/2013 (Κώδικας Φορολογίας Εισοδήματος – ΚΦΕ) (Α' 167), το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 14

Απαλλαγές εισοδήματος από μισθωτή εργασία και συντάξεις

1. Από τον υπολογισμό του εισοδήματος από μισθωτή εργασία και συντάξεις εξαιρούνται:

α) η αποζημίωση εξόδων διαμονής και σίτισης και η ημερήσια αποζημίωση που έχουν καταβληθεί από τον εργαζόμενο αποκλειστικά για σκοπούς της επιχειρηματικής δραστηριότητας του εργοδότη,

β) η αποζημίωση για έξοδα κίνησης που καταβάλλονται από τον εργοδότη για υπηρεσιακούς λόγους, εφόσον αφορούν έξοδα κίνησης που πραγματοποιήθηκαν από τον εργαζόμενο κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του και αποδεικνύονται από νόμιμα παραστατικά,

γ) το επίδομα αλλοδαπής που χορηγείται σε υπαλλήλους του Υπουργείου Εξωτερικών και των λοιπών δημόσιων πολιτικών υπηρεσιών,

δ) οι κρατήσεις υπέρ των ασφαλιστικών ταμείων, οι οποίες επιβάλλονται με νόμο,

ε) οι ασφαλιστικές εισφορές που καταβάλλει ο εργαζόμενος περιλαμβανομένων των εισφορών εργοδότη και εργαζομένου υπέρ των επαγγελματικών ταμείων που έχουν συσταθεί με νόμο,

στ) η εφάπαξ καταβαλλόμενη παροχή από ταμεία πρόνοιας και ασφαλιστικούς οργανισμούς του Δημοσίου, καθώς και επαγγελματικά ταμεία που έχουν συσταθεί με νόμο στους ασφαλισμένους και τα εξαρτώμενα μέλη του ασφαλισμένου,

ζ) η αξία των διατακτικών σίτισης αξίας έως έξι (6) ευρώ ανά εργάσιμη ημέρα,

η) οι παροχές ασήμαντης αξίας μέχρι του ποσού των είκοσι επτά (27) ευρώ ετησίως,

ι) τα ασφάλιστρα που καταβάλλονται από τον εργαζόμενο ή τον εργοδότη για λογαριασμό του εργαζομένου στο πλαίσιο ομαδικών ασφαλιστηρίων συνταξιοδοτικών συμβολαίων,

ια) τα ασφάλιστρα που καταβάλλονται από τον εργοδότη για την ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή κάλυψη του υπαλληλικού του προσωπικού ή για την κάλυψη του κινδύνου ζωής ή ανικανότητάς του στο πλαίσιο ασφαλιστηρίου συμβολαίου, μέχρι του ποσού των χιλίων πεντακοσίων (1.500) ευρώ ετησίως ανά εργαζόμενο,

ιβ) η αποζημίωση για αγορά μηνιαίων ή ετήσιων καρτών απεριορίστων διαδρομών μέσω μαζικής μεταφοράς,

ιγ) η αγοραία αξία της παραχώρησης ενός οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 g CO₂/Km και με Λιανική Τιμή Προ Φόρων (ΛΤΠΦ) έως σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ, προς έναν εργαζόμενο ή εταίρο ή μέτοχο από ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή νομική οντότητα, για οποιοδήποτε χρονικό διάστημα εντός του φορολογικού έτους, και

ιδ) η παροχή σε είδος με τη μορφή μετοχών που λαμβάνει ένας εργαζόμενος ή εταίρος ή μέτοχος από νομικό πρόσωπο ή νομική οντότητα ανεξαρτήτως, εάν συνεχίζει να ισχύει η εργασιακή σχέση, εφόσον ασκηθεί το δικαίωμα προαίρεσης και οι μετοχές που αποκτώνται, μεταβιβαστούν μετά από τη συμπλήρωση είκοσι τεσσάρων (24) ή τριάντα έξι (36) μηνών από την απόκτησή τους ανάλογα με την περίπτωση κατ' αντιστοιχία με το άρθρο 42Α.

ιε) Η ελεγκτική αποζημίωση των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 70 του ν. 4647/2019.

2. Οι ακόλουθες κατηγορίες εισοδήματος από μισθωτή εργασία και συντάξεις απαλλάσσονται από το φόρο:

α) Το εισόδημα που αποκτάται κατά την άσκηση των καθηκόντων τους από αλλοδαπό διπλωματικό ή προξενικό εκπρόσωπο, κάθε φυσικό πρόσωπο που εργάζεται σε πρεσβεία, διπλωματική αποστολή, προξενείο ή αποστολή αλλοδαπού κράτους για τη διεκπεραίωση κρατικών υποθέσεων που είναι πολίτης του εν λόγω κράτους και κάτοχος διπλωματικού διαβατηρίου, καθώς και από κάθε φυσικό πρόσωπο που εργάζεται σε θεσμικό όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή Διεθνούς Οργανισμού που έχει εγκατασταθεί βάσει διεθνούς συνθήκης την οποία εφαρμόζει η Ελλάδα.

β) Η διατροφή που λαμβάνει ο/η δικαιούχος, σύμφωνα με δικαστική απόφαση ή συμβολαιογραφική πράξη.

γ) Η σύνταξη που καταβάλλεται σε ανάπηρους πολέμου και σε θύματα ή οικογένειες θυμάτων πολέμου, καθώς και σε ανάπηρους ειρηνικής περιόδου, στρατιωτικούς γενικά, που υπέστησαν βλάβη κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας τους ή τις οικογένειες τους.

δ) Το εξωϊδρυματικό επίδομα και κάθε συναφές ποσό που καταβάλλεται σε ειδικές κατηγορίες ατόμων με αναπηρίες.

ε) Οι μισθοί, οι συντάξεις και η πάγια αντιμισθία που χορηγούνται σε ανάπηρους με ποσοστό αναπηρίας τουλάχιστον ογδόντα τοις εκατό (80%).

στ) Το επίδομα ανεργίας που καταβάλλει ο Ο.Α.Ε.Δ. στους δικαιούχους ανέργους, εφόσον το άθροισμα των λοιπών εισοδημάτων του φορολογούμενου δεν υπερβαίνει ετησίως τις δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ.

ζ) Το επίδομα κοινωνικής αλληλεγγύης συνταξιούχων (Ε.Κ.Α.Σ.) που καταβάλλεται στους δικαιούχους.

η) Τα χρηματικά ποσά που καταβάλλονται στους αναγνωρισμένους πολιτικούς πρόσφυγες, σε αυτούς που διαμένουν προσωρινά στην Ελλάδα για ανθρωπιστικούς λόγους και σε όσους έχουν υποβάλει αίτηση για αναγνώριση προσφυγικής ιδιότητας, η οποία βρίσκεται στο στάδιο εξέτασης από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, από φορείς που υλοποιούν προγράμματα παροχής οικονομικής ενίσχυσης των προσφύγων, τα οποία χρηματοδοτούνται από την Ύπατη Αρμοστεία του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

θ) το επίδομα επικίνδυνης εργασίας που καταβάλλεται με τη μορφή πτητικού, καταδυτικού, ναρκαλιείας, αλεξιπτωτιστών, δυτών και υποβρυχίων καταστροφών σε αξιωματικούς, υπαξιωματικούς και οπλίτες των Ενόπλων Δυνάμεων, της Ελληνικής Αστυνομίας, της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας και του Λιμενικού Σώματος η πτητική αποζημίωση που καταβάλλεται στους πιλότους της πολιτικής αεροπορίας και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και η ειδική αποζημίωση που καταβάλλεται στο ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό και τα πληρώματα ασθενοφόρων του Ε.Κ.Α.Β. που εκτελούν διατεταγμένη υπηρεσία με αεροπορικά μέσα για παροχή Α` Βοηθειών, κατά ποσοστό εξήντα πέντε τοις εκατό (65%).

ι) Οι αμοιβές που καταβάλλει η Παγκόσμια Ένωση Αναπήρων Καλλιτεχνών (V.D.M.F.K.) στα μέλη της ζωγράφους με το πόδι και το στόμα, οι οποίοι είναι φορολογικοί κάτοικοι Ελλάδας, αποκλειστικά για την εργασία της ζωγραφικής που αμείβεται από την ως άνω Ένωση με συνάλλαγμα.»

2. Με το άρθρο 7 του σχεδίου νόμου αντικαθίστανται οι περ. β', γ' και προστίθενται περ. δ' και ε' στο άρθρο 22B του ν. 4172/2013, το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 22B

Χορήγηση προσαυξημένης έκπτωσης για συγκεκριμένες δαπάνες που αφορούν τους εργαζόμενους και την προστασία του περιβάλλοντος

α) Για τη δαπάνη αγοράς μηνιαίων ή ετήσιων καρτών απεριορίστων διαδρομών μέσων μαζικής μεταφοράς, χορηγείται στην επιχείρηση δυνατότητα έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδά της, κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της, προσαυξημένης κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%).

β) Για τη δαπάνη μίσθωσης εταιρικού επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 g CO₂/ Km, με μέγιστη Λιανική Τιμή Προ Φόρων (ΛΤΠΦ) έως τις σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ, χορηγείται στην επιχείρηση δυνατότητα έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδά

της, κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της, προσαυξημένης κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%).

γ) Για τη δαπάνη αγοράς, εγκατάστασης και λειτουργίας δημόσια προσβάσιμων σημείων φόρτισης οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 g CO₂/Km, χορηγείται στην επιχείρηση δυνατότητα έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδά της, κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της, προσαυξημένης κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%).»

3. Με το άρθρο 8 του σχεδίου νόμου αντικαθίστανται το πρώτο, το τρίτο και το πέμπτο εδάφιο, καθώς και ο πίνακας της παρ. 4, προστίθεται δεύτερο εδάφιο μετά τον πίνακα της παρ. 4 και προστίθενται εδάφια στο τέλος της ίδιας παραγράφου του άρθρου 24 του ν. 4172/2013 (Α' 167), το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 24

Φορολογικές Αποσβέσεις

1. Κατά τον προσδιορισμό των κερδών από επιχειρηματική δραστηριότητα, οι φορολογικές αποσβέσεις των στοιχείων του ενεργητικού εκπίπτουν από:

α) τον κύριο των παγίων στοιχείων του ενεργητικού της επιχείρησης σε όλες τις περιπτώσεις εκτός της περίπτωσης β',

β) τον μισθωτή, σε περίπτωση χρηματοδοτικής μίσθωσης κατά την έννοια των Διεθνών Προτύπων Χρηματοοικονομικής Αναφοράς, όπως αυτά έχουν υιοθετηθεί από την Ε.Ε. δυνάμει του Κανονισμού 1606/2002 (Δ.Π.Χ.Α. – υποχρεωτική εφαρμογή Δ.Π.Χ.Α.) ή κατά την έννοια των Ελληνικών Λογιστικών Προτύπων (Ε.Λ.Π.) του ν. 4308/2014.

2. Για τους σκοπούς της παρούσας διάταξης, ο όρος «χρηματοοικονομική μίσθωση» σημαίνει οποιαδήποτε προφορική ή έγγραφη σύμβαση με την οποία ο εκμισθωτής (κύριος) υποχρεούται έναντι μισθώματος να παραχωρεί στον μισθωτή (χρήστη) τη χρήση ενός περιουσιακού στοιχείου, εφόσον πληρούνται ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα κριτήρια:

α) η κυριότητα του περιουσιακού στοιχείου περιέρχεται στον μισθωτή με τη λήξη του χρόνου της μίσθωσης,

β) η σύμβαση της μίσθωσης περιλαμβάνει όρο συμφέρουσας προσφοράς για την εξαγορά του εξοπλισμού σε τιμή κατώτερη της αγοραίας αξίας,

γ) η περίοδος της μίσθωσης καλύπτει τουλάχιστον το ενενήντα τοις εκατό (90%) της οικονομικής διάρκειας ζωής του περιουσιακού στοιχείου όπως αυτή προκύπτει από τον πίνακα της παραγράφου 4 ακόμη και στην περίπτωση που ο τίτλος δεν μεταβιβάζεται κατά τη λήξη της μίσθωσης,

δ) κατά τη σύναψη της σύμβασης της μίσθωσης, η παρούσα αξία των μισθωμάτων ανέρχεται τουλάχιστον στο ενενήντα τοις εκατό (90%) της αγοραίας αξίας του περιουσιακού στοιχείου που εκμισθώνεται,

ε) τα περιουσιακά στοιχεία που εκμισθώνονται είναι τέτοιας ειδικής φύσης που μόνον ο μισθωτής δύναται να τα μεταχειριστεί δίχως να προβεί σε σημαντικές αλλοιώσεις.

Στην περίπτωση της μίσθωσης οχημάτων στην έννοια του μισθώματος σύμφωνα με την περίπτωση δ' δεν συμπεριλαμβάνονται τα κόστη λειτουργίας και κυκλοφορίας του οχήματος.

3. Εδαφικές εκτάσεις, έργα τέχνης, αντίκες, κοσμήματα και άλλα πάγια στοιχεία ενεργητικού επιχειρήσεων που δεν υπόκεινται σε φθορά και αχρήστευση λόγω παλαιότητας, δεν υπόκεινται σε φορολογική απόσβεση.

4. Κόστος κτήσης ή κατασκευής, περιλαμβανομένου και του κόστους βελτίωσης, ανανέωσης και ανακατασκευής αποκατάστασης του περιβάλλοντος αποσβένονται, σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα:

Κατηγορία ενεργητικού επιχείρησης	Συντελεστής φορολογικής απόσβεσης (% ανά φορολογικό έτος)
Κτίρια, κατασκευές, εγκαταστάσεις, βιομηχανικές και ειδικές εγκαταστάσεις, μη κτιριακές εγκαταστάσεις, αποθήκες και σταθμοί, περιλαμβανομένων των παραρτημάτων τους (και ειδικών οχημάτων φορτοεκφόρτωσης)	4
Εδαφικές εκτάσεις που χρησιμοποιούνται σε εξόρυξη και λατομεία, εκτός αν χρησιμοποιούνται για τις υποστηρικτικές δραστηριότητες εξόρυξης	5
αεροσκάφη, σιδηροδρομικοί συρμοί, πλοία και σκάφη εκτός από μέσα μαζικής μεταφοράς ατόμων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 g CO ₂ /Km	5
Μηχανήματα, εξοπλισμός εκτός Η/Υ και λογισμικού	10
Μέσα μεταφοράς ατόμων εκτός από τα μέσα μεταφοράς μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 g CO ₂ /km	16
Μέσα μεταφοράς ατόμων μηδενικών ρύπων	25
Μέσα μεταφοράς ατόμων χαμηλών ρύπων έως 50 g CO ₂ /Km	20

Μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων εκτός από μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 g CO ₂ /Km	12
Μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων μηδενικών ρύπων	20
Μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων χαμηλών ρύπων έως 50 g CO ₂ /Km	15
Μέσα μαζικής μεταφοράς ατόμων μηδενικών ρύπων	15
Μέσα μαζικής μεταφοράς ατόμων χαμηλών ρύπων έως 50 g CO ₂ /Km	10
Άυλα στοιχεία και δικαιώματα και έξοδα πολυετούς φορολογικής απόσβεσης	10
Εξοπλισμός Η/Υ, κύριος και περιφερειακός και λογισμικό	20
Λοιπά πάγια στοιχεία της επιχείρησης	10
Εξοπλισμός και όργανα, που χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες εκτέλεσης επιστημονικής και τεχνολογικής έρευνας	40

Ο συντελεστής φορολογικής απόσβεσης του προηγούμενου πίνακα για τα άυλα στοιχεία και δικαιώματα ισχύει, εφόσον δεν προκύπτει συμβατικά από την αρχική συμφωνία διαφορετικής των δέκα (10) ετών οικονομική διάρκεια ζωής, οπότε και ο συντελεστής διαμορφώνεται ως το πηλίκο «1 διά έτη διάρκειας ζωής δικαιώματος». Σε περίπτωση δικαιωμάτων που θεμελιώθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας διάταξης, για την αναπόσβεστη αξία (εναπομείνασα αξία) ως διάρκεια δικαιώματος λαμβάνεται η υπολειπόμενη διάρκεια του δικαιώματος.

Για τη δαπάνη απόσβεσης εταιρικού επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 gr CO₂/ km, με μέγιστη Λιανική Τιμή Προ Φόρων (ΛΤΠΦ) έως τις 40.000 ευρώ, χορηγείται στην επιχείρηση δυνατότητα έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδά της, προσαυξημένης κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%).

5. Ο υπολογισμός των φορολογικών αποσβέσεων είναι υποχρεωτικός, γίνεται σε ετήσια βάση και δεν επιτρέπεται η μεταφορά αποσβενόμενων ποσών μεταξύ οικονομικών χρήσεων.

6. Η φορολογική απόσβεση ενός πάγιου περιουσιακού στοιχείου αρχίζει από τον επόμενο μήνα εντός του οποίου χρησιμοποιείται ή τίθεται σε υπηρεσία από τον φορολογούμενο κατ' αναλογία με τους συντελεστές της παραγράφου 4.

7. Το ποσό της φορολογικής απόσβεσης δεν δύναται να υπερβεί το κόστος κτήσης ή κατασκευής, περιλαμβανομένου του κόστους βελτίωσης, ανανέωσης και ανακατασκευής, καθώς και αποκατάστασης του περιβάλλοντος. Εάν η αποσβέσιμη αξία ενός περιουσιακού στοιχείου της επιχείρησης είναι μικρότερη από χίλια πεντακόσια (1.500) ευρώ, το εν λόγω στοιχείο μπορεί να αποσβεστεί εξ ολοκλήρου μέσα στο φορολογικό έτος που αποκτήθηκε το περιουσιακό στοιχείο. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ποσό που ορίζεται στο προηγούμενο εδάφιο μία φορά ανά πέντε έτη, με βάση τα κατάλληλα στοιχεία που δημοσιεύονται από την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ.).

8. Οι νέες επιχειρήσεις δύνανται να αναβάλουν την φορολογική απόσβεση των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης κατά τα πρώτα τρία (3) φορολογικά έτη.

9. Ο υπολογισμός της τιμής κτήσης σύμφωνα με τα άρθρα 41 και 42 γίνεται με βάση τις φορολογικές αποσβέσεις.

10. α. Το συναφές με την ενεργειακή απόδοση ή εξοικονόμηση νερού κόστος, αποσβένυται με τους συντελεστές του πίνακα της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου προσαυξημένους κατά ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%). Σε περίπτωση που ο αρχικός συντελεστής απόσβεσης είναι ανώτερος του 10%, ο προσαυξημένος συντελεστής δεν δύναται να υπερβαίνει τις 10 ποσοστιαίες μονάδες.

β. Η διάταξη της προηγούμενης περίπτωσης δεν καταλαμβάνει τις κατηγορίες ενεργητικού επιχείρησης τις σχετικές με: "Αεροσκάφη, σιδηροδρομικούς συρμούς, πλοία και σκάφη", "Μέσα μεταφοράς ατόμων" και "Μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων".

γ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων καθορίζονται οι προϋποθέσεις, οι όροι, οι διαδικασίες, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.»

4. Με το άρθρο 9 του σχεδίου νόμου προστίθεται περίπτωση θ' στο άρθρο 33 του ν. 4172/2013, το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 33

Μη εφαρμογή αντικειμενικών δαπανών και υπηρεσιών

Η ετήσια αντικειμενική δαπάνη και η δαπάνη απόκτησης περιουσιακών στοιχείων δεν εφαρμόζονται:

α) Προκειμένου για αντικειμενική δαπάνη, η οποία προκύπτει βάσει επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης αναπήρου, το οποίο απαλλάσσεται από τα τέλη κυκλοφορίας.

β) Προκειμένου για αλλοδαπό προσωπικό που δεν διαμένει μόνιμα στην Ελλάδα ή ημεδαπό προσωπικό που διαμένει μόνιμα στο εξωτερικό και απασχολείται αποκλειστικά σε επιχειρήσεις που υπάγονται στις διατάξεις του α.ν. 89/1967 (Α' 132), του α.ν. 378/1968 (Α' 82) και του άρθρου 25 του ν. 27/1975 (Α' 77), για το ποσό της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης, η οποία προκύπτει βάσει του επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης ή της κατοικίας.

γ) Προκειμένου για επιχειρήσεις μεταπώλησης αυτοκινήτων που έχουν υπαχθεί στο ειδικό καθεστώς φορολογίας του άρθρου 45 του ν. 2859/2000, για την αντικειμενική δαπάνη που προκύπτει βάσει των επιβατικών αυτοκινήτων που έχουν αγορασθεί για μεταπώληση με βάση τις διατάξεις του άρθρου 45 του ν. 2859/2000, εφόσον η άδεια και οι πινακίδες κυκλοφορίας του μεταβιβαζόμενου αυτοκινήτου οχήματος έχουν παραμείνει στη Δ.Ο.Υ., στην οποία έγινε η μεταβίβαση του αυτοκινήτου προς την επιχείρηση μεταπώλησης μέχρι και την ημερομηνία μεταπώλησης από αυτή σε τρίτο και το αυτοκίνητο κατά το χρονικό αυτό διάστημα δεν κυκλοφόρησε παράνομα. Οι μεταπωλήτριες επιχειρήσεις έχουν υποχρέωση μαζί με την ετήσια δήλωση φορολογίας εισοδήματος να συνυποβάλουν υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986, στην οποία να αναγράφουν τα πιο πάνω αυτοκίνητα που αγόρασαν ή πώλησαν στο οικείο έτος.

Προκειμένου για ατομικές επιχειρήσεις μεταπώλησης αυτοκινήτων της περίπτωσης αυτής, η ετήσια αντικειμενική δαπάνη που προκύπτει από τα προς πώληση οχήματα, όταν δεν κατατεθούν η άδεια και οι πινακίδες κυκλοφορίας τους στη Δ.Ο.Υ., σύμφωνα με τα ανωτέρω, δεν μπορεί να υπερβαίνει τη μεγαλύτερη αντικειμενική δαπάνη που προκύπτει από αυτοκίνητο της επιχείρησης.

Οι διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου έχουν εφαρμογή για δαπάνες που προκύπτουν από 1.1.2010 και μετά.

Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών ορίζεται κάθε άλλο θέμα για την εφαρμογή αυτής της περίπτωσης.

δ) Προκειμένου για αντικειμενική δαπάνη που προκύπτει με βάση σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, κυριότητας ή κατοχής μονίμων κατοίκων εξωτερικού.

ε) Προκειμένου για αγορά πάγιου εξοπλισμού επαγγελματικής χρήσης από πρόσωπα που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα.

στ) Προκειμένου για αγορά επιβατικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, ειδικά διασκευασμένων για πρόσωπα που παρουσιάζουν κινητικές αναπηρίες που υπερβαίνουν σε ποσοστό το εξήντα επτά τοις εκατό (67%).

Ως επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης ειδικά διασκευασμένα για κινητικά αναπήρους θεωρούνται εκείνα που διασκευάστηκαν ύστερα από άδεια της αρμόδιας αρχής για να οδηγούνται από πρόσωπα που παρουσιάζουν κινητική αναπηρία με ποσοστό πάνω από εξήντα επτά τοις εκατό (67%) ή για να μεταφέρουν αυτά τα πρόσωπα μαζί με τα αντικείμενα που είναι απαραίτητα για τη μετακίνησή τους.

ζ) Οι ετήσιες αντικειμενικές δαπάνες που υπολογίζονται σύμφωνα με το άρθρο 31 προκειμένου για συνταξιούχους, οι οποίοι έχουν υπερβεί το 65ο έτος της ηλικίας τους, εφαρμόζονται μειωμένες κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%) των όσων προκύπτουν σύμφωνα με τις προηγούμενες διατάξεις.

η) Προκειμένου για αντικειμενικές δαπάνες και υπηρεσίες του άρθρου 31 φυσικού προσώπου που έχει τη φορολογική κατοικία του στην αλλοδαπή. Προκειμένου για δαπάνες απόκτησης περιουσιακών στοιχείων του άρθρου 32 φυσικού προσώπου που έχει τη φορολογική κατοικία του στην αλλοδαπή εφόσον δεν αποκτά εισόδημα στην Ελλάδα.»

5. Με το άρθρο 11 του σχεδίου νόμου προστίθενται νέες παράγραφοι 44, 45, 46, 47 και 48 στο τέλος του άρθρου 72 του ν. 4172/2013, το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 72

Μεταβατικές διατάξεις και έναρξη ισχύος

1. Οι διατάξεις των άρθρων 1 έως και 71 του νόμου αυτού ισχύουν για τα εισοδήματα που αποκτώνται και τις δαπάνες που πραγματοποιούνται, κατά περίπτωση, στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από την 1η Ιανουαρίου 2014 και μετά, με την επιφύλαξη των επόμενων παραγράφων του άρθρου αυτού.
2. Οι διατάξεις των άρθρων 22 και 23 ισχύουν για δαπάνες που αφορούν φορολογικές περιόδους που αρχίζουν από την 1η Ιανουαρίου 2014 και μετά.
3. Οι διατάξεις των άρθρων 24, 25, 28 ισχύουν για φορολογικές περιόδους που αρχίζουν από την 1η Ιανουαρίου 2014 και εξής.
4. Οι διατάξεις του άρθρου 26 ισχύουν για προβλέψεις που σχηματίζονται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από την 1η Ιανουαρίου 2014 και μετά. Για τις προβλέψεις επισφαλών απαιτήσεων που έχουν σχηματισθεί στα φορολογικά έτη 2010, 2011, 2012 και 2013 θα έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της περίπτωσης θ' της παρ. 1 του άρθρου 31 του ν. 2238/1994.

5. Οι διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 27 ισχύουν από την έναρξη ισχύος του ν. 4046/2012 (Α' 28).
6. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 έως και 11 του άρθρου 41 ισχύουν για υπεραξία από μεταβιβάσεις ακίνητης περιουσίας που θα πραγματοποιηθούν από την 1η Ιανουαρίου 2014 και μετά.
7. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 έως και 5 του άρθρου 42 ισχύουν για υπεραξία από μεταβιβάσεις μετοχών, μεριδίων, ομολόγων, παραγώγων και ολόκληρης επιχείρησης που θα πραγματοποιηθούν από την 1η Ιανουαρίου 2014 και μετά.
8. Οι διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 42 ισχύουν από την 29η Φεβρουαρίου 2012.
9. α. Η διάταξη του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 49 τίθεται σε ισχύ από την 1 η Ιανουαρίου 2017. Κατά τη μεταβατική αυτή περίοδο οι δαπάνες τόκων δεν αναγνωρίζονται ως εκπιπτόμενες επιχειρηματικές δαπάνες στο βαθμό που οι πλεονάζουσες δαπάνες τόκων υπερβαίνουν τα ακόλουθα ποσοστά των φορολογητέων κερδών προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων EBITDA):
 - το εξήντα τοις εκατό (60%) από την 1η Ιανουαρίου 2014,
 - το πενήντα τοις εκατό (50%) από την 1η Ιανουαρίου 2015,
 - το σαράντα τοις εκατό (40%) από την 1η Ιανουαρίου 2016.
- β. Οι διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 49 τίθενται σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2016. Κατά τη μεταβατική αυτή περίοδο οι δαπάνες τόκων αναγνωρίζονται πλήρως ως εκπιπτόμενες επιχειρηματικές δαπάνες εφόσον το ποσό των εγγεγραμμένων στα βιβλία καθαρών δαπανών τόκων δεν υπερβαίνει το ποσό των πέντε εκατομμυρίων (5.000.000) ευρώ το χρόνο.
- γ. Οι διατάξεις του άρθρου 49 δεν εφαρμόζονται στις επιχειρήσεις ειδικού σκοπού, μόνο κατά το μέρος που αφορά στην εκτέλεση δημοσίου έργου ή την παροχή δημόσιας υπηρεσίας μέσω σύμβασης παραχώρησης, κατά την έννοια των προεδρικών διαταγμάτων 59/2007 και 60/2007, η οποία έχει κυρωθεί με νόμο, ή μέσω σύμβασης Σύμπραξης Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.) κατά τις διατάξεις του Ν. 3389/2005, οι οποίες συνάπτονται μέχρι και τις 31.12.2014.
10. Οι διατάξεις των άρθρων 52 έως και 56 ισχύουν για μετασχηματισμούς που πραγματοποιούνται από την 1η Ιανουαρίου 2014 και μετά.
11. Οι διατάξεις των άρθρων 61 έως και 64 ισχύουν για πληρωμές των οποίων η διαδικασία αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 2014 και μετά.
12. Τα μη διανεμηθέντα ή κεφαλαιοποιηθέντα αποθεματικά των νομικών προσώπων του άρθρου 45 του Κ.Φ.Ε., όπως αυτά σχηματίστηκαν μέχρι και την 31 η Δεκεμβρίου 2013, και τα

οποία προέρχονται από κέρδη που δεν φορολογήθηκαν κατά το χρόνο που προέκυψαν λόγω απαλλαγής αυτών κατ' εφαρμογή διατάξεων του ν. 2238/1994, όπως ισχύει μετά τη δημοσίευση του Κ.Φ.Ε. ή εγκυκλίων ή αποφάσεων που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση αυτού, σε περίπτωση διανομής ή κεφαλαιοποίησής τους μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2013, φορολογούνται αυτοτελώς με συντελεστή δεκαπέντε τοις εκατό (15%). Με την καταβολή του φόρου αυτού εξαντλείται κάθε φορολογική υποχρέωση του νομικού προσώπου και των μετόχων ή εταίρων αυτού.

Από την 1η Ιανουαρίου 2014 και εξής, τα μη διανεμηθέντα ή κεφαλαιοποιηθέντα αποθεματικά του πρώτου εδαφίου συμψηφίζονται υποχρεωτικά στο τέλος κάθε φορολογικού έτους με δηλωθείσες φορολογικές ζημίες της επιχείρησης από οποιαδήποτε αιτία που προέκυψαν κατά τα τελευταία πέντε (5) έτη μέχρι εξαντλήσεώς τους, εκτός αν διανεμηθούν ή κεφαλαιοποιηθούν οπότε υπόκεινται σε αυτοτελή φορολόγηση με συντελεστή δεκαεννέα τοις εκατό (19%).

Για τους σκοπούς του προηγούμενου εδαφίου ως συμψηφισμός νοείται το αλγεβρικό άθροισμα και το οποίο αυξομειώνει το φορολογικό αποτέλεσμα (κέρδη ή ζημίες) της επιχείρησης.

Με την καταβολή του φόρου αυτού εξαντλείται κάθε φορολογική υποχρέωση του νομικού προσώπου και των μετόχων ή εταίρων αυτού.

Η καταβολή του φόρου της παραγράφου αυτής γίνεται μέχρι το τέλος του δεύτερου μήνα από την απόφαση διανομής από τη γενική συνέλευση των μετόχων.

13. Για ισολογισμούς που κλείνουν με ημερομηνία 31.12.2014 και μετά δεν επιτρέπεται η τήρηση λογαριασμών αφορολόγητου αποθεματικού, πλην των επενδυτικών ή αναπτυξιακών νόμων του αφορολόγητου αποθεματικού της περίπτωσης ζ' της παραγράφου 3 του άρθρου 28 του ν. 2238/1994, όπως ισχύει μετά τη δημοσίευση του Κ.Φ.Ε., καθώς και ειδικών διατάξεων νόμων.

14. Οι διατάξεις που διέπουν τη φορολογία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των συνδεδεμένων φυσικών προσώπων μόνο σε σχέση με το εισόδημα που απορρέει από τις επιχειρήσεις αυτές δεν θίγονται από τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα.

15. Οι διατάξεις των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 4 του παρόντος Κώδικα δεν εφαρμόζονται για τις εταιρείες που έχουν συσταθεί και λειτουργούν σύμφωνα με το ν. 27/1975 και το ν.δ. 2687/1953.

16. Συσσωρευθέντα κεφάλαια που αντιστοιχούν σε καταβαλλόμενα έως 31.12.2013 ασφάλιστρα του εργαζομένου εξαιρούνται από την οριζόμενη στην παράγραφο 4 του άρθρου 15 φορολόγηση.

17. Οι διατάξεις του ν. 2778/1999 (Α'295) που διέπουν τη φορολογία των εταιρειών επενδύσεων σε ακίνητη περιουσία και των θυγατρικών τους δεν θίγονται από τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα.

18. Οι διατάξεις του ν. 2367/1995 και του ν. 2992/ 2002 (Α'54), που διέπουν τη φορολογία των Εταιρειών Κεφαλαίου Επιχειρηματικών Συμμετοχών (ΕΚΕΣ) και των Αμοιβαίων Κεφαλαίων Επιχειρηματικών Συμμετοχών (ΑΚΕΣ) αντίστοιχα, δεν θίγονται από τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα.

18. Για τις συμβάσεις χρηματοοικονομικής μίσθωσης που έχουν συναφθεί πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος Κώδικα έχουν εφαρμογή τα οριζόμενα στον Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 2238/1994 (Α'151), μέχρι τον χρόνο λήξης αυτών.

19. Από την έναρξη ισχύος του Ν. 4172/2013 καταργείται η παρ. 3 του άρθρου 6 του Ν.1905/1990 (Α' 147).

20. Από την έναρξη ισχύος του Ν. 4172/2013 παύουν να ισχύουν η παρ. 1 του άρθρου 31 του Ν. 2682/1999 (Α' 16) και η παρ. 8 του άρθρου 26 του Ν. 2789/2000 (Α' 21).

Όπως προστέθηκε με την παρ.9 Άρθρο 26 ΝΟΜΟΣ 4223/2013 και ισχύει από 31/12/2013

21. Για τις παροχές σε είδος, όπως ορίζονται στο άρθρο 13 του Κώδικα, η παράγραφος 1 του άρθρου 60 τίθεται σε ισχύ από την 1.1.2015.

22. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 67 τίθεται σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2015. Ειδικά για το φορολογικό έτος 2014 η δήλωση υποβάλλεται κατά το χρονικό διάστημα από την 1η Φεβρουαρίου μέχρι και την 30ή Ιουνίου.

23. Οι διατάξεις του Κώδικα για τον προσδιορισμό του φορολογητέου εισοδήματος από επιχειρηματική δραστηριότητα των οικοδομικών επιχειρήσεων εφαρμόζονται για ακίνητα για τα οποία η άδεια κατασκευής έχει εκδοθεί από την 1.1.2006 και μετά.

24. Κατά τον υπολογισμό του φόρου σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 15 και προκειμένου να διατηρηθεί ακέραιο το ποσό της μείωσης του φόρου, σύμφωνα με το άρθρο 16, ο φορολογούμενος απαιτείται να προσκομίσει αποδείξεις σε ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) του φορολογητέου εισοδήματός του. Το ποσό των αποδείξεων που προσκομίζονται δεν απαιτείται να υπερβαίνει το ποσό των δέκα χιλιάδων πεντακοσίων (10.500) ευρώ. Σε περίπτωση που δεν προσκομίζεται το απαιτούμενο ποσό αποδείξεων, ο φόρος προσαυξάνεται κατά τη θετική διαφορά μεταξύ του απαιτούμενου ποσού αποδείξεων, με ανώτατο όριο τις δέκα χιλιάδες πεντακόσια (10.500) ευρώ και του προσκομισθέντος ποσού αποδείξεων, η οποία πολλαπλασιάζεται με συντελεστή 22%. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών καθορίζονται οι δαπάνες για τις οποίες απαιτείται η προσκόμιση αποδείξεων,

ο τρόπος επιμερισμού των δαπανών μεταξύ των συζύγων, οι κατηγορίες των φορολογουμένων που εξαιρούνται από την υποχρέωση αυτή, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των διατάξεων αυτών. Τα ανωτέρω εφαρμόζονται αποκλειστικά για το φορολογικό έτος 2014.

25. Από την έναρξη ισχύος του Ν. 4172/2013 παύουν να ισχύουν οι διατάξεις του Ν. 2238/1994 (Α' 151), συμπεριλαμβανομένων και όλων των κανονιστικών πράξεων και εγκυκλίων που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση αυτού του νόμου.

26. Σε περίπτωση κατά την οποία η μεταβίβαση του άρθρου 41 Κ.Φ.Ε. αφορά δικαίωμα το οποίο αποκτήθηκε μέχρι και την 31η Δεκεμβρίου 1994, η υπεραξία θεωρείται μηδενική.

Ειδικά στην περίπτωση της χρησικτησίας, εφόσον ο σχετικός χρόνος συμπληρώθηκε πριν από την 31η Δεκεμβρίου 1994, ως χρόνος κτήσης θεωρείται η 1η Ιανουαρίου 1995.

27. Στην περίπτωση ακινήτου που εμπίπτει στις διατάξεις του άρθρου 41 και έχει αποκτηθεί, σύμφωνα με τα οριζόμενα σε αυτό, από 1ης Ιανουαρίου 1995 έως και την 31η Δεκεμβρίου 2002, ο συντελεστής απομείωσης της παραγράφου 5 πολλαπλασιάζεται με το συντελεστή 0,8.

28. Για την περίοδο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2015 η υπεραξία που αποκτά ένα νομικό πρόσωπο ή νομική οντότητα από πώληση και επαναμίσθωση (lease back) ακινήτου αναγνωρίζεται ως έσοδο σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Διεθνές Λογιστικό Πρότυπο 17, όπως αυτό υιοθετείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

29. Ειδικά ο χρόνος υποβολής της δήλωσης και απόδοσης του παρακρατούμενου φόρου που καταβάλλεται τον Ιανουάριο του 2014, παρατείνεται μέχρι τις 30 Απριλίου 2014.

30. Οι διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 15, της παραγράφου 5 του άρθρου 29 και της παραγράφου 4 του άρθρου 58 του Κώδικα εφαρμόζονται και για το νησί της Κεφαλονιάς για εισοδήματα που αποκτώνται ή κέρδη που προκύπτουν από την 1η Ιανουαρίου 2014 μέχρι και την 31η Δεκεμβρίου 2015.

31. Ειδικά, για τα εισοδήματα που αποκτήθηκαν από 1.1.2013 έως 31.12.2013 εξακολουθούν να ισχύουν οι διατάξεις της παρ. 7 του άρθρου 4 του ν. 2238/1994 και οι εκδοθείσες κατ' εξουσιοδότηση αυτού υπουργικές αποφάσεις.

32. Ειδικά οι επιχειρήσεις που τηρούν απλογραφικά βιβλία και οι οποίες για τον προσδιορισμό των αποτελεσμάτων τους του οικονομικού έτους 2014 (χρήση 2013) εφάρμοσαν τις διατάξεις του δευτέρου εδαφίου της περίπτωσης γ' της παρ. 1 του άρθρου 31 του ν. 2238/1994 (Α' 151), δύνανται, αποκλειστικά για τον προσδιορισμό του φορολογητέου εισοδήματος του φορολογικού έτους 2014, ως απογραφή έναρξης να λάβουν ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) των αγορών της διαχειριστικής χρήσης του 2013 και ως απογραφή λήξης το

δέκα τοις εκατό (10%) των αγορών του φορολογικού έτους 2014, ανεξαρτήτως υποχρέωσης σύνταξης απογραφής εμπορεύσιμων περιουσιακών στοιχείων. Οι διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου εφαρμόζονται αναλόγως για τους αγρότες που πριν την 1.1.2014 τηρούσαν βιβλία και εξέδιδαν στοιχεία του Κ.Φ.Α.Σ.. Οι αγρότες και λοιποί επιτηδευματίες που δεν έχουν υποχρέωση τήρησης βιβλίων, δύνανται να εξάγουν το λογιστικό αποτέλεσμα του φορολογικού έτους 2014, είτε χωρίς απογραφές έναρξης και λήξης είτε να προβούν σε αποτίμηση των εμπορεύσιμων περιουσιακών στοιχείων τους της 1.1.2014 με οποιονδήποτε αξιόπιστο τρόπο και σε σύνταξη απογραφής λήξης της 31.12.2014 με τον ίδιο τρόπο, όπως και της απογραφής έναρξης σε καταστάσεις τις οποίες διαφυλάσσουν έως το χρόνο παραγραφής.

33.α. Η ισχύς του άρθρου 41 αναστέλλεται μέχρι και την 31η Δεκεμβρίου 2022.

β. Η διάταξη της παρούσας παραγράφου τίθεται σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2015.

34. Ειδικά, κατά το φορολογικό έτος 2014 για όσους αποκτούν εισόδημα από ατομική αγροτική επιχειρηματική δραστηριότητα το προς βεβαίωση ποσό φόρου της παραγράφου 1 του άρθρου 69 περιορίζεται στο μισό.

35. Όταν το πραγματικό εισόδημα των φορολογουμένων κατά τα φορολογικά έτη 2014 και 2015 δεν υπερβαίνει το ποσό των 6.000 ευρώ και το τεκμαρτό τους εισόδημα δεν υπερβαίνει το ποσό των 9.500 ευρώ και εφόσον δεν ασκείται επιχειρηματική δραστηριότητα για την οποία απαιτείται η υποβολή δήλωση έναρξης εργασιών ή ατομική αγροτική δραστηριότητα, το εισόδημα αυτό, εξαιρουμένου του εισοδήματος από κεφάλαιο και από υπεραξία μεταβίβασης κεφαλαίου, και η προστιθέμενη διαφορά τεκμηρίων, φορολογούνται με την κλίμακα των μισθωτών – συνταξιούχων της παρ. 1 του άρθρου 15.

Εάν το πραγματικό εισόδημα της προηγούμενης παραγράφου υπερβαίνει το ποσό των 6.000 ευρώ, το υπερβάλλον ποσό φορολογείται με την κλίμακα της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και για τους φορολογούμενους που διέκοψαν την επιχειρηματική τους δραστηριότητα, για το εισόδημα που απέκτησαν μετά τη διακοπή της.

35.Α. Όταν το πραγματικό εισόδημα των φορολογουμένων κατά τα φορολογικά έτη 2016 και 2017 δεν υπερβαίνει το ποσό των 6.000 ευρώ και το τεκμαρτό τους εισόδημα δεν υπερβαίνει το ποσό των 9.500 ευρώ και εφόσον δεν ασκείται επιχειρηματική δραστηριότητα για την οποία απαιτείται η υποβολή δήλωση έναρξης εργασιών ή ατομική αγροτική δραστηριότητα, το εισόδημα αυτό, εξαιρουμένου του εισοδήματος από κεφάλαιο και από υπεραξία μεταβίβασης κεφαλαίου, και η προστιθέμενη διαφορά τεκμηρίων, φορολογούνται σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 15 και την παρ. 1 του άρθρου 16. Εάν το πραγματικό εισόδημα της

προηγούμενης παραγράφου υπερβαίνει το ποσό των 6.000 ευρώ, το υπερβάλλον ποσό φορολογείται σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 29. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και για τους φορολογούμενους που διέκοψαν την επιχειρηματική τους δραστηριότητα, για το εισόδημα που απέκτησαν μετά τη διακοπή της.

36. Το ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%) της προκαταβολής του φόρου εισοδήματος της παραγράφου 1 του άρθρου 71 εφαρμόζεται για τα κέρδη που προκύπτουν σε φορολογικά έτη που αρχίζουν από την 1η Ιανουαρίου 2014 και μετά. Ειδικά, για τα κέρδη που αποκτούν τα νομικά πρόσωπα και οι νομικές οντότητες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 71 στο φορολογικό έτος που αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 2014 έως και την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου έτους, το ποσοστό της προκαταβολής φόρου ορίζεται σε πενήντα πέντε τοις εκατό (55%) και για τα κέρδη που προκύπτουν στο φορολογικό έτος που αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 2015 έως και την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου έτους το ποσοστό αυτό ορίζεται σε εβδομήντα πέντε τοις εκατό (75%).

37. Ειδικά για το φορολογικό έτος 2014, η προθεσμία καταβολής της πρώτης δόσης φόρου εισοδήματος της παρ. 6 του άρθρου 67 του Ν. 4172/2013 παρατείνεται έως την 31η Αυγούστου 2015.

38. Το ποσοστό της προκαταβολής του φόρου εισοδήματος της παραγράφου 1 του άρθρου 69 ορίζεται σε πενήντα πέντε τοις εκατό (55%) για τα κέρδη που προκύπτουν στο φορολογικό έτος που αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 2014 έως και την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου έτους και σε εβδομήντα πέντε τοις εκατό (75%) για τα κέρδη που προκύπτουν στο φορολογικό έτος που αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 2015 έως και την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου έτους.

39. Για τα νομικά πρόσωπα και τις νομικές οντότητες με φορολογικό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2014 και λήγει την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου έτους η καταβολή του φόρου σύμφωνα με το άρθρο 68 γίνεται σε πέντε (5) ισόποσες μηνιαίες δόσεις από τις οποίες η πρώτη καταβάλλεται μέχρι την 21η Αυγούστου 2015 και η καθεμία από τις επόμενες μέχρι την τελευταία εργάσιμη ημέρα των μηνών Σεπτεμβρίου, Οκτωβρίου, Νοεμβρίου και Δεκεμβρίου 2015.

40. Τα φορολογικά πλεονεκτήματα των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 48 και της παραγράφου 1 του άρθρου 63 δεν παρέχονται σε ρύθμιση ή σειρά ρυθμίσεων οι οποίες, έχοντας τεθεί σε εφαρμογή με κύριο σκοπό ή έναν από τους κύριους σκοπούς την απόκτηση φορολογικού πλεονεκτήματος που παρακωλύει το αντικείμενο ή τον σκοπό του παρόντος, δεν είναι γνήσιες ως προς όλα τα σχετικά γεγονότα και τις συνθήκες. Μια ρύθμιση μπορεί να περιλαμβάνει περισσότερα από ένα στάδια ή μέρη.

Για τους σκοπούς της παραγράφου αυτής, μια ρύθμιση ή σειρά ρυθμίσεων θεωρείται μη γνήσια στον βαθμό που δεν τίθεται σε εφαρμογή για βάσιμους εμπορικούς λόγους που απηχούν την οικονομική πραγματικότητα.

41. Για τα νομικά πρόσωπα και τις νομικές οντότητες με φορολογικό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2016 και λήγει την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου έτους, η καταβολή του φόρου σύμφωνα με το άρθρο 68 γίνεται σε έξι (6) ισόποσες μηνιαίες δόσεις από τις οποίες η πρώτη καταβάλλεται μέχρι την τελευταία εργάσιμη ημέρα του μηνός Ιουλίου 2017 και η καθεμία από τις επόμενες μέχρι την τελευταία εργάσιμη ημέρα των πέντε επόμενων μηνών.

42. Δεν συνιστά εισόδημα και δεν υπόκειται σε φόρο εισοδήματος και ειδική εισφορά αλληλεγγύης του άρθρου 43 Α του Κ.Φ.Ε. το ποσό του μισθώματος που δεν εισπράχθηκε ή δεν εισπράττεται κατ' επιταγή νόμου στο πλαίσιο αντιμετώπισης των επιπτώσεων του κορωνοϊού COVID-19, για όλους τους μήνες που ίσχυσε ή θα ισχύσει το μέτρο μειωμένης καταβολής επί του μηνιαίου μισθώματος σε ποσοστό σαράντα τοις εκατό (40%).

43. Οι διατάξεις της περ. δ' της παρ. 2 του άρθρου 15 και της παρ. 2 του άρθρου 60 ισχύουν για τις αμοιβές που έχουν καταβληθεί από τη συγκρότηση των Ανεξάρτητων Επιτροπών Προσφυγών του άρθρου 5 του ν. 4375/2016, ήτοι από το 2016.»

6. Με το άρθρο 12 αντικαθίστανται οι παρ. 1, 5 και 6 και προστίθενται παρ. 8, 9 και 10 στο άρθρο 134B του ν. 4001/2011 (Α' 179), το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 134B

Οργάνωση της αγοράς φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (Η/Ο)

1. Ο ΦΕΥΦΗΟ μπορεί να είναι ατομική επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο εγγεγραμμένο στο Γ.Ε.ΜΗ. και έχει σκοπό την εκμετάλλευση Υποδομών Φόρτισης. Ο ΦΕΥΦΗΟ παρέχει Υπηρεσίες Επαναφόρτισης σε Χρήστες Η/Ο και είναι υπεύθυνος για την άρτια τεχνική συντήρηση των Υποδομών Φόρτισης, με στόχο τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας και της ασφαλούς λειτουργίας των Σημείων Επαναφόρτισης, για την εποπτεία και τον έλεγχο αυτών, καθώς και για την παροχή των αναγκαίων στοιχείων και δεδομένων στο Μητρώο της παραγράφου 7. Για Δημοσίως Προσβάσιμα Σημεία Επαναφόρτισης τα οποία δεν διαθέτουν ΦΕΥΦΗΟ, τις ανωτέρω υποχρεώσεις αναλαμβάνει ο κύριος των υποδομών.

2. Ο ΦΕΥΦΗΟ μπορεί να είναι κύριος ή κάτοχος της Υποδομής Φόρτισης και δύναται να συνάπτει σύμβαση σύνδεσης με τον Διαχειριστή του Δικτύου Διανομής και σύμβαση προμήθειας με έναν ή περισσότερους προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας με τους οποίους συμβάλλεται ως τελικός καταναλωτής, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 134 του ν. 4001/2011, όπως ισχύει.

3. Ο ΦΕΥΦΗΟ παρέχει Υπηρεσίες Επαναφόρτισης επί τούτω (ad hoc) σε μη συμβεβλημένους με αυτόν χρήστες Η/Ο με άμεση τιμολόγηση αυτών, σε χρήστες Η/Ο συμβεβλημένους με τον ΦΕΥΦΗΟ, καθώς και σε χρήστες Η/Ο συμβεβλημένους με άλλους Παρόχους Υπηρεσιών Ηλεκτροκίνησης (ΠΥΗ). Στην τελευταία περίπτωση, η αναγκαία διαλειτουργικότητα επιτυγχάνεται μέσω Φορέων Διεκπεραίωσης Συναλλαγών (ΦΔΣ) ή μέσω διμερών συμβάσεων μεταξύ φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης.

4. Δεν επιτρέπεται στους Διαχειριστές Δικτύων Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας να έχουν στην ιδιοκτησία τους, να αναπτύσσουν, να διαχειρίζονται ή να λειτουργούν σημεία φόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα, εξαιρουμένων των περιπτώσεων στις οποίες οι Διαχειριστές Δικτύων Διανομής έχουν στην ιδιοκτησία τους ιδιωτικά σημεία φόρτισης αποκλειστικά για δική τους χρήση.

5. Η εκπροσώπηση του φορτίου Η/Ο στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας, με την αξιοποίηση των δυνατοτήτων διαχείρισης του φορτίου των Η/Ο μέσω συστημάτων απομακρυσμένης εποπτείας και ελέγχου των Υποδομών Φόρτισης, γίνεται μέσω Φορέων Σωρευτικής Εκπροσώπησης Φορτίου Η/Ο (ΦΟΣΕΦΗΟ). Οι υποχρεώσεις και η λειτουργία των ΦΟΣΕΦΗΟ καθορίζονται στις διατάξεις των Κανονισμών Αγοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας, όπως προβλέπονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 18 του ν. 4425/2016, όπως ισχύει. Οι ΦΟΣΕΦΗΟ διαθέτουν ή έχουν εξασφαλίσει τη δυνατότητα διαχείρισης του φορτίου Η/Ο για την παροχή των υπηρεσιών τους. Οι ΦΟΣΕΦΗΟ δύνανται να συμβάλλονται με φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης (ΠΥΗ και ΦΕΥΦΗΟ), ή και απ' ευθείας 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. Ως ΦΟΣΕΦΗΟ μπορεί να δραστηριοποιούνται φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης, οι οποίοι διαθέτουν δυνατότητα ελέγχου του φορτίου των Η/Ο συμβεβλημένων χρηστών, συμμετέχοντες στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας, όπως προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας, με εξασφαλισμένη δυνατότητα ελέγχου του φορτίου των Η/Ο συμβεβλημένων χρηστών που εκπροσωπούν, αλλά και τρίτα πρόσωπα που ικανοποιούν τις τιθέμενες προϋποθέσεις.

6. Δεν αποκλείεται το ίδιο πρόσωπο να δραστηριοποιείται συγχρόνως ως ιδιοκτήτης υποδομών φόρτισης, ΦΕΥΦΗΟ, ΠΥΗ και ΦΔΣ.

7. Για τη συστηματική καταγραφή των Υποδομών Φόρτισης και των φορέων, που δραστηριοποιούνται στην αγορά αυτή, τη βέλτιστη πληροφόρηση και εξυπηρέτηση των χρηστών Η/Ο και την υποστήριξη της ανάπτυξης των υποδομών, τηρείται ηλεκτρονικό Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.»

7. Με το άρθρο 25 του σχεδίου νόμου προστίθεται περ. κβ) στην παρ. 1 του άρθρου 30 του ν. 4495/2017 (Α' 167), το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 30

Εργασίες για τις οποίες δεν απαιτείται Οικοδομική Άδεια ή Έγκριση Εργασιών Μικρής Κλίμακας

1. Δεν απαιτείται οικοδομική άδεια ούτε έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας για τις εξής εργασίες, με την επιφύλαξη των ειδικών διατάξεων που αφορούν την περιοχή ή το κτίριο:

α) εργασίες εσωτερικών χρωματισμών, μικρών επισκευών θυρών και παραθύρων ή μεμονωμένων επισκευών για λόγους χρήσης και υγιεινής,

β) μικρής έκτασης εσωτερικές επισκευές ή διασκευές που δεν μεταβάλλουν τη φέρουσα κατασκευή του κτιρίου, καθώς και κατασκευές που απαιτούνται για τη μετακίνηση ή την κάθε μορφής εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων. Δεν συμπεριλαμβάνεται η κατασκευή ανελκυστήρα της παρ. 2 του άρθρου 27 του ν. 4067/2012,

γ) εξωτερικοί χρωματισμοί ή αντικατάσταση κιγκλιδωμάτων ή επισκευή επιχρισμάτων ή επισκευή όψεων χωρίς χρήση ικριωμάτων,

δ) συντήρηση, επισκευή, διασκευή ή και τμηματική αντικατάσταση εγκαταστάσεων και αγωγών κτιρίων,

ε) αντικατάσταση εσωτερικών ή εξωτερικών κουφωμάτων και υαλοπινάκων στο ίδιο άνοιγμα,

στ) συντήρηση και επισκευή στεγών ή δωματίων χωρίς χρήση ικριωμάτων,

ζ) μικρές διαμορφώσεις του εδάφους μέχρι συν/πλην 0,80 μ. από το φυσικό έδαφος,

η) τοποθέτηση κλιματιστικών και επιτοιχίων λεβήτων αερίου για θέρμανση και παραγωγή ζεστού νερού χρήσης σε υφιστάμενα κτίρια, σύμφωνα με την παρ. 10 του άρθρου 16 του ν. 4067/2012, εγκατάσταση συστοιχίας επιτοιχίων λεβήτων αερίου για θέρμανση ή παραγωγή ζεστού νερού χρήσης σε ισόγειους υπαίθριους χώρους κατοικιών, εγκατάσταση συστημάτων τροφοδοσίας, ρύθμισης και μέτρησης φυσικού αερίου, όπως ρυθμιστές, μετρητές και παροχετευτικοί αγωγοί, εγκατάσταση συστημάτων Συμπαγωγής Ηλεκτρισμού και Θερμότητας Υψηλής Αποδοτικότητας (Σ.Η.Θ.Υ.Α.), υπέργειων σταθμών διανομής ή μέτρησης και ρύθμισης φυσικού αερίου, σύμφωνα με το άρθρο 17 του ν. 4067/2012,

θ) τοποθέτηση ηλιακών θερμοσιφώνων, σύμφωνα με τις παραγράφους 2β και 2γ του άρθρου 19 του ν. 4067/2012,

ι) εργασίες τοποθέτησης παθητικών ηλιακών συστημάτων ή αντικατάστασης εξωτερικών κουφωμάτων ή τοποθέτησης ή αντικατάστασης καμινάδων στις εξωτερικές όψεις

υφιστάμενων κτιρίων, χωρίς χρήση ικριωμάτων, στο πλαίσιο του προγράμματος «Εξοικονόμηση κατ' οίκον», καθώς και εργασίες τοποθέτησης παθητικών ηλιακών συστημάτων ή αντικατάστασης εξωτερικών κουφωμάτων ή τοποθέτησης ή αντικατάστασης καμινάδων στις εξωτερικές όψεις υφιστάμενων κτιρίων χωρίς χρήση ικριωμάτων,

ια) τοποθέτηση ή εγκατάσταση εξοπλισμού σε κτίρια, όπως ντουλάπες και γλάστρες, αλλαγή, τοποθέτηση ή και αφαίρεση διαχωριστικών στοιχείων εξωστών, καθώς και τοποθέτηση μικρής έκτασης μόνιμων διακοσμητικών και χρηστικών στοιχείων, όπως αγάλματα, σιντριβάνια, εικονοστάσια, πάγκοι και τραπέζια, ή πρόχειρων καταλυμάτων ζώων επιφάνειας έως τρία (3) τ.μ. σε ακάλυπτους χώρους οικοπέδων και γηπέδων,

ιβ) κατασκευή εστιών, φούρνων και τζακιών με τις καπνοδόχους τους σε ακάλυπτους χώρους οικοπέδων ή γηπέδων, με την προϋπόθεση ότι υπάρχει κτίριο με χρήση κατοικίας, καθώς και σε κτίριο που διαθέτει οικοδομική άδεια ή υφίσταται νόμιμα, εφόσον δε θίγονται τα φέροντα στοιχεία του κτιρίου με χρήση κατοικίας και με την προϋπόθεση ότι αποτελούν ανεξάρτητες, μεμονωμένες κατοικίες με αυτοτελή φέροντα οργανισμό

ιγ) κατασκευή πέργκολας με ή χωρίς προσωρινά σκίαστρα επιφανείας έως πενήντα (50) τ.μ., σε ακάλυπτους χώρους, προκήπια και βεράντες ισογείων, εφόσον δεν απαγορεύεται από ειδικές διατάξεις που ισχύουν στην περιοχή,

ιδ) κατασκευές, όπως σκάλες, κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), αντηρίδες και πεζούλια σε ακάλυπτους χώρους οικοπέδων και γηπέδων,

ιε) τοποθέτηση προσωρινών σκιάστρων, περσίδων, προστεγασμάτων και τεντών,

ιστ) διάστρωση δαπέδου ακάλυπτου χώρου, με την προϋπόθεση ότι αυτή δεν υπερβαίνει το 1/3 του ακάλυπτου χώρου,

ιζ) διαμόρφωση εδάφους έως 0,80 μ. από το φυσικό έδαφος για λόγους βελτίωσης του φυσικού του ανάγλυφου, με χρήση φυσικών ασύνδετων υλικών, όπως χώμα και λιθοδομή χωρίς κονίαμα, χωρίς αλλοίωση της γενικής φυσικής γεωμορφολογίας του, της φυσικής κλίσης απορροής των ομβρίων υδάτων και των σταθμών αφετηρίας μέτρησης των υψομέτρων,

ιη) κατασκευές εντός οικοπέδου-γηπέδου για τη δημιουργία χώρων εισόδου στα οικόπεδα και γήπεδα, ύψους έως δυόμισι (2,50) μ., πλάτους έως δυόμισι (2,50) μ. βάθους έως ένα (1.00) μ.,

ιθ) κατασκευές για την τοποθέτηση μετρητών ηλεκτρικού ρεύματος στα όρια των οικοπέδων γηπέδων ή εντός ακάλυπτων χώρων αυτών, σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές.

ικ) Φωτοβολταϊκά συστήματα πάνω σε κτίρια και για ισχύ συστημάτων έως και 100kW.

κα) Κατασκευές υπόγειων βάσεων από οπλισμένο σκυρόδεμα για την έδραση ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού κάθε είδους, η εγκατάσταση επ' αυτών του αντίστοιχου ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού, καθώς και οι κατασκευές των συνοδών έργων εντός κάθε τύπου και κατηγορίας υπαίθριων Υποσταθμών του Συστήματος Μεταφοράς και του Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας, υφισταμένων ή νέων, που σε κανένα σημείο δεν υπερβαίνουν τα 0,50 μ. από την τελικά διαμορφωμένη στάθμη εδάφους και για τις οποίες διατίθεται στατική μελέτη εγκεκριμένη από τον φορέα υλοποίησης.

2. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας μπορεί να συμπληρώνονται ή να τροποποιούνται οι εργασίες για τις οποίες δεν απαιτείται η έκδοση άδειας ή η έγκριση εργασιών δόμησης μικρής κλίμακας.»

8. Με την παρ. 2 του άρθρου 26 του σχεδίου νόμου αντικαθίσταται το τέταρτο εδάφιο της περ. II της παρ. 6.7 άρθρου 6 του π.δ. 41/2018 (Α' 80), που έχει ως εξής:

«Άρθρο 6:

Δομική πυροπροστασία

6.1. Γενικά

Οι διατάξεις του άρθρου αυτού αποσκοπούν στον περιορισμό των κινδύνων μερικής ή ολικής κατάρρευσης του κτιρίου εξαιτίας πυρκαγιάς, εξάπλωσης της φωτιάς μέσα στο κτίριο αλλά και μετάδοσης της πυρκαγιάς σε γειτονικά κτίρια ή άλλες κατασκευές. Ειδικότερα ορίζονται:

- ο ελάχιστος δείκτης πυραντίστασης των φερόντων δομικών στοιχείων, των πυροπροστατευμένων οδεύσεων διαφυγής και των πυροδιαμερισμάτων των κτιρίων ανάλογα με τη χρήση τους και το μέγεθός τους,
- το μέγιστο επιτρεπόμενο εμβαδόν και όγκος, όπως τυχόν ορίζεται στις ειδικές διατάξεις χρήσεων του κεφαλαίου Β', πυράντοχου διαχωρισμού των κτιρίων ανάλογα με τη χρήση τους και τυχόν επικινδυνότητα των περιεχομένων τους (πυροδιαμερισματοποίηση),
- οι χώροι αυξημένης επικινδυνότητας (επικίνδυνοι χώροι) οι οποίοι πρέπει να αποτελούν ξεχωριστό πυροδιαμέρισμα,
- οι απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά των εσωτερικών τελειωμάτων των χώρων ανάλογα με τη χρήση τους,
- μέτρα για την προστασία των εσωτερικών και εξωτερικών κατακόρυφων οδεύσεων διαφυγής,
- οι απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά και πυραντίστασης των εξωτερικών δομικών στοιχείων των όψεων των κτιρίων, σε συνάρτηση με τα όμορα κτίρια.

Οι προδιαγραφές πυροπροστασίας των δομικών προϊόντων και δομικών στοιχείων διαχωρίζονται σε δυο βασικές κατηγορίες, ανάλογα με τις εκάστοτε απαιτήσεις:

1. Η συμπεριφορά ως προς την «αντίδραση στη φωτιά» (reaction to fire) αφορά δομικά προϊόντα, όπως εσωτερικά τελειώματα, τα οποία αναμένεται να εκτεθούν άμεσα στη φωτιά, κατά τα αρχικά της στάδια. Στην περίπτωση αυτή, ο βασικός στόχος πυροπροστασίας είναι ο περιορισμός της εξάπλωσης της φωτιάς και του καπνού, καθώς και η αποτροπή ή καθυστέρηση της εμφάνισης του φαινομένου της καθολικής ανάφλεξης (flashover). Επιπρόσθετα στοιχεία για το τρόπο ταξινόμησης των δομικών προϊόντων στο σύστημα των Ευρωπαϊκών κλάσεων και τις δοκιμές αντίδρασης στη φωτιά δίνονται στο Παράρτημα Δ.

2. Η συμπεριφορά ως προς την «πυραντίσταση» (fire resistance) αφορά φέροντα και μη-φέροντα δομικά στοιχεία, καθώς και διαχωριστικά στοιχεία πυροδιαμερισμάτων, τα οποία αναμένεται να εκτεθούν στη φωτιά κατά το στάδιο της πλήρως ανεπτυγμένης φωτιάς, το οποίο έπεται του φαινομένου της καθολικής ανάφλεξης. Στην περίπτωση αυτή, ο βασικός στόχος πυροπροστασίας είναι ο περιορισμός της φωτιάς στον χώρο (ή το κτίριο) από το οποίο αυτή ξεκίνησε, καθώς επίσης και η αποτροπή φαινομένων δομικής αστοχίας. Για τις κατηγορίες επιδόσεων αντίστασης στη φωτιά (πυραντίστασης) εφαρμόζεται το σύστημα κατάταξης του παραρτήματος της αριθμ. 2000/367/ΕΚ απόφασης της Επιτροπής της 3ης Μαΐου 2000 «για την εφαρμογή της οδηγίας 89/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου όσον αφορά την κατάταξη των δομικών προϊόντων των δομικών έργων και μερών τους ανάλογα με τις επιδόσεις αντίστασης στη φωτιά». Επιπρόσθετα στοιχεία για το τρόπο προσδιορισμού του δείκτη πυραντίστασης των δομικών στοιχείων και τις δοκιμές πυραντίστασης δίνονται στο Παράρτημα Γ.

6.2. Απαιτήσεις Δείκτη Πυραντίστασης

Οι απαιτήσεις πυραντίστασης αφορούν τα φέροντα δομικά στοιχεία του κτιρίου για την εξασφάλιση της μη κατάρρευσής του, τις πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής για την ασφαλή εκκένωση των χρηστών του κτιρίου και τα περιβλήματα των πυροδιαμερισμάτων στα οποία υποδιαιρείται το κτίριο, για την ανάσχεση της εξάπλωσης της φωτιάς εντός αυτού (βλ. Παράρτημα Γ).

Ο ελάχιστος δείκτης πυραντίστασης για κάθε χρήση κτιρίου και σε συνάρτηση με το ύψος αυτού, αναγράφεται στον Πίνακα 7.

Πίνακας 7: Απαιτήσεις δείκτη πυραντίστασης ανά χρήση κτιρίου

ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΥΡΑΝΤΙΣΤΑΣΗΣ

Κατ/ρία	Χρήση	Υποκ/ρία	Ελάχιστος δείκτης πυραντίστασης (λεπτά της ώρας)					
			Υπόγειοι όροφοι		Υπέργειοι όροφοι			
			ύψους > 10 μ. [1]	ύψους ≤ 10 μ. *	έως 2 ορόφ. και ≤ 5 μ. (ανώτατη στάθμη δαπέδου)	από 3 έως 6 οροφ. και ≤ 15 μ. *	από 7 έως 10 οροφ. και ≤ 27 μ. *	> 27 μ.
A	Κατοικία		90	60	30	60	90	120
B	Προσωρινή Διαμονή		90	60	30	60	90	120
Γ	Χώροι Συνάθροισης Κοινού		120	90	60	90	120	180
Δ	Εκπαίδευση		90	60	30	60	90	120
Ε	Υγεία και Κοινωνική Πρόνοια		120	90	60	90	120	180
Z	Σωφρονισμός		120	90	60	90	120	180
Η	Εμπόριο		120	90	60	90	120	180
Θ	Γραφεία		90	60	30	60	90	120
I	Βιομηχανία - Βιοτεχνία[2]	Z1	120	90	60	90	120	
		Z2	180	120	90	120	180	
		Z3	240	180	90	180	240	
K	Αποθήκευση**	Z1	120	90	90	120	180	
		Z2	240	180	120	180	240	
		Z3	240		180	240		

Λ	Στάθμευση και πρατήρια υγρών καυσίμων[3]	Λ1, Λ2 ανοικτά	-	-	30	60	90		
		Λ1, Λ2, Λ3, κλειστά και Λ4	120	90	60	90	120	180	

* Αφορά στη στάθμη δαπέδου του κατώτατου ορόφου για τα υπόγεια, ή του ανώτατου ορόφου για τα υπέργεια τμήματα από τον όροφο εκκένωσης.

** Η κατηγοριοποίηση Z1, Z2 και Z3 αναλύεται στα άρθρα 9 και 10 του Κεφαλαίου Β.

*** Η κατηγοριοποίηση Λ₁, Λ₂, Λ₃ και Λ₄ αναλύεται στο άρθρο 11 του Κεφαλαίου Β.

Στην περίπτωση εγκατάστασης αυτόματου συστήματος πυρόσβεσης με νερό (καταιονισμού ύδατος) στο πυροδιαμέρισμα επιτρέπεται ο δείκτης πυραντίστασης να μειώνεται κατά 60 λεπτά, σε καμία περίπτωση όμως δεν μπορεί να υπολείπεται των 60 λεπτών.

Ο δείκτης πυραντίστασης ενός δομικού στοιχείου καθορίζεται σύμφωνα με τις δοκιμές πυραντίστασης κατά το Πρότυπο EN 13501 και αφορά πληθώρα κριτηρίων - επιδόσεων τα οποία απεικονίζονται στο Παράρτημα Γ. Συνήθως όμως, με τον όρο πυραντίσταση εννοείται η ικανοποίηση των εξής τριών κριτηρίων: της ευστάθειας (R), της ακεραιότητας (E) και της αντίστασης στη δίοδο της θερμότητας (I).

Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα δομικά στοιχεία των κτιρίων, αναλόγως της θέσης που τοποθετούνται σε αυτά, αλλά και της χρήσης του κτιρίου, του μεγέθους αυτού και της εκτιμώμενης επικινδυνότητάς του, δεν υποχρεούνται στην ικανοποίηση και των τριών αυτών κριτηρίων - επιδόσεων, αντίθετα δύναται να πληρούν ένα ή περισσότερα εξ' αυτών ή και επιπρόσθετα κάποιο ή κάποια από τα υπόλοιπα κριτήρια.

Τα απαιτούμενα κριτήρια - επιδόσεις πυραντίστασης που πρέπει να τηρούν τα δομικά στοιχεία κατά περίπτωση, καθορίζονται στον Πίνακα 8.

Πίνακας 8: Ελάχιστα απαιτούμενα κριτήρια επιδόσεων δεικτών πυραντίστασης δομικών στοιχείων

Δομικά στοιχεία	Ελάχιστα κριτήρια επιδόσεων
Φέρουσα Τοιχοποιία (εξωτερική και εσωτερική)	REI
Εξωτερική μη φέρουσα τοιχοποιία	EI
Φέροντα κατακόρυφα στοιχεία (υποστυλώματα, τοιχεία, συστήματα πλαισίων κλπ)	R
Πυράντοχες πόρτες, παράθυρα και παραθ/φυλλα	EI
Εξωτερική μη φέρουσα τοιχοποιία, τοίχοι πυροπροστατευμένων οδεύσεων και τοίχοι πυροδιαμερισμάτων	EI
Διαχωριστικά δομικά στοιχεία ορόφων - πυροφραγμοί (Πλάκες και δοκοί)	REI
Τοίχοι κλιμακοστασίων	EI
Φέροντα στοιχεία κλιμακοστασίων	R
Αυτοφερόμενες επικαλύψεις στέγης (πάνελ κλπ)	REI

6.3. Φέροντα δομικά στοιχεία

Ο φέρων οργανισμός των κτιρίων πρέπει, σε περίπτωση πυρκαγιάς, να είναι ικανός να φέρει τα φορτία για τα οποία προορίζεται, για ένα χρονικό διάστημα που καθορίζεται από το δείκτη πυραντίστασης για κάθε χρήση κτιρίου. Η απαίτηση αυτή εφαρμόζεται στο σύνολο του φέροντος οργανισμού και στα επί μέρους δομικά στοιχεία που τον απαρτίζουν.

Για τον σχεδιασμό των φερόντων δομικών στοιχείων έναντι πυρκαγιάς οι μελετητές επιτρέπεται να χρησιμοποιούν τους Ευρωκώδικες, (σειρά προτύπων ΕΛΟΤ EN 1990 έως 1999) όπως αυτοί εφαρμόζονται στην Ελλάδα, σε συνδυασμό με τα αντίστοιχα Εθνικά Προσαρτήματα (ΕΛΟΤ EN 199X/NA), λαμβάνοντας υπόψη τους προβλεπόμενους στον παρόντα κανονισμό ελάχιστους απαιτούμενους δείκτες πυραντίστασης (Πίνακας 7), καθώς και άλλες προσήκουσες σχετικές απαιτήσεις. Ο σχεδιασμός θα γίνεται σύμφωνα με τις υπολογιστικές μεθόδους, που αναφέρονται στους αντίστοιχους Ευρωκώδικες ή με βάση τους σχετικούς Πίνακες των Ευρωκωδίκων, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις χρήσης τους που ορίζονται στους αντίστοιχους Ευρωκώδικες. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, εφόσον απαιτείται και συντρέχουν οι απαραίτητες προϋποθέσεις, μπορεί να γίνεται χρήση προηγμένων μεθόδων και προσομοιωμάτων υπολογισμού και γενικών αρχών πυρομηχανικής.

Για τον προσδιορισμό του απαιτούμενου δείκτη πυραντίστασης κάθε δομικού στοιχείου, ανεξαρτήτως του είδους του υλικού από το οποίο αποτελείται, απαιτούνται να διατίθενται τα προβλεπόμενα, από τα κατά περίπτωση πρότυπα, πιστοποιητικά.

Σε ειδικές περιπτώσεις ή αν δεν διατίθενται τα απαιτούμενα πιστοποιητικά, ο δείκτης πυραντίστασης ή και άλλες ιδιότητες πυροπροστασίας θα προσδιορίζονται με βάση τις ανάλογες πρότυπες δοκιμές εκτελούμενες από διαπιστευμένα για τις συγκεκριμένες δοκιμές Εργαστήρια.

Τα ανωτέρω εφαρμόζονται και για μη φέροντα δομικά στοιχεία και υλικά.

Από την απαίτηση πυραντίστασης για τη φέρουσα κατασκευή, εξαιρούνται αυτοτελή και λειτουργικά ανεξάρτητα μονώροφα κτίρια βοηθητικής χρήσης, στα οποία συντρέχουν σωρευτικά οι εξής προϋποθέσεις:

- δεν έχουν υπόγειο, ούτε πρόβλεψη μελλοντικών ορόφων
- έχουν μικτό ύψος που δεν υπερβαίνει τα 4,50 μ.
- έχουν μικτό εμβαδόν που δεν υπερβαίνει τα 100 τ.μ.
- δεν περιλαμβάνουν επικίνδυνους χώρους, ούτε χώρους υψηλού βαθμού κινδύνου
- Στα κτίρια αυτά οι λοιπές απαιτήσεις δομικής πυροπροστασίας διατηρούνται σε ισχύ.

6.4. Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής

Τα δομικά στοιχεία του περιβλήματος πυροπροστατευμένων οδεύσεων διαφυγής, δηλαδή οι τοίχοι, τα δάπεδα, οι οροφές και τα κουφώματα, καθώς και τυχόν πυροπροστατευμένοι προθάλαμοι, πρέπει να έχουν τον ελάχιστο δείκτη πυραντίστασης όπως αυτός καθορίζεται για κάθε κατηγορία κτιρίου ανάλογα με τη χρήση του (Πίνακας 7).

Τα πυράντοχα κουφώματα των πυροπροστατευμένων οδεύσεων πρέπει γενικά να είναι αυτοκλειόμενα και ο δείκτης πυραντίστασής τους επιτρέπεται να υπολείπεται του απαιτούμενου για το πυροδιαμέρισμα κατά 30 λεπτά, αλλά όχι μικρότερο των 30 λεπτών.

6.5. Πυροδιαμερισματοποίηση

Ο διαχωρισμός ενός κτιρίου σε πυροδιαμερίσματα έχει στόχο να περιορίσει την πυρκαγιά μέσα στον χώρο που εκδηλώθηκε και να ανασχέσει την οριζόντια ή/και κατακόρυφη εξάπλωσή της στο υπόλοιπο κτίριο. Για κάθε κατηγορία κτιρίου καθορίζεται ένα μέγιστο όριο εμβαδού (Πίνακας 9) και σε κάποιες ειδικές χρήσεις και ένας μέγιστος όγκος, πέρα από τα οποία απαιτείται υποδιαίρεση του κτιρίου σε πυροδιαμερίσματα (Σχήμα 15).

Σχήμα 15: Πυροδιαμερισματοποίηση

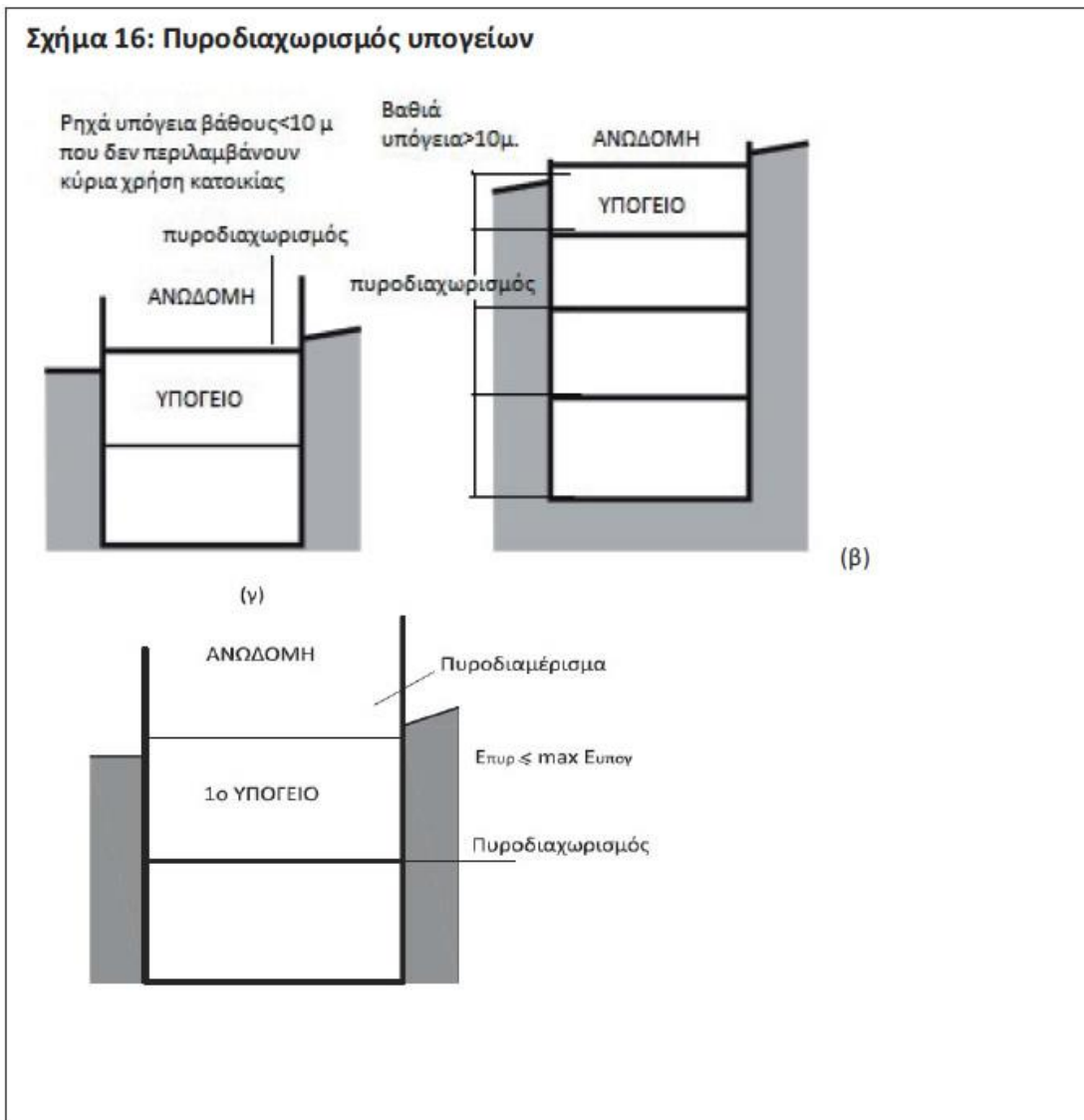


Επικίνδυνοι χώροι πρέπει υποχρεωτικά να αποτελούν πυροδιαμέρισμα, με δείκτη πυραντίστασης τον απαιτούμενο για το υπόλοιπο κτίριο και όχι μικρότερο των 60 λεπτών.

Σε υπόγεια κτιρίων που εκτείνονται σε βάθος μεγαλύτερου των 10 μ. υπό τη στάθμη του εδάφους, κάθε υπόγειος όροφος πρέπει να αποτελεί ξεχωριστό πυροδιαμέρισμα και να διαχωρίζεται πυράντοχα από τους υπόλοιπους υπόγειους ορόφους.

Στις λοιπές περιπτώσεις υπογείων χώρων κτιρίων που δεν εκτείνονται σε βάθος μεγαλύτερο των 10 μ. δεν απαιτείται πυράντοχος διαχωρισμός μεταξύ των υπόγειων ορόφων παρά μόνον πυράντοχος διαχωρισμός μεταξύ της οροφής του α' υπογείου με την ανωδομή (Σχήμα 16).

Κατ' εξαίρεση, στα κτίρια όλων των χρήσεων πλην των κατηγοριών Ε μόνο για την υποκατηγορία Ε3, Ζ, Η μόνο για καταστήματα υψηλού βαθμού κινδύνου, Ι μόνο για την υποκατηγορία Ζ3, Κ και Λ, επιτρέπεται ο μή πυράντοχος διαχωρισμός του πρώτου υπογείου από την ανωδομή, εφ' όσον συνδέεται λειτουργικά με τη χρήση αυτής και το συνολικό εμβαδόν του πυροδιαμερίσματος που δημιουργείται δεν υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο εμβαδόν πυροδιαμερίσματος υπογείου για την εκάστοτε χρήση, όπως ορίζεται στον πίνακα 9 του παρόντος άρθρου (Σχήμα 16 γ).



Τα δομικά στοιχεία του περιβλήματος ενός πυροδιαμερίσματος, δηλαδή οι τοίχοι, το δάπεδο, η οροφή και τα κουφώματα πρέπει να έχουν τον ελάχιστο δείκτη πυραντίστασης που καθορίζεται για κάθε κατηγορία κτιρίου ανάλογα με τη χρήση του (Πίνακας 7).

Όλα τα κουφώματα (εκτός των εξωτερικών) σε τοίχους πυροδιαμερισμάτων πρέπει να είναι πυράντοχα, με δείκτη πυραντίστασης τον απαιτούμενο για τον αντίστοιχο τοίχο μειούμενο κατά 30 λεπτά, αλλά όχι μικρότερο των 30 λεπτών.

Σε ορισμένες χρήσεις κτιρίων, είναι δυνατόν κατά την πυροδιαμερισματοποίησή τους, αντί σταθερών δομικών στοιχείων να γίνεται χρήση πυράντοχων ρολών ή πυροκουρτίνων ισοδύναμης ακεραιότητας και θερμομονωτικής ικανότητας, σύμφωνα με τις κατά περίπτωση προϋποθέσεις των ειδικών διατάξεων του κεφαλαίου Β. Σε κάθε περίπτωση τα πυράντοχα ρολά δεν επιτρέπεται να υποκαθιστούν τοίχους υπόγειων πυροδιαμερισμάτων και επικίνδυνων χώρων.

Τα μηχανοστάσια ανελκυστήρων τοποθετούνται κατά προτίμηση (ιδιαίτερα σε πολυόροφα κτίρια) στην κορυφή των φρεατίων και πρέπει να έχουν περίβλημα με δομικά στοιχεία δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον 60 λεπτών.

Σε κτίρια πολλαπλών χρήσεων με εμπλεκόμενες χρήσεις λαμβάνεται ο κατά περίπτωση δυσμενέστερος δείκτης πυραντίστασης του Πίνακα 7.

Σε κτίρια με συμπληρωματικές χρήσεις, που δεν έχουν πληρότητα λαμβάνεται ο δείκτης πυραντίστασης της κυριαρχούσας χρήσης σύμφωνα με τον Πίνακα 7. Στην περίπτωση που οι συμπληρωματικές χρήσεις έχουν πληρότητα, κάθε χρήση ακολουθεί τον αντίστοιχο για τη χρήση της δείκτη πυραντίστασης, ενώ τα φέροντα δομικά στοιχεία και οι πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής πληρούν το δείκτη πυραντίστασης της δυσμενέστερης χρήσης, με δεδομένο ότι σε κάθε περίπτωση ο δείκτης δεν μπορεί να μειώνεται προς τον όροφο εκκένωσης του κτιρίου.

Σε κτίρια πολλαπλών χρήσεων με διαχωρισμένες χρήσεις:

- τα δομικά στοιχεία του περιβλήματος κάθε πυροδιαχωρισμένης χρήσης πληρούν τις απαιτήσεις του πίνακα 7 της κάθε χρήσης,
- τα φέροντα δομικά στοιχεία και οι πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής πληρούν το δείκτη πυραντίστασης της δυσμενέστερης χρήσης, με δεδομένο ότι σε κάθε περίπτωση ο δείκτης δεν μπορεί να μειώνεται προς τον όροφο εκκένωσης του κτιρίου,
- τα δομικά στοιχεία στα κοινά τους όρια (κάθετα ή και οριζόντια) πρέπει να πληρούν το δείκτη πυραντίστασης του Πίνακα 10 που προκύπτει από τον συνδυασμό των χρήσεων που διαχωρίζονται.

Σε κάθε περίπτωση, κάθε αυτοτελής κατοικία πρέπει να διαχωρίζεται πυράντοχα από τις όμορες ιδιοκτησίες ή χρήσεις.

Επιπρόσθετα σε όλα τα κτίρια πλην των κατηγοριών E1 και E3 της χρήσης Υγείας και Κοινωνικής Πρόνοιας, καθώς και των κτιρίων της κατηγορίας Αποθήκευσης, όπου υφίστανται στεγασμένα αίθρια επιτρέπεται η απαιτούμενη πυροδιαμερισματοποίηση των χώρων που γειτνιάζουν με το αίθριο, αντί σταθερών δομικών στοιχείων να γίνεται χρήση πυράντοχων ρολών ή πυροκουρτίνων ισοδύναμης ακεραιότητας και θερμομονωτικής ικανότητας διασυνδεδεμένων με το σύστημα πυρανίχνευσης που κλείνουν σε χρόνο μικρότερο του 1 min. Τα εν λόγω στοιχεία δεν πρέπει να επηρεάζουν τον σχεδιασμό των οδεύσεων διαφυγής και πρέπει επιπροσθέτως να διαθέτουν εφεδρική πηγή ισχύος.

Πίνακας 9: Μέγιστο εμβαδόν πυροδιαμερισμάτων

ΜΕΓΙΣΤΟ ΕΜΒΑΔΟΝ ΠΥΡΟΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ						
Κατ/ρία	Χρήση		Μέγιστο εμβαδόν πυροδιαμερισμάτων (τ.μ.)			
			Υπόγεια	Μονώροφο Κτίριο	Πολυώροφο κτίριο	Προσαύξηση λόγω εγκατάστασης αυτόματου συστήματος πυρόσβεσης με νερό (καταιονισμού ύδατος)
A	Κατοικία		500	χωρίς απαίτηση	1000	2
B	Προσωρινή Διαμονή		500	2000	1000	2
Γ	Χώροι Συνάθροισης Κοινού	Γενικά	500	4000	2000	2
		Αεροδρόμια	500	4000		
		Χώροι αγωνιστικοί και θεατών σε Αθλητικές Εγκαταστάσεις	500	10000		
Δ	Εκπαίδευση		500	2000	1000	2
Ε	Υγεία		500	2000	1000	2
	Κοινωνική Πρόνοια		500	2000	1000	2
Ζ	Σωφρονισμός		500	1500	750	2
Η	Εμπόριο	Γενικά	500	2000	1000	2
		Αίθρια εμπορικών κέντρων	500	4000	2000	2
Θ	Γραφεία		500	2000	1000	2
Ι		Z1	1000	10000	3000	2

	Βιομηχανία Βιοτεχνία	Z2	1000	5000	2000	2
		Z3	1000	4000	1500	2
Κ	Αποθήκευση	Z1	1000	5000	2000	2
		Z2	750	4000	1500	2
		Z3	500	3000	1000	2
Λ	Στάθμευση - Πλυντήρια Αυτοκινήτων		500	2000	1000	2

Πίνακας 10: Απαιτούμενος δείκτης πυραντίστασης μεταξύ διαφορετικών χρήσεων

Ελάχιστοι δείκτες πυραντίστασης (min) διαχωριστικών δομικών στοιχείων περίπτωση διαχωρισμένων χρήσεων

ΧΡΗΣΗ	ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ	ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΔΙΑΜΟΝΗ	ΧΩΡΟΙ ΚΟΙΝΟΥ ΣΥΝΑΘΡΟΙΣΗΣ	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ	ΣΦΟΔΡΟΝΙΣΜΟΣ	ΕΜΠΟΡΙΟ	ΓΡΑΦΕΙΑ	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ (Z1-Z2)	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ(Z3)	ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ (Z1-Z2)	ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ (Z3)	ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ
ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ	-	60	120	90	120	120	120	90	120	180	120	180	120
ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΔΙΑΜΟΝΗ		-	120	120	120	120	120	90	120	180	120	180	120
ΧΩΡΟΙ ΣΥΝΑΘΡΟΙΣΗΣ ΚΟΙΝΟΥ			-	120	120	120	120	60	120	180	120	180	120
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ				-	120	120	120	90	180	180	180	180	120

ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ					-	120	120	60	120	120	120	120	120
ΣΩΦΡΟΝΙΣΜΟΣ						-	120	120	120	120	120	120	120
ΕΜΠΟΡΙΟ							-	90	120	180	120	180	120
ΓΡΑΦΕΙΑ								-	120	180	120	180	120
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ (Z1-Z2)									-	90	60	90	90
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ (Z3)										-	90	60	90
ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ (Z1-Z2)											-	90	90
ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ (Z3)												-	90
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ													-

1. Στην περίπτωση εγκατάστασης αυτόματου συστήματος καταιονισμού ύδατος σε όλο το κτίριο οι ανωτέρω τιμές μειώνονται κατά 60min με ελάχιστο τα 60min.
2. Εφαρμόζονται οι δείκτες του πίνακα 7 στην περίπτωση που για κάποιες χρήσεις οι τιμές είναι μεγαλύτερες από τις ανωτέρω οριζόμενες.

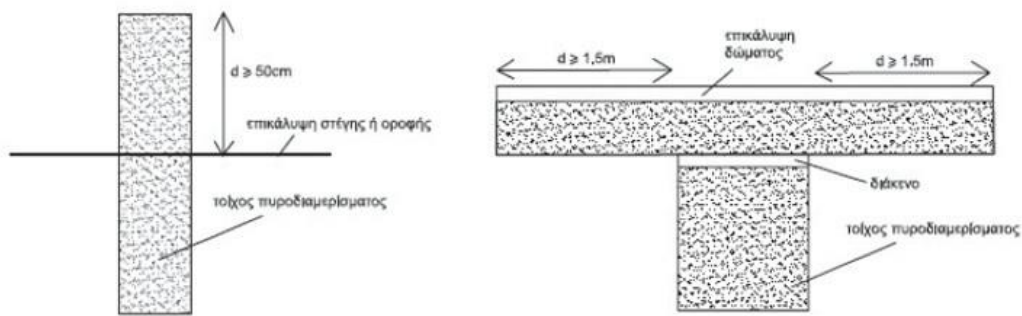
6.1. Μετάδοση φωτιάς εντός του κτιρίου

6.6.1. Γενικές απαιτήσεις

Για τον περιορισμό της εξάπλωσης της φωτιάς από κάποιο πυροδιαμέρισμα προς άλλο, οι τοίχοι των πυροδιαμερισμάτων πρέπει να επεκτείνονται καθ' ύψος, δια μέσου των κενών οροφής - στέγης ή οικοδομικού διακένου, πάνω από την επικάλυψη της στέγης τουλάχιστον κατά 0,50 του μ. (Σχήμα 17).

Σε περίπτωση δώματος, όπου δεν είναι δυνατή αυτή η προεξοχή, πρέπει να προβλέπεται από τη μία και την άλλη μεριά του τοίχου, σε απόσταση τουλάχιστον 1,50 μ., κατάλληλη προστασία επικάλυψης από άκαυστα υλικά.

Σχήμα 17:



Ανοίγματα πατωμάτων που δημιουργούνται αναγκαστικά μεταξύ των ορόφων, από το πέρασμα σκάλας, ράμπας, ανελκυστήρα, φωταγωγού, αεραγωγού κλπ. πρέπει να περικλείονται από κατακόρυφα πυροπροστατευμένα φρέατα, με τα ανάλογα πυράντοχα κουφώματα. Εξαιρούνται από την ανωτέρω απαίτηση ανοίγματα που βρίσκονται εντός των ορίων του ίδιου πυροδιαμερίσματος, ανεξάρτητα αν αυτό επεκτείνεται σε δύο ή περισσότερους ορόφους.

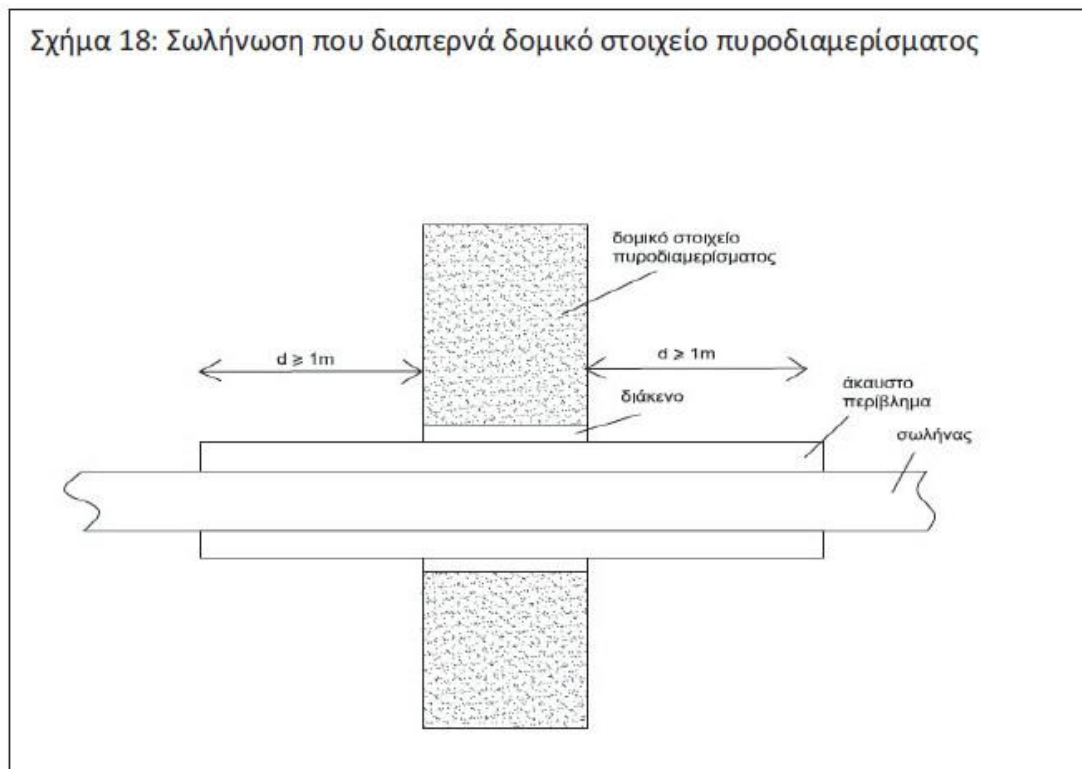
Σωληνώσεις και καλώδια επιτρέπεται να διαπερνούν το κέλυφος του πυροδιαμερίσματος ή των πυροπροστατευμένων φρεάτων, εφόσον η εσωτερική διάμετρος τους δεν υπερβαίνει τα 40 χιλιοστά. Αν είναι κατασκευασμένοι από άκαυστα υλικά, με σημείο τήξης πάνω από 800οC, επιτρέπεται η διέλευσή τους και για εσωτερικές διαμέτρους μέχρι 160 χιλ. Σωληνώσεις από διάφορα υλικά (μόλυβδος, PVC, αλουμίνιο κλπ.) με εσωτερική διάμετρο μέχρι 160 χιλ. επιτρέπεται να διαπερνούν δομικά στοιχεία πυροδιαμερίσματος εφόσον, σε μήκος τουλάχιστον ενός μέτρου και από τις δύο πλευρές, περιβάλλονται από άκαυστο περίβλημα. Το διάκενο που δημιουργείται μεταξύ σωλήνα και δομικού στοιχείου πρέπει να είναι όσο το δυνατό μικρότερο και να φράζεται με κατάλληλο πυροφραγμό (Σχήμα 18).

Καπνοδόχοι ή καπναγωγοί ή αεραγωγοί που διαπερνούν στοιχεία πυροδιαμερίσματος (Σχήμα 19) ή αποτελούν τμήμα τοίχου πυροδιαμερίσματος (Σχήμα 20) περιβάλλονται με κατάλληλους πυροφραγμούς, ή σε μήκος 1 μ. από τη μια και την άλλη πλευρά στην πρώτη περίπτωση, ή σε όλο το ύψος στη δεύτερη περίπτωση. Ισχύουν τα αντίστοιχα Ευρωπαϊκά πρότυπα για πυροφραγμούς, αγωγούς κ.λπ.

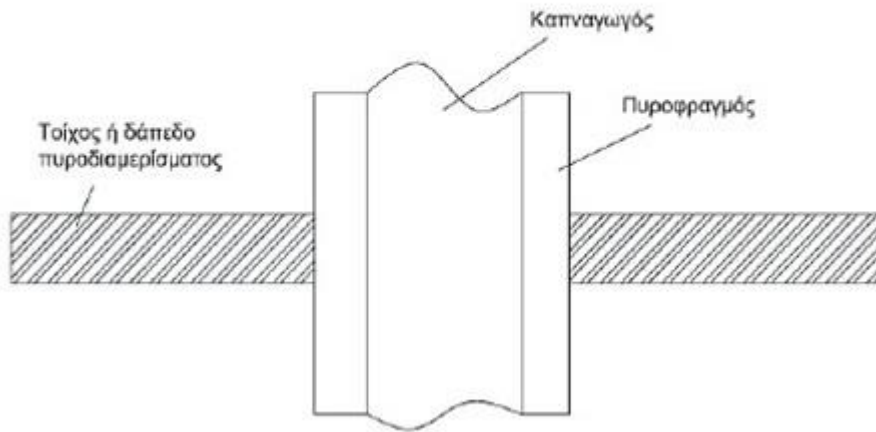
Τα συστήματα κεντρικού κλιματισμού εκτός των απαιτήσεων πυροπροστασίας που επιβάλλουν οι Κανονισμοί και οι προδιαγραφές τους, θα πρέπει να διαθέτουν κατάλληλους

πυροφραγμούς (dampers), όταν διαπερνούν δομικά στοιχεία περιβλήματος πυροδιαμερισμάτων, και κατάλληλους αυτοματισμούς που να εμποδίζουν την αντίστροφη πορεία του καπνικού μίγματος προς τον χώρο της πυρκαγιάς (Σχήμα 21).

Σωληνώσεις που μεταφέρουν υγρά ή αέρια αναφλέξιμα απαγορεύεται να περνούν μέσα από πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής, εκτός αν προστατεύονται από πυράντοχα υλικά ή είναι εγκαθιστημένες σε ειδικά πυράντοχα φρεάτια με δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον ίσο με αυτόν της πυροπροστατευμένης οδεύσης.



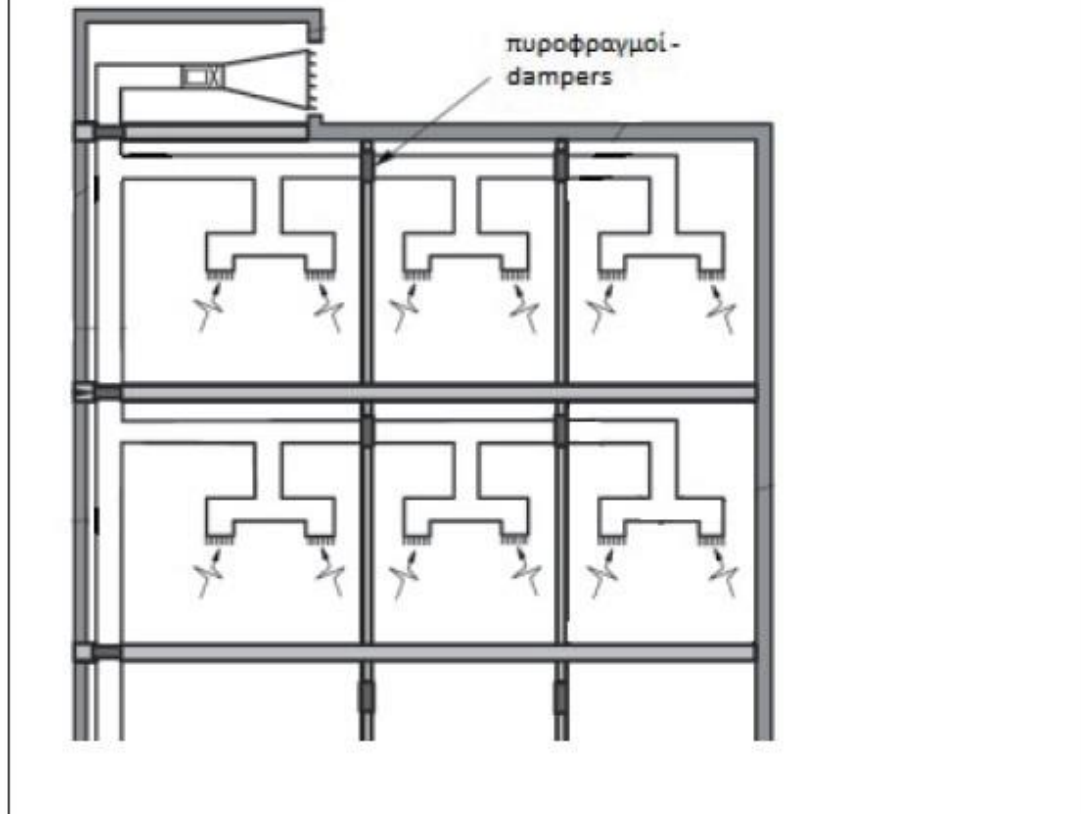
Σχήμα 19:



Σχήμα 20:



Σχήμα 21: Τυπική διάταξη πυράντοχων διαφραγμάτων (damper)



6.6.2. Απαιτήσεις για εσωτερικά κλιμακοστάσια

Όλα τα εσωτερικά κλιμακοστάσια που αποτελούν πυροπροστατευμένη όδευση διαφυγής πρέπει να είναι μόνιμης κατασκευής και να περιβάλλονται από δομικά στοιχεία με δείκτη πυραντίστασης ως εξής:

- α) όταν η πυροπροστατευμένη όδευση εξυπηρετεί 4 ή λιγότερους ορόφους, τουλάχιστον 60 λεπτών
- β) όταν η πυροπροστατευμένη όδευση εξυπηρετεί περισσότερους από 4 ορόφους, τουλάχιστον 120 λεπτών.

Σε κτίρια με 4 ή περισσότερους ορόφους τα σκαλοπάτια και τα πλατύσκαλα υποχρεωτικά πρέπει να κατασκευάζονται από άκαυστα υλικά (A1FL ή A2 – s1).

Για κτίρια με περισσότερους από έξι (6) ορόφους και πληθυσμό πάνω από 50 άτομα ανά όροφο απαιτείται ειδικός προθάλαμος (lobby) σε κάθε όροφο, με δύο πυράντοχες και καπνοστεγείς πόρτες, επίδοσης Sm σύμφωνα με το EN13501-2, στην είσοδο του κλιμακοστασίου, έτσι ώστε να προστατεύεται από την είσοδο καπνού. Τα δομικά στοιχεία

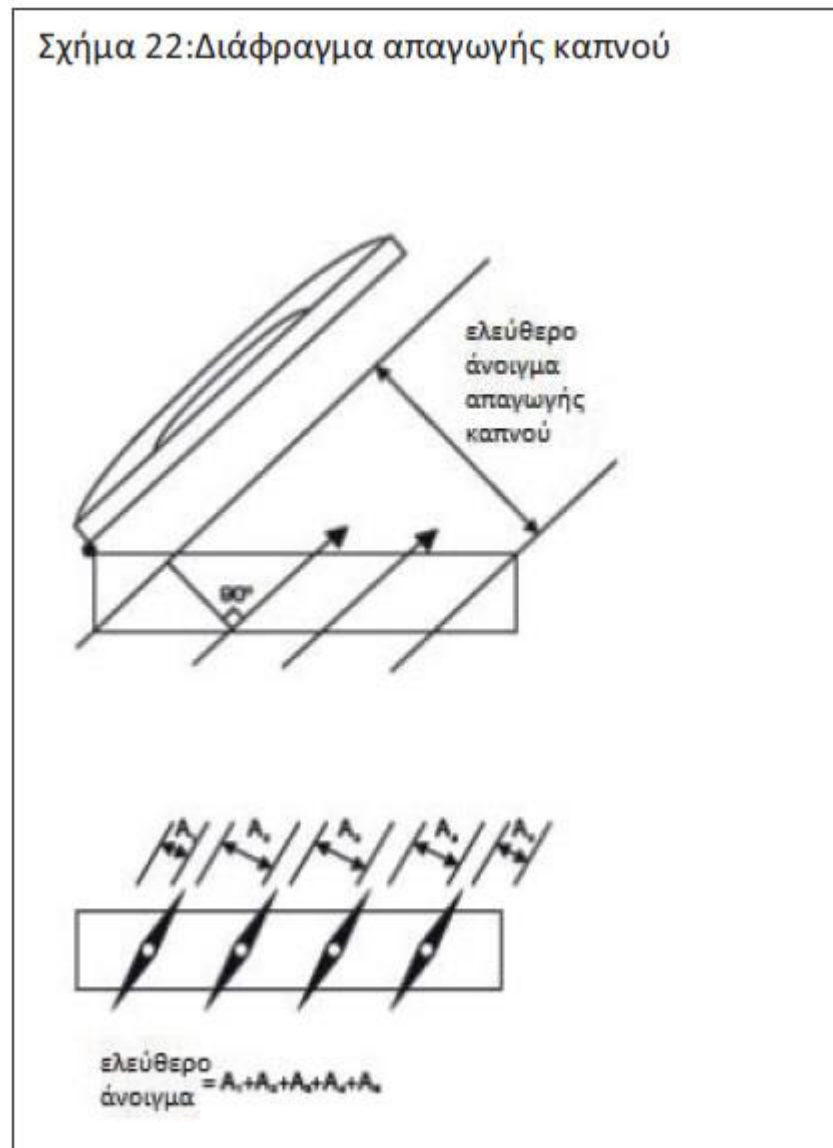
του περιβλήματος αυτού του προθαλάμου πρέπει να έχουν τον απαιτούμενο δείκτη πυραντίστασης για το κλιμακοστάσιο ενώ η πόρτα που οδηγεί από τον προθάλαμο προς το κλιμακοστάσιο πρέπει να έχει δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον 30 λεπτών. Η απαίτηση κατασκευής πυροπροστατευμένου προθαλάμου ανά κατηγορία χρήσης κτιρίου επιπρόσθετα της ανωτέρω γενικής απαίτησης απεικονίζεται στον Πίνακα 11.

Σε κάθε κτίριο με έξι ή περισσότερους υπέργειους ορόφους προσμετρούμενου του ισογείου και εφόσον απαιτείται η εγκατάσταση αυτόματου συστήματος πυρανίχνευσης, επιβάλλεται η εγκατάσταση ενός ή περισσότερων διαφραγμάτων απαγωγής καπνού (Σχήμα 22) τοποθετημένων υπέρ του δαπέδου του υψηλότερου ορόφου κλιμακοστασίου στο τοίχωμα - σε κατά το δυνατόν μεγαλύτερο ύψος ή την οροφή του ορόφου απόληξης, με απευθείας εκβολή στο ύπαιθρο. Κάθε τέτοιο διάφραγμα πρέπει να έχει ελάχιστη ελεύθερη επιφάνεια 1,5 τ.μ. και να ενεργοποιείται αυτόματα από το σύστημα της πυρανίχνευσης.

Πίνακας 11: Απαίτηση κατασκευής πυροπροστατευμένου θαλάμου

ΓΕΝΙΚΗ ΑΠΑΙΤΗΣΗ		
Κτίρια με περισσότερους από 6 ορόφους και πληθυσμό πάνω από 50 άτομα ανά όροφο		
ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ		
	ΧΡΗΣΗ ΚΤΙΡΙΟΥ	Υποχρέωση κατασκευής πυροπροστατευμένου προθαλάμου (lobby) με 2 πυράντοχες πόρτες
Β	Προσωρινή διαμονή	Ξενοδοχεία > 2 ορόφων και συνολικό αριθμό κλινών >100
Ε	Υγεία και κοινωνική πρόνοια	Κάθε υπόγειος όροφος του κτιρίου
Η	Εμπόριο	κτίρια >3 ορόφων
Θ	Γραφεία	Κτίρια >6 υπέργειων ορόφων ανεξαρτήτως πληθυσμού
Ι	Βιομηχανία- βιοτεχνία	Κτίρια Ζ3
		Κτίρια >3 ορόφων
Κ	Αποθήκευση	Κτίρια Ζ3
		Κτίρια >3 ορόφων
Λ	Στάθμευση - Πρατήρια υγρών	Κτίρια με >1 υπόγειους ορόφους

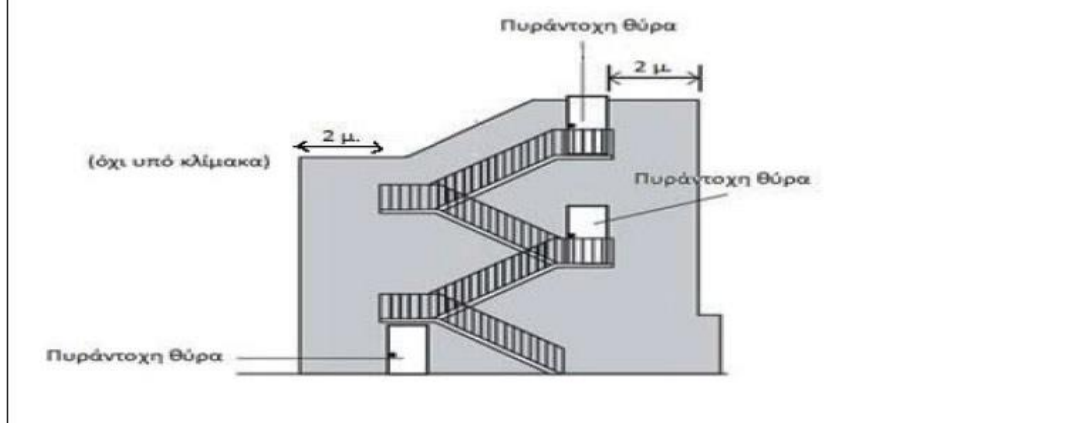
καυσίμων	Κτίρια με >2 υπέργειους ορόφους
----------	---------------------------------



6.6.3. Απαιτήσεις για εξωτερικά κλιμακοστάσια

Εξωτερικό κλιμακοστάσιο μόνιμης κατασκευής μπορεί να αποτελεί πυροπροστατευμένη όδευση διαφυγής εφόσον διαχωρίζεται από το κτίριο με δομικά στοιχεία με δείκτη πυραντίστασης τον απαιτούμενο για την πυροπροστατευμένη όδευση διαφυγής του κτιρίου. Τα σκαλοπάτια και τα πλατύσκαλα του εξωτερικού κλιμακοστασίου πρέπει να κατασκευάζονται από άκαυστα υλικά (A1FL ή A2FL – s1). Η πυραντίσταση των εξωτερικών τοίχων πρέπει να επεκτείνεται εκατέρωθεν του κλιμακοστασίου κατά τουλάχιστον 2 μ. (Σχήμα 23).

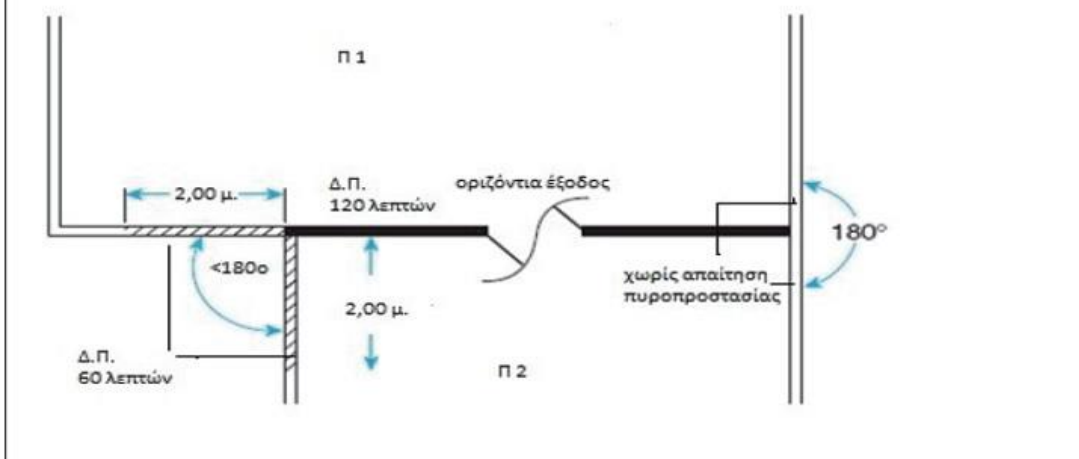
Σχήμα 23: Πυραντίσταση εξωτερικών τοίχων – θυρών και επέκταση αυτής για εξωτερικά κλιμακοστάσια



6.6.4. Απαιτήσεις για τοίχους με οριζόντιες εξόδους

Στην περίπτωση πυροδιαμερισμάτων που επικοινωνούν με οριζόντια έξοδο, ο δείκτης πυραντίστασης του διαχωριστικού τοίχου επί του οποίου βρίσκεται η οριζόντια έξοδος πρέπει να είναι τουλάχιστον 120 λεπτών χωρίς δυνατότητα μείωσης λόγω εγκατάστασης αυτόματου συστήματος πυρόσβεσης με νερό (καταιονισμού ύδατος). Επιπρόσθετα, εφ' όσον υπάρχουν τοίχοι στο όριο των πυροδιαμερισμάτων που σχηματίζουν γωνία μικρότερη των 180°, θα πρέπει σε μήκος τουλάχιστον δύο μέτρων από τον κοινό τοίχο όπου βρίσκεται η οριζόντια έξοδος, να εξασφαλίζουν δείκτη πυραντίστασης 60 λεπτών (Σχήμα 24).

Σχήμα 24: Επέκταση πυραντίστασης τοίχων πυροδιαμερισμάτων που επικοινωνούν με οριζόντια έξοδο



6.6.5. Απαιτήσεις για ανελκυστήρες

Το περίβλημα των φρεατίων των ανελκυστήρων πρέπει να έχει δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον 60 λεπτών, εκτός εάν αυτοί περιέχονται σε ένα πυροπροστατευμένο

κλιμακοστάσιο. Στην κορυφή του φρεατίου πρέπει να προβλέπεται άνοιγμα απαγωγής καπνού εμβαδού τουλάχιστον 0,10 τ.μ.

6.6.6. Απαιτήσεις για εξωτερικές οδεύσεις διαφυγής

Οι εξωτερικές οριζόντιες και κατακόρυφες οδεύσεις διαφυγής θεωρούνται ως πυροπροστατευμένες, εφόσον είναι μόνιμης πυράντοχης κατασκευής χωρίς να περιλαμβάνουν καυστά υλικά και διαχωρίζονται από το κτίριο με δομικά στοιχεία με δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον ίσο με τον καθορισμένο στον Πίνακα 7.

6.6.7. Απαιτήσεις για ράμπες

Για τις ράμπες εσωτερικές ή εξωτερικές ισχύουν οι ίδιες διατάξεις που αναφέρονται στα κλιμακοστάσια. Οι ράμπες πρέπει να διαμορφώνονται (κλίση, πλατύσκαλα κλπ.) σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες κτιριοδομικές απαιτήσεις.

6.6.8. Απαιτήσεις απαγωγής καυσαερίων-θερμότητας

Επιβάλλεται η εγκατάσταση συστήματος απαγωγής καυσαερίων-θερμότητας σύμφωνα με τις κατά περίπτωση απαιτήσεις του EN-12101, στις εξής περιπτώσεις:

α. Υπόγεια τμήματα κτιρίων εμβαδού άνω των 200 τ.μ.

β. Κτίρια ύψους άνω των 23 μ.

γ. Στεγασμένα αίθρια άνω των 2 ορόφων προσμετρομένων των υπογείων ή ισογείων

δ. Επικίνδυνοι χώροι κατηγορίας Β (βλ. 6.7).

Ειδικά για τους υπόγειους χώρους, ο εξαερισμός πρέπει να είναι κατά προτίμηση φυσικός αλλά όταν υπάρχει αντικειμενική αδυναμία τοποθέτησης των εξαεριστήρων εκτός του κτιρίου, τότε αυτοί, τοποθετούνται εσωτερικά στην περίμετρο του υπογείου με κατάλληλη κατασκευαστική διευθέτηση.

Απαλλάσσονται από την υποχρέωση της ανωτέρω περίπτωσης α, υπόγεια μονοκατοικιών, καθώς και υπόγεια τμήματα που διαθέτουν εξωτερικές πόρτες ή/και παράθυρα εμβαδού τουλάχιστον 2,5% του εμβαδού του τμήματος που εξυπηρετούν εφόσον επικοινωνούν απευθείας με τον περιβάλλοντα χώρο.

Ειδικά για τους υπόγειους χώρους της περίπτωσης α ισχύουν επιπροσθέτως οι εξής απαιτήσεις:

Ι. Φυσικός εξαερισμός

Ο εξαερισμός πρέπει κατά προτίμηση να είναι φυσικός. Το απαιτούμενο ελάχιστο εμβαδόν των ανοιγμάτων εξαερισμού να είναι 2,5% του εμβαδού του υπόγειου τμήματος που εξυπηρετούν.

Τα ανοίγματα εξαερισμού τοποθετούνται κατά ομοιόμορφο τρόπο σε υψηλά σημεία του χώρου.

Κάθε επικίνδυνος χώρος κατηγορίας Β πρέπει να διαθέτει ξεχωριστό άνοιγμα.

Ομοίως στις περιπτώσεις διαχωρισμού υπόγειων χώρων, κάθε τμήμα πρέπει να διαθέτει ξεχωριστό άνοιγμα, ήτοι να μην απαιτείται το άνοιγμα εσωτερικών (ενδιάμεσων) ανοιγμάτων κουφωμάτων όπως θυρών ή/και παραθύρων.

Δεν επιτρέπεται η θέση των ανοιγμάτων εξαερισμού να παρεμποδίζει κάθε όδευση διαφυγής και κάθε τελική έξοδο.

Κάθε τέτοιο άνοιγμα πρέπει να εκβάλλει πλησίον της στάθμης του εδάφους.

Πρέπει να λαμβάνονται επιπρόσθετα προστατευτικά μέτρα όπως αποφυγής φραγής των ανοιγμάτων με χρήση άκαυστων πλεγμάτων και κατάλληλων ενδείξεων.

II. Μηχανικός εξαερισμός

Εναλλακτικά αντί του συστήματος φυσικού εξαερισμού επιτρέπεται η εγκατάσταση συστήματος μηχανικού εξαερισμού, που ενεργοποιείται από το σύστημα πυρανίχνευσης ή καταιονισμού ύδατος, το οποίο πρέπει να παρέχει ανανέωση αέρα 10 φορές ανά ώρα και να είναι ικανό να συγκρατήσει τη θερμοκρασία των καυσαερίων κάτω από τους 300ο για τουλάχιστον για μία ώρα.

III. Καπναγωγοί

Στις περιπτώσεις χρήσης καπναγωγών η πυραντίσταση του περιβλήματος αυτών δεν πρέπει να υπολείπεται εκείνης των τμημάτων που διαπερνούν.

Σε στεγασμένα αίθρια ύψους έως 18 μ. επιβάλλεται η εγκατάσταση συστήματος φυσικού αερισμού στην οροφή. Η συνολική επιφάνεια των ανοιγμάτων εξαερισμού πρέπει να είναι τουλάχιστον ίση με το 10% της μέγιστης επιφάνειας κάτοψης του αιθρίου.

Επιπροσθέτως σε όλα τα στεγασμένα αίθρια επιβάλλεται η εγκατάσταση συστήματος μηχανικού εξαερισμού προκειμένου να διασφαλίζονται τουλάχιστον 5 εναλλαγές αέρα του συνολικού όγκου ανά ώρα.

6.7. Επικίνδυνοι χώροι

Οι επικίνδυνοι χώροι πρέπει να αποτελούν αυτοτελές πυροδιαμέρισμα με πυράντοχο περίβλημα με δείκτη πυραντίστασης ίσο με τον απαιτούμενο για τα πυροδιαμερίσματα του κτιρίου και όχι μικρότερο των 60 λεπτών και δεν πρέπει να τοποθετούνται κάτω από ή σε άμεση γειτνίαση με τις τελικές εξόδους των κτιρίων.

Στην περίπτωση επικίνδυνων χώρων θα πρέπει να υπάρχει ειδική μέριμνα για την αποφυγή διάδοσης του καπνικού μίγματος (κατάλληλος εξαερισμός, αυτοκλειόμενες πόρτες, φραγή αρμών κ.ά.).

Οι επικίνδυνοι χώροι διακρίνονται στις ακόλουθες δύο κατηγορίες από τις οποίες προκύπτουν τα απαιτούμενα μέσα ενεργητικής πυροπροστασίας τους.

I. Κατηγορία Α.

- Γενικές Αποθήκες.
- Κεντρικές Λινοθήκες.
- Ψυχροστάσια, Αντλιοστάσια, Μηχανοστάσια.
- Χώροι Καυστήρων Θέρμανσης και/ ή λεβήτων με θερμική ισχύ 50 kW.
- Χώροι, που λόγω της φύσης των περιεχομένων τους παρουσιάζουν επικινδυνότητα και έχουν πυκνότητα πυροθερμικό φορτίο μικρότερη ή ίση των 2000 MJ/m².

II. Κατηγορία Β.

- Χώροι Καυστήρων θέρμανσης και λεβήτων θερμικής ισχύος >50 kW.
- Χώροι Συλλογής Απορριμμάτων ή/και Αποτεφρωτηρίων.
- Χώροι υγραερίων και φυσικού αερίου όπως αναφέρονται στους οικείους κανονισμούς.
- Χώροι Μετασχηματιστών (Μ/Τ και Υ/Τ), Η/Ζ, Ηλεκτροστάσια, χώροι φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων.
- Αποθήκες εύφλεκτων υλικών και αντικειμένων γενικά.
- Χώροι, που λόγω της φύσης των περιεχομένων τους παρουσιάζουν επικινδυνότητα και έχουν πυκνότητα πυροθερμικού φορτίου μεγαλύτερη των 2000 MJ/m².

Στον Πίνακα 12 απεικονίζονται τυχόν πρόσθετοι επικίνδυνοι χώροι ειδικών χρήσεων κτιρίων, καθώς και η κατάταξή τους στην κατηγορία Α ή Β.

Σε κάθε περίπτωση, εφ' όσον κατά τον σχεδιασμό του κτιρίου διαπιστωθεί από τον αρμόδιο μελετητή μηχανικό ότι μεμονωμένοι χώροι, οι οποίοι δεν αναγράφονται ρητά στον παρόντα κανονισμό, ενδέχεται να παρουσιάσουν αυξημένο κίνδυνο έναρξης φωτιάς λόγω της φύσης των περιεχομένων τους ή της αυξημένης εγκατεστημένης ισχύος τους, αντιμετωπίζονται με τις διατάξεις που εφαρμόζονται για τους επικίνδυνους χώρους.

Πίνακας 12: Πρόσθετοι επικίνδυνοι χώροι ανά χρήση κτιρίου

ΧΡΗΣΗ ΚΤΙΡΙΟΥ		Επικίνδυνοι χώροι κατηγορίας Α	Επικίνδυνοι χώροι κατηγορίας Β
A	Κατοικία	Γενικές απαιτήσεις	Γενικές απαιτήσεις
B	Προσωρινή Διαμονή	Γενικές απαιτήσεις	Γενικές απαιτήσεις
Γ	Χώροι Συνάθροισης Κοινού	Χώροι συντήρησης-επισκευής περιλαμβανομένων χώρων ξυλουργικών εργασιών ή βαφής	Γενικές απαιτήσεις

		Θάλαμοι προβολής ταινιών	
Δ	Εκπαίδευση	Χώροι αποθήκευσης εύφλεκτων υγρών που χρησιμοποιούνται κατά τις εργαστηριακές δοκιμές	Γενικές απαιτήσεις
		Χώροι συντήρησης-επισκευής περιλαμβανομένων χώρων ξυλουργικών εργασιών ή βαφής	
		Εργαστήρια	Λεβητοστάσιο
		Χώροι συντήρησης-επισκευής περιλαμβανομένων χώρων ξυλουργικών εργασιών ή βαφής	Χώροι φύλαξης ή εφαρμογής χρωμάτων, Κεντρικές αποθήκες
		Ιματιοθήκες αποδυτηρίων και χώροι ιματισμού	Κεντρικό μαγειρείο
		Χώροι συγκέντρωσης ακάθαρτου ιματισμού	Πλυντήρια
Ε	Υγεία και Κοινωνική Πρόνοια	Χώροι εμβαδού έως 50 τ.μ: • τμήμα πυρηνικής ιατρικής • συγκρότημα μικροβιολογικού-βιοχημικού- αιματολογικού-παθολογοανατομικού και συναφών εργαστηρίων • συγκρότημα πλυντηρίου - κεντρικής λι- νοθήκης • κεντρικό φαρμακείο • συγκρότημα συγκέντρωσης αποτέφρω- σης-αποκομιδής απορριμμάτων • κεντρικό μαγειρείο • κεντρικές αποθήκες	Χώροι εμβαδού >50 τ.μ: • τμήμα πυρηνικής ιατρικής • συγκρότημα μικροβιολογικού-βιοχημικού- αιματολογικού-παθολογοανατομικού και συναφών εργαστηρίων • συγκρότημα πλυντηρίου - κεντρικής λι- νοθήκης • κεντρικό φαρμακείο • συγκρότημα συγκέντρωσης αποτέφρω- σης-αποκομιδής απορριμμάτων • κεντρικό μαγειρείο • κεντρικές αποθήκες

		• εργαστήρια συνεργείων συντήρησης • κεντρική αποστείρωση	• εργαστήρια συνεργείων συντήρησης • κεντρική αποστείρωση
		Χώροι φύλαξης προϊόντων καθαρισμού	Κεντρική λινόθήκη
		Χώροι λουτρών παραφίνης	
		Καταστήματα άνω των 15 τ.μ. και αποθήκες καταστημάτων με εμβαδόν αποθήκης άνω των 50 τ.μ.	
		Θάλαμοι διανυκτέρευσης και χώροι διημέρευσης σε μονάδες διαμονής μη αυτοεξυπηρετούμενων ατόμων και σε ψυχιατρικές νοσηλευτικές μονάδες	Χώροι αποθήκευσης καυστών ή εύφλεκτων υγρών που χρησιμοποιούνται κατά τις εργαστηριακές δοκιμές καθώς και αερίων
		Χώροι εργασιοθεραπείας	
		Βιβλιοθήκες	
		Χώροι αρχείων	
		Χώροι φύλαξης ακτινογραφιών	
Z	Σωφρονισμός	Γενικές απαιτήσεις	Γενικές απαιτήσεις
H	Εμπόριο	Γενικές απαιτήσεις	Γενικές απαιτήσεις
Θ	Γραφεία	Χώροι κεντρικών αρχείων	Γενικές απαιτήσεις
I	Βιομηχανία - Βιοτεχνία	Χώροι αποθήκευσης εύφλεκτων υλικών	Γενικές απαιτήσεις
K	Αποθήκευσης	Χώροι αποθήκευσης εύφλεκτων υλικών	Γενικές απαιτήσεις

	Στάθμευση και πρατήρια υγρών		
Λ	καυσίμων	Χώροι αποθήκευσης εύφλεκτων υλικών	Γενικές απαιτήσεις

6.7. Απαιτήσεις Αντίδρασης στη φωτιά

Οι απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά εφαρμόζονται στα δομικά προϊόντα (εσωτερικά τελειώματα, επικαλύψεις δαπέδων, θερμομονώσεις σωληνώσεων, ηλεκτρικά καλώδια) τα οποία είναι δυνατόν να εκτεθούν άμεσα σε φωτιά και αποσκοπούν στη μείωση του ρυθμού εξάπλωσης της φωτιάς και του ρυθμού παραγωγής καπνού και φλεγόμενων σωματιδίων ή σταγονιδίων (βλ. Παράρτημα Δ).

Οι ελάχιστες απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά για εσωτερικά τελειώματα, ανά κατηγορία χρήσης κτιρίου, απεικονίζονται στον Πίνακα 13, ενώ οι ελάχιστες απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά για ηλεκτρικά καλώδια παρατίθενται στον Πίνακα 14.

Οι ελάχιστες απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά για γραμμικά προϊόντα θερμομόνωσης σωληνώσεων είναι αντίστοιχες με εκείνες που ισχύουν για τα εσωτερικά τελειώματα των χώρων τους οποίους διατρέχουν, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Πρότυπο ΕΛΟΤ EN 13501, με δείκτη L (A2L-s1,d0, BL-s1, d0, κ.λπ.).

Πίνακας 13: Ελάχιστες απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά για εσωτερικά τελειώματα και δάπεδα ανά κατηγορία χρήσης κτιρίου

Κατηγορία χρήσης κτιρίων		Τοίχοι και Οροφές				Οικοδομικά διάκενα σε τοιχούς και οροφές	Δάπεδα		
		Πυρ/μένες οδεύσεις διαφυγής - Επικίνδυνοι χώροι	Απροστάτευτες οδεύσεις διαφυγής	ΓΕΝΙΚΑ			Πυρ/μένες οδεύσεις διαφυγής - επικίνδυνοι χώροι	Απρ/τευτες Οδεύσεις διαφυγής	
A	Κατοικίες	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. C-s2,d2	Χώροι ≤10 τ.μ. D-s2,d2	C-s1,d0	B _{FL} -s2	D _{FL} -s2	
B	Προσωρινή Διαμονή	A2-s1,d1	C-s1,d1	Δωμάτια ≤15τ.μ. D-s2,d2	Δωμάτια >15 τ.μ. C-s2,d2	C-s1,d0	B _{FL} -s2	C _{FL} -s2	
Γ	Χώροι Συνάθροισης Κοινού	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι ≤30 τ.μ. D-s2,d2	Χώροι >30 τ.μ C-s1,d1	C-s1,d0	B _{FL} -s2	C _{FL} -s2	
Δ	Εκπαίδευση	A2-s1,d1	C-s1,d1	Αίθουσες ≤40 τ.μ. D-s2,d2	Αίθουσες >40 τ.μ. C-s1,d1	C-s1,d0	B _{FL} -s2	C _{FL} -s2	
E	Υγεία και Κοινωνική Πρόνοια	A2-s1,d1	C-s1,d1			B-s1,d0,	B _{FL} -s1	C _{FL} -s1	
Z	Σωφρονισμός	A2-s1,d1	C-s1,d1			C-s1,d0	B _{FL} -s2	C _{FL} -s2	
H	Εμπόριο	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. C-s1,d1	Χώροι ≤10 τ.μ. D-s1,d1	C-s1,d0	B _{FL} -s2	C _{FL} -s2	
Θ	Γραφεία	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι ≤30 τ.μ. D-s2,d1	Χώροι >30 τ.μ. C-s2,d1	C-s1,d0	B _{FL} -s2	C _{FL} -s2	
I	Βιομηχανία - Βιοτεχνία	Z1-Z2	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. C-s1,d1	Χώροι ≤10 τ.μ. D-s1,d1	C-s1,d0	B _{FL} -s2	C _{FL} -s2
		Z3	A2-s1,d1	B-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ B-s1,d1	Χώροι ≤10 τ.μ. C-s1,d1		A2 _{FL} -s2	B _{FL} -s2
K	Αποθήκευση	Z1-Z2	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. C-s1,d1	Χώροι ≤10 τ.μ. D-s1,d1	C-s1,d0	B _{FL} I-s2	C _{FL} -s2
		Z3	A2-s1,d1	B-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. B-s1,d1	Χώροι ≤10 τ.μ. C-s1,d1		A2 _{FL} -s2	B _{FL} -s2
Λ	Στάθμευση και Πρατήρια υγρών καυσίμων	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. C-s1,d1	Χώροι ≤10 τ.μ. D-s1,d1	C-s1,d0	B _{FL} -s2	CFL-s2	

Πίνακας 14: Ελάχιστες απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά για ηλεκτρικά καλώδια ανά κατηγορία χρήσης κτιρίου

Κατ/ρία	Χρήση		Ευρωκλάσεις
Α	Κατοικία	Ιδιωτικοί και δημόσιοι Χώροι (κτίρια έως και 20 ορόφους)	E
		Κτίρια άνω των 20 ορόφων Γενικά	$D_{ca} - s_{2'} d_{2'} a_2$
		Κτίρια άνω των 20 ορόφων Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca} - s_{1'} d_{1'} a_1$
Β	Προσωρινή Διαμονή	Γενικά	$D_{ca} - s_{2'} d_{2'} a_2$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca} - s_{1'} d_{1'} a_1$
Γ	Χώροι Συνάθροισης Κοινού	Γενικά	$D_{ca} - s_{2'} d_{2'} a_2$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca} - s_{1'} d_{1'} a_1$
Δ	Εκπαίδευση	Γενικά	$D_{ca} - s_{2'} d_{2'} a_2$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca} - s_{1'} d_{1'} a_1$
Ε	Υγεία και Κοινωνική Πρόνοια	Γενικά	$D_{ca} - s_{2'} d_{2'} a_2$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca} - s_{1'} d_{1'} a_1$
Ζ	Σωφρονισμός	Γενικά	$D_{ca} - s_{2'} d_{2'} a_2$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca} - s_{1'} d_{1'} a_1$
Η	Εμπόριο	Γενικά	$D_{ca} - s_{2'} d_{2'} a_2$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca} - s_{1'} d_{1'} a_1$
Θ	Γραφεία	Ιδιωτικοί και δημόσιοι Χώροι (κτίρια έως και 20 ορόφους)	E
		Κτίρια άνω των 20 ορόφων Γενικά	$D_{ca} - s_{2'} d_{2'} a_2$
		Κτίρια άνω των 20 ορόφων Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca} - s_{1'} d_{1'} a_1$
Ι	Βιομηχανία - Βιοτεχνία	Γενικά	$D_{ca} - s_{2'} d_{2'} a_2$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca} - s_{1'} d_{1'} a_1$
Κ	Αποθήκευση	Γενικά	$D_{ca} - s_{2'} d_{2'} a_2$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca} - s_{1'} d_{1'} a_1$
Λ	Στάθμευση αυτοκινήτων και πρατήρια υγρών καυσίμων	Γενικά	$D_{ca} - s_{2'} d_{2'} a_2$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca} - s_{1'} d_{1'} a_1$

6.9. Μετάδοση της φωτιάς εκτός του κτιρίου - Απαιτήσεις εξωτερικών δομικών στοιχείων.

Η πυρκαγιά μπορεί να μεταδοθεί από ένα κτίριο στο γειτονικό, που βρίσκεται σε επαφή, δια μέσου του διαχωριστικού τοίχου, ή σ' ένα κοντινό άλλο κτίριο με ακτινοβολία από τον αντίστοιχο εξωτερικό τοίχο, ή και από τη στέγη ή προς τη στέγη γειτονικού κτιρίου.

Καθένας από τους δύο σε επαφή τοίχους ομόρων κτιρίων πρέπει να έχει δείκτη πυραντίστασης τον απαιτούμενο για το πυροδιαμέρισμα του κτιρίου στο οποίο ανήκει.

Οι εξωτερικοί τοίχοι από τη μια και την άλλη μεριά ενός διαχωριστικού τοίχου ομόρων κτιρίων και σε μήκος 0,70 μ. (συμπεριλαμβανομένου και του πάχους του διαχωριστικού τοίχου) πρέπει να μην έχουν κανένα άνοιγμα και να διασφαλίζουν δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον ίσο προς τον απαιτούμενο για τον αντίστοιχο διαχωριστικό τοίχο.

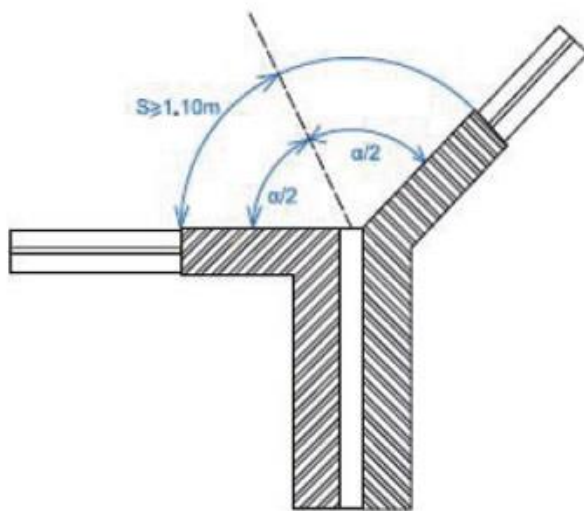
Στην περίπτωση που η γωνία των εξωτερικών τοίχων ομόρων σε επαφή κτιρίων είναι μικρότερη των 180ο, το μήκος τόξου κύκλου με κέντρο την κορυφή της γωνίας και ακτίνα οριζόμενη από το πλησιέστερο σημείο κουφώματος μέχρι τη διχοτόμο της γωνίας, πρέπει να μην είναι μικρότερο του 1,10 μ. (Σχήμα 25).

Για τους εξωτερικούς τοίχους κτιρίων από και προς τους οποίους υπάρχει κίνδυνος μετάδοσης της φωτιάς ισχύουν οι απαιτήσεις του Πίνακα 15.

Οι επιστεγάσεις (στέγες και δώματα) αποτελούν στοιχεία του εξωτερικού κελύφους του κτιρίου και αντιμετωπίζονται από πλευράς πυροπροστασίας ως οριζόντιοι εξωτερικοί τοίχοι. Επομένως ισχύει ο Πίνακας 15, όσον αφορά τη μετάδοση της φωτιάς από κτίριο σε κτίριο, ιδιαίτερα στην περίπτωση που το ένα κτίριο είναι υψηλότερο από το όμορό του.

Ο πίνακας 15 δεν ισχύει για ψηλά κτίρια ως προς την κατηγορία αντίδρασης στη φωτιά εξωτερικής επένδυσης, για τα οποία η ελάχιστη απαίτηση ορίζεται σε A2-s1d0 ανεξαρτήτως χρήσης και απόστασης από τα όρια του οικοπέδου ή από άλλο κτίριο.

Σχήμα 25: Ελάχιστες απαιτήσεις αποστάσεων μεταξύ ανοιγμάτων διαφορετικών πυροδιαμερισμάτων



Πίνακας 15: Ελάχιστες απαιτήσεις ελέγχου εξωτερικής μετάδοσης της φωτιάς

Απαιτήσεις ελέγχου εξωτερικής μετάδοσης της φωτιάς(1)

Απαιτήσεις ελέγχου εξωτερικής μετάδοσης της φωτιάς ⁽¹⁾				
Απαίτηση	Απόσταση τοίχου από το όριο οικοπέδου ή από άλλο κτίριο			
	< 3 μ.	3 - 5 μ.	5 - 10 μ.	> 10 μ.
α) Δείκτης πυραντίστασης εξωτερικού τοίχου	πλήρης ⁽²⁾	Πλήρης	μισή	χωρίς απαίτηση
β) Κατηγορία αντίδρασης στη φωτιά εξωτερικής επένδυσης	B-s1,d1	B-s1,d2	C-s2,d2	D-s2,d2
	A2-s1,d0 ⁽⁴⁾	A2-s1,d1 ⁽⁴⁾	B-s2,d2 ⁽⁴⁾	C-s2,d2 ⁽⁴⁾
γ) Ποσοστό ανοιγμάτων ⁽⁴⁾	≤15%	≤25%	≤50%	≤80%

(1) Για χώρους υψηλού βαθμού κινδύνου η απόσταση διπλασιάζεται.

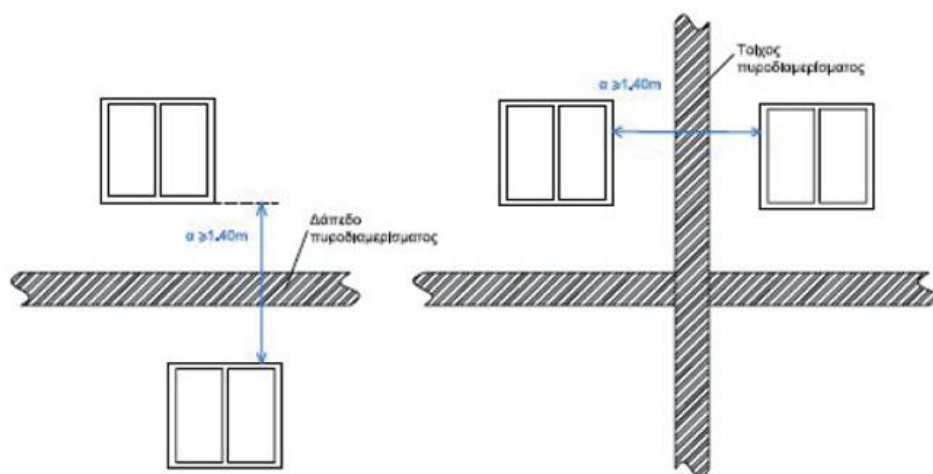
(2) Η απαιτούμενη για τοίχο πυροδιαμερίσματος σύμφωνα με τη δοκιμασία επιφανειακής εξάπλωσης της φλόγας.

(3) Το επιτρεπόμενο μέγιστο ποσοστό ανοιγμάτων στη συνολική επιφάνεια του εξωτερικού τοίχου διπλασιάζεται εάν τα κουφώματα έχουν δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον 30 λεπτών (EI 30).

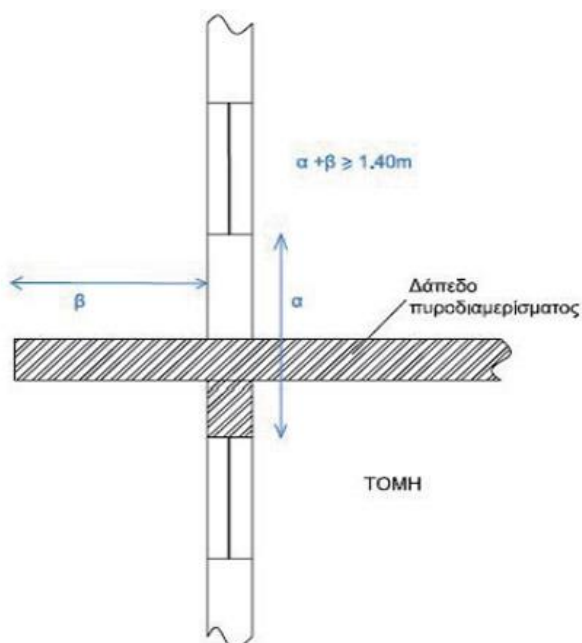
(4) Απαίτηση για κτίρια υποκατηγορίας E1 και E3 της χρήσης υγείας και κοινωνικής πρόνοιας ή κτίρια με θεωρητικό πληθυσμό άνω των 1000 ατόμων ή κτίρια που στεγάζουν δημόσια και ιδιωτικά σχολεία.

Η απόσταση (α) ανοιγμάτων σε εξωτερικές τοιχοποιίες, που ανήκουν σε διαφορετικά πυροδιαμερίσματα πρέπει να είναι τουλάχιστον 1,40 μ., εφόσον τα ανοίγματα δεν έχουν τον απαιτούμενο δείκτη πυραντίστασης. Η ίδια ελάχιστη απόσταση ισχύει και για την περίπτωση υπερκειμένων πυροδιαμερισμάτων, μεταξύ του ανώτερου σημείου του κάτω ανοίγματος και του κατώτερου σημείου του επάνω ανοίγματος, προσμετρούμενης και της προεξοχής που παρεμβάλλεται (Σχήμα 26) και πάντοτε υπό την προϋπόθεση ότι τα ανοίγματα δεν έχουν τον απαιτούμενο δείκτη πυραντίστασης για το πυροδιαμέρισμα. Στην τελευταία περίπτωση ο τοίχος που παρεμβάλλεται, καθώς και η προεξοχή πρέπει να έχουν δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον ίσο με τον απαιτούμενο για το δάπεδο του πυροδιαμερίσματος (Σχήμα 27).

Σχήμα 26: Απόσταση ανοιγμάτων σε εξωτερικές τοιχοποιίες



Σχήμα 27:



9. Με την παρ. α' του άρθρου 28 του σχεδίου νόμου αντικαθίσταται η παρ. 2 του άρθρου 21 του π.δ. 455/1976 (Α' 169), που έχει ως εξής:

«Άρθρον 21

1. Πάσα χρήσις πυρός εντός του χώρου του Σταθμού αυτοκινήτων απαγορεύεται.

2. Η εντός σταθμών αυτοκινήτων, κειμένων εντός κατωκημένων περιοχών, εγκατάστασις και λειτουργία πάσης φύσεως συνεργείου επισκευής αυτοκινήτων, εν οίς και ηλεκτρολογικών εργαστηρίων απαγορεύεται. Ωσαύτως απαγορεύεται η εντός σταθμών φόρτωσις συσσωρευτών.

3. Εις καταλλήλους εν τω σταθμώ θέσεις τοποθετούνται αυτόματοι φορητοί πυροσβεστήρες, καταλλήλου κατασβεστικού υλικού δια κατασβέσεις πυρκαϊών προκαλουμένων εις αυτοκίνητα, αναλόγου βάρους γομώσεως και αριθμού, ώστε έκαστος εξ αυτών να αντιστοιχή σε 50 τ.μ. ωφελίμου επιφανείας τον Σταθμού.

4. Εις καταλλήλους εν τω σταθμώ θέσεις και εις άπαντας τους ορόφους τοποθετούνται κάδοι πληρούμενοι δι' άμμου και συνοδευόμενοι δι' αναλόγου αριθμού πτύων και σκαπανών.

5. Εντός έκαστου Σταθμού τοποθετείται δίκτυον διανομής ύδατος υπό πίεσιν συνδεδεμένον μετά αναλόγου αριθμού κρουνών παροχής ύδατος διαστάσεων ίσων προς τας τοιαύτας των υπό των οικείων πυροσβεστικών Αρχών χρησιμοποιουμένων στοιχείων πυροσβέσεως.

Αι θέσεις τοποθετήσεως των κρουνών τούτων και των προβλεπομένων υπό της παραγράφου 3 του παρόντος πυροσβεστήρων, ως και οι διατομές του δικτύου διανομής ύδατος υπό πίεσιν καθορίζονται υπό της οικείας πυροσβεστικής Αρχής, ήτις έχει και την ευθύνην της παρακολουθήσεως της καλής λειτουργίας των μέσων πυρασφαλείας του σταθμού.

6. Εις πολυωρόφους σταθμούς αυτοκινήτων μέσου και μεγάλου μεγέθους είναι υποχρεωτική η τοποθέτησις δύο τροχηλάτων πυροσβεστήρων κατασβεστικού υλικού ως εν παραγράφω 3 του παρόντος και βάρους γομώσεως καθοριζομένου, αναλόγως του κατασβεστικού υλικού, υπό της οικείας πυροσβεστικής Υπηρεσίας.

7. Εις εμφανείς εν τω σταθμώ θέσεις υπάρχουν ανηρτημένοι πινακίδες φέρουσαι τους αριθμούς τηλεφώνου της πυροσβεστικής Υπηρεσίας και του σταθμού Α' Βοηθειών.

8. Η ηλεκτρική εγκατάστασις των σταθμών ως και των εις αυτούς υπαγομένων πλυντηρίων - λιπαντηρίων, είναι εξ ολοκλήρου στεγανή σύμφωνα δε πάντως, προς τους εν ισχύϊ κανονισμούς του Κράτους. Στοιχεία της ηλεκτρικής εγκαταστάσεως εν γένει εις τα οποία δύνανται να προκληθούν σπινθήρες (πίνακες διανομής, ασφάλειαι, διακόπται κ.λπ. εφ' όσον ταύτα δεν είναι στεγανά) δεν τοποθετούνται, εις χώρον σταθμεύσεως και εν γένει εις χώρους επικινδύνους εις ανάφλεξιν λόγω υπάρξεως ευφλέκτων αερίων ή άλλων ευφλέκτων υλών.

9. Εις σταθμούς μέσου και μεγάλου μεγέθους :

α) Εν αμέσω γειτνιάσει προς Νοσοκομείον ή Κλινικήν και

β) Κάτωθι πολυκατοικιών, ξενοδοχείων και πολυωρόφων κτιρίων χρησιμοποιουμένων ως γραφείων ή βιοτεχνικών εργαστηρίων, εκτός των λοιπών ως ανωτέρω μέτρων πυρασφαλείας εγκαθίσταται σύστημα, αυτομάτου ανιχνεύσεως εστίας πυρός εν τω σταθμώ ως και τοιούτον καταιονισμού ύδατος υπό πίεσιν επί της οροφής απασών των αιθουσών σταθμεύσεως, και καθ' ό τμήμα αύται ευρίσκονται κάτωθι των ανωτέρω αναφερομένων κτισμάτων (περίπτωσης β'), προς άμεσον καταστολήν πυρκαϊάς.

Εις τας ανωτέρω περιπτώσεις κατά τας οποίας είναι υποχρεωτική η εγκατάστασις συστήματος καταιονισμού ύδατος τούτο δύναται να αντικατασταθή με άλλο σύστημα το οποίον να λειτουργή με έτερο κατασβεστικό υλικό αναγνωρισμένο διεθνώς και κατάλληλο δια τοιούτου είδους εφαρμογές.

Η καταλληλότης των συστημάτων αυτομάτου ανιχνεύσεως και κατασβέσεως θα ελέγχεται υπό της οικείας πυροσβεστικής Υπηρεσίας, ήτις και θα θεωρεί τις σχετικές μελέτες πριν υποβληθούν εις τας αρμοδίας Υπηρεσίας Συγκοινωνιών κατ' εφαρμογήν του άρθρου 23 παράγραφος 5 δια την χορήγηση της κατά νόμον αδείας ιδρύσεως του σταθμού.

"Σε όσους από τους παραπάνω σταθμούς αυτοκινήτων υπάρχει σύστημα καταιονισμού ύδατος κλειστού τύπου, με το οποίο παρέχεται το αποτέλεσμα συναγερμού του ανιχνευτικού συστήματος, δεν εγκαθίσταται η εγκατάστασις συστήματος ανίχνευσης πυρός".

10. Η τήρησις των ως άνω μέτρων ελέγχεται άπαξ του έτους υπό της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας μερίμνη των εκμεταλλευτών των σταθμών και προσκομίζεται υπ' αυτών εις την αρμοδίαν δια την χορήγησιν της αδείας λειτουργίας Υπηρεσίαν βεβαίωσις ότι τα μέτρα πυρασφαλείας έχουν καλώς και συμφώνως πρός τους όρους του παρόντος, άλλως δεν χορηγείται η άδεια λειτουργίας του σταθμού ή αφαιρείται προσωρινώς η άδεια λειτουργίας αυτού εφ' όσον πρόκειται περί λειτουργούντος σταθμού αυτοκινήτων.

11. Σταθμοί αυτοκινήτων για τους οποίους χορηγήθηκε άδεια ίδρυσης ή λειτουργίας προ της ισχύος του Π.Δ. 455/1976, πρέπει να προσαρμοσθούν σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 9 του άρθρου αυτού μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1984. Σε αντίθετη περίπτωση αφαιρείται προσωρινά η άδεια λειτουργίας τους και σφραγίζονται οι τυχόν υπάρχουσες αντλίες παροχής υγρών καυσίμων, μέχρι να εγκατασταθεί το σύστημα ανιχνεύσεως εστίας πυρός και του συστήματος καταιονισμού ύδατος υπό πίεση.»

10. Με την περ. β' του άρθρου 28 του σχεδίου νόμου αντικαθίσταται η παρ. 4 και προστίθεται περ. ζ' στην παρ. 7 του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976 (Α' 169), το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρον 28

Προϋποθέσεις, όροι ιδρύσεως και λειτουργίας.

1. Η θέσις των υπαιθρίων σταθμών αυτοκινήτων είναι τοιαύτη ώστε η λειτουργία των να μη επηρεάζη δυσμενώς την ομαλήν και ασφαλή διεξαγωγήν της κυκλοφορίας ως και τα τυχόν υφιστάμενα εν αμέσῳ γειτνιάσει ή έναντι εκπαιδευτήρια, γηροκομεία και άσυλα εν γένει ή την εμφάνισιν της περιοχής.

2. Εις πάσαν περίπτωσιν απαγορεύεται η ίδρυσις υπαιθρίου σταθμού αυτοκινήτων εν αμέσῳ γειτνιάσει κατά την έννοιαν του άρθρου 3 παρ. 2 περίπτ. γ' του παρόντος μετά νοσηλευτικών ιδρυμάτων εν γένει και αποθηκών ευφλέκτων ή εκρηκτικών υλών ή υπεράνω υφισταμένων υπογείων χώρων.

3. Ειδικώς δια την πόλιν των Αθηνών απαγορεύεται η ίδρυσις υπαιθρίων σταθμών αυτοκινήτων εντός της εν άρθρω 3 παρ. 3 του παρόντος οριζόμενης περιοχής. Κατ' εξαίρεσιν επιτρέπεται η ίδρυσις τοιούτων σταθμών εντός της ως άνω περιοχής υπό τας προϋποθέσεις τας οριζόμενας εν παρ. 3 του άρθρου 3 του παρόντος.

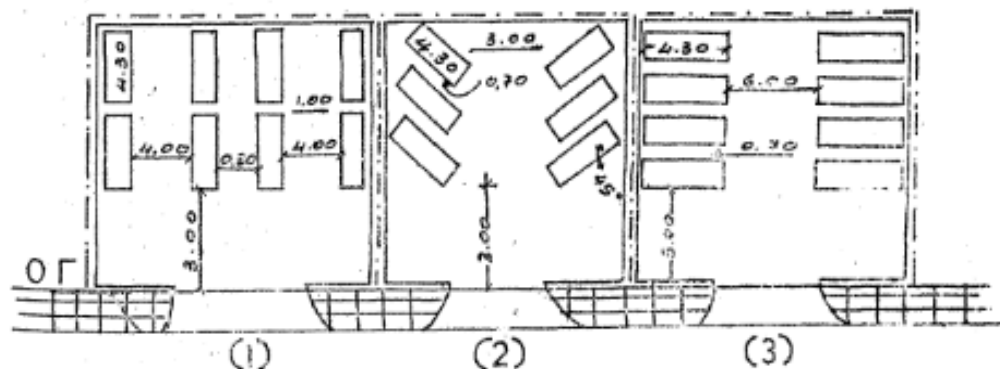
4. Εντός των υπαιθρίων σταθμών αυτοκινήτων απαγορεύεται πάσα χρήσις φλογός. Ομοίως απαγορεύεται η εντός των σταθμών εγκατάστασις και λειτουργία πάσης φύσεως συνεργείου ή ηλεκτρολογικού εργαστηρίου ή πλυντηρίου - λιπαντηρίου αυτοκινήτων ή αντλίας καυσίμων ως και εν αυτοίς φόρτισις συσσωρευτών.

5. Εις καταλλήλους εν τω σταθμῷ θέσεις τοποθέτωνται αυτόματοι πυροσβεστήρες κόνεως εκτοξευομένης δια διοξειδίου του άνθρακος βάρους γομώσεως εκάστου εξ (6) χιλιογράμμων τουλάχιστον ή χωρητικότητος δέκα λίτρων τουλάχιστον, αριθμού δε αντιστοίχου προς ένα πυροσβεστήρα ανά δέκα αυτοκίνητα χωρητικότητος του σταθμού.

6. Αν η λειτουργία του υπαίθριου σταθμού παρατείνεται πέραν της 18ης ώρας, ο υπαίθριος σταθμός υποχρεούται να διαθέτει κατάλληλη ηλεκτρική εγκατάσταση φωτισμού, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχός της κατά τη διάρκεια των εσπερινών και νυκτερινών ωρών φυλάξεως και διακινήσεως των σταθμευόντων αυτοκινήτων, με παροχή είτε από τη Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού είτε από άλλον τυχόν επίσημο πάροχο. Εναλλακτικά, η ηλεκτρική εγκατάσταση φωτισμού ενός υπαίθριου σταθμού μπορεί να επιτυγχάνεται και με αυτόνομα φωτιστικά σώματα, τα οποία λειτουργούν με φωτοβολταϊκά πάνελ.

7. Εκαστος υπαίθριος σταθμός:

- α) φέρει περιτοίχισιν ή περίφραξιν εξ ακαύστου υλικού αποκλειομένης ούτω της διενεργείας ελιγμών επί των πεζοδρομίων ή της καταλήψεως τούτων υπό των αυτοκινήτων,
- β. έχει την ωφέλιμη επιφάνειά του κατάλληλα επιστρωμένη είτε από ασφαλτικό τάπητα είτε από άλλο κατάλληλο υλικό (π.χ. βιομηχανικό δάπεδο) και διαθέτει κατάλληλη υπόβαση ανθεκτική στο βάρος όλων των σταθμευόντων σε αυτό αυτοκινήτων.
- γ) έχει διαγραμμισθή επί του δαπέδου η διάταξις των προς στάθμευσιν αυτοκινήτων,
- δ) διαθέτη είσοδον - έξοδον πλάτους 3.00 έως 6.00 μ. κατά την κρίσιν της υπηρεσίας αναλόγως του μεγέθους του σταθμού, προ εκάστης δε σειράς αυτοκινήτων αφήεται διάδρομος πλάτους από 3.00 μ. μέχρις 6.00 μ. τουλάχιστον αναλόγως της διατάξεως σταθμεύσεως των αυτοκινήτων ως τα κάτωθι ενδεικτικά σκαριφήματα (1,2,3),



- ε) διαθέτει γραφείο κινήσεως κατασκευασμένο από άκαυστο υλικό. Για την τοποθέτηση και χρήση του γραφείου κινήσεως δεν απαιτείται η έκδοση οικοδομικής άδειας, εφόσον έχει εμβαδόν έως και 15 τ.μ. και είναι προσωρινή κατασκευή, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 2 του ν. 4067/2012.

- στ) φέρει ανηρτημένην πινακίδα εμφανίζουσα τον αριθμόν και την διάταξιν των θέσεων σταθμεύσεως.

8. Σταθμοί αυτοκινήτων πληρούντες άπαντας τους ανωτέρω όρους δύνανται να χρησιμοποιηθούν ως υπαίθριοι χώροι προβολής ταινιών υπό τας ακόλουθους προσθέτους προϋποθέσεις:

- α) Η περίφραξις ή περιτοίχισις του χώρου τούτων γίνεται δια τοιούτου είδους υλικού ώστε εις περίπτωσιν ανάγκης να δύναται ευκόλως να διανοιχθή βιαίως υπό των σταθμευόντων αυτοκινήτων,
- β) να υφίσταται ιδιαιτέρα είσοδος και έξοδος πλάτους 5 μέτρων τουλάχιστον,
- γ) δια την εγκατάστασιν και λειτουργίαν των μηχανημάτων προβολής υποβάλληται άδεια εκδομένη υπό της αρμοδίας υπηρεσίας του Υπουργείου Βιομηχανίας.

9. Κατ' εξαίρεση των διατάξεων του άρθρου αυτού επιτρέπεται σε συγκοινωνιακούς φορείς του Ν. 588/77 να ιδρύουν και να λειτουργούν υπαίθριους σταθμούς για τη στέγαση ηλεκτροκινήτων ή θερμικών λεωφορείων αυτοκινήτων οχημάτων και μέσα στους χώρους στάθμευσης των οχημάτων αυτών να εγκαθιστούν πάσης φύσεως συνεργεία επιθεωρήσεως συντηρήσεως και επισκευής τέτοιων οχημάτων καθώς και αντλίες παροχής πετρελαίου υπό τους εξής όρους και προϋποθέσεις:

α) Αν στα παραπάνω συνεργεία γίνεται χρήση ανοικτής φλόγας (όπως οξυγονοκόλληση ηλεκτροσυγκόλληση) η χρήση της περιορίζεται μέσα σε κλειστό χώρο του οποίου το πλησιέστερο άνοιγμα απέχει απόσταση τουλάχιστον δέκα πέντε (15) μέτρα από το κέντρο των αντλιών, φρεατίων δεξαμενών και της προβολής των στομιών εξαερώσεως.

β) Τα συνεργεία επιθεωρήσεως επισκευής και συντηρήσεως του υπαίθριου σταθμού είναι εφοδιασμένα με την κατά νόμο άδεια λειτουργίας.

γ) Για την εγκατάσταση των αντλιών παροχής πετρελαίου των δεξαμενών τηρούνται οι ισχύουσες διατάξεις.

δ) Οι αντλίες παροχής πετρελαίου, εγκαθίστανται σε τέτοια θέση ώστε από τη λειτουργία των να μην εμποδίζεται η ομαλή λειτουργία του σταθμού.

ε) Η μέγιστη επιτρεπόμενη χωρητικότητας κάθε υπογείου δεξαμενής ορίζεται σε τριάντα (30) κυβικά μέτρα μη συμπεριλαμβανομένου του αναγκαιούντος κενού εκ. 5%.»

11. Με το άρθρο 33 του σχεδίου νόμου αντικαθίσταται το άρθρο 65 του ν. 3982/2011 (Α' 143), που έχει ως εξής:

«Άρθρο 65

Αντικείμενο και στόχοι (άρθρο 1 Οδηγίας 2009/33/ΕΚ)

Οι αναθέτουσες αρχές, οι αναθέτοντες φορείς, καθώς και ορισμένες επιχειρήσεις υποχρεούνται να λαμβάνουν υπόψη επιπτώσεις που αφορούν την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂ και ορισμένων ρύπων, όταν αγοράζουν οχήματα οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακάς αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Κοινότητας για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.»

12. Με το άρθρο 34 του σχεδίου νόμου αντικαθίσταται το άρθρο 66 του ν. 3982/2011, που έχει ως εξής:

«Άρθρο 66

Πεδίο εφαρμογής (άρθρο 3 Οδηγίας 2009/33/ΕΚ)

Στο παρόν μέρος υπάγονται οι συμβάσεις αγοράς οχημάτων οδικών μεταφορών που συνάπτονται από:

α) Αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς εφόσον έχουν υποχρέωση να εφαρμόσουν τις διαδικασίες προμήθειας που προβλέπουν τα προεδρικά διατάγματα 59/2007 (Α' 63) και 60/2007 (Α' 64) [Οδηγίες 2004/17/ΕΚ (L 134) και 2004/18/ΕΚ (L 134), αντίστοιχα], όπως εκάστοτε ισχύουν.

β) Φορείς για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, σύμφωνα με τα όρια που καθορίζονται στα προεδρικά διατάγματα 59/2007 (Α' 63) και 60/2007 (Α' 64) [Οδηγίες 2004/17/ΕΚ (L 134) και 2004/18/ΕΚ (L 134), αντίστοιχα], όπως εκάστοτε ισχύουν.»

13. Με το άρθρο 35 του σχεδίου νόμου αντικαθίσταται το άρθρο 67 του ν. 3982/2011, που έχει ως εξής:

«Άρθρο 67

Ορισμοί (άρθρο 4 Οδηγίας 2009/33/ΕΚ)

Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου νοούνται ως:

- 1) «αναθέτουσες αρχές», οι αναθέτουσες αρχές όπως ορίζονται στο άρθρο 3 παρ. 1 περίπτωση α' του Π.Δ. 59/2007 (άρθρο 2 παρ.1 στοιχείο α' της Οδηγίας 2004/17/ΕΚ) και στο άρθρο 2 παρ. 9 του Π.Δ. 60/2007 (άρθρο 1 παρ. 9 της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ),
- 2) «αναθέτοντες φορείς», οι αναθέτοντες φορείς όπως ορίζονται στο άρθρο 3 παρ. 2 του Π.Δ. 59/2007 (άρθρο 2 παρ. 2 της Οδηγίας 2004/17/ΕΚ),
- 3) «όχημα οδικών μεταφορών», όχημα που υπάγεται στις κατηγορίες των οχημάτων του πίνακα 3 του παραρτήματος του παρόντος.

14. Με το άρθρο 36 του σχεδίου νόμου αντικαθίσταται το άρθρο 68 του ν. 3982/2011, που έχει ως εξής:

«Άρθρο 68

Εξαίρεσεις (άρθρο 2 Οδηγίας 2009/33/ΕΚ)

Εξαιρούνται από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα νόμο συμβάσεις για την αγορά των ακόλουθων οχημάτων, για τα οποία δεν απαιτείται έγκριση τύπου ή μεμονωμένη έγκριση, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην κοινή απόφαση 29949/1841/29.9.2009 των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 2112):

- α) οχημάτων που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για χρήση κυρίως σε εργοτάξια, λατομεία, εγκαταστάσεις λιμένων ή αερολιμένων,
- β) οχημάτων που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις, την πολιτική άμυνα, την πυροσβεστική υπηρεσία και τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης και
- γ) κινητών μηχανημάτων, εφόσον τα οχήματα αυτά μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της ίδιας πιο πάνω κοινής υπουργικής απόφασης.

15. Με το άρθρο 37 του σχεδίου νόμου αντικαθίσταται το άρθρο 69 του ν. 3982/2011, που έχει ως εξής:

«Άρθρο 69

Αγορά καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών

(άρθρο 5 Οδηγίας 2009/33/ΕΚ)

1. Οι αναθέτουσες αρχές, οι αναθέτοντες φορείς και οι επιχειρήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 66, οσάκις προβαίνουν στην αγορά οχημάτων οδικών μεταφορών, λαμβάνουν υπόψη τις επιπτώσεις της λειτουργικής κατανάλωσης ενέργειας και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, όπως προβλέπονται στην παράγραφο 2, και εφαρμόζουν μία τουλάχιστον από τις εναλλακτικές επιλογές της παραγράφου 3.

2. Οι λειτουργικές ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής:

- α) ενεργειακή κατανάλωση,
- β) εκπομπές CO₂ και
- γ) εκπομπές NO_x, NMHC και αιωρούμενων σωματιδίων.

Εκτός από τις λειτουργικές ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, οι αναθέτουσες αρχές, οι αναθέτοντες φορείς και οι επιχειρήσεις μπορούν επίσης να λαμβάνουν υπόψη άλλες περιβαλλοντικές επιπτώσεις οι οποίες καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού.

3. Οι απαιτήσεις των παραγράφων 1 και 2 ικανοποιούνται σύμφωνα με τις εξής εναλλακτικές επιλογές:

α) με τον καθορισμό, στα έγγραφα για την αγορά οχημάτων οδικών μεταφορών, τεχνικών προδιαγραφών σχετικών με τις ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιδόσεις για κάθε επίπτωση που πρέπει να ληφθεί υπόψη, καθώς και για κάθε πρόσθετη περιβαλλοντική επίπτωση ή

β) με τη συμπερίληψη των ενεργειακών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων στα έγγραφα της αγοράς, νοουμένου ότι:

αα) αυτό γίνεται χρησιμοποιώντας τις εν λόγω επιπτώσεις ως κριτήρια κατακύρωσης και

ββ) σε περιπτώσεις που αυτές οι επιπτώσεις αποτιμώνται χρηματικά χρησιμοποιείται η μεθοδολογία που προβλέπει το άρθρο 70 παράγραφος 1.

16. Με το άρθρο 38 του σχεδίου νόμου αντικαθίσταται το άρθρο 71 του ν. 3982/2011, το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 71

Προσαρτάται και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του παρόντος το ακόλουθο Παράρτημα:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Δεδομένα για τον υπολογισμό

του λειτουργικού κόστους καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων οδικών μεταφορών

Πίνακας 1: Ενεργειακό περιεχόμενο καυσίμων κίνησης

Καύσιμο	Ενεργειακό περιεχόμενο
Ντίζελ	36 MJ/λίτρο
Βενζίνη	32 MJ/λίτρο
Φυσικό αέριο/Βιοαέριο	33–38 MJ/Nm ³
Υγραέριο	24 MJ/λίτρο
Αιθανόλη	21 MJ/λίτρο
Βιοντίζελ	33 MJ/λίτρο
Καύσιμα γαλακτώματα	32 MJ/λίτρο
Υδρογόνο	11 MJ/Nm ³

Πίνακας 2: Κόστος εκπομπών στις οδικές μεταφορές (σε τιμές 2007)

CO ₂	NO _x	NMHC	Αιωρούμενα
0,03–0,04EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

Πίνακας 3: Διανυόμενα χιλιόμετρα καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων οδικών μεταφορών

Κατηγορία οχημάτων	Διανυόμενα χιλιόμετρα καθ' όλη η διάρκεια
Επιβατικά αυτοκίνητα (M ₁)	200.000 Km
Ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N ₁)	250.000 Km

Βαρέα φορτηγά οχήματα (N ₂ , N ₃)	1.000.000 Km
Λεωφορεία (M ₂ , M ₃)	800.000 Km

17. Με την παρ. α) της παρ. 2 του άρθρου 40 του σχεδίου νόμου προστίθεται νέα περίπτωση ε) στο τέλος της παρ. 2 του άρθρου 43 του π.δ. 132/2017 (Α' 160), το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 43

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΣΚΟΠΟΣ – ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

1. Στρατηγικοί σκοποί της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας είναι ιδίως:
 - α) ο ενεργειακός σχεδιασμός της χώρας με βάση την ενεργειακή κατάσταση, τις ενεργειακές πηγές της, τις τεχνολογίες και τις διεθνείς δεσμεύσεις,
 - β) η μέριμνα για τη διασφάλιση του ενεργειακού εφοδιασμού της χώρας, η διαμόρφωση του νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου της αγοράς ενέργειας,
 - γ) η εποπτεία της και η εν γένει προώθηση της ανάπτυξης του ενεργειακού τομέα.
2. Η Γενική Διεύθυνση Ενέργειας συγκροτείται από τις ακόλουθες τέσσερις (4) Διευθύνσεις:
 - α) Διεύθυνση Υδρογονανθράκων.
 - β) Διεύθυνση Ηλεκτρικής Ενέργειας.
 - γ) Διεύθυνση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας και Εναλλακτικών Καυσίμων.
 - δ) Διεύθυνση Ενεργειακών Πολιτικών και Ενεργειακής Αποδοτικότητας.»

18. Με την παρ. β) της παρ. 2 του άρθρου 40 του σχεδίου νόμου προστίθεται νέο άρθρο 47Α μετά το άρθρο 47 του π.δ. 132/2017 (Α' 160), το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 47

Διεύθυνση Ενεργειακών Πολιτικών και Ενεργειακής Αποδοτικότητας

Επιχειρησιακοί Στόχοι - Διάρθρωση - Αρμοδιότητες

1. Επιχειρησιακοί στόχοι της Διεύθυνσης Ενεργειακών Πολιτικών και Ενεργειακής Αποδοτικότητας είναι ιδίως:
 - α) η παρακολούθηση και συμμετοχή στις διεθνείς εξελίξεις και η λήψη πρωτοβουλιών σε θέματα ενέργειας, αποδοτικής χρήσης και εξοικονόμησης ενέργειας,
 - β) η εισήγηση προτάσεων για το μακροχρόνιο ενεργειακό σχεδιασμό της χώρας, στο πλαίσιο της κείμενης νομοθεσίας,
 - γ) η προώθηση της ενεργειακής αποδοτικότητας.

2. Η Διεύθυνση Ενεργειακών Πολιτικών και Ενεργειακής Αποδοτικότητας αποτελείται από τα εξής τμήματα:

α) Τμήμα Ενεργειακού Σχεδιασμού.

β) Τμήμα Στατιστικής, Τεκμηρίωσης και Αναφορών. γ) Τμήμα Ενεργειακής Αποδοτικότητας.

3. α) Στο Τμήμα Ενεργειακού Σχεδιασμού ανήκουν οι ακόλουθες αρμοδιότητες:

αα) η μέριμνα για την μελέτη, παρακολούθηση και ανάλυση των εξελίξεων της ενεργειακής πολιτικής σύμφωνα με το εθνικό, ευρωπαϊκό ή και διεθνές πλαίσιο,

ββ) η συμμετοχή στην εισήγηση προτάσεων στον μακροχρόνιο ενεργειακό σχεδιασμό της χώρας και η παρακολούθηση και ανάλυση του ενεργειακού αποτυπώματός της, των ενεργειακών πηγών και τεχνολογιών, για τη λήψη κατάλληλων δράσεων,

γγ) η μέριμνα για τη σύνταξη εκθέσεων στο πλαίσιο του Συστήματος Διακυβέρνησης της Ενεργειακής Ένωσης και της Εις βάθους Εξέτασης του ΔΟΕ (ΟΟΣΑ), σύμφωνα με τις εθνικές και διεθνείς υποχρεώσεις,

δδ) η παρακολούθηση της πολιτικής των ενεργειακών φορέων ως προς τα αποτελέσματα που επιφέρει στο ενεργειακό αποτύπωμα της χώρας, προς αξιοποίηση των στην εισήγηση περαιτέρω πολιτικών,

εε) η παροχή πληροφόρησης προς αρμόδιες υπηρεσίες καθώς και προς Διεθνείς Οργανισμούς σχετικά με θέματα Ενεργειακών Πολιτικών.

β) Στο Τμήμα Στατιστικής, Τεκμηρίωσης και Αναφορών ανήκουν οι ακόλουθες αρμοδιότητες:

αα) η μέριμνα για την συλλογή και την επεξεργασία των στοιχείων για τη σύνταξη του ενεργειακού ισοζυγίου της χώρας και η διάχυση όλων των ενεργειακών στατιστικών δεδομένων που προβλέπονται από το εθνικό και διεθνές νομικό και κανονιστικό πλαίσιο,

ββ) η συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Στατιστική Υπηρεσία και άλλους Διεθνείς Οργανισμούς και η εκπροσώπηση της χώρας στις εκάστοτε συναντήσεις εργασίας με στόχο την ανάπτυξη του διεθνούς συστήματος ενεργειακών στατιστικών,

γγ) η μέριμνα για την εναρμόνιση με τα διεθνή μεθοδολογικά πρότυπα, την ανάπτυξη του εθνικού μεθοδο-λογικού πλαισίου στατιστικών ενέργειας, σε συνεργασία με την Ελληνική Στατιστική Αρχή και τους άλλους εμπλεκόμενους φορείς,

δδ) η σύνταξη και η αποστολή περιοδικών στατιστικών δελτίων στην Ευρωπαϊκή Στατιστική Υπηρεσία, στο Διεθνή Οργανισμό Ενέργειας (ΔΟΕ), και άλλους Διεθνείς Οργανισμούς στο πλαίσιο των διεθνών υποχρεώσεων της χώρας,

εε) η τήρηση και ενημέρωση των ηλεκτρονικών βάσεων δεδομένων επί θεμάτων της αρμοδιότητάς της,

στοι) η λήψη όλων των απαιτούμενων μέτρων για την τήρηση της εμπιστευτικότητας και την προστασία των ατομικών δεδομένων.

γ) Στο Τμήμα Ενεργειακής Αποδοτικότητας ανήκουν οι ακόλουθες αρμοδιότητες:

αα) η εισήγηση νομοθετικών και κανονιστικών ρυθμίσεων με σκοπό τη λήψη μέτρων και τη χορήγηση κινήτρων για την προώθηση της ενεργειακής αποδοτικότητας,

ββ) η παρακολούθηση των ευρωπαϊκών και διεθνών εξελίξεων και η εκπροσώπηση της χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και διεθνείς οργανισμούς για θέματα ενεργειακής αποδοτικότητας,

γγ) η μέριμνα για την κατάρτιση συστημάτων ενεργειακής διαχείρισης στο δημόσιο τομέα και την εφαρμογή τους,

δδ) η μέριμνα για τη σύνταξη και υποβολή στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή εθνικών σχεδίων δράσης για την ενεργειακή αποδοτικότητα, η παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής τους καθώς και η υποβολή σχετικών εκθέσεων,

εε) η μέριμνα με σκοπό το σχεδιασμό και την υλοποίηση δράσεων για τη βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας,

στστ) η εκπόνηση και η ανάθεση εκπόνησης μελετών και ερευνών, σχετικών με το αντικείμενο της ενεργειακής αποδοτικότητας,

ζζ) η μέριμνα για τη συλλογή και επεξεργασία στοιχείων για το σχεδιασμό, την παρακολούθηση και την υλοποίηση μέτρων και δράσεων για τη βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας,

ηη) ο έλεγχος και η έγκριση ενεργειακών μελετών σε βιομηχανικές μονάδες, που υποβάλλονται στο πλαίσιο αδειοδότησής τους,

θθ) η μέριμνα για την ενημέρωση των ενδιαφερόμενων και την προετοιμασία και διάθεση οδηγιών και πληροφοριακού υλικού σχετικά με χρηματοοικονομικά μέσα και διαδικασίες για τη βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας.»

19. Με την περ. γ) της παρ. 2 του άρθρου 40 του σχεδίου νόμου προστίθεται παρ. 12Α στο άρθρο 73 του π.δ. 132/2017 (Α' 160), το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 73

Προϊστάμενοι Τμημάτων

1. α) Στα Τμήματα της Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών προϊστάται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων και ειδικοτήτων ή του κλάδου ΤΕ όλων των κλάδων και ειδικοτήτων.

β) Στα Τμήματα της Διεύθυνσης Νομοθετικού Έργου και Πρωτοβουλίας προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού, κατά προτίμηση κάτοχος πτυχίου Νομικής.

γ) Στο αυτοτελές Τμήμα ΠΣΕΑ, προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων ή, υπάλληλος κατηγορίας ΤΕ όλων των κλάδων.

2. α) Στα Τμήματα της Διεύθυνσης Προϋπολογισμού και Δημοσιονομικών Αναφορών προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΤΕ Διοικητικού - Λογιστικού.

β) Στα Τμήματα της Διεύθυνσης Οικονομικής Διαχείρισης προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΤΕ Διοικητικού - Λογιστικού.

γ) Στα Τμήματα της Διεύθυνσης Προμηθειών, Υποδομών και Διαχείρισης Υλικού προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων και ειδικοτήτων ή του κλάδου ΤΕ όλων των κλάδων και ειδικοτήτων.

3. α) Στα τμήματα της Διεύθυνσης Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων ή του κλάδου ΤΕ Πληροφορικής ή ΤΕ Μηχανικών.

β) Στα τμήματα της Διεύθυνσης Γεωχωρικών Πληροφοριών προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Πληροφορικής ή ΠΕ Γεωτεχνικών με εμπειρία σχετική με τις αρμοδιότητες της εν θέματι Διεύθυνσης.

4. α) Στο Τμήμα Ευρωπαϊκών και Διεθνών Υποθέσεων Περιβάλλοντος της Διεύθυνσης Διεθνών και Ευρωπαϊκών Δραστηριοτήτων, προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων με προαπαιτούμενο την άριστη γνώση μιας ξένης γλώσσας.

β) Στο Τμήμα Ευρωπαϊκών και Διεθνών Υποθέσεων Ενέργειας και Ορυκτών Πρώτων Υλών της Διεύθυνσης Διεθνών και Ευρωπαϊκών Δραστηριοτήτων, προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων με προαπαιτούμενο την άριστη γνώση μιας ξένης γλώσσας.

5. α) Στα Τμήματα των Διευθύνσεων που απαρτίζουν τη Γενική Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Πολιτικής προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περίπτωσης β.

β) Στο Τμήμα Περιβαλλοντικών Πιστοποιήσεων προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων.

6. α) Στα Τμήματα των Διευθύνσεων που απαρτίζουν τη Γενική Διεύθυνση Δασών και Δασικού Περιβάλλοντος προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Γεωτεχνικών ή υπάλληλος του κλάδου ΤΕ Δασοπόνων, με την επιφύλαξη των διατάξεων των παρακάτω περιπτώσεων β, γ και δ.

β) Στο Τμήμα Ελέγχου της Εμπορίας και Διακίνησης Άγριας Ζωής και Ειδών CITES της Διεύθυνσης Προγραμματισμού και Δασικής Πολιτικής της ως άνω Γενικής Διεύθυνσης, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος.

γ) Στο Τμήμα Εμπραγμάτων Δικαιωμάτων της Διεύθυνσης Προστασίας Δασών της ως άνω Γενικής Διεύθυνσης, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

δ) Στο Τμήμα Δασικών Προστατευόμενων Περιοχών και Δασικής Αναψυχής της Διεύθυνσης Προστασίας Δασών της ως άνω Γενικής Διεύθυνσης, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος.

7. Στα Τμήματα των Διευθύνσεων που απαρτίζουν τη Γενική Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

8. Στα Τμήματα των Διευθύνσεων που απαρτίζουν τη Γενική Διεύθυνση Πολεοδομίας προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

9. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Υδρογονανθράκων της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περίπτωσης β.

β) Στο Τμήμα Εγκαταστάσεων της Διεύθυνσης Υδρογονανθράκων, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών.

10. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Ανανεώσεων Πηγών Ενέργειας και Εναλλακτικών Καυσίμων της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περίπτωσης β.

β) Στο Τμήμα Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) Ηλεκτρικής και Θερμικής/Ψυκτικής Ενέργειας της Διεύθυνσης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) και Εναλλακτικών Καυσίμων της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

11. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Ηλεκτρικής Ενέργειας της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περίπτωσης β.

β) Στο Τμήμα Παραγωγής, Μεταφοράς και Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας της Διεύθυνσης Ηλεκτρικής Ενέργειας, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

12. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Ενεργειακών Πολιτικών και Ενεργειακής Αποδοτικότητας της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ

Μηχανικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περίπτωσης β.

β) Στο Τμήμα Ενεργειακής Αποδοτικότητας της Διεύθυνσης Ενεργειακών Πολιτικών και Ενεργειακής Αποδοτικότητας, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

13. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Ανάπτυξης και Πολιτικής της Γενικής Διεύθυνσης Ορυκτών Πρώτων Υλών προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περίπτωσης β.

β) Στο Τμήμα Τεκμηρίωσης - Παρατηρητήριο Μεταλλευτικών και Λατομικών Δραστηριοτήτων της Διεύθυνσης Ανάπτυξης και Πολιτικής, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Πληροφορικής.

14. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Μεταλλευτικών, Ενεργειακών και Βιομηχανικών Ορυκτών της Γενικής Διεύθυνσης Ορυκτών Πρώτων Υλών, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Γεωτεχνικών με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περίπτωσης β.

β) Στο Τμήμα Διαχείρισης Μεταλλευτικών Δικαιωμάτων της Διεύθυνσης Μεταλλευτικών, Ενεργειακών και Βιομηχανικών Ορυκτών, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Γεωτεχνικών.

15. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Λατομείων Μαρμάρων και Αδρανών Υλικών της Γενικής Διεύθυνσης Ορυκτών Πρώτων Υλών, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Γεωτεχνικών με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περίπτωσης β. β) Στο Τμήμα Διαχείρισης και Εποπτείας της Διεύθυνσης Λατομείων Μαρμάρων και Αδρανών Υλικών, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

16. Στο Αυτοτελές Τμήμα Πολιτικής Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων της Γενικής Γραμματείας Ενέργειας και Ορυκτών Πρώτων Υλών προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος, ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

17. α) Στα Τμήματα των Διευθύνσεων που απαρτίζουν την Ειδική Γραμματεία Υδάτων προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών με την επιφύλαξη των διατάξεων των της παρακάτω περίπτωσης β.

β) Στο Τμήμα Κοστολόγησης και Τιμολόγησης Υπηρεσιών Ύδατος και στο Τμήμα Παρακολούθησης, Διαχείρισης και Αξιολόγησης Υπηρεσιών Ύδατος προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

18. α) Στα Τμήματα Επιθεώρησης Περιβάλλοντος (Βορείου και Νοτίου Ελλάδος) προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών.

β) Στα Τμήματα Επιθεώρησης Δόμησης και Κατεδαφίσεων (Βορείου και Νοτίου Ελλάδος) προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

γ) Στα Τμήματα Επιθεώρησης Ενέργειας (Βορείου και Νοτίου Ελλάδος) προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

δ) Στα Τμήματα Επιθεώρησης Μεταλλείων (Βορείου και Νοτίου Ελλάδος) της Ειδικής Γραμματείας Σώματος Επιθεωρητών και Ελεγκτών ΥΠΕΝ, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών, σύμφωνα με το άρθρο 3 ΚΜΛΕ.

19. α) Στα Τμήματα της Διεύθυνσης Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων της Ειδικής Γραμματείας Σώματος Επιθεωρητών και Ελεγκτών ΥΠΕΝ, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού με την επιφύλαξη των διατάξεων των παρακάτω περιπτώσεων β και γ.

β) Στο Τμήμα Τεχνικής Υποστήριξης Ηλεκτρονικών Συστημάτων και Τεκμηρίωσης της Διεύθυνσης Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

γ) Στο Τμήμα Εποπτείας και Δικαστικών Υποθέσεων της Διεύθυνσης Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

20. Στο αυτοτελές Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων.

21. Στο αυτοτελές Τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου, προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων.

22. Στο Συντονιστικό γραφείο Αντιμετώπισης Περιβαλλοντικών Ζημιών της Ειδικής Γραμματείας Σώματος Επιθεωρητών και Ελεγκτών ΥΠΕΝ προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών.

23. Στα Τμήματα μπορεί να προΐσταται υπάλληλος της ειδικότητας ΠΕ Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού με ομώνυμο ή ταυτόσημο κατά περιεχόμενο πτυχίο με αυτό που απαιτείται για την αντίστοιχη θέση ευθύνης.»

20. Με την περ. δ) της παρ. 2 του άρθρου 40 του σχεδίου νόμου αντικαθίσταται το άρθρο 62 του π.δ. 132/2017 (Α' 160), το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 62

Κατανομή οργανικών θέσεων μόνιμου προσωπικού κατά κατηγορία και κλάδο

Οι οργανικές θέσεις του μόνιμου προσωπικού ανέρχονται σε οκτακόσιες σαράντα δύο (842) και κατανέμονται κατά κατηγορία και κλάδο, ως εξής:

Κατηγορία - Κλάδος	Σύνολο
Κατηγορία Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης (ΠΕ)	
ΠΕ Γεωτεχνικών	105
ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού	140
ΠΕ Μηχανικών	290
ΠΕ Περιβάλλοντος	65
ΠΕ Πληροφορικής	20
Κατηγορία Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (ΤΕ)	
ΤΕ Δασοπόνων	20
ΤΕ Διοικητικού - Λογιστικού	8
ΤΕ Μηχανικών	40
ΤΕ Τεχνολόγων Γεωπόνων	1
ΤΕ Πληροφορικής	2
Κατηγορία Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης (ΔΕ)	
ΔΕ Διοικητικών Γραμματέων	110
ΔΕ Προσωπικού Η/Υ	11
ΔΕ Τεχνικών	19
Κατηγορία Υποχρεωτικής Εκπαίδευσης (ΥΕ)	
ΥΕ Προσωπικό Καθαριότητας	1
ΥΕ Επιμελητών	5
ΥΕ Φυλάκων - Νυχτοφυλάκων	5
Σύνολο	842

21. Με το άρθρο 41 του σχεδίου νόμου προστίθεται περ ε) στο τέλος της παρ. 2 του άρθρου 44 του π.δ. 132/2017 (Α' 160), το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 44

Διεύθυνση Υδρογονανθράκων

Επιχειρησιακοί Στόχοι - Διάρθρωση - Αρμοδιότητες

1. Επιχειρησιακοί στόχοι της Διεύθυνσης Υδρογονανθράκων είναι ιδίως:

- α) η παρακολούθηση και η εισήγηση θεμάτων πολιτικής στον τομέα του αργού πετρελαίου, των πετρελαιοειδών προϊόντων και του φυσικού αερίου,
- β) η αδειοδότηση, η παρακολούθηση και ο έλεγχος των εγκαταστάσεων και της εμπορίας των υδρογονανθράκων,
- γ) η διασφάλιση των συνθηκών υγιεινής και ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

2. Η Διεύθυνση Υδρογονανθράκων αποτελείται από τα εξής Τμήματα:

α) Τμήμα Οργάνωσης και Εποπτείας Αγοράς Φυσικού Αερίου.

β) Τμήμα Οργάνωσης και Εποπτείας Αγοράς Πετρελαιοειδών.

γ) Τμήμα Ασφαλείας Εφοδιασμού Πετρελαίου και Τεκμηρίωσης.

δ) Τμήμα Εγκαταστάσεων.

α) Στο Τμήμα Οργάνωσης και Εποπτείας Αγοράς Φυσικού Αερίου ανήκουν οι ακόλουθες αρμοδιότητες:

αα) η εισήγηση νομοθετικών και κανονιστικών ρυθμίσεων για την οργάνωση, την ομαλή λειτουργία και την εποπτεία της αγοράς στον τομέα του φυσικού αερίου,

ββ) η παρακολούθηση των έργων υποδομών φυσικού αερίου και ιδίως όσων έχουν ενταχθεί ή δυνητικά μπορούν να θεωρηθούν ως έργα κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος (PCI), καθώς και όσων συμπεριλαμβάνονται στο δεκαετές πρόγραμμα ανάπτυξης και την μελέτη ανάπτυξης που συντάσσεται από τον Διαχειριστή ΕΣΦΑ, με σκοπό την προώθηση τους μέσω νομοθετικών και άλλων δράσεων και πρωτοβουλιών.

γγ) η παρακολούθηση θεμάτων ασφάλειας εφοδιασμού φυσικού αερίου σε συνεργασία με συναρμόδιους φορείς,

δδ) η μέριμνα για τη συγκέντρωση, αξιολόγηση, επεξεργασία, τήρηση και παροχή στατιστικών στοιχείων σχετικά με το φυσικό αέριο και η κατάρτιση ισοζυγίων προσφοράς και ζήτησης,

εε) η παρακολούθηση των τιμών του φυσικού αερίου στην εγχώρια και διεθνή αγορά, καθώς και ο υπολογισμός της Μέσης Τιμής Φυσικού Αερίου σε μηνιαία βάση.

β) Στο Τμήμα Οργάνωσης και Εποπτείας Αγοράς Πετρελαιοειδών ανήκουν οι ακόλουθες αρμοδιότητες:

αα) η εισήγηση νομοθετικών και κανονιστικών ρυθμίσεων για την οργάνωση, την ομαλή λειτουργία και την εποπτεία της αγοράς στον τομέα αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών προϊόντων,

ββ) η εξέταση αιτημάτων και η εισήγηση για χορήγηση, ανανέωση και τροποποίηση αδειών εμπορίας, διύλισης, διάθεσης βιοκαυσίμων, μεταφοράς με αγωγό και απευθείας προμήθειας από τα διυλιστήρια ή από εισαγωγή,

γγ) η παρακολούθηση και ο έλεγχος της συμμόρφωσης στις διατάξεις του ν. 3054/2002 (Α' 230) και των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση αυτού και η εισήγηση για την επιβολή σχετικών κυρώσεων. Η παρακολούθηση και ο έλεγχος συμμόρφωσης έγκειται ιδίως στην τήρηση των όρων, περιορισμών και προϋποθέσεων άσκησης των δραστηριοτήτων από τους κατόχους αδειών,

δδ) Η τήρηση του Εθνικού Μητρώου Αδειών Πετρελαιοειδών Προϊόντων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παρ. 9α του ν. 3054/2002 (Α' 20),

εε) η παρακολούθηση της καταβολής των ανταποδοτικών τελών από τους κατόχους άδειας εμπορίας, διύλισης και μεταφοράς με αγωγό σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις,

στστ) η διαχείριση ζητημάτων σχετικά με την συνεισφορά των ελληνικών εταιρειών πετρελαίου στο διεθνές κεφάλαιο για αποζημίωση ρύπανσης από πετρελαιοειδή προϊόντα.

γ) Στο Τμήμα Ασφαλείας Εφοδιασμού Πετρελαίου και Τεκμηρίωσης ανήκουν ακόλουθες αρμοδιότητες:

αα) η εισήγηση νομοθετικών και κανονιστικών ρυθμίσεων για την ασφάλεια εφοδιασμού σε αργό πετρέλαιο και πετρελαιοειδή προϊόντα,

ββ) η μέριμνα για τη σύνταξη εκθέσεων ετοιμότητας της χώρας για την αντιμετώπιση καταστάσεων διαταραχής εφοδιασμού, ενόψει επισκοπήσεων από το Διεθνή Οργανισμό Ενέργειας (Δ.Ο.Ε.) και την ΕΕ,

γγ) η μέριμνα για τη συγκέντρωση, αξιολόγηση, επεξεργασία, τήρηση και παροχή στατιστικών στοιχείων που αφορούν την αγορά αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών προϊόντων για την υποστήριξη λήψης αποφάσεων σε θέματα πετρελαϊκής πολιτικής,

δδ) η κατάρτιση ισοζυγίων προσφοράς και ζήτησης και η υποβολή αυτών σε Ευρωπαϊκούς και Διεθνείς Οργανισμούς, καθώς και η παρακολούθηση των τιμών του αργού πετρελαίου και των πετρελαιοειδών προϊόντων στην εγχώρια και διεθνή αγορά,

εε) η υποστήριξη της Επιτροπής Διαχείρισης Σοβαρών Διαταραχών του Εφοδιασμού και η εισήγηση για τη ρύθμιση θεμάτων σχετικά με την εφαρμογή μέτρων έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης και της απελευθέρωσης αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης,

στστ) η εισήγηση για την επιβολή κυρώσεων, στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων του.

δ) Στο Τμήμα Εγκαταστάσεων ανήκουν οι ακόλουθες αρμοδιότητες:

αα) η χορήγηση και ο έλεγχος τήρησης των όρων των αδειών εγκατάστασης, επέκτασης, διαρρύθμισης και λειτουργίας των βιομηχανιών παραγωγής πετρελαιοειδών και λιπαντικών, των εγκαταστάσεων εναποθήκευσης και διακίνησης υγρών καυσίμων και υγραερίων, ασφάλτου, βιοκαυσίμων, εμφιάλωσης υγραερίων, συσκευασίας λιπαντικών, αγωγών μεταφοράς αργού και πετρελαϊκών προϊόντων και των εγκαταστάσεων εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων, δυναμικότητας σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, καθώς και η εισήγηση για την επιβολή κυρώσεων σε περιπτώσεις παράβασης των όρων των ως άνω αδειών,

ββ) η χορήγηση και ο έλεγχος τήρησης των όρων των αδειών εγκατάστασης και λειτουργίας των συστημάτων μεταφοράς, διανομής, αποθήκευσης, υγροποίησης και αεριοποίησης

φυσικού αερίου, δυναμικότητας σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, καθώς και η εισήγηση για την επιβολή κυρώσεων σε περιπτώσεις παράβασης των όρων των ως άνω αδειών,

γγ) η γνωμοδότηση επί των μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά τη διαδικασία της περιβαλλοντικής αδειοδότησης των ως άνω εγκαταστάσεων,

δδ) η γνωμοδότηση, κατά την κείμενη νομοθεσία, επί αιτημάτων παραχώρησης του δικαιώματος χρήσης αιγιαλού, παραλίας, συνεχόμενου ή παρακείμενου θαλάσσιου χώρου, ή του πυθμένα, για την κατασκευή των ως άνω εγκαταστάσεων,

εε) η εισήγηση για την έκδοση πράξεων σχετικά με την κήρυξη απαλλοτρίωσης ή παραχώρησης δημόσιας έκτασης ή σύστασης δουλείας για την ίδρυση ή επέκταση των ως άνω εγκαταστάσεων,

στστ) η κατάρτιση κανονισμών ασφαλούς σχεδίασης, κατασκευής και λειτουργίας των ως άνω εγκαταστάσεων και η μέριμνα για την αξιολόγηση των μελετών ασφαλείας και τη διενέργεια επιθεωρήσεων που αφορούν τις προαναφερόμενες εγκαταστάσεις,

ζζ) η εισήγηση για την έκδοση αποφάσεων ορισμού της εγκατάστασης και διαδρομής αγωγών πετρελαίου και φυσικού αερίου και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων,

ηη) η πιστοποίηση αποθηκών τήρησης αποθεμάτων έκτατης ανάγκης, η διενέργεια ελέγχων στις αποθήκες αυτές, καθώς και η εισήγηση για την επιβολή κυρώσεων,

θθ) η τήρηση μητρώου πιστοποιημένων εγκαταστάσεων τήρησης αποθεμάτων έκτατης ανάγκης,

ιι) η γνωμοδότηση προς το Γενικό Χημείο του Κράτους για τη θέσπιση ή τροποποίηση των προδιαγραφών πετρελαιοειδών και λιπαντικών.»

Β. Καταργούμενες διατάξεις

1. Με την περ. α' του άρθρου 46 του σχεδίου νόμου καταργείται το άρθρο 70 του ν. 3982/2011 (Α' 143), το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 70

Μεθοδολογία για τον υπολογισμό του λειτουργικού κόστους καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος (άρθρο 6 Οδηγίας 2009/33/ΕΚ)

1. Για τους σκοπούς του άρθρου 69 παράγραφος 3 περίπτωση β' υποπερίπτωση ββ', το λειτουργικό κόστος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής για την κατανάλωση ενέργειας, καθώς και για τις εκπομπές CO₂ και τις εκπομπές ρύπων, όπως περιέχονται στον πίνακα 2 του

παραρτήματος, που συνδέονται με τη λειτουργία των υπό αγορά οχημάτων, αποτιμάται χρηματικά και υπολογίζεται με τη μεθοδολογία που ορίζεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) Το λειτουργικό κόστος κατανάλωσης ενέργειας του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υπολογίζεται σύμφωνα με την ακόλουθη μεθοδολογία:

αα) Η ανά χιλιόμετρο κατανάλωση καυσίμου του οχήματος σύμφωνα με την παράγραφο 2 υπολογίζεται σε μονάδες κατανάλωσης ενέργειας ανά χιλιόμετρο ανεξάρτητα εάν αυτός ο υπολογισμός γίνεται απευθείας, όπως π.χ. συμβαίνει στα ηλεκτρικά οχήματα, ή όχι. Όταν η κατανάλωση καυσίμων δίδεται σε διαφορετικές μονάδες, μετατρέπεται σε ανά χιλιόμετρο κατανάλωση ενέργειας χρησιμοποιώντας τους συντελεστές μετατροπής του πίνακα 1 του παραρτήματος για το ενεργειακό περιεχόμενο των διαφόρων ειδών καυσίμων.

ββ) Χρησιμοποιείται ενιαία χρηματική αξία ανά μονάδα ενέργειας. Αυτή η ενιαία αξία είναι χαμηλότερη από το κόστος ανά μονάδα ενέργειας της βενζίνης ή του ντίζελ προ φόρων όταν χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κίνησης.

γγ) Το λειτουργικό κόστος κατανάλωσης ενέργειας του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υπολογίζεται ως γινόμενο των διανυόμενων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής χιλιομέτρων, όπου χρειάζεται βάσει των χιλιομέτρων που έχουν ήδη διανυθεί, σύμφωνα με την παράγραφο 3, επί την κατανάλωση ενέργειας ανά χιλιόμετρο σύμφωνα με την πρώτη περίπτωση του παρόντος σημείου και επί το κόστος ανά μονάδα ενέργειας σύμφωνα με τη δεύτερη περίπτωση του παρόντος σημείου.

β) Το λειτουργικό κόστος των εκπομπών CO₂ του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υπολογίζεται ως γινόμενο των διανυόμενων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής χιλιομέτρων, όπου χρειάζεται βάσει των χιλιομέτρων που έχουν ήδη διανυθεί, σύμφωνα με την παράγραφο 3, επί τις εκπομπές CO₂ σε χιλιόγραμμα ανά χιλιόμετρο σύμφωνα με την παράγραφο 2, και επί το κόστος ανά χιλιόγραμμο σύμφωνα με την κλίμακα που εκτίθεται στον πίνακα 2 του παραρτήματος.

γ) Το λειτουργικό κόστος των εκπομπών ρύπων, όπως περιέχεται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υπολογίζεται ως άθροισμα του λειτουργικού κόστους των εκπομπών NO_x, NMHC και αιωρούμενων σωματιδίων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής. Το λειτουργικό κόστος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής για κάθε ρύπο υπολογίζεται ως γινόμενο των διανυόμενων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής χιλιομέτρων, όπου χρειάζεται βάσει των χιλιομέτρων που έχουν ήδη διανυθεί, σύμφωνα με την παράγραφο 3, επί τις εκπομπές σε γραμμάρια ανά χιλιόμετρο σύμφωνα με την παράγραφο 2, και επί το αντίστοιχο κόστος ανά γραμμάριο. Το κόστος υπολογίζεται βάσει των μέσων όρων των ισχυουσών για την Κοινότητα αξιών οι οποίες εκτίθενται στον πίνακα 2 του παραρτήματος.

Οι αναθέτουσες αρχές, οι αναθέτοντες φορείς και οι επιχειρήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 66 μπορούν να εφαρμόζουν υψηλότερο κόστος με την προϋπόθεση ότι αυτό το κόστος δεν υπερβαίνει τις αντίστοιχες αξίες του πίνακα 2 του παραρτήματος πολλαπλασιασμένες επί το συντελεστή 2.

2. Η κατανάλωση καυσίμου και οι προβλεπόμενες στον πίνακα 2 του παραρτήματος εκπομπές CO₂ και ρύπων ανά χιλιόμετρο για τη λειτουργία του οχήματος βασίζονται σε τυποποιημένες μεθόδους δοκιμών της Κοινότητας για τα οχήματα για τα οποία οι εν λόγω μέθοδοι δοκιμών έχουν ορισθεί με νομοθεσία έγκρισης τύπου Κοινότητας. Για οχήματα που δεν καλύπτονται από τυποποιημένες μεθόδους δοκιμών της Κοινότητας, η συγκρισιμότητα μεταξύ διαφορετικών προσφορών εξασφαλίζεται με τη χρήση ευρέως αναγνωρισμένων μεθόδων δοκιμών ή αποτελεσμάτων δοκιμών που έχουν εκτελεστεί από την αρχή ή σύμφωνα με πληροφορίες που παρέχει ο κατασκευαστής.

3. Τα συνολικώς διανυόμενα χιλιόμετρα καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, εάν δεν προσδιορίζονται άλλως, αντιστοιχούν στις τιμές του πίνακα 3 του παραρτήματος.»

2. Με την παρ. β' του άρθρου 46 καταργείται το δεύτερο και τρίτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 134 του ν. 4001/2011 (Α' 179), το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 134

Άδεια Προμήθειας και Εμπορίας ηλεκτρικής ενέργειας

1. Η Προμήθεια ηλεκτρικής ενέργειας σε Επιλέγοντες Πελάτες και, όσον αφορά τη ΔΕΗ ΑΕ και σε Μη Επιλέγοντες Πελάτες κατά την παράγραφο 5, επιτρέπεται σε όσους έχει χορηγηθεί άδεια προμήθειας ηλεκτρικής ενέργειας, σύμφωνα με την παράγραφο 2. Η εμπορία ηλεκτρικής ενέργειας στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας, σύμφωνα με το άρθρο 120, επιτρέπεται σε όσους έχει χορηγηθεί άδεια Προμήθειας ηλεκτρικής ενέργειας ή άδεια Εμπορίας ηλεκτρικής ενέργειας σύμφωνα με την παράγραφο 4.

2. Οι Φορείς Εκμετάλλευσης Υποδομών Φόρτισης Η/Ο εξαιρούνται από την υποχρέωση λήψης άδειας προμήθειας ή εμπορίας ηλεκτρικής ενέργειας. Με την κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι σχέσεις μεταξύ ΦΕΥΦΗΟ, ΠΥΗ, ΦΔΣ, ΦΟΣΕΦΗΟ, οι υποχρεώσεις αυτών έναντι των χρηστών Η/Ο, οι υποχρεώσεις γνωστοποίησης στοιχείων και τα δεδομένα που τηρούνται στο Μητρώο Υποδομών και Αγοράς Ηλεκτροκίνησης στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και κάθε άλλο ζήτημα σχετικό με τη λειτουργία και τις υποχρεώσεις των ΠΥΗ, των ΦΟΣΕΦΗΟ, των ΦΔΣ και της αγοράς υπηρεσιών

ηλεκτροκίνησης γενικότερα. Η απόφαση δύναται επίσης να ρυθμίζει ζητήματα που αφορούν στην ανάπτυξη των Υποδομών Φόρτισης.

3. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 6, η άδεια Προμήθειας ηλεκτρικής ενέργειας χορηγείται από τη ΡΑΕ, σύμφωνα με τους ειδικότερους όρους και προϋποθέσεις που προβλέπονται στον Κανονισμό Αδειών, εφόσον ο υποψήφιος Προμηθευτής:

(α) έχει τη μορφή ανώνυμης εταιρείας ή εταιρείας περιορισμένης ευθύνης ή ιδιωτικής κεφαλαιουχικής εταιρείας (Ι.Κ.Ε.) με εταιρικό κεφάλαιο τουλάχιστον εξακοσίων χιλιάδων (600.000) ευρώ ή είναι Ε.Κοιν. με συνεταιριστικό κεφάλαιο τουλάχιστον εξήντα χιλιάδων (60.000) ευρώ

(β) διαθέτει οργανωτική και διοικητική δομή κατάλληλη να εξασφαλίσει την αξιόπιστη, συνετή και χρηστή άσκηση δραστηριότητας προμήθειας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Κανονισμό Αδειών και

(γ) έχει την αναγκαία χρηματοοικονομική ευρωστία και φερεγγυότητα, η οποία αποδεικνύεται από τα στοιχεία της αίτησης, σύμφωνα με τον Κανονισμό Αδειών.

3. Πέραν των προϋποθέσεων που απαιτούνται κατά την προηγούμενη παράγραφο για τη χορήγηση της άδειας Προμήθειας, ο κάτοχος αυτής οφείλει, κατά την άσκηση της δραστηριότητας Προμήθειας, να προσκομίζει ικανοποιητικές μακροχρόνιες εγγυήσεις για την εξασφάλιση διαθεσιμότητας επαρκούς ισχύος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας για έγχυση στο ΕΣΜΗΕ, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Διαχείρισης του ΕΣΜΗΕ.

5. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 6, η άδεια Εμπορίας ηλεκτρικής ενέργειας χορηγείται από τη ΡΑΕ, σύμφωνα με τους ειδικότερους όρους και προϋποθέσεις που προβλέπονται στον Κανονισμό Αδειών, εφόσον ο υποψήφιος έμπορος:

α) έχει τη μορφή ανώνυμης εταιρείας ή εταιρείας περιορισμένης ευθύνης ή ιδιωτικής κεφαλαιουχικής εταιρείας (Ι.Κ.Ε.) με εταιρικό κεφάλαιο τουλάχιστον εξήντα χιλιάδων (60.000) ευρώ,

β) διαθέτει οργανωτική και διοικητική δομή κατάλληλη να εξασφαλίσει την αξιόπιστη, συνετή και χρηστή άσκηση της δραστηριότητας εμπορίας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Κανονισμό Αδειών και

γ) έχει την αναγκαία χρηματοοικονομική ευρωστία και φερεγγυότητα, που αποδεικνύεται από τα στοιχεία της αίτησης, σύμφωνα με τον Κανονισμό Αδειών.

6. Με την επιφύλαξη του άρθρου 137Α, κατά τη διάρκεια ισχύος της παρέκκλισης με βάση τις διατάξεις του άρθρου 33 της Οδηγίας 2009/72/ΕΚ και σύμφωνα και με τους όρους της απόφασης 2014/536/ΕΕ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, χορηγείται αποκλειστικά στη Δ.Ε.Η. Α.Ε..

άδεια για την προμήθεια των καταναλωτών στα Απομονωμένα Μικροδίκτυα και τα Μικρά Απομονωμένα Δίκτυα.

7. Η άσκηση δραστηριοτήτων Προμήθειας ή Εμπορίας ηλεκτρικής ενέργειας σε κράτος μέλος της Ε.Ε., σύμφωνα με την οικεία νομοθεσία του εν λόγω κράτους μέλους, παρέχει δικαίωμα χορήγησης άδειας για την άσκηση της αντίστοιχης δραστηριότητας στην Ελλάδα, κατά παρέκκλιση των οριζόμενων στις παραγράφους 2 και 4, σύμφωνα με ειδική διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Αδειών, ώστε να μην εισάγονται διακρίσεις μεταξύ των Προμηθευτών που δραστηριοποιούνται ή επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στην Ελληνική Επικράτεια.»

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ**Πρώθηση της ηλεκτροκίνησης****ΜΕΡΟΣ Α΄****ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ****ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ****Άρθρο 1****Σκοπός**

Σκοπός του παρόντος είναι:

- α) η επέκταση της χρήσης των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών,
- β) η ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης, ιδίως δημοσίως προσβάσιμων,
- γ) η διαμόρφωση ρυθμιστικού πλαισίου για την αγορά ηλεκτροκίνησης.

Άρθρο 2**Ορισμοί**

Για την εφαρμογή του παρόντος οι όροι που χρησιμοποιούνται έχουν την ακόλουθη έννοια:

(α) «Ηλεκτρικό όχημα (Η/Ο)»: μηχανοκίνητο όχημα εξοπλισμένο με σύστημα μετάδοσης της κίνησης, το οποίο περιέχει μία τουλάχιστον μη περιφερειακή, εξωτερική, βοηθητική, ηλεκτρική μηχανή ως μετατροπέα ενέργειας με ηλεκτρικό επαναφορτιζόμενο σύστημα αποθήκευσης ενέργειας, το οποίο μπορεί να επαναφορτίζεται εξωτερικά.

Ειδικότερα, ως ηλεκτρικά οχήματα για τις ανάγκες του παρόντος νοούνται τα αυτοκίνητα, καθώς και οι μοτοσυκλέτες, τα μοτοποδήλατα και τα ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση των κατωτέρω κατηγοριών:

αα) «Αμιγώς ηλεκτρικό όχημα»: όχημα εξοπλισμένο με σύστημα κίνησης, το οποίο περιλαμβάνει αποκλειστικά ηλεκτροκινητήρες ως μετατροπείς ενέργειας προώθησης και αποκλειστικά επαναφορτιζόμενα συστήματα αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας ως συστήματα αποθήκευσης ενέργειας προώθησης, καθώς και το όχημα που έχει σχεδιασθεί για ποδηλάτηση, στο οποίο έχει τοποθετηθεί βοηθητικό ηλεκτρικό σύστημα πρόωσης.

αβ) «Υβριδικό ηλεκτρικό όχημα εξωτερικής φόρτισης»: κατηγορία υβριδικού ηλεκτρικού οχήματος που μπορεί να φορτίζεται από εξωτερική πηγή.

αγ) «Υβριδικό όχημα κυψέλης καυσίμου»: όχημα κυψέλης καυσίμου εξοπλισμένο με σύστημα μετάδοσης ισχύος, το οποίο περιλαμβάνει ένα τουλάχιστον σύστημα αποθήκευσης καυσίμου και ένα τουλάχιστον επαναφορτιζόμενο σύστημα αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας, ως συστήματα αποθήκευσης ενέργειας προώθησης.

αδ) «Ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση (ηλεκτρικό ποδήλατο)»: ποδήλατο εξοπλισμένο με βοηθητικό ηλεκτροκινητήρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ισχύος μικρότερης ή ίσης με 250 W, στο οποίο η ισχύς του κινητήρα διακόπτεται όταν σταματήσει η ποδηλάτηση ή, αλλιώς, μειώνεται σταδιακά και τελικά μηδενίζεται πριν η ταχύτητα του οχήματος φθάσει τα 25 χιλιόμετρα την ώρα.

(β) «Σημείο επαναφόρτισης»: διεπαφή ικανή να φορτίσει τουλάχιστον ένα Η/Ο κάθε φορά ή να αντικαταστήσει την μπαταρία ενός ηλεκτρικού οχήματος κάθε φορά.

(γ) «Σημείο επαναφόρτισης κανονικής ισχύος»: σημείο επαναφόρτισης Η/Ο, ηλεκτρικής ισχύος έως και 22 kW. Δεν περιλαμβάνονται τα σημεία επαναφόρτισης με ηλεκτρική ισχύ έως και 3,7 kW που είναι εγκατεστημένα σε ιδιωτικές κατοικίες ή ο κύριος σκοπός τους δεν είναι να φορτίζουν Η/Ο και δεν είναι δημοσίως προσβάσιμα.

(δ) «Σημείο επαναφόρτισης υψηλής ισχύος»: σημείο επαναφόρτισης που επιτρέπει τη μεταφορά ηλεκτρισμού σε Η/Ο ισχύος μεγαλύτερης των 22 kW.

(ε) «Δημοσίως προσβάσιμο σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού»: σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που παρέχει ηλεκτρική ενέργεια με άνευ διακρίσεων πρόσβαση σε όλους τους χρήστες. Η άνευ διακρίσεων πρόσβαση μπορεί να περιλαμβάνει διάφορα μέσα για την ταυτοποίηση, τη χρήση και την πληρωμή.

(στ) «Υπηρεσίες επαναφόρτισης Η/Ο»: σύνολο υπηρεσιών, περιλαμβανομένης της επαναφόρτισης καθ' εαυτής και άμεσα σχετιζόμενων ή συνοδευτικών με αυτή χαρακτηριστικών προστιθέμενης αξίας, όπως ταχύτητας φόρτισης, ευκολίας χρήσης και χρέωσης, ευχέρειας προσβασιμότητας, υπηρεσιών στάθμευσης.

(ζ) «Υπηρεσίες ηλεκτροκίνησης»: σύνολο υπηρεσιών προς χρήστες Η/Ο, που σχετίζονται με την επαναφόρτιση και την τιμολόγηση της ηλεκτροκίνησης, καθώς και με τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των χρηστών, όπως εύρεση διαθέσιμων σημείων φόρτισης και πλοήγηση, κράτηση θέσεων, αλλά και με εν γένει υπηρεσίες, όπως διαχείριση στόλου Η/Ο οχημάτων και διάθεσή τους προς χρήστες Η/Ο.

(η) «Χρήστης Η/Ο»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει στην κυριότητα ή την κατοχή του Η/Ο και λαμβάνει υπηρεσίες ηλεκτροκίνησης.

(θ) «Ιδιοκτήτης υποδομών φόρτισης»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο έχει στην κυριότητά του σημείο ή σημεία Επαναφόρτισης Η/Ο.

(ι) «Φορέας εκμετάλλευσης υποδομών φόρτισης Η/Ο (Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο.)»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο που δραστηριοποιείται στην εκμετάλλευση υποδομών φόρτισης, για τις οποίες δύναται να προμηθεύεται ηλεκτρική ενέργεια με σκοπό την παροχή υπηρεσιών φόρτισης Η/Ο.

(ια) «Πάροχος υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης (Π.Υ.Η.)»: ατομική επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο που δραστηριοποιείται στην παροχή υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης σε συμβεβλημένους χρήστες.

(ιβ) «Φορέας διεκπεραίωσης συναλλαγών (Φ.Δ.Σ.)»: ατομική επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο που δραστηριοποιείται στην ανάπτυξη και λειτουργία πληροφοριακών υποδομών προς διευκόλυνση ανταλλαγής στοιχείων και διεκπεραίωσης οικονομικών συναλλαγών μεταξύ Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. ή μεταξύ Π.Υ.Η. ή μεταξύ Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. και Π.Υ.Η., για την επίτευξη της διαλειτουργικότητας των υποδομών φόρτισης.

(ιγ) «Φορέας σωρευτικής εκπροσώπησης φορτίου Η/Ο (Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο.)»: νομικό πρόσωπο το οποίο αναλαμβάνει τη σωρευτική εκπροσώπηση του φορτίου συνδεδεμένων με το δίκτυο Η/Ο για συμμετοχή στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και την παροχή υπηρεσιών προς τους Διαχειριστές Δικτύου και Συστήματος.

(ιδ) «Εναλλακτικά καύσιμα»: τα καύσιμα ή οι πηγές ενέργειας που χρησιμεύουν, έστω και εν μέρει, ως υποκατάστατο του ορυκτού πετρελαίου στον ενεργειακό εφοδιασμό στις μεταφορές και έχουν τη δυνατότητα να συμβάλουν στην απαλλαγή των μεταφορών από τις εκπομπές άνθρακα, ενισχύοντας τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του εν λόγω τομέα. Σε αυτά περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων:

i) η ηλεκτρική ενέργεια,

ii) το υδρογόνο,

iii) τα βιοκαύσιμα, όπως ορίζονται στην παρ. 1 του άρθρου 15 του ν. 4062/2012 (Α' 70) και εξειδικεύονται στην παρ. 8 του άρθρου 2 του ν. 3468/2006 (Α' 129),

iv) τα συνθετικά και παραφινικά καύσιμα,

v) το φυσικό αέριο, συμπεριλαμβανομένου του βιομεθανίου, σε αέρια μορφή (συμπιεσμένο φυσικό αέριο) και σε υγροποιημένη μορφή (υγροποιημένο φυσικό αέριο) και το υγροποιημένο πετρελαϊκό αέριο (υγραέριο).

(ιε) «Διαχείριση ενεργούς ισχύος»: ο έλεγχος της ισχύος την οποία διακινούν οι υποδομές επαναφόρτισης Η/Ο με συνεχή ή κλιμακωτή ρύθμιση (αύξηση ή μείωση), η οποία μπορεί να επιτυγχάνεται και με σύνδεση/αποσύνδεση επιμέρους υποδομών.

(ιστ) «συνεργείο οχημάτων υψηλής τάσης»: η εγκατάσταση, εντός της οποίας πραγματοποιούνται εργασίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης, με τη χρήση κατάλληλου εξοπλισμού.

(ιζ) «νέο κτίριο»: κτίριο για το οποίο υποβάλλεται αίτηση για έκδοση οικοδομικής άδειας μετά την 1η.3.2021.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' – ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

Άρθρο 3

Δημιουργία δωρεάν θέσεων στάθμευσης για Η/Ο

1. Από την 1η.1.2021 έως την 31η.12.2022, εντός των διοικητικών ορίων των ΟΤΑ Α' βαθμού όπου υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης με πληρωμή, τα Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. απαλλάσσονται από την καταβολή τέλους στάθμευσης. Οι περιορισμοί ως προς τη διάρκεια της στάθμευσης συνεχίζουν να ισχύουν και για Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50γρ CO₂/χλμ.
2. Για τις θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης Η/Ο οι οποίες κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος τελούν υπό παραχώρηση, καταβάλλεται από την 1η.1.2021 από τον δήμο αντίτιμο στον παραχωρησιούχο ισόποσο με το αντίστοιχο τέλος στάθμευσης που θα καταβαλλόταν από τον δημότη στον δήμο για την ελεγχόμενη θέση στάθμευσης συμβατικού οχήματος. Για συμβάσεις παραχώρησης που συνάπτονται μετά από την έναρξη ισχύος του παρόντος, οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο εξαιρούνται από το τέλος στάθμευσης από την 1η.1.2021.
3. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος, τα Η/Ο εφοδιάζονται με ειδικό σήμα που εκδίδεται από τις Διευθύνσεις Μεταφορών των Περιφερειών εφόσον τηρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις, το οποίο τοποθετείται επί του οχήματος, και ισχύει για τις θέσεις στάθμευσης για τους κατοίκους και για τις ελεγχόμενες θέσεις στάθμευσης επί πληρωμή εντός της ελληνικής επικρατείας. Η αίτηση εφοδιασμού του Η/Ο με ειδικό σήμα υποβάλλεται από τους δικαιούχους μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης.

Άρθρο 4

Κίνητρα αδειοδότησης μονάδων παραγωγής Η/Ο και αγαθών ή ειδών Η/Ο - Προσθήκη άρθρου 25Α στον ν. 3982/2011

Μετά το άρθρο 25 του ν. 3982/2011 (Α' 143) προστίθεται άρθρο 25Α ως εξής:

«Άρθρο 25Α

Κατά προτεραιότητα έκδοση αδειών μονάδων παραγωγής Η/Ο και αγαθών ή ειδών σχετικών με Η/Ο
 Η κατά περίπτωση αδειοδοτούσα αρχή από αυτές που ορίζονται στην παρ. 14 του άρθρου 17 υποχρεούται να προβαίνει αμέσως και κατά προτεραιότητα, χωρίς καμία καθυστέρηση, στις

απαραίτητες ενέργειες για την έκδοση ή τροποποίηση άδειας εγκατάστασης ή λειτουργίας μονάδας παραγωγής Η/Ο και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα Η/Ο που εγκαθίστανται στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και στην Περιφερειακή Ενότητα Αρκαδίας της Περιφέρειας Πελοποννήσου.»

Άρθρο 5

Επιβολή περιβαλλοντικού τέλους και απαγόρευσης εισαγωγής σε παλαιά, ρυπογόνα μεταχειρισμένα οχήματα

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, 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 εισαγωγή, 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.

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, όπως αυτές ορίζονται στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 715/2007 της 20ης Ιουνίου 2007 (L 171) και στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 692/2008 της 18ης Ιουλίου 2008 (L 199).

β) απαγορεύεται η εισαγωγή, 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.

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 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.

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.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄ - ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

Άρθρο 6

Απαλλαγές από το εισόδημα για δαπάνες ή παραχώρηση οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. – Τροποποίηση της παρ. 1 του άρθρου 14 του Κ.Φ.Ε.

Οι περ. β΄ και ιγ΄ της παρ. 1 του άρθρου 14 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος (Κ.Φ.Ε.) [ν. 4172/2013 ((Α΄ 167))] αντικαθίστανται, στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 14 του Κ.Φ.Ε. προστίθεται νέα περ. ιστ΄, και η παρ. 1 του άρθρου 14 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Από τον υπολογισμό του εισοδήματος από μισθωτή εργασία και συντάξεις εξαιρούνται:

α) η αποζημίωση εξόδων διαμονής και σίτισης και η ημερήσια αποζημίωση που έχουν καταβληθεί από τον εργαζόμενο αποκλειστικά για σκοπούς της επιχειρηματικής δραστηριότητας του εργοδότη,

β) η αποζημίωση για έξοδα κίνησης που καταβάλλονται από τον εργοδότη για υπηρεσιακούς λόγους, συμπεριλαμβανομένης της αποζημίωσης για τη δαπάνη ηλεκτρικού ρεύματος για τη φόρτιση ατομικού ή εταιρικού οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., εφόσον αφορούν έξοδα κίνησης που πραγματοποιήθηκαν από τον εργαζόμενο κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του και αποδεικνύονται από νόμιμα παραστατικά,

γ) το επίδομα αλλοδαπής που χορηγείται σε υπαλλήλους του Υπουργείου Εξωτερικών και των λοιπών δημόσιων πολιτικών υπηρεσιών,

δ) οι κρατήσεις υπέρ των ασφαλιστικών ταμείων, οι οποίες επιβάλλονται με νόμο,

ε) οι ασφαλιστικές εισφορές που καταβάλλει ο εργαζόμενος περιλαμβανομένων των εισφορών εργοδότη και εργαζομένου υπέρ των επαγγελματικών ταμείων που έχουν συσταθεί με νόμο,

στ) η εφάπαξ καταβαλλόμενη παροχή από ταμεία πρόνοιας και ασφαλιστικούς οργανισμούς του Δημοσίου, καθώς και επαγγελματικά ταμεία που έχουν συσταθεί με νόμο στους ασφαλισμένους και τα εξαρτώμενα μέλη του ασφαλισμένου,

ζ) η αξία των διατακτικών σίτισης αξίας έως έξι (6) ευρώ ανά εργάσιμη ημέρα,

η) οι παροχές ασήμαντης αξίας μέχρι του ποσού των είκοσι επτά (27) ευρώ ετησίως,

ι) τα ασφάλιστρα που καταβάλλονται από τον εργαζόμενο ή τον εργοδότη για λογαριασμό του εργαζομένου στο πλαίσιο ομαδικών ασφαλιστηρίων συνταξιοδοτικών συμβολαίων,

ια) τα ασφάλιστρα που καταβάλλονται από τον εργοδότη για την ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή κάλυψη του υπαλληλικού του προσωπικού ή για την κάλυψη του κινδύνου ζωής ή ανικανότητάς του στο

πλαίσιο ασφαλιστηρίου συμβολαίου, μέχρι του ποσού των χιλίων πεντακοσίων (1.500) ευρώ ετησίως ανά εργαζόμενο,

ιβ) η αποζημίωση για αγορά μηνιαίων ή ετήσιων καρτών απεριορίστων διαδρομών μέσων μαζικής μεταφοράς,

ιγ) η αγοραία αξία της παραχώρησης ενός οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. και με Λ.Τ.Π.Φ. έως σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ, προς έναν εργαζόμενο ή εταίρο ή μέτοχο από ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή νομική οντότητα, για οποιοδήποτε χρονικό διάστημα εντός του φορολογικού έτους, με το υπόλοιπο της αξίας να θεωρείται φορολογητέο εισόδημα με βάση την κλίμακα των περ. α' έως στ' της παρ. 2 του άρθρου 13,

ιδ) η παροχή σε είδος με τη μορφή μετοχών που λαμβάνει ένας εργαζόμενος ή εταίρος ή μέτοχος από νομικό πρόσωπο ή νομική οντότητα ανεξαρτήτως, εάν συνεχίζει να ισχύει η εργασιακή σχέση, εφόσον ασκηθεί το δικαίωμα προαίρεσης και οι μετοχές που αποκτώνται, μεταβιβαστούν μετά από τη συμπλήρωση είκοσι τεσσάρων (24) ή τριάντα έξι (36) μηνών από την απόκτησή τους ανάλογα με την περίπτωση κατ' αντιστοιχία με το άρθρο 42Α,

ιε) η ελεγκτική αποζημίωση των παρ. 1 και 2 του άρθρου 70 του ν. 4647/2019 (Α' 204).

ιστ) το άνευ χρηματικού ανταλλάγματος κόστος φόρτισης επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. στις εγκαταστάσεις του εργοδότη.»

Άρθρο 7

Προσαυξημένη έκπτωση για συγκεκριμένες δαπάνες οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων που αφορούν στους εργαζόμενους, τις επιχειρήσεις και την προστασία του περιβάλλοντος –Τροποποίηση του άρθρου 22Β του Κ.Φ.Ε.

Οι περ. β' και γ' του άρθρου 22Β του Κ.Φ.Ε. αντικαθίστανται, στο τέλος του ίδιου άρθρου προστίθενται νέες περ. δ' και ε', και το άρθρο 22Β διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 22Β

Χορήγηση προσαυξημένης έκπτωσης για συγκεκριμένες δαπάνες που αφορούν τους εργαζόμενους και την προστασία του περιβάλλοντος

α) Για τη δαπάνη αγοράς μηνιαίων ή ετήσιων καρτών απεριορίστων διαδρομών μέσων μαζικής μεταφοράς, χορηγείται στην επιχείρηση δυνατότητα έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδά της, κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της, προσαυξημένης κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%).

β) Για τη δαπάνη μίσθωσης εταιρικού επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ρύπων, με μέγιστη Λ.Τ.Π.Φ. έως τις σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ, χορηγείται στην επιχείρηση δυνατότητα έκπτωσης του

μισθώματος από τα ακαθάριστα έσοδά της, κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της, προσαυξημένης κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) και για το υπερβάλλον ποσό κατά ποσοστό εικοσιπέντε τοις εκατό (25%). Τα αντίστοιχα ποσοστά για αυτοκίνητα χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. είναι τριάντα τοις εκατό (30%) και για το υπερβάλλον ποσό δεκαπέντε τοις εκατό (15%).

γ) Για τη δαπάνη αγοράς, εγκατάστασης και λειτουργίας δημόσια προσβάσιμων σημείων φόρτισης οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., χορηγείται στην επιχείρηση δυνατότητα έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδά της, όπως ορίζονται κατά την κείμενη νομοθεσία, κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της, προσαυξημένης κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%).

Ειδικότερα, για επιχειρήσεις που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα σε νησιωτικούς δήμους της Ελλάδας, το ποσοστό του προηγούμενου εδαφίου ορίζεται σε εβδομήντα τοις εκατό (70%) κατά το ποσό των δαπανών που αφορούν τη δραστηριότητα στους δήμους αυτούς.

Εάν το σύνολο της ηλεκτρικής ενέργειας που απορροφάται για την ηλεκτροδότηση των δημόσια προσβάσιμων σημείων φόρτισης προέρχεται από ΑΠΕ, όπως αυτό αποδεικνύεται αποκλειστικά με την χρήση Εγγυήσεων Προέλευσης του άρθρου 15 του ν. 3468/2006 (Α' 129), τότε τα ποσοστά έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδα των επιχειρήσεων που περιγράφονται στα ανωτέρω εδάφια διαμορφώνονται σε 70% και 90% αντίστοιχα.

Εφόσον οι παραπάνω δαπάνες γίνονται αποκλειστικά και μόνον για τη χρήση των σημείων φόρτισης από τους εργαζόμενους της επιχείρησης (μη δημόσια προσβάσιμα σημεία φόρτισης), το ποσοστό προσαύξησης είναι τριάντα τοις εκατό (30%).

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, των κατά περίπτωση αρμόδιων Υπουργών και του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων καθορίζονται η νομική βάση των ενισχύσεων της παρούσας περίπτωσης δυνάμει του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αρ. 1407/2013 της 18ης Δεκεμβρίου 2013 (L 352/1) για τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (de minimis), η διαδικασία, οι όροι, η διάρκεια, οι προϋποθέσεις χορήγησης, η διαδικασία ελέγχου, οι αρμόδιες Υπηρεσίες, οι υποχρεώσεις των δικαιούχων, τυχόν περιορισμός του ύψους των ενισχύσεων, η διαδικασία και οι προϋποθέσεις ανάκτησης των ενισχύσεων σε περίπτωση εκ των υστέρων διαπίστωσης μη πλήρωσης των σχετικών προϋποθέσεων, καθώς και κάθε ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή του εν λόγω κινήτρου.

δ) Για τη δαπάνη αγοράς ελαφρού επαγγελματικού ηλεκτρικού οχήματος (κατηγορία N1 μέχρι 3,5 τόνοι μικτό βάρος) μηδενικών ρύπων χορηγείται στην επιχείρηση δυνατότητα έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδά της, κατά το χρόνο πραγματοποίησής της, προσαυξημένης κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%). Το ποσοστό προσαύξησης της έκπτωσης για τη δαπάνη αγοράς αντίστοιχων οχημάτων χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. ορίζεται σε τριάντα τοις εκατό (30%).

ε) Για τη δαπάνη αγοράς οχημάτων τύπου L, μοτοποδηλάτων και μοτοσυκλετών, καθώς και οχημάτων παντός εδάφους και άλλων μικρών οχημάτων με τρεις ή τέσσερις τροχούς, μηδενικών ρύπων ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. χορηγείται στην επιχείρηση δυνατότητα έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδά της, κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της, προσαυξημένης κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%).»

Άρθρο 8

Φορολογικές αποσβέσεις στα μέσα μεταφοράς μηδενικών ή χαμηλών ρύπων – Τροποποίηση της παρ. 4 του άρθρου 24 του Κ.Φ.Ε.

Το πρώτο, το τρίτο και το πέμπτο εδάφιο, καθώς και ο πίνακας της παρ. 4 του άρθρου 24 του Κ.Φ.Ε. αντικαθίστανται, προστίθεται δεύτερο εδάφιο μετά τον πίνακα της παρ. 4, προστίθενται εδάφια στο τέλος της ίδιας παραγράφου και η παρ. 4 του άρθρου 24 διαμορφώνεται ως εξής:

«4. Κόστος κτήσης ή κατασκευής, περιλαμβανομένου και του κόστους βελτίωσης, ανανέωσης και ανακατασκευής καθώς και αποκατάστασης του περιβάλλοντος αποσβένονται, σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα:

Κατηγορία ενεργητικού επιχείρησης	Συντελεστής φορολογικής απόσβεσης (% ανά φορολογικό έτος)
Κτίρια, κατασκευές, εγκαταστάσεις, βιομηχανικές και ειδικές εγκαταστάσεις, μη κτιριακές εγκαταστάσεις, αποθήκες και σταθμοί, περιλαμβανομένων των παραρτημάτων τους (και ειδικών οχημάτων φορτοεκφόρτωσης)	4%
Κατασκευές και εγκαταστάσεις για τη φόρτιση οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO ₂ /χλμ.	100%
Εδαφικές εκτάσεις που χρησιμοποιούνται σε εξόρυξη και λατομεία, εκτός αν χρησιμοποιούνται για τις υποστηρικτικές δραστηριότητες εξόρυξης	5%
Αεροσκάφη, σιδηροδρομικοί συρμοί, πλοία και σκάφη εκτός από μέσα μαζικής μεταφοράς ατόμων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO ₂ /χλμ.	5%
Μηχανήματα, εξοπλισμός εκτός Η/Υ και λογισμικού	10%

Μέσα μεταφοράς ατόμων εκτός από τα μέσα μεταφοράς μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO ₂ /χλμ.	16%
Μέσα μεταφοράς ατόμων μηδενικών ρύπων	50%
Μέσα μεταφοράς ατόμων χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO ₂ /χλμ.	25%
Μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων εκτός από μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO ₂ /χλμ.	12%
Μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων μηδενικών ρύπων	50%
Μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO ₂ /χλμ.	25%
Μέσα μαζικής μεταφοράς ατόμων μηδενικών ρύπων	50%
Μέσα μαζικής μεταφοράς ατόμων χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO ₂ /χλμ.	25%
Άυλα στοιχεία και δικαιώματα, έξοδα πολυετούς απόσβεσης	10%
Εξοπλισμός Η/Υ, κύριος και περιφερειακός, και λογισμικό	20%
Λοιπά πάγια στοιχεία της επιχείρησης	10%
Εξοπλισμός και όργανα, που χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες εκτέλεσης επιστημονικής και τεχνολογικής έρευνας. Ως εξοπλισμός και όργανα που χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες εκτέλεσης της επιστημονικής και της τεχνολογικής έρευνας, θεωρείται αυτός, που περιγράφεται στο σχετικό άρθρο της κοινής υπουργικής απόφασης του άρθρου 22Α.	40%

Όπου ο συντελεστής του προηγούμενου πίνακα είναι πενήντα τοις εκατό (50%) ή εκατό τοις εκατό (100%), η επιχείρηση δικαιούται να χρησιμοποιήσει χαμηλότερο σταθερό συντελεστή για όλα τα έτη απόσβεσης.

Ο συντελεστής φορολογικής απόσβεσης του ανωτέρω πίνακα για τα άυλα στοιχεία και δικαιώματα καθώς και για τα έξοδα πολυετούς απόσβεσης ισχύει, εφόσον δεν προκύπτει συμβατικά από την αρχική συμφωνία διαφορετική των δέκα (10) ετών οικονομική διάρκεια ζωής, οπότε και ο συντελεστής διαμορφώνεται ως το πηλίκο «1 διά έτη διάρκειας ζωής δικαιώματος». Σε περίπτωση δικαιωμάτων που θεμελιώθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος, για την αναπόσβεστη αξία (εναπομείνουσα αξία) ως διάρκεια δικαιώματος λαμβάνεται η υπολειπόμενη διάρκεια του δικαιώματος.

Για τη δαπάνη απόσβεσης εταιρικού επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ρύπων, με μέγιστη Λ.Τ.Π.Φ. έως τις σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ, χορηγείται στην επιχείρηση δυνατότητα έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδά της, προσαυξημένη κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) και για το υπερβάλλον ποσό, ποσοστό εικοσιπέντε τοις εκατό (25%). Τα αντίστοιχα ποσοστά για αυτοκίνητα χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. είναι τριάντα (30%) και δεκαπέντε (15%) τοις εκατό.

Για επιχειρήσεις που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα σε νησιωτικούς δήμους της ελληνικής επικράτειας, για τη δαπάνη απόσβεσης εταιρικού επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ρύπων, με μέγιστη Λ.Τ.Π.Φ. έως τις σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ, χορηγείται στην επιχείρηση δυνατότητα έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδά της, προσαυξημένη κατά ποσοστό εβδομήντα πέντε τοις εκατό (75%) και για το υπερβάλλον ποσό ποσοστό τριανταπέντε τοις εκατό (35%). Τα αντίστοιχα ποσοστά για αυτοκίνητα χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. είναι τριανταπέντε (35%) και είκοσι τοις εκατό (20%).

Για την εφαρμογή του έβδομου και όγδοου εδαφίου της παρούσας, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, των κατά περίπτωση αρμόδιων Υπουργών και του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων καθορίζονται η νομική βάση των ενισχύσεων δυνάμει του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αρ. 1407/2013 της 18ης Δεκεμβρίου 2013 (L 352/1) για τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (de minimis), η διαδικασία, οι όροι, η διάρκεια, οι προϋποθέσεις χορήγησης, η διαδικασία ελέγχου τους, οι αρμόδιες υπηρεσίες, οι υποχρεώσεις των δικαιούχων, τυχόν περιορισμός του ύψους των ενισχύσεων, η διαδικασία και οι προϋποθέσεις ανάκτησης των ενισχύσεων σε περίπτωση εκ των υστέρων διαπίστωσης μη πλήρωσης των σχετικών προϋποθέσεων, καθώς και κάθε ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή του κινήτρου αυτού.

Άρθρο 9

Εξαίρεση αγοράς αυτοκινήτου μηδενικών ρύπων από την ετήσια αντικειμενική δαπάνη και δαπάνη απόκτησης περιουσιακών στοιχείων – Τροποποίηση του άρθρου 33 του Κ.Φ.Ε.

Στο άρθρο 33 του Κ.Φ.Ε. προστίθεται περ. θ' και το άρθρο 33 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 33

Μη εφαρμογή αντικειμενικών δαπανών και υπηρεσιών

Η ετήσια αντικειμενική δαπάνη και η δαπάνη απόκτησης περιουσιακών στοιχείων δεν εφαρμόζονται:

- α) Προκειμένου για αντικειμενική δαπάνη, η οποία προκύπτει βάσει επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης αναπήρου, το οποίο απαλλάσσεται από τα τέλη κυκλοφορίας.
- β) Προκειμένου για αλλοδαπό προσωπικό που δεν διαμένει μόνιμα στην Ελλάδα ή ημεδαπό προσωπικό που διαμένει μόνιμα στο εξωτερικό και απασχολείται αποκλειστικά σε επιχειρήσεις που υπάγονται στις

διατάξεις του α.ν. 89/1967 (Α' 132), του α.ν. 378/1968 (Α' 82) και του άρθρου 25 του ν. 27/1975 (Α' 77), για το ποσό της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης, η οποία προκύπτει βάσει του επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης ή της κατοικίας.

γ) Προκειμένου για επιχειρήσεις μεταπώλησης αυτοκινήτων που έχουν υπαχθεί στο ειδικό καθεστώς φορολογίας του άρθρου 45 του ν. 2859/2000, για την αντικειμενική δαπάνη που προκύπτει βάσει των επιβατικών αυτοκινήτων που έχουν αγορασθεί για μεταπώληση με βάση τις διατάξεις του άρθρου 45 του ν. 2859/2000, εφόσον η άδεια και οι πινακίδες κυκλοφορίας, του μεταβιβαζόμενου αυτοκινήτου οχήματος έχουν παραμείνει στη Δ.Ο.Υ., στην οποία έγινε η μεταβίβαση του αυτοκινήτου προς την επιχείρηση μεταπώλησης μέχρι και την ημερομηνία μεταπώλησης από αυτή σε τρίτο και το αυτοκίνητο κατά το χρονικό αυτό διάστημα δεν κυκλοφόρησε παράνομα. Οι μεταπωλήτριες επιχειρήσεις έχουν υποχρέωση μαζί με την ετήσια δήλωση φορολογίας εισοδήματος να συνυποβάλουν υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 (Α' 75), στην οποία να αναγράφουν τα πιο πάνω αυτοκίνητα που αγόρασαν ή πώλησαν στο οικείο έτος.

Προκειμένου για ατομικές επιχειρήσεις μεταπώλησης αυτοκινήτων της περίπτωσης αυτής, η ετήσια αντικειμενική δαπάνη που προκύπτει από τα προς πώληση οχήματα, όταν δεν κατατεθούν η άδεια και οι πινακίδες κυκλοφορίας τους στη Δ.Ο.Υ., σύμφωνα με τα ανωτέρω, δεν μπορεί να υπερβαίνει τη μεγαλύτερη αντικειμενική δαπάνη που προκύπτει από αυτοκίνητο της επιχείρησης.

Οι διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου έχουν εφαρμογή για δαπάνες που προκύπτουν από 1η.1.2010 και μετά.

Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών ορίζεται κάθε άλλο θέμα για την εφαρμογή αυτής της περίπτωσης.

δ) Προκειμένου για αντικειμενική δαπάνη που προκύπτει με βάση σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, κυριότητας ή κατοχής μονίμων κατοίκων εξωτερικού.

ε) Προκειμένου για αγορά πάγιου εξοπλισμού επαγγελματικής χρήσης από πρόσωπα που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα.

στ) Προκειμένου για αγορά επιβατικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, ειδικά διασκευασμένων για πρόσωπα που παρουσιάζουν κινητικές αναπηρίες που υπερβαίνουν σε ποσοστό το εξήντα επτά τοις εκατό (67%).

Ως επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης ειδικά διασκευασμένα για κινητικά αναπήρους θεωρούνται εκείνα που διασκευάστηκαν ύστερα από άδεια της αρμόδιας αρχής για να οδηγούνται από πρόσωπα που παρουσιάζουν κινητική αναπηρία με ποσοστό πάνω από εξήντα επτά τοις εκατό (67%) ή για να μεταφέρουν αυτά τα πρόσωπα μαζί με τα αντικείμενα που είναι απαραίτητα για τη μετακίνησή τους.

ζ) Οι ετήσιες αντικειμενικές δαπάνες που υπολογίζονται σύμφωνα με το άρθρο 31 προκειμένου για συνταξιούχους, οι οποίοι έχουν υπερβεί το 65ο έτος της ηλικίας τους, εφαρμόζονται μειωμένες κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%) των όσων προκύπτουν σύμφωνα με τις προηγούμενες διατάξεις.

η) Προκειμένου για αντικειμενικές δαπάνες και υπηρεσίες, του άρθρου 31, φυσικού προσώπου που έχει τη φορολογική κατοικία του στην αλλοδαπή. Προκειμένου για δαπάνες απόκτησης περιουσιακών στοιχείων, του άρθρου 32, φυσικού προσώπου που έχει τη φορολογική κατοικία του στην αλλοδαπή εφόσον δεν αποκτά εισόδημα στην Ελλάδα.

θ) Προκειμένου για αγορά επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης μηδενικών ρύπων με Λ.Τ.Π.Φ. έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ. Για τα αυτοκίνητα του προηγούμενου εδαφίου ορίζεται μηδενική ετήσια αντικειμενική δαπάνη, ενώ για τα άνω του ορίου αυτού η ετήσια αντικειμενική δαπάνη ορίζεται σε τέσσερις χιλιάδες (4.000) ευρώ.».

Άρθρο 10

Κίνητρα σε επιχειρήσεις παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα στην περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και στην περιφερειακή ενότητα Αρκαδίας της περιφέρειας Πελοποννήσου

Μετά το άρθρο 71ΣΤ του Κ.Φ.Ε. προστίθεται νέο άρθρο 71Ζ, ως εξής:

«Άρθρο 71Ζ

Κίνητρα σε επιχειρήσεις παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα στην περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και στην περιφερειακή ενότητα Αρκαδίας της περιφέρειας Πελοποννήσου

1. Για τα φυσικά πρόσωπα που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα, ο φορολογικός συντελεστής κάθε κλιμακίου της παρ. 1 του άρθρου 29 μειώνεται κατά πέντε (5) ποσοστιαίες μονάδες μόνο στο εισόδημα που αποκτάται από τη δραστηριότητα αυτή, αρχής γενομένης 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.

2. Για τα νομικά πρόσωπα και τις νομικές οντότητες παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα των περ. α', β', δ', ε' και στ' του άρθρου 45, ο φορολογικός συντελεστής της παρ. 1 του άρθρου 58 μειώνεται κατά πέντε (5) ποσοστιαίες μονάδες, εφόσον τα κέρδη αφορούν στην παραγωγή αυτή, αρχής γενομένης 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.

3. α) Κατά τον προσδιορισμό των κερδών από επιχειρηματική δραστηριότητα όσον αφορά στην εγκατάσταση και λειτουργία μονάδας παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα, οι φορολογικές αποσβέσεις των στοιχείων του ενεργητικού εκπίπτουν από:

αα) τον κύριο των παγίων στοιχείων του ενεργητικού της επιχείρησης σε όλες τις περιπτώσεις εκτός της υποπερ. Ββ', προσαυξημένες κατά δεκαπέντε τοις εκατό (15%).

ββ) τον μισθωτή, σε περίπτωση χρηματοδοτικής μίσθωσης κατά την έννοια του ν. 4308/2014 (Α' 251), σύμφωνα με τα οριζόμενα στο νόμο αυτόν, προσαυξημένες κατά δέκα τοις εκατό (10%).

β) Η φορολογική απόσβεση του κόστους της επένδυσης, πλην των στοιχείων ενεργητικού της παρ. 3 του άρθρου 24, για τη δημιουργία μονάδας παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα πραγματοποιείται ισόποσα σε χρονικό διάστημα τριών (3) ετών από την έναρξη λειτουργίας της μονάδας.

4. Η παρ. 1 του άρθρου 71Δ εφαρμόζεται για όλους τους εργαζόμενους, ανεξαρτήτως ηλικίας, που απασχολούνται σε μονάδες παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα έως την έναρξη της παραγωγικής τους λειτουργίας, όπως πιστοποιείται με την έκδοση της άδειας λειτουργίας της μονάδας από την αρμόδια αρχή.

5. Τα κίνητρα του παρόντος ισχύουν μόνον για την περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και την περιφερειακή ενότητα Αρκαδίας της περιφέρειας Πελοποννήσου.

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, των κατά περίπτωση αρμόδιων Υπουργών και του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων καθορίζονται η νομική βάση του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αρ. 651 της Επιτροπής της 17ης Ιουνίου 2014 (L 187) για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά (Γενικός Απαλλακτικός Κανονισμός – Γ.Α.Κ.) σύμφωνα με τα όρια και τις εντάσεις ενίσχυσης αυτού δυνάμει της οποίας χορηγούνται τα κίνητρα του παρόντος, οι όροι, η διάρκεια, οι προϋποθέσεις χορήγησης των κινήτρων, οι απαιτούμενες διαδικασίες αίτησης, αξιολόγησης, υπαγωγής, ελέγχου οι αρμόδιες Υπηρεσίες, οι υποχρεώσεις των δικαιούχων, τυχόν περιορισμός του ύψους της ενίσχυσης, η διαδικασία και οι προϋποθέσεις ανάκτησης των ενισχύσεων σε περίπτωση εκ των υστέρων διαπίστωσης μη πλήρωσης των σχετικών προϋποθέσεων, καθώς και κάθε ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή των κινήτρων του παρόντος.»

Άρθρο 11**Έναρξη ισχύος – Συμπλήρωση του άρθρου 72 του Κ.Φ.Ε.**

Στο τέλος του άρθρου 72 του Κ.Φ.Ε. προστίθενται νέες παρ. 44, 45, 46, 47 και 48 ως εξής:

«44. Οι διατάξεις των περ. β΄, ιγ΄ και ιστ΄ της παρ. 1 του άρθρου 14 εφαρμόζονται για εισοδήματα που αποκτώνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά.

45. Οι διατάξεις της περ. β΄, του πρώτου και τρίτου εδαφίου της περ. γ΄ και της περ. δ΄ του άρθρου 22B, εφαρμόζονται για δαπάνες που πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά. Ειδικά οι διατάξεις του δεύτερου εδαφίου της περ. γ΄ του άρθρου 22B εφαρμόζονται για πάγια που αποκτώνται στα φορολογικά έτη 2020 και 2021.

46. Οι διατάξεις για τη δεύτερη, την έβδομη, την όγδοη, τη δέκατη, την ενδέκατη, τη δωδέκατη και τη δέκατη τρίτη κατηγορία ενεργητικού επιχείρησης με τα αντίστοιχα ποσοστά φορολογικών αποσβέσεων του πίνακα της παρ. 4 του άρθρου 24, καθώς και οι διατάξεις του δεύτερου, πέμπτου και έκτου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 24 εφαρμόζονται για δαπάνες που πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά. Ειδικά οι διατάξεις του έκτου, έβδομου και όγδοου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 24 εφαρμόζονται για πάγια που αποκτώνται στα φορολογικά έτη 2020 και 2021.

47. Η διάταξη της περ. θ΄ του άρθρου 33 εφαρμόζεται για δαπάνες που πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά.

48. Οι διατάξεις του άρθρου 71Z εφαρμόζονται για δαπάνες που πραγματοποιούνται και εισοδήματα που αποκτώνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 01.01.2020 και μετά.»

ΜΕΡΟΣ Β΄**ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΦΟΡΤΙΣΗΣ Η/Ο****ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ – ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ****Άρθρο 12****Οργάνωση της αγοράς φόρτισης Η/Ο -Τροποποίηση του άρθρου 134B του ν. 4001/2011**

1. Οι παρ. 1, 5 και 6 του άρθρου 134B του ν. 4001/2011 (Α΄ 179) αντικαθίστανται, προστίθενται παρ. 8, 9 και 10, και το άρθρο 134B διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 134B

Οργάνωση της αγοράς φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (Η/Ο)

1. Ο Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. μπορεί να είναι οποιαδήποτε ατομική επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο εγγεγραμμένο στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.), με σκοπό την εκμετάλλευση υποδομών φόρτισης. Ο Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. παρέχει υπηρεσίες επαναφόρτισης σε χρήστες Η/Ο και είναι υπεύθυνος για την άρτια τεχνική συντήρηση των υποδομών φόρτισης, τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας και της λειτουργίας των σημείων επαναφόρτισης που διαχειρίζονται, την εποπτεία και τον έλεγχο αυτών, καθώς και για την παροχή των αναγκαίων στοιχείων και δεδομένων στο Μητρώο της παρ. 7. Οι Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. υποχρεούνται να λειτουργούν ηλεκτρονικές πλατφόρμες για την εποπτεία και τον έλεγχο των υποδομών επαναφόρτισης, καθώς και πληροφοριακά συστήματα διαχείρισης των συλλεγόμενων πληροφοριών. Στα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης οι Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. έχουν την υποχρέωση να υιοθετούν συστήματα απομακρυσμένης εποπτείας και ελέγχου με τη χρήση ενός τουλάχιστον ευρωπαϊκού ή διεθνούς ανοικτού πρωτοκόλλου, το οποίο υποστηρίζει τη διαχείριση ενεργού ισχύος, προκειμένου το σημείο να έχει τη σχετική τεχνική δυνατότητα. Για δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης, την εκμετάλλευση των σημείων επαναφόρτισης αναλαμβάνει Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. εντός ενός (1) έτους από την εγκατάστασή τους. Έως την ανάληψη της εκμετάλλευσής τους από Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., τις ανωτέρω υποχρεώσεις αναλαμβάνει ο κύριος των υποδομών.
2. Ο Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. μπορεί να είναι κύριος ή κάτοχος της Υποδομής Φόρτισης και δύναται να συνάπτει σύμβαση σύνδεσης με τον Διαχειριστή του Δικτύου Διανομής και σύμβαση προμήθειας με έναν ή περισσότερους προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας με τους οποίους συμβάλλεται ως τελικός καταναλωτής, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 134 του ν. 4001/2011 (Α'179).
3. Ο Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. παρέχει υπηρεσίες επαναφόρτισης επί τούτω (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.
4. Δεν επιτρέπεται στους Διαχειριστές Δικτύων Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας να έχουν στην ιδιοκτησία τους, να αναπτύσσουν, να διαχειρίζονται ή να λειτουργούν σημεία φόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα, εξαιρουμένων των περιπτώσεων στις οποίες οι Διαχειριστές Δικτύων Διανομής έχουν στην ιδιοκτησία τους ιδιωτικά σημεία φόρτισης αποκλειστικά για δική τους χρήση.
5. Η εκπροσώπηση του φορτίου Η/Ο στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας, με την αξιοποίηση των δυνατοτήτων διαχείρισης του φορτίου των Η/Ο μέσω συστημάτων απομακρυσμένης εποπτείας και

ελέγχου των υποδομών φόρτισης, γίνεται μέσω Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο.. Οι Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο. συμπεριλαμβάνονται στην έννοια του φορέα σωρευτικής εκπροσώπησης, κατά περίπτωση, σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 5 του ν. 4425/2016 (Α' 185). Οι υποχρεώσεις και η λειτουργία των Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο. καθορίζονται στις διατάξεις των Κανονισμών Αγοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας, όπως προβλέπονται στην παρ. 2 του άρθρου 18 του ν. 4425/2016, στο μέτρο που λειτουργούν ως φορείς σωρευτικής εκπροσώπησης. Οι Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο. διαθέτουν ή έχουν εξασφαλίσει τη δυνατότητα διαχείρισης του φορτίου Η/Ο για την παροχή των υπηρεσιών τους. Οι Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο. δύνανται να συμβάλλονται με φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης, όπως Π.Υ.Η. και Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., ή και απευθείας με χρήστες Η/Ο ή κατόχους μη δημοσίων προσβάσιμων υποδομών φόρτισης, ώστε να διασφαλίσουν τη δυνατότητα διαχείρισης του φορτίου των συνδεδεμένων στο δίκτυο Η/Ο, το οποίο εκπροσωπούν. Ως Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο. μπορεί να δραστηριοποιούνται φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης, οι οποίοι διαθέτουν δυνατότητα ελέγχου του φορτίου των Η/Ο συμβεβλημένων χρηστών, συμμετέχοντες στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας, όπως προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας, με εξασφαλισμένη δυνατότητα ελέγχου του φορτίου των Η/Ο συμβεβλημένων χρηστών που εκπροσωπούν, καθώς και τρίτα πρόσωπα που ικανοποιούν τις τιθέμενες προϋποθέσεις.

6. Δεν αποκλείεται το ίδιο πρόσωπο να δραστηριοποιείται συγχρόνως ως ιδιοκτήτης υποδομών φόρτισης Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., Π.Υ.Η., Φ.Δ.Σ. και Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο..

7. Για τη συστηματική καταγραφή των Υποδομών Φόρτισης και των φορέων, που δραστηριοποιούνται στην αγορά αυτή, τη βέλτιστη πληροφόρηση και εξυπηρέτηση των χρηστών Η/Ο και την υποστήριξη της ανάπτυξης των υποδομών, τηρείται ηλεκτρονικό Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

8. Ο Π.Υ.Η. διατηρεί συμβατική σχέση τόσο με συνεργαζόμενους Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. ή Φ.Δ.Σ. όσο και με χρήστες Η/Ο, βάσει της οποίας καθορίζονται ο τρόπος τιμολόγησης των υπηρεσιών επαναφόρτισης, οι τιμές χρέωσης και οι μέθοδοι ταυτοποίησης και πληρωμής. Επιπλέον, ο Π.Υ.Η. δύναται να παρέχει πρόσθετες υπηρεσίες που σχετίζονται με την επαναφόρτιση, όπως εύρεση διαθέσιμων σημείων επαναφόρτισης, καθώς και πλοήγηση και κράτηση θέσεων, με στόχο τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των χρηστών Η/Ο.

9. Ο Φ.Δ.Σ. διευκολύνει την ανταλλαγή στοιχείων και τη διεκπεραίωση οικονομικών συναλλαγών μεταξύ φορέων της αγοράς. Για τον σκοπό αυτό αναπτύσσει και λειτουργεί ηλεκτρονική πλατφόρμα για την ανταλλαγή δεδομένων, σε πραγματικό χρόνο ή 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). Τα δεδομένα δύναται να αφορούν στην ταυτοποίηση χρηστών Η/Ο, στα στοιχεία χρέωσης και κόστους ανά πράξη επαναφόρτισης, καθώς και στα στοιχεία των εμπλεκόμενων σε κάθε πράξη φόρτισης μερών (Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. και Π.Υ.Η.).

10. Ο Διαχειριστής Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε. Α.Ε.) 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, στη σύνδεση με το δίκτυο διανομής.»

2. Το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας εποπτεύει τη λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης, καθώς και τις σχετικές διαδικασίες για την ελεύθερη και ισότιμη πρόσβαση των φορέων της αγοράς σε αυτήν, σε συνεργασία με τη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας (Ρ.Α.Ε.) για θέματα αρμοδιότητάς της που αφορούν στην αγορά ενέργειας.

3. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος και των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του, με απόφαση του προϊσταμένου της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, επιβάλλεται χρηματικό πρόστιμο στον ελεγχόμενο φορέα από χίλια (1.000) έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ.

4. Κάθε επιβληθείσα κύρωση καταγράφεται στο Μητρώο του άρθρου 13, τα δε επιβαλλόμενα χρηματικά πρόστιμα βεβαιώνονται και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. δ. 356/1974 (Α' 90) (Κώδικας Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων - Κ.Ε.Δ.Ε.).

Άρθρο 13

Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης (Μ.Υ.Φ.Α.Η.)

1. Το Μητρώο Υποδομών Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης (Μ.Υ.Φ.Α.Η.), που προβλέπεται στο άρθρο 134Β του ν. 4001/2011 (Α' 179), καταρτίζεται με τη μορφή ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων.

2. Καθένας από τους φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης κατά την έναρξη λειτουργίας του υποχρεούται να εγγράφεται στο Μ.Υ.Φ.Α.Η., όπως και οι δημοσίως προσβάσιμες υποδομές φόρτισης από τους φορείς που τα διαχειρίζονται. Κατά την εγγραφή του ο φορέας δηλώνει τον Αριθμό Φορολογικού Μητρώου (Α.Φ.Μ.) και την έδρα του και λαμβάνει μοναδικό κωδικό ταυτοποίησης. Τα νομικά πρόσωπα δηλώνουν επιπλέον την επωνυμία της εταιρείας, καθώς και το ονοματεπώνυμο και στοιχεία επικοινωνίας του νόμιμου εκπροσώπου τους. Επιπλέον, οι Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. υποχρεούνται να δηλώνουν όλα τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης που διαχειρίζονται και τις συμβατικές τους σχέσεις με άλλους φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης. Όλες οι συμβάσεις μεταξύ των φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης γνωστοποιούνται στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. με επιμέλεια των συμβαλλομένων.

3. Με την αίτηση εγγραφής συνυποβάλλονται ηλεκτρονικά τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

(α) Για φυσικά πρόσωπα: αα) φωτοαντίγραφο του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας ή διαβατηρίου τους, αβ) αποδεικτικό, στο οποίο αναφέρεται ο Κωδικός Αριθμός Δραστηριότητάς (Κ.Α.Δ.) τους, αγ) υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 (Α' 75), για την ακρίβεια των στοιχείων που υποβάλλονται.

(β) Για νομικά πρόσωπα: βα) το καταστατικό της εταιρείας, ββ) αποδεικτικό, στο οποίο αναφέρεται ο Κωδικός Αριθμός Δραστηριότητάς (Κ.Α.Δ.) τους, βγ) υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 του νόμιμου εκπροσώπου τους για την ακρίβεια των στοιχείων που υποβάλλονται.

4. Σε περίπτωση μεταβολής των δηλωθέντων στοιχείων φυσικού ή νομικού προσώπου, που έχει εγγραφεί στο Μ.Υ.Φ.Α.Η., ή μεταβολής της σχέσης του με τα διαχειριζόμενα σημεία, εφόσον πρόκειται για Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., ο υπόχρεος οφείλει εντός προθεσμίας δέκα (10) ημερών από την ημερομηνία μεταβολής να τη δηλώσει στο Μ.Υ.Φ.Α.Η..

5. Οι ήδη λειτουργούντες φορείς αναλαμβάνουν την υποχρέωση εγγραφής στο ως άνω μητρώο εντός διαστήματος τριών (3) μηνών από την έναρξη λειτουργίας του Μ.Υ.Φ.Α.Η. για να λάβουν μοναδικό κωδικό ταυτοποίησης. Τα σημεία επαναφόρτισης που ήδη λειτουργούν οφείλουν, με ευθύνη των οικείων Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. ή των ιδιοκτητών τους κατά περίπτωση, να καταγραφούν στο μητρώο και να προσαρμοστούν στις τιθέμενες τεχνικές και άλλες απαιτήσεις εντός διαστήματος ενός (1) έτους από την έναρξη λειτουργίας του Μ.Υ.Φ.Α.Η.. Μέχρι την έναρξη λειτουργίας του Μ.Υ.Φ.Α.Η., τα απαιτούμενα δικαιολογητικά των παρ. 4 και 7 μαζί με τα στοιχεία επικοινωνίας των ενδιαφερομένων αποστέλλονται ηλεκτρονικά στη Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου και Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης Οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

6. Κατά την αρχική εγγραφή των φορέων της αγοράς στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. καταβάλλεται εφάπαξ παράβολο εγγραφής και ετησίως παράβολο διατήρησης. Η εγγραφή στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. δεν πραγματοποιείται χωρίς την προηγούμενη καταβολή του παραβόλου εγγραφής από τον φορέα. Η μη καταβολή του παραβόλου διατήρησης συνεπάγεται τη διαγραφή του φορέα από το Μ.Υ.Φ.Α.Η..

7. Η τήρηση και η διαχείριση του Μ.Υ.Φ.Α.Η. υπάγεται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Για τη διευκόλυνση του έργου εποπτείας και ελέγχου της αγοράς ηλεκτροκίνησης από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας και τη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας (Ρ.Α.Ε.), στο μέτρο των αρμοδιοτήτων της τελευταίας, το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και η Ρ.Α.Ε., έχουν πρόσβαση στα δεδομένα του Μ.Υ.Φ.Α.Η..

8. Αν διαπιστωθεί η μη εγγραφή των Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., Π.Υ.Η., Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο. και Φ.Δ.Σ. στο Μ.Υ.Φ.Α.Η., επιβάλλεται χρηματικό πρόστιμο κατά τις παρ. 3 και 4 του άρθρου 12 με απόφαση του προϊσταμένου της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Άρθρο 14

Υποχρεώσεις γνωστοποίησης στοιχείων μέσω του Μ.Υ.Φ.Α.Η.

1. Οι Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. ενημερώνουν το Μ.Υ.Φ.Α.Η., σχετικά με δεδομένα των σημείων επαναφόρτισης, τη σχέση τους με τα διαχειριζόμενα σημεία (ιδιοκτήτες ή διαχειριστές) και τις συμβατικές τους σχέσεις με τους άλλους φορείς της αγοράς.

2. Τα συλλεγόμενα στοιχεία για κάθε δημοσίως προσβάσιμο σημείο επαναφόρτισης Η/Ο κατηγοριοποιούνται σε στατικά, δυναμικά και απολογιστικά/λειτουργικά, ως εξής:

α) Στατικά δεδομένα:

αα) Ο μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης σημείου,

αβ) ο μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης σταθμού φόρτισης,

αγ) η τοποθεσία, ήτοι συντεταγμένες, Χώρα και πλήρης διεύθυνση,

αδ) ο τύπος εγκαταστάσεων επαναφόρτισης Η/Ο, ήτοι ο κατασκευαστής και το μοντέλο φορτιστή, ο τύπος και ο αριθμός ρευματοδοτών, καθώς και η ονομαστική ισχύς επαναφόρτισης,

αε) η μέθοδος φόρτισης,

αστ) η φωτογραφία σημείου,

αζ) ο ιδιοκτήτης σημείου,

αη) το ωράριο λειτουργίας σημείου και η ώρα ζώνης στην οποία βρίσκεται,

αθ) τα στοιχεία επικοινωνίας με διαχειριστή σημείου (Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο.),

αι) οι μέθοδοι ταυτοποίησης χρηστών Η/Ο,

αια) οι αποδεκτοί τρόποι πληρωμής,

αιβ) η δυνατότητα κράτησης θέσης φόρτισης και

αιγ) η υποστήριξη περιαγωγής χρηστών συμβολαίου, που είναι συμβεβλημένοι με άλλους Π.Υ.Η. ή Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., για να διευκολύνεται η διαλειτουργικότητα των υποδομών φόρτισης.

Η διάθεση των στατικών δεδομένων είναι ελεύθερη. Η αποστολή των στατικών δεδομένων στο Μ.Υ.Φ.Α.Η., πραγματοποιείται τόσο κατά την αρχική εγγραφή όσο και σε περίπτωση τροποποίησής τους.

β) Δυναμικά δεδομένα:

βα) Η διαθεσιμότητα σημείου (εντός ή εκτός λειτουργίας),

ββ) η τρέχουσα κατάσταση σημείου επαναφόρτισης (ελεύθερο ή κατειλημμένο, ανά ρευματοδότη) και

βγ) οι κατά περίπτωση τιμές.

Τα στοιχεία αυτά διατίθενται δημόσια, τόσο απευθείας σε χρήστες Η/Ο όσο και στους φορείς που παρέχουν υπηρεσίες ηλεκτροκίνησης, προς ανάπτυξη και βελτίωση των υπηρεσιών που προσφέρουν

στους χρήστες Η/Ο, όπως πλοήγηση σε διαθέσιμο σημείο φόρτισης, κράτηση θέσης και σύγκριση τιμών. Τα δυναμικά δεδομένα συλλέγονται, καταγράφονται και αποστέλλονται στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. σε πραγματικό χρόνο.

γ) Απολογιστικά/λειτουργικά δεδομένα:

- γα) Το πλήθος εξυπηρετούμενων Η/Ο,
- γβ) το πλήθος πράξεων φόρτισης ανά τύπο σημείου επαναφόρτισης,
- γγ) ο μέσος χρόνος φόρτισης οχημάτων στο σημείο,
- γδ) η μέση κατανάλωση ενέργειας ανά φόρτιση,
- γε) η ολική καταναλωθείσα ενέργεια,
- γστ) η καταναλωθείσα ενέργεια διακριτά για κατά περίπτωση φορτίσεις και για φορτίσεις μέσω Π.Υ.Η., ξεχωριστά για τον κάθε έναν.

Τα απολογιστικά ή λειτουργικά δεδομένα των σημείων αποτελούν εμπορικά δεδομένα των Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., στα οποία έχουν πρόσβαση μόνο η Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου και Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης Οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και η Ρ.Α.Ε.. Τα απολογιστικά ή λειτουργικά δεδομένα συλλέγονται, καταγράφονται και αποστέλλονται στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. σε ετήσια βάση.

3. Οι Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. υποχρεούνται να ακολουθούν την τυποποίηση του Μητρώου αναφορικά με τα ανταλλασσόμενα δεδομένα, διασφαλίζοντας τη συμβατότητα της πλατφόρμας τους με αυτήν του Μητρώου για την ανταλλαγή δυναμικών δεδομένων.

Άρθρο 15

Τιμολόγηση υπηρεσιών επαναφόρτισης

1. Η μέθοδος τιμολόγησης, οι σχετικές τιμές και οι όροι χρέωσης των χρηστών Η/Ο αναφορικά με την παροχή υπηρεσιών επαναφόρτισης ή ηλεκτροκίνησης διαμορφώνονται ελεύθερα.
2. Η εφαρμοζόμενη τιμολόγηση για την κατά περίπτωση φόρτιση επιλέγεται από τον Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. και πρέπει να γνωστοποιείται στον χρήστη Η/Ο πριν από την έναρξη της διαδικασίας επαναφόρτισης, με ευκρινή σήμανση επί του σημείου επαναφόρτισης ή σε παρακείμενο χώρο του σημείου επαναφόρτισης ή στην είσοδο του χώρου εγκατάστασής του, σε περίπτωση χώρων με ελεγχόμενη πρόσβαση.
3. Στην τελική χρέωση του χρήστη Η/Ο συνυπολογίζονται όλες οι παράμετροι της φόρτισης που διαμορφώνουν την τελική τιμή, όπως καταναλωθείσα ενέργεια ή χρονική διάρκεια συνεδρίας και ισχύς ή τύπος φόρτισης, καθώς και άλλες χρεώσεις. Τα δεδομένα φόρτισης και επιπρόσθετες χρεώσεις που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό της τελικής χρέωσης πρέπει να διατίθενται προς ενημέρωση του

χρήστη Η/Ο, όσο αυτός βρίσκεται ακόμη στον χώρο του σημείου με έναν ή περισσότερους τρόπους, όπως εμφάνιση στην οθόνη του σταθμού φόρτισης, αναγραφή σε απόδειξη ή τιμολόγιο που εκδίδεται στον ίδιο χώρο και αποστολή μέσω κατάλληλης ηλεκτρονικής εφαρμογής και να αποστέλλονται άμεσα στον συμβεβλημένο με αυτόν Π.Υ.Η., εφόσον πρόκειται για χρήστες συμβολαίου.

4. Τα δεδομένα ταυτοποίησης Η/Ο, φόρτισης και χρέωσης ανά φόρτιση αποθηκεύονται και διατηρούνται από τον Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. και από τον Π.Υ.Η..

Άρθρο 16

Ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο

1. Η ανάπτυξη των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο πραγματοποιείται κατά προτεραιότητα ελεύθερα, μετά από πρωτοβουλία όσων ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην αγορά. Δύναται επίσης, να πραγματοποιείται μέσω διαφανών και χωρίς διακρίσεις διαγωνισμών παραχώρησης του δικαιώματος ανάπτυξης, διαχείρισης και λειτουργίας τέτοιων υποδομών, σύμφωνα με τις παρ. 2 και 4. Η ανάπτυξη των υποδομών γίνεται βάσει του Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση που εκπονείται, σύμφωνα με την υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΑΠΕΕΚ/95823/3190/21.10.2019 κοινή υπουργική απόφαση και εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών, Εσωτερικών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού και βάσει των σχεδίων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων του άρθρου 17. Κατά την εκπόνηση του Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση λαμβάνεται υπόψη η κοινή υπουργική απόφαση της παρ. 2 του άρθρου 8 του ν. 4439/2016 (Α' 222).

2. Για την ανάπτυξη, διαχείριση και λειτουργία των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, βάσει των σχεδίων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων του άρθρου 17, οι δήμοι δύνανται να διενεργούν ανοιχτούς διαγωνισμούς παραχώρησης του δικαιώματος αυτού σε χώρους, που προβλέπονται στην κατά περίπτωση πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του άρθρου 40 καταρτίζει ενδεικτικές προδιαγραφές για την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τους διαγωνισμούς παραχώρησης του προηγούμενου εδαφίου. Μεταξύ των κριτηρίων αξιολόγησης των προσφορών περιλαμβάνονται υποχρεωτικά το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, ο χρόνος υλοποίησης, η λειτουργική διαθεσιμότητα των υποδομών και η εν γένει ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και, δυνητικά, ιδίως το πλήθος, η γεωγραφική κατανομή των σημείων επαναφόρτισης και τα βασικά ποιοτικά χαρακτηριστικά των υποδομών.

3. Το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του άρθρου 40 προβαίνει ετησίως σε αξιολόγηση της ανάπτυξης των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο, προκειμένου να διαπιστώσει το επίπεδο ανάπτυξης στην αγορά ηλεκτροκίνησης, καθώς και την επάρκεια των υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, λαμβάνοντας υπόψη,

μεταξύ άλλων, την αναλογία δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, σε σχέση με το πλήθος των Η/Ο που κυκλοφορούν στην ελληνική επικράτεια και ανά γεωγραφική περιοχή. Στην ετήσια αξιολόγηση επισημαίνονται και τα προβλήματα που έχουν παρουσιαστεί στην ανάπτυξη των υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε σχέση με τα προβλεπόμενα στο Εθνικό Σχέδιο για την Ηλεκτροκίνηση και στα Σχέδια Φόρτισης Η/Ο των δήμων της Χώρας και προτείνονται σχετικές παρεμβάσεις, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζονται ανά γεωγραφική περιοχή.

4. Αν, λαμβάνοντας υπόψη τους στόχους του Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση, ιδίως για το πλήθος, τη γεωγραφική κατανομή και τον χρόνο υλοποίησης, δεν καταστεί εφικτή η ανάπτυξη επαρκούς δικτύου δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, μέσω του ανταγωνιστικού μοντέλου αγοράς και των διαγωνιστικών διαδικασιών της παρ. 2, το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας κατά το άρθρο 37 του ν. 4622/2019 (Α' 133) δύναται να διενεργεί διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαδικασία μετά από πρόσκληση υποβολής προσφορών, για τη χορήγηση δικαιώματος ανάπτυξης, διαχείρισης και λειτουργίας σημείων επαναφόρτισης για Η/Ο σε γεωγραφικές ενότητες ή σε τομείς ανάπτυξης των υποδομών, όπου παρατηρείται υστέρηση. Για την αξιολόγηση των προσφορών λαμβάνονται υπόψη τα κριτήρια της παρ. 2 και δύναται να γίνεται χρήση των προδιαγραφών πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος της ίδιας παραγράφου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΦΟΡΤΙΣΗΣ

Άρθρο 17

Χωροθέτηση σημείων στάθμευσης και επαναφόρτισης Η/Ο από ΟΤΑ

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος και έως την 31η.3. 2021, 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 εκπονούν υποχρεωτικά Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.), με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων.

Το Σ.Φ.Η.Ο. λαμβάνει υπόψη του ιδίως, τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής και την υφιστάμενη ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών και μπορεί να ενταχθεί ως μέτρο παρέμβασης σε εκπονούμενα στρατηγικά σχέδια των οικείων Ο.Τ.Α., όπως στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής

Κινητικότητα - ΣΒΑΚ, τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις - ΟΧΕ, τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη – ΒΑΑ, καθώς και σε ευρύτερες μελέτες και προγράμματα αστικών αναπλάσεων. Το Σ.Φ.Η.Ο. περιέχει υποχρεωτικά κατ' ελάχιστον τα εξής:

α) τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο κατά μήκος των διοικητικών τους ορίων, στους χώρους στάσης και στάθμευσης του άρθρου 34 του ν. 2696/1999 (Α' 57), καθώς και σε ελεγχόμενους από τους δήμους χώρους στάθμευσης και δημοτικούς χώρους στάθμευσης, ώστε να προβλέπεται υποχρεωτικά η χωροθέτηση ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο ανά χιλίου (1.000) κατοίκους του δήμου, και ειδικότερα σε:

αα) υφιστάμενους υπαίθριους δημοτικούς χώρους στάθμευσης,

αβ) υφιστάμενους στεγασμένους δημοτικούς χώρους στάθμευσης,

αγ) υφιστάμενες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, ελεύθερες και ελεγχόμενης στάθμευσης, ιδίως στα πολεοδομικά κέντρα των δήμων και σε περιοχές αυξημένης επίσκεψης και σε πυκνοδομημένες αστικές περιοχές,

αδ) νέους υπαίθριους/στεγασμένους χώρους στάθμευσης ή παρόδιες θέσεις στάθμευσης που χωροθετούνται με σκοπό την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο,

β) τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε τερματικούς σταθμούς και επιλεγμένα σημεία των δημοτικών και αστικών συγκοινωνιών, ώστε να καθίσταται δυνατή η ανωτέρω εγκατάσταση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο υψηλής ισχύος και συγχρόνως να διασφαλίζεται η ελάχιστη απαιτούμενη αναμονή επαναφόρτισης για την ομαλή λειτουργία των λεωφορειακών γραμμών προς εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού,

γ) τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση τουριστικών λεωφορείων, ώστε οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων να εξοπλίζονται με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο σε ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) τουλάχιστον επί του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων ή ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο,

δ) τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση Η/Ο τροφοδοσίας, ώστε οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας να εξοπλίζονται με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο για το δέκα τοις εκατό (10%) τουλάχιστον του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων ή ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο.

Στις ανωτέρω θέσεις επιτρέπεται και η στάθμευση και η επαναφόρτιση Η/Ο που δεν εξυπηρετούν ανάγκες τροφοδοσίας μετά από τη λήξη του ωραρίου τροφοδοσίας και έως την επόμενη έναρξη.

Σε εμπορικές περιοχές και ιστορικά κέντρα πόλεων, χωροθετούνται παρόδιες θέσεις στάθμευσης – επαναφόρτισης για ηλεκτρικά ποδήλατα και μοτοποδήλατα τροφοδοσίας, τα οποία επιτρέπεται να κινούνται πέραν των ωραρίων τροφοδοσίας που ισχύουν για τα υπόλοιπα οχήματα.

ε) τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα και νόμιμα καθορισμένα σημεία στάσης ή στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ, όπως αυτή περιγράφεται στο άρθρο 18.

Στα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που ορίζονται με την παρούσα απαγορεύεται να φορτίζονται Η/Ο, εκτός από Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ,

στ) τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε χώρους στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ, σύμφωνα με το άρθρο 19.

2. Οι δήμοι που δεν ανήκουν στις κατηγορίες της παρ. 1 υποχρεούνται να εκπονήσουν Σ.Φ.Η.Ο. για τις δημοσίως προσβάσιμες υποδομές φόρτισης εντός των διοικητικών τους ορίων, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παρ. 1, έως την 31^η.03.2022.

3. Για τις περιοχές ευθύνης των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών και του συγκοινωνιακού έργου που παρέχεται από τους Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και αποκλειστικά για τις περ. β' και ε' της παρ. 1, οι ανωτέρω Οργανισμοί υποχρεούνται να υποβάλουν, εντός του οριζόμενου χρονικού πλαισίου, δεσμευτική πρόταση για τους χώρους αρμοδιότητας αυτών στον κατά περίπτωση δήμο, ώστε να συμπεριληφθεί στο υπό εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο..

4. Για τις δημοσίως προσβάσιμες υποδομές που δεν εμπίπτουν σε Σ.Φ.Η.Ο ή έως την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. για τις δημοσίως προσβάσιμες υποδομές που εμπίπτουν σε αυτό, η εγκατάσταση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο διενεργείται, σύμφωνα με την κοινή υπουργική απόφαση που προβλέπεται στην περ. β' της παρ. 7 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012 (Α' 82). Τα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που έχουν ήδη εγκατασταθεί ή εγκαθίστανται έως την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. της παρ. 1, λαμβάνονται υπόψη και συμπεριλαμβάνονται σε αυτό.

5. Το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας του άρθρου 40 παρακολουθεί την εφαρμογή των Σ.Φ.Η.Ο..

6. Τα Σ.Φ.Η.Ο. επικαιροποιούνται από τους δήμους ανά τακτά χρονικά διαστήματα και ανά πέντε (5) κατ' ελάχιστον έτη, με στόχο την επανεξέταση των συνθηκών ανάπτυξης και εφαρμογής της χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο.

7. Τα Σ.Φ.Η.Ο. δύναται να χρηματοδοτούνται από τους πόρους του Πράσινου Ταμείου, σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 3889/2010 (Α' 182).

8. Οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο και επαναφόρτισης Η/Ο, όπως υπολογίζονται στα Σ.Φ.Η.Ο. που εκπονούνται από τους Ο.Τ.Α., αυξάνουν αντιστοίχως τις ελάχιστες απαιτούμενες θέσεις στάθμευσης, κατά την εκπόνηση οποιωνδήποτε σχετικών μελετών από τους Ο.Τ.Α..

Άρθρο 18

Χωροθέτηση χώρων στάσης / στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ οχημάτων με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο

1. Στις έδρες - διοικητικές μονάδες, όπου κυκλοφορούν αμιγώς ηλεκτρικά ή υβριδικά ηλεκτρικά επιβατικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ) με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. C₂O/χλμ., δύνανται να καθορίζονται χώροι στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) με τις απαιτούμενες υποδομές επαναφόρτισης Η/Ο για χρήση αποκλειστικά από αυτά, απαγορευμένης της χρησιμοποίησής τους από Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ με άλλη πηγή ενέργειας.
2. Στους χώρους στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ οχημάτων που προορίζονται για μικτή χρήση, ήτοι χρησιμοποιούνται και από Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ με άλλη πηγή ενέργειας, τα αμιγώς ηλεκτρικά ή υβριδικά ηλεκτρικά Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ οχήματα εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. παίρνουν θέση στις ειδικά καθορισμένες για αυτά θέσεις, σύμφωνα με τη σειρά προσέλευσής τους. Στους χώρους αυτούς καθορίζεται υποχρεωτικά τουλάχιστον μία (1) θέση αποκλειστικής χρήσης από αμιγώς ηλεκτρικά ή υβριδικά ηλεκτρικά Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ οχήματα εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., με σημείο επαναφόρτισης Η/Ο για κάθε πέντε (5) θέσεις Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ οχημάτων και στο τέλος των συνολικών θέσεων, η οποία οριοθετείται με κατάλληλη σήμανση και διαγράμμιση. Εφόσον στους εν λόγω χώρους στάθμευσης υπάρχουν λιγότερες των πέντε (5) θέσεων, η χωροθέτηση γίνεται με κριτήριο την εν γένει χωρητικότητά τους.
3. Στα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο, που ορίζονται με το παρόν απαγορεύεται ρητά να φορτίζουν άλλα Η/Ο εκτός από Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ.

Άρθρο 19

Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης Η/Ο για ΑμεΑ

1. Σε ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) κατ' ελάχιστον επί του συνόλου των προβλεπόμενων δημόσιων θέσεων στάθμευσης οχημάτων για άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ), χωροθετούνται θέσεις στάθμευσης με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο για ΑμεΑ. Οι συγκεκριμένες θέσεις φέρουν ειδική σήμανση, σύμφωνα με το άρθρο 4 του ν. 2696/1999 (Α' 57).

2. Σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων, το ανωτέρω ελάχιστο ποσοστό θέσεων για Η/Ο ΑμεΑ, ορίζεται σε ένα τοις εκατό (1%) επί του συνόλου των θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ.
3. Για τα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο για οχήματα ΑμεΑ του παρόντος, εφαρμόζεται η υπ' αρ. 42863/438/2019 κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Τουρισμού (Β' 2040).

Άρθρο 20

Σήμανση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο

1. Οι θέσεις στάθμευσης, που εξοπλίζονται με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο σημαίνονται με τη ρυθμιστική πινακίδα Ρ-40 με την ένδειξη «Απαγορεύονται η στάση και η στάθμευση», σε συνδυασμό με την πρόσθετη πινακίδα Ρρ-19β με την ένδειξη «Εξαιρούνται τα Ηλεκτροκίνητα Οχήματα», σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) (ν. 2696/1999, Α' 57).
2. Οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο σημαίνονται με την πινακίδα Ρ-35α με την ένδειξη «Θέση/Σημείο Επαναφόρτισης Ηλεκτροκίνητου Οχήματος». Προκειμένου να σημανθεί ο χώρος στάθμευσης Η/Ο, μπορεί να χρησιμοποιηθεί και η ρυθμιστική πινακίδα Ρ-70 με την ένδειξη «Χώρος στάθμευσης ορισμένης κατηγορίας οχημάτων», σε συνδυασμό με την πρόσθετη πινακίδα Ρρ-19α με την ένδειξη «Ηλεκτροκίνητα Οχήματα».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΦΟΡΤΙΣΗΣ Η/Ο

ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡ. 2 ΕΩΣ 7 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 8 ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2010/31/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 19ΗΣ ΜΑΪΟΥ 2010 ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ (L 153), ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 5 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 1 ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ (ΕΕ) 2018/844 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 30ΗΣ ΜΑΪΟΥ 2018 (L 156)

Άρθρο 21

Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε νέα κτίρια

(παρ. 2, 5 και 6 του άρθρου 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844)

1. Στην ηλεκτρολογική μελέτη των νέων κτιρίων περιλαμβάνεται η εγκατάσταση υποδομής καλωδίωσης, δηλαδή σωληνώσεων, οχετών, καναλιών για τη διέλευση ηλεκτρικών καλωδίων, ώστε στις θέσεις στάθμευσης, όπως αυτές προκύπτουν από την οικοδομική άδεια, να μπορούν να εγκατασταθούν

σημεία επαναφόρτισης Η/Ο, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο παρόν. Η ηλεκτρολογική μελέτη, αποτελεί μέρος της συνολικής ηλεκτρομηχανολογικής μελέτης και της μελέτης πυρασφάλειας του κτιρίου και υποβάλλεται μαζί με τις υπόλοιπες μελέτες του άρθρου 40 του ν. 4495/2017 (Α' 167) στην αρμόδια Υπηρεσία Δόμησης του Δήμου για την έκδοση οικοδομικής άδειας.

2. Σε νέα κτίρια με αποκλειστική χρήση κατοικίας και με περισσότερες από δέκα (10) θέσεις στάθμευσης, εγκαθίσταται υποχρεωτικά υποδομή καλωδίωσης, ώστε να καθίσταται δυνατή σε μεταγενέστερο στάδιο η εγκατάσταση σημείου επαναφόρτισης Η/Ο σε κάθε θέση στάθμευσης οχημάτων.

3. Σε νέα κτίρια που δεν προορίζονται αποκλειστικά για κατοικία και τα οποία διαθέτουν περισσότερες από δέκα (10) θέσεις στάθμευσης, εγκαθίσταται υποχρεωτικά υποδομή καλωδίωσης, ώστε μία (1) κατ' ελάχιστο σε κάθε πέντε (5) θέσεις στάθμευσης για τις θέσεις που δεν εξυπηρετούν την κατοικία να μπορεί σε μεταγενέστερο στάδιο να εφοδιαστεί με σημείο επαναφόρτισης Η/Ο. Για τις θέσεις που εξυπηρετούν κατοικίες ισχύει η παρ. 2. Στα κτίρια της παρούσας εγκαθίσταται υποχρεωτικά από την αρχή της κατασκευής ένα (1) κατ' ελάχιστον σημείο επαναφόρτισης Η/Ο.

4. Σε όλα τα νέα κτίρια, δύναται να προβλεφθεί εγκατάσταση υποδομής καλωδίωσης για την τοποθέτηση κοινόχρηστου σημείου επαναφόρτισης Η/Ο σε ξεχωριστή κοινόχρηστη θέση στάθμευσης, επιπλέον όσων σημείων προβλέπονται στο παρόν. Στην περίπτωση αυτήν, το σημείο επαναφόρτισης μπορεί να συνδέεται με ξεχωριστή παροχή ηλεκτρικού ρεύματος. Η χωροθέτηση και η λειτουργία του σημείου αυτού αναφέρονται στον κανονισμό του κτιρίου. Οι δαπάνες που προκύπτουν επιμερίζονται αναλόγως στους ιδιοκτήτες ή στους ενοίκους, που κάνουν χρήση του σημείου επαναφόρτισης. 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 και των πεζών.

Άρθρο 22

Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα κτίρια

(παρ. 2, 3, 5 και 6 του άρθρου 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844)

1. Σε υφιστάμενα κτίρια, τα οποία είχαν υποχρέωση πρόβλεψης θέσεων στάθμευσης, δύναται να εγκαθίσταται νέα υποδομή καλωδίωσης σε κοινόχρηστους ή και κοινόκτητους χώρους, για την τοποθέτηση ξεχωριστής κοινόχρηστης παροχής, η οποία επιτρέπει την τοποθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο. Σε περιπτώσεις κτιρίων με πολλαπλές ιδιοκτησίες, για την ανωτέρω εγκατάσταση απαιτείται η σύμφωνη γνώμη της απόλυτης πλειοψηφίας των συνιδιοκτητών [τουλάχιστον πεντακόσια ένα χιλιοστά (501/1000)]. Η λειτουργία και ο τρόπος χρήσης του συνόλου της εγκατάστασης

συμπεριλαμβάνονται σε τεχνική έκθεση ηλεκτρολόγου ή ηλεκτρολόγου μηχανικού, η οποία προσαρτάται στον κανονισμό του κτιρίου.

2. Σε υφιστάμενα κτίρια επιτρέπεται στον ιδιοκτήτη ή δικαιούχο αποκλειστικής χρήσης χώρου στάθμευσης, με αποκλειστική δαπάνη, ευθύνη και επιμέλειά του, η εγκατάσταση υποδομής καλωδίωσης στη δική του θέση στάθμευσης και η εγκατάσταση και λειτουργία σημείου επαναφόρτισης Η/Ο, το οποίο τροφοδοτείται απευθείας μέσω της υφισταμένης παροχής ρεύματος ιδιόκτητου χώρου εντός της ίδιας οικοδομής ή μέσω νέας ιδιόκτητης παροχής ρεύματος. Για την εφαρμογή του παρόντος ορίζονται τα εξής:

α) Ο ιδιοκτήτης ή ο δικαιούχος αποκλειστικής χρήσης χώρου στάθμευσης υποχρεούται να προβεί σε προηγούμενη έγγραφη γνωστοποίηση προς τον διαχειριστή του κτιρίου επί αποδείξει παραλαβής της, ο οποίος οφείλει να ενημερώσει αμελλητί τους λοιπούς συνιδιοκτήτες του κτιρίου. Μετά την πάροδο τριάντα (30) ημερολογιακών ημερών από τη γνωστοποίηση προς τον διαχειριστή, ο ως άνω ιδιοκτήτης ή δικαιούχος χρήσης δικαιούται να προβεί στην εγκατάσταση.

β) Η υπεύθυνη δήλωση εγκαταστάτη (Υ.Δ.Ε.) που προβλέπεται στο άρθρο 2 του ν. 4483/1965 (Α' 118), το αντίγραφο της έγγραφης γνωστοποίησης προς τον διαχειριστή του κτιρίου και η απόδειξη παραλαβής της διατηρούνται στο αρχείο του ιδιοκτήτη ή του δικαιούχου χρήσης του χώρου στάθμευσης και είναι διαθέσιμα για έλεγχο.

γ) Η γενική συνέλευση των συνιδιοκτητών του κτιρίου δικαιούται, με απόφαση της απόλυτης πλειοψηφίας των συνιδιοκτητών [τουλάχιστον πεντακόσια ένα χιλιοστά (501/1000)] να εναντιωθεί στην πραγματοποίηση της εγκατάστασης, λόγω ουσιώδους παρεμπόδισης της χρήσης των υπόλοιπων χώρων στάθμευσης ή κοινόχρηστων χώρων του κτιρίου, προσκομίζοντας τεχνική έκθεση αρμόδιου ηλεκτρολόγου μηχανικού στην αρμόδια Υπηρεσία Δόμησης, με κοινοποίηση στον ενδιαφερόμενο. Με την ίδια διαδικασία, δύναται να ζητήσει οποτεδήποτε τη διακοπή λειτουργίας της εγκατάστασης αυτής, λόγω μη τήρησης των προδιαγραφών ασφαλούς κατασκευής και λειτουργίας της ή ουσιώδους παρεμπόδισης της χρήσης των υπόλοιπων χώρων στάθμευσης ή κοινόχρηστων χώρων του κτιρίου.

3. Σε υφιστάμενα κτίρια, στα οποία γίνονται εργασίες ανακαίνισης με οικοδομική άδεια, που περιλαμβάνουν τον χώρο στάθμευσης, εντός του κτιρίου ή σε παρακείμενο χώρο, ή την ηλεκτρολογική υποδομή του κτιρίου, ισχύουν οι υποχρεώσεις των παρ. 1 έως 4 του άρθρου 21, εκτός αν ο υπεύθυνος μηχανικός δηλώσει, με υπεύθυνη δήλωσή του στην αρμόδια Υπηρεσία Δόμησης, ότι το συνολικό κόστος εγκατάστασης των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και υποδομής καλωδίωσης, σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις, υπερβαίνει το επτά τοις εκατό (7%) του συνολικού κόστους της ανακαίνισης του κτιρίου.

4. Σε υφιστάμενα κτίρια που δεν προορίζονται για κατοικία και διαθέτουν περισσότερες των είκοσι (20) θέσεων στάθμευσης οχημάτων, εγκαθίσταται υποχρεωτικά μία (1) κατ' ελάχιστον θέση στάθμευσης με σημείο επαναφόρτισης Η/Ο ανά είκοσι (20) θέσεις στάθμευσης έως την 1^η.1.2023.

Άρθρο 23

Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε χώρους που στεγάζονται φορείς της Γενικής Κυβέρνησης (παρ. 2, 3, 5 και 6 του άρθρου 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844)

1. Το Δημόσιο και οι φορείς της Γενικής Κυβέρνησης, που προβλέπονται στην παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143), υποχρεούνται έως την 1^η.1.2022, να προβλέψουν τη χωροθέτηση, να εγκαταστήσουν και να λειτουργήσουν αριθμό υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, σύμφωνα με όσα ορίζονται στα άρθρα 21 και 22, όπου στεγάζονται οι υπηρεσίες τους και προβλέπεται ή έχει προβλεφθεί η λειτουργία ή κατασκευή χώρων στάθμευσης κοινής χρήσης, κλειστών ή ανοιχτών. Για τα κτίρια του Δημοσίου και των φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, κατά την παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014, τα οποία βρίσκονται υπό καθεστώς μίσθωσης, ισχύει η υποχρέωση του πρώτου εδαφίου της παρούσας, κατόπιν γνωστοποίησης της πρόθεσης εγκατάστασης στον ιδιοκτήτη του κτιρίου. Στην περίπτωση αυτήν, ο ιδιοκτήτης έχει δικαίωμα εναντίωσης με τους όρους της περ. γ' της παρ. 2 του άρθρου 22.

2. Το Δημόσιο και οι φορείς της Γενικής Κυβέρνησης, κατά την παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014, υποχρεούνται έως την 1^η. 1.2022 να εγκαταστήσουν θέσεις στάθμευσης με σημείο επαναφόρτισης Η/Ο, σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στην παρ. 4 του άρθρου 22, και σε κάθε περίπτωση ένα (1) κατ' ελάχιστον σημείο επαναφόρτισης Η/Ο, στα υφιστάμενα κτίριά τους που διαθέτουν περισσότερες των είκοσι (20) θέσεων στάθμευσης οχημάτων.

Άρθρο 24

Προϋποθέσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε κτίρια (παρ. 7 του άρθρου 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844)

1. Για κατασκευές σε υφιστάμενα κτίρια με σκοπό την εγκατάσταση της υποδομής και την τοποθέτηση συσκευών φόρτισης Η/Ο, για τη σύνδεση των οποίων δεν απαιτείται η εγκατάσταση νέου μετασχηματιστή (Μ/Σ) μέσης τάσης/χαμηλής τάσης (ΜΤ/ΧΤ) στην εσωτερική ηλεκτρική εγκατάσταση,

δεν απαιτείται οικοδομική άδεια, ούτε έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας του άρθρου 30 του ν. 4495/2017 (Α' 167).

Η περαίωση των εργασιών εγκατάστασης πιστοποιείται με τη συμπλήρωση του εντύπου της αίτησης/ενημέρωσης προς τον Διαχειριστή Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε. Α.Ε.), η οποία κοινοποιείται στον διαχειριστή του κτιρίου. Μετά από την έναρξη λειτουργίας της ηλεκτρονικής ταυτότητας του κτιρίου, σύμφωνα με το άρθρο 52 του ν. 4495/2017 (Α' 167), η αίτηση προς τον Διαχειριστή με τα συνημμένα σε αυτήν έγγραφα αποστέλλονται μέσω του πληροφοριακού συστήματος e-adeies και καταχωρίζονται στον φάκελο ηλεκτρονικής ταυτότητας του κτιρίου.

2. Για την εγκατάσταση της υποδομής και την τοποθέτηση συσκευών φόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα κτίρια, για τη σύνδεση των οποίων απαιτείται η εγκατάσταση νέου μετασχηματιστή (Μ/Σ) ΜΤ/ΧΤ στην εσωτερική ηλεκτρική εγκατάσταση, απαιτείται έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας, σύμφωνα με το άρθρο 29 του ν. 4495/2017 (Α' 167).

Οι μελέτες, οι τεχνικές περιγραφές, οι τεχνικές εκθέσεις, τα σχέδια, η Υ.Δ.Ε. και αντίγραφο της έγγραφης γνωστοποίησης προς τον διαχειριστή του κτιρίου, στην περίπτωση έγκρισης εργασιών δόμησης μικρής κλίμακας, υποβάλλονται στο πληροφοριακό σύστημα e-adeies, από τον εξουσιοδοτημένο μηχανικό. Μετά από την έναρξη λειτουργίας της ηλεκτρονικής ταυτότητας του κτιρίου, τα ανωτέρω στοιχεία ενσωματώνονται στον φάκελο της ηλεκτρονικής ταυτότητας του κτιρίου.

3. Η σύνδεση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενη παροχή, με επαύξηση αυτής ή μέσω νέας παροχής, διενεργείται σύμφωνα με τις διαδικασίες ηλεκτροδοτήσεων.

4. Στους στεγασμένους κλειστούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων που διαθέτουν σημεία επαναφόρτισης Η/Ο λαμβάνονται μέτρα πυροπροστασίας, σύμφωνα με το άρθρο 26.

Άρθρο 25

Εξαίρεση από την έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας –

Τροποποίηση του άρθρου 30 του ν. 4495/2017

Στην παρ. 1 του άρθρου 30 του ν. 4495/2017 (Α' 167), προστίθεται περ. κβ' και το άρθρο 30 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 30

Εργασίες για τις οποίες δεν απαιτείται οικοδομική άδεια ή έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας

1. Δεν απαιτείται οικοδομική άδεια ούτε έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας, με την επιφύλαξη των ειδικών διατάξεων που αφορούν στην περιοχή ή στο κτίριο, για τις εξής εργασίες:

α) εργασίες εσωτερικών χρωματισμών, μικρών επισκευών θυρών και παραθύρων ή μεμονωμένων επισκευών για λόγους χρήσης και υγιεινής,

β) μικρής έκτασης εσωτερικές επισκευές ή διασκευές που δεν μεταβάλλουν τη φέρουσα κατασκευή του κτιρίου, καθώς και κατασκευές που απαιτούνται για τη μετακίνηση ή την κάθε μορφής εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων. Δεν συμπεριλαμβάνεται η κατασκευή ανελκυστήρα της παρ. 2 του άρθρου 27 του ν. 4067/2012,

γ) εξωτερικοί χρωματισμοί ή αντικατάσταση κιγκλιδωμάτων ή επισκευή επιχρισμάτων ή επισκευή όψεων χωρίς χρήση ικριωμάτων,

δ) συντήρηση, επισκευή, διασκευή ή και τμηματική αντικατάσταση εγκαταστάσεων και αγωγών κτιρίων,

ε) αντικατάσταση εσωτερικών ή εξωτερικών κουφωμάτων και υαλοπινάκων στο ίδιο άνοιγμα,

στ) συντήρηση και επισκευή στεγών ή δωμάτων χωρίς χρήση ικριωμάτων,

ζ) μικρές διαμορφώσεις του εδάφους μέχρι συν/πλην 0,80 μ. από το φυσικό έδαφος,

η) τοποθέτηση κλιματιστικών και επιτοιχίων λεβήτων αερίου για θέρμανση και παραγωγή ζεστού νερού χρήσης σε υφιστάμενα κτίρια, σύμφωνα με την παρ. 10 του άρθρου 16 του ν. 4067/2012, εγκατάσταση συστοιχίας επιτοιχίων λεβήτων αερίου για θέρμανση ή παραγωγή ζεστού νερού χρήσης σε ισόγειους υπαίθριους χώρους κατοικιών, εγκατάσταση συστημάτων τροφοδοσίας, ρύθμισης και μέτρησης φυσικού αερίου, όπως ρυθμιστές, μετρητές και παροχετευτικοί αγωγοί, εγκατάσταση συστημάτων Συμπαραγωγής Ηλεκτρισμού και Θερμότητας Υψηλής Αποδοτικότητας (Σ.Η.Θ.Υ.Α.), υπέργειων σταθμών διανομής ή μέτρησης και ρύθμισης φυσικού αερίου, σύμφωνα με το άρθρο 17 του ν. 4067/2012,

θ) τοποθέτηση ηλιακών θερμοσιφώνων, σύμφωνα με τις παρ. 2β και 2γ του άρθρου 19 του ν. 4067/2012,

ι) εργασίες τοποθέτησης παθητικών ηλιακών συστημάτων ή αντικατάστασης εξωτερικών κουφωμάτων ή τοποθέτησης ή αντικατάστασης καμινάδων στις εξωτερικές όψεις υφιστάμενων κτιρίων, χωρίς χρήση ικριωμάτων, στο πλαίσιο του προγράμματος «Εξοικονόμηση κατ' οίκον», καθώς και εργασίες τοποθέτησης παθητικών ηλιακών συστημάτων ή αντικατάστασης εξωτερικών κουφωμάτων ή τοποθέτησης ή αντικατάστασης καμινάδων στις εξωτερικές όψεις υφιστάμενων κτιρίων χωρίς χρήση ικριωμάτων,

ια) τοποθέτηση ή εγκατάσταση εξοπλισμού σε κτίρια, όπως ντουλάπες και γλάστρες, αλλαγή, τοποθέτηση ή και αφαίρεση διαχωριστικών στοιχείων εξωστών, καθώς και τοποθέτηση μικρής έκτασης μόνιμων διακοσμητικών και χρηστικών στοιχείων, όπως αγάλματα, σιντριβάνια, εικονοστάσια, πάγκοι

και τραπέζια, ή πρόχειρων καταλυμάτων ζώων επιφάνειας έως τρία (3) τ.μ. σε ακάλυπτους χώρους οικοπέδων και γηπέδων,

ιβ) κατασκευή εστιών, φούρνων και τζακιών με τις καπνοδόχους τους σε ακάλυπτους χώρους οικοπέδων ή γηπέδων, με την προϋπόθεση ότι υπάρχει κτίριο με χρήση κατοικίας, καθώς και σε κτίριο που διαθέτει οικοδομική άδεια ή υφίσταται νόμιμα, εφόσον δε θίγονται τα φέροντα στοιχεία του κτιρίου με χρήση κατοικίας και με την προϋπόθεση, ότι αποτελούν ανεξάρτητες, μεμονωμένες κατοικίες με αυτοτελή φέροντα οργανισμό,

ιγ) κατασκευή πέργκολας με ή χωρίς προσωρινά σκίαστρα επιφανείας έως πενήντα (50) τ.μ., σε ακάλυπτους χώρους, προκήπια και βεράντες ισογείων, εφόσον δεν απαγορεύεται από ειδικές διατάξεις που ισχύουν στην περιοχή,

ιδ) κατασκευές, όπως σκάλες, κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), αντηρίδες και πεζούλια σε ακάλυπτους χώρους οικοπέδων και γηπέδων,

ιε) τοποθέτηση προσωρινών σκιάστρων, περσίδων, προστεγασμάτων και τεντών,

ιστ) διάστρωση δαπέδου ακάλυπτου χώρου με την προϋπόθεση, ότι αυτή δεν υπερβαίνει το ένα τρίτο (1/3) του ακάλυπτου χώρου,

ιζ) διαμόρφωση εδάφους έως 0,80 μ. από το φυσικό έδαφος για λόγους βελτίωσης του φυσικού του ανάγλυφου, με χρήση φυσικών ασύνδετων υλικών, όπως χώμα και λιθοδομή χωρίς κονίαμα, χωρίς αλλοίωση της γενικής φυσικής γεωμορφολογίας του, της φυσικής κλίσης απορροής των ομβρίων υδάτων και των σταθμών αφετηρίας μέτρησης των υψομέτρων,

ιη) κατασκευές εντός οικοπέδου-γηπέδου για τη δημιουργία χώρων εισόδου στα οικοπέδα και γήπεδα, ύψους έως δυόμισι (2,50) μ., πλάτους έως δυόμισι (2,50) μ. βάθους έως ένα (1.00) μ.,

ιθ) κατασκευές για την τοποθέτηση μετρητών ηλεκτρικού ρεύματος στα όρια των οικοπέδων γηπέδων ή εντός ακάλυπτων χώρων αυτών, σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές,

κ) φωτοβολταϊκά συστήματα πάνω σε κτίρια και για ισχύ συστημάτων έως και 100kW,

κα) κατασκευές υπόγειων βάσεων από οπλισμένο σκυρόδεμα για την έδραση ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού κάθε είδους, η εγκατάσταση επ' αυτών του αντίστοιχου ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού, καθώς και οι κατασκευές των συνοδών έργων εντός κάθε τύπου και κατηγορίας υπαίθριων Υποσταθμών του Συστήματος Μεταφοράς και του Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας, υφισταμένων ή νέων, που σε κανένα σημείο δεν υπερβαίνουν τα 0,50 μ. από την τελικά διαμορφωμένη στάθμη εδάφους και για τις οποίες διατίθεται στατική μελέτη εγκεκριμένη από τον φορέα υλοποίησης,

κβ) κατασκευές για την εγκατάσταση υποδομής και τοποθέτηση συσκευών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, χωρίς να απαιτείται η εγκατάσταση νέου μετασχηματιστή (Μ/Σ) ΜΤ/ΧΤ στην εσωτερική ηλεκτρική εγκατάσταση.

2. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, μπορεί να συμπληρώνονται ή να τροποποιούνται οι εργασίες για τις οποίες δεν απαιτείται η έκδοση άδειας ή η έγκριση εργασιών δόμησης μικρής κλίμακας.»

Άρθρο 26

Μέτρα πυροπροστασίας – Τροποποίηση του άρθρου 6 του π.δ. 41/2018

1. Στις περιπτώσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε κλειστούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων ανεξαρτήτως επιφάνειας, επιπροσθέτως όσων ορίζονται στο π.δ. 41/2018 (Α' 80) περί πυροπροστασίας για τη χρήση κτιρίου, επιβάλλεται η τοποθέτηση ενός (1) κατ' ελάχιστον πυροσβεστήρα διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), κατασβεστικής ικανότητας 55B τουλάχιστον ανά τρία (3) σημεία επαναφόρτισης Η/Ο.

2. Το τέταρτο εδάφιο της περ. II της παρ. 6.7 του άρθρου 6 του π.δ. 41/2018, αντικαθίσταται και το άρθρο 6 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 6

Δομική πυροπροστασία

6.1. Γενικά

Οι διατάξεις του άρθρου αυτού αποσκοπούν στον περιορισμό των κινδύνων μερικής ή ολικής κατάρρευσης του κτιρίου εξαιτίας πυρκαγιάς, εξάπλωσης της φωτιάς μέσα στο κτίριο, αλλά και μετάδοσης της πυρκαγιάς σε γειτονικά κτίρια ή άλλες κατασκευές. Ειδικότερα ορίζονται:

- ο ελάχιστος δείκτης πυραντίστασης των φερόντων δομικών στοιχείων, των πυροπροστατευμένων οδεύσεων διαφυγής και των πυροδιαμερισμάτων των κτιρίων, ανάλογα με τη χρήση τους και το μέγεθός τους,
- το μέγιστο επιτρεπόμενο εμβαδόν και όγκος, όπως τυχόν ορίζεται στις ειδικές διατάξεις χρήσεων του Κεφαλαίου Β', πυράντοχου διαχωρισμού των κτιρίων ανάλογα με τη χρήση τους και τυχόν επικινδυνότητα των περιεχομένων τους (πυροδιαμερισματοποίηση),
- οι χώροι αυξημένης επικινδυνότητας (επικίνδυνοι χώροι), οι οποίοι πρέπει να αποτελούν ξεχωριστό πυροδιαμέρισμα,

- οι απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά των εσωτερικών τελειωμάτων των χώρων, ανάλογα με τη χρήση τους,
- μέτρα για την προστασία των εσωτερικών και εξωτερικών κατακόρυφων οδεύσεων διαφυγής,
- οι απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά και πυραντίστασης των εξωτερικών δομικών στοιχείων των όψεων των κτιρίων, σε συνάρτηση με τα όμορα κτίρια.

Οι προδιαγραφές πυροπροστασίας των δομικών προϊόντων και δομικών στοιχείων διαχωρίζονται σε δυο βασικές κατηγορίες, ανάλογα με τις εκάστοτε απαιτήσεις:

1. Η συμπεριφορά ως προς την «αντίδραση στη φωτιά» (reaction to fire) αφορά δομικά προϊόντα, όπως εσωτερικά τελειώματα, τα οποία αναμένεται να εκτεθούν άμεσα στη φωτιά, κατά τα αρχικά της στάδια. Στην περίπτωση αυτήν, ο βασικός στόχος πυροπροστασίας είναι ο περιορισμός της εξάπλωσης της φωτιάς και του καπνού, καθώς και η αποτροπή ή καθυστέρηση της εμφάνισης του φαινομένου της καθολικής ανάφλεξης (flashover). Επιπρόσθετα στοιχεία για τον τρόπο ταξινόμησης των δομικών προϊόντων στο σύστημα των Ευρωπαϊκών κλάσεων και τις δοκιμές αντίδρασης στη φωτιά δίνονται στο Παράρτημα Δ'.

2. Η συμπεριφορά ως προς την «πυραντίσταση» (fire resistance) αφορά φέροντα και μη- φέροντα δομικά στοιχεία, καθώς και διαχωριστικά στοιχεία πυροδιαμερισμάτων, τα οποία αναμένεται να εκτεθούν στη φωτιά, κατά το στάδιο της πλήρως ανεπτυγμένης φωτιάς, το οποίο έπεται του φαινομένου της καθολικής ανάφλεξης. Στην περίπτωση αυτήν, ο βασικός στόχος πυροπροστασίας είναι ο περιορισμός της φωτιάς στον χώρο (ή το κτίριο) από το οποίο αυτή ξεκίνησε, καθώς επίσης και η αποτροπή φαινομένων δομικής αστοχίας. Για τις κατηγορίες επιδόσεων αντίστασης στη φωτιά (πυραντίστασης), εφαρμόζεται το σύστημα κατάταξης του παραρτήματος της αριθμ. 2000/367/ΕΚ απόφασης της Επιτροπής της 3ης Μαΐου 2000 «για την εφαρμογή της Οδηγίας 89/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου όσον αφορά την κατάταξη των δομικών προϊόντων των δομικών έργων και μερών τους ανάλογα με τις επιδόσεις αντίστασης στη φωτιά». Επιπρόσθετα στοιχεία για τον τρόπο προσδιορισμού του δείκτη πυραντίστασης των δομικών στοιχείων και τις δοκιμές πυραντίστασης, δίνονται στο Παράρτημα Γ'.

6.2. Απαιτήσεις Δείκτη Πυραντίστασης

Οι απαιτήσεις πυραντίστασης αφορούν τα φέροντα δομικά στοιχεία του κτιρίου για την εξασφάλιση της μη κατάρρευσής του, τις πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής για την ασφαλή εκκένωση των χρηστών του κτιρίου και τα περιβλήματα των πυροδιαμερισμάτων στα οποία υποδιαιρείται το κτίριο, για την ανάσχεση της εξάπλωσης της φωτιάς εντός αυτού (βλ. Παράρτημα Γ').

Ο ελάχιστος δείκτης πυραντίστασης για κάθε χρήση κτιρίου και σε συνάρτηση με το ύψος αυτού, αναγράφεται στον Πίνακα 7.

Πίνακας 7: Απαιτήσεις δείκτη πυραντίστασης ανά χρήση κτιρίου

ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΥΡΑΝΤΙΣΤΑΣΗΣ								
Κατ/ρία	Χρήση	Υποκ/ρία	Ελάχιστος δείκτης πυραντίστασης (λεπτά της ώρας)					
			Υπόγειοι όροφοι		Υπέργειοι όροφοι			
			ύψους > 10 μ. [1]	ύψους ≤ 10 μ. *	έως 2 ορόφ. και ≤ 5 μ. (ανώτατη στάθμη δαπέδου)	από 3 έως 6 οροφ. και ≤ 15 μ. *	από 7 έως 10 οροφ. και ≤ 27 μ. *	> 27 μ.
A	Κατοικία		90	60	30	60	90	120
B	Προσωρινή Διαμονή		90	60	30	60	90	120
Γ	Χώροι Συνάθροισης Κοινού		120	90	60	90	120	180
Δ	Εκπαίδευση		90	60	30	60	90	120
Ε	Υγεία και Κοινωνική Πρόνοια		120	90	60	90	120	180
Z	Σωφρονισμός		120	90	60	90	120	180
Η	Εμπόριο		120	90	60	90	120	180
Θ	Γραφεία		90	60	30	60	90	120
I	Βιομηχανία	Z1	120	90	60	90	120	
	Βιοτεχνία[2]	Z2	180	120	90	120	180	

		Z3	240	180	90	180	240		
		Z1	120	90	90	120	180		
		Z2	240	180	120	180	240		
K	Αποθήκευση**	Z3	240		180	240			
		Λ1, Λ2 ανοικτά	-	-	30	60	90		
Λ	Στάθμευση και πρατήρια υγρών καυσίμων[3]	Λ1, Λ2, Λ3, κλειστά και Λ4	120	90	60	90	120	180	

* Αφορά στη στάθμη δαπέδου του κατώτατου ορόφου για τα υπόγεια, ή του ανώτατου ορόφου για τα υπέργεια τμήματα από τον όροφο εκκένωσης.

** Η κατηγοριοποίηση Z1, Z2 και Z3 αναλύεται στα άρθρα 9 και 10 του Κεφαλαίου Β'.

*** Η κατηγοριοποίηση Λ₁, Λ₂, Λ₃ και Λ₄ αναλύεται στο άρθρο 11 του Κεφαλαίου Β'.

Στην περίπτωση εγκατάστασης αυτόματου συστήματος πυρόσβεσης με νερό (καταιονισμού ύδατος) στο πυροδιαμέρισμα, επιτρέπεται ο δείκτης πυραντίστασης να μειώνεται κατά 60 λεπτά, σε καμία περίπτωση όμως δεν μπορεί να υπολείπεται των 60 λεπτών.

Ο δείκτης πυραντίστασης ενός δομικού στοιχείου καθορίζεται, σύμφωνα με τις δοκιμές πυραντίστασης, κατά το Πρότυπο EN 13501 και αφορά πληθώρα κριτηρίων - επιδόσεων τα οποία απεικονίζονται στο Παράρτημα Γ'. Συνήθως όμως, με τον όρο πυραντίσταση εννοείται η ικανοποίηση των εξής τριών κριτηρίων: της ευστάθειας (R), της ακεραιότητας (E) και της αντίστασης στη δίοδο της θερμότητας (I).

Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα δομικά στοιχεία των κτιρίων, αναλόγως της θέσης που τοποθετούνται σε αυτά, αλλά και της χρήσης του κτιρίου, του μεγέθους αυτού και της εκτιμώμενης επικινδυνότητάς του, δεν υποχρεούνται στην ικανοποίηση και των τριών αυτών κριτηρίων - επιδόσεων, αντίθετα δύναται να πληρούν ένα ή περισσότερα εξ αυτών ή και επιπρόσθετα κάποιο ή κάποια από τα υπόλοιπα κριτήρια.

Τα απαιτούμενα κριτήρια - επιδόσεις πυραντίστασης που πρέπει να τηρούν τα δομικά στοιχεία κατά περίπτωση, καθορίζονται στον Πίνακα 8.

Πίνακας 8: Ελάχιστα απαιτούμενα κριτήρια επιδόσεων δεικτών πυραντίστασης δομικών στοιχείων

Δομικά στοιχεία	Ελάχιστα κριτήρια επιδόσεων
Φέρουσα Τοιχοποιία (εξωτερική και εσωτερική)	REI
Εξωτερική μη φέρουσα τοιχοποιία	EI
Φέροντα κατακόρυφα στοιχεία (υποστυλώματα, τοιχεία, συστήματα πλαισίων κλπ)	R
Πυράντοχες πόρτες, παράθυρα και παραθ/φυλλα	EI
Εξωτερική μη φέρουσα τοιχοποιία, τοίχοι πυροπροστατευμένων οδεύσεων και τοίχοι πυροδιαμερισμάτων	EI
Διαχωριστικά δομικά στοιχεία ορόφων - πυροφραγμοί (Πλάκες και δοκοί)	REI
Τοίχοι κλιμακοστασίων	EI
Φέροντα στοιχεία κλιμακοστασίων	R
Αυτοφερόμενες επικαλύψεις στέγης (πάνελ κλπ)	REI

6.3. Φέροντα δομικά στοιχεία

Ο φέρων οργανισμός των κτιρίων πρέπει, σε περίπτωση πυρκαγιάς, να είναι ικανός να φέρει τα φορτία για τα οποία προορίζεται, για ένα χρονικό διάστημα που καθορίζεται από τον δείκτη πυραντίστασης για κάθε χρήση κτιρίου. Η απαίτηση αυτή, εφαρμόζεται στο σύνολο του φέροντος οργανισμού και στα επί μέρους δομικά στοιχεία που τον απαρτίζουν.

Για τον σχεδιασμό των φερόντων δομικών στοιχείων έναντι πυρκαγιάς, οι μελετητές επιτρέπεται να χρησιμοποιούν τους Ευρωκώδικες (σειρά προτύπων ΕΛΟΤ EN 1990 έως 1999), όπως αυτοί εφαρμόζονται στην Ελλάδα, σε συνδυασμό με τα αντίστοιχα Εθνικά Προσαρτήματα (ΕΛΟΤ EN 199X/NA), λαμβάνοντας υπόψη τους προβλεπόμενους στον παρόντα κανονισμό ελάχιστους απαιτούμενους δείκτες πυραντίστασης (Πίνακας 7), καθώς και άλλες προσήκουσες σχετικές απαιτήσεις. Ο σχεδιασμός θα γίνεται

σύμφωνα με τις υπολογιστικές μεθόδους, που αναφέρονται στους αντίστοιχους Ευρωκώδικες ή με βάση τους σχετικούς Πίνακες των Ευρωκωδίκων, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις χρήσης τους που ορίζονται στους αντίστοιχους Ευρωκώδικες. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, εφόσον απαιτείται και συντρέχουν οι απαραίτητες προϋποθέσεις, μπορεί να γίνεται χρήση προηγμένων μεθόδων και προσομοιωμάτων υπολογισμού και γενικών αρχών πυρομηχανικής.

Για τον προσδιορισμό του απαιτούμενου δείκτη πυραντίστασης κάθε δομικού στοιχείου, ανεξαρτήτως του είδους του υλικού από το οποίο αποτελείται, απαιτούνται να διατίθενται τα προβλεπόμενα, από τα κατά περίπτωση πρότυπα, πιστοποιητικά.

Σε ειδικές περιπτώσεις ή αν δεν διατίθενται τα απαιτούμενα πιστοποιητικά, ο δείκτης πυραντίστασης ή και άλλες ιδιότητες πυροπροστασίας θα προσδιορίζονται με βάση τις ανάλογες πρότυπες δοκιμές εκτελούμενες από διαπιστευμένα για τις συγκεκριμένες δοκιμές Εργαστήρια.

Τα ανωτέρω εφαρμόζονται και για μη φέροντα δομικά στοιχεία και υλικά.

Από την απαίτηση πυραντίστασης για τη φέρουσα κατασκευή, εξαιρούνται αυτοτελή και λειτουργικά ανεξάρτητα μονώροφα κτίρια βοηθητικής χρήσης, στα οποία συντρέχουν σωρευτικά οι εξής προϋποθέσεις:

- δεν έχουν υπόγειο, ούτε πρόβλεψη μελλοντικών ορόφων,
- έχουν μικτό ύψος που δεν υπερβαίνει τα 4,50 μ.,
- έχουν μικτό εμβαδόν που δεν υπερβαίνει τα 100 τ.μ.,
- δεν περιλαμβάνουν επικίνδυνους χώρους, ούτε χώρους υψηλού βαθμού κινδύνου,
- στα κτίρια αυτά οι λοιπές απαιτήσεις δομικής πυροπροστασίας διατηρούνται σε ισχύ.

6.4. Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής

Τα δομικά στοιχεία του περιβλήματος πυροπροστατευμένων οδεύσεων διαφυγής, δηλαδή οι τοίχοι, τα δάπεδα, οι οροφές και τα κουφώματα, καθώς και τυχόν πυροπροστατευμένοι προθάλαμοι, πρέπει να έχουν τον ελάχιστο δείκτη πυραντίστασης, όπως αυτός καθορίζεται για κάθε κατηγορία κτιρίου ανάλογα με τη χρήση του (Πίνακας 7).

Τα πυράντοχα κουφώματα των πυροπροστατευμένων οδεύσεων πρέπει γενικά να είναι αυτοκλειόμενα και ο δείκτης πυραντίστασής τους επιτρέπεται να υπολείπεται του απαιτούμενου για το πυροδιαμέρισμα κατά 30 λεπτά, αλλά όχι μικρότερο των 30 λεπτών.

6.5. Πυροδιαμερισματοποίηση

Ο διαχωρισμός ενός κτιρίου σε πυροδιαμερίσματα, έχει στόχο να περιορίσει την πυρκαγιά μέσα στον χώρο που εκδηλώθηκε και να ανασχέσει την οριζόντια ή/και κατακόρυφη εξάπλωσή της στο υπόλοιπο κτίριο. Για κάθε κατηγορία κτιρίου καθορίζεται ένα μέγιστο όριο εμβαδού (Πίνακας 9) και σε κάποιες

ειδικές χρήσεις και ένας μέγιστος όγκος, πέρα από τα οποία απαιτείται υποδιαίρεση του κτιρίου σε πυροδιαμερίσματα (Σχήμα 15).

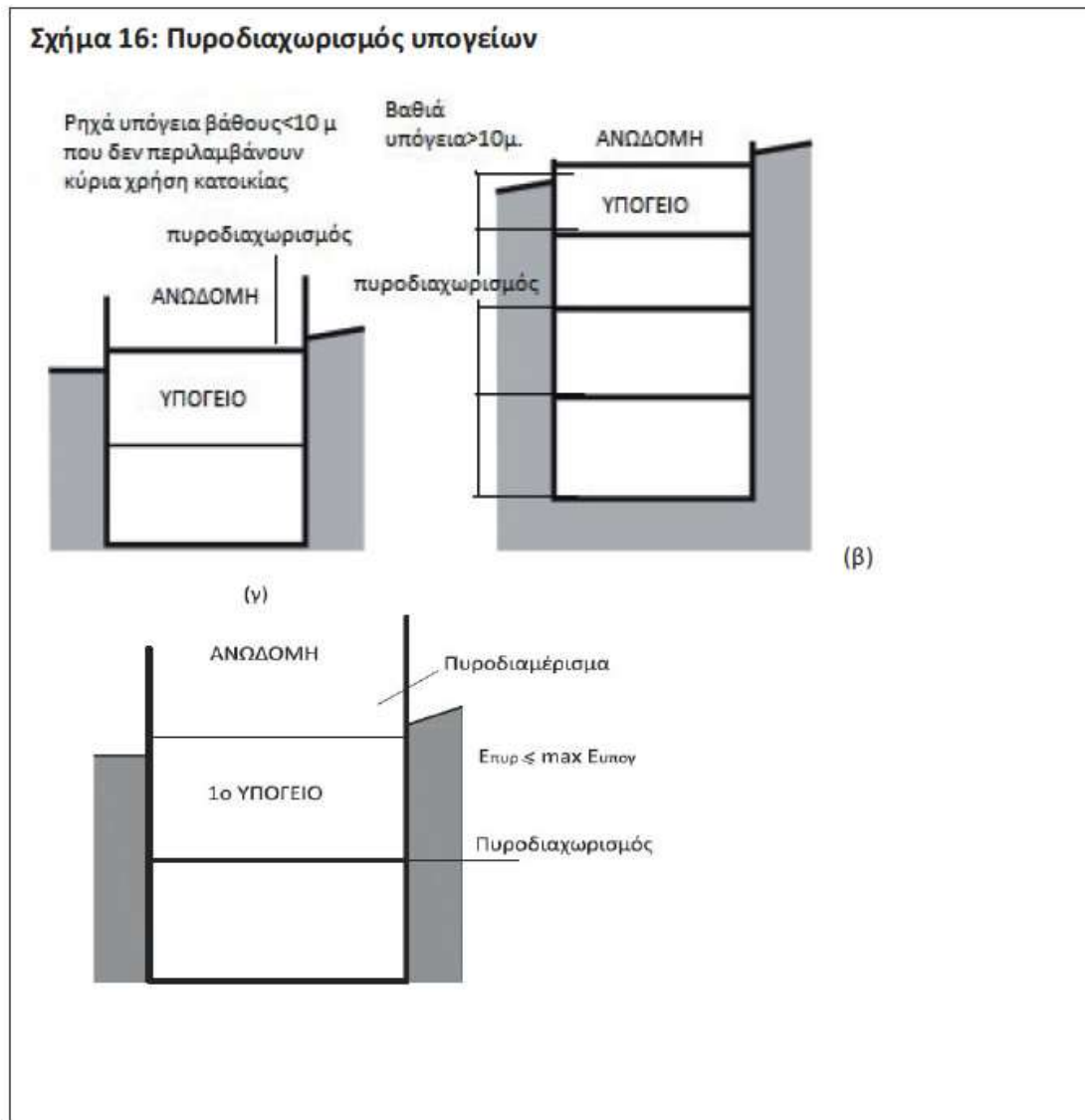


Επικίνδυνοι χώροι πρέπει υποχρεωτικά να αποτελούν πυροδιαμέρισμα, με δείκτη πυραντίστασης τον απαιτούμενο για το υπόλοιπο κτίριο και όχι μικρότερο των 60 λεπτών.

Σε υπόγεια κτιρίων που εκτείνονται σε βάθος μεγαλύτερου των 10 μ. υπό τη στάθμη του εδάφους, κάθε υπόγειος όροφος πρέπει να αποτελεί ξεχωριστό πυροδιαμέρισμα και να διαχωρίζεται πυράντοχα από τους υπόλοιπους υπόγειους ορόφους.

Στις λοιπές περιπτώσεις υπογείων χώρων κτιρίων που δεν εκτείνονται σε βάθος μεγαλύτερο των 10 μ. δεν απαιτείται πυράντοχος διαχωρισμός μεταξύ των υπόγειων ορόφων παρά μόνον πυράντοχος διαχωρισμός μεταξύ της οροφής του α' υπογείου με την ανωδομή (Σχήμα 16). Κατ' εξαίρεση, στα κτίρια όλων των χρήσεων πλην των κατηγοριών Ε μόνο για την υποκατηγορία Ε3, Ζ, Η μόνο για καταστήματα υψηλού βαθμού κινδύνου, Ι μόνο για την υποκατηγορία Ζ3, Κ και Λ, επιτρέπεται ο μη πυράντοχος διαχωρισμός του πρώτου υπογείου από την ανωδομή, εφ' όσον συνδέεται λειτουργικά με τη χρήση αυτής και το συνολικό εμβαδόν του πυροδιαμερίσματος που δημιουργείται δεν υπερβαίνει το μέγιστο

επιτρεπόμενο εμβαδόν πυροδιαμερίσματος υπογείου για την εκάστοτε χρήση, όπως ορίζεται στον πίνακα 9 του παρόντος άρθρου (Σχήμα 16 γ).



Τα δομικά στοιχεία του περιβλήματος ενός πυροδιαμερίσματος, δηλαδή οι τοίχοι, το δάπεδο, η οροφή και τα κουφώματα πρέπει να έχουν τον ελάχιστο δείκτη πυραντίστασης που καθορίζεται για κάθε κατηγορία κτιρίου ανάλογα με τη χρήση του (Πίνακας 7).

Όλα τα κουφώματα (εκτός των εξωτερικών) σε τοίχους πυροδιαμερισμάτων πρέπει να είναι πυράντοχα, με δείκτη πυραντίστασης τον απαιτούμενο για τον αντίστοιχο τοίχο μειούμενο κατά 30 λεπτά, αλλά όχι μικρότερο των 30 λεπτών.

Σε ορισμένες χρήσεις κτιρίων, είναι δυνατόν κατά την πυροδιαμερισματοποίησή τους, αντί σταθερών δομικών στοιχείων να γίνεται χρήση πυράντοχων ρολών ή πυροκουρτίνων ισοδύναμης ακεραιότητας και

θερμομονωτικής ικανότητας, σύμφωνα με τις κατά περίπτωση προϋποθέσεις των ειδικών διατάξεων του Κεφαλαίου Β. Σε κάθε περίπτωση τα πυράντοχα ρολά δεν επιτρέπεται να υποκαθιστούν τοίχους υπόγειων πυροδιαμερισμάτων και επικίνδυνων χώρων.

Τα μηχανοστάσια ανελκυστήρων τοποθετούνται κατά προτίμηση (ιδιαίτερα σε πολυόροφα κτίρια) στην κορυφή των φρεατίων και πρέπει να έχουν περίβλημα με δομικά στοιχεία δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον 60 λεπτών.

Σε κτίρια πολλαπλών χρήσεων με εμπλεκόμενες χρήσεις λαμβάνεται ο κατά περίπτωση δυσμενέστερος δείκτης πυραντίστασης του Πίνακα 7.

Σε κτίρια με συμπληρωματικές χρήσεις, που δεν έχουν πληρότητα λαμβάνεται ο δείκτης πυραντίστασης της κυριαρχούσας χρήσης σύμφωνα με τον Πίνακα 7. Στην περίπτωση που οι συμπληρωματικές χρήσεις έχουν πληρότητα, κάθε χρήση ακολουθεί τον αντίστοιχο για τη χρήση της δείκτη πυραντίστασης, ενώ τα φέροντα δομικά στοιχεία και οι πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής πληρούν το δείκτη πυραντίστασης της δυσμενέστερης χρήσης, με δεδομένο ότι σε κάθε περίπτωση ο δείκτης δεν μπορεί να μειώνεται προς τον όροφο εκκένωσης του κτιρίου.

Σε κτίρια πολλαπλών χρήσεων με διαχωρισμένες χρήσεις:

- τα δομικά στοιχεία του περιβλήματος κάθε πυροδιαχωρισμένης χρήσης πληρούν τις απαιτήσεις του πίνακα 7 της κάθε χρήσης,
- τα φέροντα δομικά στοιχεία και οι πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής πληρούν το δείκτη πυραντίστασης της δυσμενέστερης χρήσης, με δεδομένο ότι σε κάθε περίπτωση ο δείκτης δεν μπορεί να μειώνεται προς τον όροφο εκκένωσης του κτιρίου,
- τα δομικά στοιχεία στα κοινά τους όρια (κάθετα ή και οριζόντια) πρέπει να πληρούν το δείκτη πυραντίστασης του Πίνακα 10 που προκύπτει από τον συνδυασμό των χρήσεων που διαχωρίζονται.

Σε κάθε περίπτωση, κάθε αυτοτελής κατοικία πρέπει να διαχωρίζεται πυράντοχα από τις όμορες ιδιοκτησίες ή χρήσεις.

Επιπρόσθετα σε όλα τα κτίρια πλην των κατηγοριών E1 και E3 της χρήσης Υγείας και Κοινωνικής Πρόνοιας, καθώς και των κτιρίων της κατηγορίας Αποθήκευσης, όπου υφίστανται στεγασμένα αίθρια επιτρέπεται η απαιτούμενη πυροδιαμερισματοποίηση των χώρων που γειτνιάζουν με το αίθριο, αντί σταθερών δομικών στοιχείων να γίνεται χρήση πυράντοχων ρολών ή πυροκουρτίνων ισοδύναμης ακεραιότητας και θερμομονωτικής ικανότητας διασυνδεδεμένων με το σύστημα πυρανίχνευσης που κλείνουν σε χρόνο μικρότερο του 1 min. Τα εν λόγω στοιχεία δεν πρέπει να επηρεάζουν τον σχεδιασμό των οδεύσεων διαφυγής και πρέπει επιπροσθέτως να διαθέτουν εφεδρική πηγή ισχύος.

Πίνακας 9: Μέγιστο εμβαδόν πυροδιαμερισμάτων

ΜΕΓΙΣΤΟ ΕΜΒΑΔΟΝ ΠΥΡΟΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ						
Κατ/ρία	Χρήση		Μέγιστο εμβαδόν πυροδιαμερισμάτων (τ.μ.)			
			Υπόγεια	Μονώροφο κτίριο	Πολυόροφο κτίριο	Προσαύξηση λόγω εγκατάστασης αυτόματου συστήματος πυρόσβεσης με νερό (καταιονισμού ύδατος)
A	Κατοικία		500	χωρίς απαίτηση	1000	2
B	Προσωρινή Διαμονή		500	2000	1000	2
Γ	Χώροι Συνάθροισης Κοινού	Γενικά	500	4000	2000	2
		Αεροδρόμια	500	4000		
		Χώροι αγωνιστικοί και θεατών σε Αθλητικές Εγκαταστάσεις	500	10000		
Δ	Εκπαίδευση		500	2000	1000	2
Ε	Υγεία		500	2000	1000	2
	Κοινωνική Πρόνοια		500	2000	1000	2
Z	Σωφρονισμός		500	1500	750	2
Η	Εμπόριο	Γενικά	500	2000	1000	2
		Αίθρια εμπορικών κέντρων	500	4000	2000	2

Θ	Γραφεία		500	2000	1000	2
Ι	Βιομηχανία Βιοτεχνία	-				
		Z1	1000	10000	3000	2
		Z2	1000	5000	2000	2
Κ	Αποθήκευση	Z3	1000	4000	1500	2
		Z1	1000	5000	2000	2
		Z2	750	4000	1500	2
Λ	Στάθμευση - Πλυντήρια αυτοκινήτων	Z3	500	3000	1000	2
			500	2000	1000	2

Πίνακας 10: Απαιτούμενος δείκτης πυραντίστασης μεταξύ διαφορετικών χρήσεων

Ελάχιστοι δείκτες πυραντίστασης (min) διαχωριστικών δομικών στοιχείων περίπτωση διαχωρισμένων χρήσεων

ΧΡΗΣΗ	ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ	ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΔΙΑΜΟΝΗ	ΧΩΡΟΙ ΚΟΙΝΟΥ ΣΥΝΑΘΡΟΙΣΗΣ	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ	ΣΩΦΡΟΝΙΣΜΟΣ	ΕΜΠΟΡΙΟ	ΓΡΑΦΕΙΑ	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ (Z1-Z2)	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ(Z3)	ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ (Z1-Z2)	ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ (Z3)	ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ
ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ	-	60	120	90	120	120	120	90	120	180	120	180	120
ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΔΙΑΜΟΝΗ		-	120	120	120	120	120	90	120	180	120	180	120

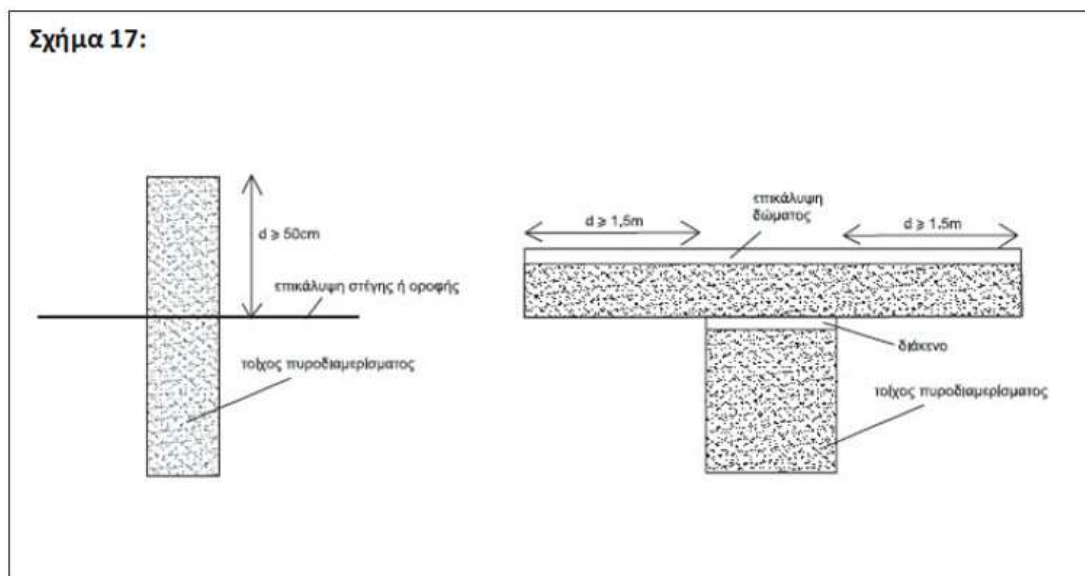
ΧΩΡΟΙ ΣΥΝΑΘΡΟΙΣΗΣ ΚΟΙΝΟΥ			-	120	120	120	120	60	120	180	120	180	120
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ				-	120	120	120	90	180	180	180	180	120
ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ					-	120	120	60	120	120	120	120	120
ΣΩΦΡΟΝΙΣΜΟΣ						-	120	120	120	120	120	120	120
ΕΜΠΟΡΙΟ							-	90	120	180	120	180	120
ΓΡΑΦΕΙΑ								-	120	180	120	180	120
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ (Z1-Z2)									-	90	60	90	90
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ (Z3)										-	90	60	90
ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ (Z1-Z2)											-	90	90
ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ (Z3)												-	90
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ													-

1. Στην περίπτωση εγκατάστασης αυτόματου συστήματος καταιονισμού ύδατος σε όλο το κτίριο οι ανωτέρω τιμές μειώνονται κατά 60min με ελάχιστο τα 60min.
2. Εφαρμόζονται οι δείκτες του πίνακα 7 στην περίπτωση που για κάποιες χρήσεις οι τιμές είναι μεγαλύτερες από τις ανωτέρω οριζόμενες.

6.1. Μετάδοση φωτιάς εντός του κτιρίου

6.6.1. Γενικές απαιτήσεις

Για τον περιορισμό της εξάπλωσης της φωτιάς από κάποιο πυροδιαμέρισμα προς άλλο, οι τοίχοι των πυροδιαμερισμάτων πρέπει να επεκτείνονται καθ' ύψος, δια μέσου των κενών οροφής - στέγης ή οικοδομικού διακένου, πάνω από την επικάλυψη της στέγης τουλάχιστον κατά 0,50 του μ. (Σχήμα 17). Σε περίπτωση δώματος, όπου δεν είναι δυνατή αυτή η προεξοχή, πρέπει να προβλέπεται από τη μία και την άλλη μεριά του τοίχου, σε απόσταση τουλάχιστον 1,50 μ., κατάλληλη προστασία επικάλυψης από άκαυστα υλικά.



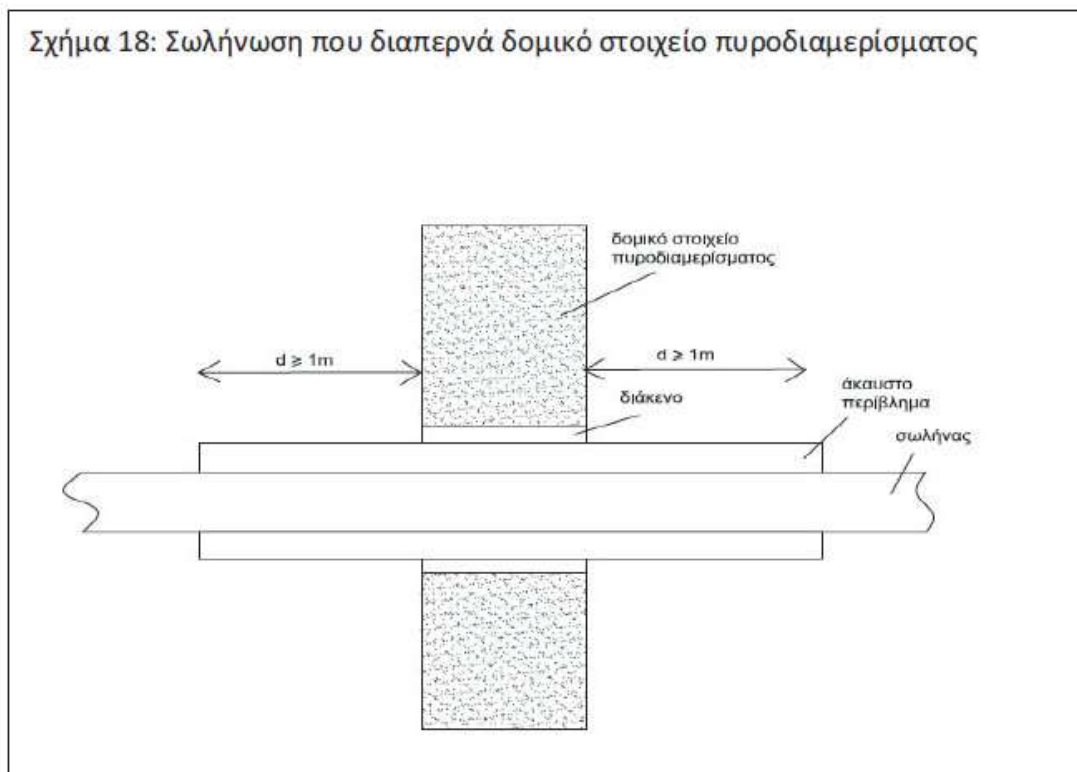
Ανοίγματα πατωμάτων που δημιουργούνται αναγκαστικά μεταξύ των ορόφων, από το πέρασμα σκάλας, ράμπας, ανελκυστήρα, φωταγωγού, αεραγωγού κ.λπ. πρέπει να περικλείονται από κατακόρυφα πυροπροστατευμένα φρέατα, με τα ανάλογα πυράντοχα κουφώματα. Εξαιρούνται από την ανωτέρω απαίτηση ανοίγματα που βρίσκονται εντός των ορίων του ίδιου πυροδιαμερίσματος, ανεξάρτητα αν αυτό επεκτείνεται σε δύο ή περισσότερους ορόφους.

Σωληνώσεις και καλώδια επιτρέπεται να διαπερνούν το κέλυφος του πυροδιαμερίσματος ή των πυροπροστατευμένων φρεάτων, εφόσον η εσωτερική διάμετρος τους δεν υπερβαίνει τα 40 χιλιοστά. Αν είναι κατασκευασμένοι από άκαυστα υλικά, με σημείο τήξης πάνω από 800°C, επιτρέπεται η διέλευσή τους και για εσωτερικές διαμέτρους μέχρι 160 χιλ.. Σωληνώσεις από διάφορα υλικά (μόλυβδος, PVC, αλουμίνιο κ.λπ.) με εσωτερική διάμετρο μέχρι 160 χιλ. επιτρέπεται να διαπερνούν δομικά στοιχεία πυροδιαμερίσματος εφόσον, σε μήκος τουλάχιστον ενός μέτρου και από τις δύο πλευρές, περιβάλλονται από άκαυστο περίβλημα. Το διάκενο που δημιουργείται μεταξύ σωλήνα και δομικού στοιχείου πρέπει να είναι όσο το δυνατό μικρότερο και να φράζεται με κατάλληλο πυροφραγμό (Σχήμα 18).

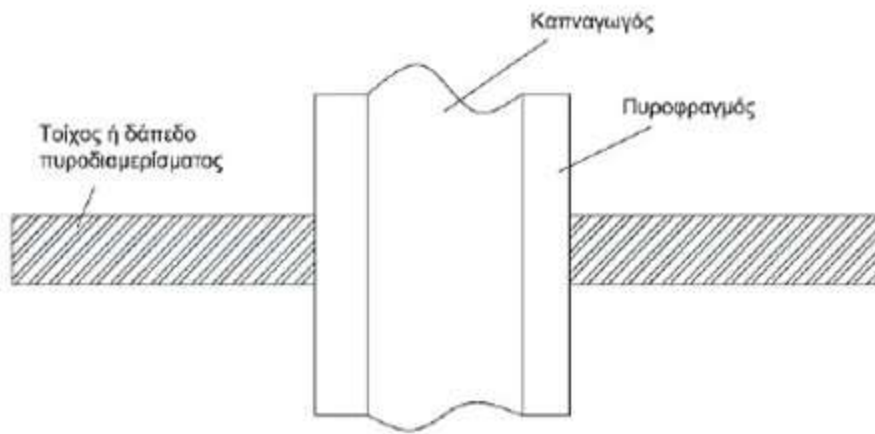
Καπνοδόχοι ή καπναγωγοί ή αεραγωγοί που διαπερνούν στοιχεία πυροδιαμερίσματος (Σχήμα 19) ή αποτελούν τμήμα τοίχου πυροδιαμερίσματος (Σχήμα 20) περιβάλλονται με κατάλληλους πυροφραγμούς, ή σε μήκος 1 μ. από τη μια και την άλλη πλευρά στην πρώτη περίπτωση, ή σε όλο το ύψος στη δεύτερη περίπτωση. Ισχύουν τα αντίστοιχα Ευρωπαϊκά πρότυπα για πυροφραγμούς, αγωγούς κ.λπ..

Τα συστήματα κεντρικού κλιματισμού εκτός των απαιτήσεων πυροπροστασίας που επιβάλλουν οι Κανονισμοί και οι προδιαγραφές τους, θα πρέπει να διαθέτουν κατάλληλους πυροφραγμούς (dampers), όταν διαπερνούν δομικά στοιχεία περιβλήματος πυροδιαμερισμάτων, και κατάλληλους αυτοματισμούς που να εμποδίζουν την αντίστροφη πορεία του καπνικού μίγματος προς τον χώρο της πυρκαγιάς (Σχήμα 21).

Σωληνώσεις που μεταφέρουν υγρά ή αέρια αναφλέξιμα απαγορεύεται να περνούν μέσα από πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής, εκτός αν προστατεύονται από πυράντοχα υλικά ή είναι εγκιβωτισμένες σε ειδικά πυράντοχα φρεάτια με δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον ίσο με αυτόν της πυροπροστατευμένης όδευσης.



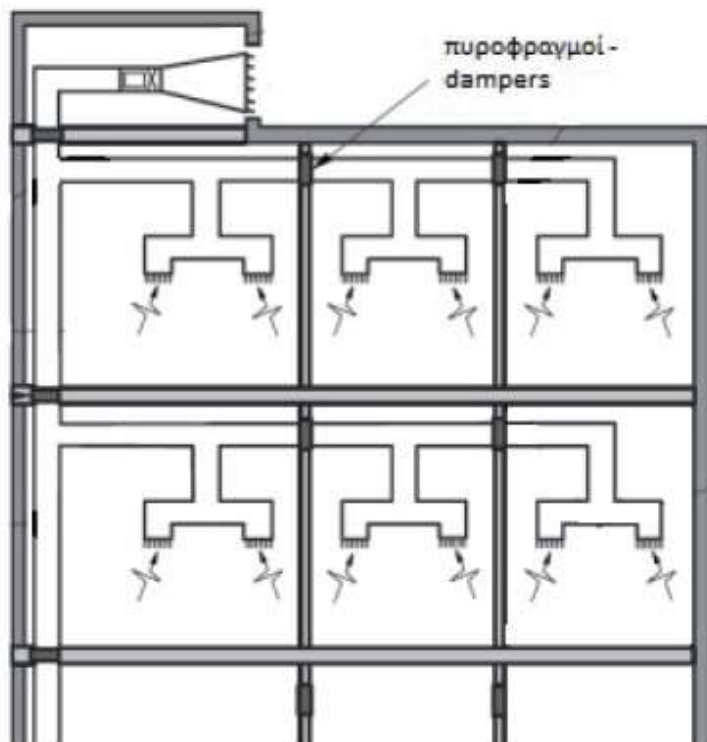
Σχήμα 19:



Σχήμα 20:



Σχήμα 21: Τυπική διάταξη πυράντοχων διαφραγμάτων (damper)



6.6.2. Απαιτήσεις για εσωτερικά κλιμακοστάσια

Όλα τα εσωτερικά κλιμακοστάσια που αποτελούν πυροπροστατευμένη όδευση διαφυγής πρέπει να είναι μόνιμης κατασκευής και να περιβάλλονται από δομικά στοιχεία με δείκτη πυραντίστασης ως εξής:

- α) όταν η πυροπροστατευμένη όδευση εξυπηρετεί 4 ή λιγότερους ορόφους, τουλάχιστον 60 λεπτών,
- β) όταν η πυροπροστατευμένη όδευση εξυπηρετεί περισσότερους από 4 ορόφους, τουλάχιστον 120 λεπτών.

Σε κτίρια με 4 ή περισσότερους ορόφους τα σκαλοπάτια και τα πλατύσκαλα υποχρεωτικά πρέπει να κατασκευάζονται από άκαυστα υλικά (A1FL ή A2 – s1).

Για κτίρια με περισσότερους από έξι (6) ορόφους και πληθυσμό πάνω από 50 άτομα ανά όροφο απαιτείται ειδικός προθάλαμος (lobby) σε κάθε όροφο, με δύο πυράντοχες και καπνοστεγείς πόρτες, επίδοσης Sm σύμφωνα με το EN13501-2, στην είσοδο του κλιμακοστασίου, έτσι ώστε να προστατεύεται

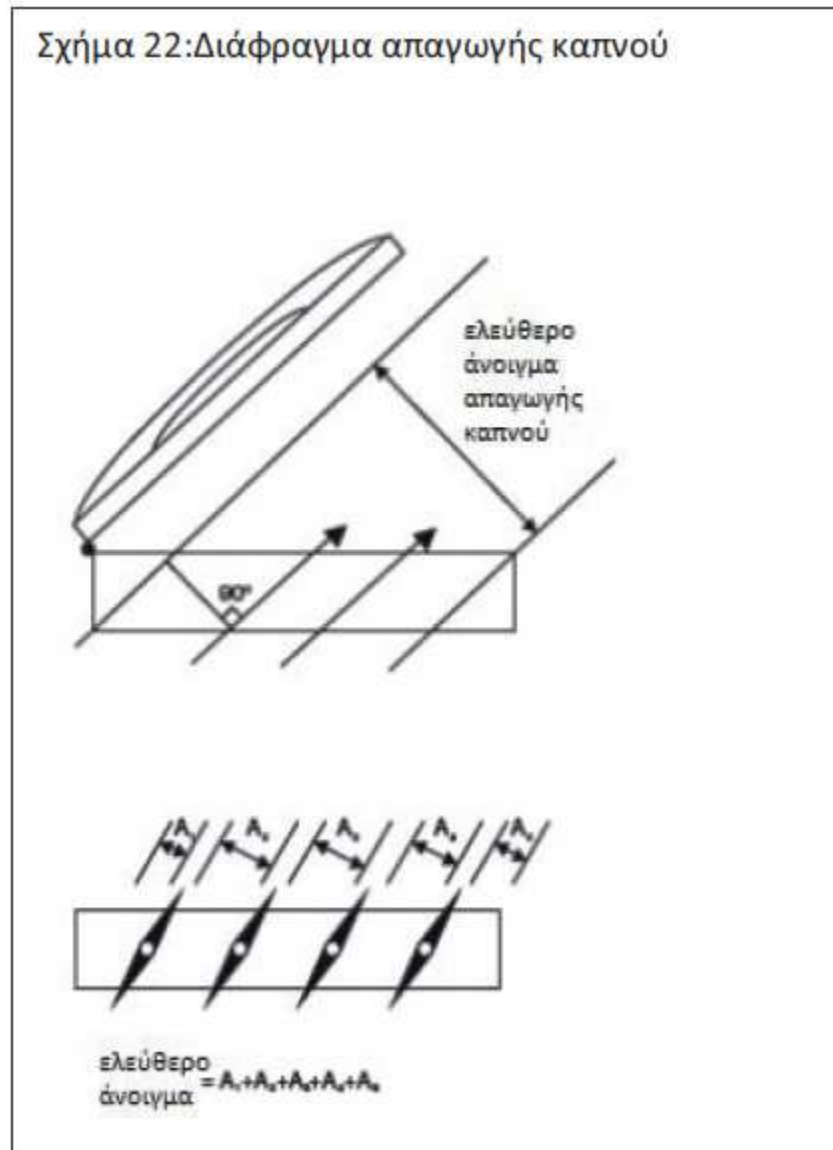
από την είσοδο καπνού. Τα δομικά στοιχεία του περιβλήματος αυτού του προθαλάμου πρέπει να έχουν τον απαιτούμενο δείκτη πυραντίστασης για το κλιμακοστάσιο ενώ η πόρτα που οδηγεί από τον προθάλαμο προς το κλιμακοστάσιο πρέπει να έχει δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον 30 λεπτών. Η απαίτηση κατασκευής πυροπροστατευμένου προθαλάμου ανά κατηγορία χρήσης κτιρίου επιπρόσθετα της ανωτέρω γενικής απαίτησης απεικονίζεται στον Πίνακα 11.

Σε κάθε κτίριο με έξι ή περισσότερους υπέργειους ορόφους προσμετρουμένου του ισογείου και εφόσον απαιτείται η εγκατάσταση αυτόματου συστήματος πυρανίχνευσης, επιβάλλεται η εγκατάσταση ενός ή περισσότερων διαφραγμάτων απαγωγής καπνού (Σχήμα 22) τοποθετημένων υπέρ του δαπέδου του υψηλότερου ορόφου κλιμακοστασίου στο τοίχωμα - σε κατά το δυνατόν μεγαλύτερο ύψος ή την οροφή του ορόφου απόληξης, με απευθείας εκβολή στο ύπαιθρο. Κάθε τέτοιο διάφραγμα πρέπει να έχει ελάχιστη ελεύθερη επιφάνεια 1,5 τ.μ. και να ενεργοποιείται αυτόματα από το σύστημα της πυρανίχνευσης.

Πίνακας 11: Απαίτηση κατασκευής πυροπροστατευμένου θαλάμου

ΓΕΝΙΚΗ ΑΠΑΙΤΗΣΗ		
Κτίρια με περισσότερους από 6 ορόφους και πληθυσμό πάνω από 50 άτομα ανά όροφο		
ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ		
	ΧΡΗΣΗ ΚΤΙΡΙΟΥ	Υποχρέωση κατασκευής πυροπροστατευμένου προθαλάμου (lobby) με 2 πυράντοχες πόρτες
B	Προσωρινή διαμονή	Ξενοδοχεία > 2 ορόφων και συνολικό αριθμό κλινών >100
E	Υγεία και κοινωνική πρόνοια	Κάθε υπόγειος όροφος του κτιρίου
H	Εμπόριο	κτίρια >3 ορόφων
Θ	Γραφεία	Κτίρια >6 υπέργειων ορόφων ανεξαρτήτως πληθυσμού
I	Βιομηχανία- βιοτεχνία	Κτίρια Z3
		Κτίρια >3 ορόφων
K	Αποθήκευση	Κτίρια Z3

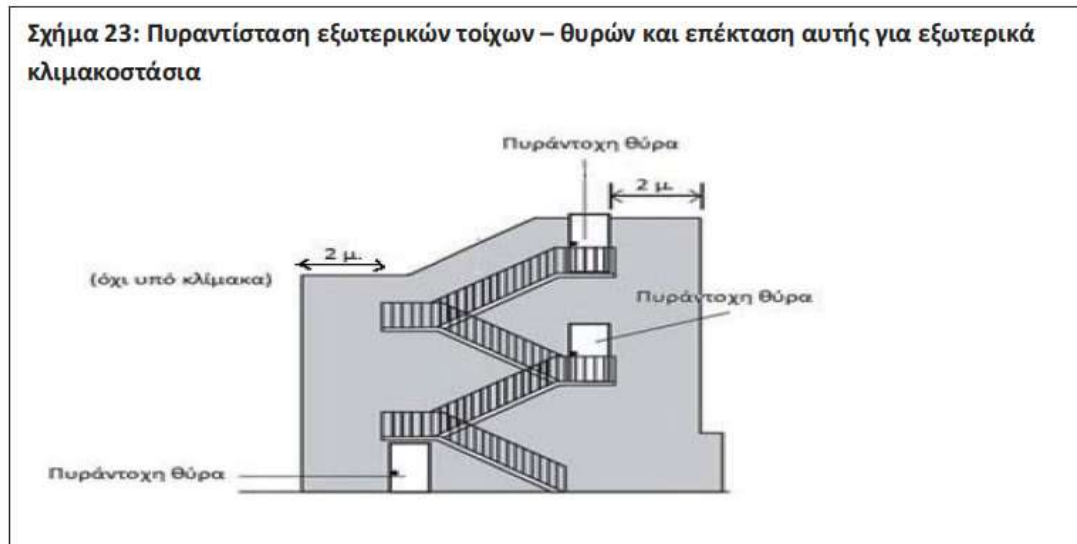
		Κτίρια >3 ορόφων
Λ	Στάθμευση - Πρατήρια υγρών	Κτίρια με >1 υπόγειους ορόφους
	καυσίμων	Κτίρια με >2 υπέργειους ορόφους



6.6.3. Απαιτήσεις για εξωτερικά κλιμακοστάσια

Εξωτερικό κλιμακοστάσιο μόνιμης κατασκευής μπορεί να αποτελεί πυροπροστατευμένη όδευση διαφυγής εφόσον διαχωρίζεται από το κτίριο με δομικά στοιχεία με δείκτη πυραντίστασης τον απαιτούμενο για την πυροπροστατευμένη όδευση διαφυγής του κτιρίου. Τα σκαλοπάτια και τα

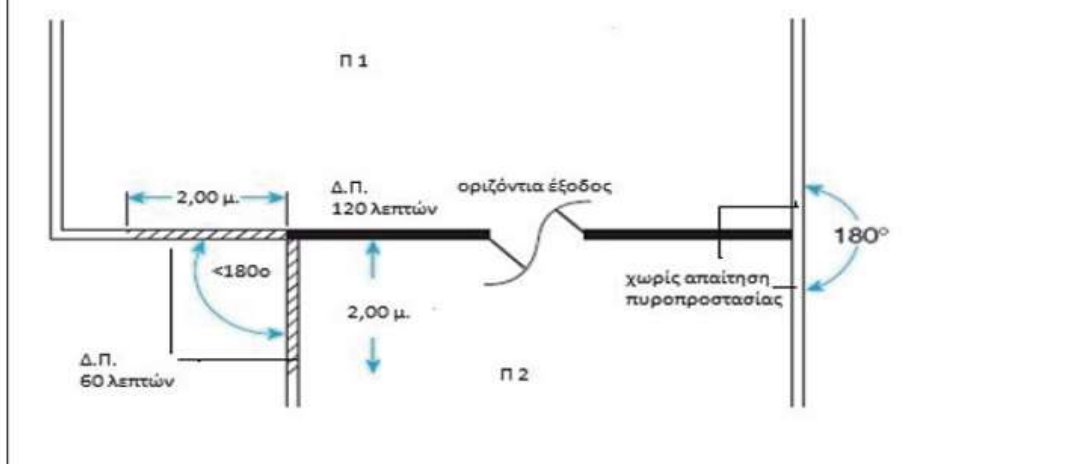
πλατύσκαλα του εξωτερικού κλιμακοστασίου πρέπει να κατασκευάζονται από άκαυστα υλικά (A1FL ή A2FL – s1). Η πυραντίσταση των εξωτερικών τοίχων πρέπει να επεκτείνεται εκατέρωθεν του κλιμακοστασίου κατά τουλάχιστον 2 μ. (Σχήμα 23).



6.6.4. Απαιτήσεις για τοίχους με οριζόντιες εξόδους

Στην περίπτωση πυροδιαμερισμάτων που επικοινωνούν με οριζόντια έξοδο, ο δείκτης πυραντίστασης του διαχωριστικού τοίχου επί του οποίου βρίσκεται η οριζόντια έξοδος πρέπει να είναι τουλάχιστον 120 λεπτών χωρίς δυνατότητα μείωσης λόγω εγκατάστασης αυτόματου συστήματος πυρόσβεσης με νερό (καταιονισμού ύδατος). Επιπρόσθετα, εφ' όσον υπάρχουν τοίχοι στο όριο των πυροδιαμερισμάτων που σχηματίζουν γωνία μικρότερη των 180°, θα πρέπει σε μήκος τουλάχιστον δύο μέτρων από τον κοινό τοίχο όπου βρίσκεται η οριζόντια έξοδος, να εξασφαλίζουν δείκτη πυραντίστασης 60 λεπτών (Σχήμα 24).

Σχήμα 24: Επέκταση πυραντίστασης τοίχων πυροδιαμερισμάτων που επικοινωνούν με οριζόντια έξοδο



6.6.5. Απαιτήσεις για ανελκυστήρες

Το περίβλημα των φρεατίων των ανελκυστήρων πρέπει να έχει δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον 60 λεπτών, εκτός εάν αυτοί περιέχονται σε ένα πυροπροστατευμένο κλιμακοστάσιο. Στην κορυφή του φρεατίου πρέπει να προβλέπεται άνοιγμα απαγωγής καπνού εμβαδού τουλάχιστον 0,10 τ.μ..

6.6.6. Απαιτήσεις για εξωτερικές οδεύσεις διαφυγής

Οι εξωτερικές οριζόντιες και κατακόρυφες οδεύσεις διαφυγής θεωρούνται ως πυροπροστατευμένες, εφόσον είναι μόνιμης πυράντοχης κατασκευής χωρίς να περιλαμβάνουν καυστά υλικά και διαχωρίζονται από το κτίριο με δομικά στοιχεία με δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον ίσο με τον καθορισμένο στον Πίνακα 7.

6.6.7. Απαιτήσεις για ράμπες.

Για τις ράμπες εσωτερικές ή εξωτερικές ισχύουν οι ίδιες διατάξεις που αναφέρονται στα κλιμακοστάσια. Οι ράμπες πρέπει να διαμορφώνονται (κλίση, πλατύσκαλα κ.λπ.) σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες κτιριοδομικές απαιτήσεις.

6.6.8. Απαιτήσεις απαγωγής καυσαερίων-θερμότητας.

Επιβάλλεται η εγκατάσταση συστήματος απαγωγής καυσαερίων-θερμότητας σύμφωνα με τις κατά περίπτωση απαιτήσεις του EN-12101, στις εξής περιπτώσεις:

- α. Υπόγεια τμήματα κτιρίων εμβαδού άνω των 200 τ.μ..
- β. Κτίρια ύψους άνω των 23 μ..
- γ. Στεγασμένα αίθρια άνω των 2 ορόφων προσμετρουμένων των υπογείων ή ισογείων.
- δ. Επικίνδυνοι χώροι κατηγορίας Β (βλ. 6.7).

Ειδικά για τους υπόγειους χώρους, ο εξαερισμός πρέπει να είναι κατά προτίμηση φυσικός αλλά όταν υπάρχει αντικειμενική αδυναμία τοποθέτησης των εξαεριστήρων εκτός του κτιρίου, τότε αυτοί, τοποθετούνται εσωτερικά στην περίμετρο του υπογείου με κατάλληλη κατασκευαστική διευθέτηση.

Απαλλάσσονται από την υποχρέωση της ανωτέρω περ. α, υπόγεια μονοκατοικιών, καθώς και υπόγεια τμήματα που διαθέτουν εξωτερικές πόρτες ή/και παράθυρα εμβαδού τουλάχιστον 2,5% του εμβαδού του τμήματος που εξυπηρετούν εφόσον επικοινωνούν απευθείας με τον περιβάλλοντα χώρο.

Ειδικά για τους υπόγειους χώρους της περ. α ισχύουν επιπροσθέτως οι εξής απαιτήσεις:

I. Φυσικός εξαερισμός

Ο εξαερισμός πρέπει κατά προτίμηση να είναι φυσικός. Το απαιτούμενο ελάχιστο εμβαδόν των ανοιγμάτων εξαερισμού να είναι 2,5% του εμβαδού του υπόγειου τμήματος που εξυπηρετούν.

Τα ανοίγματα εξαερισμού τοποθετούνται κατά ομοιόμορφο τρόπο σε υψηλά σημεία του χώρου.

Κάθε επικίνδυνος χώρος κατηγορίας Β πρέπει να διαθέτει ξεχωριστό άνοιγμα.

Ομοίως στις περιπτώσεις διαχωρισμού υπόγειων χώρων, κάθε τμήμα πρέπει να διαθέτει ξεχωριστό άνοιγμα, ήτοι να μην απαιτείται το άνοιγμα εσωτερικών (ενδιάμεσων) ανοιγμάτων κουφωμάτων όπως θυρών ή/και παραθύρων.

Δεν επιτρέπεται η θέση των ανοιγμάτων εξαερισμού να παρεμποδίζει κάθε όδευση διαφυγής και κάθε τελική έξοδο.

Κάθε τέτοιο άνοιγμα πρέπει να εκβάλει πλησίον της στάθμης του εδάφους.

Πρέπει να λαμβάνονται επιπρόσθετα προστατευτικά μέτρα όπως αποφυγής φραγής των ανοιγμάτων με χρήση άκαυστων πλεγμάτων και κατάλληλων ενδείξεων.

II. Μηχανικός εξαερισμός

Εναλλακτικά αντί του συστήματος φυσικού εξαερισμού επιτρέπεται η εγκατάσταση συστήματος μηχανικού εξαερισμού, που ενεργοποιείται από το σύστημα πυρανίχνευσης ή καταιονισμού ύδατος, το οποίο πρέπει να παρέχει ανανέωση αέρα 10 φορές ανά ώρα και να είναι ικανό να συγκρατήσει τη θερμοκρασία των καυσαερίων κάτω από τους 300ο για τουλάχιστον για μία ώρα.

III. Καπναγωγοί

Στις περιπτώσεις χρήσης καπναγωγών η πυραντίσταση του περιβλήματος αυτών δεν πρέπει να υπολείπεται εκείνης των τμημάτων που διαπερνούν.

Σε στεγασμένα αίθρια ύψους έως 18 μ. επιβάλλεται η εγκατάσταση συστήματος φυσικού αερισμού στην οροφή. Η συνολική επιφάνεια των ανοιγμάτων εξαερισμού πρέπει να είναι τουλάχιστον ίση με το 10% της μέγιστης επιφάνειας κάτοψης του αιθρίου.

Επιπροσθέτως σε όλα τα στεγασμένα αίθρια επιβάλλεται η εγκατάσταση συστήματος μηχανικού εξαερισμού προκειμένου να διασφαλίζονται τουλάχιστον 5 εναλλαγές αέρα του συνολικού όγκου ανά ώρα.

6.7. Επικίνδυνοι χώροι

Οι επικίνδυνοι χώροι πρέπει να αποτελούν αυτοτελές πυροδιαμέρισμα με πυράντοχο περίβλημα με δείκτη πυραντίστασης ίσο με τον απαιτούμενο για τα πυροδιαμερίσματα του κτιρίου και όχι μικρότερο των 60 λεπτών και δεν πρέπει να τοποθετούνται κάτω από ή σε άμεση γειτνίαση με τις τελικές εξόδους των κτιρίων.

Στην περίπτωση επικίνδυνων χώρων θα πρέπει να υπάρχει ειδική μέριμνα για την αποφυγή διάδοσης του καπνικού μίγματος (κατάλληλος εξαερισμός, αυτοκλειόμενες πόρτες, φραγή αρμών κ.ά.).

Οι επικίνδυνοι χώροι διακρίνονται στις ακόλουθες δύο κατηγορίες από τις οποίες προκύπτουν τα απαιτούμενα μέσα ενεργητικής πυροπροστασίας τους.

I. Κατηγορία Α.

- Γενικές Αποθήκες.
- Κεντρικές Λινοθήκες.
- Ψυχοστάσια, Αντλιοστάσια, Μηχανοστάσια.
- Χώροι Καυστήρων Θέρμανσης και/ή λεβήτων με θερμική ισχύ 50 kW.
- Χώροι, που λόγω της φύσης των περιεχομένων τους παρουσιάζουν επικινδυνότητα και έχουν πυκνότητα πυροθερμικό φορτίο μικρότερη ή ίση των 2000 MJ/m².

II. Κατηγορία Β.

- Χώροι Καυστήρων Θέρμανσης και λεβήτων θερμικής ισχύος >50 kW.
- Χώροι Συλλογής Απορριμμάτων ή/και Αποτεφρωτηρίων.
- Χώροι υγραερίων και φυσικού αερίου όπως αναφέρονται στους οικείους κανονισμούς.
- Χώροι Μετασχηματιστών (Μ/Τ και Υ/Τ), Η/Ζ, ηλεκτροστάσια.
- Αποθήκες εύφλεκτων υλικών και αντικειμένων γενικά.
- Χώροι, που λόγω της φύσης των περιεχομένων τους παρουσιάζουν επικινδυνότητα και έχουν πυκνότητα πυροθερμικού φορτίου μεγαλύτερη των 2000 MJ/m².

Στον Πίνακα 12 απεικονίζονται τυχόν πρόσθετοι επικίνδυνοι χώροι ειδικών χρήσεων κτιρίων, καθώς και η κατάταξή τους στην κατηγορία Α ή Β.

Σε κάθε περίπτωση, εφ' όσον κατά τον σχεδιασμό του κτιρίου διαπιστωθεί από τον αρμόδιο μελετητή μηχανικό ότι μεμονωμένοι χώροι, οι οποίοι δεν αναγράφονται ρητά στον παρόντα κανονισμό, ενδέχεται να παρουσιάσουν αυξημένο κίνδυνο έναρξης φωτιάς λόγω της φύσης των περιεχομένων τους ή της

αυξημένης εγκατεστημένης ισχύος τους, αντιμετωπίζονται με τις διατάξεις που εφαρμόζονται για τους επικίνδυνους χώρους.

Πίνακας 12: Πρόσθετοι επικίνδυνοι χώροι ανά χρήση κτιρίου

ΧΡΗΣΗ ΚΤΙΡΙΟΥ		Επικίνδυνοι χώροι κατηγορίας Α	Επικίνδυνοι χώροι κατηγορίας Β
A	Κατοικία	Γενικές απαιτήσεις	Γενικές απαιτήσεις
B	Προσωρινή Διαμονή	Γενικές απαιτήσεις	Γενικές απαιτήσεις
Γ	Χώροι Συνάθροισης	Χώροι συντήρησης-επισκευής περιλαμβανομένων χώρων ξυλουργικών εργασιών ή βαφής	Γενικές απαιτήσεις
	Κοινού	Θάλαμοι προβολής ταινιών	
Δ	Εκπαίδευση	Χώροι αποθήκευσης εύφλεκτων υγρών που χρησιμοποιούνται κατά τις εργαστηριακές δοκιμές	Γενικές απαιτήσεις
		Χώροι συντήρησης-επισκευής περιλαμβανομένων χώρων ξυλουργικών εργασιών ή βαφής	
		Εργαστήρια	Λεβητοστάσιο
		Χώροι συντήρησης-επισκευής περιλαμβανομένων χώρων ξυλουργικών εργασιών ή βαφής	Χώροι φύλαξης ή εφαρμογής χρωμάτων, Κεντρικές αποθήκες
		Ιματιοθήκες αποδυτηρίων και χώροι ιματισμού	Κεντρικό μαγειρείο
		Χώροι συγκέντρωσης ακάθαρτου ιματισμού	Πλυντήρια

Ε	Υγεία και Κοινωνική Πρόνοια	Χώροι εμβαδού έως 50 τ.μ: • τμήμα πυρηνικής ιατρικής • συγκρότημα μικροβιολογικού-βιοχημικού-αιματολογικού-παθολογοανατομικού και συναφών εργαστηρίων • συγκρότημα πλυντηρίου - κεντρικής λινοθήκης • κεντρικό φαρμακείο • συγκρότημα συγκέντρωσης αποτέφρωσης-αποκομιδής απορριμμάτων • κεντρικό μαγειρείο • κεντρικές αποθήκες • εργαστήρια συνεργείων συντήρησης • κεντρική αποστείρωση	Χώροι εμβαδού >50 τ.μ: • τμήμα πυρηνικής ιατρικής • συγκρότημα μικροβιολογικού-βιοχημικού-αιματολογικού-παθολογοανατομικού και συναφών εργαστηρίων • συγκρότημα πλυντηρίου - κεντρικής λινοθήκης • κεντρικό φαρμακείο • συγκρότημα συγκέντρωσης αποτέφρωσης-αποκομιδής απορριμμάτων • κεντρικό μαγειρείο • κεντρικές αποθήκες • εργαστήρια συνεργείων συντήρησης • κεντρική αποστείρωση
		Χώροι φύλαξης προϊόντων καθαρισμού	Κεντρική λινοθήκη
		Χώροι λουτρών παραφίνης	
		Καταστήματα άνω των 15 τ.μ. και αποθήκες καταστημάτων με εμβαδόν αποθήκης άνω των 50 τ.μ.	
		Θάλαμοι διανυκτέρευσης και χώροι διημέρευσης σε μονάδες διαμονής μη αυτοεξυπηρετούμενων ατόμων και σε ψυχιατρικές νοσηλευτικές μονάδες	Χώροι αποθήκευσης καυστών ή εύφλεκτων υγρών που χρησιμοποιούνται κατά τις εργαστηριακές δοκιμές καθώς και αερίων
		Χώροι εργασιοθεραπείας	
		Βιβλιοθήκες	

		Χώροι αρχείων	
		Χώροι φύλαξης ακτινογραφιών	
Z	Σωφρονισμός	Γενικές απαιτήσεις	Γενικές απαιτήσεις
H	Εμπόριο	Γενικές απαιτήσεις	Γενικές απαιτήσεις
Θ	Γραφεία	Χώροι κεντρικών αρχείων	Γενικές απαιτήσεις
I	Βιομηχανία - Βιοτεχνία	Χώροι αποθήκευσης εύφλεκτων υλικών	Γενικές απαιτήσεις
K	Αποθήκευσης	Χώροι αποθήκευσης εύφλεκτων υλικών	Γενικές απαιτήσεις
Λ	Στάθμευση και πρατήρια υγρών καυσίμων	Χώροι αποθήκευσης εύφλεκτων υλικών	Γενικές απαιτήσεις

6.8. Απαιτήσεις Αντίδρασης στη φωτιά

Οι απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά εφαρμόζονται στα δομικά προϊόντα (εσωτερικά τελειώματα, επικαλύψεις δαπέδων, θερμομονώσεις σωληνώσεων, ηλεκτρικά καλώδια) τα οποία είναι δυνατόν να εκτεθούν άμεσα σε φωτιά και αποσκοπούν στη μείωση του ρυθμού εξάπλωσης της φωτιάς και του ρυθμού παραγωγής καπνού και φλεγόμενων σωματιδίων ή σταγονιδίων (βλ. Παράρτημα Δ).

Οι ελάχιστες απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά για εσωτερικά τελειώματα, ανά κατηγορία χρήσης κτιρίου, απεικονίζονται στον Πίνακα 13, ενώ οι ελάχιστες απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά για ηλεκτρικά καλώδια παρατίθενται στον Πίνακα 14.

Οι ελάχιστες απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά για γραμμικά προϊόντα θερμομόνωσης σωληνώσεων είναι αντίστοιχες με εκείνες που ισχύουν για τα εσωτερικά τελειώματα των χώρων τους οποίους διατρέχουν, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Πρότυπο ΕΛΟΤ EN 13501, με δείκτη L (A2L-s1,d0, BL-s1, d0, κ.λπ.).

Πίνακας 13: Ελάχιστες απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά για εσωτερικά τελειώματα και δάπεδα ανά κατηγορία χρήσης κτιρίου

Κατηγορία χρήσης κτιρίων		Τοίχοι και Οροφές				Οικοδομικά διάκενα σε τοιχούς και οροφές	Δάπεδα	
		Πυρ/μένες οδεύσεις διαφυγής - Επικίνδυνοι χώροι	Απροστάτευτες οδεύσεις διαφυγής	ΓΕΝΙΚΑ			Πυρ/μένες οδεύσεις διαφυγής - επικίνδυνοι χώροι	Απρ/τευτες Οδεύσεις διαφυγής
A	Κατοικίες	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. C-s2,d2	Χώροι ≤10 τ.μ. D-s2,d2	C-s1,d0	B _{FL} -s2	D _{FL} -s2
B	Προσωρινή Διαμονή	A2-s1,d1	C-s1,d1	Δωμάτια ≤15τ.μ. D-s2,d2	Δωμάτια >15 τ.μ. C-s2,d2	C-s1,d0	B _{FL} -s2	C _{FL} -s2
Γ	Χώροι Συνάθροισης Κοινού	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι ≤30 τ.μ. D-s2,d2	Χώροι >30 τ.μ. C-s1,d1	C-s1,d0	B _{FL} -s2	C _{FL} -s2
Δ	Εκπαίδευση	A2-s1,d1	C-s1,d1	Αίθουσες ≤40 τ.μ. D-s2,d2	Αίθουσες >40 τ.μ. C-s1,d1	C-s1,d0	B _{FL} -s2	C _{FL} -s2
E	Υγεία και Κοινωνική Πρόνοια	A2-s1,d1	C-s1,d1			B-s1,d0,	B _{FL} -s1	C _{FL} -s1
Z	Σωφρονισμός	A2-s1,d1	C-s1,d1			C-s1,d0	B _{FL} -s2	C _{FL} -s2
H	Εμπόριο	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. C-s1,d1	Χώροι ≤10 τ.μ. D-s1,d1	C-s1,d0	B _{FL} -s2	C _{FL} -s2
Θ	Γραφεία	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι ≤30 τ.μ. D-s2,d1	Χώροι >30 τ.μ. C-s2,d1	C-s1,d0	B _{FL} -s2	C _{FL} -s2
I	Βιομηχανία - Βιοτεχνία	Z1-Z2	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. C-s1,d1	C-s1,d0	B _{FL} -s2	C _{FL} -s2
		Z3	A2-s1,d1	B-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. B-s1,d1		A2 _{FL} -s2	B _{FL} -s2
K	Αποθήκευση	Z1-Z2	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. C-s1,d1	C-s1,d0	B _{FL} -s2	C _{FL} -s2
		Z3	A2-s1,d1	B-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. B-s1,d1		A2 _{FL} -s2	B _{FL} -s2
Λ	Στάθμευση και Πρατήρια υγρών καυσίμων	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. C-s1,d1	Χώροι ≤10 τ.μ. D-s1,d1	C-s1,d0	B _{FL} -s2	CFL-s2

Πίνακας 14: Ελάχιστες απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά για ηλεκτρικά καλώδια ανά κατηγορία χρήσης κτιρίου

Κατ/ρία	Χρήση		Ευρωκλάσεις
Α	Κατοικία	Ιδιωτικοί και δημόσιοι Χώροι (κτίρια έως και 20 ορόφους)	E
		Κτίρια άνω των 20 ορόφων	$D_{ca}-s_2, d_2, a_2$
		Γενικά	
		Κτίρια άνω των 20 ορόφων Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	
Β	Προσωρινή Διαμονή	Γενικά	$D_{ca}-s_2, d_2, a_2$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_1, d_1, a_1$
Γ	Χώροι Συνάθροισης Κοινού	Γενικά	$D_{ca}-s_2, d_2, a_2$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_1, d_1, a_1$
Δ	Εκπαίδευση	Γενικά	$D_{ca}-s_2, d_2, a_2$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_1, d_1, a_1$
Ε	Υγεία και Κοινωνική Πρόνοια	Γενικά	$D_{ca}-s_2, d_2, a_2$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_1, d_1, a_1$
Ζ	Σωφρονισμός	Γενικά	$D_{ca}-s_2, d_2, a_2$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_1, d_1, a_1$
Η	Εμπόριο	Γενικά	$D_{ca}-s_2, d_2, a_2$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_1, d_1, a_1$
Θ	Γραφεία	Ιδιωτικοί και δημόσιοι Χώροι (κτίρια έως και 20 ορόφους)	E
		Κτίρια άνω των 20 ορόφων	$D_{ca}-s_2, d_2, a_2$
		Γενικά	
		Κτίρια άνω των 20 ορόφων Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	
Ι	Βιομηχανία - Βιοτεχνία	Γενικά	$D_{ca}-s_2, d_2, a_2$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_1, d_1, a_1$
Κ	Αποθήκευση	Γενικά	$D_{ca}-s_2, d_2, a_2$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_1, d_1, a_1$
Λ	Στάθμευση αυτοκινήτων και πρατήρια υγρών καυσίμων	Γενικά	$D_{ca}-s_2, d_2, a_2$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_1, d_1, a_1$

6.9. Μετάδοση της φωτιάς εκτός του κτιρίου - Απαιτήσεις εξωτερικών δομικών στοιχείων.

Η πυρκαγιά μπορεί να μεταδοθεί από ένα κτίριο στο γειτονικό, που βρίσκεται σε επαφή, δια μέσου του διαχωριστικού τοίχου, ή σ' ένα κοντινό άλλο κτίριο με ακτινοβολία από τον αντίστοιχο εξωτερικό τοίχο, ή και από τη στέγη ή προς τη στέγη γειτονικού κτιρίου.

Καθένας από τους δύο σε επαφή τοίχους όμορων κτιρίων πρέπει να έχει δείκτη πυραντίστασης τον απαιτούμενο για το πυροδιαμέρισμα του κτιρίου στο οποίο ανήκει.

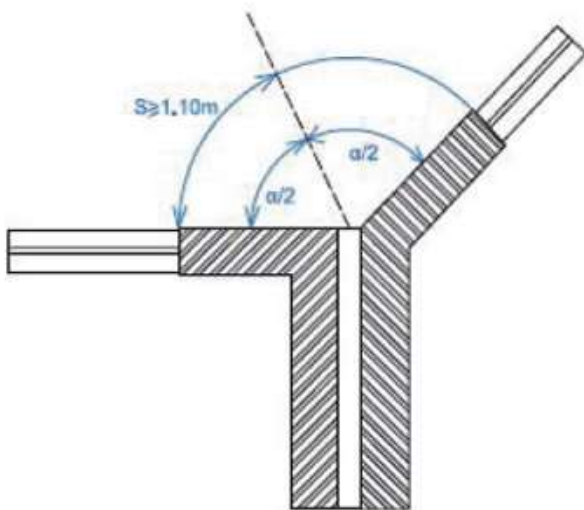
Οι εξωτερικοί τοίχοι από τη μια και την άλλη μεριά ενός διαχωριστικού τοίχου όμορων κτιρίων και σε μήκος 0,70 μ. (συμπεριλαμβανομένου και του πάχους του διαχωριστικού τοίχου) πρέπει να μην έχουν κανένα άνοιγμα και να διασφαλίζουν δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον ίσο προς τον απαιτούμενο για τον αντίστοιχο διαχωριστικό τοίχο.

Στην περίπτωση που η γωνία των εξωτερικών τοίχων όμορων σε επαφή κτιρίων είναι μικρότερη των 180ο, το μήκος τόξου κύκλου με κέντρο την κορυφή της γωνίας και ακτίνα οριζόμενη από το πλησιέστερο σημείο κουφώματος μέχρι τη διχοτόμο της γωνίας πρέπει να μην είναι μικρότερο του 1,10 μ. (Σχήμα 25). Για τους εξωτερικούς τοίχους κτιρίων από και προς τους οποίους υπάρχει κίνδυνος μετάδοσης της φωτιάς ισχύουν οι απαιτήσεις του Πίνακα 15.

Οι επιστεγάσεις (στέγες και δώματα) αποτελούν στοιχεία του εξωτερικού κελύφους του κτιρίου και αντιμετωπίζονται από πλευράς πυροπροστασίας ως οριζόντιοι εξωτερικοί τοίχοι. Επομένως, ισχύει ο Πίνακας 15 όσον αφορά τη μετάδοση της φωτιάς από κτίριο σε κτίριο, ιδιαιτέρως στην περίπτωση που το ένα κτίριο είναι υψηλότερο από το όμορό του.

Ο πίνακας 15 δεν ισχύει για ψηλά κτίρια ως προς την κατηγορία αντίδρασης στη φωτιά εξωτερικής επένδυσης, για τα οποία η ελάχιστη απαίτηση ορίζεται σε A2-s1d0 ανεξαρτήτως χρήσης και απόστασης από τα όρια του οικοπέδου ή από άλλο κτίριο.

Σχήμα 25: Ελάχιστες απαιτήσεις αποστάσεων μεταξύ ανοιγμάτων διαφορετικών πυροδιαμερισμάτων



Πίνακας 15: Ελάχιστες απαιτήσεις ελέγχου εξωτερικής μετάδοσης της φωτιάς

Απαιτήσεις ελέγχου εξωτερικής μετάδοσης της φωτιάς (1)

Απαιτήσεις ελέγχου εξωτερικής μετάδοσης της φωτιάς ⁽¹⁾				
Απαίτηση	Απόσταση τοίχου από το όριο οικοπέδου ή από άλλο κτίριο			
	< 3 μ.	3 - 5 μ.	5 - 10 μ.	> 10 μ.
α) Δείκτης πυραντίστασης εξωτερικού τοίχου	πλήρης ⁽²⁾	Πλήρης	μισή	χωρίς απαίτηση
β) Κατηγορία αντίδρασης στη φωτιά εξωτερικής επένδυσης	B-s1,d1	B-s1,d2	C-s2,d2	D-s2,d2
	A2-s1d0 ⁽⁴⁾	A2-s1d1 ⁽⁴⁾	B-s2,d2 ⁽⁴⁾	C-s2,d2 ⁽⁴⁾
γ) Ποσοστό ανοιγμάτων ⁽⁴⁾	≤15%	≤25%	≤50%	≤80%

(1) Για χώρους υψηλού βαθμού κινδύνου η απόσταση διπλασιάζεται.

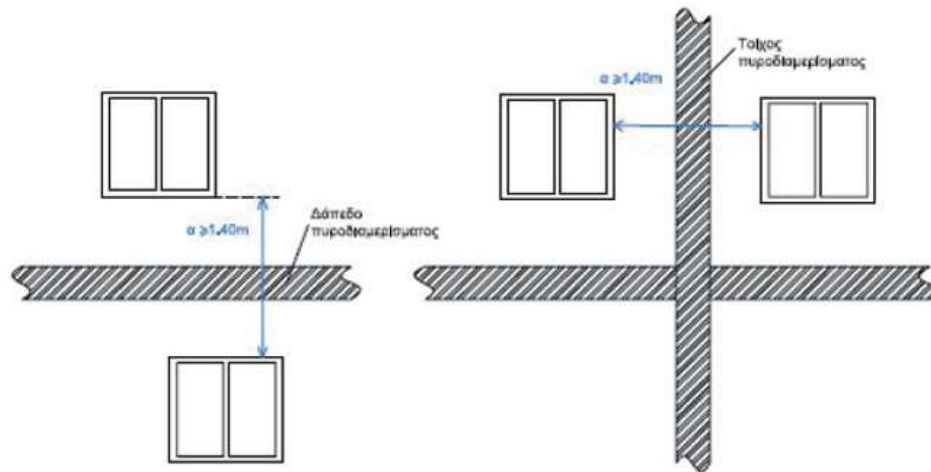
(2) Η απαιτούμενη για τοίχο πυροδιαμερίσματος σύμφωνα με τη δοκιμασία επιφανειακής εξάπλωσης της φλόγας.

(3) Το επιτρεπόμενο μέγιστο ποσοστό ανοιγμάτων στη συνολική επιφάνεια του εξωτερικού τοίχου διπλασιάζεται, εάν τα κουφώματα έχουν δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον 30 λεπτών (EI 30).

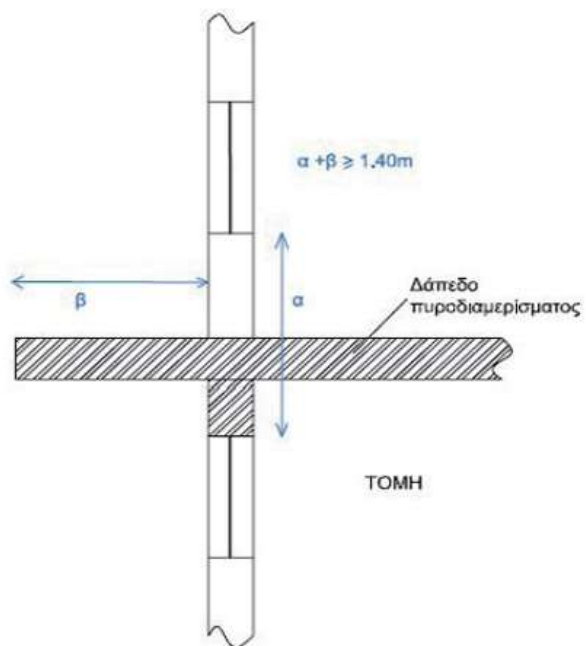
(4) Απαίτηση για κτίρια υποκατηγορίας E1 και E3 της χρήσης υγείας και κοινωνικής πρόνοιας ή κτίρια με θεωρητικό πληθυσμό άνω των 1000 ατόμων ή κτίρια που στεγάζουν δημόσια και ιδιωτικά σχολεία.

Η απόσταση (α) ανοιγμάτων σε εξωτερικές τοιχοποιίες, που ανήκουν σε διαφορετικά πυροδιαμερίσματα, πρέπει να είναι τουλάχιστον 1,40 μ., εφόσον τα ανοίγματα δεν έχουν τον απαιτούμενο δείκτη πυραντίστασης. Η ίδια ελάχιστη απόσταση ισχύει και για την περίπτωση υπερκειμένων πυροδιαμερισμάτων μεταξύ του ανώτερου σημείου του κάτω ανοίγματος και του κατώτερου σημείου του επάνω ανοίγματος, προσμετρούμενης και της προεξοχής που παρεμβάλλεται (Σχήμα 26) και πάντοτε υπό την προϋπόθεση ότι τα ανοίγματα δεν έχουν τον απαιτούμενο δείκτη πυραντίστασης για το πυροδιαμέρισμα. Στην τελευταία περίπτωση ο τοίχος που παρεμβάλλεται, καθώς και η προεξοχή πρέπει να έχουν δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον ίσο με τον απαιτούμενο για το δάπεδο του πυροδιαμερίσματος (Σχήμα 27).

Σχήμα 26: Απόσταση ανοιγμάτων σε εξωτερικές τοιχοποιίες



Σχήμα 27:



Άρθρο 27

Προδιαγραφές ηλεκτρικής εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο - Σύνδεση στο δίκτυο διανομής ηλεκτρικής ενέργειας

1. Οι ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σχεδιάζονται, κατασκευάζονται, λειτουργούν και ελέγχονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις και προδιαγραφές που ορίζονται στο Ελληνικό Πρότυπο ΕΛΟΤ 60364 «Απαιτήσεις για ηλεκτρικές εγκαταστάσεις», ή στα αντίστοιχα ισοδύναμα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα.
2. Προϋπόθεση για την έναρξη της διαδικασίας για τη σύνδεση και λειτουργία υποδομών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων είναι η συμπλήρωση από τον ιδιοκτήτη ή τον Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. των στοιχείων σε ειδικό προς αυτόν τον σκοπό έντυπο σύνδεσης/ενημέρωσης, το οποίο αναρτάται στην ιστοσελίδα της ΔΕΔΔΗΕ ΑΕ. Το συμπληρωμένο έντυπο σύνδεσης/ενημέρωσης υποβάλλεται στην αρμόδια Μονάδα του ΔΕΔΔΗΕ, όπου ανήκει η παροχή στην οποία θα συνδεθεί το σημείο επαναφόρτισης Η/Ο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' – ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ, ΣΥΝΕΡΓΕΙΩΝ, ΤΕΧΝΙΤΩΝ Η/Ο ΚΑΙ ΚΤΕΟ

Άρθρο 28

Όροι λειτουργίας σταθμών αυτοκινήτων - Τροποποίηση άρθρων 21 και 28 του π.δ. 455/1976

- α1. Η παρ. 2 του άρθρου 21 του π.δ. 455/1976 (Α' 169) αντικαθίσταται και το άρθρο 21 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 21

Πυρασφάλεια σταθμών αυτοκινήτων

1. Κάθε χρήση πυρός εντός του χώρου του σταθμού αυτοκινήτων απαγορεύεται.
2. Η εντός σταθμών αυτοκινήτων, κειμένων εντός κατοικημένων περιοχών, εγκατάσταση και λειτουργία πάσης φύσεως συνεργείου επισκευής αυτοκινήτων και ηλεκτρολογικών εργαστηρίων απαγορεύεται.
3. Σε κατάλληλες θέσεις του σταθμού, τοποθετούνται αυτόματοι φορητοί πυροσβεστήρες κατασβεστικού υλικού, κατάλληλου για πυρκαγιές που προκαλούνται σε αυτοκίνητα, ανάλογου βάρους γομώσεως και αριθμού, ώστε έκαστος εξ αυτών να αντιστοιχεί σε πενήντα (50) τ.μ. ωφέλιμης επιφάνειας του σταθμού.
4. Σε κατάλληλες θέσεις του σταθμού και σε όλους τους ορόφους τοποθετούνται κάδοι γεμάτοι άμμο, συνοδευόμενοι από ανάλογο αριθμό φτυαριών και σκαπτικών εργαλείων.

5. Σε κάθε σταθμό τοποθετείται δίκτυο διανομής ύδατος υπό πίεση, συνδεδεμένο με ανάλογο αριθμό κρουνών παροχής ύδατος, διαστάσεων ανάλογων με αυτές των στοιχείων πυροσβέσεως που χρησιμοποιούνται από τις οικείες πυροσβεστικές αρχές.

Οι θέσεις τοποθέτησης των κρουνών αυτών και των προβλεπόμενων στην παρ. 3 πυροσβεστήρων, καθώς και οι διατομές του δικτύου διανομής ύδατος υπό πίεση, καθορίζονται από την οικεία πυροσβεστική αρχή, η οποία έχει και την ευθύνη της παρακολούθησης της καλής λειτουργίας των μέσων πυρασφάλειας του σταθμού.

6. Σε πολυώροφους σταθμούς αυτοκινήτων μέσου και μεγάλου μεγέθους είναι υποχρεωτική η τοποθέτηση δύο τροχήλατων πυροσβεστήρων κατασβεστικού υλικού, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 3 και βάρους γόμωσης καθοριζόμενου, ανάλογα με το κατασβεστικό υλικό, από την οικεία πυροσβεστική υπηρεσία.

7. Σε εμφανείς θέσεις του σταθμού υπάρχουν αναρτημένες πινακίδες με τους αριθμούς τηλεφώνου της πυροσβεστικής υπηρεσίας και του σταθμού Α' Βοηθειών.

8. Η ηλεκτρική εγκατάσταση των σταθμών και των υπαγόμενων σε αυτούς πλυντηρίων - λιπαντηρίων, είναι εξ ολοκλήρου στεγανή, σύμφωνα δε πάντως προς τους ισχύοντες κανονισμούς του κράτους. Στοιχεία της ηλεκτρικής εγκατάστασης εν γένει, στα οποία δύναται να προκληθούν σπινθήρες (πίνακες διανομής, ασφάλειες, διακόπτες κ.λπ.), εφόσον αυτά δεν είναι στεγανά, δεν τοποθετούνται στον χώρο στάθμευσης και εν γένει σε χώρους επικίνδυνους για ανάφλεξη, λόγω ύπαρξης εύφλεκτων αερίων ή άλλων εύφλεκτων υλών.

9. Σε σταθμούς μέσου και μεγάλου μεγέθους:

α) Που γειτνιάζουν άμεσα με νοσοκομείο ή κλινική και

β) Κάτωθι πολυκατοικιών, ξενοδοχείων και πολυώροφων κτιρίων που χρησιμοποιούνται ως γραφεία ή βιοτεχνικά εργαστήρια, εκτός των λοιπών ως ανωτέρω μέτρων πυρασφάλειας, εγκαθίσταται στον σταθμό σύστημα αυτόματης ανίχνευσης εστίας πυρός, καθώς και σύστημα καταιονισμού ύδατος υπό πίεση στην οροφή όλων των αιθουσών στάθμευσης, στο τμήμα που αυτές βρίσκονται κάτωθι των ανωτέρω αναφερομένων κτισμάτων, για άμεση καταστολή πυρκαγιάς.

Στις ανωτέρω περιπτώσεις κατά τις οποίες είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση συστήματος καταιονισμού ύδατος, αυτό δύναται να αντικατασταθεί με άλλο σύστημα το οποίο να λειτουργεί με άλλο κατασβεστικό υλικό, αναγνωρισμένο διεθνώς και κατάλληλο για τέτοιου είδους εφαρμογές.

Η καταλληλότητα των συστημάτων αυτόματης ανίχνευσης και κατάσβεσης θα ελέγχεται από την οικεία πυροσβεστική υπηρεσία, η οποία και θεωρεί τις σχετικές μελέτες πριν υποβληθούν στην αρμόδια Υπηρεσία Συγκοινωνιών, κατ' εφαρμογή του άρθρ. 23 παρ. 5 για τη χορήγηση της σύμφωνα με τον νόμο

άδειας ιδρύσεως του σταθμού. Σε όσους από τους παραπάνω σταθμούς αυτοκινήτων υπάρχει σύστημα καταιονισμού ύδατος, με το οποίο παρέχεται το αποτέλεσμα συναγερμού του ανιχνευτικού συστήματος, δεν εγκαθίσταται η εγκατάσταση συστήματος ανίχνευσης πυρός.

10. Η τήρηση των ως άνω μέτρων ελέγχεται μία φορά το έτος από την πυροσβεστική υπηρεσία, με μέριμνα των υπεύθυνων των σταθμών και προσκομίζεται από αυτούς στην αρμόδια για τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας υπηρεσία, βεβαίωση, ότι τα μέτρα πυρασφάλειας είναι σύμφωνα με τους όρους του παρόντος, διαφορετικά δεν χορηγείται η άδεια λειτουργίας του σταθμού ή αφαιρείται προσωρινά η άδεια λειτουργίας του, εφόσον πρόκειται για σταθμό αυτοκινήτων σε λειτουργία..»

2. Η παρ. 4 του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976 (Α' 169) αντικαθίσταται, στην παρ. 7 του ιδίου άρθρου προστίθεται περ. ζ' και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 28

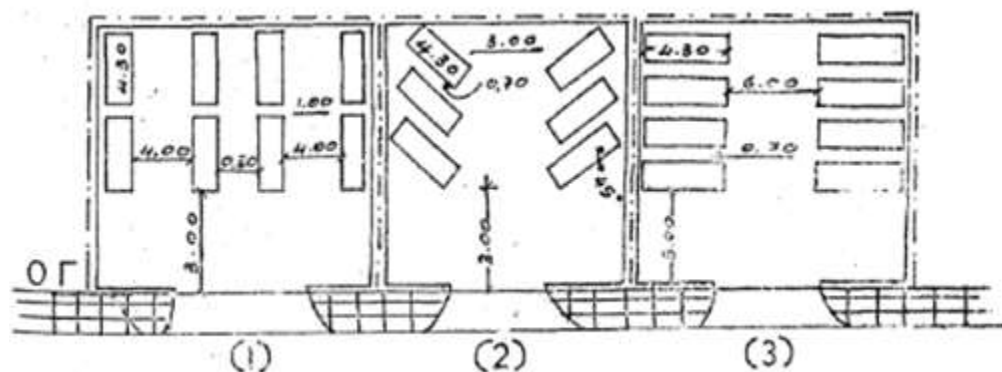
Προϋποθέσεις, όροι ίδρυσης και λειτουργίας

1. Η θέση των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων είναι τέτοια ώστε η λειτουργία τους να μην επηρεάζει δυσμενώς την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας και τα τυχόν υφιστάμενα, σε άμεση γειτνίαση ή παρακείμενα εκπαιδευτήρια, γηροκομεία και άσυλα εν γένει ή την εμφάνιση της περιοχής.
2. Σε κάθε περίπτωση απαγορεύεται η ίδρυση υπαίθριου σταθμού αυτοκινήτων σε άμεση γειτνίαση κατά την έννοια της περ. γ' της παρ. 2 του άρθρου 3 του παρόντος, με νοσηλευτικά ιδρύματα εν γένει και αποθήκες εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών ή πάνω από υφιστάμενους υπόγειους χώρους.
3. Ειδικά για την πόλη των Αθηνών απαγορεύεται η ίδρυση υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων εντός της περιοχής, όπως αυτή ορίζεται στην παρ. 3 του άρθρου 3 του παρόντος. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η ίδρυση τέτοιων σταθμών στην παραπάνω περιοχή υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στην παρ. 3 του άρθρου 3 του παρόντος.
4. Εντός των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων απαγορεύεται κάθε χρήση φλόγας. Επίσης, εντός των σταθμών απαγορεύεται η λειτουργία κάθε είδους συνεργείου ή ηλεκτρολογικού εργαστηρίου ή πλυντηρίου – λιπαντηρίου αυτοκινήτων ή αντλίας καυσίμων.
5. Σε κατάλληλες θέσεις εντός των σταθμών τοποθετούνται αυτόματοι πυροσβεστήρες ξηράς σκόνης γόμωσης έξι (6) κιλών τουλάχιστον, αριθμού αντίστοιχου προς έναν πυροσβεστήρα ανά δέκα (10) αυτοκίνητα χωρητικότητας του σταθμού.
6. Αν η λειτουργία του υπαίθριου σταθμού παρατείνεται μετά τις 18:00, ο υπαίθριος σταθμός υποχρεούται να διαθέτει κατάλληλη ηλεκτρική εγκατάσταση φωτισμού, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ο

έλεγχός της κατά τη διάρκεια των απογευματινών και νυχτερινών ωρών φύλαξης και διακίνησης των αυτοκινήτων που εισέρχονται και εξέρχονται του σταθμού, με παροχή είτε από τη Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού είτε από άλλον επίσημο πάροχο. Εναλλακτικά, η ηλεκτρική εγκατάσταση φωτισμού ενός υπαίθριου σταθμού μπορεί να επιτυγχάνεται και με αυτόνομα φωτιστικά σώματα, τα οποία λειτουργούν με φωτοβολταϊκά πάνελ.

7. Κάθε υπαίθριος σταθμός:

- α) διαθέτει περιτοίχιση ή περίφραξη από άκαυστο υλικό, ώστε να μην είναι δυνατή η διενέργεια ελιγμών στα πεζοδρόμια ή η κατάληψη αυτών από αυτοκίνητα,
- β) έχει την ωφέλιμη επιφάνειά του κατάλληλα επιστρωμένη είτε από ασφαλικό τάπητα είτε από άλλο κατάλληλο υλικό (π.χ. βιομηχανικό δάπεδο) και διαθέτει κατάλληλη υπόβαση ανθεκτική στο βάρος όλων των προς στάθμευση αυτοκινήτων,
- γ) διαθέτει επί του δαπέδου διαγράμμιση της διάταξης των προς στάθμευση αυτοκινήτων,
- δ) διαθέτει είσοδο – έξοδο πλάτους τριών έως έξι μ., κατά την κρίση της υπηρεσίας, ανάλογα με το μέγεθος του σταθμού, μπροστά δε από κάθε σειρά αυτοκινήτων υπάρχει διάδρομος πλάτους από τρία (3) μ. έως έξι (6) μ. τουλάχιστον, ανάλογα με τη διάταξη στάθμευσης των αυτοκινήτων, σύμφωνα με τα παρακάτω ενδεικτικά σκαριφήματα,



- ε) διαθέτει γραφείο κίνησης κατασκευασμένο από άκαυστο υλικό. Για την τοποθέτηση και χρήση του γραφείου κίνησης δεν απαιτείται η έκδοση οικοδομικής άδειας, εφόσον έχει εμβαδόν έως και δεκαπέντε (15) τ.μ. και είναι προσωρινή κατασκευή, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 2 του ν. 4067/2010,
- στ) διαθέτει αναρτημένη πινακίδα στην οποία φαίνεται ο αριθμός και η διάταξη των θέσεων στάθμευσης,
- ζ) επιτρέπεται να φέρει προσωρινά σκίαστρα κατάλληλης μηχανικής αντοχής.

8. Σταθμοί αυτοκινήτων που πληρούν όλους τους παραπάνω όρους μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως υπαίθριοι χώροι προβολής ταινιών υπό τις ακόλουθες πρόσθετες προϋποθέσεις:

- α) η περίφραξη ή περιτοίχιση του χώρου αυτών γίνεται από τέτοιο υλικό ώστε να είναι δυνατή η εύκολη διάνοιξη του από τα σταθμευμένα αυτοκίνητα σε περίπτωση ανάγκης,
- β) να υφίσταται ξεχωριστή είσοδος και έξοδος πλάτους πέντε (5) μέτρων τουλάχιστον,
- γ) για την εγκατάσταση και λειτουργία των μηχανημάτων προβολής υποβάλλεται άδεια που εκδίδεται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων.

9. Κατ' εξαίρεση των διατάξεων του άρθρου αυτού, επιτρέπεται σε συγκοινωνιακούς φορείς του ν. 588/1977 (Α' 148) να ιδρύουν και να λειτουργούν υπαίθριους σταθμούς για τη στέγαση ηλεκτροκινήτων ή θερμικών λεωφορείων αυτοκινήτων οχημάτων και μέσα στους χώρους στάθμευσης των οχημάτων αυτών να εγκαθιστούν πάσης φύσεως συνεργεία επιθεωρήσεως, συντηρήσεως και επισκευής τέτοιων οχημάτων, καθώς και αντλίες παροχής πετρελαίου υπό τους εξής όρους και προϋποθέσεις:

- α) αν στα παραπάνω συνεργεία γίνεται χρήση ανοικτής φλόγας (όπως οξυγονοκόλληση, ηλεκτροσυγκόλληση), η χρήση της περιορίζεται μέσα σε κλειστό χώρο, του οποίου το πλησιέστερο άνοιγμα απέχει απόσταση τουλάχιστον δεκαπέντε (15) μέτρα από το κέντρο των αντλιών, φρεατίων δεξαμενών και της προβολής των στομιών εξαερώσεως,
- β) τα συνεργεία επιθεώρησης, επισκευής και συντήρησης του υπαίθριου σταθμού είναι εφοδιασμένα με την κατά νόμο άδεια λειτουργίας,
- γ) για την εγκατάσταση των αντλιών παροχής πετρελαίου των δεξαμενών τηρούνται οι ισχύουσες διατάξεις,
- δ) οι αντλίες παροχής πετρελαίου εγκαθίστανται σε τέτοια θέση, ώστε από τη λειτουργία τους να μην εμποδίζεται η ομαλή λειτουργία του σταθμού,
- ε) η μέγιστη επιτρεπόμενη χωρητικότητα κάθε υπόγειας δεξαμενής ορίζεται σε τριάντα (30) κυβικά μέτρα, μη συμπεριλαμβανομένου του απαραίτητου κενού πέντε τοις εκατό (5%).»

Άρθρο 29

Λειτουργία των συνεργείων επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης

1. Για τη λειτουργία των συνεργείων οχημάτων υψηλής τάσης, πέραν των διατάξεων του π.δ. 78/1988 (Α' 34), ισχύουν οι διατάξεις του παρόντος άρθρου.
2. Τα συνεργεία οχημάτων υψηλής τάσης μπορούν να λειτουργούν εντός των εγκαταστάσεων άλλου συνεργείου ή αυτοτελώς. Οι εγκαταστάσεις, εντός των οποίων λειτουργούν, πρέπει να διαθέτουν επαρκείς χώρους για την επισκευή και συντήρηση των οχημάτων υψηλής τάσης. Όλοι οι χώροι πρέπει να διαθέτουν την απαραίτητη σήμανση, όπως αναγνωριστικές πινακίδες επί του οχήματος και περίφραξη

του χώρου με εμφανή σήμανση υψηλής τάσης, ώστε να πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την εκτέλεση όλων των απαραίτητων εργασιών επί των οχημάτων υψηλής τάσης με ασφάλεια, τόσο για το όχημα όσο και για τους εργαζομένους του συνεργείου.

3. Το συνεργείο οχημάτων υψηλής τάσης οφείλει να διαθέτει, πέραν των εργαλείων και μηχανημάτων που προβλέπονται στο π.δ. 78/1988, ειδικό εξοπλισμό για οχήματα υψηλής τάσης, προκειμένου οι εργασίες επισκευής και συντήρησης στα οχήματα αυτά να πραγματοποιούνται με ασφάλεια.

Άρθρο 30

Άσκηση του επαγγέλματος του τεχνίτη για τη συντήρηση και επισκευή οχημάτων υψηλής τάσης

1. Ο τεχνίτης οχημάτων υψηλής τάσης αναλαμβάνει την επισκευή και συντήρηση των οχημάτων υψηλής τάσης. Ανάλογα με την εκπαίδευση και τη θέση εργασίας του μέσα στο συνεργείο οχημάτων υψηλής τάσης, διακρίνονται οι ακόλουθες κατηγορίες τεχνιτών υψηλής τάσης:

α) «Τεχνίτης οχημάτων υψηλής τάσης Κατηγορίας 1», είναι ο τεχνίτης που, υπό την καθοδήγηση του τεχνίτη οχημάτων υψηλής τάσης κατηγορίας 2, εκτελεί εργασίες που αφορούν στη βασική συντήρηση του οχήματος, οι οποίες δεν έχουν σχέση με το σύστημα υψηλής τάσης. Γνωρίζει τη γενική δομή του συστήματος υψηλής τάσης και τους κινδύνους που πηγάζουν από αυτό.

β) «Τεχνίτης οχημάτων υψηλής τάσης Κατηγορίας 2», είναι ο τεχνίτης που γνωρίζει και ελέγχει τη διακοπή της τροφοδοσίας τάσης σε συστήματα υψηλής τάσης και ασφαλίζει το σύστημα υψηλής τάσης έναντι επανενεργοποίησης. Ο τεχνίτης οχημάτων υψηλής τάσης κατηγορίας 2 γνωρίζει να αφαιρεί και να επανατοποθετεί την μπαταρία σε ένα όχημα υψηλής τάσης, αναλαμβάνει την επιδιόρθωση ή τη διαδικασία ανακύκλωσης της μπαταρίας και διαθέτει τη γνώση και την ικανότητα να θέτει το σύστημα υψηλής τάσης εκ νέου σε λειτουργία με ασφάλεια. Έχει την ευθύνη για όλες τις εργασίες σε συστήματα υψηλής τάσης και διενεργεί αυτόνομα εργασίες σε αυτά, είτε φέρουν είτε δεν φέρουν τάση.

2. Οι τεχνίτες οχημάτων υψηλής τάσης κατηγοριών 1 και 2 χρησιμοποιούν, όπου απαιτείται, τον ειδικό εξοπλισμό, που καθορίζεται με την απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 29 κατά τη διάρκεια της επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης.

3. Σε κάθε συνεργείο οχημάτων υψηλής τάσης απασχολείται ένας (1) τουλάχιστον τεχνίτης οχημάτων υψηλής τάσης Κατηγορίας 2, ως υπεύθυνος για την ορθή εκτέλεση των εργασιών. Αν το συνεργείο απασχολεί περισσότερους από έναν τεχνίτες οχημάτων υψηλής τάσης Κατηγορίας 2, υποχρεούται να ορίσει έναν από αυτούς ως υπεύθυνο για την ορθή εκτέλεση των εργασιών επί των οχημάτων υψηλής τάσης στον χώρο του συνεργείου.

Άρθρο 31**Τεχνικός έλεγχος Η/Ο**

Τα Δημόσια και Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου (Κ.Τ.Ε.Ο.) διενεργούν τεχνικό έλεγχο των Η/Ο (περιοδικό, έκτακτο και εκούσιο).

Άρθρο 32**Διαχείριση συσσωρευτών Η/Ο**

Η διαχείριση των αποβλήτων συσσωρευτών Η/Ο πραγματοποιείται σύμφωνα με τον ν. 2939/2001 (Α' 179) και την υπ' αρ. 41624/2057/Ε103/2010 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Β' 1625).

ΜΕΡΟΣ Γ'

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΕΤΑΡΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ ΤΟΥ Ν. 3982/2011 (Α' 143) ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ (ΕΕ) 2019/1161 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 20^{ης} ΙΟΥΝΙΟΥ 2019 «ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2009/33/ΕΚ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΚΑΘΑΡΩΝ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ» (L188) ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 33

**Αντικείμενο και στόχοι - Τροποποίηση του άρθρου 65 του ν. 3982/2011 (Α' 143)
(παρ. 2 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)**

Το άρθρο 65 του ν. 3982/2011 (Α' 143) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 65**Αντικείμενο και στόχοι**

Οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς υποχρεούνται να λαμβάνουν υπόψη τις επιπτώσεις που αφορούν στην κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον, καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂ και ορισμένων ρύπων, όταν προμηθεύονται ορισμένα οχήματα οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Ένωσης για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.»

Άρθρο 34**Πεδίο εφαρμογής - Τροποποίηση του άρθρου 66 του ν. 3982/2011 (Α' 143)
(παρ. 4 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)**

Το άρθρο 66 του ν. 3982/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 66**Πεδίο εφαρμογής**

Το παρόν μέρος εφαρμόζεται στις 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 στον ν. 4412/2016 (Α' 147) για τις συμβάσεις που υπερβαίνουν τα όρια των άρθρων 5 και 235 του νόμου αυτού,
- β) συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του Κανονισμού (ΕΚ) υπ' αρ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 (L 315), 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 άρθρου 71 του παρόντος, εφόσον οι αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς υπόκεινται στην υποχρέωση να εφαρμόζουν τις διαδικασίες για τις προμήθειες που προβλέπονται στον ν. 4412/2016.»

Άρθρο 35**Ορισμοί - Τροποποίηση άρθρου 67 ν. 3982/2011 (Α' 143)
(παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)**

Το άρθρο 67 του ν. 3982/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 67**Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου νοούνται ως:

1. «αναθέτουσες αρχές»: οι αναθέτουσες αρχές, όπως ορίζονται στα σημεία 1 έως 4 της παρ. 1 του άρθρου 2 και στο άρθρο 223 του ν. 4412/2016 (Α' 147),
2. «αναθέτοντες φορείς»: οι αναθέτοντες φορείς, όπως ορίζονται στο άρθρο 224 του ν. 4412/2016,

3. «όχημα οδικών μεταφορών»: το όχημα κατηγορίας M ή N, όπως ορίζεται στις περ. α) και β) της παρ. 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2018 (L 151),

4. «καθαρό όχημα»:

α) το όχημα της κατηγορίας M1, M2 ή N1 με μέγιστες εκπομπές καυσαερίων εκφρασμένες σε CO₂ γρ./χλμ. και εκπομπές ρύπων υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης κάτω από ποσοστό των εφαρμοστέων ορίων εκπομπών, όπως καθορίζεται στον πίνακα 2 του παραρτήματος του άρθρου 71 ή

β) το όχημα της κατηγορίας M3, N2 ή N3, που χρησιμοποιεί εναλλακτικά καύσιμα, όπως ορίζονται στις παρ. 1 και 2 του άρθρου 2 του ν. 4439/2016 (Α' 222), εξαιρουμένων των καυσίμων που παράγονται από πρώτες ύλες που ενέχουν υψηλό κίνδυνο έμμεσης αλλαγής της χρήσης της γης, σχετικά με τις οποίες παρατηρείται σημαντική επέκταση της περιοχής παραγωγής σε εκτάσεις με υψηλά αποθέματα άνθρακα σύμφωνα με το άρθρο 26 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11^{ης} Δεκεμβρίου 2018 (L 328). Στην περίπτωση οχημάτων που χρησιμοποιούν υγρά βιοκαύσιμα, συνθετικά και παραφινικά καύσιμα, τα εν λόγω καύσιμα δεν αναμειγνύονται με συμβατικά ορυκτά καύσιμα,

5. «βαρύ όχημα μηδενικών εκπομπών»: το καθαρό όχημα, όπως ορίζεται στην περ. β της παρ. 4, χωρίς κινητήρα εσωτερικής καύσης ή με κινητήρα εσωτερικής καύσης που εκπέμπει λιγότερο από 1 γρ. CO₂/KWh, μετρούμενο σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 2009 (L 188) και τα μέτρα εφαρμογής του, ή που εκπέμπει λιγότερο από 1 γρ. CO₂/χλμ., μετρούμενο σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Ιουνίου 2007 (L 171) και τα μέτρα εφαρμογής του.»

Άρθρο 36

Εξαιρέσεις - Τροποποίηση του άρθρου 68 του ν. 3982/2011

(παρ. 3 και 4 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

Το άρθρο 68 του ν. 3982/2011 (Α' 143) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 68

Εξαιρέσεις

Εξαιρούνται από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παρόν μέρος:

α) τα οχήματα που αναφέρονται στις περ. α, β, γ και δ της παρ. 2 και στις περ. α', β' και γ' της παρ. 3 του άρθρου 2, καθώς και στα σημεία 5.2. έως 5.5. και 5.7. του Μέρους Α' του παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αρ. 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και

β) τα οχήματα της κατηγορίας M3 πέραν των οχημάτων κλάσης Ι και κλάσης Α, όπως ορίζονται στα σημεία 2 και 3 του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΚ) υπ' αρ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13^{ης} Ιουλίου 2009 (L 200).»

Άρθρο 37

Ελάχιστοι στόχοι προμηθειών - Τροποποίηση του άρθρου 69 του ν. 3982/2011 (παρ. 6 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

Το άρθρο 69 του ν. 3982/2011 (Α' 143) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 69

Ελάχιστοι στόχοι προμηθειών

1. Οι συμβάσεις προμήθειας οχημάτων και παροχής υπηρεσιών, όπως αναφέρονται στο άρθρο 66, πρέπει να συμμορφώνονται με τους ελάχιστους στόχους προμηθειών καθαρών ελαφρών οχημάτων που καθορίζονται στον πίνακα 3 και καθαρών βαρέων οχημάτων που καθορίζονται στον πίνακα 4 του παραρτήματος του άρθρου 71. Οι εν λόγω στόχοι εκφράζονται ως ελάχιστα ποσοστά καθαρών οχημάτων επί του συνολικού αριθμού οχημάτων οδικών μεταφορών, που καλύπτονται από το σύνολο όλων των συμβάσεων που αναφέρονται στο άρθρο 66, οι οποίες έχουν ανατεθεί μεταξύ της 2ας.8.2021 και της 31^{ης}.12.2025, για την πρώτη περίοδο αναφοράς, και μεταξύ της 1^{ης}.12.2026 και της 31^{ης}.12.2030, για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς.
2. Για τον υπολογισμό των ελάχιστων στόχων προμηθειών, η ημερομηνία της δημόσιας σύμβασης που λαμβάνεται υπόψη, είναι η ημερομηνία ολοκλήρωσης της διαδικασίας δημόσιας προμήθειας, με την ανάθεση της σύμβασης.
3. Τα οχήματα που ανταποκρίνονται στον ορισμό των καθαρών οχημάτων βάσει του σημείου 4 του άρθρου 67 ή των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών βάσει του σημείου 5 του άρθρου 67 ως αποτέλεσμα μετασκευής, μπορούν να προσμετρώνται ως καθαρά οχήματα ή βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών, αντίστοιχα, για σκοπούς συμμόρφωσης με τους ελάχιστους στόχους προμηθειών.
4. Στις συμβάσεις που αναφέρονται στην περ. α) του άρθρου 66, λαμβάνεται υπόψη, για σκοπούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης με τους ελάχιστους στόχους προμηθειών, ο αριθμός των οχημάτων

οδικών μεταφορών, που αποτελούν αντικείμενο αγοράς, χρηματοδοτικής μίσθωσης, ενοικίασης ή αγοράς με δόσεις βάσει κάθε σύμβασης.

5. Στην περίπτωση των συμβάσεων που αναφέρονται στις περ. β) και γ) του άρθρου 66, λαμβάνεται υπόψη, για σκοπούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης με τους ελάχιστους στόχους προμηθειών, ο αριθμός των οχημάτων οδικών μεταφορών που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για την παροχή των υπηρεσιών που καλύπτονται από κάθε σύμβαση.

6. Εάν δεν εγκριθούν νέοι στόχοι για την περίοδο μετά από την 1^η.1.2030, εξακολουθούν να ισχύουν οι στόχοι που έχουν τεθεί για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς και υπολογίζονται σύμφωνα με τις παρ. 1 έως 5, για τις επόμενες πενταετείς περιόδους.

7. Οι αναθέτουσες αρχές ή οι αναθέτοντες φορείς δύνανται να εφαρμόζουν υψηλότερους εθνικούς στόχους ή αυστηρότερες απαιτήσεις, εκτός από τις αναφερόμενες στον πίνακα 4 του παραρτήματος του άρθρου 71.»

Άρθρο 38

Παράρτημα - Τροποποίηση του άρθρου 71 του ν. 3982/2011

(παρ. 11 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

Το άρθρο 71 του ν. 3982/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 71

Προσαρτάται και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του παρόντος το ακόλουθο Παράρτημα:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΛΑΧΙΣΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ
ΤΩΝ ΚΑΘΑΡΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗ ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ**

Πίνακας 1: Κωδικοί κοινού λεξιλογίου για τις δημόσιες συμβάσεις (CPV) για υπηρεσίες που αναφέρονται στο άρθρο 66 παρ. 1 στοιχείο γ)

Κωδικός CPV	Περιγραφή
60112000-6	Υπηρεσίες δημόσιων οδικών μεταφορών

60130000-8	Υπηρεσίες ειδικών οδικών μεταφορών επιβατών
60140000-1	Υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων
90511000-2	Οδική μεταφορά αλληλογραφίας
60160000-7	Υπηρεσίες μεταφοράς δεμάτων
60161000-4	Υπηρεσίες παράδοσης αλληλογραφίας
64121100-1	Μη προγραμματισμένες μεταφορές επιβατών
64121200-2	Υπηρεσίες παράδοσης δεμάτων

Πίνακας 2: Όρια εκπομπών για καθαρά ελαφρά οχήματα

Κατηγορίες οχημάτων	Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025		Από την 1η Ιανουαρίου 2026	
	CO ₂ γρ./χλμ.	RDE εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων (1) ως ποσοστό των ορίων εκπομπών (2)	CO ₂ γρ./χλμ.	RDE εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων (1) ως ποσοστό των ορίων εκπομπών (2)
M1	50	80 %	0	α.α.
M2	50	80 %	0	α.α.
N1	50	80 %	0	α.α.

(1) Δηλωθείσες μέγιστες τιμές εκπομπών υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE) σωματιδίων σε αριθμό σωματιδίων (PN) ανά χιλιόμετρο και οξειδίων του αζώτου (NO_x) σε mg/km, όπως αναφέρονται στο σημείο 48.2 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, όπως περιγράφεται στο παράρτημα ΙΧ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Σεπτεμβρίου 2007 (L 263), τόσο για πλήρεις όσο και για αστικές διαδρομές RDE.

(2) Τα ισχύοντα όρια εκπομπών προβλέπονται στο παράρτημα Ι του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 ή στους κανονισμούς που τον διαδέχθηκαν.

Πίνακας 3: Ελάχιστος στόχος προμηθειών όσον αφορά στο ποσοστό καθαρών ελαφρών οχημάτων, σύμφωνα με τον πίνακα 2 ως προς τον συνολικό αριθμό ελαφρών οχημάτων που καλύπτονται από συμβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 66 σε επίπεδο κράτους μέλους

	Από τις 2 Αυγούστου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025	Από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030
Ελλάδα	25,3 %	25,3 %

Πίνακας 4: Ελάχιστος στόχος προμηθειών όσον αφορά στο ποσοστό καθαρών βαρέων οχημάτων επί του συνολικού αριθμού βαρέων οχημάτων τα οποία καλύπτονται από συμβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 66 σε επίπεδο κράτους μέλους (1)

	Φορτηγά (κατηγορία οχήματος N2 και N3)		Λεωφορεία (κατηγορία οχήματος M3) (*)	
	Από τις 2 Αυγούστου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025	Από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030	Από τις 2 Αυγούστου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025	Από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030
Ελλάδα	8 %	10 %	33 %	47 %

¹ Το ήμισυ του ελάχιστου στόχου για το ποσοστό καθαρών λεωφορείων πρέπει να καλυφθεί με την προμήθεια λεωφορείων μηδενικών εκπομπών, όπως ορίζονται στο άρθρο 67 περ. 5. Η απαίτηση αυτή μειώνεται στο ένα τέταρτο (1/4) του ελάχιστου στόχου για την πρώτη περίοδο αναφοράς εάν πάνω από το ογδόντα τοις εκατό (80 %) των λεωφορείων που καλύπτονται από το σύνολο όλων των συμβάσεων που αναφέρονται στο άρθρο 66, οι οποίες ανατέθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής σε ένα κράτος μέλος, είναι διώροφα λεωφορεία.»

Άρθρο 39

Μέτρα εφαρμογής της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161 και υποβολή εκθέσεων - Προσθήκη άρθρου 71Α στον ν. 3982/2011

(παρ. 10 άρθρου 1 Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

1. Οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών υποβάλλουν προτάσεις στην Επιτροπή της παρ. 2 του άρθρου 18 του ν. 3855/2010 (Α' 95) για την εκπόνηση δράσεων και τη λήψη μέτρων προς τον σκοπό της προώθησης των καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων στις δημόσιες συμβάσεις, όπως τίθεται με το παρόν, προκειμένου αυτά να συμπεριληφθούν στο Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Προώθηση των Πράσινων Δημόσιων Συμβάσεων του ίδιου άρθρου.

2. Για την εφαρμογή του παρόντος, στις διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων κατά την έννοια του ν. 4412/2016 (Α' 147) για την προμήθεια οχημάτων υποχρεωτικά συνεκτιμάται κατά την αξιολόγηση των προσφορών η ύπαρξη ελάχιστης ποσόστωσης επί του συνόλου του προσφερόμενου στόλου των υποψηφίων ύψους πέντε τοις εκατό (5%) για αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα ή υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. Αντίστοιχα, στις διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων κατά την έννοια του ν. 4412/2016 για την προμήθεια υπηρεσιών, η παροχή των οποίων απαιτεί τη χρήση στόλου οχημάτων, δύναται να τεθεί ως κριτήριο ποιοτικής επιλογής η υποχρέωση ελάχιστης ποσόστωσης επί του συνόλου του στόλου των υποψηφίων ύψους πέντε τοις εκατό (5%) για αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα ή υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ και σε κάθε περίπτωση τίθεται η υποχρέωση ύπαρξης ενός (1) κατ' ελάχιστον αμιγούς Η/Ο στον στόλο των υποψηφίων.

Οι αναθέτοντες φορείς και οι αναθέτουσες αρχές, κατά την έννοια των διατάξεων του ν. 4412/2016, οφείλουν να αιτούνται από τους οικονομικούς φορείς που συμμετέχουν στις σχετικές διαδικασίες ανάθεσης σύμβασης να προσκομίζουν κατάλληλα αποδεικτικά έγγραφα, με τα οποία βεβαιώνεται η ελάχιστη ποσόστωση Η/Ο στο σύνολο των οχημάτων του στόλου τους.

Οι διατάξεις του παρόντος δεν εφαρμόζονται στις διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων προμηθειών και υπηρεσιών, οι οποίες έχουν εκτιμώμενη αξία κάτω των ορίων της παρ. 1 του άρθρου 118 και της παρ. 1 του άρθρου 328 του ν. 4412/2016.

Οι διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται 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, μετά από τη 2α.8.2021.

3. Στον ν. 3982/2011 προστίθεται άρθρο 71Α, ως εξής:

«Άρθρο 71Α

Υποβολή εκθέσεων και επανεξέταση

1. Έως τις 2.8.2022, οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αποστέλλουν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκθεση σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνονται για την εφαρμογή των άρθρων 65 έως 71, τις μελλοντικές ενέργειες εφαρμογής, συμπεριλαμβανομένων του χρονοδιαγράμματος και του πιθανού επιμερισμού προσπαθειών μεταξύ διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης, καθώς και κάθε άλλη συναφή πληροφορία.

2. Έως τις 18. 4.2026 και εν συνεχεία ανά τρία (3) έτη, η Ενιαία Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων, έπειτα από εισήγηση των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, υποβάλλει έκθεση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 65 έως 71. Οι εν λόγω εκθέσεις συνοδεύουν τις εκθέσεις που υποβάλλονται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 340 του ν. 4412/2016 (Α' 147) και περιέχουν πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνονται για την εφαρμογή των άρθρων 65 έως 71, τις μελλοντικές ενέργειες εφαρμογής, καθώς και κάθε άλλη συναφή πληροφορία. Οι εν λόγω εκθέσεις περιλαμβάνουν επίσης τον αριθμό και τις κατηγορίες οχημάτων που καλύπτονται από τις συμβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 66. Οι πληροφορίες παρουσιάζονται με βάση τις κατηγορίες που ορίζονται στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 2195/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Νοεμβρίου 2002 (L 340).»

ΜΕΡΟΣ Δ' – ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' - ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΥΤΟΤΕΛΟΥΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 40

Σύσταση Αυτοτελούς Τμήματος Ηλεκτροκίνησης στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας – Τροποποίηση Οργανισμού Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας

1. Συστήνεται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης, το οποίο υπάγεται στη Γενική Διεύθυνση Ενέργειας.
2. Στο π.δ. 132/2017 (Α' 160) επέρχονται οι εξής τροποποιήσεις:

α) Στο τέλος της παρ. 2 του άρθρου 43 του π.δ. 132/2017 προστίθεται νέα περίπτωση ε) και το άρθρο 43 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 43

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

ΣΚΟΠΟΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

1. Στρατηγικοί σκοποί της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας είναι ιδίως:

- α) ο ενεργειακός σχεδιασμός της χώρας με βάση την ενεργειακή κατάσταση, τις ενεργειακές πηγές της, τις τεχνολογίες και τις διεθνείς δεσμεύσεις,
- β) η μέριμνα για τη διασφάλιση του ενεργειακού εφοδιασμού της χώρας, η διαμόρφωση του νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου της αγοράς ενέργειας,
- γ) η εποπτεία της και η εν γένει προώθηση της ανάπτυξης του ενεργειακού τομέα.

2. Η Γενική Διεύθυνση Ενέργειας συγκροτείται από τις ακόλουθες πέντε (5) Διευθύνσεις:

- α) Διεύθυνση Υδρογονανθράκων
- β) Διεύθυνση Ηλεκτρικής Ενέργειας
- γ) Διεύθυνση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας και Εναλλακτικών Καυσίμων
- δ) Διεύθυνση Ενεργειακών Πολιτικών και Ενεργειακής Αποδοτικότητας
- ε) Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης»

β) Μετά το άρθρο 47 του π.δ. 132/2017 προστίθεται νέο άρθρο 47Α, ως εξής:

«Άρθρο 47Α – Τμήμα Ηλεκτροκίνησης

Στο Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης ανήκουν οι ακόλουθες αρμοδιότητες:

- α) η εισήγηση της εθνικής πολιτικής για την ηλεκτροκίνηση λαμβάνοντας υπόψη το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (Ε.Σ.Ε.Κ.), που κυρώθηκε με την υπ' αρ. 4/23.12.2019 απόφαση του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής (Β' 4893) και τη Μακροχρόνια Στρατηγική για το έτος 2050, η εκπόνηση του Εθνικού Σχεδίου Ηλεκτροκίνησης σε συνεργασία με τα συναρμόδια υπουργεία, η περαιτέρω παρακολούθηση και επικαιροποίηση του Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση και η παρακολούθηση της εφαρμογής των Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων,
- β) η εισήγηση για εκπόνηση έργων, μελετών, προγραμμάτων και δράσεων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στο πλαίσιο του εθνικού στόχου μείωσης των εκπομπών αερίων, όπως αυτή περιγράφεται στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα και η υλοποίηση τέτοιων δράσεων,

- γ) η εισήγηση νομοθετικών και κανονιστικών ρυθμίσεων για την προώθηση και ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης,
- δ) η εισήγηση για την προσαρμογή του σχετικού εθνικού δικαίου στο ενωσιακό δίκαιο στον τομέα αρμοδιότητάς του,
- ε) η αποτίμηση της αποτελεσματικότητας των εφαρμοζόμενων μέτρων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και η μέριμνα για τη συγκέντρωση, αξιολόγηση, επεξεργασία, τήρηση και παροχή στατιστικών στοιχείων σχετικά με την ηλεκτροκίνηση, καθώς και η ετήσια αξιολόγηση της ανάπτυξης των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο,
- στ) η διατύπωση προτάσεων για την αποτελεσματική αντιμετώπιση διοικητικών δυσχερειών, τα οποία προκύπτουν κατά την αδειοδοτική ή άλλη συναφή διαδικασία που αφορά στον τομέα της ηλεκτροκίνησης,
- ζ) η εποπτεία των φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης, σε συνεργασία με τη Ρ.Α.Ε., για θέματα αρμοδιότητάς της που αφορούν στην αγορά ενέργειας, ιδίως μέσω του Μ.Υ.Φ.Α.Η.,
- η) η εισήγηση για την επιβολή προστίμων για παραβάσεις που άπτονται των αρμοδιοτήτων του τμήματος,
- θ) η εκπροσώπηση της ελληνικής πολιτείας σε διεθνή fora, συνέδρια, οργανισμούς, επιτροπές κ.λπ., για τα θέματα που άπτονται των αρμοδιοτήτων του τμήματος,
- ι) η ενημέρωση και πληροφόρηση του κοινού και των επιχειρήσεων για το θεσμικό, νομοθετικό, φορολογικό και χρηματοοικονομικό πλαίσιο του τομέα της ηλεκτροκίνησης, καθώς και για τις σχετικές διαδικασίες αδειοδότησης και ένταξης σε υφιστάμενα προγράμματα ή σχέδια ενίσχυσης,
- ια) η μέριμνα για τη σύνταξη και αποστολή απόψεων και στοιχείων της Διοίκησης στο Συμβούλιο της Επικρατείας και στα τακτικά διοικητικά δικαστήρια για υποθέσεις που συζητούνται σε αυτά και είναι σχετικές με τις αρμοδιότητες του Τμήματος.

γ) Στο άρθρο 73 του π.δ. 132/2017 προστίθεται παρ. 12Α και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 73

Προϊστάμενοι Τμημάτων

1. α) Στα Τμήματα της Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών προϊστάται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων και ειδικοτήτων ή του κλάδου ΤΕ όλων των κλάδων και ειδικοτήτων.
- β) Στα Τμήματα της Διεύθυνσης Νομοθετικού Έργου και Πρωτοβουλίας προϊστάται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού, κατά προτίμηση κάτοχος πτυχίου Νομικής.

γ) Στο αυτοτελές Τμήμα ΠΣΕΑ, προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων ή, υπάλληλος κατηγορίας ΤΕ όλων των κλάδων.

2. α) Στα Τμήματα της Διεύθυνσης Προϋπολογισμού και Δημοσιονομικών Αναφορών προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΤΕ Διοικητικού - Λογιστικού.

β) Στα Τμήματα της Διεύθυνσης Οικονομικής Διαχείρισης προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΤΕ Διοικητικού - Λογιστικού.

γ) Στα Τμήματα της Διεύθυνσης Προμηθειών, Υποδομών και Διαχείρισης Υλικού προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων και ειδικοτήτων ή του κλάδου ΤΕ όλων των κλάδων και ειδικοτήτων.

3. α) Στα τμήματα της Διεύθυνσης Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων ή του κλάδου ΤΕ Πληροφορικής ή ΤΕ Μηχανικών.

β) Στα τμήματα της Διεύθυνσης Γεωχωρικών Πληροφοριών προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Πληροφορικής ή ΠΕ Γεωτεχνικών με εμπειρία σχετική με τις αρμοδιότητες της εν θέματι Διεύθυνσης.

4. α) Στο Τμήμα Ευρωπαϊκών και Διεθνών Υποθέσεων Περιβάλλοντος της Διεύθυνσης Διεθνών και Ευρωπαϊκών Δραστηριοτήτων, προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων με προαπαιτούμενο την άριστη γνώση μιας ξένης γλώσσας.

β) Στο Τμήμα Ευρωπαϊκών και Διεθνών Υποθέσεων Ενέργειας και Ορυκτών Πρώτων Υλών της Διεύθυνσης Διεθνών και Ευρωπαϊκών Δραστηριοτήτων, προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων με προαπαιτούμενο την άριστη γνώση μιας ξένης γλώσσας.

5. α) Στα Τμήματα των Διευθύνσεων που απαρτίζουν τη Γενική Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Πολιτικής προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περ. β.

β) Στο Τμήμα Περιβαλλοντικών Πιστοποιήσεων προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων.

6. α) Στα Τμήματα των Διευθύνσεων που απαρτίζουν τη Γενική Διεύθυνση Δασών και Δασικού Περιβάλλοντος προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Γεωτεχνικών ή υπάλληλος του κλάδου ΤΕ Δασοπόνων, με την επιφύλαξη των διατάξεων των παρακάτω περ. β, γ και δ.

β) Στο Τμήμα Ελέγχου της Εμπορίας και Διακίνησης Άγριας Ζωής και Ειδών CITES της Διεύθυνσης Προγραμματισμού και Δασικής Πολιτικής της ως άνω Γενικής Διεύθυνσης, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος.

γ) Στο Τμήμα Εμπραγμάτων Δικαιωμάτων της Διεύθυνσης Προστασίας Δασών της ως άνω Γενικής Διεύθυνσης, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

δ) Στο Τμήμα Δασικών Προστατευόμενων Περιοχών και Δασικής Αναψυχής της Διεύθυνσης Προστασίας Δασών της ως άνω Γενικής Διεύθυνσης, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος.

7. Στα Τμήματα των Διευθύνσεων που απαρτίζουν τη Γενική Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

8. Στα Τμήματα των Διευθύνσεων που απαρτίζουν τη Γενική Διεύθυνση Πολεοδομίας προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

9. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Υδρογονανθράκων της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περ. β.

β) Στο Τμήμα Εγκαταστάσεων της Διεύθυνσης Υδρογονανθράκων, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών.

10. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας και Εναλλακτικών Καυσίμων της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περ. β.

β) Στο Τμήμα Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) Ηλεκτρικής και Θερμικής/Ψυκτικής Ενέργειας της Διεύθυνσης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) και Εναλλακτικών Καυσίμων της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

11. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Ηλεκτρικής Ενέργειας της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περ. β.

β) Στο Τμήμα Παραγωγής, Μεταφοράς και Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας της Διεύθυνσης Ηλεκτρικής Ενέργειας, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

12. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Ενεργειακών Πολιτικών και Ενεργειακής Αποδοτικότητας της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περ. β.

β) Στο Τμήμα Ενεργειακής Αποδοτικότητας της Διεύθυνσης Ενεργειακών Πολιτικών και Ενεργειακής Αποδοτικότητας, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

12Α. Στο Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Διοικητικού-Οικονομικού.

13. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Ανάπτυξης και Πολιτικής της Γενικής Διεύθυνσης Ορυκτών Πρώτων Υλών προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περ. β.

β) Στο Τμήμα Τεκμηρίωσης - Παρατηρητήριο Μεταλλευτικών και Λατομικών Δραστηριοτήτων της Διεύθυνσης Ανάπτυξης και Πολιτικής, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Πληροφορικής.

14. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Μεταλλευτικών, Ενεργειακών και Βιομηχανικών Ορυκτών της Γενικής Διεύθυνσης Ορυκτών Πρώτων Υλών, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Γεωτεχνικών με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περ. β.

β) Στο Τμήμα Διαχείρισης Μεταλλευτικών Δικαιωμάτων της Διεύθυνσης Μεταλλευτικών, Ενεργειακών και Βιομηχανικών Ορυκτών, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Γεωτεχνικών.

15. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Λατομείων Μαρμάρων και Αδρανών Υλικών της Γενικής Διεύθυνσης Ορυκτών Πρώτων Υλών, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Γεωτεχνικών με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περ. β.

β) Στο Τμήμα Διαχείρισης και Εποπτείας της Διεύθυνσης Λατομείων Μαρμάρων και Αδρανών Υλικών, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

16. Στο Αυτοτελές Τμήμα Πολιτικής Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων της Γενικής Γραμματείας Ενέργειας και Ορυκτών Πρώτων Υλών προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος, ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

17. α) Στα Τμήματα των Διευθύνσεων που απαρτίζουν την Ειδική Γραμματεία Υδάτων προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περ. β.

β) Στο Τμήμα Κοστολόγησης και Τιμολόγησης Υπηρεσιών Ύδατος και στο Τμήμα Παρακολούθησης, Διαχείρισης και Αξιολόγησης Υπηρεσιών Ύδατος προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού-Οικονομικού.

18. α) Στα Τμήματα Επιθεώρησης Περιβάλλοντος (Βορείου και Νοτίου Ελλάδος) προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών.

β) Στα Τμήματα Επιθεώρησης Δόμησης και Κατεδαφίσεων (Βορείου και Νοτίου Ελλάδος) προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

γ) Στα Τμήματα Επιθεώρησης Ενέργειας (Βορείου και Νοτίου Ελλάδος) προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

δ) Στα Τμήματα Επιθεώρησης Μεταλλείων (Βορείου και Νοτίου Ελλάδος) της Ειδικής Γραμματείας Σώματος Επιθεωρητών και Ελεγκτών του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών, σύμφωνα με το άρθρο 3 ΚΜΛΕ.

19. α) Στα Τμήματα της Διεύθυνσης Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων της Ειδικής Γραμματείας Σώματος Επιθεωρητών και Ελεγκτών του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού με την επιφύλαξη των διατάξεων των παρακάτω περ. β και γ.

β) Στο Τμήμα Τεχνικής Υποστήριξης Ηλεκτρονικών Συστημάτων και Τεκμηρίωσης της Διεύθυνσης Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

γ) Στο Τμήμα Εποπτείας και Δικαστικών Υποθέσεων της Διεύθυνσης Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

20. Στο αυτοτελές Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων.

21. Στο αυτοτελές Τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου, προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων.

22. Στο Συντονιστικό γραφείο Αντιμετώπισης Περιβαλλοντικών Ζημιών της Ειδικής Γραμματείας Σώματος Επιθεωρητών και Ελεγκτών του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών.

23. Στα Τμήματα μπορεί να προΐσταται υπάλληλος της ειδικότητας ΠΕ Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού με ομώνυμο ή ταυτόσημο κατά περιεχόμενο πτυχίο με αυτό που απαιτείται για την αντίστοιχη θέση ευθύνης.

δ) Στους ήδη υπάρχοντες κλάδους του άρθρου 62 του π.δ. 132/2017 προστίθενται πέντε (5) θέσεις 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, και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 62

1. Οι οργανικές θέσεις του μόνιμου προσωπικού ανέρχονται σε οκτακόσιες σαράντα επτά (847) και κατανέμονται κατά κατηγορία και κλάδο, ως εξής:

Κατηγορία – Κλάδος	Σύνολο
Κατηγορία Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης (ΠΕ)	
ΠΕ Γεωτεχνικών	105

ΠΕ Διοικητικού – Οικονομικού	141
ΠΕ Μηχανικών	292
ΠΕ Περιβάλλοντος	65
ΠΕ Πληροφορικής	21
Κατηγορία Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (ΤΕ)	
ΤΕ Δασοπόνων	20
ΤΕ Διοικητικού – Λογιστικού	8
ΤΕ Μηχανικών	40
ΤΕ Τεχνολόγων Γεωπόνων	1
ΤΕ Πληροφορικής	2
Κατηγορία Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης (ΔΕ)	
ΔΕ Διοικητικών Γραμματέων	111
ΔΕ Προσωπικού Η/Υ	11
ΔΕ Τεχνικών	19
Κατηγορία Υποχρεωτικής Εκπαίδευσης (ΥΕ)	
ΥΕ Προσωπικό Καθαριότητας	1
ΥΕ Επιμελητών	5
ΥΕ Φυλάκων – Νυχτοφυλάκων	5
Σύνολο	847

3. Οι θέσεις του Αυτοτελούς Τμήματος Ηλεκτροκίνησης πληρούνται με διορισμό ή μετάταξη ή απόσπαση ή μετακίνηση προσωπικού. Κατ' εξαίρεση και εντός (1) μηνός από την έναρξη ισχύος του παρόντος, ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας δύναται να εκδώσει ανακοίνωση – πρόσκληση για απόσπαση ή

μετάταξη προσωπικού με ανάλογη εφαρμογή των άρθρων 2, 3, 4, 7, 12, 13 και 15 του ν. 4440/2016 (Α' 224).

Άρθρο 41

Αυτοτελές Τμήμα Πολιτικής Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων – Τροποποίηση του άρθρου 44 του π.δ. 132/2017 (Α' 160)

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, το Αυτοτελές Τμήμα Πολιτικής Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων υπάγεται στην Διεύθυνση Υδρογονανθράκων.
2. Στο τέλος της παρ. 2 του άρθρου 44 του π.δ. 132/2017 προστίθεται περ. ε), ως εξής:
«ε) Τμήμα Πολιτικής Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων.».
3. Όπου στις κείμενες διατάξεις αναφέρεται το «Αυτοτελές Τμήμα Πολιτικής Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων» στο εξής νοείται το «Τμήμα Πολιτικής Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων» της Διεύθυνσης Υδρογονανθράκων.

Άρθρο 42

Σύσταση Γνωμοδοτικού Συμβουλίου για την ηλεκτροκίνηση

1. Στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας συστήνεται Γνωμοδοτικό Συμβούλιο για την ηλεκτροκίνηση, το οποίο υποβάλλει προτάσεις στον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας για θέματα που αφορούν στον σχεδιασμό της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου μέσω της αύξησης του αριθμού των Η/Ο και στην αποτελεσματική εφαρμογή των σχετικών δράσεων και πολιτικών.
2. Στην αρμοδιότητα του Συμβουλίου ανήκουν ιδίως:
 - α) η εισήγηση για τη διαμόρφωση γενικών κατευθύνσεων των πολιτικών και η επεξεργασία θέσεων και προτάσεων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, όπως για διοικητικά μέτρα, χρηματοδοτικά προγράμματα και οικονομικά κίνητρα και για τη διαμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου για τη λειτουργία της αγοράς της ηλεκτροκίνησης,
 - β) η διατύπωση γνώμης επί θεμάτων σχετικών με την εκτίμηση, ανάληψη και υλοποίηση των μέτρων προώθησης της ηλεκτροκίνησης, και εν γένει η παροχή συμβουλευτικής υποστήριξης προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας για κάθε θέμα που συναρτάται με την ηλεκτροκίνηση,
 - γ) η εκτίμηση αντικτύπου, η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας και η επικαιροποίηση των μέτρων αύξησης στη χώρα του αριθμού των Η/Ο, καθώς και η εισήγηση για τη λήψη διορθωτικών μέτρων σε περίπτωση κατά την οποία διαπιστώνονται αποκλίσεις από τους προβλεπόμενους στόχους,

δ) η παρακολούθηση των διεθνών τεχνολογικών και οικονομικών εξελίξεων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης και η διατύπωση προτάσεων προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας για την αξιοποίηση των σχετικών συμπερασμάτων.

ε) η συνεργασία με αντίστοιχα όργανα άλλων κρατών και διεθνών οργανισμών που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ηλεκτροκίνησης,

στ) η παροχή, κατόπιν απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, επιτελικής και εκτελεστικής τεχνοκρατικής υποστήριξης προς το Υπουργείο για την προώθηση και υλοποίηση των μέτρων, πολιτικών και δράσεων υπέρ της ηλεκτροκίνησης.

3. Το Συμβούλιο αποτελείται από εννέα (9) μέλη με τριετή θητεία και ειδικότερα από έναν (1) εκπρόσωπο του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, έναν (1) εκπρόσωπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, έναν (1) εκπρόσωπο της Ρ.Α.Ε., έναν (1) εκπρόσωπο της Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε. Α.Ε., έναν (1) εκπρόσωπο της αγοράς ηλεκτροκίνησης, έναν (1) εκπρόσωπο της ακαδημαϊκής κοινότητας, δύο (2) εμπειρογνώμονες που διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση και διαθέτουν ειδικές γνώσεις ή εξειδικευμένη επαγγελματική εμπειρία σε θέματα ηλεκτροκίνησης και ένα (1) μέλος που επιλέγεται μεταξύ κοινωνικών φορέων που δραστηριοποιούνται στο πεδίο της ηλεκτροκίνησης, όπως Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων (Μ.Κ.Ο.), σωματείων και μη κερδοσκοπικών εταιρειών. Πρόεδρος του Συμβουλίου ορίζεται πρόσωπο εγνωσμένου κύρους και υψηλής επιστημονικής κατάρτισης στο πεδίο της έρευνας και καινοτομίας στην καθαρή ενέργεια.

4. Το Συμβούλιο συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με την οποία καθορίζονται και ο τρόπος οργάνωσης και λειτουργίας του, ο τρόπος σύγκλησης των συνεδριάσεων και λήψης αποφάσεων, η υλικοτεχνική και διοικητική του υποστήριξη, τυχόν εξειδίκευση των εργασιών του Συμβουλίου και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εκτέλεση του έργου του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' –ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 43

Αξιολόγηση εφαρμογής - Εθνικό Σχέδιο για την Ηλεκτροκίνηση

1. Για την παρακολούθηση της υλοποίησης των σκοπών του παρόντος εκπονείται Εθνικό Σχέδιο για την Ηλεκτροκίνηση, το οποίο εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας Υποδομών και Μεταφορών, Εσωτερικών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού.

2. Το Εθνικό Σχέδιο για την Ηλεκτροκίνηση εκπονείται και παρακολουθείται από την Επιτροπή που συστήθηκε με την υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΑΠΕΕΚ/95823/3190/21.10.2019 κοινή υπουργική απόφαση (ΑΔΑ: ΨΞΒ94653Π8-Σ01), της οποίας βασική αποστολή είναι η κοινή διαχείριση των δράσεων, ο συντονισμός των ενεργειών και η επανεξέταση των μέτρων που αφορούν στην προώθηση της ηλεκτροκίνησης στη χώρα.

ΜΕΡΟΣ Ε΄ - ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ - ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 44

Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού δύνανται να προκηρύσσονται δράσεις για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των Η/Ο μέσω οικονομικών κινήτρων για την αγορά ή μίσθωση κάθε τύπου αμιγώς Η/Ο ή υβριδικών Η/Ο εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50γρ CO₂/χλμ, καθώς και για την προμήθεια και εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο. Με την ανωτέρω απόφαση καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη λήψη των οικονομικών κινήτρων, οι δικαιούχοι, η διάρκεια και οι διαδικασίες αίτησης, ένταξης, υλοποίησης και ολοκλήρωσης των δράσεων αυτών, ο φορέας και η πηγή χρηματοδότησης, ο υπεύθυνος φορέας υλοποίησης της δράσης καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή τους.

Με ίδια απόφαση δύνανται να καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, οι διαδικασίες και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λήψη οικονομικού κινήτρου με σκοπό:

- α) την αντικατάσταση οχημάτων με καινούργια αμιγώς Η/Ο ή με υβριδικά Η/Ο εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρCO₂/χλμ.,
- β) την αντικατάσταση των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Οχημάτων (Ε.Δ.Χ.) - ΤΑΞΙ με καινούργια αμιγώς ηλεκτροκίνητα Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ ή με υβριδικά Η/Ο Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50γρCO₂/χλμ.,

γ) την αντικατάσταση οχημάτων μικτού βάρους έως 3,5 τόνων με καινούργια αμιγώς Η/Ο ή υβριδικά Η/Ο εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50gCO₂/χλμ. μικτού βάρους έως 3,5 τόνων,

δ) την απόσυρση των παλαιών αυτών οχημάτων από την κυκλοφορία κατά τις περ. α' και β' της παρ. 5 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012 (Α' 82) και της παρ. 5 του άρθρου 14 του ν. 4530/2018 (Α' 59) και την παράδοσή τους σε συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης ή σε σημεία συλλογής κατά την έννοια του άρθρου 2 του π.δ. 116/2004 (Α' 81). Ειδικά για τα Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ και τα οχήματα μικτού βάρους έως 3,5 τόνων δεν τίθεται ηλικιακό όριο απόσυρσης. Αυτά δεν αποχαρκτηρίζονται ούτε αντικαθίστανται από οχήματα με άλλη πηγή ενέργειας και ίδιες ή μικρότερες εκπομπές ρύπων από 50gCO₂/χλμ. πριν από την παρέλευση επτά (7) τουλάχιστον ετών από το έτος θέσης τους σε κυκλοφορία, χωρίς να συνυπολογίζεται το έτος αυτό.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης ρυθμίζεται η διαδικασία εφοδιασμού των δικαιούχων με το ειδικό σήμα του άρθρου 3, οι τεχνικές προδιαγραφές του σήματος και της ηλεκτρονικής εφαρμογής μέσω της οποίας εκδίδεται αυτό και κάθε τεχνικό ή ειδικότερο θέμα σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 3.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών δύναται να καθορίζονται ο τρόπος και η διαδικασία καταβολής, είσπραξης και απόδοσης του περιβαλλοντικού τέλους του άρθρου 5, οι δράσεις ανταποδοτικού χαρακτήρα που χρηματοδοτούνται από τα περιβαλλοντικά τέλη, οι έλεγχοι και οι κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης, να ρυθμίζεται κάθε άλλο θέμα για την εφαρμογή του παρόντος, όπως ο τρόπος παρακολούθησης και αξιολόγησης της εφαρμογής των μέτρων, και να καθορίζεται η λήξη ισχύος της υποχρέωσης καταβολής του περιβαλλοντικού τέλους, σε συνάρτηση με τα επιστημονικά δεδομένα σχετικά με την επίδραση στο περιβαλλοντικό ισοζύγιο και με τη δημόσια υγεία.

4. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού δύναται να ρυθμίζονται ειδικά θέματα σχετικά με την εποπτεία της αγοράς ηλεκτροκίνησης, τα αρμόδια όργανα, τις υποχρεώσεις των φορέων της αγοράς, τις σχετικές παραβάσεις και κυρώσεις, τα κριτήρια επιβολής τους, τις διαδικασίες διεξαγωγής των ελέγχων, το ύψος του κατά περίπτωση προστίμου του άρθρου 12, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Ως κριτήρια για το είδος των κυρώσεων και το ύψος του προστίμου λαμβάνονται υπόψη ιδίως το είδος και η βαρύτητα της παράβασης, οι συνέπειες που προκύπτουν από αυτή, ο βαθμός υπαιτιότητας και η υποτροπή του παραβάτη.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης καθορίζεται κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 13, ιδίως για το είδος και το ύψος της τιμής του παραβόλου και την αναπροσαρμογή του, καθώς και τον τρόπο και τη

διαδικασία καταβολής, είσπραξης και απόδοσής του, τη διασύνδεση με άλλα μητρώα και εφαρμογές του δημοσίου τομέα και τις τεχνικές λεπτομέρειες λειτουργίας του Μ.Υ.Φ.Α.Η..

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με τη διαχείριση και αποστολή των δεδομένων που αφορούν στη λειτουργία των φορέων της αγοράς και στα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο, στα δικαιώματα πρόσβασης στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. των ενδιαφερομένων μερών, και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 14 και μπορεί να αναπροσαρμόζονται το είδος, η μορφή και η ποιότητα των δεδομένων του άρθρου 14, προκειμένου να εναρμονίζονται με τις ευρωπαϊκές οδηγίες και κανονισμούς.

7. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού δύνανται να λαμβάνονται μέτρα και να ορίζονται δράσεις για την ενίσχυση της επάρκειας των υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, ιδίως εφόσον αυτό κριθεί αναγκαίο σε συνέχεια της ετήσιας αξιολόγησης του άρθρου 16. Σε αυτήν καθορίζονται τα μέτρα και οι δράσεις, η διάρκεια αυτών, οι διαδικασίες υλοποίησης και ολοκλήρωσής τους, οι όροι, οι προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή τους.

8. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται οι προδιαγραφές, οι όροι και οι τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο., καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 17.

9. Με διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Πολιτισμού και Αθλητισμού, καθορίζονται οι όροι, οι τεχνικές προδιαγραφές και η διαδικασία για τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης Η/Ο και την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο: α) σε παραδοσιακούς οικισμούς και σε διατηρητέα κτίρια, β) σε ιστορικούς τόπους, αρχαιολογικούς χώρους ή στο άμεσο περιβάλλον μνημείων που προστατεύονται με τις διατάξεις του ν. 3028/2002 (Α' 153), γ) σε μνημεία παγκόσμιας κληρονομιάς ή σε τμήματα πόλεων ή οικισμών, που έχουν χαρακτηριστεί ως ιστορικά διατηρητέα μνημεία και σε άλλες προστατευόμενες περιοχές αρμοδιότητας του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, καθώς και κάθε άλλο συναφές ειδικότερο θέμα.

10. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται: α) οι όροι και οι προϋποθέσεις για την επέκταση του αντικειμένου εργασιών των συνεργείων των παρ. 1 και 2 του άρθρου 13 του π.δ. 78/1988, προκειμένου τα εν λόγω συνεργεία να δύνανται να αναλαμβάνουν τη συντήρηση και την επισκευή οχημάτων υψηλής τάσης, β) ο χώρος, η εσωτερική διάταξη, ο μηχανολογικός εξοπλισμός, ο αριθμός και το είδος των εγκατεστημένων μηχανημάτων και οργάνων και γ) οι απαγορευτικές γειτνιάσεις και οι αποστάσεις

ασφαλείας της παρ. 2 του άρθρου 1 του π.δ. 78/1988, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εγκατάσταση και λειτουργία συνεργείων οχημάτων υψηλής τάσης.

11. Με διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Παιδείας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο χρόνος εκπαίδευσης, το περιεχόμενο, η διδακτέα ύλη, η πιστοποιημένη εκπαιδευτική δομή, η διαδικασία, οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την επέκταση του αντικειμένου της άδειας ασκήσεως επαγγέλματος και της βεβαίωσης έναρξης άσκησης επαγγέλματος των τεχνιτών που αναφέρονται στις περ. α' (μηχανοτεχνίτης) και β' (ηλεκτροτεχνίτης) της παρ. 2 του άρθρου 2 και στις περ. α' (διπλωματούχος μηχανικός οχημάτων) και β' (τεχνολόγος μηχανικός οχημάτων) της παρ. 4 του άρθρου 4 του ν. 1575/1985 (Α' 207), προκειμένου οι τεχνίτες αυτοί να δύνανται να αναλαμβάνουν τη συντήρηση και την επισκευή οχημάτων υψηλής τάσης ως τεχνίτες οχημάτων υψηλής τάσης Κατηγορίας 1 και Κατηγορίας 2.

12. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο τρόπος, η διαδικασία και η πιστοποίηση διενέργειας του τεχνικού ελέγχου των Η/Ο (περιοδικού, έκτακτου, εκούσιου) στα Δημόσια και Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ), που προβλέπεται στο άρθρο 31 καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τον έλεγχο αυτόν.

13. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού δύνανται να εξειδικεύονται τα μέτρα, οι όροι και το πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων συσσωρευτών Η/Ο και να ρυθμίζεται κάθε ειδικότερο θέμα σχετικό με το άρθρο 32.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' - ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 45

Μεταβατικές διατάξεις

Έως την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. για τις δημοσίως προσβάσιμες υποδομές που εμπίπτουν σε αυτό, η εγκατάσταση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο διενεργείται σύμφωνα με την κοινή υπουργική απόφαση που προβλέπεται στην περ. β' της παρ. 7 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012 (Α' 82).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' – ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 46

Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται:

α) Το άρθρο 70 του ν. 3982/2011 (Α' 143).

β) Το δεύτερο και τρίτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 134 του ν. 4001/2011 (Α' 179).

Άρθρο 47

Έναρξη ισχύος

1. Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
2. Ειδικά η απαλλαγή από την καταβολή τέλους στάθμευσης του άρθρου 3 αρχίζει από την 1η.1.2021.
3. Ειδικά η ισχύς του άρθρου 14 αρχίζει ένα (1) μήνα μετά την έναρξη λειτουργίας του Μ.Υ.Φ.Α.Η. κατά το άρθρο 13.4. Η υποχρέωση της παρ. 4 του άρθρου 22 αρχίζει από την 1η.1.2023.
5. Η υποχρέωση του άρθρου 23 αρχίζει από την 1η.1.2022.
6. Τα άρθρα 65 έως 71 του ν. 3982/2011 (Α' 143), όπως αντικαθίστανται με τα άρθρα 33-38 του παρόντος, καταλαμβάνουν τις συμβάσεις για τις οποίες η προκήρυξη διαγωνισμού θα αποσταλεί μετά την 2α.8.2021 ή, αν δεν προβλέπεται προκήρυξη διαγωνισμού, για τις οποίες η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας θα κινήσει τη διαδικασία προμήθειας μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Αθήνα, 10.7.2020

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

Χρ. Σταϊκούρας

Σπ.–Αδ. Γεωργιάδης

Μ. Χρυσοχοϊδης

ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ
ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Ν. Κεραμέως

Ι. Βρούτσης

Κων. Χατζηδάκης

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στ. Μενδώνη

Π. Θεοδωρικάκος

Κων. Καραμανλής

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

Γ. Γεραπετρίτης

Κ. Πιερρακάκης



Αριθμ. 177 / 9 / 2020

ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Ε Κ Θ Ε Σ Η

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

**Στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας
«Προώθηση της ηλεκτροκίνησης».**

Α. Με το υπόψη σχέδιο νόμου, ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την ηλεκτροκίνηση και ειδικότερα:

ΜΕΡΟΣ Α΄

Εισάγονται γενικές ρυθμίσεις και θεσπίζονται κίνητρα για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης και συγκεκριμένα, μεταξύ άλλων, προβλέπονται τα ακόλουθα:

ΚΕΦΑΛΑΙΑ Α΄ ΚΑΙ Β΄

1.α. Προσδιορίζεται ο σκοπός των προτεινομένων διατάξεων και δίδονται οι έννοιες των οικείων όρων.

β. Απαλλάσσονται από 1-1-2021 έως 31-12-2022, τα Ηλεκτρικά Οχήματα (Η/Ο) μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., από την καταβολή του τέλους στάθμευσης, εντός των διοικητικών ορίων των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (ο.τ.α.) α΄ βαθμού, όπου υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης με πληρωμή.

Προβλέπεται ότι, για τις θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης Η/Ο που κατά την έναρξη ισχύος των προτεινομένων ρυθμίσεων, τελούν υπό παραχώρηση, καταβάλλεται, από 1-1-2021, από το Δήμο, αντίτιμο στον παραχωρησιούχο, ισόποσο με το αντίστοιχο τέλος στάθμευσης που θα καταβαλλόταν από το δημότη στο Δήμο, για την ελεγχόμενη θέση στάθμευσης συμβατικού οχήματος.

Εξαιρούνται από το τέλος στάθμευσης, από 1-1-2021, οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο, για συμβάσεις παραχώρησης που συνάπτονται μετά από την έναρξη ισχύος των προτεινομένων ρυθμίσεων.

Προβλέπεται η έκδοση ειδικού σήματος από τις αρμόδιες Διευθύνσεις Μεταφορών των Περιφερειών, το οποίο ισχύει για τις θέσεις στάθμευσης για τους κατοίκους και για τις ελεγχόμενες θέσεις στάθμευσης επί πληρωμή εντός

της ελληνικής επικράτειας, ενώ η σχετική αίτηση υποβάλλεται μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης.

γ. Εισάγεται υποχρέωση της αδειοδοτούσας αρχής να προβαίνει χωρίς καμία καθυστέρηση, στις απαραίτητες ενέργειες για την έκδοση ή τροποποίηση της άδειας εγκατάστασης ή λειτουργίας μονάδας παραγωγής Η/Ο και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα Η/Ο που εγκαθίστανται στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και στην Περιφερειακή Ενότητα Αρκαδίας της Περιφέρειας Πελοποννήσου. (άρθρα 1 - 4)

2. Εισάγονται ρυθμίσεις για τα παλαιού τύπου ρυπογόνα μεταχειρισμένα οχήματα και συγκεκριμένα:

α. Θεσπίζεται η επιβολή έκτακτου περιβαλλοντικού τέλους, ύψους τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ, επιπλέον του τέλους ταξινόμησης, 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', ε' του ν.2960/2001), εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 4 και χιλίων (1.000) ευρώ, εφόσον οι δύο ανωτέρω κατηγορίες οχημάτων υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 5a.

Το εν λόγω περιβαλλοντικό τέλος καταβάλλεται άπαξ και μόνο εφόσον υφίσταται υποχρέωση καταβολής τελών ταξινόμησης. Ως προς τον χρόνο γένεσης της υποχρέωσης καταβολής του ανωτέρω τέλους, καθώς και τον χρόνο που αυτό καθίσταται απαιτητό για τα ανωτέρω οχήματα, εφαρμόζονται αναλογικά τα προβλεπόμενα στην κείμενη σχετική νομοθεσία (άρθρο 128 του ν.2960/2001).

β. Τα έσοδα από το θεσπιζόμενο περιβαλλοντικό τέλος αποτελούν δημόσιο έσοδο, εισπράττεται από την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων υπέρ του Λογαριασμού Ειδικού Σκοπού στην Τράπεζα της Ελλάδος και διατίθεται για τη χρηματοδότηση έργων και δράσεων με σκοπό την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των ηλεκτρικών οχημάτων.

γ. Απαγορεύεται η εισαγωγή των προαναφερόμενων κατηγοριών οχημάτων, εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 3, 2 και 1, 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 5)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

Θεσπίζονται φορολογικά κίνητρα για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, με αντίστοιχη τροποποίηση - συμπλήρωση συγκεκριμένων διατάξεων του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος (Κ.Φ.Ε., ν.4172/2013) και συγκεκριμένα:

1.α. Εξαιρούνται από τον υπολογισμό του εισοδήματος από μισθωτή εργασία και συντάξεις: i) η αποζημίωση για τη δαπάνη ηλεκτρικού ρεύματος

για τη φόρτιση ατομικού ή εταιρικού οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., ii) το άνευ χρηματικού ανταλλάγματος κόστος φόρτισης επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ή χαμηλών ρύπων, με τις ίδιες ως άνω προδιαγραφές, στις εγκαταστάσεις του εργοδότη.

β. Θεωρείται φορολογητέο εισόδημα, το υπόλοιπο άνω των σαράντα χιλιάδων (40.000) ευρώ (Λ.Τ.Π.Φ.), της αξίας παραχώρησης οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων, προς έναν εργαζόμενο ή εταίρο ή μέτοχο από ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή νομική οντότητα, για οποιοδήποτε χρονικό διάστημα εντός του έτους.

(άρθρο 6)

2.α. Χορηγείται η δυνατότητα έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδα της επιχείρησης, κατά το χρόνο πραγματοποίησης των σχετικών κατά περίπτωση δαπανών, προσαυξημένης ως ακολούθως:

- κατά ποσοστό 50% (αντί για 30%, που ισχύει), για τη δαπάνη μίσθωσης εταιρικού επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ρύπων, με μέγιστη Λ.Τ.Π.Φ. έως σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ καθώς και για τη δαπάνη απόσβεσης αυτού, για δε το υπερβάλλον ποσό η χορηγούμενη δυνατότητα έκπτωσης προσαυξάνεται κατά ποσοστό 25%. Όσον αφορά σε εταιρικό επιβατικό αυτοκίνητο χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., για τις προαναφερόμενες κατηγορίες δαπανών (μίσθωσης και απόσβεσης), η χορηγούμενη έκπτωση προσαυξάνεται, για το υπερβάλλον ποσό, κατά ποσοστό 15%,

- κατά ποσοστό 50% (αντί για 30%, που ισχύει), για τη δαπάνη αγοράς, εγκατάστασης και λειτουργίας δημόσια προσβάσιμων σημείων φόρτισης οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων, με ειδική πρόβλεψη προσαυξημένης έκπτωσης κατά ποσοστό 70%, για τις επιχειρήσεις σε νησιωτικούς δήμους της χώρας, κατά το ποσό των δαπανών που αφορούν στη δραστηριότητα στους συγκεκριμένους δήμους.

Σε περίπτωση που το σύνολο της ηλεκτρικής ενέργειας που απορροφάται για την ηλεκτροδότηση των προαναφερόμενων δημόσια προσβάσιμων σημείων φόρτισης, προέρχεται από Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (Α.Π.Ε.), τα ανωτέρω ποσοστά έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδα των επιχειρήσεων διαμορφώνονται σε 70% και 90%, αντίστοιχα.

Το ποσοστό προσαύξησης της έκπτωσης ορίζεται σε 30%, εφόσον οι ανωτέρω δαπάνες γίνονται αποκλειστικά και μόνον για τη χρήση των σημείων φόρτισης από τους εργαζομένους της επιχείρησης (μη δημόσια προσβάσιμα σημεία φόρτισης),

- κατά ποσοστό 75%, για τη δαπάνη απόσβεσης εταιρικού επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ρύπων, με μέγιστη Λ.Τ.Π.Φ. έως σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ, σχετικά με τις επιχειρήσεις που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα σε νησιωτικούς δήμους της Ελλάδας. Όσον αφορά σε εταιρικό επιβατικό αυτοκίνητο χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., η χορηγούμενη έκπτωση προσαυξάνεται, κατά ποσοστό 35% και για το υπερβάλλον ποσό, κατά ποσοστό 20%,

- κατά ποσοστό 50%, για τη δαπάνη αγοράς ελαφρού επαγγελματικού ηλεκτρικού οχήματος συγκεκριμένων προδιαγραφών, μηδενικών ρύπων και

κατά ποσοστό 30%, για τη δαπάνη αγοράς αντίστοιχου οχήματος χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ.,

- κατά ποσοστό 50%, για τη δαπάνη αγοράς οχημάτων τύπου L, μοτοποδηλάτων και μοτοσυκλετών καθώς και οχημάτων παντός εδάφους και άλλων μικρών οχημάτων με 3 ή 4 τροχούς, μηδενικών ρύπων ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ.

β. Επανακαθορίζονται (αυξάνονται) οι συντελεστές φορολογικής απόσβεσης ανά φορολογικό έτος, στα μέσα μεταφοράς ατόμων και εμπορευμάτων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., ενώ θεσπίζεται νέος συντελεστής φορολογικής απόσβεσης ποσοστού 100% για κατασκευές και εγκαταστάσεις για τη φόρτιση αυτών. Ειδικότερα, οι υφιστάμενοι συντελεστές επανακαθορίζονται ως ακολούθως:

- 50% (από 25%, που ισχύει), για μέσα μεταφοράς ατόμων μηδενικών ρύπων,

- 25% (από 20%, που ισχύει), για μέσα μεταφοράς ατόμων χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ.,

- 50% (από 20%, που ισχύει), για μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων μηδενικών ρύπων,

- 25% (από 15%, που ισχύει), για μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ.,

- 50% (από 15%, που ισχύει), για μέσα μαζικής μεταφοράς ατόμων μηδενικών ρύπων,

- 25% (από 10%, που ισχύει), για μέσα μαζικής μεταφοράς ατόμων χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ.

Παρέχεται η δυνατότητα στην επιχείρηση να χρησιμοποιήσει χαμηλότερο σταθερό συντελεστή για όλα τα έτη απόσβεσης, στις περιπτώσεις που ο συντελεστής είναι 50% ή 100%. **(άρθρα 7, 8)**

3.α. Εξαιρείται από την ετήσια αντικειμενική δαπάνη και τη δαπάνη απόκτησης περιουσιακών στοιχείων, η αγορά επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης μηδενικών ρύπων με Λ.Τ.Π.Φ. έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ (μηδενική ετήσια δαπάνη), άνω δε του εν λόγω ποσού, ορίζεται ετήσια αντικειμενική δαπάνη αξίας τεσσάρων χιλιάδων (4.000) ευρώ.

β. Θεσπίζονται κίνητρα που ισχύουν μόνο για την Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και την Περιφερειακή Ενότητα Αρκαδίας της Περιφέρειας Πελοποννήσου. Συγκεκριμένα, μειώνεται, κατά πέντε (5) ποσοστιαίες μονάδες, ο φορολογικός συντελεστής, για: i) τα φυσικά πρόσωπα που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα, ii) τα νομικά πρόσωπα και τις νομικές οντότητες που ασκούν τη συγκεκριμένη επιχειρηματική δραστηριότητα, μόνο για το εισόδημα που αποκτάται από την εν λόγω δραστηριότητα και για τα κέρδη που αφορούν στη συγκεκριμένη παραγωγή, αντίστοιχα, αρχής γενομένης από το φορολογικό έτος μέσα στο οποίο πραγματοποιήθηκαν πρώτη φορά κέρδη από τη συγκεκριμένη παραγωγή και έως τη συμπλήρωση πέντε (5) κερδοφόρων φορολογικών ετών.

Ορίζεται ότι, κατά τον προσδιορισμό των κερδών από την οικεία επιχειρηματική δραστηριότητα, οι φορολογικές αποσβέσεις των στοιχείων του ενεργητικού εκπίπτουν από: i) τον κύριο των παγίων στοιχείων του ενεργητικού της επιχείρησης, προσαυξημένες κατά ποσοστό 15%, ii) το μισθωτή, σε περίπτωση χρηματοδοτικής μίσθωσης, προσαυξημένες κατά ποσοστό 10%. Η φορολογική απόσβεση του κόστους της επένδυσης, πραγματοποιείται ισόποσα σε χρονικό διάστημα τριών (3) ετών από την έναρξη λειτουργίας της μονάδας.

γ. Ορίζεται η έναρξη ισχύος των προτεινομένων ρυθμίσεων.

(άρθρο 9 - 11)

ΜΕΡΟΣ Β΄

Καθορίζεται το πλαίσιο για την οργάνωση της αγοράς ηλεκτροκίνησης και των υποδομών φόρτισης Η/Ο, τόσο με την τροποποίηση του υφιστάμενου πλαισίου (κατά βάση το άρθρο 134B του ν.4001/2011) όσο και με τη θέσπιση νέων ρυθμίσεων. Ειδικότερα, προβλέπονται τα ακόλουθα:

1.α. Επανακαθορίζονται οι υποχρεώσεις των Φορέων Εκμετάλλευσης Υποδομών Φόρτισης Η/Ο (Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο.), οι οποίοι υποχρεούνται να λειτουργούν ηλεκτρονικές πλατφόρμες για την εποπτεία και τον έλεγχο των υποδομών επαναφόρτισης καθώς και πληροφοριακά συστήματα διαχείρισης συλλεγόμενων πληροφοριών και να υιοθετούν συστήματα απομακρυσμένης εποπτείας και ελέγχου των σημείων φόρτισης.

Για δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης, την εκμετάλλευση αναλαμβάνει ο Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. εντός ενός (1) έτους από την εγκατάστασή τους, ενώ για το μεσοδιάστημα, τις σχετικές υποχρεώσεις αναλαμβάνει ο κύριος των υποδομών.

β. Οι υποχρεώσεις και η λειτουργία των Φορέων Σωρευτικής Εκπροσώπησης Φορτίου Η/Ο (Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο.) διέπονται από τους Κανονισμούς Αγοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας (παρ.2 του άρθρου 28 του ν.4422/2016).

γ. Επιτρέπεται το ίδιο πρόσωπο να δραστηριοποιείται συγχρόνως ως ιδιοκτήτης υποδομών φόρτισης Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., Πάροχος Υπηρεσιών Ηλεκτροκίνησης (Π.Υ.Η.), Φορέας Διεκπεραίωσης Συναλλαγών (Φ.Δ.Σ.) και Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο.

δ. Εξειδικεύονται οι υποχρεώσεις και το πλαίσιο λειτουργίας των Π.Υ.Η. και Φ.Δ.Σ. Οι Π.Υ.Η. διατηρούν συμβατική σχέση τόσο με συνεργαζόμενους Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. ή Φ.Δ.Σ. όσο και με χρήστες Η/Ο, βάσει της οποίας καθορίζονται ο τρόπος τιμολόγησης των υπηρεσιών επαναφόρτισης, οι τιμές χρέωσης και οι μέθοδοι ταυτοποίησης και πληρωμής, ενώ μπορεί να παρέχουν πρόσθετες υπηρεσίες σχετιζόμενες με την επαναφόρτιση.

Οι Φ.Δ.Σ. διευκολύνουν την ανταλλαγή στοιχείων και τη διεκπεραίωση οικονομικών συναλλαγών μεταξύ φορέων της αγοράς, με την ανάπτυξη και λειτουργία ηλεκτρονικών πλατφορμών για την ανταλλαγή δεδομένων.

ε. Η εποπτεία της λειτουργίας της αγοράς ηλεκτροκίνησης ανήκει στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας σε συνεργασία με τη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας (Ρ.Α.Ε.).

στ. Σε περίπτωση παράβασης του νομοθετικού πλαισίου για την αγορά ηλεκτροκίνησης, επιβάλλεται στον ελεγχόμενο φορέα χρηματικό πρόστιμο, το οποίο κυμαίνεται από χίλια (1.000) έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ και εισπράττεται σύμφωνα με τον Κ.Ε.Δ.Ε. **(άρθρο 12)**

2.α. Ρυθμίζονται επιμέρους θέματα αναφορικά με τη λειτουργία του ηλεκτρονικού Μητρώου Υποδομών Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης (Μ.Υ.Φ.Α.Η.) και συγκεκριμένα, προσδιορίζονται οι υπόχρεοι εγγραφής στο Μητρώο, τα καταχωριζόμενα στοιχεία και δεδομένα καθώς και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά.

β. Κατά την αρχική εγγραφή των φορέων της αγοράς στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. καταβάλλεται εφάπαξ παράβολο εγγραφής και ετησίως παράβολο διατήρησης. Η εγγραφή στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. δεν πραγματοποιείται χωρίς την προηγούμενη καταβολή του παραβόλου εγγραφής από τον φορέα, ενώ η μη καταβολή του παραβόλου διατήρησης συνεπάγεται τη διαγραφή του φορέα από το Μ.Υ.Φ.Α.Η. Σε περίπτωση παράβασης της εν λόγω υποχρέωσης επιβάλλεται χρηματικό πρόστιμο, κατά τα ανωτέρω. **(άρθρα 13 και 14)**

3. Ορίζεται ότι η μέθοδος τιμολόγησης, οι σχετικές τιμές και οι όροι χρέωσης των χρηστών Η/Ο αναφορικά με την παροχή υπηρεσιών επαναφόρτισης ή/και ηλεκτροκίνησης διαμορφώνονται ελεύθερα.

Καθορίζονται οι υποχρεώσεις των Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. και των Π.Υ.Η. σε σχέση με την ενημέρωση των χρηστών και τη διατήρηση των δεδομένων ταυτοποίησης Η/Ο, φόρτισης και χρέωσης ανά φόρτιση. **(άρθρο 15)**

4.α. Προβλέπεται ότι η ανάπτυξη των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο πραγματοποιείται κατά προτεραιότητα ελεύθερα, μετά από πρωτοβουλία όσων ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην αγορά, ενώ μπορεί να πραγματοποιείται και με παραχώρηση του δικαιώματος ανάπτυξης, διαχείρισης και λειτουργίας των εν λόγω υποδομών.

β. Η ανάπτυξη των υποδομών γίνεται βάσει του Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

γ. Για την ανάπτυξη, διαχείριση και λειτουργία των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο βάσει των Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.), επιτρέπεται οι δήμοι να διενεργούν ανοιχτούς διαγωνισμούς παραχώρησης του δικαιώματος αυτού σε χώρους που προβλέπονται στην οικεία πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

δ. Οι ενδεικτικές προδιαγραφές για την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τους διαγωνισμούς παραχώρησης (κριτήρια αξιολόγησης των προσφορών, όπως το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, ο χρόνος υλοποίησης, η λειτουργική διαθεσιμότητα των υποδομών, η εν γένει ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών κ.λπ.) καθορίζονται από την αναφερόμενη αρμόδια Υπηρεσία, η οποία διενεργεί την ετήσια αξιολόγηση της ανάπτυξης

των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο (επίπεδο ανάπτυξης στην αγορά ηλεκτροκίνησης, επάρκεια υποδομών κ.λπ.).

Σε περίπτωση που δεν είναι εφικτή η ανάπτυξη επαρκούς δικτύου δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο μέσω της κατά ανωτέρω περιγραφόμενης διαδικασίας (πρωτοβουλία ενδιαφερομένων και διαγωνιστικές διαδικασίες) σε σχέση και με τους στόχους του Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση, ο αρμόδιος Υπηρεσιακός Γραμματέας, επιτρέπεται να διενεργεί διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαδικασία, για τη χορήγηση δικαιώματος ανάπτυξης, διαχείρισης και λειτουργίας σημείων επαναφόρτισης για Η/Ο, σε γεωγραφικές ενότητες ή σε τομείς ανάπτυξης των υποδομών όπου παρατηρείται υστέρηση.

ε. Έως την εκπόνηση των Σ.Φ.Η.Ο., εφαρμόζεται το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο. **(άρθρα 16 και 45)**

5.α. Θεσπίζεται το πλαίσιο εκπόνησης Σ.Φ.Η.Ο. από τους ο.τ.α. Ειδικότερα:

- Έως την 31^η-3-2021, οι δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, οι μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί δήμοι, οι δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων καθώς και οι μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί δήμοι, υποχρεούνται να εκπονήσουν Σ.Φ.Η.Ο., με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων.

- Για τους λοιπούς δήμους, η κατά τα ανωτέρω υποχρέωση πρέπει να έχει υλοποιηθεί έως την 31^η-3-2022.

β. Προσδιορίζονται τα δεδομένα που λαμβάνονται υπόψη για την εκπόνηση των Σ.Φ.Η.Ο. (πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής κ.λπ.) και καθορίζεται το κατ' ελάχιστον απαιτούμενο περιεχόμενό τους.

γ. Προβλέπεται ότι τα Σ.Φ.Η.Ο. μπορούν να ενταχθούν ως μέτρο παρέμβασης σε εκπονούμενα στρατηγικά σχέδια των οικείων ο.τ.α., όπως στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - Σ.Β.Α.Κ., τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις - Ο.Χ.Ε., τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη - Β.Α.Α. καθώς και σε ευρύτερες μελέτες και προγράμματα αστικών αναπλάσεων.

δ. Για τις δημοσίως προσβάσιμες υποδομές που δεν εμπίπτουν σε Σ.Φ.Η.Ο. ή έως την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. για τις δημοσίως προσβάσιμες υποδομές που εμπίπτουν σε αυτό, η εγκατάσταση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο διενεργείται σύμφωνα με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο.

ε. Τα Σ.Φ.Η.Ο. επικαιροποιούνται από τους δήμους ανά τακτά χρονικά διαστήματα [τουλάχιστον ανά πέντε (5) έτη], μπορεί δε να χρηματοδοτούνται και από πόρους του Πράσινου Ταμείου. **(άρθρο 17)**

6.α. Εισάγονται ειδικές ρυθμίσεις ως προς τη χωροθέτηση χώρων στάσης / στάθμευσης ηλεκτρικών ή υβριδικών ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων εξωτερικής φόρτισης δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ) καθώς και Η/Ο για ΑμεΑ.

β. Εξειδικεύεται ο τρόπος σήμανσης των θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο, σύμφωνα με τις προβλέψεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν.2696/1999). **(άρθρα 18 - 20)**

7. Ενσωματώνονται στην ελληνική νομοθεσία διατάξεις της Οδηγίας 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19^{ης} Μαΐου 2010, που αναφέρονται στην ηλεκτροκίνηση και συγκεκριμένα, μεταξύ άλλων:

α. Ρυθμίζονται θέματα εγκατάστασης υποδομών, επαναφόρτισης Η/Ο σε νέα και σε υφιστάμενα κτίρια, ανάλογα με τις υφιστάμενες θέσεις στάθμευσης και τους όρους χρήσης των κτιρίων.

β. Περαιτέρω, ορίζεται ότι, όσον αφορά στα νέα κτίρια, οι δαπάνες που προκύπτουν για την τοποθέτηση κοινοχρήστων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο, επιμερίζονται αναλόγως στους ιδιοκτήτες ή στους ενοίκους που κάνουν χρήση του σημείου επαναφόρτισης, ενώ για τα υφιστάμενα κτίρια, επιτρέπεται στον ιδιοκτήτη ή δικαιούχο αποκλειστικής χρήσης χώρου στάθμευσης, με αποκλειστική δαπάνη, ευθύνη και επιμέλεια του ιδίου, η εγκατάσταση υποδομής καλωδίωσης στη δική του θέση στάθμευσης και η εγκατάσταση και λειτουργία σημείου επαναφόρτισης Η/Ο, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

(άρθρα 21, 22)

8. Εισάγεται η υποχρέωση του Δημοσίου και των φορέων της Γενικής Κυβέρνησης να προβλέψουν, έως την 1^η-1-2022, τη χωροθέτηση, να εγκαταστήσουν και να λειτουργήσουν υποδομές επαναφόρτισης Η/Ο, όπου στεγάζονται οι υπηρεσίες τους, με ειδική πρόβλεψη για τα κτίρια του Δημοσίου και των φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, που βρίσκονται υπό καθεστώς μίσθωσης.

Έως την ανωτέρω ημερομηνία, το Δημόσιο και οι φορείς της Γενικής Κυβέρνησης υποχρεούνται, επίσης, στα υφιστάμενα κτίρια αυτών, που διαθέτουν περισσότερες των είκοσι (20) θέσεων στάθμευσης οχημάτων, να εγκαταστήσουν θέσεις στάθμευσης με σημείο επαναφόρτισης Η/Ο και σε κάθε περίπτωση ένα (1) κατ' ελάχιστον σημείο επαναφόρτισης Η/Ο. **(άρθρο 23)**

9.α. Προσδιορίζονται οι προϋποθέσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε κτίρια και ειδικότερα, μεταξύ άλλων, εξειδικεύονται οι εργασίες για τις οποίες δεν απαιτείται η έκδοση οικοδομικής άδειας ή η έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας (τοποθέτηση ή μη νέου μετασχηματιστή κ.λπ.).

β. Προβλέπονται τα μέτρα πυροπροστασίας που πρέπει να λαμβάνονται σε όλες τις περιπτώσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε κλειστούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, πέραν των οριζόμενων στην κείμενη περί πυροπροστασίας των κτιρίων νομοθεσία (π.δ.41/2018).

γ. Προσδιορίζονται οι προδιαγραφές ηλεκτρικής εγκατάστασης των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο, απαιτείται δε, για τη σύνδεση και λειτουργία των υποδομών φόρτισης των εν λόγω οχημάτων, η συμπλήρωση από τον

ιδιοκτήτη ή τον Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. των στοιχείων σε ειδικό προς τούτο έντυπο, που αναρτάται στην ιστοσελίδα της Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε. Α.Ε. **(άρθρα 24 - 27)**

10. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη λειτουργία των σταθμών αυτοκινήτων, των συνεργείων, των τεχνιτών Η/Ο και των Κ.Τ.Ε.Ο. Ειδικότερα:

α. Παρέχεται η δυνατότητα εγκατάστασης συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων εντός στεγασμένων και υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων.

β. Προσδιορίζονται οι προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν οι εγκαταστάσεις, εντός των οποίων λειτουργούν τα συνεργεία επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης και ορίζονται οι κατηγορίες των τεχνιτών οχημάτων υψηλής τάσης για την συντήρηση και επισκευή αυτών.

γ. Ορίζεται ότι, ο τεχνικός έλεγχος των Η/Ο (περιοδικός, έκτακτος και εκούσιος) διενεργείται από τα Δημόσια και Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου (Κ.Τ.Ε.Ο.).

δ. Αποσαφηνίζεται το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη διαχείριση συσσωρευτών Η/Ο. **(άρθρα 28 - 32)**

ΜΕΡΟΣ Γ΄

Τροποποιούνται συγκεκριμένες διατάξεις του ν.3982/2011, που αφορούν στην ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία, ενωσιακής νομοθεσίας σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών. Συγκεκριμένα:

1. Επανακαθορίζονται το αντικείμενο, οι στόχοι και το πεδίο εφαρμογής των προτεινομένων ρυθμίσεων, δίδονται οι έννοιες πρόσθετων όρων (καθαρό όχημα κ.λπ.) για την εφαρμογή αυτών και επανακαθορίζονται οι κατηγορίες οχημάτων που εξαιρούνται από τις προβλεπόμενες απαιτήσεις.

(άρθρα 33 - 36)

2.α. Ορίζεται ότι οι συμβάσεις προμήθειας οχημάτων και παροχής υπηρεσιών πρέπει να συμμορφώνονται με τους ελάχιστους στόχους προμηθειών καθαρών ελαφρών οχημάτων και καθαρών βαρέων οχημάτων, στις οριζόμενες περιόδους αναφοράς, όπως τίθενται στο σχετικό Παράρτημα, με δυνατότητα εφαρμογής από τις αναθέτουσες αρχές, υψηλότερων εθνικών στόχων.

β. Οι εν λόγω ρυθμίσεις καταλαμβάνουν τις προαναφερόμενες συμβάσεις, για τις οποίες η προκήρυξη διαγωνισμού θα αποσταλεί ή η διαδικασία προμήθειας θα ξεκινήσει μετά τις 2-8-2021. **(άρθρα 37, 38 και 47 παρ.6)**

3.α. Προβλέπεται η υποβολή:

- προτάσεων στην αρμόδια Επιτροπή (άρθρο 18 παρ.2 του ν.3855/2010) από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, για την εκπόνηση δράσεων και τη λήψη μέτρων με σκοπό την προώθηση των

καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων στις δημόσιες συμβάσεις οδικών μεταφορών, προκειμένου αυτά να συμπεριληφθούν στο Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Προώθηση των Πράσινων Δημόσιων Συμβάσεων,

- εκθέσεων στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εντός των οριζόμενων προθεσμιών και χρονοδιαγραμμάτων, από τις ανωτέρω υπηρεσίες και την Ενιαία Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων (Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ.), κατά περίπτωση.

β. Τίθενται τα κριτήρια αξιολόγησης των προσφορών στις διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων (ν.4412/2016), για την προμήθεια οχημάτων και υπηρεσιών η παροχή των οποίων απαιτεί τη χρήση στόλου οχημάτων (ελάχιστη ποσόστωση ύψους 5% επί του συνόλου του προσφερόμενου στόλου των υποψηφίων, για αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα ή υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως το προβλεπόμενο όριο κ.λπ.).

- Περαιτέρω, ορίζονται το πεδίο εφαρμογής των ανωτέρω και οι υποχρεώσεις των αναθετόντων φορέων και των αναθετουσών αρχών.

(άρθρο 39)

ΜΕΡΟΣ Δ΄

Περιλαμβάνονται οργανωτικής φύσεως διατάξεις για την εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου της ηλεκτροκίνησης. Ειδικότερα:

1.α. Συνιστάται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης, υπαγόμενο στη Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και καθορίζονται οι αρμοδιότητες αυτού.

Ρυθμίζονται θέματα στελέχωσης του συνιστώμενου Τμήματος (προσόντα Προϊσταμένου, πλήρωση θέσεων με διορισμό ή μετάταξη ή απόσπαση ή μετακίνηση προσωπικού).

Παρέχεται, κατ' εξαίρεση, η δυνατότητα έκδοσης ανακοίνωσης - πρόσκλησης από τον αρμόδιο Υπουργό, για απόσπαση ή μετάταξη προσωπικού, με ανάλογη εφαρμογή των κειμένων διατάξεων περί κινητικότητας (ν.4440/2016), εντός της οριζόμενης προθεσμίας.

β. Αυξάνονται, κατά πέντε (5) [2 θέσεις ΠΕ Μηχανικών, 1 θέση ΠΕ Πληροφορικής, 1 θέση ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού και 1 θέση ΔΕ Διοικητικών Γραμματέων] και ανέρχονται συνολικά σε οκτακόσιες σαράντα επτά (847), οι οργανικές θέσεις μόνιμου προσωπικού του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

γ. Από την έναρξη ισχύος των προτεινομένων ρυθμίσεων, το Αυτοτελές Τμήμα Πολιτικής Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων παύει να είναι αυτοτελές και υπάγεται στη Διεύθυνση Υδρογονανθράκων.

δ. Συνιστάται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, εννεαμελές Γνωμοδοτικό Συμβούλιο για την ηλεκτροκίνηση, με τις οριζόμενες αρμοδιότητες. Με υπουργική απόφαση, πραγματοποιείται η συγκρότηση του Συμβουλίου και καθορίζονται θέματα οργάνωσης και λειτουργίας αυτού.

(άρθρα 40 - 42)

2. Η παρακολούθηση εφαρμογής των προτεινομένων ρυθμίσεων διενεργείται με βάση το Εθνικό Σχέδιο για την Ηλεκτροκίνηση, το οποίο εκπονείται και παρακολουθείται από αρμόδια Επιτροπή, εγκρίνεται δε με κ.υ.α. **(άρθρο 43)**

3. Παρέχονται οι αναγκαίες εξουσιοδοτήσεις για τη ρύθμιση, με κανονιστικές πράξεις, όλων των επιμέρους ζητημάτων για την εφαρμογή των προτεινομένων ρυθμίσεων (ενδεικτικά, η προκήρυξη δράσεων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία σχετικά με τη λήψη οικονομικών κινήτρων, η διαδικασία εφοδιασμού των δικαιούχων με το ειδικό σήμα για τις θέσεις στάθμευσης, ο τρόπος και η διαδικασία καταβολής, είσπραξης και απόδοσης του περιβαλλοντικού τέλους σε παλαιά, ρυπογόνα και μεταχειρισμένα οχήματα καθώς και οι δράσεις που χρηματοδοτούνται από το εν λόγω τέλος, τα αρμόδια όργανα εποπτείας και οι επιβαλλόμενες κυρώσεις, το καθεστώς κρατικών ενισχύσεων, το ύψος του παραβόλου για την εγγραφή και παραμονή στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. και ο τρόπος και η διαδικασία καταβολής, είσπραξης και απόδοσής του, οι προϋποθέσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές για την εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο., οι προϋποθέσεις λειτουργίας των συνεργείων και των Κ.Τ.Ε.Ο. των Η/Ο κ.λπ.). **(άρθρο 44)**

4. Παρατίθενται οι καταργούμενες διατάξεις και ορίζεται η έναρξη ισχύος των προτεινομένων ρυθμίσεων, κατά περίπτωση. **(άρθρα 46 και 47)**

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

Ι. Επί του κρατικού προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη από τη σύσταση: **α)** Αυτοτελούς Τμήματος Ηλεκτροκίνησης στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας και την ως εκ τούτου, αντιμετώπιση των λειτουργικών εξόδων αυτού. **(άρθρο 40 παρ.1)** Η εν λόγω δαπάνη όσον αφορά στο επίδομα θέσης ευθύνης στον Προϊστάμενο του συνιστώμενου Τμήματος, ανέρχεται στο ποσό των **4,3 χιλ. ευρώ** περίπου,

β) πέντε (5) οργανικών θέσεων μόνιμου προσωπικού στο ίδιο Υπουργείο, η οποία εκτιμάται στο ποσό των **85 χιλ. ευρώ** περίπου. **(άρθρο 40 παρ.2δ)**

2. Δαπάνη από την κάλυψη του κόστους: **α)** έκδοσης του ειδικού σήματος για τις θέσεις στάθμευσης Η/Ο **(άρθρο 3 παρ.3),**

β) αναβάθμισης του Μ.Υ.Φ.Α.Η., στο πλαίσιο εφαρμογής του νέου νομοθετικού πλαισίου για την προώθηση της Ηλεκτροκίνησης, **(άρθρο 13),**

γ) αναβάθμισης/διαμόρφωσης των εγκαταστάσεων των δημοσίων Κ.Τ.Ε.Ο., για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου των Η/Ο. **(άρθρο 31)**

3. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν καταβολή αποζημίωσης στα μέλη του συνιστώμενου Γνωμοδοτικού Συμβουλίου για την ηλεκτροκίνηση. **(άρθρο 42)**

4. Ετήσια απώλεια δημοσίων εσόδων λόγω της εξαίρεσης από: α) τον υπολογισμό του εισοδήματος από μισθωτή εργασία και συντάξεις: i) της αποζημίωσης για τη δαπάνη ηλεκτρικού ρεύματος για τη φόρτιση ατομικού ή εταιρικού οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., ii) του άνευ χρηματικού ανταλλάγματος κόστους φόρτισης επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ή χαμηλών ρύπων, με τις ίδιες ως άνω προδιαγραφές, στις εγκαταστάσεις του εργοδότη (**άρθρο 6**),

β) την ετήσια αντικειμενική δαπάνη και τη δαπάνη απόκτησης περιουσιακών στοιχείων, της αγοράς επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης μηδενικών ρύπων με Λ.Τ.Π.Φ. έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ. (**άρθρο 9**)

Το ύψος των εν λόγω εσόδων εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα.

5. Ετήσια μείωση δημοσίων εσόδων από: α) τη χορήγηση στις επιχειρήσεις προσαυξημένης έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδα της επιχείρησης για τις δαπάνες μίσθωσης, αγοράς και λειτουργίας καθώς και για τις δαπάνες απόσβεσης εταιρικού επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ή χαμηλών ρύπων, συγκεκριμένων προδιαγραφών, κατ' εφαρμογή των **άρθρων 7 και 8**,

β) την αύξηση των συντελεστών φορολογικής απόσβεσης στα μέσα μεταφοράς ατόμων και εμπορευμάτων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων και τη θέσπιση νέου συντελεστής φορολογικής απόσβεσης 100%, για κατασκευές και εγκαταστάσεις για τη φόρτιση των εν λόγω οχημάτων. (**άρθρο 8**) Η μείωση εσόδων εκ της αιτίας αυτής ενδέχεται να περιορίζεται, στην περίπτωση που η επιχείρηση χρησιμοποιήσει χαμηλότερο σταθερό συντελεστή για όλα τα έτη απόσβεσης, όταν ο συντελεστής είναι 50% ή 100%,

γ) την επιβολή μειωμένου, κατά πέντε (5) ποσοστιαίες μονάδες, φορολογικού συντελεστή για τα φυσικά πρόσωπα που ασκούν στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και την Περιφερειακή Ενότητα Αρκαδίας της Περιφέρειας Πελοποννήσου, επιχειρηματική δραστηριότητα παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα καθώς και για τα κέρδη που αποκτούν, αντίστοιχα, τα οικεία νομικά πρόσωπα και οι νομικές οντότητες (**άρθρο 10**),

δ) την έκπτωση, προσαυξημένων των φορολογικών αποσβέσεων, των στοιχείων του ενεργητικού κατά τον προσδιορισμό των κερδών από επιχειρηματική δραστηριότητα όσον αφορά στην εγκατάσταση και λειτουργία μονάδας παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα, στις προαναφερόμενες περιοχές. (**άρθρο 10**)

Το ύψος των προαναφερόμενων εσόδων εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα.

6. Ετήσια αύξηση εσόδων από: α) τη φορολόγηση του υπολοίπου, άνω των σαράντα χιλιάδων (40.000) ευρώ (Λ.Τ.Π.Φ.), της αξίας παραχώρησης οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων, προς έναν εργαζόμενο ή εταίρο ή μέτοχο από ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή νομική οντότητα, για οποιοδήποτε χρονικό διάστημα εντός του έτους (**άρθρο 6**),

β) τον ορισμό ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης, αξίας τεσσάρων χιλιάδων (4.000) ευρώ, για τα επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης μηδενικών ρύπων, των οποίων η Α.Τ.Π.Φ. υπερβαίνει το ποσό των πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ (**άρθρο 9**),

γ) την είσπραξη των προβλεπόμενων παραβόλων (εφάπαξ και ετήσιου) για την αρχική εγγραφή και τη διατήρηση εγγραφής των ενδιαφερόμενων φορέων στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. (**άρθρο 13**)

Το ύψος των ανωτέρω εσόδων εξαρτάται από την έκδοση των προβλεπόμενων κανονιστικών πράξεων καθώς και από πραγματικά περιστατικά.

7. Αύξηση εσόδων από τη θέσπιση περιβαλλοντικού τέλους, ύψους 3.000 ευρώ και 1.000 ευρώ, κατά περίπτωση, για τα επιβατικά αυτοκίνητα για τη μεταφορά κυρίως προσώπων καθώς και για τις οριζόμενες κατηγορίες φορτηγών αυτοκινήτων για μεταφορά εμπορευμάτων, τα οποία υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 4 και 5a. (**άρθρο 5**) Το ύψος των εν λόγω εσόδων εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα.

8. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων από την είσπραξη των επιβαλλόμενων χρηματικών προστίμων, σε περίπτωση παράβασης του νομοθετικού πλαισίου για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης. (**άρθρα 12 και 13**) Το ύψος των εσόδων αυτών εξαρτάται από την έκδοση των προβλεπόμενων κανονιστικών πράξεων και από πραγματικά περιστατικά.

II. Επί του κρατικού προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών λοιπών φορέων Γενικής Κυβέρνησης (ο.τ.α. α' βαθμού, Πράσινο Ταμείο, δημοτικές επιχειρήσεις κ.λπ.)

1. Ετήσια δαπάνη των προϋπολογισμών των οικείων Δήμων, από την κάλυψη του κόστους σύνταξης μελετών για την εκπόνηση Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.), το ύψος της οποίας εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα. (**άρθρα 16 και 17**)

2. Δαπάνη των προϋπολογισμών των οικείων Δήμων, από την καταβολή, από 1-1-2021, αντιτίμου στον παραχωρησιούχο, ισόποσου με το αντίστοιχο τέλος στάθμευσης που θα καταβαλλόταν από το δημότη στο Δήμο, για τις θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης Η/Ο που τελούν υπό παραχώρηση. (**άρθρο 3 παρ.2**) Το ύψος της εν λόγω δαπάνης εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός παραχωρησιούχων κ.λπ.).

3. Δαπάνη του κρατικού προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών των λοιπών φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, από την κάλυψη του κόστους: α) εγκατάστασης και λειτουργίας υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε νέα και υφιστάμενα κτίρια όπου στεγάζονται οι υπηρεσίες του Δημοσίου και λοιπών φορέων του Δημοσίου Τομέα (**άρθρο 23**),

β) λήψης μέτρων πυροπροστασίας στις εγκαταστάσεις σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε κλειστούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων στα προαναφερόμενα κτίρια. **(άρθρο 26 παρ.1)**

Το ύψος της ανωτέρω δαπάνης εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα.

4. Απώλεια εσόδων των προϋπολογισμών των οικείων Δήμων, λόγω της:
α) απαλλαγής από την καταβολή του τέλους στάθμευσης, από 1-1-2021 έως 31-12-2022, των Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων **(άρθρο 3 παρ.1)**,

β) εξαίρεσης από το τέλος στάθμευσης, από 1-1-2021, των θέσεων στάθμευσης Η/Ο, για συμβάσεις παραχώρησης που συνάπτονται μετά από την έναρξη ισχύος των προτεινομένων ρυθμίσεων. **(άρθρο 3 παρ.2)**

Το ύψος των εν λόγω εσόδων εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός οχημάτων κ.λπ.).

5. Ετήσια αύξηση εσόδων των οικείων Δήμων, από την παραχώρηση του δικαιώματος ανάπτυξης, διαχείρισης και λειτουργίας των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο. **(άρθρα 16 και 17)**

Το ύψος των εσόδων αυτών εξαρτάται από την έκδοση των προβλεπόμενων κανονιστικών πράξεων και από πραγματικά περιστατικά.

Αθήνα, 10 Ιουλίου 2020

Η Γενική Διευθύντρια κ.α.α.



Γεώργιος Ι. Μπούτος

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ
(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

Στο σχέδιο νόμου «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης».

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου σχεδίου νόμου, προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Ι. Επί του κρατικού προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη από τη σύσταση: α) Αυτοτελούς Τμήματος Ηλεκτροκίνησης στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας και την ως εκ τούτου, αντιμετώπιση των λειτουργικών εξόδων αυτού. (άρθρο 40 παρ.1) Η εν λόγω δαπάνη όσον αφορά στο επίδομα θέσης ευθύνης στον Προϊστάμενο του συνιστώμενου Τμήματος, ανέρχεται στο ποσό των 4,3 χιλ. ευρώ περίπου,

β) πέντε (5) οργανικών θέσεων μόνιμου προσωπικού στο ίδιο Υπουργείο, η οποία εκτιμάται στο ποσό των 85 χιλ. ευρώ περίπου. (άρθρο 40 παρ.2δ)

2. Δαπάνη από την κάλυψη του κόστους: α) έκδοσης του ειδικού σήματος για τις θέσεις στάθμευσης Η/Ο (άρθρο 3 παρ.3),

β) αναβάθμισης του Μ.Υ.Φ.Α.Η., στο πλαίσιο εφαρμογής του νέου νομοθετικού πλαισίου για την προώθηση της Ηλεκτροκίνησης, (άρθρο 13),

γ) αναβάθμισης/διαμόρφωσης των εγκαταστάσεων των δημοσίων Κ.Τ.Ε.Ο., για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου των Η/Ο. (άρθρο 31)

3. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν καταβολή αποζημίωσης στα μέλη του συνιστώμενου Γνωμοδοτικού Συμβουλίου για την ηλεκτροκίνηση. (άρθρο 42)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπίζονται από τις πιστώσεις του κρατικού προϋπολογισμού.

4. Ετήσια απώλεια δημοσίων εσόδων λόγω της εξαίρεσης από: α) τον υπολογισμό του εισοδήματος από μισθωτή εργασία και συντάξεις: i) της αποζημίωσης για τη δαπάνη ηλεκτρικού ρεύματος για τη φόρτιση ατομικού ή εταιρικού οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., ii) του άνευ χρηματικού ανταλλάγματος κόστους φόρτισης επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ή χαμηλών ρύπων, με τις ίδιες ως άνω προδιαγραφές, στις εγκαταστάσεις του εργοδότη (άρθρο 6),

β) την ετήσια αντικειμενική δαπάνη και τη δαπάνη απόκτησης περιουσιακών στοιχείων, της αγοράς επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης μηδενικών ρύπων με Λ.Τ.Π.Φ. έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ. (άρθρο 9)

5. Ετήσια μείωση δημοσίων εσόδων από: α) τη χορήγηση στις επιχειρήσεις προσαυξημένης έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδα της επιχείρησης για τις δαπάνες μίσθωσης, αγοράς και λειτουργίας καθώς και για τις δαπάνες απόσβεσης εταιρικού επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ή

χαμηλών ρύπων, συγκεκριμένων προδιαγραφών, κατ' εφαρμογή των άρθρων 7 και 8,

β) την αύξηση των συντελεστών φορολογικής απόσβεσης στα μέσα μεταφοράς ατόμων και εμπορευμάτων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων και τη θέσπιση νέου συντελεστή φορολογικής απόσβεσης 100%, για κατασκευές και εγκαταστάσεις για τη φόρτιση των εν λόγω οχημάτων. (άρθρο 8) Η μείωση εσόδων εκ της αιτίας αυτής ενδέχεται να περιορίζεται, στην περίπτωση που η επιχείρηση χρησιμοποιήσει χαμηλότερο σταθερό συντελεστή για όλα τα έτη απόσβεσης, όταν ο συντελεστής είναι 50% ή 100%,

γ) την επιβολή μειωμένου, κατά πέντε (5) ποσοστιαίες μονάδες, φορολογικού συντελεστή για τα φυσικά πρόσωπα που ασκούν στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και την Περιφερειακή Ενότητα Αρκαδίας της Περιφέρειας Πελοποννήσου, επιχειρηματική δραστηριότητα παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα καθώς και για τα κέρδη που αποκτούν, αντίστοιχα, τα οικεία νομικά πρόσωπα και οι νομικές οντότητες (άρθρο 10),

δ) την έκπτωση, προσ αυξημένων των φορολογικών αποσβέσεων, των στοιχείων του ενεργητικού κατά τον προσδιορισμό των κερδών από επιχειρηματική δραστηριότητα όσον αφορά στην εγκατάσταση και λειτουργία μονάδας παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα, στις προαναφερόμενες περιοχές. (άρθρο 10)

Η ανωτέρω απώλεια/μείωση εσόδων, το ύψος των οποίων εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα, θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού.

II. Επί του κρατικού προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών των λοιπών φορέων Γενικής Κυβέρνησης (ο.τ.α. α' βαθμού, Πράσινο Ταμείο, δημοτικές επιχειρήσεις κ.λπ.)

1. Ετήσια δαπάνη των προϋπολογισμών των οικείων Δήμων, από την κάλυψη του κόστους σύνταξης μελετών για την εκπόνηση Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.). (άρθρα 16 και 17)

2. Δαπάνη των προϋπολογισμών των οικείων Δήμων, από την καταβολή, από 1-1-2021, αντιτίμου στον παραχωρησιούχο, ισόποσου με το αντίστοιχο τέλος στάθμευσης που θα καταβαλλόταν από το δημότη στο Δήμο, για τις θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης Η/Ο που τελούν υπό παραχώρηση. (άρθρο 3 παρ.2)

3. Δαπάνη του κρατικού προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών των λοιπών φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, από την κάλυψη του κόστους: α) εγκατάστασης και λειτουργίας υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε νέα και υφιστάμενα κτίρια όπου στεγάζονται οι υπηρεσίες του Δημοσίου και λοιπών φορέων του Δημοσίου Τομέα (άρθρο 23),

β) λήψης μέτρων πυροπροστασίας στις εγκαταστάσεις σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε κλειστούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων στα προαναφερόμενα κτίρια. (άρθρο 26 παρ.1)

Οι ανωτέρω δαπάνες, το ύψος των οποίων εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα, θα αντιμετωπίζονται από τις πιστώσεις του κρατικού προϋπολογισμού, των προϋπολογισμών των οικείων Δήμων και των προϋπολογισμών των λοιπών φορέων Γενικής Κυβέρνησης, κατά περίπτωση.

4. Απώλεια εσόδων των προϋπολογισμών των οικείων Δήμων, λόγω της:

α) απαλλαγής από την καταβολή του τέλους στάθμευσης, από 1-1-2021 έως 31-12-2022, των Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων (άρθρο 3 παρ.1),

β) εξαίρεσης από το τέλος στάθμευσης, από 1-1-2021, των θέσεων στάθμευσης Η/Ο, για συμβάσεις παραχώρησης που συνάπτονται μετά από την έναρξη ισχύος των προτεινομένων ρυθμίσεων. (άρθρο 3 παρ.2)

Η ανωτέρω απώλεια εσόδων, το ύψος των οποίων εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός οχημάτων κ.λπ.), θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων των προϋπολογισμών των οικείων Δήμων.

Αθήνα, 10 Ιουλίου 2020

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

CHRISTOS STAIKOURAS CHRISTOS STAIKOURAS
10.07.2020 19:56

KONSTANTINOS CHATZIDAKIS KONSTANTINOS CHATZIDAKIS
10.07.2020 19:51

ΧΡ. ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

Κ. ΧΑΤΖΗΛΑΚΗΣ

Ειδ. Ηλεκτροκίνηση – ΚΤ

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ: ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΙΩΑΝΝΑ ΜΠΑΛΤΑ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ: ΓΡΑΦΕΙΟ ΓΤ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΟΡΥΚΤΩΝ ΠΡΩΤΩΝ ΥΛΩΝ

ΘΕΣΗ / ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ: ΝΟΜΙΚΗ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟ: 213 151 3360

E-MAIL: i.balta@prv.ypoka.gr

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

«Προώθηση της ηλεκτροκίνησης»

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:

Το Σχέδιο Νόμου με τίτλο «Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης» διαρθρώνεται σε πέντε (5) μέρη και σαράντα επτά (47) άρθρα.

ΜΕΡΟΣ Α

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α: Στο κεφάλαιο Α ορίζεται ο σκοπός του σχεδίου νόμου που αναφέρεται στην επέκταση και διάδοση της χρήσης των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, τη δημιουργία δικτύου δημοσίων σημείων φόρτισης των οχημάτων και τη διαμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου για τη λειτουργία της αγοράς της ηλεκτροκίνησης. Επιπλέον, το κεφάλαιο Α συγκεντρώνει το σύνολο των ορισμών για την εφαρμογή του σχεδίου νόμου (ενδεικτικά: ορισμοί ηλεκτρικού οχήματος, αμιγώς ηλεκτρικού και υβριδικού εξωτερικής φόρτισης οχήματος, σημείο επαναφόρτισης, κλπ.)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β: Στο κεφάλαιο Β αναφέρονται κίνητρα για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και πιο συγκεκριμένα εισάγεται το κίνητρο της δωρεάν στάθμευσης για αμιγώς ηλεκτρικά και υβριδικά εξωτερικής φόρτισης χαμηλών εκπομπών οχήματα σε θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης εντός των διοικητικών ορίων των δήμων της χώρας και θεσπίζονται διοικητικά κίνητρα για την επιτάχυνση της διαδικασίας λήψης αδειών για τη δημιουργία, εγκατάσταση και λειτουργία παραγωγικών μονάδων της αλυσίδας της ηλεκτροκίνησης. Τέλος, εισάγεται η εφαρμογή περιβαλλοντικού τέλους (οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης τύπου Euro IV, Va) και η απαγόρευση εισαγωγής παλαιών ρυπογόνων μεταχειρισμένων οχημάτων (οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης τύπου Euro I, II, III).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ: Στο κεφάλαιο Γ αναλύονται τα οικονομικά/φορολογικά κίνητρα για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Πιο συγκεκριμένα παρουσιάζονται τα φορολογικά κίνητρα για τη δημιουργία, εγκατάσταση και λειτουργία παραγωγικών μονάδων της αλυσίδας της

ηλεκτροκίνησης στην Περιφέρεια της Δυτικής Μακεδονίας και την Περιφερειακή Ενότητα Αρκαδίας της Περιφέρειας Πελοποννήσου, τα φορολογικά κίνητρα για την απόκτηση, μίσθωση και χρήση αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και υβριδικών οχημάτων εξωτερικής φόρτισης και χαμηλών εκπομπών (έως 50 gr CO₂/χλμ), καθώς και τα φορολογικά κίνητρα για την εγκατάσταση σημείων φόρτισης.

ΜΕΡΟΣ Β

Στο δεύτερο μέρος του σχεδίου νόμου αναλύεται η οργάνωση της αγοράς της ηλεκτροκίνησης και των υποδομών φόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α: Το Κεφάλαιο Α αναφέρεται στην οργάνωση της αγοράς της ηλεκτροκίνησης, εισάγοντας το πλαίσιο λειτουργίας του Φορέα Εγκατάστασης Υποδομών Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο.), της δημιουργίας και λειτουργίας του Μητρώου Υποδομών Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης (Μ.Υ.Φ.Α.Η.), του τρόπου τιμολόγησης των υπηρεσιών φόρτισης και τέλος των διαδικασιών ανάπτυξης δημόσια προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β: Το κεφάλαιο Β παρουσιάζει το σύνολο των απαιτούμενων χωροταξικών ρυθμίσεων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Πιο συγκεκριμένα θεσπίζεται η υποχρέωση των Δήμων για την εκπόνηση των Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.), μέσω των οποίων χωροθετούνται δημόσια προσβάσιμες υποδομές επαναφόρτισης στα διοικητικά όρια των Δήμων, ορίζεται ο τρόπος σήμανσης αυτών, ενώ ταυτόχρονα παρουσιάζεται η χωροθέτηση των υποδομών επαναφόρτισης σε σημεία στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) των Ε.Δ.Χ. οχημάτων ΤΑΞΙ και η ειδική ρύθμιση για τις θέσεις στάθμευσης οχημάτων ΑμΕΑ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ: Στο κεφάλαιο Γ αναλύονται οι πολεοδομικές διατάξεις των σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και ενσωματώνεται η Ευρωπαϊκή οδηγία 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Μαΐου 2010 για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (L 153), όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ης Μαΐου 2018 (L 156). Θεσπίζεται η αναλογική εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης σε νέα και υφιστάμενα κτίρια καθώς και σε χώρους που στεγάζονται φορείς της Γενικής Κυβέρνησης. Τέλος, ορίζονται οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την εγκατάσταση των σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και πιο συγκεκριμένα η εξαίρεση από την έκδοση άδειας εργασιών μικρής κλίμακας, τα μέτρα και οι κανόνες πυροπροστασίας που πρέπει να τηρούνται, η υποχρέωση εγκατάστασης, σύμφωνα με σχετικό τεχνικό πρότυπο (ηλεκτρολογικής εγκατάστασης) του ΕΛΟΤ, η υποχρέωση αναγγελίας της σύνδεσης στον ΔΕΔΔΗΕ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ: Στο κεφάλαιο Δ αναλύονται οι όροι λειτουργίας και τα μέτρα που αφορούν στους σταθμούς αυτοκινήτων, τα μέτρα προστασίας που οφείλουν να λαμβάνουν τα συνεργεία που συντηρούν/επισκευάζουν ηλεκτρικά οχήματα, καθώς και οι όροι άσκησης επαγγέλματος, εκπαίδευσης και πιστοποίησης των τεχνιτών οχημάτων υψηλής τάσης. Ορίζονται τέλος τα δημόσια και ιδιωτικά ΚΤΕΟ ως φορείς τεχνικού ελέγχου και η διαδικασία διαχείρισης αποβλήτων συσσωρευτών.

ΜΕΡΟΣ Γ

Το τρίτο μέρος του σχεδίου νόμου αφορά στην ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20^{ης} Ιουνίου 2019 για «την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών» (L188). Πιο συγκεκριμένα αναλύονται οι υποχρεώσεις των δημόσιων οργανισμών και φορέων σχετικά με τον ελάχιστο

στόχο προμηθειών των καθαρών οχημάτων για τις διαδικασίες ανάθεσης που θα εκκινήσουν από την 2^η.8.2021.

ΜΕΡΟΣ Δ

Στο τέταρτο μέρος του σχεδίου νόμου περιλαμβάνονται όλες οι οργανωτικές και λοιπές διατάξεις για την προώθηση και εφαρμογή της ηλεκτροκίνησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α: Στο πρώτο κεφάλαιο αναφέρεται η σύσταση Αυτοτελούς Τμήματος Ηλεκτροκίνησης στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας και αναλύονται τα πεδία ευθύνης και οι αρμοδιότητες του. Επιπλέον αναλύονται ο σκοπός, η σύνθεση και οι στόχοι του γνωμοδοτικού συμβουλίου που συστήνεται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας μέσω του παρόντος σχεδίου νόμου για την επιστημονική υποστήριξη της υπόθεσης της ηλεκτροκίνησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β: Στο κεφάλαιο Β ορίζεται το εργαλείο παρακολούθησης της εφαρμογής του νομοσχεδίου, που είναι το Εθνικό Σχέδιο για την Ηλεκτροκίνηση, που εγκρίνεται με κοινή υπουργική απόφαση και αναθεωρείται περιοδικά.

ΜΕΡΟΣ Ε

Στο Μέρος αυτό συγκεντρώνονται όλες οι μεταβατικές, καταργούμενες και εξουσιοδοτικές διατάξεις, όπως αυτές προκύπτουν από το σχέδιο νόμου.

1. Αναγκαιότητα

1.1. Περιγράψτε το πρόβλημα (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλο), το οποίο καθιστά αναγκαία την προώθηση και ψήφιση της αξιολογούμενης ρύθμισης

Η κλιματική αλλαγή, η υιοθέτηση μέτρων και πολιτικών για τη σταδιακή απεξάρτηση από τους ορυκτούς πόρους καθώς και η μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών αερίων ρύπων αποτελούν κομβική πολιτική των ευρωπαϊκών, και όχι μόνο, κυβερνήσεων.

Η ηλεκτροκίνηση γνωρίζει μια εκθετική ανάπτυξη σε ευρωπαϊκό αλλά και παγκόσμιο επίπεδο και αποτελεί ήδη μια ώριμη και ελκυστική εναλλακτική πρόταση έναντι των συμβατικών οχημάτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης τα οποία και ευθύνονται σε μεγάλο ποσοστό για τις εκπομπές CO₂. Τα ηλεκτρικά οχήματα κερδίζουν ολοένα και μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς και εκτιμάται ότι σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα αποτελούν το 35% του συνολικού στόλου οχημάτων το 2030, μεταβαίνοντας σταδιακά από τα σημερινά χαμηλά ποσοστά στην επικράτηση τους ως κυρίαρχη τεχνολογία οχημάτων μέχρι το 2040.

Τα συμβατικά οχήματα είναι υπεύθυνα για μεγάλο μέρος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε τοπική κλίμακα, ιδίως στις αστικές περιοχές. Εκπέμπουν μεγάλες ποσότητες ρύπων, συμπεριλαμβανομένων των οξειδίων του αζώτου, του μονοξειδίου του άνθρακα, των οξειδίων του θείου και σωματιδίων. Ο τομέας των μεταφορών στην Ελλάδα αντιπροσωπεύει περίπου το 40% της τελικής κατανάλωσης ενέργειας, ενώ περίπου το 96% αυτής της κατανάλωσης καλύπτεται από προϊόντα πετρελαίου. Η ενεργειακή απόδοση μάλιστα των κινητήρων εσωτερικής καύσης εκτιμάται στο 20%, ποσοστό που μειώνεται περαιτέρω, εάν συνεκτιμηθεί η ενέργεια που απαιτείται για την εξόρυξη, παραγωγή και μεταφορά των προϊόντων πετρελαίου.

Με συνολικά 5,4 εκατομμύρια ταξινομημένα οχήματα στη χώρα, η Ελλάδα έχει τον γηραιότερο στόλο οχημάτων ιδιωτικής χρήσης στην Ευρώπη, με μέση ηλικία 15,5 έτη και με περισσότερα από τα μισά, να έχουν ξεπεράσει τα 16 έτη κυκλοφορίας. Επί πλέον, το 73% περίπου του ελληνικού στόλου, κυκλοφορεί ήδη για περισσότερα από 10 χρόνια, χρονικό

σημείο αντικατάστασης στις περισσότερες χώρες της Ένωσης. Τα στοιχεία αυτά, συνθέτουν ένα σύνολο που επιβαρύνει υπέρμετρα το περιβάλλον, ιδιαίτερα φανερό στα μεγάλα αστικά κέντρα, αλλά αποτελεί και σοβαρό πρόβλημα στο τομέα της οδικής ασφάλειας, καθώς κυκλοφορούν γερασμένα οχήματα μειωμένης προστασίας προς τους επιβαίνοντες.

Οι σταθερά υψηλότερες τιμές αγοράς των Η/Ο σε σύγκριση με τα συμβατικά βενζινοκίνητα ή πετρελαιοκίνητα οχήματα εξακολουθούν να αποτελούν το σημαντικότερο εμπόδιο για την περαιτέρω ανάπτυξη της εθνικής αγοράς ηλεκτρικών οχημάτων. Επιπρόσθετα, η εμπιστοσύνη των καταναλωτών και η αγοραστική δύναμη των ελληνικών νοικοκυριών δεν έχουν ακόμη ανακάμψει σε βαθμό που θα επέτρεπε την αγορά των πιο ακριβών μοντέλων Η/Ο. Κατά τα τελευταία δύο χρόνια, η μέση οικονομική δυνατότητα των ελληνικών νοικοκυριών για αγορά επιβατικών οχημάτων κυμαινόταν από 15.000-25.000 €. Ωστόσο, η μεγάλη πλειονότητα των μοντέλων Η/Ο που κυκλοφορούν επί του παρόντος στην αγορά κυμαίνεται σε τιμές άνω των 25.000 € την ίδια στιγμή που άμεσες επιδοτήσεις για την αγορά ηλεκτρικών οχημάτων, όπως έχουν υιοθετηθεί από τα περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ τα τελευταία χρόνια, δεν υπάρχουν ακόμη στην Ελλάδα.

Η υπάρχουσα υποδομή επαναφόρτισης Η/Ο στην Ελλάδα συγκεντρώνεται κυρίως στα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, με πολύ χαμηλά ποσοστά κάλυψης στις υπόλοιπες περιοχές της Ελλάδας. Η ανάπτυξη σταθμών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων παρεμποδίζεται, κυρίως, από την απουσία ενός ολοκληρωμένου νομοθετικού πλαισίου, ιδίως όσον αφορά στην οργάνωση της εθνικής αγοράς υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης. Παράλληλα, η περιορισμένη έως σήμερα κυκλοφορία ηλεκτρικών οχημάτων επηρεάζει αρνητικά την οικονομική αποδοτικότητα των σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο και μειώνει την προθυμία του ιδιωτικού τομέα να επενδύσει και να λειτουργήσει τέτοιους σταθμούς επαναφόρτισης.

Επιπλέον, οι χρεώσεις επαναφόρτισης του ηλεκτρικού οχήματος πρέπει να είναι σαφείς και διαφανείς για τους χρήστες, προκειμένου να καθίσταται δυνατή η σύγκριση μεταξύ διαφορετικών παρόχων υπηρεσιών επαναφόρτισης, οδηγώντας σε ένα αρκούντως υψηλό επίπεδο ανταγωνισμού στην αγορά.

Τέλος, πρέπει να διασφαλιστεί ότι είναι επαρκής η ικανότητα των δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας να τροφοδοτούν την επιπλέον ηλεκτρική ενέργεια που απαιτείται για τη επαναφόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων. Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με αναλύσεις που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί από τον ΔΕΔΔΗΕ, η υπάρχουσα υποδομή δικτύου στην Ελλάδα είναι σε θέση να καλύψει την αναμενόμενη αύξηση των Η/Ο τουλάχιστον έως το 2030.

Οι συγκεκριμένες αναφορές καθιστούν υποχρεωτική την άμεση ανάληψη πρωτοβουλιών για την υιοθέτηση ενός εναλλακτικού μοντέλου μεταφορών το οποίο θα βασίζεται στις μηδενικές ή/και χαμηλές εκπομπές αερίων ρύπων με βασική επιδίωξη την μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών.

1.2. Αναφέρατε τους στόχους που επιδιώκει η αξιολογούμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνοντας επιπλέον τυχόν ποσοτικοποιημένα και ποιοτικά στοιχεία των επιδιωκόμενων στόχων και αποτελεσμάτων

Στόχος του σχεδίου νόμου είναι η διεύθυνση των οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών ρύπων στο μίγμα του ελληνικού στόλου καθώς και η ανάπτυξη δημόσιων και ιδιωτικών υποδομών επαναφόρτισης οχημάτων.

Οι βασικοί στόχοι του σχεδίου νόμου είναι οι εξής:

- ✓ Σταδιακή απεξάρτηση της χώρας από τη χρήση των ορυκτών καυσίμων και αποδέσμευση από τις ασταθείς διεθνείς αγορές πετρελαίου
- ✓ Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών
- ✓ Αυξητική εξέλιξη της ταξινόμησης νέων ηλεκτρικών οχημάτων και μεγαλύτερη διείσδυση στην αγορά των μεταφορών
- ✓ Ανάπτυξη δικτύου δημόσια προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης καθώς και ιδιωτικών «έξυπνων» σημείων επαναφόρτισης
- ✓ Ενθάρρυνση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας για την ανάπτυξη επενδύσεων στις υποδομές ηλεκτροκίνησης
- ✓ Ρύθμιση των κανόνων της αγοράς επαναφόρτισης με την υιοθέτηση όρων διαφάνειας και του ανταγωνιστικού μοντέλου ανάπτυξης
- ✓ Εισαγωγή πολεοδομικών διατάξεων με αποτέλεσμα την επιτάχυνση της αδειοδότησης υποδομών επαναφόρτισης και την ενσωμάτωση σχετικών Ευρωπαϊκών Κανονισμών και οδηγιών

Η επιτυχής εκπλήρωση των παραπάνω στόχων θα υποβοηθήσει σημαντικά την επίτευξη των αντίστοιχων στόχων που έχουν τεθεί μέσω του Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα και είναι:

- ✓ το ποσοστό διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων το έτος 2030 να ανέλθει σε 30% επί των νέων ταξινομήσεων.
- ✓ η μείωση των εκπομπών CO₂ για το έτος 2030 να φτάσει το 30% σε σχέση με το έτος 2005.
- ✓ το μερίδιο των ΑΠΕ στην τελική κατανάλωση ενέργειας στον τομέα των μεταφορών να φθάσει το 19% το 2030.
- ✓ η σταδιακή απεξάρτηση της χώρας από τα ορυκτά καύσιμα και η αλλαγή του μοντέλου παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας μέσω της απολιγνιτοποίησης.

Παρακάτω παρουσιάζεται ο στόχος της ταξινόμησης ηλεκτρικών οχημάτων ετησίως, όπως αυτός περιγράφεται στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα:

Σενάριο	Έτος	Αγορά καινούριων επιβατικών	Μεταβολή συνολικής αγοράς	Αύξηση συνολικής αγοράς	Επιβατικά BEV-PHEV	Ετήσια αύξηση	Ποσοστό BEV-PHEV επί ετήσιας αγοράς
Σενάριο Α (Σενάριο Αναφοράς)	2018	103.431	-	-	315	-	0,3%
	2019	115.000	11.569	11%	461	146	0,4%
	2020	127.400	12.400	11%	1.151	690	0,9%
	2021	137.635	10.235	8%	3.450	2.299	2,5%
	2022	148.646	11.011	8%	6.900	3.450	4,6%
	2023	160.538	11.892	8%	10.349	3.449	6,4%
	2024	173.381	12.843	8%	15.005	4.656	8,7%
	2025	187.251	13.870	8%	20.257	5.252	10,8%
	2026	202.231	14.980	8%	26.333	6.076	13,0%
	2027	218.410	16.179	8%	33.180	6.847	15,2%
	2028	235.883	17.473	8%	41.806	8.626	17,7%
	2029	254.753	18.870	8%	52.676	10.870	20,7%
	2030	275.133	20.380	8%	66.371	13.695	24,1%
Σενάριο Β (Σενάριο Εμπροσθοβαρές με οικονομική ανάπτυξη και αυξημένα μέτρα πολιτική)	2018	103.431	-	-	315	-	0,3%
	2019	115.000	11.569	11%	460	145	0,4%
	2020	127.400	12.400	11%	1.265	805	1,0%
	2021	137.635	10.195	8%	3.795	2.530	2,8%
	2022	148.646	11.011	8%	7.589	3.794	5,1%
	2023	160.538	11.892	8%	11.797	4.208	7,3%
	2024	173.381	12.843	8%	17.436	5.639	10,1%
	2025	187.251	13.870	8%	24.036	6.600	12,8%
	2026	202.231	14.980	8%	31.246	7.210	15,5%
	2027	218.410	16.179	8%	40.093	8.847	18,4%
	2028	235.883	17.473	8%	51.458	11.365	21,8%
	2029	254.753	18.870	8%	66.059	14.601	25,9%
	2030	275.133	20.380	8%	82.422	16.363	30,0%

Για την παρακολούθηση των στόχων και της επιτυχούς εφαρμογής των προωθούμενων ρυθμίσεων θα ελέγχονται ετησίως οι παρακάτω δείκτες (KPI's) :

- Ποσοστό ετήσιων ταξινομήσεων ηλεκτρικών οχημάτων στο σύνολο των νέων οχημάτων
- Μετρήσιμα αποτελέσματα εκπομπών αερίων και σύγκριση με έτος αναφοράς
- Ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης σε δημόσια προσβάσιμα σημεία σε σύγκριση με έτος αναφοράς
- Ανάπτυξη ιδιωτικών σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
- Ανανέωση στόλου ελαφρών φορτηγών, βαρέων οχημάτων, οχημάτων Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ.

Επιπλέον των παραπάνω, θα παρακολουθείται η εξέλιξη των δεικτών Δ1, Δ2 όπως αυτοί περιγράφονται παρακάτω στο παράρτημα της ανάλυσης Κόστους και Ωφέλειας.

1.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις κοινωνικές και οικονομικές ομάδες που επηρεάζει άμεσα και αυτές που επηρεάζει έμμεσα η αξιολογούμενη ρύθμιση και προσδιορίστε τον λόγο της επιρροής

Οι ωφέλειες από την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης αφορούν το σύνολο της Επικράτειας δεδομένου ότι :

- ✓ Στις πόλεις μειώνεται η ατμοσφαιρική ρύπανση και βελτιώνεται η ποιότητα ζωής των πολιτών
- ✓ Αναπτύσσεται η εμπορική αγορά δημιουργώντας έσοδα για τον κλάδο του οχήματος αλλά και για τον δημόσιο προϋπολογισμό

- ✓ Δημιουργούνται επιχειρηματικές ευκαιρίες οι οποίες μεταφράζονται σε επενδύσεις (πχ ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης με ιδιωτική πρωτοβουλία) και νέες θέσεις εργασίας
- ✓ Ενθαρρύνεται η χρήση σύγχρονων τεχνολογιών οι οποίες, λειτουργώντας συνδυαστικά με την ηλεκτροκίνηση (πχ smart parking), δημιουργούν τις προϋποθέσεις για την μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών
- ✓ Η αύξηση κυκλοφορίας ηλεκτρικών οχημάτων μειώνει το επίπεδο θορύβου και της όχλησης των πολιτών
- ✓ Δίνονται κίνητρα για την ανάπτυξη παραγωγικών μονάδων τεχνολογίας αιχμής στον κλάδο των ηλεκτρικών οχημάτων
- ✓ Η κτήση και η χρήση ηλεκτρικών οχημάτων καθίσταται πιο προσιτή για τον πολίτη μέσω των άμεσων και έμμεσων κινήτρων που θεσπίζονται
- ✓ Η χώρα ωφελείται μέσω της σταδιακής απεξάρτησης από τα εισαγόμενα ορυκτά καύσιμα και την έκθεσή της στην αστάθεια των διεθνών αγορών πετρελαίου
- ✓ Ενισχύεται το «οικολογικό» προφίλ των ελληνικών νησιών καθιερώνοντας τα ως «πράσινους» προορισμούς

2. Καταλληλότητα

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

Η ηλεκτροκίνηση έχει ρυθμιστεί με σχετικές διατάξεις τα τελευταία χρόνια μόνο αποσπασματικά και μερικώς. Με τον 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 παρ. 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 υπ' αρ. 42863/438/2019 κοινής υπουργικής απόφασης (Β' 2040), η οποία αντικατέστησε την υπ' αρ. 71287/6443/2014 κοινή υπουργική απόφαση (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, με τα μέχρι σήμερα δεδομένα της αγοράς φαίνεται εκ του αποτελέσματος ότι οι παραπάνω ρυθμίσεις δεν έχουν αποδώσει τα αναμενόμενα. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην αποσπασματική νομοθέτηση και στην έλλειψη κινήτρων για την αγορά ηλεκτρικών οχημάτων και την ανάπτυξη δικτύου επαναφόρτισης. Το αξιολογούμενο σχέδιο νόμου διακρίνεται από ένα ολοκληρωμένο και συνεκτικό πλαίσιο διαχείρισης, με σαφή προσανατολισμό και μετρήσιμα αποτελέσματα και στόχους.

2.2. Αναφέρατε τουλάχιστον ένα παράδειγμα αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΟΟΣΑ (εφόσον υπάρχει) και αιτιολογήστε τον λόγο για τον οποίο επιλέξατε τη συγκεκριμένη χώρα.

Παρόμοιες πρωτοβουλίες έχουν αναληφθεί από το σύνολο σχεδόν των ευρωπαϊκών χωρών και όχι μόνο. Η ηλεκτροκίνηση κερδίζει διαρκώς έδαφος και οι χώρες της Ε.Ε. είναι αρκετά δραστήριες όσον αφορά στην προώθηση της χρήσης της ηλεκτροκίνησης. Πέραν των χωρών της ΕΕ, η Νορβηγία έχει εφαρμόσει φιλόδοξες πολιτικές για την επίτευξη υψηλότερου ποσοστού ηλεκτρικών αυτοκινήτων, καθώς και για τη δημιουργία καλών υποδομών φόρτισης. Οι Κάτω Χώρες, καθώς και το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γαλλία έχουν σημειώσει μεγάλη πρόοδο.

Προκειμένου το σχέδιο νόμου να αντιμετωπίζει ολιστικά την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, χρησιμοποιήθηκαν καλές πρακτικές από το σύνολο των χωρών της Ε.Ε. Ενδεικτικά παρακάτω αναφέρονται στατιστικά στοιχεία τα οποία ήταν ιδιαίτερα χρήσιμα κατά την συγκρότηση του σχεδίου νόμου και κυρίως για τον προσδιορισμό των κινήτρων :

Χώρα	Φορολογία αγοράς
Αυστρία	Συμψηφισμός ΦΠΑ και εξαίρεση από τη φορολογία αγοράς για οχήματα BEV
Βέλγιο	Βρυξέλλες και Βαλλωνία: ελάχιστος φορολογικός συντελεστής για BEVs ¹ . Φλάνδρα: Εξαίρεση για BEVs και FCEVs (<50 gr/km CO ₂ ή χαμηλότερα) μέχρι τα τέλη 2020
Γαλλία	Οι Περιφέρειες έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν εξαίρεση (50% ή 100%) από τη φορολογία αγοράς για οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα.
Δανία	Εξαίρεση για FCEVs μέχρι 31/12/2021 20% της φορολογίας αγοράς για οχήματα BEVs και PHEVs το έτος 2019 (40% για 2020, 65% για 2021, 90% για 2022 και 100% για 2023) Μείωση για BEVs και PHEVs σε ύψος 40.000 κορώνες (5.359€) το έτος 2019 και 77.500 κορώνες (10.384 €) το 2020
Ελλάδα	Εξαίρεση για H/O, 50% μειωμένη φορολογία αγοράς για τα υβριδικά οχήματα (HEVs, PHEVs, MHEVs) ²

¹ BEVs = Battery Electric Vehicles

PHEVs = Plug-In Hybrid Electric Vehicles

HEVs = Hybrid Electric Vehicles

MHEVs = Mild Hybrid Electric Vehicles

² Όπως ήταν πριν την προτεινόμενη ρύθμιση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας

Χώρα	Φορολογία χρήσης
Ελλάδα	Εξαίρεση για τα Η/Ο και για τα οχήματα με εκπομπές κάτω από 90 gr/km CO ₂ (με ταξινόμηση μετά από 1/11/2010)
Ουγγαρία	Εξαίρεση για BEV και PHEV
Ιρλανδία	Ελάχιστα τέλη κυκλοφορίας (120€) για Η/Ο
Ιταλία	5ετή εξαίρεση για Η/Ο. Κατόπιν, μείωση κατά 75% στο φορολογικό συντελεστή
Λετονία	Εξαίρεση για οχήματα με εκπομπές ρύπων κάτω από 50 gr/km CO ₂ ταξινομημένα μετά την 31/12/2009
Λουξεμβούργο	Ελάχιστος φορολογικός συντελεστής για οχήματα με εκπομπές ρύπων κάτω από 90 gr/km CO ₂
Μάλτα	Ελάχιστος φορολογικός συντελεστής για οχήματα με εκπομπές ρύπων κάτω από 100 gr/km CO ₂
Ολλανδία	Εξαίρεση για BEV
Ρουμανία	Εξαίρεση για Η/Ο
Σλοβακία	Εξαίρεση για BEV
Ισπανία	Μείωση κατά 75% στο φορολογικό συντελεστή για BEV σε μεγάλες πόλεις (π.χ. Μαδρίτη, Βαρκελώνη, Σαραγόσα, Βαλένθια, κλπ.)
Ην. Βασίλειο	Εξαίρεση για τα BEV

Χώρα	Φορολογία αγοράς
Ην. Βασίλειο	Εξαίρεση για BEVs και οχήματα που εκπέμπουν κάτω από 50 gr/km CO ₂ (04/2018 – 03/2021)
Ιρλανδία	Μείωση έως 5.000€ για BEVs (μέχρι 31/12/2021) – 2.500€ για PHEVs(μέχρι 31/12/2019) – 1.500€ για HEVs (μέχρι 31/12/2019)
Ισπανία	Εξαίρεση για οχήματα που εκπέμπουν κάτω από 120 gr/km CO ₂
Κύπρος	Εξαίρεση για οχήματα που εκπέμπουν κάτω από 120 gr/km CO ₂
Λουξεμβούργο	Επιδότηση 5.000€ για BEVs και FCEVs – 2.500€ για PHEVs
Μάλτα	Ελάχιστος φορολογικός συντελεστής για οχήματα που εκπέμπουν κάτω από 100 gr/km CO ₂
Ολλανδία	Εξαίρεση για οχήματα BEV
Ουγγαρία	Εξαίρεση για BEV και PHEV
Πολωνία	Εξαίρεση για BEV και PHEV (δεν έχει ακόμα εφαρμοστεί)
Πορτογαλία	Συμψηφισμός ΦΠΑ για BEV (με αξία λιγότερη από 62.000€) και PHEV (με αξία λιγότερη από 50.000€)
Σλοβακία	Ελάχιστος φορολογικός συντελεστής για BEV
Σλοβενία	Ελάχιστος φορολογικός συντελεστής για οχήματα που εκπέμπουν κάτω από 110 gr/km CO ₂
Τσεχία	Εξαίρεση από τη φορολογία αγοράς για BEV και FCEV που εκπέμπουν κάτω από 50 gr/km CO ₂
Φινλανδία	Ελάχιστος φορολογικός συντελεστής για BEV

	Κτήση	Χρήση	Εταιρικά	Κίνητρα Αγοράς
Αυστρία	✓	✓	✓	✓
Βέλγιο	✓	✓	✓	✓
Βουλγαρία		✓		
Κροατία			✗	
Κύπρος	✓	✓		
Τσεχία	✓	✓		
Δανία	✓	✓		
Εσθονία			✗	
Φινλανδία	✓	✓		
Γαλλία	✓		✓	✓
Γερμανία		✓	✓	✓
Ελλάδα	✓	✓		
Ουγγαρία	✓	✓	✓	
Ιρλανδία	✓	✓		✓
Ιταλία		✓		✓
Λετονία		✓	✓	
Λιθουανία			✗	
Λουξεμβούργο	✓	✓	✓	
Μάλτα	✓	✓		
Ολλανδία	✓	✓	✓	
Πολωνία	✓			
Πορτογαλία	✓		✓	
Ρουμανία		✓		✓
Σλοβακία	✓	✓		
Σλοβενία	✓			✓
Ισπανία	✓	✓		✓
Σουηδία			✓	✓
Η. Βασίλειο	✓	✓	✓	✓

Πηγή: ACEA

Επίσης χρησιμοποιήθηκαν ως πρότυπα τα Εθνικά Σχέδια Ηλεκτροκίνησης της Ολλανδίας και της Πολωνίας, από τα οποία αντλήθηκαν σημαντικά στοιχεία για την ανάπτυξη των υποδομών επαναφόρτισης αλλά και για τα κίνητρα της παραγωγικής βιομηχανίας.

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

Στο αξιολογούμενο σχέδιο νόμου έχουν συγκεντρωθεί (αρ. 44) όλες οι εξουσιοδοτικές διατάξεις, για την ευχέρεια του εφαρμοστή, όπου και παραπέμπουμε.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

3.1. Προσδιορίστε αναλυτικά τα οφέλη ή την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, που αναμένεται να προκληθούν από την εξεταζόμενη ρύθμιση

Η υφιστάμενη κατάσταση της ηλεκτροκίνησης στην χώρα δεν χαρακτηρίζεται από την επένδυση δημόσιων ή ιδιωτικών πόρων, πλην των ελαχίστων εγκαταστάσεων σημείων επαναφόρτισης και της κυκλοφορίας λιγότερων από συνολικά 1.000 αμιγώς ηλεκτρικών

οχημάτων. Αντίθετα, το σύνολο των ευρωπαϊκών χωρών έχει επενδύσει και επενδύει είτε εθνικούς είτε ενωσιακούς πόρους για την εφαρμογή πολιτικών που καθιστούν την κτήση και την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων πιο προσιτή στον μέσο πολίτη. Οι πόροι διατίθενται μέσω Εθνικών δράσεων που αφορούν την επιδότηση απόκτησης αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων καθώς και «έξυπνων» οικιακών σημείων επαναφόρτισης καθώς και την επιδότηση ανάπτυξης οργανωμένων δημόσια προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης (αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχή εφαρμογή οποιουδήποτε ευεργετικού μέτρου) .

Μέσω των οικονομικών και φορολογικών κινήτρων που περιλαμβάνονται στο σχέδιο νόμου εκτιμάται ότι θα υπάρξει δημοσιονομική επιβάρυνση, η οποία αναλύεται στην Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους. Παρά ταύτα, ενόψει των πολλαπλών ωφελειών από την ανάπτυξη της υπόθεσης της ηλεκτροκίνησης, τα κίνητρα αυτά κρίνονται ανταποδοτικά και δεν επιβαρύνουν μεσομακροπρόθεσμα τον εθνικό προϋπολογισμό, αντιθέτως δημιουργούν θέσεις εργασίας και προστιθέμενη αξία, τα οποία θα λειτουργήσουν ενισχυτικά στην Εθνική οικονομία.

3.2. Προσδιορίστε αναλυτικά τυχόν συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην Εθνική Οικονομία

Οι αξιολογούμενες ρυθμίσεις αναμένεται να έχουν θετικές συνέπειες στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Δημιουργούν ένα πλέγμα κινήτρων οι οποίες καλύπτουν το σύνολο της εφαρμογής της ηλεκτροκίνησης στην χώρα, από το εμπορικό έως και το παραγωγικό σκέλος της.

Παρά το μικρό μέγεθος της ελληνικής αγοράς οχημάτων, αυτή παρουσιάζει συγκεκριμένες ιδιοτυπίες σε σύγκριση με τις αντίστοιχες των λοιπών κρατών μελών της ΕΕ, λόγω κυρίως του γεγονότος ότι η ελληνική αγορά καινούργιων επιβατικών έχει συρρικνωθεί σημαντικά την περίοδο 2010-2018. Αυτό οφείλεται, πρώτον, στο γεγονός ότι το αυτοκίνητο έχει υποστεί σοβαρές φορολογικές επιβαρύνσεις και δεύτερον, στην παρατεταμένη οικονομική κρίση των τελευταίων 10 ετών, η οποία προκάλεσε μια ασταθή και ευάλωτη αγορά.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το μέσο μέγεθος της αγοράς καινούργιων επιβατικών οχημάτων την περίοδο 2010-2018 ανήλθε σε 85.890 οχήματα, εμφανίζοντας πτώση μεγαλύτερη του 68% σε σχέση με το μέσο όρο της περιόδου 2000-2009. Επισημαίνεται και η διάρθρωση αυτών των πωλήσεων με τις λιανικές πωλήσεις να αντιστοιχούν σε 47.444 οχήματα (μερίδιο 55,2%) και τις εταιρικές πωλήσεις να αντιστοιχούν σε 38.444 οχήματα (μερίδιο 44,8%).

Όσον αφορά στη διείσδυση ηλεκτρικών οχημάτων στην ελληνική αγορά οχημάτων, τα αμιγώς Η/Ο (BEV) και τα Plug-In Υβριδικά (PHEV), δεν υπερβαίνουν το 0,33% της συνολικής αγοράς έως τον Αύγουστο του 2019.

Η ανάγκη ρυθμιστικής παρέμβασης του κράτους αποδεικνύεται, κοιτάζοντας και τα παραδείγματα άλλων ευρωπαϊκών κρατών, στα οποία η αγορά των ηλεκτρικών οχημάτων έχει ήδη ένα αξιοπρόσεκτο μέγεθος, και στα οποία εφαρμόζονται στρατηγικές προώθησης της ηλεκτροκίνησης. Τέτοια παραδείγματα κρατών είναι το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ολλανδία, η Νορβηγία και η Σουηδία. Στις χώρες αυτές, προσφέρονται σημαντικά κίνητρα που καθιστούν την αγορά ηλεκτρικών οχημάτων αλλά και τη φόρτισή τους πιο ελκυστική, με αποτέλεσμα η αγορά της ηλεκτροκίνησης εκεί να παρουσιάζει ραγδαία ανάπτυξη.

Τα οικονομικά κίνητρα που θεσπίζονται για την αγορά/μίσθωση ηλεκτρικών οχημάτων αναμένεται να δώσουν ώθηση στην αγορά τόσο των αυτοκινήτων όσο και των δικύκλων.

Συμπληρωματικά δε προς το σχέδιο νόμου θα λειτουργήσουν και κίνητρα επιδότησης μέσω

οικολογικού bonus το οποίο και αποτελεί άμεση οικονομική ενίσχυση για αγορά και μίσθωση ηλεκτρικών οχημάτων ή/και φορτιστών μελλοντικά.

Παρόμοια κίνητρα δίνονται και για την ανάπτυξη των δημόσια προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης, γεγονός που συνδυαστικά με την προσδοκώμενη αύξηση των πωλήσεων αμιγώς ηλεκτρικών και υβριδικών εξωτερικής φόρτισης και χαμηλών εκπομπών οχημάτων αναμένεται να δημιουργήσει ζήτηση.

Σημαντικό στοιχείο πέραν των οικονομικών κινήτρων για την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης είναι το ρυθμιστικό πλαίσιο που εισάγει το σχέδιο νόμου για την λειτουργία της αγοράς της ηλεκτροκίνησης καθώς και το σύνολο των ρυθμίσεων, τεχνικών, πολεοδομικών και χωροταξικών.

Ζήτηση αναμένεται να δημιουργήσουν και οι εξής απαιτήσεις που τίθενται μέσω του σχεδίου νόμου:

✓ Η εκπόνηση των Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων, η οποία αποτελεί υποχρέωση του συνόλου των Δήμων.

✓ Η ποσόστωση ηλεκτρικών οχημάτων στο μίγμα των Δημόσιων προμηθειών και συμβάσεων.

Αθροίζοντας τις παραπάνω προϋποθέσεις, υποχρεώσεις και κίνητρα είναι σαφές ότι στο αμέσως προσεχές διάστημα θα δημιουργηθεί ζήτηση στην αγορά της ηλεκτροκίνησης, η οποία θα έχει μόνον θετικές συνέπειες στην οικονομία αλλά και στην δημιουργία νέων θέσεων εργασίας κυρίως μέσω της ανάπτυξης των σημείων επαναφόρτισης και της εγκατάστασης βιομηχανικών μονάδων παραγωγής αγαθών που εντάσσονται στην αλυσίδα της ηλεκτροκίνησης.

Ως προς το τελευταίο σημείο, με τις προβλέψεις του σχεδίου νόμου (φορολογικά κίνητρα) επιχειρείται στις περιοχές της Δυτικής Μακεδονίας και της Αρκαδίας να δημιουργηθεί μια νέα οικονομία, η οποία θα προάγει τη σύγχρονη τεχνολογία, την καινοτομία, την έρευνα και τη βιομηχανική παραγωγή.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

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

Η κινητικότητα χαμηλών ρύπων, όπως αυτή εκφράζεται και εφαρμόζεται μέσα από το σχέδιο νόμου, έχει μόνον θετικές συνέπειες πρώτα για το σύνολο των πολιτών και της κοινωνίας.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι το 72,5% των πολιτών κατοικεί στα αστικά κέντρα, όπου και το αποτύπωμα των μεταφορών στο περιβαλλοντικό ισοζύγιο είναι ιδιαίτερα υψηλό, η μετάβαση σε ένα πρότυπο μεταφορών που θα χαρακτηρίζεται από μηδενικές ή χαμηλές εκπομπές ρύπων (έως 50gr CO₂/χλμ) αναμένεται να συνδράμει σημαντικά στην βελτίωση της ποιότητας ζωής, στην προσβασιμότητα των πόλεων και στην μείωση των ρύπων.

Προκειμένου δε να καταστεί εφικτή η αντικατάσταση παλαιών και ρυπογόνων οχημάτων από αντίστοιχα μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών είναι προαπαιτούμενο και απολύτως απαραίτητο ο πολίτης να έχει άμεση και εύκολη πρόσβαση σε σημεία επαναφόρτισης. Άλλωστε η έλλειψη αυτών θεωρείται από πλήθος μελετών και ερευνών ένας από τους βασικούς λόγους, σε συνδυασμό με την έλλειψη οικονομικών κινήτρων, που καθιστά δύσκολη έως αδύνατη την αγορά ηλεκτρικού οχήματος.

Μέσω του παρόντος σχεδίου νόμου τα δυο παραπάνω κυρίαρχα ζητήματα αντιμετωπίζονται

στο σύνολο τους, τόσο μέσα από ένα πλέγμα οικονομικών κινήτρων όσο και από ένα ολοκληρωμένο και σαφές ρυθμιστικό πλαίσιο που αφορά στην εγκατάσταση και λειτουργία σημείων φόρτισης.

Για τον πολίτη θα είναι πλέον πιο προσιτή η αγορά ενός ηλεκτρικού οχήματος, όχι μόνον αυτοκινήτου αλλά και δικύκλου ή/και ποδηλάτου, ενώ θα έχει ταυτόχρονα την πληροφορία σε πραγματικό χρόνο για το που μπορεί να φορτίσει και με τι κόστος, ζήτημα που αντιμετωπίζεται από το Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης.

Δεύτερον, ως προς τη δημόσια υγεία, η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων αναμένεται να συνδράμει και στην προστασία αυτής, μειώνοντας τις αναπνευστικές παθήσεις οι οποίες συνδέονται με αυτούς. Πράγματι, πρόσφατη μελέτη του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας εκτιμά σε 6,5 εκατ. παγκοσμίως τους θανάτους που αποδίδονται στην ατμοσφαιρική ρύπανση ετησίως, ενώ στην χώρα μας η εκτίμηση αφορά 8.500 συνανθρώπους μας ετησίως.

Τέλος, η διείσδυση της ηλεκτροκίνησης στην καθημερινότητα του πολίτη αναμένεται να έχει ιδιαίτερα θετικές συνέπειες και στην εργασία, βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες. Η αγορά του αυτοκινήτου, του δικύκλου, του ποδηλάτου θα ανακατευθυνθεί προς τα οχήματα μηδενικών ή/και χαμηλών ρύπων με συνέπεια τη διαφοροποίηση, την αύξηση των πωλήσεων και των θέσεων εργασίας. Επίσης, η προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων για τη δημιουργία και λειτουργία υποδομών επαναφόρτισης αναμένεται να λειτουργήσει θετικά στη μείωση της ανεργίας. Η παροχή κινήτρων για την εγκατάσταση και λειτουργία παραγωγικών μονάδων αναμένεται, τέλος, να δημιουργήσει ζήτηση για επενδύσεις στην αλυσίδα παραγωγής της ηλεκτροκίνησης, προκαλώντας ταυτόχρονα ιδιαίτερα θετικές συνέπειες στην τοπική οικονομία και την αγορά εργασίας, ιδίως στις περιοχές της απολιγνιτοποίησης που έχουν ανάγκη τη μετάβαση σε άλλους αναπτυξιακούς τομείς.

Συνολικά η ηλεκτροκίνηση αναμένεται να δημιουργήσει μια νέα οικονομία, η οποία θεμελιώνεται στην καινοτομία, την έρευνα και τις νέες τεχνολογίες, συνδράμοντας σημαντικά στην ανάπτυξη και στην ενίσχυση του παραγωγικού μοντέλου της χώρας.

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

Τα οφέλη των ρυθμίσεων που προωθούνται μέσω του σχεδίου νόμου είναι πολλαπλά και αφορούν το σύνολο της κοινωνίας. Πιο συγκεκριμένα:

1. Η αντικατάσταση των παλαιών ρυπογόνων οχημάτων αναμένεται να βελτιώσει την ποιότητα ζωής του πολίτη στις πόλεις και τα αστικά κέντρα όπου και παρουσιάζεται υπερσυγκέντρωση πληθυσμού.
2. Τα οικονομικά κίνητρα θα καταστήσουν πιο προσιτή την κτήση και χρήση του ηλεκτρικού οχήματος τόσο στην ελληνική οικογένεια όσο και στο σύνολο των επιχειρήσεων.
3. Η ανάπτυξη του δικτύου φορτιστών αναμένεται να δώσει τη δυνατότητα στον πολίτη να μπορεί να φορτίζει οποιαδήποτε στιγμή και οπουδήποτε βρίσκεται.
4. Η δημιουργία του Μητρώου Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης αναμένεται να παρέχει άμεση πληροφόρηση και σε πραγματικό χρόνο στον πολίτη για το που μπορεί να φορτίσει.
5. Η υιοθέτηση του ανταγωνιστικού μοντέλου για τη δραστηριοποίηση στην αγορά εισάγει συνθήκες διαφάνειας και ανταγωνιστικής τιμής φόρτισης προς όφελος του πολίτη.
6. Οι χωροταξικές και πολεοδομικές ρυθμίσεις παρέχουν ένα ξεκάθαρο πλαίσιο ανάπτυξης των εγκαταστάσεων των υποδομών επαναφόρτισης.

7. Η άμεση συμμετοχή των ΟΤΑ στη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης, μέσω των Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων, θα ενδυναμώσει τις τοπικές κοινωνίες ως προς ένα ζήτημα που έχει άμεσες συνέπειες στη καθημερινή ζωή
8. Η παροχή οικονομικών κινήτρων για την δημιουργία, εγκατάσταση και λειτουργία παραγωγικών μονάδων αναμένεται να δημιουργήσει συνθήκες ανάπτυξης με άμεσο αποτέλεσμα την δημιουργία θέσεων εργασίας

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

Το ρυθμιστικό πλαίσιο των χωροταξικών, πολεοδομικών και λοιπών τεχνικών ρυθμίσεων, καθώς και η εξαίρεση της απαίτησης έκδοσης άδειας μικρής κλίμακας για την εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης, αναμένεται να βελτιώσει σημαντικά τις υπηρεσίες για την ανάπτυξη δικτύου υποδομών. Η επιτάχυνση των διαδικασιών αδειοδότησης αποτελεί ένα επιπλέον σημαντικό κίνητρο για την ιδιωτική επενδυτική πρωτοβουλία.

4.4. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, που απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες

Η απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών αφορά κυρίως στις υποδομές επαναφόρτισης και εντοπίζεται στα εξής:

1. Περιγράφεται ένα σαφές πλαίσιο ανάπτυξης της αγοράς της ηλεκτροκίνησης μέσω των Φορέων Εγκατάστασης Υποδομών Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων.
2. Υιοθετείται ένα ανταγωνιστικό μοντέλο αγοράς με την εποπτεία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας με σαφείς προσανατολισμούς και κυρίως με επιτυχημένη εφαρμογή και «καλή πρακτική» (μοντέλο εγκατάστασης υποδομών φυσικού αερίου).
3. Η εξαίρεση για την απαίτηση έκδοσης άδειας μικρής κλίμακας αποφορτίζει την γραφειοκρατία και επιταχύνει την έκδοση της άδειας εγκατάστασης.
4. Η δημιουργία του Μητρώου Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης αποτελεί μια πλήρως ψηφιοποιημένη διεργασία, η οποία παρέχει την δυνατότητα εποπτείας και ελέγχου με αμεσότητα και με χρήση της πληροφορικής χωρίς να προκαλούνται καθυστερήσεις και δυσλειτουργίες.

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

Απώτερο στόχο του σχεδίου νόμου αποτελεί η μετάβαση στην κινητικότητα των χαμηλών εκπομπών, όπως έχει αποτυπωθεί στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (Β' 4893), καθώς και στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της 20^{ης} 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^{ης} 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.

Ενδεικτικά αναφέρεται σύμφωνα με την διεθνή εμπειρία ότι :

- ✓ Ένα ηλεκτρικό λεωφορείο εξοικονομεί 200 βαρέλια πετρελαίου ετησίως.
- ✓ Ένα ηλεκτρικό όχημα εξοικονομεί 1.280 λίτρα ορυκτού καυσίμου τον χρόνο.
- ✓ Η μέση τιμή για τις εκπομπές CO₂ ανά χιλιόμετρο στην Ελλάδα είναι 2,4 kgCO₂/km.
- ✓ Στην Ελλάδα ο μέσος όρος εκπομπών CO₂ ανέρχεται στα 111,2gr/km. Για κάθε συμβατικό όχημα που αντικαθίσταται από ηλεκτρικό, η μείωση σε εκπομπές CO₂ ανέρχεται σε περίπου 2 με 2,5 τόνους ετησίως.
- ✓ Το ηλεκτρικό όχημα δεν παράγει θόρυβο μειώνοντας έτσι τα συνολικά επίπεδα θορύβου.

Οι παραπάνω αναφορές τεκμηριώνουν ότι η διεύθυνση της ηλεκτροκίνησης δύναται να συνεισφέρει σημαντικά στην επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση για τη μείωση των εκπομπών CO₂ κατά 30% (από το υφιστάμενο όριο των 95gr/χλμ) το 2030.

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

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

Μέσω του σχεδίου νόμου προβλέπεται η εξαίρεση από την υποχρέωση άδειας μικρής κλίμακας για την εγκατάσταση υποδομών φόρτισης, συνεπώς επιταχύνεται κατά ένα στάδιο η αδειοδότηση και εξοικονομούνται ανθρώπινοι πόροι. Επιπλέον, η ψηφιοποιημένη λειτουργία του Μητρώου Υποδομών και Φορέων της Αγοράς Ηλεκτροκίνησης δίνει τη δυνατότητα της άμεσης επικοινωνίας και ενημέρωσης προς τον πολίτη χωρίς να μεσολαβούν διοικητικές διεργασίες. Τέλος, η έκδοση του σήματος ηλεκτρικού οχήματος, το οποίο θα επιτρέπει την δωρεάν στάθμευση σε θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης εντός των διοικητικών ορίων των Δήμων προβλέπεται να είναι ψηφιακή χωρίς να επιβαρύνεται το ανθρώπινο δυναμικό της Δημόσιας Διοίκησης.

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

Με την θέσπιση του ανταγωνιστικού μοντέλου της αγοράς της ηλεκτροκίνησης και την δημιουργία του Μητρώου Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης αναμένεται να δημιουργηθούν οι συνθήκες διαφάνειας στην αγορά με αποτέλεσμα τον περιορισμό της ανάγκης παρέμβασης της δικαιοσύνης.

7. Νομιμότητα

7.1. Αναφέρατε το πλαίσιο διατάξεων του Συντάγματος στο οποίο ενδεχομένως εντάσσεται η προτεινόμενη ρύθμιση

Οι διατάξεις του σχεδίου νόμου έχουν ως σκοπό τη δημιουργία νομοθετικού, οικονομικού και

διοικητικού πλαισίου για την διείσδυση της ηλεκτροκίνησης και τη μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών ρύπων με άμεσα αποτελέσματα την προστασία του περιβάλλοντος, της δημόσιας υγείας και της κοινωνίας, καθώς και την ορθή εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για το περιβάλλον και τις οδικές μεταφορές στη χώρα μας.

Οι προτεινόμενες διατάξεις εντάσσονται στη συνταγματική επιταγή για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος του άρθρου 24 του Συντάγματος και την υποχρέωση του κράτους για τη λήψη προληπτικών ή κατασταλτικών μέτρων στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας. Επιπλέον, η προστασία και η δημιουργία ενός ασφαλούς περιβάλλοντος προάγει συνταγματικές επιταγές, όπως η προστασία της αξίας του ανθρώπου και η ανάπτυξη της προσωπικότητάς του, που τελούν υπό την εγγύηση του Κράτους.

Επιπλέον των παραπάνω, το ρυθμιστικό πλαίσιο που προωθείται μέσω του σχεδίου νόμου, ενσωματώνει στην εθνική νομοθεσία ευρωπαϊκές οδηγίες σχετικές με τις δημόσιες συμβάσεις και την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης σε νέα και υφιστάμενα κτίρια.

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

Λαμβάνεται υπόψη η κάτωθι σχετική νομοθεσία:

✓ Ο Ν. 4439/2016 (Α' 222), με τον οποίο ενσωματώνεται στην ελληνική νομοθεσία η Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Οκτωβρίου 2014 για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, απλοποίηση διαδικασίας αδειοδότησης και άλλες διατάξεις πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας και λοιπές διατάξεις (L 307), και η κατ' εξουσιοδότηση αυτής νομοθεσία.

✓ Το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (Β' 4893) και οι διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2018 για τη διακυβέρνηση της Ενεργειακής Ένωσης και της Δράσης για το Κλίμα, για την τροποποίηση των Κανονισμών (ΕΚ) αριθμ. 663/2009 και (ΕΚ) αριθμ. 715/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των Οδηγιών 94/22/ΕΚ, 98/70/ΕΚ, 2009/31/ΕΚ, 2009/73/ΕΚ, 2010/31/ΕΕ, 2012/27/ΕΕ και 2013/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των Οδηγιών 2009/119/ΕΚ και (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου και για την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΕ) αριθμ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και ιδίως το άρθρο 3 αυτού.

✓ Η Οδηγία (ΕΕ) 2018/844 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ης Μαΐου 2018, για την τροποποίηση της Οδηγίας 2010/31/ΕΕ για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων και της οδηγίας 2012/27/ΕΕ για την ενεργειακή απόδοση (L 156).

✓ Η Οδηγία (ΕΕ) 2019/1161 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ης Ιουνίου 2019 για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών (L 188)..

✓ Οδηγία 94/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Μαρτίου 1994 περί των μέτρων που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα και περί τροποποίησης της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ (L 100).

✓ Οδηγία 91/441/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 1991 για την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ σχετικά με την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών για τα

μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ρύπανσης του αέρα από τις εκπομπές οχημάτων με κινητήρα (L 242).

✓ Η Οδηγία 89/458/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Ιουλίου 1989 για την τροποποίηση, όσον αφορά τα ευρωπαϊκά πρότυπα εκπομπής για αυτοκίνητα κυβισμού μικρότερου των 1.400 cm³, της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από εκπομπές οχημάτων με κινητήρα (L 226).

✓ Η Οδηγία 98/69/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Οκτωβρίου 1998 σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα και με την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου (L 350).

✓ Η Οδηγία 88/76/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 3^{ης} Δεκεμβρίου 1987 για την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών όσον αφορά τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της μόλυνσεως του αέρος από τα αέρια που προέρχονται από τις κινητήρες οχημάτων (L 36)

8. Αρμοδιότητα

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

Ως επισπεύδον Υπουργείο του σχεδίου νόμου ορίστηκε το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας .

Αναφέρονται παρακάτω τα συναρμόδια Υπουργεία για την εφαρμογή του σχεδίου νόμου:

- Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
- Το Υπουργείο Οικονομικών
- Το Υπουργείο Εσωτερικών
- Το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων
- Το Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων για τα θέματα δημοσίων συμβάσεων και προτύπων ΕΛΟΤ
- Το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη για την εφαρμογή των κανόνων πυρασφάλειας και πυροπροστασίας.
- Το Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης ιδίως για το Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης.
- Το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού για τις παρεμβάσεις στους παραδοσιακούς οικισμούς, μνημεία, ιστορικούς τόπους και αρχαιολογικούς χώρους.
- Το Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων για την πιστοποίηση των τεχνιτών.
- Το Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης

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

Υπήρξε συνεργασία με όλες τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθώς και των συναρμόδιων Υπουργείων και φορέων.

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

9.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης

Κατά τη σύνταξη του σχεδίου νόμου, τηρήθηκαν οι νομοτεχνικοί κανόνες της Γενικής Γραμματείας Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων και κωδικοποιήθηκαν αρκετές διατάξεις. Στόχος ήταν η διευκόλυνση των αρμοδίων υπηρεσιών κατά την εφαρμογή τους και η τήρηση των αρχών της νομιμότητας και της ασφάλειας δικαίου. Αρχικά συγκεντρώθηκε και καταγράφηκε η σχετική νομοθεσία, τόσο διατάξεις νόμων όσο και αποφάσεων, προκειμένου να κωδικοποιηθεί η ύλη. Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις αποτυπώθηκαν έχοντας υπόψη ότι πρέπει να χαρακτηρίζονται από ομοιομορφία ως προς τη δομή και τη διατύπωση του περιεχομένου τους. Ειδικότερα, προκρίθηκε η συντομία, η σαφήνεια και η περιεκτικότητα στη διατύπωση των άρθρων, προκειμένου να είναι εύληπτα, χωρίς περίπλοκες διατυπώσεις και ασάφειες. Στόχος είναι να υπάρχει νοηματική συνέχεια και μία ολοκληρωμένη, ενιαία νομοθετική ρύθμιση της ηλεκτροκίνησης σε όλη την επικράτεια, για την καλύτερη εφαρμογή σε συνδυασμό με τη συντεταγμένη ανάπτυξη έργων και δραστηριοτήτων.

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

Επισυνάπτεται πίνακας τροποποιούμενων διατάξεων .

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

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

Για τις διατάξεις του παρόντος διενεργήθηκε εκτενής διαβούλευση με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στον διάλογο με τους άμεσα ενδιαφερόμενους, τους εφαρμοστές των διατάξεων και τα συναρμόδια Υπουργεία, όπως αυτά αναφέρθηκαν στην παράγραφο 8.1.

Στην διαβούλευση συμμετείχαν κοινωνικοί και επαγγελματικοί φορείς (ενδεικτικά αναφέρονται Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, ΔΕΔΔΗΕ, ΡΑΕ, ΟΑΣΑ, ΚΕΔΕ, Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων, Σύνδεσμος Εμπόρων Εισαγωγέων Αυτοκινήτων Ελλάδος, Πανελλήνια Ομοσπονδία ΤΑΞΙ κλπ).

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

Το σύνολο του σχεδίου νόμου και της αιτιολογικής έκθεσης αναρτήθηκε στον ιστότοπο.opengov.gr (<http://www.opengov.gr/minenv/?p=10460>) για δύο εβδομάδες, και πιο συγκεκριμένα από την 17^η Ιουνίου 2020 έως την 1^η Ιουλίου 2020, προκειμένου όλοι οι ενδιαφερόμενοι να έχουν την δυνατότητα να διατυπώσουν προτάσεις, αντιρρήσεις και παρατηρήσεις. Ταυτόχρονα και μέχρι την οριστικοποίησή του, εστάλη για απόψεις σε φορείς

και συναρμώδιες υπηρεσίες, ενώ αξιολογήθηκαν και όλα τα σχόλια που υποβλήθηκαν χωριστά μέσω αλληλογραφίας (ηλεκτρονικής και μη).

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

Τα περισσότερα από τα σχόλια που υποβλήθηκαν ήταν θετικά, τονίζοντας την αναγκαιότητα των μεταρρυθμίσεων και της λήψης πρωτοβουλιών για την διείσδυση των ηλεκτρικών οχημάτων στο μίγμα των οδικών μεταφορών.

Επισυνάπτεται αναλυτική έκθεση διαβούλευσης επί των άρθρων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Ανάλυση Κόστους και Ωφέλειας

Η ανάλυση κόστους-ωφέλειας διέρχεται τα κάτωθι στάδια:

1. Προσδιορισμό του κοινωνικού κόστους απελευθέρωσης ενός τόνου Co2.
2. Προσδιορισμό του κόστους κινήτρων, κόστους δημόσιων υποδομών κ.λπ., τα οποία απαιτούνται για τη μείωση ενός τόνου Co2 μέσω της προτεινόμενης ρύθμισης.
3. Σύγκριση των δύο μεγεθών.

Με δεδομένες τις εξελίξεις του μεριδίου των ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων στην αγορά αυτοκινήτου από την θέσπιση μέτρων υπέρ της εισαγωγής ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων (ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΚΛΙΜΑ) μπορούμε να έχουμε ορισμένες ποσοτικές εκτιμήσεις.

Η κυκλοφορία κάθε ηλεκτρικού οχήματος έχει τις εξής συνέπειες:

α) Απαιτήθηκαν δημόσια κίνητρα – δημόσια επιδότηση για την αγορά του. Έστω ότι το δημόσιο κόστος είναι ανά αυτοκίνητο X Euros. Συνεπώς για την κυκλοφορία του έχουν δαπανηθεί X Euros.

Με βάση τα κίνητρα του σχεδίου νόμου το X ανέρχεται σε κατ' εκτίμηση 2.000€ πλέον του ποσού που προβλέπεται ως οικολογικό bonus από την δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ, συνεπώς αθροιστικά υπολογίζεται μέσο κόστος 7.500€ ανά όχημα.

β) Η κυκλοφορία όμως των αυτοκινήτων έχει δύο περιβαλλοντολογικές συνέπειες.

β1) Μείωση της εκπομπής Co2. Έτσι με μέσα διανυόμενα, ανά αυτοκίνητο, χιλιόμετρα φ, και συντελεστή εκπομπής Co2 ανά χιλιόμετρο, λ, κάθε αυτοκίνητο εκπέμπει φ·λ.

Εάν ήταν συμβατικό θα εξέπεμπε φ·ν όπου ν η εκπομπή Co2 των συμβατικών αυτοκινήτων.

Επομένως, η διαφορά (φ·λ)-(φ·ν) είναι το κοινωνικό όφελος από την κυκλοφορία των ηλεκτρικών αυτοκινήτων σε όρους λιγότερων τόνων Co2 που θα υπάρχουν στο έτος αναφοράς στην ατμόσφαιρα.

β2) Όμως η κίνηση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων έχει απαιτήσεις σε κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας, η οποία με τη σειρά της έχει επιπτώσεις στην έκχυση επιπρόσθετων τόνων Co2.

Έστω λοιπόν κάθε χιλιόμετρο ηλεκτροκίνητου αυτοκινήτου προκαλεί θ τόνους Co2. Άρα οι νέοι τόνοι Co2 στην ατμόσφαιρα θα είναι φ·θ.

Η διαφορά [(φ·λ)-(φ·ν)-(φ·θ)] θα είναι το κοινωνικό όφελος από την κυκλοφορία των νέων ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων. Δηλαδή:

$\phi \cdot (\lambda - \nu - \theta)$

Συνεπώς, τελικά το όφελος θα καθοριστεί από τον ρυθμό εκπομπής Co2 στα ηλεκτροκίνητα (λ), τον ρυθμό εκπομπής (ν) στα συμβατικά και τέλος την αύξηση στην κατανάλωση ενέργειας που θα προκληθεί από τα νέα αυτοκίνητα.

Για την παρακολούθηση των επιπτώσεων από την συγκεκριμένη νομοθετική ρύθμιση το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας μπορεί να παρακολουθεί ετησίως τον δείκτη Δ1.

Δ1: $\phi(\lambda - \nu - \theta)$

Το ερώτημα που έρχεται όμως είναι το ακόλουθο:

Πόσο κοινωνικά στοιχίζει η βελτίωση του περιβάλλοντος από τη μείωση των εκπομπών Co2.

Για να απαντηθεί η ερώτηση αυτή απαιτεί μια εκτίμηση κοινωνικού κόστους εκπομπής κάθε τόνου Co2.

Για το θέμα αυτό υπάρχει ένα πλήθος μελετών και πληροφοριών¹.

Ας υποθέσουμε ότι το κοινωνικό όφελος (κόστος) είναι περίπου 70 ευρώ ο τόνος Co2. Το ύψος του κοινωνικού οφέλους ανά τόνο Co2 εξαρτάται από μια σειρά από παράγοντες όπως είναι το κόστος του καυσίμου, η ποιότητα του καυσίμου, η χρησιμοποιούμενη τεχνολογία και μια σειρά από διαρθρωτικούς παράγοντες.

Τότε το κοινωνικό όφελος είναι σε ευρώ $\phi(\lambda-v-\theta) \cdot 70$.

Το αντίστοιχο κοινωνικό κόστος για την επιδότηση του αυτοκινήτου είναι $20.257 \cdot \chi$ ευρώ.

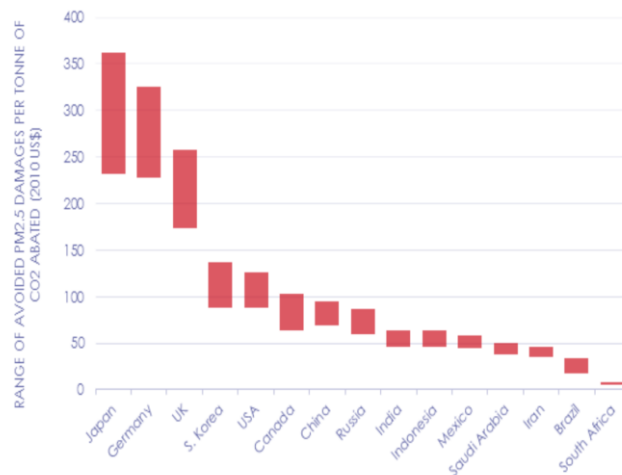
Συνεπώς, το καθαρό κοινωνικό όφελος είναι:

Κοινωνικό Όφελος: $20.257 \cdot \phi(\lambda-v-\theta) \cdot 70 - 20257 \cdot \chi$ δηλαδή

$\Delta 2 \text{ (Euros): } \phi(\lambda-v-\theta) \cdot 70 - \chi$

Η τιμή του 70 ευρώ είναι ενδεικτική και αντλείται από την παρακάτω πηγή.

The local air pollution benefits of abating each tonne of CO2 emissions.



The local air pollution benefits of abating each tonne of CO2 emissions.

Source: Economic co-benefits of reducing CO2 emissions outweigh the cost of mitigation for most big emitters

3 November, 2017

Grantham Research Institute on climate change and the environment Printed 20 Jun 2020

<http://www.lse.ac.uk/GranthamInstitute>

ΕΦΑΡΜΟΓΗ & ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ :

Διανυόμενα χιλιόμετρα ετησίως (φ) : 20.000 χλμ

Συντελεστής εκπομπής Co2 ανά χιλιόμετρο (λ) : μηδέν (0) , ηλεκτρικό όχημα

Συντελεστής εκπομπής Co2 ανά χιλιόμετρο (ν) : 112,6 γραμμάρια CO2/χλμ, δηλ 0,0001126 τόνοι/χλμ

Συντελεστής εκπομπής Co2 ανά χιλιόμετρο (θ) λόγω φόρτισης : 0,007 τόνοι/χλμ

Έτσι υπολογίζεται το κόστος του ηλεκτρικού οχήματος συνολικά ως :

$$(20.000 \text{ χλμ} \cdot 0) + (20.000 \text{ χλμ} \cdot 0,007 \text{ τόνοι/χλμ}) = 140$$

Αντίστοιχα για το συμβατικό όχημα :

$$(20.000 \text{ χλμ} \cdot 0,0001126) = 2,25$$

Συνεπώς το κοινωνικό όφελος θα είναι προς $(140-2,24)*70 = 9.643,20\text{€} = \Delta 1$

Σε σύγκριση δε με το δημοσιονομικό κόστος παρατηρούμε ότι το κοινωνικό όφελος είναι μεγαλύτερο κατά **2.143,20 € = Δ2** ανά ηλεκτρικό όχημα

Με βάση τα παραπάνω και τον πίνακα στόχων του Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα είναι εφικτή η αποτίμηση του κοινωνικού κόστους και οφέλους ανά ηλεκτρικό όχημα.

Οι παραπάνω υπολογισμοί είναι ενδεικτικοί καθώς δεν ενσωματώνουν παραμέτρους όπως:

- Παροχή ηλεκτρικής ενέργειας μέσω ΑΠΕ
- Τύπο οχήματος, καθώς οι παραπάνω συντελεστές αφορούν κυρίως επιβατικό όχημα
- Τυχόν μεταβολές στο δημοσιονομικό κόστος καθώς αυτό δεν είναι σταθερό και εξαρτάται από το ύψος του καταβαλλόμενου οικολογικού bonus

Έκθεση Διαβούλευσης

Α. Ταυτότητα Διαβούλευσης

Πληροφοριακά Στοιχεία	
Τίτλος Διαβούλευσης	Σχέδιο Νόμου «Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης»
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας
Χρόνος έναρξης	17.06.2020
Χρόνος λήξης	01.07.2020
Κατηγορία 1. Νομοθετική 2. Προνομοθετική 3. Άλλη	Νομοθετική
Είδος Διαβούλευσης	
Δικτυακός τόπος Ανάρτησης	WWW.OPENGGOV.GR
Πλήθος άρθρων	50
Πλήθος Σχολίων	334
Αριθμός Σχολιαστών	193
Συντονιστές διαβούλευσης	
Υπεύθυνος Επικοινωνίας	Γιάννης Τσελίκης Ιωάννα Μπαλτά
Υπ. Έγκρισης Σχολίων	Γιάννης Τσελίκης Ιωάννα Μπαλτά
Ομάδα Επεξεργασίας Έκθεσης	

Β. Επεξεργασία Σχολίων

A/A	Προτεινόμενο Σχόλιο	Σχολιασμός
-----	---------------------	------------

Άρθρο 1 – Σκοπός(20 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Το άρθρο περιλαμβάνει τον σκοπό του παρόντος νόμου. Τα περισσότερα σχόλια της διαβούλευσης στο παρόν άρθρο είναι γενικά και αφορούν όλα τα άρθρα. Τίθενται η ανάγκη να συμπεριληφθούν τεχνολογίες, όπως είναι η τεχνολογία του υδρογόνου και η αυτόνομη οδήγηση καθώς και η δυνατότητα μετατροπής ενός συμβατικού οχήματος σε Η/Ο.

Η προτεινόμενη ενίσχυση της έρευνας και δραστηριότητας που αφορά στη μετατροπή συμβατικών οχημάτων σε Η/Ο με οικονομικά ή αδειοδοτικά κίνητρα θα εξετασθεί σε μεταγενέστερο στάδιο. Καθώς το παρόν νομοσχέδιο αφορά αποκλειστικά την ηλεκτροκίνηση οι νέες τεχνολογίες υδρογόνου και η αυτόνομη οδήγηση δεν αφορούν το παρόν νομοσχέδιο και εξετάζονται για μεταγενέστερη φάση.

1	Αν θέλετε να βοηθήσετε να αναπτυχθεί η εγχώρια παραγωγή ηλεκτροκίνητων οχημάτων, πρέπει άμεσα να διοριστούν τεχνικές υπηρεσίες ώστε να βγαίνουν εύκολα οι εγκρίσεις τύπου όπως γίνεται σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Παρόλο που υπάρχει ενωσιακή υποχρέωση για ύπαρξη αρμοδίων υπηρεσιών από 1-1-2015, εμείς ακόμα διώχνουμε στο εξωτερικό ή αποθαρρύνουμε οποιαδήποτε προσπάθεια.	Δεν αφορά το παρόν νομοσχέδιο. Το παρόν αφορά την διοικητική πράξη εγκρίσεως τύπου.
---	---	---

2	Καλησπέρα, Η παρέμβαση μου έχει να κάνει με τη διαφωνία μου για το ταβάνι στη ΛΤΠΦ, εντός ενός - κατά τ&#039; άλλα - άρτιου νομοσχεδίου. Συγκεκριμένα θεωρώ ότι η ηλεκτροκίνηση έχει ως σημαντικότερο στόχο την περιβαλλοντική προστασία. Έτσι ένα ακριβό ηλεκτροκίνητο είναι σίγουρα πιο επιθυμητό από ένα ακριβό πετρελαιοκίνητο ή βενζινοκίνητο. Ειδικά σε αυτά τα αυτοκίνητα, υψηλού κυβισμού, όπως αυτά. Οπότε δεν καταλαβαίνω τη σκοπιά του να μην δίνουμε κίνητρο σε κάποιον να αγοράσει ένα ακριβό ηλεκτροκίνητο σε σχέση με ένα ρυπογόνο όχημα. Εκτός αυτού όμως, το σημαντικότερο της παρέμβασης μου είναι ότι στην ουσία δεν υπάρχει κόστος για αυτό το κίνητρο. Εξηγούμαι. Ένα ηλεκτρικό Mercedes EQC κάνει 80.000 περίπου. Αντίστοιχα το ίδιο μοντέλο σε βενζινοκίνητο κάνει 65.000 (Mercedes GLC). Ένα ηλεκτρικό AUDI e-tron κάνει 80.000 περίπου. Αντίστοιχα το ίδιο μοντέλο σε βενζινοκίνητο κάνει 65.000 (AUDI Q5). Άρα για να αγοράσει κάποιος την ηλεκτροκίνητη έκδοση θα πληρώσει 15.000 περίπου επιπλέον. Σε αυτά τα 15.000 θα έχει καταβάλει στο κράτος 3.000 σε ΦΠΑ. Οπότε το κράτος επιδοτώντας ένα τέτοιο αυτοκίνητο, στην ουσία του επιστρέφει το ΦΠΑ της διαφοράς, άρα του δίνει κίνητρο. Θα μπορούσε ίσως η επιδότηση να είναι μικρότερη των 5.500, έστω 3.000 ευρώ.	Έχει ληφθεί υπόψη για επόμενη νομοθετική ή κανονιστική πρωτοβουλία. Το παρόν αφορά την αύξηση του ορίου ΛΤΠΦ.
---	--	---

	Τα ίδια ισχύουν και για την παροχή σε είδος. Δεν υπάρχει καμία λογική να μην δίνεται κίνητρο σε μεγαλοστελέχη να επιλέξουν ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Δεν είναι λιγότερο ρυπογόνο ένα μεγάλο και ακριβό αυτοκίνητο από ένα μικρό και φθηνό. Τέλος, καλό είναι να αναφερθεί ότι το συγκεκριμένο όριο αποκλείει στην ουσία τρία αυτοκίνητα. Το Mercedes EQC, το AUDI e-tron και το JAGUAR I-PACE. Και τα τρία συγκεκριμένα μοντέλα έχουν πουλήσει λιγότερα από 20 μοντέλα στη χώρα. Και μάλλον εκεί θα μείνουν, αν δεν αλλάξει αυτός ο άδικος περιορισμός.	
--	---	--

3	Ενώ είναι πολύ καλή εναλλακτική λύση το ηλεκτρικό όχημα, πρέπει να θεσμοθετηθεί και η υποχρέωση των εταιρειών παραγωγής τους για την εκπομπή ενός ελάχιστου χαρακτηριστικού θορύβου των οχημάτων αυτών, προς αποφυγή ατυχημάτων. Πιθανόν να είναι και θέμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.	Δεν ανήκει στο ρυθμιστικό αντικείμενο της παρούσας πρωτοβουλίας.
---	--	--

4	Σχόλιο στη διαβούλευση για την ηλεκτροκίνηση ... Θαυμάσιο νομοσχέδιο. Διευκόλυνση της ευρωπαϊκής και ιαπωνικής αυτοκινητοβιομηχανίας να παράγει και να έχει κέρδη. Η Ελλάς και με το νέο νομοσχέδιο καλείται απλώς να ξοδεύει, να καταναλώνει και αμφιβάλλω αν απολαμβάνει τους κόπους της. Με τόσα δυστυχήματα, μάλλον είναι δώρο άδωρο. Διαβάστε τις αναρτήσεις μας στο Ημερολόγιο Απλά και Κατανοητά. Είμαστε σίγουροι ότι θα δυσφορήσουν οι αρμόδιοι και ο εκλεκτός υπουργός κ. Χατζηδάκης. Και ίσως διατάξει απομάκρυνση του αγενοῦς – κατ' αυτούς - σχολίου. https://simpleandclear.blogspot.com/2016/12/blog-post_5.html https://simpleandclear.blogspot.com/2018/11/blog-post_28.html https://simpleandclear.blogspot.com/2018/10/blog-post_31.html https://simpleandclear.blogspot.com/2018/04/blog-post_0.html	Βλ. επιχειρήματα για το αντίθετο στην έκθεση συνεπειών ρύθμισης.
---	--	--

5	Συγχαρητήρια για την όλη προσπάθεια ενίσχυσης της ηλεκτροκίνησης και στη χώρα μας. Για να ολοκληρωθεί αυτή η σημαντική προσπάθεια θα πρέπει να συμπεριληφθεί και η κατηγορία των μοτοσυκλετών και των οχημάτων κατηγορίας L, που αφορούν μικρότερου κιβυσμού οχημάτων (τρίκυκλα - τετράκυκλα). Επιπλέον, όλη η αγορά, όπως εταιρείες που διαθέτουν εταιρικό στόλο, rent a car, αντιπροσωπείες ακόμη και ο τελικός καταναλωτής αναμένει την ενημέρωση της διαδικασίας των διευκολύνσεων και των επιδοτήσεων.	Αναφέρεται στην επιδότηση νέων κατηγοριών δικύκλων, που αναφέρονται σε άλλο άρθρο. Υιοθετήθηκε στα φορολογικά κίνητρα.
---	--	--

	Ποια θα είναι η διαδικασία ανά στάδιο για την απόδοση των κινήτρων για την επένδυση και αντικατάσταση στόλου με ηλεκτρικά οχήματα, μοτοσυκλέτες, τρίκυκλα-τετράκυκλα, μοτοποδήλατα, ποδήλατα, πατίνια και πως θα αποδίδεται; Για παράδειγμα θα αποδίδεται στην εταιρεία που τα εισάγει και θα μεταφέρεται ως έκπτωση στον τελικό αγοραστή;	
--	--	--

6	Θεωρώ ότι η στρατηγική 'του νομοσχεδίου και η δυνατότητα που θα δίνει στην συνέχεια για πρωτοβουλίες υποστήριξης της ηλεκτροκίνησης είναι στην σωστή κατεύθυνση. Παρα ταύτα θα πρέπει να υπάρξουν ισχυρά κίνητρα προκειμένου να επιδοτηθούν εταιρικοί στόλοι οχημάτων(ελαφρού τύπου - ebike κλπ) που προσφέρουν υπηρεσίες στον τουρισμό, τις διανομές, και σε εταιρίες που παρέχουν όχημα σε στελέχη τους. Με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνετε αποσυμφόρηση και εναλλακτική κίνηση έναντι ΜΜΜ, προσέλκυση επισκεπτών που χρησιμοποιούν στην χώρα τους Ηλ ποδήλατο κ.α και υποστήριξη του πράσινου και βιώσιμου τουρισμού, αλλά και η μείωση του κόστους μεταφοράς εργαζομένων από και προς την εργασία τους. Μια πρωτοβουλία τέτοια για να έχει αποτέλεσμα θα πρέπει στην εφαρμογή να δημιουργεί δυναμική και να έχει μικρότερο πλαφόν ανα επιδοτούμενη μονάδα οχήματος.	Έχει ληφθεί υπόψη για την επιδότηση εταιρικών στόλων οχημάτων (ελαφρού τύπου – ebike).
---	--	--

7	ΓΕΝΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ GREENPEACE ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ Με το παρόν νομοσχέδιο η χώρα μας - έστω και καθυστερημένα - δημιουργεί για πρώτη φορά τις βάσεις για ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο όσον αφορά στην ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης. Η Greenpeace χαιρετίζει τη δημοσίευση του σχεδίου νόμου ως ένα πρώτο και καθοριστικό βήμα για τη γρήγορη μετάβαση του ενεργοβόρου και ρυπογόνου τομέα μεταφορών της χώρας μας σε ένα καθαρό τομέα με μηδενικές εκπομπές το αργότερο ως το 2050, αν όχι νωρίτερα. Ωστόσο, είναι εκ των ων ουκ άνευ ότι η ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης από μόνη της δεν μπορεί να λύσει τα σοβαρά προβλήματα κινητικότητας και ρύπανσης - ιδιαίτερα - των αστικών περιοχών. Το νομοσχέδιο θα συμβάλει θετικά μόνο αν αποτελέσει μέρος μίας ολοκληρωμένης στρατηγικής η οποία έχει ως στόχο τη μείωση των ιδιωτικών οχηματοχιλιομέτρων και τη μετατροπή των κατοικημένων περιοχών της χώρας σε περιοχές βιώσιμης κινητικότητας: πιο ανθρώπινες, πιο λειτουργικές, πιο καθαρές πόλεις, με λιγότερο αυτοκίνητο. Σε κάθε περίπτωση, η Greenpeace τονίζει ότι προκειμένου να επιτευχθεί ο πλήρης εξηλεκτρισμός του τομέα ως το 2050 απαιτείται η άμεση ανακοίνωση του τερματισμού πωλήσεων αυτοκινήτων με μηχανές εσωτερικής καύσης (ΜΕΚ) το 2030, κατά τα πρότυπα πολλών άλλων ευρωπαϊκών κυβερνήσεων (https://theicct.org/sites/default/files/publications/Combustion-engine-	Η προτεινόμενη ενίσχυση της έρευνας και δραστηριότητας που αφορά στη μετατροπή υφιστάμενων ΜΕΚ σε ΗΟ με οικονομικά ή αδειοδοτικά κίνητρα, θα εξετασθεί σε μεταγενέστερο στάδιο.
---	--	---

	phase-out-briefing-may11.2020.pdf). Οι διαθέσιμες μελέτες επιβεβαιώνουν ότι η απανθρακοποίηση του τομέα μεταφορών είναι αδύνατο να πραγματοποιηθεί μόνο με μέτρα άμεσης ενίσχυσης της ζήτησης (επιδοτήσεις) και απαιτούνται πιο παρεμβατικά μέτρα στην αγορά, με πρώτο και κυριότερο την έγκαιρη ανακοίνωση του τερματισμού πώλησης οχημάτων MEK. (https://www.transportenvironment.org/press/europe%E2%80%99s-last-combustion-car-must-be-sold-within-15-years-%E2%80%93-analysis) Μία τέτοια ανακοίνωση σήμερα είναι απαραίτητη για δύο κρίσιμους λόγους: Πρώτον, θα δώσει τα κατάλληλα μηνύματα στην αγορά επισπεύδοντας τη μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση: πολλοί καταναλωτές οι οποίοι διαθέτουν την οικονομική δυνατότητα, θα κινηθούν με δική τους πρωτοβουλία και ιδίους πόρους για αγορά ηλεκτροκίνητων οχημάτων (HO). Δεύτερον, ακριβώς εξαιτίας του προηγούμενου, το Υπουργείο μπορεί να αξιοποιήσει με πιο αποδοτικό και κοινωνικά δικαιότερο τρόπο τα διαθέσιμα κονδύλια προκειμένου να επιδοτήσει την αγορά HO αποκλειστικά σε στοχευμένες κοινωνικές ομάδες (χαμηλά και μεσαία εισοδήματα) ή στόλους οχημάτων (π.χ. ταξί, δημόσιες συγκοινωνίες κοκ). Με δεδομένη τη δέσμευση της χώρας μας για μία οικονομία μηδενικών εκπομπών ως το 2050, η κυβέρνηση θα πρέπει να κινηθεί πιο επιθετικά για την απανθρακοποίηση του τομέα μεταφορών, προτάσσοντας ένα ολιστικό πλάνο βιώσιμης κινητικότητας το οποίο περιλαμβάνει απαραίτητως την ανακοίνωση, σήμερα, του τερματισμού της πώλησης οχημάτων MEK σε μελλοντική ημερομηνία. Ειδάλλως, το παρόν νομοσχέδιο θα αποτελεί απλώς μία αποσπασματική κίνηση η οποία εν τέλει όχι μόνο δεν θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της χώρας αλλά ενδέχεται να δημιουργήσει κοινωνικές ανισότητες. ΘΕΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ Το νομοσχέδιο θέτει τις σωστές βάσεις για τη δημιουργία ενός ορθολογικού πλαισίου για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, επιχειρώντας τη ρύθμιση πληθώρας ζητημάτων, μεταξύ άλλων: - Πλαίσιο λειτουργίας αγοράς - Πλαίσιο για παροχή οικονομικών και διοικητικών κινήτρων για την αγορά HO - Οικονομικά κίνητρα για την προώθηση HO σε επιχειρήσεις και εργαζομένους - Ρυθμίσεις χωροταξικού και πολεοδομικού χαρακτήρα για θέσεις στάθμευσης HO και εγκατάστασης φορτιστών σε δημόσιους χώρους, νέα και υφιστάμενα κτίρια - Αποσαφηνήσεις για το καθεστώς δημιουργίας σταθμών φόρτισης σε υφιστάμενα κτίρια - Υποχρεωτικούς στόχους για την ανάπτυξη δικτύου σταθμών φόρτισης σε OTA - Υποχρεωτικούς στόχους για την ανάπτυξη σταθμών φόρτισης σε νέα κτίρια και κατοικίες - Αδειοδοτικά και οικονομικά κίνητρα για την ανάπτυξη εγχώριας βιομηχανίας παραγωγής HO / φορτιστών / συσσωρευτών στις λιγνιτικές περιοχές της χώρας	
--	---	--

	Θέματα συνεργείων και τεχνιτών - Σύσταση γνωμοδοτικού συμβουλίου για την ηλεκτροκίνηση Στα θετικά περιλαμβάνεται επίσης η ένταξη όλων των οχημάτων με εκπομπές έως 50 γρ. CO₂/χλμ στα ΗΟ. Κάτι τέτοιο επιτρέπει την προώθηση των υβριδικών οχημάτων εξωτερικής φόρτισης (plug-in hybrids), τα οποία βραχυπρόθεσμα θα αποτελέσουν μία χρήσιμη εναλλακτική επιλογή για τους πολίτες - συμβάλλοντας εν δυνάμει σημαντικά στη μείωση των ρύπων στα αστικά κέντρα - έως ότου αναπτυχθεί επαρκές δίκτυο ιδιωτικών και δημόσιων φορτιστών στην επικράτεια και γίνει εφικτή η πλήρης επικράτηση των αμιγώς ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Αντιθέτως, ένα σημείο που δεν περιλαμβάνεται στο νομοσχέδιο και χρήζει περαιτέρω διερεύνησης είναι η ενίσχυση της έρευνας και δραστηριότητας που αφορά στη μετατροπή υφιστάμενων MEK σε ΗΟ με οικονομικά ή αδειοδοτικά κίνητρα. Η Greenpeace θεωρεί ότι ενδεχομένως προκύπτουν κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη από μία τέτοια διαδικασία, δεδομένου ότι για αρκετούς συμπολίτες μας, ίσως βραχυπρόθεσμα, είναι οικονομικά ελκυστικότερη η μετατροπή του συμβατικού οχήματός τους σε ΗΟ από την αγορά καινούργιου ΗΟ, όπως περίπου συμβαίνει εδώ και χρόνια με τις μετατροπές υγραερίου. Επιπλέον, μία τέτοια εξέλιξη ενδεχομένως να δημιουργήσει και μία νέα οικονομική δραστηριότητα με νέες θέσεις εργασίας και σημαντικά οφέλη για υφιστάμενες ή νέες επιχειρήσεις. Αν και πρόκειται για κάτι καινοτόμο - η Greenpeace αναγνωρίζει ότι υπάρχουν τεχνολογικές αβεβαιότητες που χρήζουν περαιτέρω διερεύνησης - εν τούτοις η ευελιξία μίας τέτοιας επιλογής εν τέλει δύναται να λειτουργήσει υπέρ της γρηγορότερης διείσδυσης της ηλεκτροκίνησης με τα αντίστοιχα περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά οφέλη. Η Greenpeace προτείνει να υπάρξει πρόνοια ώστε, σε περίπτωση σχετικού εμπορικού ενδιαφέροντος, να ενταχθούν μονάδες / συνεργεία με δυνατότητα μετατροπής MEK σε ΗΟ στις αντίστοιχες διατάξεις που περιλαμβάνουν αδειοδοτικά και οικονομικά κίνητρα.	
--	---	--

8	Δεδομένης και της προσεχούς διείσδυσης στην αγορά και την κυκλοφορία των αυτο-οδηγούμενων οχημάτων (self-driving vehicles, autonomous vehicles) (πέραν των ηλεκτρικών) θα μπορούσε το εν λόγω σχέδιο νόμου να συμπεριλάβει και αρχικές προτάσεις για τα αυτο-οδηγούμενα αυτοκίνητα. Σε περίπτωση που συμπεριληφθούν και διατάξεις για τα αυτό-οδηγούμενα οχήματα, ο τίτλος του σχεδίου νόμου θα μπορούσε να τροποποιηθεί ως ακολούθως: Σχέδιο νόμου «Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών (ηλεκτρικά και αυτό-οδηγούμενα οχήματα): Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης και της αγοράς αυτό-οδήγησης» Επίσης θα πρότεινα τις παρακάτω αλλαγές στ άρθρα 1, 2 Άρθρο 1 Σκοπός Σκοπός του παρόντος νόμου είναι: α) η μεγαλύτερη διείσδυση στη χώρα των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών στο πλαίσιο της Ανακοίνωσης της Ευρωπαϊκής	Δεν ανήκει στο ρυθμιστικό αντικείμενο του νομοσχεδίου ή του Υπουργείου η θεσμοθέτηση για τα αυτό-οδηγούμενα οχήματα.
---	--	---

	Επιτροπής της 20ης Ιουλίου 2016 με τίτλο «Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την κινητικότητα των χαμηλών εκπομπών», σύμφωνα με την οποία είναι ανάγκη οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων από τις μεταφορές που βλάπτουν την υγεία και το περιβάλλον να μειωθούν δραστικά χωρίς καθυστέρηση, καθώς και η εισαγωγή και διεύθυνση στη χώρα αυτό-οδηγούμενων οχημάτων, αρχικά σε πιλοτικό πλαίσιο εφαρμογής, με σκοπό την ένταξη τους στη δημόσια κυκλοφορία όταν οι υποδομές καταστούν ικανές να υποστηρίξουν την κυκλοφορία τέτοιων οχημάτων. Άρθρο 2 Ορισμοί Για την εφαρμογή του παρόντος οι όροι που χρησιμοποιούνται έχουν την ακόλουθη έννοια: (α) «Ηλεκτρικό όχημα (Η/Ο)»: μηχανοκίνητο όχημα εξοπλισμένο με σύστημα μετάδοσης της κίνησης, το οποίο περιέχει τουλάχιστον μία μη περιφερειακή (εξωτερική, βοηθητική) ηλεκτρική μηχανή ως μετατροπέα ενέργειας με ηλεκτρικό επαναφορτιζόμενο σύστημα αποθήκευσης ενέργειας, το οποίο μπορεί να επαναφορτίζεται εξωτερικά. Ειδικότερα, ως ηλεκτρικά οχήματα για τις ανάγκες του παρόντος νοούνται τα αυτοκίνητα, καθώς και τα μοτοποδήλατα και τα ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση των κατωτέρω κατηγοριών: αε) «Αυτό-οδηγούμενα οχήματα» Ως «αυτό-οδηγούμενα οχήματα» ορίζονται όσα έχουν σχεδιαστεί ή έχουν προσαρμοστεί τεχνολογικά ώστε να μπορούν σε μερικές ή όλες τις περιπτώσεις να είναι αυτό-οδηγούμενα και να μπορούν να χρησιμοποιηθούν νόμιμα όταν είναι αυτό-οδηγούμενα σε μερικές ή όλες τις περιπτώσεις στους δρόμους ή σε άλλους δημόσιους χώρους εντός ή και εκτός της Ελληνικής επικράτειας. Ως «αυτό-οδηγούμενα οχήματα» θεωρούνται όσα δύνανται να τεθούν σε λειτουργία που δεν ελέγχεται και δεν χρειάζεται να παρακολουθείται από άτομο. Ως «αυτό-οδηγούμενα οχήματα» θεωρούνται όσα κατηγοριοποιούνται ως τέτοια βάσει του τύπου τους, ή βάσει αναφοράς σε πληροφορίες και προϋποθέσεις που περιέχονται σε έγγραφα σχετιζόμενα με την άδεια κυκλοφορίας τους, ή βάσει κάποιου άλλου λόγου. Τα «αυτό-οδηγούμενα οχήματα» μπορούν να χρησιμοποιηθούν νόμιμα όταν α) δεν έχουν υποστεί αλλαγές στο λογισμικό τους που να έγιναν από τον ασφαλισμένο οδηγό / χρήστη / πάροχο του οχήματος ενώ απαγορεύονται συμβατικά από τον κατασκευαστή του οχήματος και β) έχουν εγκαταστήσει κρίσιμες για την ασφάλεια ενημερώσεις λογισμικού τις οποίες ο οδηγός / χρήστης / πάροχος του οχήματος γνωρίζει ή θα έπρεπε εύλογα να γνωρίζει ως κρίσιμες για την ασφάλεια. Τα επίπεδα αυτοματισμού στα οποία δύνανται να υπάγεται προς οδήγηση ένα «αυτό-οδηγούμενο όχημα» ορίζονται επί του παρόντος στην αυτοκινητοβιομηχανία από την Διεθνή Ένωση Μηχανικών Αυτοκίνησης (SAE - Society of Automotive Engineers International) και κατηγοριοποιούνται στα επίπεδα 0-6, όπου ως επίπεδο 0 ορίζεται το επίπεδο όπου το όχημα είναι πλήρως συμβατικό όχημα με εμπλεκόμενο πλήρως τον οδηγό και την προσοχή αυτού και όπου ο οδηγός του οχήματος έχει τον πλήρη έλεγχο και εκτελεί όλες τις απαραίτητες ενέργειες για την οδήγηση του οχήματος, ως επίπεδο 1 ορίζεται το επίπεδο στο οποίο το όχημα έχει ένα απλό σύστημα αυτοματοποίησης π.χ. ελέγχει την ταχύτητα μέσω του συστήματος cruise control, ως επίπεδο 2 ορίζεται το επίπεδο στο οποίο το όχημα μπορεί να πραγματοποιήσει ως αυτό-οδηγούμενο την πλοήγηση και την επιτάχυνση με εμπλεκόμενο πλήρως τον οδηγό και την προσοχή	
--	--	--

	αυτού ο οποίος μπορεί να επέμβει ανά πάσα στιγμή, ως επίπεδο 3 ορίζεται το επίπεδο στο οποίο το όχημα έχει την ικανότητα να ανιχνεύει περιβαλλοντικές συνθήκες και δύναται να πραγματοποιήσει ως αυτό-οδηγούμενο όλες τις λειτουργίες της οδήγησης με την εποπτεία του οδηγού, ως επίπεδο 4 ορίζεται το επίπεδο στο οποίο το όχημα έχει την λειτουργία «γαιόφραξης» (geofencing), πραγματοποιεί ως αυτό-οδηγούμενο όλες τις λειτουργίες της οδήγησης και η εποπτεία του οδηγού είναι δυνητική, ως επίπεδο 5 ορίζεται το επίπεδο το οποίο απαιτεί τη μη είσοδο οδηγού στο όχημα ή την παρακολούθηση του προγράμματος οδήγησης.	
--	--	--

9	Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι υπέροχα! Ένας χρόνος με ηλεκτρικό αυτοκίνητο δεν μου αφήνει περιθώριο για αμφιβολίες. Αθόρυβα! Απροβλημάτιστα! Επιδόσεις και αίσθηση supercar λόγω της ροπής, της γραμμικότητας και της απόδοσης του ηλεκτροκινητήρα! Κόστος χρήσης το πολύ 4€ ανά 100 χιλιόμετρα! Εγγύηση 8 ετών για τον κινητήρα και την μπαταρία αντί για τα 2 έτη των συμβατικών αυτοκινήτων. Μηδενικό κόστος συντήρησης (λάδια, φίλτρα, μπουζί και ιμάντες δεν υπάρχουν, ακόμα και τα τακάκια δεν φθίρονται διότι η ο κινητήρας στο φρενάρισμα φορτίζει την μπαταρία και λειτουργεί ως φρένο)! Η αγορά ηλεκτρικού αυτοκινήτου πρέπει να γίνει διότι όντως βελτιώνει τη ζωή μας και όχι διότι πήραμε μια επιδότηση. Εγώ δεν βασίστηκα σε επιδότηση και δεν το μετάνιωσα ούτε στιγμή. Λόγω της φόρτισης τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα δεν απευθύνονται σε όλους, πρέπει κάποιος να διαθέτει θέση στάθμευσης με πρίζα. Το φορολογικό κίνητρο δεν αρκεί αν δεν υπάρχει τρόπος να φορτίσει κάποιος το αυτοκίνητο του. Η επιδότηση πρέπει να αφορά χρηστικά οχήματα. Αυτά που χρησιμοποιούμε κάθε μέρα για να πάμε στη δουλειά μας. Αυτά που πάνε στο κέντρο της πόλης όπου η ρύπανση σκοτώνει. Να επιδοτήσει αυτούς που καταναλώνουν μεγάλες ποσότητες καυσίμων ώστε να ωφεληθεί και η χώρα από την μείωση εισαγωγών πετρελαίου. Μόνο έτσι θα πιάσει τόπο η επιδότηση. Στην Ελλάδα πάνω από τις μισές πωλήσεις καινούργιων αυτοκινήτων αφορούν εταιρικά αυτοκίνητα και ίσως εκεί πρέπει να στραφούμε στην αρχή για να εκλαϊκεύσουμε την ηλεκτροκίνηση. Με μέτρο όμως... Ο πρώτος στόχος πρέπει να είναι τα επαγγελματικά αυτοκίνητα πρώτα από όλα. Αυτά που κυκλοφορούν στο κέντρο των μεγάλων πόλεων και τροφοδοτούν τα καταστήματα. Ο δεύτερος στόχος τα αυτοκίνητα των στελεχών που εργάζονται στον τόπο κατοικίας τους καθώς τα ηλεκτροκίνητα δεν προσφέρονται για ταξίδια προς το παρόν.	Γενικότερη τοποθέτηση. Δεν μπορεί να ενσωματωθεί σε συγκεκριμένη ρύθμιση του ν/σ.
---	--	---

	Στα συμβατικά ΙΧ υπάρχει ένα όριο αξίας για να μην θεωρείται η χρήση τους παροχή σε είδος. Ας δεχθούμε στα ηλεκτρικά το όριο αυτό να διπλασιάζεται λόγω αυξημένου κόστους. Αλλά από εκεί και πάνω τα κίνητρα να δίνονται με φειδώ διότι όλα τα στελέχη, οι επιχειρηματίες και οι ιδιώτες θα προτιμούν για φορολογικούς λόγους ηλεκτρικά αυτοκίνητα και τα ακριβά συμβατικά θα σταματήσουν να πουλιούνται για αποφυγή της φορολογίας. Το κράτος θα χάνει από: τέλος ταξινόμησης, τέλη κυκλοφορίας, φόρο εισοδήματος νομικών προσώπων λόγω αυξημένων αποσβέσεων, φόρο πολυτελείας, φόρο μισθωτών υπηρεσιών λόγω μείωσης της παροχής σε είδος κοκ Η αθρόα εισαγωγή πανάκριβων αφορολόγητων ηλεκτρικών αυτοκινήτων θα διαταράξει το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών. Να υπενθυμίσουμε ότι τα τελευταία χρόνια εισάγονται κατά βάση φθηνά αυτοκίνητα και ότι η Ελλάδα έφθασε να εξάγει τα πολυτελή αυτοκίνητα που οι κάτοχοι τους αδυνατούσαν να πληρώσουν τους φόρους. Η “δίψα” για καλά αυτοκίνητα θα οδηγήσει σε παρενέργειες οπότε καλό είναι η στρόφιγγα να ανοίξει σιγά σιγά. Ας ξεκινήσουμε με φθηνά αυτοκίνητα και αν δεν πιάσουμε τους στόχους ανεβάζουμε τα όρια της αξίας που επιδοτείται. Στις υπόλοιπες χώρες δεν υπάρχουν τέλη ταξινόμησης και τεκμήρια οπότε η επιλογή αυτοκινήτου γίνεται με ορθολογικά κριτήρια. Στην Ελλάδα λόγω υψηλών δασμών κάθε φοροαπαλλαγή προκαλεί στρεβλώσεις διότι θα μεταφέρει την ζήτηση προς τα αφορολόγητα ηλεκτρικά αυτοκίνητα με απρόβλεπτες συνέπειες. Αν δεν μπει κάποιο όριο, το νομοσχέδιο αυτό θα μειώσει τα έσοδα του κράτους και θα προκαλεί κόστος για τον προϋπολογισμό. Η παροχή φορολογικών κινήτρων πρέπει να γίνει με σύνεση και καλό είναι να υπάρχουν οικονομετρικές και οικονομοτεχνικές μελέτες που να στηρίζουν τις επιλογές του νομοθέτη, ειδικά όταν ένα νομοσχέδιο του υπουργείου περιβάλλοντος επηρεάζει τα έσοδα που αναμένει το υπουργείο οικονομικών. Να θυμίσουμε εδώ ότι για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα ισχύει ήδη απαλλαγή από τέλος ταξινόμησης, τέλη κυκλοφορίας και φόρο πολυτελείας! Για παράδειγμα ας σκεφθούμε πως θα πράξουν οι εταιρείες χρονομίσθωσης και ενοικιάσεων που αποκτούν με το παρόν νομοσχέδιο, το δικαίωμα να αποσβένουν τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα με συντελεστή 50% παρότι θα τα εκμεταλλεύονται έως και 8 χρόνια που έχει εγγύηση η μπαταρία. Η εμπροσθοβαρής απόσβεση θα μηδενίσει τα κέρδη των εταιρειών αυτών και το κράτος θα επιστρέφει καταβεβλημένες προκαταβολές φόρου αντί να εισπράττει. Οι εταιρείες έχουν κάθε λόγο να προσαρμόσουν κατά το δοκούν τα κέρδη, να βελτιώσουν το cash flow και μεταθέσουν την κερδοφορία σε επόμενες χρήσεις όπου οι φορολογικοί συντελεστές θα μειωθούν. Είναι νωπή στην μνήμη μας η μείωση των δασμών κατά 50% για την τόνωση της αγοράς αυτοκινήτου το 2009. Όλοι στράφηκαν στην αγορά αυτοκινήτων υψηλού κυβισμού και δύο	
--	--	--

	χρόνια μετά τα ξεπούλαγαν για να απαλλαγούν από τους φόρους. Μόνοι κερδισμένοι οι έμποροι της Γερμανίας που μας πούλησαν ακριβά αυτοκίνητα και τα ξαναγόρασαν φθηνά. Η άποψη μου είναι ότι το νομοσχέδιο θέλει πολύ δουλειά ακόμη για να φθάσει στην ολομέλεια.	
--	---	--

10	Πολύ καλή η προσπάθεια για την ηλεκτροκίνηση. Θα πρέπει όμως να βοηθηθούν οι εταιρείες που έχουν την δυνατότητα να αντικαταστήσουν τα μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων (van έως 3,5 τόνους) τους με ηλεκτροκίνητα, εγκαθιστώντας φωτοβολταϊκά για τις μονάδες φόρτισης των Η/Ο. Πολλές εταιρείες έχουν τους χώρους για εγκατάσταση φωτοβολταϊκών σε αποθήκες εκτός Αττικής και δεν μπορούν να εκμεταλλευτούν τα φωτοβολταϊκά γιατί μέχρι σήμερα δεν έχει επιτραπεί η εφαρμογή του netmetering στο όνομα της εταιρείας συνολικά αλλά ισχύει μόνο για κάθε παροχή. Με αυτό τον τρόπο όμως εγκαταστάσεις φωτοβολταϊκών εντός μεγάλων πόλεων δεν είναι πάντοτε δυνατές. Η εφαρμογή του netmetering στο όνομα της εταιρείας θα επιτρέψει να συνδέονται όλες οι παροχές της, (κέντρο Αθήνας, κέντρο Πειραιά κ.λπ) σε ένα φωτοβολταϊκό εκτός Αττικής. Έτσι όλη η δραστηριότητα της εταιρείας θα πραγματοποιείται με μηδενικό ενεργειακό αποτύπωμα. Αυτό θα βοηθούσε όχι μόνο στην ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης αλλά και την ανάπτυξη των φωτοβολταϊκών με πολλαπλά οφέλη για όλους, για την εταιρεία, για το περιβάλλον και κυρίως για τη ΔΕΗ που θα καρπούται την πλεονάζουσα ενέργεια αχρεωστήτως.	Θα ληφθεί υπόψη η σύνδεση με διαδικασίες net metering και ΑΠΕ σε επόμενο νομοσχέδιο..
----	--	--

11	Θα πρέπει να δοθεί έμφαση στην δημιουργία ποδηλατοδρόμων, θα γίνουν κάποια έργα αλλά κανένα σημαντικό στα δυτικά προαστεια. Οι πυκνοκατοικημένες και χαμηλού εισοδήματος περιοχές θα κάνουν μεγαλύτερη χρήση ποδηλατού. Οι Λεωφ Θηβών, Αθηνών, Λενορμαν με ποδηλατοδρόμους θα αποσυμφορήσουν σημαντικά την κίνηση στους δρόμους, την ρυπανση και θα υπενθυμίσουν στους δημότες ότι δεν είναι κάτοικοι 2ης κατηγορίας. Και να μην ξεχάμε την ετοιμη υποδομη των γραμμων του τρενου που δεν χρησιμοποιουνται πλεον που ενωνουν τους Αγίους Αναργυρους με το Λαυριο. Και ενα τελευταίο σχολίο, η χωρα με την περισσότερη ηλιοφανεια εχει τους λιγοτερους ποδηλατοδρόμους, δεν είναι λογικό.	Η χωροθέτηση υποδομών ποδηλατόδρομων εξετάζεται στο πλαίσιο άλλων πρωτοβουλιών του Υπουργείου που έχουν σχέση με την αστική κινητικότητα (ΓΓ Χωροταξίας και Πολεοδομίας).
----	---	--

12	Στους σκοπούς του νομοσχεδίου προτείνω να συμπεριληφθεί: δ) η ανάπτυξη νέας και η ενίσχυση της υφιστάμενης εγχώριας βιομηχανίας που σχετίζεται με την ηλεκτροκίνηση και την αυτόνομη	Θα εξεταστεί σε μεταγενέστερο στάδιο σε συνεργασία με το Υπουργείο Ανάπτυξης
----	--	---

	οδήγηση. Στη χώρα μας υπάρχουν από μικρές βιοτεχνικές εγκαταστάσεις που παράγουν ηλεκτρικά ποδήλατα και ηλεκτρικά οχήματα μέχρι μεγάλες βιομηχανίες που παράγουν την πρώτη ύλη που χρησιμοποιείται σε κάποιες τεχνολογίες συσσωρευτών λιθίου. Θα πρέπει όλες αυτές οι προσπάθειες να ενισχυθούν ως στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη της χώρας. Εκτός από την ηλεκτροκίνηση αυτή τη στιγμή σε όλο τον πλανήτη γίνεται μια τεχνολογική επανάσταση που πιθανόν σε σύντομο χρονικό διάστημα να καταστήσει τα οχήματα αυτόνομα. Δεδομένου ότι πολλά εκπαιδευτικά ιδρύματα έχουν εμπειρία σε συστήματα τεχνητής νοημοσύνης και πολλοί νέοι επιστήμονες θα μπορούσαν να ασχοληθούν σε νεοφυείς εταιρείες αυτόνομης οδήγησης, θα ήταν σκόπιμο να συμπεριληφθεί στους στόχους του νομοσχεδίου και η αυτόνομη οδήγηση.	και Επενδύσεων..
--	--	------------------

13	Γενικά σχόλια Greenpeace και WWF Ελλάς για το σχέδιο νόμου: “Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης” Με το παρόν νομοσχέδιο στη χώρα μας - έστω και καθυστερημένα – δημιουργούνται οι πρώτες βάσεις για ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο όσον αφορά στην ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης. Η Greenpeace και το WWF Ελλάς χαιρετίζουν τη δημοσίευση του σχεδίου νόμου ως ένα πρώτο και καθοριστικό βήμα για τη γρήγορη μετάβαση του ενεργοβόρου και ρυπογόνου τομέα μεταφορών της χώρας μας σε ένα καθαρό τομέα με μηδενικές εκπομπές. Αναμφίβολα, η πανδημία άφησε το αποτύπωμά της, καθώς είδαμε στις μέρες της πλήρους εφαρμογής των περιοριστικών μέτρων μετακίνησης μία εντυπωσιακή μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Αποτελεί και ένα στοίχημα για τη χώρα να μπορέσει να προσεγγίσει όσο το δυνατόν γρηγορότερα μία τέτοια κατάσταση σε «κανονική λειτουργία». Ειδικότερα, το σχέδιο νόμου εντάσσεται στην ευρωπαϊκή και εθνική προσπάθεια για επίτευξη του στόχου κλιματικής ουδετερότητας στην Ευρώπη το αργότερο έως τα μέσα του αιώνα, όπως αυτός συμφωνήθηκε τον Νοέμβριο του 2018 και εξειδικεύει μέτρα και πολιτικές για τον τομέα των μεταφορών, όπως αυτές περιγράφονται στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια για το Κλίμα (ΕΣΕΚ). Με δεδομένο ότι το ΕΣΕΚ θέτει στόχο 30% επί του μεριδίου αγοράς των ηλεκτρικών οχημάτων επί του συνόλου των νέων οχημάτων έως το 2030, θα πρέπει να ορίζεται στο σχέδιο νόμου ως ελάχιστος, νομικά δεσμευτικός στόχος. Το νομοσχέδιο περιορίζεται σχεδόν αποκλειστικά σε θέματα που αφορούν κυρίως τις οδικές μεταφορές, χωρίς να ρυθμίζει ουσιαστικά ζητήματα ανάπτυξης ηλεκτρικών συλλογικών μεταφορών και των απαραίτητων υποδομών τους, καθώς και σιδηροδρομικών, αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών. Με δεδομένη τη στενότητα χρόνου, θα πρέπει συνεπώς να προβλεφθεί ρητή αναφορά στο νόμο για νέα νομοθετική πρωτοβουλία που θα ρυθμίζει τα εν λόγω κενά	Έχουν ληφθεί υπόψη τα περισσότερα σημεία. Κάποια άλλα θα ληφθούν υπόψη στα πλαίσια κανονιστικών πράξεων και στην εκπόνηση του Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση.
----	--	--

	προς την ίδια κατεύθυνση. Η πολιτική αυτή επιλογή έχει σημαντικά οφέλη, πέρα από την προστασία της δημόσιας υγείας και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, ως προς τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Αποτελεί επομένως ένα ουσιαστικό εργαλείο που θα πρέπει να ενσωματωθεί και στο πακέτο οικονομικής ανάκαμψης. Η ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης από μόνη της δεν μπορεί να λύσει τα σοβαρά προβλήματα κινητικότητας και ρύπανσης - ιδιαίτερα - των αστικών περιοχών. Το νομοσχέδιο θα συμβάλει θετικά μόνο εφόσον αποτελέσει μέρος μίας ολοκληρωμένης στρατηγικής, η οποία θα έχει ως στόχο τη μείωση των ιδιωτικών οχηματοχλιομέτρων και τη μετατροπή των κατοικημένων περιοχών της χώρας σε περιοχές βιώσιμης κινητικότητας: πιο ανθρώπινες, πιο λειτουργικές, πιο καθαρές πόλεις, με λιγότερο αυτοκίνητο, με ενισχυμένες υποδομές εναλλακτικής μετακίνησης και εν τέλει συνεχώς μειούμενο περιβαλλοντικό αποτύπωμα και ρύπανση. Σε κάθε περίπτωση, η Greenpeace και το WWF Ελλάς τονίζουν ότι προκειμένου να επιτευχθεί ο πλήρης εξηλεκτρισμός του τομέα μεταφορών ως το 2050 απαιτείται η άμεση ανακοίνωση του τερματισμού πωλήσεων αυτοκινήτων με μηχανές εσωτερικής καύσης (ΜΕΚ) το 2030, κατά τα πρότυπα πολλών άλλων ευρωπαϊκών κυβερνήσεων. Οι διαθέσιμες μελέτες επιβεβαιώνουν ότι η απανθρακοποίηση του τομέα μεταφορών είναι αδύνατο να πραγματοποιηθεί μόνο με μέτρα άμεσης ενίσχυσης της ζήτησης (επιδοτήσεις) και απαιτούνται πιο παρεμβατικά μέτρα στην αγορά, με πρώτο και κυριότερο την έγκαιρη ανακοίνωση του τερματισμού πώλησης οχημάτων ΜΕΚ. Μία τέτοια ανακοίνωση σήμερα είναι απαραίτητη για δύο κρίσιμους λόγους: 1. Θα δώσει τα κατάλληλα μηνύματα στην αγορά επισπεύδοντας τη μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση: Πολλοί καταναλωτές οι οποίοι διαθέτουν την οικονομική δυνατότητα, θα κινηθούν με δική τους πρωτοβουλία και ιδίους πόρους για αγορά ηλεκτροκίνητων οχημάτων (ΗΟ). 2. Δεύτερον, ακριβώς εξαιτίας του προηγούμενου, το Υπουργείο μπορεί να αξιοποιήσει με πιο αποδοτικό και κοινωνικά δικαιότερο τρόπο τα διαθέσιμα κονδύλια προκειμένου να επιδοτήσει την αγορά ΗΟ αποκλειστικά σε στοχευμένες κοινωνικές ομάδες (χαμηλά και μεσαία εισοδήματα) ή στόλους οχημάτων (π.χ. ταξί, δημόσιες συγκοινωνίες κοκ). Με δεδομένη τη δέσμευση της χώρας μας για μία οικονομία μηδενικών εκπομπών ως το 2050 (κλιματική ουδετερότητα), η κυβέρνηση θα πρέπει να κινηθεί πιο επιθετικά στην κατεύθυνση της πλήρους απανθρακοποίησης του συστήματος ηλεκτροπαραγωγής συμπαρασύροντας και τον τομέα μεταφορών και προτάσσοντας ένα ολιστικό πλάνο βιώσιμης κινητικότητας, το οποίο περιλαμβάνει απαραίτητως την ανακοίνωση, σήμερα, του τερματισμού της πώλησης οχημάτων ΜΕΚ σε μελλοντική ημερομηνία. Ειδάλλως, το παρόν νομοσχέδιο θα αποτελεί απλώς μία αποσπασματική κίνηση, η οποία εν τέλει όχι μόνο δεν θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της χώρας, αλλά ενδέχεται να δημιουργήσει κοινωνικές ανισότητες. Βρισκόμαστε σε διαδικασία μετάβασης σε όλα τα επίπεδα και θα πρέπει να	
--	---	--

	υπάρξουν οι απαραίτητες δικλείδες ασφαλείας από την Πολιτεία ώστε να μη μείνει κανείς πίσω σε αυτή τη διαδικασία. Θετικά σημεία του νομοσχεδίου Το νομοσχέδιο θέτει τις σωστές βάσεις για τη δημιουργία ενός ορθολογικού πλαισίου για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, καθώς επιχειρεί μεταξύ άλλων τη ρύθμιση πληθώρας ζητημάτων:: - ο Πλαίσιο λειτουργίας αγοράς - ο Πλαίσιο για παροχή οικονομικών και διοικητικών κινήτρων για την αγορά ΗΟ - ο Οικονομικά κίνητρα για την προώθηση ΗΟ σε επιχειρήσεις και εργαζομένους - ο ρυθμίσεις χωροταξικού και πολεοδομικού χαρακτήρα για θέσεις στάθμευσης ΗΟ και εγκατάστασης φορτιστών σε δημόσιους χώρους, νέα και υφιστάμενα κτίρια - ο Αποσαφηνίσεις για το καθεστώς δημιουργίας σταθμών φόρτισης σε υφιστάμενα κτίρια - ο Υποχρεωτικούς στόχους για την ανάπτυξη δικτύου σταθμών φόρτισης σε ΟΤΑ - ο Υποχρεωτικούς στόχους για την ανάπτυξη σταθμών φόρτισης σε νέα κτίρια και κατοικίες - ο Αδειοδοτικά και οικονομικά κίνητρα για την ανάπτυξη εγχώριας βιομηχανίας παραγωγής ΗΟ / φορτιστών / συσσωρευτών στις λιγνιτικές περιοχές της χώρας - ο Θέματα συνεργειών και τεχνιτών - ο Σύσταση γνωμοδοτικού συμβουλίου για την ηλεκτροκίνηση Στα θετικά περιλαμβάνεται επίσης η ένταξη όλων των οχημάτων με εκπομπές έως 50 γρ. CO₂/χλμ στα ΗΟ. Κάτι τέτοιο επιτρέπει την προώθηση των υβριδικών οχημάτων εξωτερικής φόρτισης (plug-inhybrids), τα οποία βραχυπρόθεσμα θα αποτελέσουν μία χρήσιμη εναλλακτική επιλογή για τους πολίτες - συμβάλλοντας εν δυνάμει σημαντικά στη μείωση των ρύπων στα αστικά κέντρα - έως ότου αναπτυχθεί επαρκές δίκτυο ιδιωτικών και δημόσιων φορτιστών στην επικράτεια και γίνει εφικτή η πλήρης επικράτηση των αμιγώς ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Αντιθέτως, ένα σημείο που δεν περιλαμβάνεται στο νομοσχέδιο και χρήζει περαιτέρω διερεύνησης είναι η ενίσχυση της έρευνας και δραστηριότητας που αφορά στη μετατροπή υφιστάμενων ΜΕΚ σε ΗΟ με οικονομικά ή αδειοδοτικά κίνητρα. Θεωρούμε πως ενδεχομένως προκύπτουν κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη από μία τέτοια διαδικασία, δεδομένου ότι για αρκετούς συμπολίτες μας, ίσως βραχυπρόθεσμα, είναι οικονομικά ελκυστικότερη η μετατροπή του συμβατικού οχήματός τους σε ΗΟ από την αγορά καινούργιου ΗΟ, όπως περίπου συμβαίνει εδώ και χρόνια με τις μετατροπές υγραερίου. Επιπλέον, μία τέτοια εξέλιξη ενδεχομένως να δημιουργήσει και μία νέα οικονομική δραστηριότητα με νέες θέσεις εργασίας και σημαντικά οφέλη για υφιστάμενες ή νέες επιχειρήσεις. Αν και πρόκειται για κάτι καινοτόμο - αναγνωρίζοντας ότι υπάρχουν τεχνολογικές αβεβαιότητες που χρήζουν περαιτέρω διερεύνησης - εντούτοις η ευελιξία μίας τέτοιας επιλογής εν τέλει δύναται να λειτουργήσει υπέρ της γρηγορότερης διείσδυσης της ηλεκτροκίνησης με τα αντίστοιχα περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά οφέλη. Η Greenpeace και το WWF Ελλάς προτείνουν να υπάρξει πρόνοια ώστε, σε περίπτωση σχετικού εμπορικού ενδιαφέροντος, να ενταχθούν	
--	--	--

	μονάδες / συνεργεία με δυνατότητα μετατροπής MEK σε ΗΟ στις αντίστοιχες διατάξεις που περιλαμβάνουν αδειοδοτικά και οικονομικά κίνητρα. Τέλος, ο εξηλεκτρισμός των μεταφορών προσφέρει σημαντικές ευκαιρίες για εκπαίδευση, έρευνα και καινοτομία, ειδικά στον τομέα των τεχνολογιών και των υποδομών που απαιτούνται για την περαιτέρω προώθηση της ηλεκτροκίνησης και δεν περιορίζεται στην εκπαίδευση ή τη μετεκπαίδευση των τεχνιτών οχημάτων. Θα πρέπει στο παρόν νομοσχέδιο να προβλεφθεί η σύμπραξη (ή η δυνατότητα συμπράξεων) του υπουργείου περιβάλλοντος και ενέργειας μέσω του νεοσύστατου Αυτοτελούς Τμήματος Ηλεκτροκίνησης με τα εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα της χώρας προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης καινοτόμων εφαρμογών και υπηρεσιών.	
--	---	--

14	Κι εγω θα ηθελα να πω για κατι που δεν αναφερεται στο νομοσχεδιο και το εχουν προτεινει στα σχόλια. Να συμπεριληφθεί και η μετατροπή του συμβατικού οχηματος σε ηλεκτρικό.	Ελήφθη υπόψη και εξετάζεται.
----	---	------------------------------

15	Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), με παρουσία πλέον των σαράντα ετών στο συγκοινωνιακό γίνεσθαι της χώρας, χαιρετίζει το σχέδιο Νόμου «Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης», εκτιμώντας ότι αποτελεί ένα ακόμα σημαντικό βήμα για πόλεις πιο καθαρές, περισσότερο βιώσιμες και ανθρώπινες. Η μετάβαση στην κινητικότητα που ρυπαίνει σημαντικά λιγότερο, δεν είναι πλέον επιλογή αλλά ανάγκη και οι Έλληνες συγκοινωνιολόγοι είναι παρόντες στην αντιμετώπιση των προκλήσεων της νέας εποχής. Πέραν της πολιτικής βούλησης, χρειάζεται ένα συνολικό σχέδιο, με σαφείς τεκμηριωμένες δράσεις και αυστηρό χρονοδιάγραμμα, το οποίο θα πρέπει να είναι ευέλικτο και εύκολα προσαρμόσιμο στις νέες συνθήκες που μεταβάλλονται καθημερινά. Η περιβαλλοντική ρύπανση και η κυκλοφοριακή συμφόρηση αποτελούν δύο από τα κυριότερα προβλήματα των σύγχρονων πόλεων. Πέρα από τα μέτρα που προτείνονται στο εν λόγω σχέδιο νόμου, για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και την μετάβαση σε πιο «καθαρές» μεταφορές θα απαιτηθεί στο άμεσο μέλλον (λαμβάνοντας υπόψη και την οικονομική κατάσταση), η λήψη περιοριστικών και τιμολογιακών πολιτικών κυκλοφορίας και στάθμευσης με βάση τους ρύπους που εκπέμπουν τα οχήματα. Οι πολιτικές αυτές αφορούν: > Ζώνη Χαμηλών Εκπομπών (ΖΧΕ). Απαγόρευση εισόδου στα οχήματα που εκπέμπουν ρύπους σε υψηλά επίπεδα > Τιμολόγηση Συμφόρησης (ΤΣ). Τιμολόγηση οχημάτων, για την	Οι συγκεκριμένες προτάσεις του ΣΕΣ αξιολογούνται και θα ληφθούν υπόψη σε επόμενο νομοσχέδιο, που θα αφορούν ρυθμιστικές παρεμβάσεις, όπως οριοθέτηση ζωνών χαμηλών εκπομπών και εισαγωγή παρεμβάσεων περιορισμού της κυκλοφορίας
----	--	---

	επιβάρυνση που προκαλούν στην κυκλοφορία. Σταθερά ή μεταβλητά αντίτιμα που εξαρτώνται από τον τύπο οχήματος, την ώρα, το επίπεδο συμφόρησης κτλ. &gt; Συνδυασμός (ΤΣ/ΖΧΕ). Αντίτιμο για τα εισερχόμενα οχήματα στις ΖΧΕ που δεν πληρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές (πχ. Euro, τύπος οχήματος, καύσιμο) Οι πολιτικές αυτές πρέπει να εντάσσονται σε μια στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τη βελτίωση του επιπέδου διαβίωσης κατοίκων και επισκεπτών. Ο ΣΕΣ προτείνει την έναρξη της συζήτησης για την ωρίμανση εφαρμογής πολιτικών που εφαρμόζονται ήδη εδώ και χρόνια σε μεγάλες πόλεις διεθνώς. Στην Αθήνα, ως αντίστοιχο περιοριστικό μέτρο αποτελεί το «μονά – ζυγά», το οποίο πλέον θεωρείται ότι δεν εξυπηρετεί τον σκοπό για τον οποίο νομοθετήθηκε. Στο πλαίσιο της διαβούλευσης ο ΣΕΣ προτείνει συγκεκριμένες βελτιώσεις επί του νομοσχεδίου.	
--	---	--

16	Ο Ελληνικός Σύνδεσμος Ανεξάρτητων Εταιρειών Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΕΣΑΗ) επιθυμεί να καταθέσει τις εξής παρατηρήσεις και προτάσεις όσον αφορά το υπό διαβούλευση σχέδιο νόμου για την «Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης» Γενικές παρατηρήσεις: Ο νόμος για το αποτελεσματικό άνοιγμα της αγοράς της ηλεκτροκίνησης, οφείλει - όπως συναφώς προβλέπεται στο άρθρο 4 παρ. 12 της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ της Ευρωπαϊκής Ένωσης- να επιτρέπει τη σύναψη συμβάσεως παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε σημείο επαναφόρτισης, με άλλους προμηθευτές, πέραν του προμηθευτή του νοικοκυριού ή των χώρων όπου ευρίσκονται τα σημεία επαναφόρτισης. Ο ν. 4643/2019 στην παρ. 2 του Άρθρου 27 όρισε τη δυνατότητα ο ΦΕΥΦΗΟ να συνάπτει σύμβαση σύνδεσης με τον Διαχειριστή του Δικτύου Διανομής και σύμβαση προμήθειας με έναν ή περισσότερους προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας με τους οποίους συμβάλλεται ως τελικός καταναλωτής. Είναι απαραίτητο στο πλαίσιο Υπουργικής Απόφασης να οριστούν με σαφήνεια τα κριτήρια τα οποία καθορίζουν την υποχρέωση σύναψης σύμβασης σύνδεσης, καθώς και την απόφαση σύναψης συμβάσεως παροχής ηλεκτρικής ενέργειας με περισσότερους από έναν προμηθευτές	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
----	--	--

	ηλεκτρικής ενέργειας. Ο νόμος θα πρέπει να περιλαμβάνει διάταξη για υποχρέωση του Διαχειριστή του Δικτύου να αναπτύσσει/ενισχύει το δίκτυο για την καλύτερη και ταχύτερη ενσωμάτωση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο στο δίκτυο, σύμφωνα με το ΕΣΕΚ, το Εθνικό Σχέδιο Ηλεκτροκίνησης και της διάφορες εισηγήσεις του Αυτοτελούς Τμήματος Ηλεκτροκίνησης. Ο νόμος θα πρέπει να προβλέπει για τις υποδομές επαναφόρτισης Η/Ο την εγκατάσταση κατάλληλων συστημάτων μέτρησης καταγραφής και κοινοποίησης των δεδομένων αυτών, στα οποία να συμπεριλαμβάνονται και ευφυή συστήματα μέτρησης για τη βέλτιστη διαχείριση των δεδομένων αυτών. Ο νόμος θα πρέπει να προβλέπει χρονοδιαγράμματα για την έκδοση των ΥΑ και των ΚΥΑ που αναφέρονται σε αυτόν. Προτείνουμε η έκδοση των απαραίτητων ΥΑ και ΚΥΑ να γίνεται εντός διαστήματος δύο (2) μηνών.	
	Άρθρο 2 (α) Σαφής διατύπωση ότι στα Η/Ο περιλαμβάνονται και τα ηλεκτρικά πατίνια. (στ) Προτείνουμε την προσθήκη «συμπεριλαμβανομένης της adhoc τιμολόγησης», καθόσον οι υπηρεσίες αυτές τιμολογούνται από τον ΦΕΥΦΗΟ. (η) Προτείνουμε τον ακριβέστερο ορισμό: «και λαμβάνει υπηρεσίες επαναφόρτισης ή ηλεκτροκίνησης»	Σε αυτή τη φάση δεν εξετάζεται η εισαγωγή ευρύτερου ορισμού των Η/Ο.
	Άρθρο 3 Η σχετική Υπουργική Απόφαση θα πρέπει να περιλαμβάνει σαφή και άμεσα οικονομικά κίνητρα για την αγορά των Η/Ο και την εγκατάσταση των σημείων φόρτισης των Η/Ο, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 2.	Έχει ήδη ενσωματωθεί στο παρόν νομοσχέδιο

	Άρθρο 4 Παρ. 2: Θα πρέπει να διευκρινιστεί εάν αυτές οι τιμές ορίζονται από τον Δήμο ή μέσω κάποιας άλλης συμφωνίας. Πρέπει επίσης να διευκρινιστεί εάν οι τιμές θα είναι κοινές ή θα εξαρτώνται και από άλλους παράγοντες, όπως η θέση. Παρ. : – Να διευκρινιστεί εάν το το σχετικό σήμα δίνεται εφάπαξ, ποια θα είναι η διαδικασία αντικατάστασής του και εάν θα πληρώνει κάποιο τέλος ο χρήστης.	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
	Άρθρο 6 Ανάλογα κίνητρα θα πρέπει να δοθούν και στις λοιπές επιχειρήσεις που δεν παράγουν ηλεκτρικά οχήματα, αλλά συμμετέχουν στην αγορά της ηλεκτροκίνησης.	Προβλέπονται στο παρόν νομοσχέδιο
	Άρθρο 9 Στην παρ. 2 η αγοραία αξία της παραχώρησης ενός οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. περιορίζεται στις 40.000 Ευρώ. Θα πρέπει επίσης να εξεταστεί η δυνατότητα να υπάρχει όφελος και για Η/Ο αυτοκίνητα αξίας άνω των 40.000 Ευρώ, εάν αυτό οδηγεί σε δημοσιονομικό όφελος σε σχέση με την αγορά του αντίστοιχου συμβατικού μοντέλου.	Προβλέπονται στο παρόν νομοσχέδιο
	Άρθρο 10 Παρ. 2γ: – Να διευκρινισθεί εάν η επιδότηση/έκπτωση δίνεται και για το κόστος των απαιτούμενων καλωδιώσεων/υποδομών που απαιτούνται για τη σωστή λειτουργία των φορτιστών Η/Ο.	Προβλέπεται στο παρόν νομοσχέδιο

	Άρθρο 13 • Παρ 1: Δεν γίνεται κατανοητό γιατί η ανάληψη της εκμετάλλευσης των δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης από τον Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. μπορεί να διαρκέσει έως ένα έτος από την εγκατάσταση αυτών. Θεωρούμε ότι αυτό δημιουργεί προβλήματα στο άνοιγμα της αγοράς, καθώς η υποχρέωση ενημέρωσης του Μητρώου Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης σχετικά με τις δημοσίως προσβάσιμες υποδομές φόρτισης ανήκει στους φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης στους οποίους δεν ανήκει ο κύριος των υποδομών. Συνεπώς προτείνουμε την τροποποίηση της διάταξης, ώστε η ανάληψη της εκμετάλλευσης των δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης από τον Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. να πραγματοποιείται εντός ενός μήνα από την εγκατάσταση αυτών. • Επίσης, οι ΦΕΥΦΗΟ υποχρεούνται να λειτουργούν ηλεκτρονικές πλατφόρμες όχι μόνο για την εποπτεία και τον έλεγχο των υποδομών επαναφόρτισης, αλλά και για την παροχή υπηρεσιών επαναφόρτισης σε χρήστες Η/Ο εφόσον ο τελικός χρήστης τιμολογείται από τον ΦΕΥΦΗΟ (ad hoc φόρτιση) • Παρ 10 του άρ. 134B Ν 4001/2011 όπως εισάγεται με την παρ 4 του αρ 13 του νομοσχεδίου: Κατανοούμε ότι ο ΦΕΥΦΗΟ μπορεί να ζητήσει από το ΔΕΔΔΗΕ τη σύνδεση με το δίκτυο διανομής. Θα πρέπει να γίνει σαφές σύμφωνα με ποια κριτήρια καθορίζεται η δυνατότητα σύναψης σύμβασης. Επίσης, θα πρέπει να προβλέπεται κάποιος κανόνας σχετικά με την υλοποίηση των αιτήσεων για σύνδεση. Π.χ. η χρονική προτεραιότητα των αιτήσεων; Επιπροσθέτως, δημιουργείται το ερώτημα πώς θα ελέγχεται ο ΔΕΔΔΗΕ για την ίση μεταχείριση των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην αγορά ηλεκτροκίνησης ιδίως σχετικά με η σύνδεση στο δίκτυο. • Παρ. 4: Είναι πολύ σημαντικό στη σχετική Υπουργική Απόφαση να διακρίνονται οι εποπτικές αρμοδιότητες του ΥΠΕΝ από αυτές της ΡΑΕ. Αν υπάρχουν αμφίσημες διατυπώσεις θα δημιουργηθεί σύγχυση στην αγορά.	Η υποχρέωση είναι να αναληφθεί η εκμετάλλευση του σημείου από ΦΕΥΦΗΟ εντός έτους, προκειμένου κάθε σημείο να είναι ενταγμένο στην αγορά και να υπάρχει διαφάνεια ως προς τη λειτουργία του. Προβλέπονται στο παρόν νομοσχέδιο
--	--	---

	• Παρ. 5: Θα πρέπει σε σχετική Υπουργική Απόφαση να δοθεί ανάλυση σχετικά με το ποιο πρόστιμο αντιστοιχεί σε τι είδους παράβαση, τουλάχιστον με διαβάθμιση ανά 5.000 Ευρώ (έως 5.000, έως 10.000, κλπ) .	
	Άρθρο 14 • Παρ. 2: – Πρέπει να διευκρινισθεί εάν η εγγραφή γίνεται ανεξάρτητα από το καθεστώς ιδιοκτησίας. Για παράδειγμα, αν ένας σταθμός φόρτισης έχει τοποθετηθεί έξω από ένα super-market και ανήκει στον ιδιοκτήτη του super-market, αλλά μπορεί και ο οποιοσδήποτε χρήστης Η/Ο να τον χρησιμοποιήσει για τη φόρτιση του οχήματός του, δημιουργείται το ερώτημα εάν αυτός ο σταθμός θα συμπεριληφθεί στο Μητρώο. • Παρ. 3: Δεν γίνεται κατανοητό γιατί όλες οι συμβάσεις μεταξύ των φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης να γνωστοποιούνται στο Μ.Υ.Φ.Α.Η., αφού η αγορά δεν είναι ρυθμιζόμενη. Για τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης θα έχει ολοκληρωθεί η εγκριτική διαδικασία του άρθρου 6 της ΚΥΑ/42863/438/2019. • Παρ. 4: Στα δικαιολογητικά να διευκρινιστεί ότι θα πρέπει να κοινοποιούνται μόνο οι Κ.Α.Δ οι οποίοι σχετίζονται με την αγορά της ηλεκτροκίνησης. • Παρ. 5: Να αυξηθεί το χρονικό διάστημα της προθεσμίας υποβολής των μεταβολών • Παρ. 7: – Δεν δίνεται καμία πληροφορία για το κόστος του παραβόλου και για το εάν θα υπάρχουν διαβαθμίσεις.	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων. Η καταγραφή στο ΜΥΦΑΗ εξυπηρετεί τη διαφάνεια και την καλύτερη εξυπηρέτηση των χρηστών Η/Ο.

	Άρθρο 15 • Παρ 1: Θα πρέπει να καθορισθεί προθεσμία ενημέρωσης. • Παρ 2: – Να διευκρινισθεί αν αυτά τα στοιχεία θα προσφέρονται δημόσια μέσω των ΦΕΥΦΗΟ ή κάποιου άλλου καναλιού. • Παρ. 2B: Οι φορτίσεις που πραγματοποιούνται μέσω ΠΥΗ να κοινοποιούνται από τον εκάστοτε ΠΥΗ και όχι από τους ΦΕΥΦΗΟ. • Παρ. 2Γ: Δεν γίνεται κατανοητό γιατί πρέπει να στέλνονται τα στοιχεία αυτά στο Υπουργείο, ΡΑΕ, αφού δεν είναι ρυθμιζόμενη η υπηρεσία. • Παρ. 5: Με ποια συγκεκριμένα νομοθετήματα; • Παρ. 6: Να δοθεί επιπλέον χρόνος του 1 μήνα, καθώς θα πρέπει όλοι να προσαρμοστούν στα οριζόμενα της παρ. 4 του παρόντος άρθρου για την ανταλλαγή των δυναμικών δεδομένων	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
	Άρθρο 16 • Παρ 2: Να προβλέπεται η δυνατότητα ενημέρωσης του χρήστη μέσω πλατφόρμας που λειτουργεί ο ΦΕΥΦΗΟ, ή ο ΠΥΗ που είναι συμβεβλημένος ο ΦΕΥΦΗΟ, αφού η σήμανση επί του σημείου (εφόσον η εφαρμοζόμενη τιμολόγηση δεν μπορεί να αποτυπωθεί στην οθόνη του φορτιστή) θα επιφέρει επιπλέον δαπάνες στον ΦΕΥΦΗΟ, καθώς θα πρέπει να εκτελεί επισκέψεις πανελλαδικά για να εξασφαλίσει τα ζητούμενα. • Παρ. 3: Εδώ θα πρέπει να ξεκαθαριστεί ο τρόπος τιμολόγησης στην περίπτωση της adhoc φόρτισης. Εφόσον ο χρήστης είναι συμβεβλημένος με έναν ΠΥΗ τότε η τιμολόγηση της υπηρεσίας επαναφόρτισης καταλαβαίνουμε ότι πραγματοποιείται από τον ΠΥΗ, από τον οποίο λαμβάνει και το σχετικό παραστατικό για κάθε συνεδρία. Στην adhoc φόρτιση όμως πώς θα διεκπεραιώνεται η συναλλαγή ΦΕΥΦΗΟ – χρήστη Η/Ο; Σε περίπτωση που ο ΦΕΥΦΗΟ επιθυμεί να διαθέσει προπληρωμένες κάρτες RFID μέσω των οποίων ο χρήστης Η/Ο θα μπορεί να επαναφορτίσει το όχημά του ή να έχει διασφαλίσει τη δυνατότητα πληρωμής μέσω πιστωτικής κάρτας, πώς θα διατίθενται τα απολογιστικά στοιχεία της κάθε συνεδρίας στον χρήστη εφόσον δεν συμβάλλεται ο ΦΕΥΦΗΟ με τον χρήστη; Δημιουργείται επίσης το ερώτημα ποιος είναι ο ρόλος του ΦΔΣ σε αυτή την αλυσίδα.	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων

	Άρθρο 17 Παρ 1: Δεν είναι σαφής η διαδικασία ανάπτυξης των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο. Δεν κατανοούμε πώς εννοείται το ανταγωνιστικό μοντέλο; Σύμφωνα με ποιους όρους και με ποιά κριτήρια θα λειτουργεί; Γιατί το ανταγωνιστικό μοντέλο τίθεται σε αντιδιαστολή με τους διαγωνισμούς παραχώρησης; Θα πρέπει ο νόμος να ορίσει σαφή κριτήρια αξιολόγησης των προσφορών και συντελεστές βαρύτητας αυτών.	Τα κριτήρια αξιολόγησης και οι συντελεστές βαρύτητας θα ορίζονται στη διακήρυξη. Το ΥΠΕΝ θα βοηθήσει εκδίδοντας υπόδειγμα τεύχους, προκειμένου να υποστηριχθούν οι Δήμοι. Η εγκατάσταση φορτιστών είναι ήδη ελεύθερη σύμφωνα με το αδειοδοτικό πλαίσιο που ισχύει. Οι διαγωνισμοί θα γίνουν για να υπάρξει δομημένη ανάπτυξη των σημείων σε όλη τη χώρα.
	Άρθρο 18 Για την κατάρτιση ΣΦΗΟ από τους Δήμους, θεωρούμε απαραίτητη η λήψη γνώμης από το ΔΕΔΔΗΕ. Τα ΣΦΗΟ θα πρέπει να ανακοινώνονται σε δημόσιο μέσο (π.χ. Διαύγεια) ώστε να είναι ενήμεροι οι ενδιαφερόμενοι. Επίσης, προβλέπεται η χωροθέτηση κατ' ελάχιστον ενός σημείου επαναφόρτισης Η/Ο ανά 1.000 κατοίκους του δήμου, ωστόσο Δήμοι με μεγάλη εποχική επισκεψιμότητα (όπως τα νησιά ή άλλες τουριστικές περιοχές) δεν θα αρκούνται στο ελάχιστο όριο λόγω της αυξημένης απαίτησης κατά την τουριστική περίοδο.	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων (ΥΑ με προδιαγραφές για ΣΦΗΟ).
	Άρθρο 21 Στα σημεία επαναφόρτισης θα πρέπει να προβλέπεται ρητά η στάθμευση εντός των σημείων μόνο των οχημάτων που φορτίζουν προκειμένου τα ποσοστά χρησιμοποίησης των σημείων επαναφόρτισης να εξασφαλίσουν την απόσβεση της επένδυσης των ΦΕΥΦΗΟ, μέσω της τιμολόγησης των υπηρεσιών επαναφόρτισης στους χρήστες Η/Ο.	Έχει προβλεφθεί στο παρόν νομοσχέδιο και θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
	Άρθρο 24 - Παρ. 2γ: Σύμφωνα με το νομοσχέδιο απαιτείται απόλυτη πλειοψηφία των ιδιοκτητών (τουλάχιστον πεντακόσια ένα χιλιοστά (501/1000)). Θεωρούμε ότι θα πρέπει να τροποποιηθεί και να λαμβάνει υπόψη την πλειοψηφία επί των ιδιοκτητών και όχι επί των χιλιοστών των ιδιοκτητών, καθώς υπάρχει η περίπτωση π.χ. ένας ιδιοκτήτης να κατέχει τα 501/1000 και επειδή είναι αντίθετος να μην μπορούν οι υπόλοιποι να προχωρήσουν. - Παρ. 3: Θα πρέπει να προβλεφθεί	Έχει ληφθεί υπόψη και θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων

	αποτρεπτικός μηχανισμός έτσι ώστε να μην προσκομίζονται τεχνηέντως υψηλές προσφορές για την εγκατάσταση του σημείου επαναφόρτισης ώστε να μην προχωρήσει η εγκατάσταση. Δημιουργείται επίσης ερώτημα για τον καθορισμό του ορίου 7%. • Παρ 4: Για την αποτελεσματικότερη προώθηση της ηλεκτροκίνησης, προτείνουμε αύξηση των κατ' ελάχιστον θέσεων στάθμευσης με σημείο επαναφόρτισης Η/Ο από μία (1) σε τρεις (3) ανά είκοσι (20) θέσεις στάθμευσης.	
	Άρθρο 25 Παρ. 2: Για την αποτελεσματικότερη προώθηση της ηλεκτροκίνησης, προτείνουμε αύξηση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο από ένα (1) σε τρία (3) ανά είκοσι (20) θέσεις στάθμευσης.	Δεν γίνεται αποδεκτό σε αυτή τη φάση ωρίμανσης της αγοράς.
	Άρθρο 26 Παρ. 3: Κατανοούμε ότι εδώ απαιτείται η υλοποίηση της σύνδεσης της υποδομής επαναφόρτισης Η/Ο από το ΔΕΔΔΗΕ. Ο νόμος θα πρέπει να προβλέπει προθεσμία για την υλοποίηση της σύνδεσης. Προτείνουμε: «Ο Διαχειριστής του Δικτύου οφείλει να υλοποιήσει τη σύνδεση της υποδομής επαναφόρτισης Η/Ο εντός δέκα (10) ημερών από την ημερομηνία καταχώρησης της υποδομής στο μητρώο της, ενημερώνοντας σχετικά τον δικαιούχο.»	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
	Άρθρο 30 Όπου δεν απαιτείται νέα σύνδεση, η ενημέρωση του διαχειριστή του δικτύου διανομής δεν μπορεί να αποτελεί προϋπόθεση για την έναρξη της διαδικασίας για τη σύνδεση και λειτουργία υποδομών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων.	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων

	Άρθρο 46 Παρ. 3: Θεωρούμε ότι το γνωμοδοτικό συμβούλιο θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τρεις (3) εκπροσώπους της αγοράς. Αλλιώς τα συμπεράσματά του είναι απογυμνωμένα από την τεχνογνωσία και την άμεση επαφή με τον χώρο που θα συνεισφέρουν οι εκπρόσωποι της αγοράς	Ήδη υπάρχει εκπροσώπηση και από φορείς της αγοράς και από κοινωνικούς φορείς και από φορείς της πανεπιστημιακής κοινότητας. Απόψεις μπορούν να τους κοινοποιούνται ελεύθερα και θα εξετάζονται.
	Άρθρο 47 Παρ. 4: Θα πρέπει να αποφασηθεί ποια είναι αυτά τα δεδομένα.	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
	Λοιπές Διατάξεις Στο Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθμ. 51 (ΦΕΚ Α' 101, 27/04/2012) «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2006, όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2008/65/ΕΚ της Επιτροπής της 27ης Ιουνίου 2008, 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2009 και 2011/94/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2011», στο άρθρο 4, στην παράγραφο 2, στο εδάφιο ζ., να προστεθούν μετά τις λέξεις «Άδεια οδήγησης Α1» οι λέξεις «και Β» και να αντικατασταθούν οι λέξεις «Άδεια οδήγησης κατηγορίας Α1 ισχύει» με τις λέξεις «Άδειες οδήγησης των κατηγοριών Α1 και Β ισχύουν». Ήτοι, το εδάφιο ζ. να διαμορφωθεί ως εξής: «ζ. Άδειες οδήγησης Α1 και Β ισχύουν και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας ΑΜ ηλεκτρικά».	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων

17	Προτείνεται η προσθήκη παρ. δ) ως εξής: δ) η προώθηση της χρήσης οχημάτων υδρογόνου ως καύσιμο κίνησης. ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ Το σχέδιο Νόμου για την Ηλεκτροκίνηση που βρίσκεται σε	Θα εξεταστεί σε επόμενο νομοσχέδιο, καθώς αφορά τεχνολογίες υδρογόνου,
----	---	---

	διαβούλευση αναφέρεται στην υιοθέτηση ηλεκτροκίνητων οχημάτων τα οποία εμπίπτουν στην κατηγορία αυτών που φέρουν συσσωρευτές έλξης (tractionbatteries) και απαιτούν ανεφοδιασμό (φόρτιση) μέσω ξεχωριστής υποδομής φόρτισης. Εντούτοις, η τεχνολογία ηλεκτροκίνησης δεν περιορίζεται μόνο στην εφαρμογή των μπαταριών αλλά εξίσου και στην υιοθέτηση της τεχνολογίας του υδρογόνου ως ενεργειακό φορέα (energycarrier). Οι δύο τεχνολογίες είναι συμπληρωματικές (complementary) και η επιλεκτική υιοθέτηση της κάθε μίας από αυτές συσχετίζεται με την ανά περίπτωση βέλτιστη εφαρμογή και σχεδιάζεται με βάση αυτή. Και στις δύο περιπτώσεις, η διάταξη που τελικώς κινεί το όχημα είναι ηλεκτροκινητήρας/ες ο οποίος λαμβάνει την απαραίτητη ηλεκτρική ενέργεια, είτε ως αποθηκευμένη από συσσωρευτές ή ως παραγόμενη από κυψέλες καυσίμου (fuelcells). Προτείνεται λοιπόν να συμπεριληφθεί στο Ν/Σ πρόβλεψη και για τη χρήση υδρογόνου.	που δεν περιλαμβάνονται στο παρόν νομοσχέδιο.
--	--	---

18	Η συγκεκριμένη πρωτοβουλία και το συγκεκριμένο νομοσχέδιο κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση, κάτι αναγκαίο για τη χώρα κυρίως εν μέσω των οικονομικών προκλήσεων που υπάρχουν. Συγχαρητήρια σε όλη την ομάδα και τους φορείς που εργάζονται για τη δημιουργία του κι ευχόμαστε να συνεχιστεί αυτή η προσπάθεια αφού η χώρα έχει σημαντικές προοπτικές στο συγκεκριμένο τομέα. Παραθέτουμε μερικά σχόλια και προτάσεις σε σχετικά άρθρα με βάση την εμπειρία μας και φυσικά είμαστε στη διάθεσή σας για περαιτέρω πληροφορίες. Δρ Ν.Θωμόπουλος – SeniorLecturer, UniversityofSurrey Ι.Λέλης – SmartTransport, AtkinsGlobal Α.Στεργιάδης – Δικηγορική Εταιρεία Βασιλογεώργης & Συνεργάτες	
----	--	--

19	Ορθή Διαχείριση Στάθμευσης Για την επίτευξη του στόχου "είναι ανάγκη οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων από τις μεταφορές που βλάπτουν την υγεία και το περιβάλλον να μειωθούν δραστικά χωρίς καθυστέρηση" απαιτείται η δραστική αντικατάσταση μετακινήσεων από Ι.Χ. ή μηχανές σε βιώσιμα μέσα, ποδήλατο, περπάτημα και μέσα μαζικής μεταφοράς. Ένα σημαντικό εργαλείο για την αποτροπή της χρήσης του Ι.Χ. είναι η διαχείριση της στάθμευσης. Για να μετακινηθεί κάποιος με Ι.Χ. χρειάζεται στάθμευση, η οποία συχνά επιδοτείται με τη διάθεση δωρεάν στάθμευσης (είναι μάλιστα αφορολόγητη παροχή), η με την ανοχή στην παράνομη στάθμευση (με την οποία οι πεζοί εκτοπίζονται για να σταθμεύουν οχήματα). Αυτή η "δωρεάν" στάθμευση κάθε άλλο	Αφορά εν γένει τη βιώσιμη κινητικότητα και όχι το ρυθμιστικό αντικείμενο του νομοσχεδίου.
----	--	---

	παρά δωρεάν είναι. Κάποιος την πληρώνει, συχνά αφαιρείται από τους πεζούς, κάνοντας την πεζή μετακίνηση πιο δύσκολη. Άλλοτε αφαιρείται από χώρους πρασίνου. Άλλοτε πληρώνεται ως κτιριακό κόστος που επωμίζονται όλοι, όχι μόνο όσοι την χρησιμοποιούν. Για να σταματήσει η επιδότηση της στάθμευσης, αρκεί να εφαρμοστούν γνωστές πρακτικές, όπως: Η απαγόρευση παροχής δωρεάν στάθμευσης. Θα πρέπει οι εργαζόμενοι που παρκάρουν σε χώρους της εργασίας τους να πληρώνουν για αυτή την παροχή. Εναλλακτικά, όσοι μετακινούνται με βιώσιμο τρόπο θα πρέπει να έχουν ισόποσες παροχές (δωρεάν κάρτα ΟΑΣΑ, ή παροχή για αγορά και συντήρηση ποδηλάτου). Η βεβαίωση κλήσεων για την παράνομη στάθμευση. Αφαιρέστε οτιδήποτε νομικά εμποδία που εμποδίζουν τους Δήμους να κόβουν κλήσεις, ξεκινώντας από την δυνατότητα πρόσληψης υπαλλήλων για την διαχείριση της στάθμευσης χωρίς γραφειοκρατικά ή εκπαιδευτικά εμποδία (π.χ. σχολή δημοτικής αστυνομίας). Η διευκόλυνση της ολιγόχρονης στάθμευσης και η αποτροπή της ολοήμερης στάθμευσης. Ας διευκολύνονται όσοι πάνε στο κέντρο για ψώνια με δωρεάν δώρες θέσεις στάθμευσης. Όσοι όμως θέλουν να παρκάρουν όλη μέρα, να αναγκάζονται να πληρώνουν. Έτσι θα έχουν κίνητρο να πηγαίνουν στη δουλειά τους με εναλλακτικό μέσο.	
--	--	--

20	Σχέδιο νόμου «Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης» ΓΕΝΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ ΕΟΒΕΑΜΜ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ Η δημοσίευση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας με τίτλο «Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης» - έστω και καθυστερημένα - θέτει τις βάσεις για πρώτη φορά για ένα ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο και ένα καθοριστικό πρώτο βήμα στην σταδιακή μετάβαση και ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης και στη χώρας μας. Το σχέδιο νόμου πέρα από στρατηγικούς εθνικούς στόχους και εναρμόνισης και της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή στρατηγική και νομοθεσία για την κινητικότητα των εκπομπών από τις μεταφορές και μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων που βλάπτουν την υγεία και το περιβάλλον, την ανάπτυξη των δημοσίων διαθέσιμων υποδομών επαναφόρτισης και τη διαμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου της αγοράς ηλεκτροκίνησης, επηρεάζει και παραγωγικούς κλάδους της ΕΟΒΕΑΜΜ, όπως η επισκευή και η συντήρηση των ηλεκτρικών οχημάτων. (Η/Ο) + + ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΑΡΘΡΩΝ Τα άρθρα του σχεδίου νόμου που αναφέρονται και αφορούν την επισκευή και συντήρηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων (Η/Ο) είναι τα άρθρα 33 και 34. Το άρθρο 33 αναφέρεται στη «Λειτουργία των συνεργείων επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης» και το άρθρο 34 στην «Άσκηση του επαγγέλματος του τεχνίτη για την συντήρηση και	Είναι γενικό σχόλιο, θα ληφθεί υπόψη σε κανονιστικές πράξεις.
----	--	---

	επισκευή οχημάτων υψηλής τάσης» Πιο αναλυτικά A. Παρατηρήσεις – σχόλια για το άρθρο 33, «Λειτουργία των συνεργείων επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης» 1. Κρίνεται θετικό που προβλέπεται στο άρθρο 1* ότι, για τα «συνεργεία οχημάτων υψηλής τάσης», εφαρμόζονται οι διατάξεις του π.δ. 78/1988 (Α' 34), που καθορίζει και τα υπόλοιπα συνεργεία επισκευής και συντήρησης οχημάτων Άρθρο 1 : Ως συνεργείο οχημάτων υψηλής τάσης ορίζεται η εγκατάσταση, εντός της οποίας πραγματοποιούνται εργασίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης, με τη χρήση κατάλληλου εξοπλισμού. Για τη λειτουργία των συνεργείων οχημάτων υψηλής τάσης εφαρμόζονται οι διατάξεις του π.δ. 78/1988 (Α' 34), με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος άρθρου. 2. Επίσης θετικό σημείο είναι η πρόβλεψη στο άρθρο 2 ότι, τα «συνεργεία οχημάτων υψηλής τάσης» μπορούν να λειτουργούν εντός των εγκαταστάσεων άλλου συνεργείου ή και μεμονωμένα. Ο χώρος (τετραγωνικά) που πρέπει να διατίθεται εντός του συνεργείου για την επισκευή / συντήρηση ΔΕΝ καθορίζεται στο σχέδιο νόμου, αλλά προβλέπεται η ρύθμιση του καθώς και άλλες λεπτομέρειες όπως, εξοπλισμός σήμανση κ.ά, με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών. Συγκεκριμένα με την κοινή αυτή απόφαση καθορίζονται: α) οι όροι και οι προϋποθέσεις για την επέκταση του αντικειμένου εργασιών των συνεργείων των παρ. 1 και 2 του άρθρου 13 του π.δ. 78/1988, προκειμένου τα εν λόγω συνεργεία να δύνανται να αναλαμβάνουν τη συντήρηση και την επισκευή οχημάτων υψηλής τάσης, β) ο χώρος, η εσωτερική διάταξη, ο μηχανολογικός εξοπλισμός, ο αριθμός και το είδος των εγκατεστημένων μηχανημάτων και οργάνων και γ) οι απαγορευτικές γειτνιάσεις και οι αποστάσεις ασφαλείας της παρ. 2 του άρθρου 1 του π.δ. 78/1988, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εγκατάσταση και λειτουργία συνεργείων οχημάτων υψηλής τάσης. Τα ουσιαστικά κριτήρια / στοιχεία που θα επηρεάσουν τη λειτουργία των συνεργείων επισκευής και συντήρησης ΔΕΝ καθορίζονται στο σχέδιο νόμου, αλλά προβλέπονται να καθοριστούν σε κοινή υπουργική απόφαση, προσεχώς. B. Παρατηρήσεις – σχόλια για το άρθρο 34, «Άσκηση του επαγγέλματος του τεχνίτη για την συντήρηση και επισκευή οχημάτων υψηλής τάσης» Στις παραγράφους 1,2 και 3 του άρθρο 34, προβλέπονται και καθορίζονται οι κατηγορίες (προβλέπονται 2) των «τεχνιτών οχημάτων υψηλής τάσης», ανάλογα με την εκπαίδευση και τη θέση εργασίας και περιγράφονται τα καθήκοντα της κάθε κατηγορίας και κρίνονται θετικά, όπως και ο αριθμός απασχόλησης και η κατηγορία του «τεχνίτη οχημάτων υψηλής τάσης» ανά συνεργείο. Και για το άρθρο αυτό, τα ουσιαστικά κριτήρια που θα επηρεάζουν σημαντικά στην πράξη την λειτουργία των συνεργείων όπως, ο χρόνος εκπαίδευσης, το περιεχόμενο, η διδακτέα ύλη, η πιστοποιημένη εκπαιδευτική δομή, η διαδικασία, οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την επέκταση του αντικειμένου της άδειας ασκήσεως επαγγέλματος και της βεβαίωσης έναρξης άσκησης επαγγέλματος των τεχνιτών, προβλέπεται να καθοριστούν σε επόμενο στάδιο με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Παιδείας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών	
--	---	--

	Άμεση συνέπεια του παραπάνω άρθρου, είναι η άμεση έκδοση της κοινής απόφασης των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Παιδείας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών, ώστε να υπάρξει πρόβλεψη και σχεδιασμός της εκπαίδευσης και κατάρτισης του κλάδου, ώστε να υπάρξει συντονισμένη και ουσιαστική εκπαίδευση και κατάρτιση, ώστε να διασφαλιστεί η ασφαλή επισκευή ηλεκτρικών οχημάτων τόσο για τους εργαζόμενους αλλά και τους χρήστες. ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΑΡΘΡΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΥΠΟΔΟΜΕΣ • Για το άρθρο Άρθρο 23 – Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε νέα κτίρια Να υπάρξει πρόβλεψη στις κοινές υπουργικές αποφάσεις τόσο για τα συνεργεία που θα κάνουν επέκταση της άδειας, αλλά και για την ίδρυση νέων συνεργείων, τη δυνατότητα εγκατάστασης υποδομών επαναφόρτισης • Για το Άρθρο 28 – Μέτρα πυροπροστασίας, προτείνεται να ισχύουν τα ίδια μέτρα πυροπροστασίας, για την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο, με την πυρασφάλεια των γενικών συνεργείων σύμφωνα με το πδ 78/88 και όχι σύμφωνα με την παράγραφο 1 που προβλέπει «σε όλες τις περιπτώσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο, επιπροσθέτως των οριζόμενων στην κείμενη νομοθεσία, επιβάλλεται η τοποθέτηση κατ' ελάχιστον ενός (1) πυροσβεστήρα διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), κατασβεστικής ικανότητας τουλάχιστον 55B ανά τρία (3) σημεία επαναφόρτισης Η/Ο», εφόσον υπάρχει μια μόνο θέση επαναφόρτισης και καλύπτεται από τη πυρασφάλεια της υπόλοιπης λειτουργίας του συνεργείου. • Για το «Άρθρο 08 – Κίνητρα για την παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα. Προτείνεται στα κίνητρα να συμπεριληφθούν και τα συνεργεία που θα κάνουν επέκταση της άδειας λειτουργίας επισκευής ηλεκτροκίνητων οχημάτων, να δοθεί η δυνατότητα παροχής κινήτρων, εφόσον έχουν και τις υπόλοιπες προϋποθέσεις για τη χρηματοδότηση εγκαταστάσεων φωτοβολταϊκών για την υποδομή φόρτισης Η/Ο, ειδικά σε νησιά και στην περιφέρεια. Το ίδιο προτείνεται να συμπεριληφθούν στις κοινές αποφάσεις που θα εκδοθούν και τα συνεργεία που θα κάνουν επέκταση της άδειας λειτουργίας επισκευής ηλεκτροκίνητων οχημάτων, για το Άρθρο 14 – Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης καθώς και το Άρθρο 49 – Διαχείριση συσσωρευτών Η/Ο. Συνολικά, προκειμένου να υπάρξει ουσιαστική βοήθεια και να επιτευχθούν σε μεγάλο βαθμό οι στρατηγικοί στόχοι του σχεδίου, θα πρέπει να γίνει πρόβλεψη για τη χρηματοδότηση της εκπαίδευσης του κλάδου και του απαραίτητου μηχανολογικού εξοπλισμού τόσο για την επέκταση αδειας των συνεργείων αλλά και του απαραίτητου εξοπλισμού σταθμών φόρτισης και για όλες τις υπόλοιπες προϋποθέσεις.	
--	--	--

Άρθρο 2- Ορισμοί(14Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια αφορούν κατά κύριο λόγο προτάσεις για αλλαγές των ορισμών ή εισαγωγή νέων ορισμών. Στο παρόν νομοσχέδιο χρησιμοποιούνται ορισμοί νόμων που ενσωματώνουν υφιστάμενη ευρωπαϊκή νομοθεσία και ενδείκνυται νομοτεχνικά η χρήση αυτή προκειμένου περί της ομοιογενούς εφαρμογής ενωσιακής νομοθεσίας. Κρίνεται θετικό και ελήφθη υπόψη σχόλια για την σαφή αναφορά στα ηλεκτρικά οχήματα L και συμπεριλήφθηκε όλη η κατηγορία L.

21	Στο σημείο του ορισμού των Η/Ο αναγράφετε: «Ειδικότερα, ως ηλεκτρικά οχήματα για τις ανάγκες του παρόντος νοούνται τα αυτοκίνητα, καθώς και τα μοτοποδήλατα και τα ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση των κατωτέρω κατηγοριών:» Με βάση τα όσα γνωρίζουμε για την νομική υπόσταση ενός μοτοποδηλάτου, αυτό προβλέπει την ανάγκη διπλώματος οδήγησης και πινακίδας (μοτοποδήλατο. Άρα ο ορισμός μοτοποδήλατο αποκλείει τα μικρο-οχήματα τύπου «ηλεκτρικό πατίνι». Αμέσως παρακάτω ορίζετε την υποκατηγορία: «Αμιγώς ηλεκτρικό όχημα (Pure Electric Vehicle, PEV)»: Όχημα εξοπλισμένο με σύστημα κίνησης, το οποίο περιλαμβάνει αποκλειστικά ηλεκτροκινητήρες ως μετατροπείς ενέργειας προώθησης και αποκλειστικά επαναφορτιζόμενα συστήματα αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας ως συστήματα αποθήκευσης ενέργειας προώθησης, καθώς και το όχημα που έχει σχεδιασθεί για ποδηλάτηση, στο οποίο έχει τοποθετηθεί βοηθητικό ηλεκτρικό σύστημα πρόωσης.» Αυτός ο ορισμός όμως συμπεριλαμβάνει τα ηλεκτρικά πατίνια. Εδώ υπάρχει μια ασάφεια η οποία θα πρέπει να αποσαφηνιστεί. Αν τελικά τα ηλεκτρικά πατίνια δικαιούνται επιδοτήσεως ή όχι. Επίσης, δεδομένου του γεγονότος ύπαρξης ηλεκτρικών πατινιών με τελική ταχύτητα, πάνω από 25χλμ/ω με ταυτόχρονη (για την ώρα) την απουσία της νομικής τους υπόστασης, έχουμε πρακτικά, μία κατηγορία «όρθιων μοτοποδηλάτων» η οποία περιμένει να οριστούν οι διαδικασίες για να ταξινομηθούν και να βγάλουν πινακίδες. Όταν ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία τότε πολλά όρθια ηλεκτρικά πατίνια, θα μετατραπούν «όρθια» μοτοποδήλατα. Θα έχουν δυνατότητα επιδότησης; Ευχαριστώ	Σε αυτή τη φάση δεν εξετάζεται διεύρυνση του ορισμού του Η/Ο
----	---	--

22	Θεωρώ πως στα ηλεκτρικά οχήματα του σχεδίου πρέπει να συμπεριληφθεί και μια ακόμα βασική κατηγορία η οποία είναι οι ηλεκτρικές εξωλέμβιες μηχανές θαλασσίων σκαφών. Στην Ελλάδα υπάρχουν πολλοί ιδιοκτήτες μικρών σκαφών οι οποίοι θα προτιμούσαν την αγορά μιας ηλεκτρικής εξωλέμβιας έναντι μιας συμβατικής μηχανής για πολλούς λόγους. Πχ. προσφέρει αθόρυβη πλεύση (πολύ βασικό για το ψάρεμα) ενώ έχει μηδενικούς ρύπους και δεν χρειάζεται συντήρηση. Είναι μια οικολογική πρόταση και για τη θάλασσα, τη ναυσιπλοία και την αλιεία.	Δεν αφορά το παρόν νομοσχέδιο. Λαμβάνεται υπόψη για επόμενη φάση.
----	---	---

23	Στο άρθρο 2 (Ορισμοί) ορίζεται η έννοια του ηλεκτρικού οχήματος, με τη διευκρίνιση ότι ως ηλεκτρικά οχήματα για τις ανάγκες του παρόντος νοούνται τα αυτοκίνητα, καθώς και τα μοτοποδήλατα και τα ποδήλατα. Αρα εξαιρούνται οι ηλεκτρικές μηχανές! Υπάρχει λόγος? Μάλλον έχουν απλά ξεχαστεί, μια που δεν υπάρχουν ακόμη αρκετές στην αγορά.	Έχει ληφθεί υπόψη με προσθήκες στο παρόν νομοσχέδιο
----	---	---

24	Είμαι μηχανολόγος μηχανικός, κάτοχος μεταπτυχιακού διπλώματος και έχω μελετήσει και σχεδιάσει νέο κινητήρα αυτοκινήτου με κυψέλη καυσίμου κυλινδρικού γεωμετρικού σχήματος βάσει της ερευνητικής μου εργασίας στο τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών Βιομηχανίας στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας με βαθμό και στη διπλωματική και στη μεταπτυχιακή εργασία άριστα 10. Πιστεύω ότι είναι σωστός ο ορισμός υβριδικό όχημα κυψέλης καυσίμου με καύσιμο το πετρέλαιο, την βενζίνη, το υγραέριο τύπου CNG και το συμπιεσμένο φυσικό αέριο. Ο κινητήρας μου βασίζεται στους νόμους της Θερμοδυναμικής και πιστεύω ότι έχει απόδοση, οικονομία καυσίμου, αυτονομία για ταξίδια μεγάλων αποστάσεων και μηδενικούς ρύπους. Επίσης λόγω του γεωμετρικού σχήματος πρέπει να κοστίζει λιγότερα τεκμήρια για τον Έλληνα πολίτη προς την Εφορία λόγω μεγαλύτερης απόδοσης με μικρότερο όγκο. Πιστεύω ότι και οι κινητήρες εσωτερικής καύσης μπορούν να πετύχουν τα παραπάνω αν χρησιμοποιηθεί η τεχνολογία των κυψελών καυσίμου στερεού οξειδίου ως καταλυτικό μεταλλικό επίστρωμα εντός των κυλίνδρων επίσης. Η γνώμη είναι ότι τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα δεν αποδίδουν μεγάλη ισχύ λόγω ότι τραβούν απευθείας ηλεκτρικό ρεύμα από επαναφορτιζόμενες μπαταρίες, δεν μπορούν να καλύψουν μεγάλες αποστάσεις, δεν μπορεί να γίνει φόρτιση σε μέρες με καταιγίδες και ενδεχομένως στην αύξηση της ταχύτητας του να δημιουργούν επικίνδυνα ηλεκτρομαγνητικά πεδία για τον συνεπιβάτη ή τον οδηγό στην αντίθετη λωρίδα κυκλοφορίας. Για μένα τα συμβατικά καύσιμα είναι η σωστή πηγή ενέργειας και απόδοσης ισχύος μηχανικού έργου, και πιστεύω στα υβριδικά οχήματα κυψελών καυσίμου και στους κινητήρες εσωτερικής καύσεως.	Ελήφθη υπόψη.
----	--	---------------

25	Στην παράγραφο α) αναφέρονται μόνο «μοτοποδήλατα». Αυτός ο όρος είναι περιοριστικός και προτείνουμε να συμπληρωθεί με όλα τα οχήματα που εμπίπτουν στον κανονισμό ΕΕ 168/2013. Να διευκρινισθεί ποια ποδήλατα θα επιτρέπεται να κυκλοφορούν και να επιδοτούνται ως ηλεκτρικά. Θα περιλαμβάνονται και αυτά που έχουν μετασκευασθεί σε ηλεκτρικά από ιδιώτες ή συνεργεία ή μόνο αυτά που είναι ηλεκτρικά εκ κατασκευής από το εργοστάσιο; Πιστεύουμε ότι πρέπει να κυκλοφορούν μόνο πιστοποιημένα οχήματα,	Έχει ληφθεί υπόψη και έχει περιληφθεί όλη η κατηγορία L.
----	---	--

	επομένως να προβλεφθεί η αναφορά του βοηθητικού ηλεκτρικού συστήματος πρόωσης να είναι «εκ κατασκευής».	
--	---	--

26	Στον όρο β): Γιατί να χρησιμοποιούνται δύο διαφορετικοί όροι για το ίδιο θέμα όπως “φόρτιση” και “επαναφόρτιση”. Προτείνεται για τα θέματα που αφορούν ηλεκτρική ενέργεια να γίνει “φόρτιση”. Στον όρο γ): Αντί “Σημείο επαναφόρτισης κανονικής ισχύος” προτείνεται να γίνει “Σημείο φόρτισης χαμηλής ισχύος”. Ο όρος κανονικής ισχύος δεν είναι δόκιμος.	Πρόκειται για ορισμούς που υπάρχουν σε ήδη υπάρχοντα νομοθετήματα, οι οποίοι πάντως δεν επηρεάζουν την εφαρμογή.
----	---	--

27	Στον ορισμό του ηλεκτρικού ποδηλάτου δεν λαμβάνεται πρόνοια για τα ηλεκτρικά ποδήλατα μεταφοράς (cargo e-bikes). Αν και θα μπορούσαν να υπάρξουν τέτοια ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση των 250 W, κατά κανόνα απαιτούν υποβοηθούμενη ποδηλάτηση των 500W. Η διάδοση των cargo e-bikes θα βοηθούσε την περαιτέρω απεξάρτηση των κέντρων των πόλεων από το αυτοκίνητο για μικρές και μεσαίου βάρους μεταφορές. Κατά συνέπεια προτείνουμε την εξής προσθήκη στον ορισμό του Ηλεκτρικού ποδηλάτου: “Αν το ηλεκτρικό ποδήλατο είναι ποδήλατο μεταφοράς (cargo bike) η ισχύς μπορεί να είναι μέχρι 500 W”;.	Ισχύει ο ορισμός του ηλεκτρικού ποδηλάτου, όπως είναι στο άρθρο 2.
----	---	--

28	Υπάρχει μια κατηγορία οχημάτων που δεν την έχετε συμπεριλάβει διότι είναι πολύ λίγα τα οχήματα που λειτουργούν έτσι. Αφορά τα EV-REX δηλαδή ηλεκτροκίνητα αμιγώς οχήματα με σύστημα ηλεκτρικού συσσωρευτή με εξωτερική φόρτιση με ηλεκτρική ενέργεια που για αύξηση της αυτονομίας τους έχουν και έναν κινητήρα εσωτερικής καύσης που λειτουργεί σαν γεννήτρια και δεν είναι συνδεδεμένος στην πρόωση του οχήματος. Αυτά τα οχήματα έχουν μια ικανοποιητική αυτονομία για τις καθημερινές μετακινήσεις του στην πόλη (περίπου 80-100 χλμ) αλλά σε περίπτωση ταξιδιού εκτός πόλης μπορούν να χρησιμοποιήσουν καύσιμο για να παράξουν συμπληρωματική ηλεκτρική ενέργεια για να συνεχίσουν την κίνηση τους με τον ηλεκτροκινητήρα. (Δεν αναφέρω τις μάρκες και τα μοντέλα για ευνόητους λόγους) Αυτά τα οχήματα πρέπει εντός της πόλης να έχουν της ευεργετικές διατάξεις των ηλεκτροκίνητων μιας και δεν έχουν αποτύπωμα διοξειδίου άνθρακα αλλά εκτός πόλης δεν πρέπει να έχουν ευεργετικές διατάξεις αφού εκεί η χρήση τους εκπέμπει καυσαέρια.	Καταγράφηκε.
----	---	--------------

29	Θα ήταν ορθό να συμπεριληφθούν τα τρίκυκλα οχήματα στους ορισμούς του άρθρου 2 περί ηλεκτρικών οχημάτων	Έχει ληφθεί υπόψη.
----	---	--------------------

30	"Ο ορισμός του ΦΕΥΦΗΟ στην παράγραφο (ι) θα πρέπει να είναι εναρμονισμένος με τη διάταξη της παρ. 2 του άρθρου 134 Β του Ν. 400/2011, όπως προσφάτως θεσπίστηκε με το Νόμο 4643/2019. Ειδικότερα, οι ΦΕΥΦΗΟ δεν είναι αναγκαίο να προμηθεύονται οι ίδιοι ηλεκτρική ενέργεια για τις υποδομές που διαχειρίζονται, όπως αναφέρεται στο κείμενο του σχεδίου νόμου, καθώς σε αρκετές περιπτώσεις οι ιδιοκτήτες των υποδομών είναι αυτοί που προμηθεύονται την ηλεκτρική ενέργεια για τα σημεία ιδιοκτησίας τους. Προτείνεται η επαναδιατύπωση του εν λόγω ορισμού, σύμφωνα και με τα προβλεπόμενα στην παρ. 2 του άρθρου 134 Β του Ν. 400/2011 ως εξής: ι) «Φορέας εκμετάλλευσης υποδομών φόρτισης Η/Ο (Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο.): Φυσικό ή νομικό πρόσωπο που δραστηριοποιείται στην εκμετάλλευση υποδομών φόρτισης, με σκοπό την παροχή υπηρεσιών φόρτισης Η/Ο. ή εναλλακτικώς «Φορέας εκμετάλλευσης υποδομών φόρτισης Η/Ο (Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο.): Φυσικό ή νομικό πρόσωπο που δραστηριοποιείται στην εκμετάλλευση υποδομών φόρτισης, για τις οποίες δύναται να προμηθεύεται ηλεκτρική ενέργεια με σκοπό την παροχή υπηρεσιών φόρτισης Η/Ο. Παρομοίως ο ορισμός της παραγράφου (ιβ) για το Φορέα διεκπεραίωσης συναλλαγών (Φ.Δ.Σ.) θα πρέπει να επαναδιατυπωθεί για να είναι ακριβής και σύμφωνος με τον ορισμό που προσφάτως θεσπίστηκε στο άρθρο 27 του Ν.4643, αλλά και σε σχέση με τη διεθνή πρακτική για τους roaming / interoperability providers/ Η διεθνής πρακτική είναι ότι η διεκπεραίωση των συναλλαγών, που κατά τεκμήριο αναφέρεται στην εκκαθάριση συναλλαγών μεταξύ διαφορετικών ΠΥΗ ή / και ΦΕΥΦΗΟ με τρόπο που να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα και η πρόσβαση των χρηστών Η/Ο με ενιαίο τρόπο σε όλες τις υποδομές ανεξαρτήτως του συμβολαίου που τυχόν έχουν με συγκεκριμένο ΠΥΗ. Οι ΦΔΣ δεν διευκολύνουν ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ ΦΕΥΦΗΟ και ΠΥΗ αλλά μεταξύ διαφορετικών ΠΥΗ / ΦΕΥΦΗΟ. Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται η επαναδιατύπωση του σχετικού ορισμού ως εξής: (ιβ) «Φορέας διεκπεραίωσης συναλλαγών (Φ.Δ.Σ.): Ατομική επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο που δραστηριοποιείται στην ανάπτυξη και λειτουργία πληροφοριακών υποδομών προς διευκόλυνση ανταλλαγής δεδομένων χρήσης και κατάστασης των υποδομών φόρτισης και διεκπεραίωσης οικονομικών συναλλαγών μεταξύ Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., ή μεταξύ Π.Υ.Η., ή μεταξύ Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. και Π.Υ.Η, με τους οποίους συμβάλλεται για την επίτευξη της διαλειτουργικότητας των υποδομών φόρτισης. Ο ορισμός της παραγράφου (ιγ) για τον Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο. προτείνεται να	Έχει ληφθεί υπόψη και έχει γίνει η σχετική αναδιατύπωση στον ορισμό του ΦΕΥΦΗΟ
----	--	--

	επαναδιατυπωθεί / συμπληρωθεί ως εξής»: Νομικό πρόσωπο, το οποίο αναλαμβάνει τη σωρευτική εκπροσώπηση του φορτίου συνδεδεμένων με το δίκτυο Η/Ο για συμμετοχή στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και την παροχή υπηρεσιών προς τους Διαχειριστές Δικτύου και Συστήματος και τους προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας."	
31	Σαν αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα πρέπει να αναφέρονται ξεκάθαρα εκτός από τα ηλεκτρικά ποδήλατα και ηλεκτρικά μοτοποδήλατα, και τα ηλεκτρικά σκούτερ και οι ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες όπως και να δικαιούνται κίνητρα απόκτησης γιατί και ήπια μέσα είναι χωρίς ηχορύπανση και με τον μικρό όγκο τους μειώνουν το κυκλοφοριακό. Το νομοσχέδιο όπως και τα κίνητρα πρέπει να συμπεριλάβει την πλήρη γκάμα αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων σε όλες τις ελαφρές κατηγορίες L. Ευάγγελος Μιχαλόπουλος, Αρθρογράφος για την ηλεκτροκίνηση, μέλος του Ελληνικού Ινστιτούτου Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων, διαχειριστής της σελίδας "Ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα". https://www.facebook.com/groups/ElectricCarGreece/	Έχει ληφθεί μερικώς υπόψη και έχει συμπεριληφθεί όλη η κατηγορία L.
32	Στο κομμάτι των ορισμών, είναι φρόνιμο να υπάρξει σύμπλευση με τη διεθνώς χρησιμοποιούμενη ορολογία, όπου αυτό είναι εφικτό. αα) Τα αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα περιγράφονται στη διεθνή βιβλιογραφία ως BEV (Battery Electric Vehicle). αβ) Τα «υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης», γνωστά και ως plug-in υβριδικά, περιγράφονται στη διεθνή βιβλιογραφία ως PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle).	Έχει ληφθεί υπόψη και αναφέρεται με την ελληνική ορολογία
33	Θα πρέπει να γίνει προσθήκη στους ορισμούς Τι είναι Υβριδικό Ηλεκτρικό όχημα HEV-Hybrid Electric vehicle; Ακόμη πρέπει να αποσαφηνιστεί σε σχέση με την επόμενη ερώτηση Τι είναι όχημα Υψηλής Τάσης; [1] + 2/3/4/5/6 Αναφέρεται σε διάφορα άρθρα το όχημα Υψηλής Τάσης αλλά θα πρέπει να γίνουν προσθήκες στους όρους οχημάτων Υψηλής Τάσης που αφορούν τα υβριδικά και τις υποκατηγορίες τους. Ποιες είναι αυτές οι υποκατηγορίες των HEV; 1. Ήπια Υβριδικά (Mild Hybrid) – είναι εφοδιασμένα με κινητήρα MEK (Είναι όχημα Υψηλής Τάσης αλλά δεν αναφέρονται στο Σ.Ν) 2. Πλήρως Υβριδικά-Αυτοφορτιζόμενα (Full Hybrid) – είναι εφοδιασμένα με κινητήρα MEK (Είναι όχημα Υψηλής Τάσης αλλά δεν αναφέρονται στο Σ.Ν) 3. Ισχυρά Υβριδικά - Αυτοφορτιζόμενα (Power Hybrid) – είναι εφοδιασμένα με κινητήρα MEK (Είναι όχημα Υψηλής Τάσης αλλά δεν αναφέρονται στο Σ.Ν)	Λαμβάνεται υπόψη και θεωρείται ότι οι ορισμοί καλύπτουν τους αναφερόμενους τύπους οχημάτων.

	4. Plug-in Υβριδικά (Plug-in Hybrid) – είναι εφοδιασμένα με κινητήρα ΜΕΚ και αναφέρεται ως επιδοτούμενο όχημα 5. Οχήματα επέκτασης Αυτονομίας-Range Extender Οχήματα – εφοδιασμένα με μικρό βενζινοκινητήρα ΜΕΚ- (Είναι όχημα Υψηλής Τάσης αλλά δεν αναφέρονται στο Σ.Ν) Άρθρο 2-β. Σημείο επαναφόρτισης: «Διεπαφή ικανή να φορτίσει ένα ηλεκτρικό όχημα κάθε φορά ή να αντικαταστήσει την μπαταρία ενός ηλεκτρικού οχήματος κάθε φορά». Θεωρώντας τον φορτιστή ένα σημείο επαναφόρτισης (με την αντίστοιχη ελεύθερη θέση στάθμευσης) μπορεί να φορτίζει περισσότερα από ένα οχήματα κάθε φορά (φορτιστές διπλής παροχής-ταχυφορτιστές). Στην περίπτωση αυτή ίσως το άρθρο 2β πρέπει να επαναδιατυπωθεί με την προσθήκη της λέξης "να φορτίσει τουλάχιστον".	
--	--	--

34	Προσθήκη εδαφίου ορισμού «αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα», περιγραφή προϊόντων και υπηρεσιών που εμπίπτουν στην συγκεκριμένη κατηγορία και σύνδεση της δραστηριότητας με συγκεκριμένους Κωδικούς Αριθμούς Δραστηριότητας (ΚΑΔ)	Περιοριστική απαρίθμηση δεν είναι απαραίτητη και θα δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα.
----	--	---

Άρθρο 3- Οικονομικά κίνητρα για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης (41 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια αφορούν κυρίως σε θέματα εκτός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος νομοσχεδίου (π.χ. υδρογονοκίνηση, υποχρεωτικότητα φορτιστή στα βενζινάδικα, κίνητρα για αγορά μεταχειρισμένου οχήματος, μετατροπή συμβατικού κινητήρα σε ηλεκτρικό, τα ασφάλιστρα Η/Οκ.α) αλλά και προτάσεις που δεν είναι εφικτές προς το παρόν, αλλά καταγράφηκαν, όπως π.χ. έκπτωση ΦΠΑ σε αναπηρικά αυτοκίνητα, έκπτωση στα διοδία κ.α. Επιπλέον, υπάρχουν προτάσεις για επιδοτήσεις οι οποίες αφορούν την επικείμενη εφαρμογή του νομοσχεδίου μέσω του οικείου κανονιστικού πλαισίου και ειδικότερα, του προγράμματος επιδοτήσεων «Κινούμαι Ηλεκτρικά».

35	Προτείνονται οι εξής προσθήκες στο Νομοσχέδιο προς βελτίωση και αύξηση της συμμετοχής της εγχώριας παραγωγής: 1) Να υποχρεωθούν τα βενζινάδικα να έχουν έστω ένα σταθμό φόρτισης ώστε να μπορεί κάποιος που δεν έχει γκαράζ ή πιλοτή να φορτίζει τη νύχτα στο βενζινάδικο της γειτονιάς του. Το οποίο μόλις έγινε νόμος στη Γερμανία. 2) Να επιδοτηθούν και τα ελαφρά τετράτροχα κατηγορίας L (Π.Χ.	Τα σχόλια 2 και 7 αφορούν την δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ και θα ληφθούν υπόψιν σε αυτήν. Τα υπόλοιπα σχόλια θα ληφθούν υπόψιν σε
----	--	--

	Zhidou, Ecocar). 3) Να θεσμοθετηθούν οι μετατροπές συμβατικών σε ηλεκτρικά ώστε μετά τους απαραίτητους ελέγχους σε ΚΤΕΟ να μπορούν να βγάλουν νέα άδεια ως ηλεκτρικά για νόμιμη κυκλοφορία, με εξίσου συμμετοχή στην επιδότηση. 4) Να δημιουργηθεί κέντρο πιστοποίησης οχημάτων ώστε ελαφρά οχήματα κατηγορίας L κατασκευασμένα στην Ελλάδα να μπορέσουν να πάρουν εθνική έγκριση τύπου. 5) Να συμπεριλαμβάνονται και τα υδρογονοκίνητα όχημα ως ηλεκτρικά αφού φέρουν μπαταρία και η μόνος ρύπος είναι ζεστό νεράκι 6) Να επιτραπεί η δημιουργία Υδρογονάδικων προς πλήρωση υδρογονοκίνητων οχημάτων 7) Να είναι δυνατή η ένταξη στο και η αγορά Ηλεκτροκίνητων – Υδρογονοκίνητων οχημάτων μαζί με τις κτηριακές βελτιώσεις που να περιλαμβάνουν και τοποθέτηση μικρού Φωτοβολταϊκού η Μικρής Ανεμογεννήτριας προς ενδυνάμωση αστικού δικτύου.	επόμενη νομοθέτηση μετά και την σχετική ωρίμανση της αγοράς
--	---	--

36	θα πρέπει να προβλεφθούν αντίστοιχα οικονομικά κίνητρα και για τα μεταχειρισμένα οχήματα εισαγωγής ή ενχώρια, ώστε να μην υπάρξει νέου διαφορετική μεταχείριση μεταξύ των εισαγωγέων καινούργιων και μεταχειρισμένων οχημάτων με ότι συνεπάγεται αυτό στον κύκλο της αγοράς. Επίσης για να έχει περιβαλλοντικό και κλιματολογικό αποτέλεσμα όλο αυτό θα πρέπει η παραγωγή της ενέργειας να γίνεται από "καθαρές" πηγές ενέργειας (Στην χώρα μας περισσότερο από 60% προέρχεται από "καύση"). Τέλος θα πρέπει να υπάρξει μέριμνα για την διαχείριση των συσσωρευτών στο τέλος του κύκλου ζωής τους.	Τα φορολογικά κίνητρα αφορούν το σύνολο των ηλεκτρικών οχημάτων συνεπώς έχει ήφθει υπόψιν το σχετικό σχόλιο, όπως επίσης και το σχόλιο που αφορά τους συσσωρευτές
----	--	--

37	Επειδή με το εν λόγω νομοσχέδιο θα επιβαρυνθεί ο ελληνικός λαός με 100 εκατομμύρια ευρώ μέσω του προϋπολογισμού και πολλά περισσότερα εκατομμύρια οι υποψήφιοι καταναλωτές, θα πρέπει να απαντηθούν τα παρακάτω ερωτήματα. 1. Πόσο καθαρά είναι για την Ελλάδα τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα όταν το περισσότερο ηλεκτρικό ρεύμα παράγεται από λιγνίτη; Πόσο μολύνεται η ατμόσφαιρα από την παραγωγή μιας κιλοβατώρας που παράγεται με κάρβουνο;	Στο σχέδιο νόμου αντακλάται η πολιτική διείσδυσης της ηλεκτροκίνησης η οποία δεν είναι ανεξάρτητη από τα υπόλοιπα νομοθετήματα του Υπουργείου
----	--	--

	Με δεδομένα τα παραπάνω, ποιās τεχνολογίας αυτοκίνητα μολύνουν περισσότερο την ατμόσφαιρα; 2. Ωθούνται οι καταναλωτές να ξοδέψουν μια περιουσία και θα επιδοτηθούν από το κράτος για ένα προϊόν πρώτης γενιάς το οποίο σε δυο χρόνια θα θεωρείται απαρχαιωμένο με μηδενική αξία. Γιατί δεν αναμένεται η δεύτερη τουλάχιστον γενιά η οποία θα προσφέρει πολλαπλάσια οφέλη με μικρότερο κόστος κτήσης; 3. Πόση θα είναι η μόλυνση του περιβάλλοντος από τις άχρηστες πρώτης γενιάς μπαταρίες; 4. Γνωρίζουν οι αρμόδιοι που θα επιδοτήσουν τα ηλεκτρικά ποδήλατα ότι αυτά έχουν 129% δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις με προέλευση από τα περισσότερα εργοστάσια της Κίνας; Γιατί η Ευρωπαϊκή Ένωση επιβάλλει αυτή τη φορολογία; Αν απαντηθούν με πειστικό	Περιβάλλοντος και Ενέργειας και συγκεκριμένα η αναφορά αφορά την απολιγνιστοποίηση η οποία θα οδηγήσει σε σταδιακή απεξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα. Τα κίνητρα που δίνονται είναι μελετημένα από τις Ευρωπαϊκές καλές πρακτικές και πρέπει κάποια στιγμή να εφαρμοστούν στην χώρα μας, άλλωστε πλήθος μελετών τεκμηριώνουν την ανάγκη κινήτρων. Το θέμα το συσσωρευτών απαντάται στο σχέδιο νόμου, και αυτό των ποδηλάτων έχει ληφθεί υπόψιν στην δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ
--	---	--

38	Πρέπει να προχωρήσει η πλατφόρμα για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα όσο πιο γρήγορα γίνεται, θα έχουμε πάλι καμία έξαρση του covid 19 και θα νεκρώσει πάλι η αγορά. Πρέπει υποχρεωτικά, το πολύ αρχές του Ιουλίου να αγοράζουν οι καταναλωτές ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Υπάρχει μία προσφορά στο ηλεκτρικό αυτοκίνητο της scoda - 3000 Ευρώ, αλλά πρέπει να ταξινομηθεί το αυτοκίνητο μέσα στον Ιούλιο αλλιώς χάνουμε την προσφοράαααα.	Θα ενεργοποιηθεί αμέσως μετά την κύρωση του Νομοσχεδίου από το Κοινοβούλιο
----	---	---

39	Παρακαλώ θα ήθελα να υπάρχει έκπτωση για αναπήρους στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα λόγω χάρη, χωρίς Φ.Π.Α. Οι ανάπηροι δεν έχουν συμφέρον να αγοράσουν ηλεκτρικό αυτοκίνητο, πρέπει λοιπόν να δώσετε κάτι και σε αυτούς.	Λαμβάνεται υπόψιν στην δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ, η έκπτωση του ΦΠΑ δεν είναι αποδεκτή για δημοσιονομικούς λόγους
----	--	---

40	Τα ηλεκτρικά οχήματα δίκυκλα, τρίκυκλα, τετράτροχα κ.λ.π., εξαιρούνται των τελών κυκλοφορίας ως οχήματα μηδενικών ρύπων. Τα ηλεκτρικά δίκυκλα κατηγορίας L1e (50cc) για τα οποία η άδεια κυκλοφορίας τους εκδίδεται από τα τμήματα τροχαίας του Υπουργείου προστασίας του Πολίτη ΔΕΝ ΑΠΑΛΛΑΣΣΟΝΤΑΙ των παραβόλων ετήσιας ανανέωσης αδειάς . Πρέπει να προβλεφθεί η ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ των παραβόλων ανανέωσης, όπως &#038; σε όλες τις άλλες κατηγορίες οχημάτων με μηδενικούς ρύπους. Επιβάλλεται σχετική παρέμβαση στο Υπουργείο προστασίας του πολίτη για άρση της κατάφορης αδικίας εις βάρος της συγκεκριμένης κατηγορίας οχημάτων (L1e).	Η πρόταση θα ληφθεί υπόψιν σε επόμενη νομοθέτηση ως επιπλέον κίνητρο
----	---	---

41	Καλησπέρα, Η παρέμβαση μου έχει να κάνει με τη διαφωνία μου για το ταβάνι στη ΛΤΠΦ, εντός ενός – κατά τ’ άλλα – άρτιου νομοσχεδίου. Συγκεκριμένα θεωρώ ότι η ηλεκτροκίνηση έχει ως σημαντικότερο στόχο την περιβαλλοντική προστασία. Έτσι ένα ακριβό ηλεκτροκίνητο είναι σίγουρα πιο επιθυμητό από ένα ακριβό πετρελαιοκίνητο ή βενζινοκίνητο. Ειδικά σε αυτά τα αυτοκίνητα, υψηλού κυβισμού, όπως αυτά. Οπότε δεν καταλαβαίνω τη σκοπιά του να μην δίνουμε κίνητρο σε κάποιον να αγοράσει ένα ακριβό ηλεκτροκίνητο σε σχέση με ένα ρυπογόνο όχημα. Εκτός αυτού όμως, το σημαντικότερο της παρέμβασής μου είναι ότι στην ουσία δεν υπάρχει κόστος για αυτό το κίνητρο. Εξηγούμαι. Ένα ηλεκτρικό Mercedes EQC κάνει 80.000 περίπου. Αντίστοιχα το ίδιο μοντέλο σε βενζινοκίνητο κάνει 65.000 (Mercedes GLC). Ένα ηλεκτρικό AUDI e-tron κάνει 80.000 περίπου. Αντίστοιχα το ίδιο μοντέλο σε βενζινοκίνητο κάνει 65.000 (AUDI Q5). Άρα για να αγοράσει κάποιος την ηλεκτροκίνητη έκδοση θα πληρώσει 15.000 περίπου επιπλέον. Σε αυτά τα 15.000 θα έχει καταβάλει στο κράτος 3.000 σε ΦΠΑ. Οπότε το κράτος επιδοτώντας ένα τέτοιο αυτοκίνητο, στην ουσία του επιστρέφει το ΦΠΑ της διαφοράς, άρα του δίνει κίνητρο. Θα μπορούσε ίσως η επιδότηση να είναι μικρότερη των 5.500, έστω 3.000 ευρώ. Τα ίδια ισχύουν και για την παροχή σε είδος. Δεν υπάρχει καμία λογική να μην δίνεται κίνητρο σε μεγαλοστελέχη να επιλέξουν ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Δεν είναι λιγότερο ρυπογόνο ένα μεγάλο και ακριβό αυτοκίνητο από ένα μικρό και φθηνό. Τέλος, καλό είναι να αναφερθεί ότι το συγκεκριμένο όριο αποκλείει στην ουσία τρία αυτοκίνητα. Το Mercedes EQC, το AUDI e-tron και το JAGUAR I-PACE. Και τα τρία συγκεκριμένα μοντέλα έχουν πουλήσει	Αφορά κυρίως την δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ και θα ληφθεί υπόψιν σε αυτήν. Σε ότι αφορά τα υπόλοιπα κίνητρα και το όριο που τίθεται στην ΛΤΠΦ για την ισχύ τους, λαμβάνεται υπόψιν το σχόλιο αλλά σε δεύτερο χρόνο και όχι στο παρόν σχέδιο νόμου.
----	--	---

	λιγότερα από 20 μοντέλα στη χώρα. Και μάλλον εκεί θα μείνουν, αν δεν αλλάξει αυτός ο άδικος περιορισμός.	
--	--	--

42	Καταρχην να χαιρετήσω αυτήν την πολυ σημαντική πρωτοβουλία! Έχω δυο επαγγελματικά ηλεκτρικά αυτοκίνητα ένα Renault Kangoo από το 2009 και ένα Citroen Berlingo από το 2017. Το οξύμωρο είναι ότι όχι μόνο δεν έχω μηδενικά τέλη κυκλοφορίας αλλά αντιθέτως έχω περισσότερα από βενζινοκίνητα/πετρελαιοκίνητα του ιδίου μοντέλου επειδή το βάρος των μπαταριών εντάσσουν τα οχήματα μου στην επομένη κατηγορία τελών. Έτσι τα ρυπογόνα ιδίου αμαξώματος οχήματα πληρώνουν 75€ τέλη ενώ τα ηλεκτρικά μου 105€. Αυτό βεβαίως είναι κόντρα τόσο στο πνεύμα «μιας φιλόδοξης πράσινης ατζέντας» όσο και στη λογική που διαμορφώνονται τα τέλη κυκλοφορίας. Όταν λέμε για διείσδυση ηλεκτρικών αυτοκινήτων μιλάμε μόνο για επιβατικά ΙΧ? Γιατί για την ώρα μόνο αυτά απαλλάσσονται των τελών κυκλοφορίας. Τα επαγγελματικά ΙΧ κάνουν περισσότερα χιλιόμετρα και σε δυσμενέστερες συνθήκες, κατά συνέπεια ρυπαίνουν περισσότερο, αν και εφόσον εξακολουθεί να είναι προτεραιότητα μας το περιβάλλον. Θεωρώ ότι πρέπει να υπάρξει και μια κατηγορία για τα ηλεκτρικά επαγγελματικά ΙΧ, αφού δεν εντάσσονται γενικώς στα ηλεκτρικά οχήματα. Για μένα τα παραπάνω είναι θέμα τάξης και εναρμόνισης με το «κοινό περί δικαίου αίσθημα» και όχι μια διαμαρτυρία για να γλιτώσω τα χρήματα των τελών. Άλλωστε έχω δαπανήσει πολύ περισσότερα χρήματα για φωτοβολταϊκό Parking για την εξολοκλήρου φόρτιση των οχημάτων μου με ηλιακή ενέργεια, πολλά χρόνια πριν τους «πρώτους» φωτοβολταϊκούς σταθμούς του ΤΕΙ Πειραιά, Δήμου Αλίμου κλπ	Το σχόλιο έχει ορθή βάση και θα μπορούσε να εξεταστεί μελλοντικά σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομικών
----	---	---

43	Τα αμιγώς ηλεκτρικά θα πρέπει να μη πληρώνουν διοδια.	Αφορά το καθεστώς παραχώρησης των αυτοκινητοδρόμων (διαφορετικές συμβάσεις παραχώρησης). Καταγράφηκε.
----	---	--

44	Μεταφράζω με translator για ενημέρωση σας και τυχόν εφαρμογή για τους εργαζόμενους νέους που το εισόδημα τους είναι περιορισμένο, το Αγγλικό πρόγραμμα Cycle to Work Scheme (https://www.cyclescheme.co.uk/) Παρουσιάστηκε ως φορολογική απαλλαγή απο το το 1999 για την «προώθηση υγιέστερων μετακινήσεων στην εργασία και τη μείωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης», η ιδέα ήταν να ενθαρρυνθούν περισσότεροι άνθρωποι να κάνουν ποδήλατα. Η εξοικονόμηση κόστους για τους υπαλλήλους του Ηνωμένου Βασιλείου είναι ότι εξοικονομούν φόρο εισοδήματος. Πώς λειτουργεί; Ο εργοδότης σας αγοράζει ένα ποδήλατο της επιλογής σας, καθώς και αξεσουάρ ασφαλείας, επί του παρόντος αξίας έως και 1.000 £ (1250€)* για να οδηγήτε στην εργασία (ή μεταξύ των τόπων εργασίας). Στη συνέχεια, πληρώνετε τον εργοδότη σας μέσω «χρεώσεων μίσθωσης», ενώ οι πληρωμές πραγματοποιούνται μέσω της θυσίας μισθού. Η μισθολογική θυσία είναι όταν ένας εργαζόμενος παραιτείται του δικαιώματος μέρους της αμοιβής σε μετρητά βάσει της σύμβασης εργασίας του με αντάλλαγμα παροχές σε είδος. Αυτό με τη σειρά του σημαίνει ότι εσείς ως υπάλληλος εξοικονομείτε το φόρο εισοδήματος και το οφειλόμενο ποσό στο ποσό αυτό, δηλαδή την τιμή λιανικής του επιλεγμένου ποδηλάτου. Στο τέλος της περιόδου «μίσθωσης» αγοράζετε το ποδήλατο από τον εργοδότη σας σε ένα ποσοστό της αρχικής του αξίας -25 - 50%.	Το ποδήλατο βρίσκεται σε υψηλή προτεραιότητα στην περιβαλλοντική ατζέντα του ΥΠΕΝ και το σχόλιο είναι ενδιαφέρον. Θα ληφθεί υπόψη σε τυχόν δράσεις επιδότησης μελλοντικά κάτω από την ωρίμανσης διαβούλευσης της με τους κοινωνικούς εταίρους
----	---	--

45	Όλα τα άρθρα του Νομοσχεδίου αναφορικά με τα αμιγώς ηλεκτρικά αυτοκίνητα και τα υβριδικά με εκπομπές έως 50 γρ CO₂ , πρέπει ρητά να επιτρέπονται και για τα ίδια τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, όχι μόνο τα καινούρια.	Έχει ληφθεί υπόψη και ισχύει
----	---	-------------------------------------

46	Για λόγους όπως 1. υψηλό κόστος αγοράς των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, 2. ακριβότερο κόστος μετακίνησης ,σε σχέση με φυσικού αερίου ,σε περίπτωση που δεν υπάρχει ιδιόκτητο γκαράζ με χρήση νυχτερινού ρεύματος , 3. μη αναγραφόμενου κόστους αλλαγής μπαταριών από τις	Το σχόλιο είναι σε σωστή κατεύθυνση, αφορά την δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ και λαμβάνεται υπόψη σε αυτήν
----	---	--

	αντιπροσωπείες, 4. Τη μικρή αυτονομία (απαγορευτικό για μεταφορικές εταιρίες, ταξί &#038; ιδιώτες) 5. ανύπαρκτου δικτύου φόρτισης 6. έλλειψη παραγωγής πράσινης ενέργειας για το ρεύμα Προτείνω - Το μεγαλύτερο ποσοστό του κονδυλίου για επιδότηση να αφορά δίκυκλα , σκούτερ ή ποδήλατα αφού πρακτικά θα έχουν και το μεγαλύτερο ποσοστό απορρόφησης . - Επιδότηση περιορισμένου αριθμού ηλεκτρικού αυτοκίνητου μόνο αν αντικαθιστά ρυπογόνο παλιάς τεχνολογίας (βέβαια ελάχιστες περιπτώσεις θα υπάρχουν ,μιας και ο κάτοχος κρατά το αυτοκίνητο λόγω οικονομικής στενότητας) ή αφορά πρώτο και κύριο όχημα. Είναι αποτελεσματικότερο (πιο φιλικό στο περιβάλλον και πιο οικονομικό) να αντικατασταθεί πάνω απο το 50% των λεωφορείων,ταξί και λοιπών επαγγελματικών οχημάτων με φυσικού αερίου και αργότερα των ιδιωτών παρά μόλις το 1% με ηλεκτρικά	
--	---	--

47	Όλα τα άρθρα του Νομοσχεδίου αναφορικά με τα αμιγώς ηλεκτρικά αυτοκίνητα και τα υβριδικά με εκπομπές έως 50 gr CO2 , πρέπει ρητά να επιτρέπονται και για τα ίδια τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, όχι μόνο τα καινούρια.	Έχει ληφθεί υπόψη και ισχύει
----	--	-------------------------------------

48	ΣΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΠΑΡΑΚΑΛΩ ΝΑ ΕΝΤΑΞΕΤΕ ΚΑΙ ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΤΕΤΡΑΚΥΚΛΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ L7e [ΟΠΩΣ ΤΑ ΒΕΕΝ ΤΗΣ BAUER ENERGY] ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΜΙΚΡΑ ΣΕ ΜΕΓΕΘΟΣ,ΕΧΟΥΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΟΛΑ ΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡ. ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΕΝ ΚΟΣΤΙΖΟΥΝ ΜΙΑ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ.ΑΝ ΘΕΛΟΥΜΕ ΕΝΑ ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΝΟΥΜΕ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟ ΣΕ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΟΥΣ ΑΛΛΑ ΤΗΝ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΕ ΕΝΑ ΠΙΟ ΗΣΥΧΟ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	Έχει ληφθεί υπόψη και θα περιληφθεί στο τελικό σχέδιο νόμου κατόπιν συνεννόησης και συμφωνίας με το Υπουργείο Οικονομικών
----	--	--

49	Χαιρετίζω και εγώ την άρτια προετοιμασία και πληρότητα του νομοσχεδίου . Θα ήθελα να ληφθεί σοβαρά υπόψιν ΤΩΡΑ ΣΤΗΝ ΑΡΧΙΚΗ	Το σχόλιο αφορά την δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ
----	---	---

	ΦΑΣΗ που δεν υπάρχει ΑΜΕΣΑ επαρκές δίκτυο ανά την Ελλάδα φόρτισης μόνο ηλεκτρικών αυτοκινήτων ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ να μπορούν να επιδοτηθούν για την αγορά ΥΒΡΙΔΙΚΩΝ PHEV αυτοκινήτων ώστε στα τακτικά μας ταξίδια να μην υπάρχει ο κίνδυνος να "μείνει "; το αυτοκίνητο λόγω μη εύρεσης φορτιστή . ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ και στην πρώτη φάση. Είναι πολύ βασικό , ειδάλλως πολλοί όπως και εμείς θα διστάσουμε να προχωρήσουμε στην αγορά μόνο ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Έτσι και αλλιώς τα αυτοκίνητα αυτά έχουν καταγραφικό για τις συνολικές ώρες φόρτισης , οπότε ας μπει ένα πλούσιο όριο μηνιαίας φόρτισης .	ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ στην οποία και ικανοποιείται καθώς είναι αποδεκτά τα επαγγελματικά οχήματα κατηγορίας N1 είτε αμιγώς ηλεκτρικά είτε υβριδικά εξωτερικής φόρτισης και ακπομπών έως 50g CO₂/km
--	--	--

50	Ο στόχος που έχει θέσει η κυβέρνηση ώστε το 2030 το 1 στα 3 αυτοκίνητα να είναι ηλεκτροκίνητο θα επιτευχθεί υπό τις εξής προϋποθέσεις: 1. Η επιδότηση του κράτους να είναι γενναία όπως και στις σκανδιναβικές χώρες. Ο καταναλωτής θα ενδιαφερθεί να αγοράσει ηλεκτροκίνητο αυτοκίνητο όταν το κόστος απόκτησης τους είναι ανταγωνιστικό σε σχέση με τα συμβατικά αυτοκίνητα. Ας μην ξεχνάμε ότι η εγγύηση για τις μπαταρίες των ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων δεν ξεπερνά τα 100.000 χλμ, που σημαίνει ότι κάθε 5 χρόνια θα πρέπει να αγοράζεις καινούριο ηλεκτροκίνητο ή να πληρώνεις μεγάλο κόστος για την τοποθέτηση καινούριων μπαταριών. 2. Η επιδότηση του κράτους να έχει διάρκεια δεκαετίας. 3. Η απόσυρση των συμβατικών αυτοκινήτων να ξεπερνά τα 1000 ευρώ και να καθορίζεται ανάλογα με τα χιλιόμετρα και την ηλικία του αυτοκινήτου. 4. Ελεύθερη διέλευση χωρίς πληρωμή διοδίων στους αυτοκινητόδρομους και στη γέφυρα Ρίου-Αντιρίου. 5.Υποχρεωτική τοποθέτηση τουλάχιστον ενός φορτιστή στους κοινόχρηστους χώρους των υφιστάμενων πολυκατοικιών με ξεχωριστό μετρητή για κάθε διαμέρισμα ώστε η κατανάλωση του κοινόχρηστου ρεύματος λόγω φόρτισης του αυτοκινήτου να χρεώνεται χωριστά.	Το σημείο 5 αντιμετωπίζεται επαρκώς από το νομοσχέδιο . Σε ότι αφορά τυχόν επιδοτήσεις το ύψος τους καθορίζεται πάντα με βάση τον διαθέσιμο προϋπολογισμό και το σχόλιο λαμβάνεται υπόψιν για μελλοντικές δράσεις. Το σχόλιο 4 δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί άμεσα λόγω των ενεργών συμβάσεων παραχώρησης των εθνικών αυτοκινητοδρόμων
----	---	---

51	Η επιδότηση στα ηλεκτρικά ποδηλάτα πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 40%. Γιατί: 1)η χρήση ηλεκτρικού ποδηλάτου είναι η πιο περιβαλλοντολογικά πρασινή γιατί υπάρχει η υποβοήθηση. 2)Η τεχνολογία των ηλεκτρικών μπαταριών είναι σε εξέλιξη που	Το σχόλιο αφορά την δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ και λαμβάνεται υπόψιν. Σημειώνεται ότι το ποσοστό 40% που
----	--	---

	σημειώνει ότι δεν είναι ακόμα ώριμη για διαφορούς λογους(αυτονομία, υψηλές θερμοκρασίες,...κλπ) και θα αντικατασταθούν με αναγωγή στο μέλλον, γεγονός που καθιστά ιδανικό για επιδότηση το ηλεκτρικό ποδήλατο λόγω ευκολίας αναγωγής. 3) Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα έχουν απαγορευτική τιμή και δεν είναι ακόμα καλύτερα των βενζινοκίνητων λόγω παιδικών ασθενειών 4) Το ποσό που θα μπορεί να διατεθεί θα ευνοήσει πολλούς περισσότερους πολίτες 5) Για όλους τους λογους που ένα ποδήλατο είναι ο ιδανικός τρόπος μεταφοράς 6) Δεν είναι αναγκαία η υποδομή (σημεία φόρτισης, και σταθμοί φόρτισης) για την ενταξη τους στις συγκοινωνίες. 7) Είναι ιδανικό για την βαθμιαία γνωριμία της κοινωνίας με την ηλεκτροκίνηση. Το ποσοστό εκπτώσης θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 50% και οι ωφελούμενοι πολλοί περισσότεροι από 1500 που εικάζεται ότι θα είναι.	δίδεται μέσω αυτής στα ηλεκτρικά ποδήλατα είναι το υψηλότερο, ανάμεσα στα Ευρωπαϊκά κράτη. Το ποδήλατο αποτελεί σημαντική προτεραιότητα για το ΥΠΕΝ ως κύριο μέσο μεταφοράς και όχι μόνον αναψυχής
--	---	---

52	Η έλλειψη κανόνων, η αδιαφορία των ελέγχων, αλλά και η εκ δόλου παραπλάνηση για ίδιο όφελος ή από άγνοια των νεόκοπων εμπόρων-διακινητών, έχει ως αποτέλεσμα να κυκλοφορούν δίκυκλα οχήματα χωρίς προδιαγραφές, με δυνατότητα αυτόνομης κίνησης (με χειρόγκαζο), δηλαδή κατά τον νόμο μοτοποδήλατα, χωρίς τις απαιτούμενες από τον ΚΟΚ προϋποθέσεις, καθώς εντέχνως κατασκευαστές και πωλητές τα βαφτίζουν “ηλεκτρικά ποδήλατα” και φυσικά το “όνομα” αρέσει σε όλους καθώς απαλλάσσονται από δίπλωμα, κράνος και άδεια κυκλοφορίας. Επίσης υπάρχουν ηλεκτρικά ποδήλατα που έχουν εκ κατασκευής ή μετατρέπονται σε κινητήρα πάνω από 250W και αναπτύσσουν ταχύτητες πάνω από 25χλμ/ω, για τα οποία δεν έχουν θεσμοθετηθεί τρόποι ελέγχου και η Τροχαία αδυνατεί να ελέγξει, αν και όποτε ενδιαφερθεί. Προτού αρχίσει οποιαδήποτε επιδότηση στα ηλεκτρικά ποδήλατα και scooter να εξασφαλισθεί ότι δεν θα επιδοτηθούν εμμέσως τα fake ηλεκτρικά ποδήλατα και τα fake ηλεκτρικά σκούτερ.	Αφορά την δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ και έχει ήδη ληφθεί υπόψη
----	---	---

53	Σήμερα ένα μικρό αυτοκίνητο με εκπομπές 90gr/km CO₂ δεν έχει τέλη κυκλοφορίας. Προτείνουμε αντίστοιχα να ισχύσει και στα δίκυκλα, δηλαδή τα μικρά δίκυκλα τελευταίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας να μην επιβαρύνονται με τέλη κυκλοφορίας.	Καταγράφηκε. Κινείται στην σωστή κατεύθυνση
----	---	---

54	Παρακαλώ όπως το μέτρο της απόσυρσης ισχύσει από της αναρτήσεως του παρόντος σχεδίου νόμου στο oregon. Σε διαφορετική περίπτωση η απόσυρση οχημάτων θα ευρίσκεται σε καθεστώς ομηρίας μέχρι την ψήφιση του νόμου.	Το νομοσχέδιο δεν περιλαμβάνει διατάξεις απόσυρσης και αυτή δεν εντάσσεται στο αντικείμενο του
----	---	--

55	Στα οικονομικά κίνητρα καλό θα ήταν να προστεθεί πρόβλεψη για μετατροπή υφιστάμενου οχήματος που θα μπορεί να κάνει αλλαγή τύπου κινητήρα από ΚΕΚ σε ηλεκτρικό. Μετά από τον κατάλληλο έλεγχο να μπορεί να λαμβάνει άδεια κυκλοφορίας. Πολλοί κάτοχοι συμβατικών αυτοκινήτων θα μπορούσαν να κρατήσουν το λειτουργικό κατά τα λοιπά όχημά τους και να δημιουργήσουμε προστιθέμενη αξία στην εγχώρια αγορά. Δεν χρειάζεται να πληρώνουμε πολλά χρήματα σε εισαγόμενα καινούργια αυτοκίνητα.	Η μετατροπή παλαιών οχημάτων απαιτεί επιπλέον νομοθετικό υπόβαθρο. Έχει καταγραφεί το σχόλιο.
----	---	---

56	Είμαι κάτοχος ηλεκτρικού αυτοκινήτου εδώ και 3 χρόνια και αντιμετωπίζω τα εξής 2 θέματα: 1. Από την πρώτη στιγμή που το αγόρασα, όλοι οι λογιστές που ρώτησα ελεγκαν ότι δεν υπάρχει ετησια αντικειμενική δαπάνη στο Ε1, σύμφωνα με τις οδηγίες που είχαν, όμως υπάρχει και είναι 4.000€. 2. Θα πρέπει σε συνεργασία με το υπουργείο μεταφορών, να δειτε το θέμα της υπερβολικής φορολογησιμής ισχύος που έχουν βάλει για όλα τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα (12 ίπποι-σαν αυτοκίνητο από 1.600-1.800 κεκ), γεγονός που κάνει πανάκριβα τα ασφαλιστρα του.	Το σχόλιο 2 δεν αφορά το παρόν νομοσχέδιο, λαμβάνεται ωστόσο υπόψιν σαν πρόταση μελλοντικής νομοθετικής ρύθμισης
----	---	--

57	Οι τιμές των εμπορών στα ηλεκτρικά ποδήλατα δεν είναι	Εκφράζει προσωπική
----	---	--------------------

	ανταγωνιστικές ακόμα και με την εκπτώση 40% . Μια παραγγελία απο εξωτερικό έχει σχεδόν την ίδια τιμή ποδηλάτου με πληρωμένα απο τον πωλητή και τα τελη εισαγωγής στο τελωνείο(!). Με αποτέλεσμα τα χρήματα να βγαίνουν εκτός χώρας. Πρέπει το κράτος να αποσβέσει την απουσία ανταγωνιστικής τιμής των εμπορών; Λυπηρο... Όμως στη σημερινή εποχή της πληροφορίας με λιγα κλικ μπορείς να βρεις εύκολα τι συμφέρει την τσέπη σου. Γιαυτό ίσως θα χρειαστει μια πιο γενναία επιδότηση.	άποψη και δεν αποτελεί αντικείμενο του νομοσχεδίου. Επαναλαμβάνεται ότι το ποσοστό επιδότησης της δράσης ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ είναι ήδη το υψηλότερο στην Ευρώπη
--	---	---

58	Το παρόν νομοσχέδιο κινείται στη σωστή κατεύθυνση με στόχο την βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης. Συγχαρητήρια στους συντελεστές και εμπνευστές του νομοσχεδίου, περιθώρια βελτιώσεων πάντα υπάρχουν και συνεπώς είναι σημαντικό στην συγκεκριμένη φάση να υλοποιηθεί/εφαρμοστεί χωρίς καθυστερήσεις. Από τη θέση του μελετητή της ηλεκτροκίνησης τα τελευταία 10 χρόνια είναι γεγονός ότι οι τιμές των ηλεκτρικών αυτοκινήτων είναι ακόμη υψηλές για τον Έλληνα πολίτη. Ωστόσο σε άλλες χώρες εντός της Ευρώπης η ήδη τα ποσοστά πωλήσεων των ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων έχουν ξεπεράσει το 50% έναντι των συμβατικών. Για παράδειγμα στην Σουηδία και Νορβηγία έχει ήδη ωριμάσει και η αγορά των μεταχειρισμένων (second hand) ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων, με χαρακτηριστικό παράδειγμα το μοντέλο Tesla S. ΣΥΝΕΠΩΣ, θα πρέπει το νομοσχέδιο να συμπεριλάβει και ρύθμιση για την εισαγωγή μεταχειρισμένων ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων ΧΩΡΙΣ τελωνειακούς φόρους.	Το σχόλιο εκφράζει ενδιαφέρουσα προσέγγιση αλλά αφορά επόμενη νομοθέτηση και αφού ωριμάσει , όπως άλλωστε αναφέρεται, η εγχώρια αγορά
----	--	--

59	Ισχύς της επιδότησης και σε εισαγόμενα μεταχειρισμένα ηλεκτρικά αυτοκίνητα από χώρες της ευρωπαϊκής Ένωσης και των ΗΠΑ	Δεν αφορά το νομοσχέδιο αλλά την δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ. Τα μεταχειρισμένα οχήματα δεν επιδοτούνται με βάση ενωσιακούς κανόνες περί Κρατικών Ενισχύσεων
----	---	--

60	Κύριοι Όντας ιδιοκτήτης EV από το 2016 έχω ζήσει ήδη τα οφέλη της	Τα φορολογικά κίνητρα ισχύουν στο σύνολο των ηλεκτρικών οχημάτων.
----	---	--

	ηλεκτροκίνησης παρά το ως σήμερα εχθρικό απέναντι της περιβάλλον στην χώρα, (έλλειψη φορτιστών, έλλειψη τεχνογνωσίας συνεργείων κλπ). Επειδή η ηλεκτροκίνηση παραμένει ακριβή θα έπρεπε η επιδότηση για ΙΧ EV να επεκταθεί και για μεταχειρισμένα οχήματα μηδενικών ρύπων τελευταίας 5ετίας από την ημέρα κατασκευής και για τιμή αγοράς με τιμολόγιο ως 30.000 ευρώ. Υπάρχουν τελευταίας πενταετίας υπέροχα μεγάλα οικογενειακά μεταχειρισμένα οχήματα στο εξωτερικό που έχουν ακόμα τρία χρόνια εγγύησης και κάλλιστα θα μπορούσαν σε προσιτές τιμές να αγοράσουν Έλληνες που δεν μπορούν να δώσουν 30.000 ευρώ για μικρά καινούργια EV λόγω της μεγάλης οικογένειάς τους. Θα ήταν ένα ακόμα υγιές κίνητρο σε τετραμελείς και πενταμελείς οικογένειες να περάσουν στην ηλεκτροκίνηση χωρίς να πρέπει να ξοδέψουν μια περιουσία που δεν έχουν. Κυριακοπουλος Αντώνιος Πλαστικός Χειρουργός Ιδιοκτήτης EV από το 2016.	Σε ότι αφορά την επιδότηση μέσω της δράσης ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ, τα μεταχειρισμένα οχήματα δεν επιδοτούνται με βάση ενωσιακούς κανόνες περί Κρατικών Ενισχύσεων
--	--	--

61	Στα οικονομικά κίνητρα η απόσυρση των συμβατικών αυτοκινήτων να καθορίζεται ανάλογα με τα χιλιόμετρα και την ηλικία του αυτοκινήτου. π.χ. αυτοκίνητα έως 10 έτη κυκλοφορίας 1.500,00 €, έως 15 έτη 3.000,00 €, έως 20 έτη 4.500,00 € και ου το κάθε εξής. Αυτό θα βοηθήσει τους πολίτες με οικονομικές δυσκολίες και πολύ παλιά αυτοκίνητα να τα αντικαταστήσουν με καινούργια.	Το νομοσχέδιο δεν πραγματεύεται ρυθμιστικές διατάξεις για την απόσυρση, η αναφορά προφανώς γίνεται για την δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ και λαμβάνεται υπόψιν
----	---	--

62	Ο στόχος για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα πρέπει να είναι ο μέσος Έλληνας, αυτός ούτε με τα κιτάκια δεν βλέπει ηλεκτρικό αυτοκίνητο, δεν ξέρω που ζείτε αλλά να είμαστε ρεαλιστές. Ο καθημενος μεσος ελληνας μονο ποδηλατο μπορει να παρει για αυτο δωστε επιδότηση 60% για ηλεκτρικά ποδήλατα.	Εκφράζεται προσωπική άποψη, η επιδότηση του ποδηλάτου μέσω του ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ είναι η υψηλότερη στην Ευρώπη
----	---	--

63	Να δίνονται φοροαπαλλαγές σε εργοδότες για την κατασκευή ποδηλατικών υποδομών στο χώρο τους (πάρκινγκ, ντους, αποδυτήρια). Αυτές οι υποδομές είναι χρήσιμες για όλα τα ποδήλατα, με ηλεκτρική υποβοήθηση ή χωρίς. Κτίρια εργασίας (γραφεία) μεγαλύτερα από κάποιο εμβαδόν (π.χ. 10000 τ.μ.) θα πρέπει υποχρεωτικά να έχουν	Ενδιαφέρουσα άποψη, θα μπορούσε μελλοντικά να αξιοποιηθεί σε κάποιο χρηματοδοτικό εργαλείο που αφορά
----	---	---

	ντουζιέρες και θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων. Παράδειγμα νομοθεσίας στάθμευσης ποδηλάτων από την πόλη του Seattle: https://www.seattle.gov/Documents/Departments/SDOT/BikeProgram/SDOT%20Bicycle%20Parking%20Guidelines_6.11_WORKING_DRAFT.pdf	αμιγώς την ανάπτυξη του ποδηλάτου
--	--	-----------------------------------

64	Στην παράγραφο 2 ως φορέας χρηματοδότησης των δράσεων προτείνω να προστεθούν, εκτός από το Υ.Π.ΕΝ. και οι Περιφερειακές Αυτοδιοικήσεις. Για την ενίσχυση των οικονομικών κινήτρων για την απόκτηση ηλεκτρικών οχημάτων που έχουν μεγάλο αρχικό κόστος κτήσης, ακόμη και μετά τα κίνητρα, προτείνω να απαλλάσσονται από την πληρωμή διοδίων. Για τον εύκολο και γρήγορο διαχωρισμό των ηλεκτρικών οχημάτων στους σταθμούς διοδίων να υπάρχει ειδική σήμανση στις πινακίδες κυκλοφορίας όπως αυτή που καθιερώθηκε πρόσφατα στη Μεγ. Βρετανία (πράσινη λωρίδα στην πινακίδα κυκλοφορίας).	Υπάρχουν σε ισχύ συμβάσεις παραχώρησης των εθνικών αυτοκινητοδρόμων και δεν μπορεί αυτή τη στιγμή να νομοθετηθεί η πρόταση. Οι Περιφερειακές Αυτοδιοικήσεις μπορούν να χρηματοδοτούν δράσεις και δεν απαιτείται η νομοθέτηση για αυτό.
----	--	--

65	Πολλές αντιπροσωπείες στην Ελλάδα δεν εισάγουν ηλεκτρικά μοντέλα αυτοκινήτων στη χώρα ενώ άλλες εταιρείες δεν δραστηριοποιούνται ακόμη. Προτείνω να εξεταστεί την επιδότηση να μπορεί να την πάρουν και Έλληνες πολίτες που αγοράζουν και εισάγουν καινούργια ηλεκτρικά αυτοκίνητα από οποιαδήποτε άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η σχετική επιδότηση θα μπορούσε να δίνεται ως επιστροφή φόρου με την κατάθεση της φορολογικής δήλωσης και των σχετικών παραστατικών. Υπάρχει εταιρεία που στη Βουλγαρία διαθέτει δύο αμιγώς ηλεκτρικά αυτοκίνητα τα οποία δεν διατίθενται στην Ελληνική αγορά.	Θα ληφθεί υπόψιν στην δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ
----	---	--

66	1) Μεγαλύτερα ποσοστά οικονομικών κινήτρων για την απόκτηση ηλεκτρικών οχημάτων πρέπει να εφαρμοστούν για τα ΑΜΕΑ. 2) Όπως πρότεινα και στο άρθρο 2 σαν αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα πρέπει να αναφέρονται ξεκάθαρα εκτός από τα ηλεκτρικά ποδήλατα και ηλεκτρικά μοτοποδήλατα, και τα ηλεκτρικά σκούτερ και οι ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες όπως και να δικαιούνται κίνητρα απόκτησης	Λαμβάνεται υπόψιν το σημείο 3 και ενσωματώνεται στο σχέδιο νόμου. Το σχόλιο 1 έχει ληφθεί υπόψιν και ισχύει στην δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ,
----	---	--

	γιατί και ήπια μέσα είναι και χωρίς ηχορύπανση και σαν μικρού όγκου οχήματα μειώνουν το κυκλοφοριακό. 3) Οικονομικά κίνητρα πρέπει να δικαιούνται όλα τα αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα ελαφρών κατηγοριών L. Αυτά πρέπει να συμπεριλάβουν εκτός τα σκούτερ και τις μοτοσυκλέτες, επίσης και τα ελαφρά τετράκυκλα διθέσια (Zhidou, Ecocar, BEEV,). Ευάγγελος Μιχαλόπουλος, Αρθρογράφος για την ηλεκτροκίνηση, μέλος του Ελληνικού Ινστιτούτου Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων, διαχειριστής της σελίδας "Ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα". https://www.facebook.com/groups/ElectricCarGreece/	για το σχόλιο 2 απαντάται ότι οι ηλεκτρικές μοτοσυκλέτες, δηλαδή όχημα της κατηγορίας L, ωφελείται του συνόλου των κινήτρων που αφορούν τα οχήματα στα οποία αναφέρεται ο συντάκτης
--	--	--

67	Με δεδομένη τη στροφή προς την πράσινη κινητικότητα και την ανάγκη αποσυμφόρησης των μεγάλων αστικών κέντρων, αξίζει να εξεταστεί το ενδεχόμενο ανάπτυξης της κατηγορίας των microcars (υποκατηγορίες L6e, L7e), η οποία περιλαμβάνει μοντέλα, όπως τα CitroenAmi και RenaultTwizy.	Λαμβάνεται υπόψιν το σχόλιο, το σύνολο των οχημάτων κατηγορίας L θα τυγχάνουν των σχετικών κινήτρων
----	--	--

68	Η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.) Λαμβάνοντας υπόψη: • την παρ. 6 του Άρθρου 21 του Συντάγματος της χώρας, σύμφωνα με την οποία «τα άτομα με αναπηρίες έχουν δικαίωμα να απολαμβάνουν μέτρων που εξασφαλίζουν την αυτονομία, την επαγγελματική ένταξη και τη συμμετοχή τους στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή της Χώρας», • τον ν.4074/2012 (ΦΕΚ 88 Α' /11.04.2012) -με τον οποίο η χώρα μας κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία μαζί με το προαιρετικό πρωτόκολλο που τη συνοδεύει, γεγονός το οποίο συνεπάγεται την εφαρμογή της σε εθνικό επίπεδο- και δη τις παρακάτω απαιτήσεις: - «1. [...] Τα Συμβαλλόμενα Κράτη αναλαμβάνουν να διασφαλίζουν και να προάγουν την πλήρη υλοποίηση όλων των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και θεμελιωδών ελευθεριών για όλα τα άτομα με αναπηρίες, χωρίς διακρίσεις οποιουδήποτε είδους βάσει της αναπηρίας. Προς το σκοπό αυτό, τα Συμβαλλόμενα Κράτη αναλαμβάνουν:[...] β. Να λάβουν όλα τα κατάλληλα μέτρα, συμπεριλαμβανομένων και των νομοθετικών, προκειμένου να τροποποιήσουν ή να καταργήσουν τους ισχύοντες νόμους, κανονισμούς, έθιμα και πρακτικές που συνιστούν διακρίσεις κατά των ατόμων με αναπηρίες [...]» (Άρθρο 4 «Γενικές Υποχρεώσεις»),	Έχει ληφθεί υπόψη για την δράση «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ». Επιπλέον κίνητρα θα εξεταστούν στο μέλλον, σε επόμενες κανονιστικές ή νομοθετικές πρωτοβουλίες..
----	--	---

	• τον ν.4488/2017 (Αρ. ΦΕΚ 137 Α' /13.09.2017) και δη: -την παρ.1 του άρθρου 61, σύμφωνα με την οποία «Κάθε φυσικό πρόσωπο ή νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου υποχρεούται να διασφαλίζει την ισότιμη άσκηση των δικαιωμάτων των ΑμεΑ στο πεδίο των αρμοδιοτήτων ή δραστηριοτήτων του, λαμβάνοντας κάθε πρόσφορο μέτρο και απέχοντας από οποιαδήποτε ενέργεια ή πρακτική που ενδέχεται να θίγει την άσκηση των δικαιωμάτων των ΑμεΑ. Ιδίως υποχρεούται: α) να αφαιρεί υφιστάμενα εμπόδια κάθε είδους, β) να τηρεί τις αρχές καθολικού σχεδιασμού σε κάθε τομέα της αρμοδιότητάς του ή της δραστηριοποίησής του, προκειμένου να διασφαλίζει για τα ΑμεΑ την προσβασιμότητα των υποδομών, των υπηρεσιών ή των αγαθών που προσφέρει, γ) να παρέχει, όπου απαιτείται σε συγκεκριμένη περίπτωση, εύλογες προσαρμογές υπό τη μορφή εξατομικευμένων και κατάλληλων τροποποιήσεων, ρυθμίσεων και ενδεδειγμένων μέτρων, χωρίς την επιβολή δυσανάλογου ή αδικαιολόγητου βάρους, δ) να απέχει από πρακτικές, κριτήρια, συνήθειες και συμπεριφορές που συνεπάγονται διακρίσεις σε βάρος των ΑμεΑ, ε) να προάγει με θετικά μέτρα την ισότιμη συμμετοχή και άσκηση των δικαιωμάτων των ΑμεΑ στον τομέα της αρμοδιότητάς ή δραστηριοποίησής του», -την παρ. 1 του άρθρου 63, σύμφωνα με την οποία «Τα διοικητικά όργανα και οι αρχές, [...] υποχρεούνται να τηρούν τις αρχές του καθολικού σχεδιασμού του άρθρου 2 της Σύμβασης, όπως εξειδικεύονται και επικαιροποιούνται κάθε φορά, κατά το σχεδιασμό δημοσίων πολιτικών, διοικητικών υπηρεσιών και προϊόντων, διαδικασιών, περιβαλλόντων και οργανωτικών δομών, που θα μπορούν να χρησιμοποιούνται από όλους στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, χωρίς να απαιτούνται ειδικές προσαρμογές ή εξειδικευμένος σχεδιασμός», -την παρ. 2 του άρθρου 68, σύμφωνα με την οποία: « Στην ανάλυση συνεπειών ρυθμίσεων που συνοδεύει κάθε σχέδιο νόμου, προσθήκη ή τροπολογία, καθώς και κανονιστικές αποφάσεις μείζονος οικονομικής ή κοινωνικής σημασίας, συμπεριλαμβάνεται ειδική ενότητα τεκμηρίωσης της συμβατότητας των προτεινόμενων ρυθμίσεων με τη Σύμβαση, καθώς και των ειδικών συνεπειών των προτεινόμενων ρυθμίσεων στα ΑμεΑ», η Ε.Σ.Α.μεΑ. προτείνει τα εξής: Άρθρο 3 -Οικονομικά κίνητρα για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης 1. [...] 2. Ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας και ο κατά περίπτωση αρμόδιος Υπουργός με αποφάσεις τους, δύνανται να προκηρύσσουν δράσεις για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των ηλεκτρικών οχημάτων μέσω οικονομικών κινήτρων για την αγορά ή μίσθωση κάθε τύπου αμιγώς Η/Ο ή υβριδικών Η/Ο εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50gpcO2/χλμ, συμπεριλαμβανομένων ειδικών οικονομικών κινήτρων για την αγορά ή μίσθωση από ειδικές κατηγορίες πολιτών όπως τα άτομα με αναπηρία, καθώς και των αντίστοιχων φοροαπαλλαγών οι οποίες ισχύουν για τα συμβατικά οχήματα, όπως	
--	--	--

	αναφέρονται στο άρθρο 16 του ν. 1798/1988, καθώς και μέσω οικονομικών κινήτρων για την προμήθεια και εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο. Με τις αποφάσεις αυτές καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις για τη λήψη των οικονομικών κινήτρων, οι δικαιούχοι, η διάρκεια και οι διαδικασίες αίτησης, ένταξης, υλοποίησης και ολοκλήρωσης των δράσεων αυτών, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή τους. Φορέας χρηματοδότησης των δράσεων ορίζεται το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. 3. [...]	
--	--	--

69	Προτείνουμε να: • συμπεριληφθούν οικονομικά κίνητρα για την αγορά PHEV IX αυτοκινήτων (αντίστοιχα με τα ελαφρά φορτηγά). • επεκταθούν τα οικονομικά κίνητρα για την αγορά BEV IX αυτοκινήτων με ΑΤΠΦ άνω των 50.000 Ευρώ. • συμπεριληφθούν οικονομικά κίνητρα αντικατάστασης οχημάτων και για τα βαρέα φορτηγά >3,5 τόνων (κατηγορίες N2/N3) • αποσυνδεθεί η επιδότηση για την προμήθεια του φορτιστή από το ύψος της αξίας του αυτοκινήτου • πρόβλεψη για ελεύθερη διέλευση των BEV στα διόδια των αυτοκινητοδρόμων, χωρίς πληρωμή.	Το θέμα των βαρέων οχημάτων μάζας άνω των 3,5 τόνων θα εξεταστεί μελλοντικά. Οικονομικά κίνητρα για PHEV λαμβάνονται υπόψιν. Τα υπόλοιπα δεν αφορούν το νομοσχέδιο αλλά την δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ. Το θέμα των διοδίων έχει ήδη απαντηθεί και παραπάνω
----	--	--

70	Τα οχήματα Υδρογόνου FCVs αν και δεν μπαίνουν στην πρίζα σύμφωνα με τον NPE (NationalPlatformforElectricMobility-NPE) Εθνική Πλατφόρμα Ηλεκτρικής Κινητικότητας της Γερμανίας θεωρούνται ηλεκτρικά μηδενικών εκπομπών ρύπων και δεν συμπεριλαμβάνονται στο Σχέδιο Νόμου.	Κρίνεται ενδιαφέρουσα η πρόταση, θα ληφθεί υπόψη σε επόμενη νομοθέτηση
----	---	---

71	Τα οικονομικά κίνητρα να στοχεύουν πολίτες χαμηλών και μεσαίων εισοδημάτων και να αποκλείονται από την επιδότηση κάτοχοι μεγάλης ακίνητης περιουσίας και όσοι έχουν εισοδήματα πάνω από ένα όριο.	Τα φορολογικά κίνητρα ισχύουν οριζόντια για το σύνολο των οχημάτων
----	--	---

72	Προτείνουμε την άρση του ορίου αγοράς έως 3 ηλεκτρικών αυτοκινήτων ανά ΑΦΜ σε επίπεδο εταιρειών.	Δεν αφορά το νομοσχέδιο αλλά την δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ , και θα ληφθεί υπόψιν
----	--	--

73	Προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 1 ως εξής: 1. Το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας θεσπίζει θεσμικά, διοικητικά, χρηματοδοτικά και άλλα οικονομικά κίνητρα, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που έχουν τεθεί από το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (Ε.Σ.Ε.Κ.) για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, όπως η διείσδυση μέσω μεταφοράς που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα και ηλεκτρική ενέργεια και η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, καθώς και λοιπές δράσεις που σκοπό έχουν να μεταβάλουν την τεχνολογική διάρθρωση και το μείγμα καυσίμων στον εν λόγω τομέα για τη μετάβαση προς μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία. Φορτιστές DC που θα τοποθετούνται στα πρατήρια παροχής ενέργειας θα μπορούν να επιδοτούνται 100%.	Η εγκατάσταση φορτιστών στα πρατήρια καυσίμων είναι χρήσιμη και ενδιαφέρουσα προοπτική και η πρόταση θα εξεταστεί μελλοντικά σε πιθανά χρηματοδοτικά εργαλεία σε συνεργασία με το συναρμόδιο για τα πρατήρια Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
----	---	--

74	Προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 2 ως εξής: 2. Ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας και ο κατά περίπτωση αρμόδιος Υπουργός με αποφάσεις τους, δύναται να προκηρύσσουν δράσεις για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των ηλεκτρικών οχημάτων μέσω οικονομικών κινήτρων για την αγορά ή μίσθωση κάθε τύπου αμιγώς Η/Ο ή υβριδικών Η/Ο εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50grCO₂/χλμ, καθώς και μέσω οικονομικών κινήτρων για την προμήθεια και εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο με ιδιαίτερη έμφαση στην εγκατάσταση των υποδομών στο δίκτυο πρατηρίων υγρών καυσίμων και ενεργειακών προϊόντων. Με τις αποφάσεις αυτές καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις για τη λήψη των οικονομικών κινήτρων, οι δικαιούχοι, η διάρκεια και οι διαδικασίες αίτησης, ένταξης, υλοποίησης και ολοκλήρωσης των δράσεων αυτών, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή τους. Φορέας χρηματοδότησης των δράσεων ορίζεται το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας.	Η εγκατάσταση φορτιστών στα πρατήρια καυσίμων είναι χρήσιμη και ενδιαφέρουσα προοπτική και η πρόταση θα εξεταστεί μελλοντικά σε πιθανά χρηματοδοτικά εργαλεία σε συνεργασία με το συναρμόδιο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
----	--	--

75	Στήριξη των πιλοτικών δοκιμών σε όλη τη χώρα λόγω της διαφορετικότητας και της ποικιλομορφίας. Η κάθε περιοχή έχει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κι ανάγκες, άρα απαιτούνται σχετικές μελέτες από έμπειρους ειδικούς στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Οι επιδοτήσεις είναι αναγκαίες, όμως πρέπει να δωθούν στους κατάλληλους φορείς/χρήστες την κατάλληλη χρονική στιγμή. Σχετικές μελέτες μπορούν να υποστηρίξουν την παρούσα προσπάθεια στοχεύοντας στη μείωση των ανισοτήτων και το διαμοιρασμό των θετικών επιπτώσεων από τη χρήση Η/Ο (ThomopoulosandHarrison, 2016: http://epubs.surrey.ac.uk/852999/).	Εκφράζεται προσωπική άποψη χωρίς να αφορά το νομοσχέδιο
----	---	---

Άρθρο 4- Δημιουργία δωρεάν θέσεων στάθμευσης για Η/Ο (9 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Αρκετά σχόλια αφορούν θέματα που έχουν ήδη προβλεφθεί στο παρόν νομοσχέδιο όπως η μη καταβολή αντιτίμου από τους δήμους στους παραχωρησιούχους για τις νέες συμβάσεις και η θέσπιση ειδικού σήματος. Η παρατήρηση για δωρεάν στάθμευση Η/Ο ιδιοκτησίας ΑΜΕΑ παρέλκει καθότι είχε ήδη ενσωματωθεί ως έννοια είδους στην έννοια γένους Η/Ο. Τα Η/Ο για ΑΜΕΑ προφανώς και δικαιούνται δωρεάν στάθμευση όπως όλα τα Η/Ο.

76	Η παρέμβαση μου έχει να κάνει με τη διαφωνία μου για το όριο στη ΛΤΠΦ, εντός ενός – κατά τ' άλλα – άρτιου νομοσχεδίου. Συγκεκριμένα ένας ιδιώτης με μεγάλη οικογένεια , θα πρέπει να κατευθυνθεί σε αυτοκίνητα μεγαλύτερου εκτοπίσματος και άρα υψηλότερης τιμής. Στην ελληνική αγορά σήμερα που μιλάμε, εάν αυτός ο ιδιώτης αποφασίσει να αγοράσει, θα πρέπει να στραφεί στο Mercedes EQC, στο AUDI e-tron και στο Jaguar I-PACE. Και τί κοινό έχουν τα παραπάνω αυτοκίνητα, δεν επιδοτούνται. Νομοτελειακά αυτός ο ιδιώτης για να καλύψει την ανάγκη του σε χώρους θα στραφεί στην αγορά νέου συμβατικού αυτοκινήτου. Απαιτείται η αλλαγή αυτού του ορίου στην ΛΤΠΦ, για να συμπεριλάβει και τα αυτοκίνητα αυτά.	Έχει ληφθεί υπόψη
----	--	-------------------

77	Οι θέσεις μονιμων κατοικων δεν πρεπει να ειναι για τα ηλεκτρικα εκτος εαν τα κατεχουν μονιμοι κατοικοι. Τα τελη εινει μοναχα 10 ευρω το χρονο σιγα το ποσο;. Για φαναστειται εδω στο κεντρο που μενω εγω, που θα ερχεται ο καθε ιατρικο επισκεπτης και πωλητης και ο καθε γιατρος με το εταιρικο του ηλεκτρικο αυτοκίνητο και θα εκτοπιση τα ΙΧ των μονιμων.	Έχει ληφθεί υπόψη
----	--	-------------------

78	Δεν μπορεί να θεωρηθεί ορθόν Δήμοι που παραχωρούν δωρεάν θέσεις	Η μη καταβολή
----	---	---------------

	στάθμευσης να επιφορτιστούν με την υποχρέωση καταβολής και αντιτίμου στον παραχωρησιούχο. Επ αυτού μπορεί να εξεταστεί εναλλακτικά η κάλυψη του εν λόγω αντιτίμου να γίνεται από πηγές του Πράσινου Ταμείου η από άλλες πηγές χρηματοδότησης παρόμοιας φύσεως	αντιτίμου έχει ληφθεί υπόψη αποκλειστικά για τις νέες συμβάσεις παραχώρησης και για 2 έτη.
--	--	--

79	Η θέσπιση ειδικού σήματος για τα ηλεκτρικά οχήματα αποτελεί βασική προϋπόθεση για την υλοποίηση διαφόρων κινήτρων και μέτρων ενθάρρυνσης της ηλεκτροκίνησης, όπως η πρόβλεψη για τη δωρεάν στάθμευση. Το σήμα αυτό θα πρέπει να είναι ενιαίο, να ισχύει δηλαδή για κάθε είδους σχετικό κίνητρο (όχι ειδικά μόνο για τη δωρεάν στάθμευση). Για το λόγο αυτό προτείνεται το ειδικό σήμα να συνδέεται με την άδεια κυκλοφορίας του αυτοκινήτου και να χορηγείται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών με γενική ισχύ / αναγνώριση για μέτρα τοπικού ή εθνικού χαρακτήρα που μπορούν να θεσπίζονται και μελλοντικά σε εθνικό ή τοπικό επίπεδο (π.χ. χαμηλότερες χρεώσεις διοδίων, ελεύθερη κυκλοφορία σε ειδικές ζώνες χαμηλών ρύπων κ.ο.κ.). Ενδεχομένως και για ευχερέστερη αναγνώριση θα μπορούσε αντί για σήμα να προβλεφθεί ειδικό χρώμα των πινακίδων του οχήματος, όπως ισχύει ήδη σε άλλες χώρες της ΕΕ.	Έχει ληφθεί υπόψη
----	--	-------------------

80	Άρθρο 4 -Δημιουργία δωρεάν θέσεων στάθμευσης για Η/Ο 1. Από 1.1.2021 και για διάστημα δύο (2) ετών, εντός των διοικητικών ορίων των ΟΤΑ Α' βαθμού όπου υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης και θέσεις στάθμευσης για τους κατοίκους, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών θέσεων στάθμευσης για οχήματα ατόμων με αναπηρία, τα Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO ₂ /χλμ. απαλλάσσονται από την καταβολή τέλους στάθμευσης. 2.[...]	Έχει ληφθεί υπόψη και ισχύει
----	---	------------------------------

81	Ο ΣΕΣ προτείνει η παράγραφος 1 όπως αντικατασταθεί: 1. Από 1.1.2021 και για διάστημα δύο (2) ετών, εντός των διοικητικών ορίων των ΟΤΑ Α' βαθμού όπου υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης με πληρωμή, τα Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO ₂ /χλμ. απαλλάσσονται από την καταβολή τέλους στάθμευσης. Οι περιορισμοί ως προς την διάρκεια της στάθμευσης συνεχίζουν να ισχύουν και για Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO ₂ /χλμ. (Έχει αφαιρεθεί η φράση «θέσεις στάθμευσης για κατοίκους». Βασικές	Έχει ληφθεί μερικώς υπόψη ως προς τη χρονική διάρκεια στάθμευσης και ισχύει
----	---	---

	αρχές σχεδιασμού και εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης αποτελεί η δικαιότερη κατανομή των θέσεων στάθμευσης, η διαφύλαξη των θέσεων στάθμευσης των κατοίκων και ο περιορισμός της χρονικής διάρκειας στάθμευσης, ώστε μία θέση να εξυπηρετεί περισσότερες σταθμεύσεις. Παρότι το ποσοστό των ηλεκτρικών οχημάτων στη Ελλάδα είναι πολύ χαμηλό, θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι το νέο νομοσχέδιο δεν έρχεται σε αντίθεση με τις βασικές αρχές και φιλοσοφία διαχείρισης της στάθμευσης. Πόσο μάλλον όταν στην διαχείριση της στάθμευσης πλέον (αλλά και στο πλαίσιο εκπόνησης «Σχέδιου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)», οι θέσεις στάθμευσης επαναφόρτισης Η/Ο θα αποτελέσουν ίσως την κρισιμότερη παράμετρο σχεδιασμού στην επιτυχία της «ορθής» διαχείρισης της στάθμευσης.) Η παράγραφος 3 όπως αντικατασταθεί: 3. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος, τα Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γραμ. CO₂/χλμ εφοδιάζονται με ειδικό σήμα από το Υπουργείο Εσωτερικών, το οποίο τοποθετείται επί του οχήματος, και ισχύει για τις θέσεις στάθμευσης επί πληρωμή εντός της ελληνικής επικρατείας. Επίσης εφοδιάζονται από το Υπουργείο Εσωτερικών με ειδική κάρτα (τύπου ωρολόγιος δίσκος) την οποία τοποθετούν οι οδηγοί σε εμφανές σημείο πλησίον του ειδικού σήματος, προσδιορίζοντας με αυτόν τον τρόπο την ώρα έναρξης στάθμευσης. (Έχει αφαιρεθεί η φράση «θέσεις στάθμευσης για κατοίκους». Η ειδική κάρτα τύπου ωρολόγιος δίσκος, είναι αναγκαία στην επιτήρηση της μέγιστης διάρκειας στάθμευσης).	
--	--	--

82	Οι Δήμοι θα μπορούν να παρέχουν κίνητρα για την απόκτηση και τη χρήση αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων όπως είναι οι θέσεις δωρεάν στάθμευσης και η πρόσβαση σε περιοχές όπου απαγορεύεται η πρόσβαση οχημάτων με θερμικό κινητήρα (ιστορικά κέντρα πόλεων, περιοχές με έλεγχο πρόσβασης λόγω αέριων ρύπων κτλ). Για τον εύκολο προσδιορισμό των ηλεκτρικών αυτοκινήτων προτείνεται η καθιέρωση ειδικής σήμανσης στην πινακίδα του οχήματος. https://www.autoexpress.co.uk/news/104561/electric-cars-get-green-number-plates	Έχει ληφθεί υπόψη και ισχύει η δωρεάν στάθμευση στα διοικητικά όρια των δήμων
----	--	---

83	Προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 1 ως εξής: 1. Από 1.1.2021 και για διάστημα δύο (2) ετών, εντός των διοικητικών ορίων των ΟΤΑ Α' βαθμού όπου υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης	Έχει ληφθεί υπόψη
----	---	-------------------

	στάθμευσης και θέσεις στάθμευσης για τους κατοίκους, τα αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα και υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης χαμηλών εκπομπών έως 50gr. CO ₂ /χλμ. στην ελληνική επικράτεια, απαλλάσσονται από την καταβολή τέλους στάθμευσης.	
--	--	--

84	Όσον αφορά στα στοιχεία που συλλέγονται και καταγράφονται θα μπορούσαν να προστεθούν στοιχεία που αφορούν το 'μέγιστο χρόνο στάθμευσης' σε κάθε σημείο φόρτισης (Άρθρο 15). Οι φορτιστές μέχρι 22kW μπορεί να κάνουν πολλές ώρες για να φορτίσουν πλήρως ένα Η/Ο, και πρέπει να περιοριστεί ο επιτρεπόμενος χρόνος στάθμευσης κάθε οχήματος, ο οποίος μπορεί να διαφέρει ανά σημείο φόρτισης. Το σημείο επαναφόρτισης μπορεί να είναι κατειλημμένο από μη Η/Ο. Σε αυτή τη περίπτωση δε θα είναι δυνατή η παρακολούθηση για το αν η θέση είναι κατειλημμένη ακόμα και αν φαίνεται 'διαθέσιμη' επειδή ο φορτιστής είναι διαθέσιμος. Αυτό μπορεί να είναι παραπλανητικό για τους οδηγούς που ψάχνουν χώρο στάθμευσης. Θα μπορούσε να γίνει υποχρεωτικό στα σημεία φόρτισης να δίνονται και στοιχεία (Άρθρο 17) για τη διαθεσιμότητα του χώρου στάθμευσης μέσω αισθητήρων (π.χ. στο έδαφος ανα θέση ή μέσω LED φωτών). Τα δεδομένα αυτά θα ήταν χρήσιμα και για το Γ. I.Λέλης – SmartTransport, AtkinsGlobal Δρ Ν.Θωμόπουλος – SeniorLecturer, UniversityofSurrey Α.Στεργιάδης – Δικηγορική Εταιρεία Βασιλογεώργης & Συνεργάτες	Η πρόταση κρίνεται χρήσιμη και θα ληφθεί υπόψιν κατά την κατάρτιση των Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων
----	---	---

Άρθρο 5- Κίνητρα αδειοδότησης μονάδων παραγωγής Η/Ο και αγαθών ή ειδών Η/Ο

(3 σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια άπτονται της επέκτασης των αναπτυξιακών μέτρων σε όλη την επικράτεια και όχι μόνο στις λιγνιτικές περιοχές. Η δικαιολογητική βάση των πρόσθετων αναπτυξιακών μέτρων στις συγκεκριμένες περιφέρειες είναι η ανάγκη ενίσχυσης των συγκεκριμένων τοπικών κοινωνιών και οικονομιών που πλήττονται από την απολιγνιτοποίηση και οι επιλογές που γίνονται είναι αποτέλεσμα στάθμισης των αναγκών και των δυνατοτήτων.

85	Γιατί το άρθρο αυτό προβλέπει μόνο για 2 περιφέρειες της χώρας; Εμείς που θέλουμε να κάνουμε παραγωγή στην Αχαΐα γιατί δεν μας βοηθάει αυτό;	Σε πρώτη φάση τα κίνητρα θα ενισχύσουν τις περιοχές της απολιγνιτοποίησης. Σε
----	--	---

		μελλοντικό χρόνο η πρόταση θα αξιοποιηθεί
--	--	---

86	Η εταιρία μας MC-CHARGERS έχει ξεκινήσει την ανάπτυξη και παραγωγή φορτιστών Ηλεκτρικών Οχημάτων εδώ και ένα χρόνο στη περιοχή Θέρμη Θεσσαλονίκης. Η εξαίρεση της περιοχής της Κεντρικής Μακεδονίας από τα κίνητρα δημιουργεί έναν εσωτερικό αθέμιτο ανταγωνισμό. Η λύση της μεταφοράς της έδρας της εταιρίας σε περιοχές που ισχύουν τα κίνητρα δεν είναι δυνατή διότι η "καρδιά" της εταιρίας είναι οι άνθρωποί της και ιδιαιτέρως αυτοί του τμήματος Έρευνας και Ανάπτυξης (R&D). Πρότασή μας είναι να υπάρξει μία εξαίρεση και επιχειρήσεις που ΗΔΗ δραστηριοποιούνται στο χώρο της παραγωγής φορτιστών και μπορούν να αποδείξουν ότι υπάρχει και Σχεδιασμός και Ανάπτυξη και Παραγωγή (και όχι μόνο συναρμολόγηση) να απολαμβάνουν και αυτοί τα κίνητρα που περιγράφονται για τις συγκεκριμένες δύο περιφέρειες.	Σε πρώτη φάση τα κίνητρα θα ενισχύσουν τις περιοχές της απολιγνιτοποίησης. Σε μελλοντικό χρόνο η πρόταση θα αξιοποιηθεί
----	--	---

87	Η υποχρέωση των αρχών που είναι αρμόδιες για την έκδοση ή τροποποίηση άδειας εγκατάστασης ή λειτουργίας μονάδας παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα θα πρέπει να ισχύει αμέσως και κατά προτεραιότητα για όλη την ελληνική επικράτεια, χωρίς εξαιρέσεις. Συνεπώς προτείνουμε το άρθρο 5 να διαμορφωθεί όπως παρακάτω: «Η εκάστοτε αδειοδοτούσα αρχή υποχρεούται να προβαίνει αμέσως και κατά προτεραιότητα, χωρίς καμία καθυστέρηση στις απαραίτητες ενέργειες για την έκδοση ή τροποποίηση άδειας εγκατάστασης ή λειτουργίας μονάδας παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα».	Ελήφθη υπόψη και θα εξεταστεί σε επόμενη νομοθέτηση
----	--	---

Άρθρο 6- Μειωμένοι φορολογικοί συντελεστές στις επιχειρήσεις παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα
(3 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια αφορούν προτάσεις για επέκταση των φορολογικών μέτρων στα θερμικά ηλιακά συστήματα και στα πρατήρια.

88	Πρέπει να προβλεφθεί ένα όριο συντελεστή προστιθέμενης αξίας που θα χαρακτηριστεί κάποιος παραγωγός για να μην εμφανιστούν φαινόμενα κινέζικων προϊόντων που τους βάζουν τις μπαταρίες και ένα ράδιο και τα εμφανίζουν για Ελληνικά. Μόνο έτσι θα προστατεύσετε την πραγματική εγχώρια παραγωγή	Δεν είναι κατανοητό το σχόλιο
----	---	-------------------------------

89	Η Ελληνική βιομηχανία θερμικών ηλιακών συστημάτων είναι ισχυρή και εξάγει περισσότερο απο το 50% της παραγωγής. Το κίνητρο του μειωμένου φόρου και για τις επιχειρήσεις του κλάδου των θερμικών ηλιακών είναι δίκαιο και θα είχε πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα στις επενδύσεις για τη παραγωγή. Η ενσωμάτωση του στο παρόν νομοσχέδιο δικαιολογείται από το γεγονός ότι επιτυγχάνεται το ίδιο αποτέλεσμα που θα μπορούσε να έχει ένα η αγορά ενός νέου ηλεκτρικού αυτοκινήτου αντί ενός συμβατικού. Το κίνητρο των μειωμένων φορολογικών συντελεστών για το κλάδο των θερμικών ηλιακών να ισχύσει για τη πενταετία 2021-2025.	Καταγράφηκε αλλά δεν αφορά το παρόν νομοσχέδιο
----	--	--

90	Προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 2 ως εξής: 2. Στο τέλος του άρθρου 58 του ν. 4172/2013 προστίθεται παρ. 6, ως εξής: Ειδικά τα κέρδη από επιχειρηματική δραστηριότητα που αποκτούν τα νομικά πρόσωπα και οι νομικές οντότητες παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων και των εσόδων από τη φόρτιση Η/Ο ή υβριδικών Η/Ο εξωτερικής φόρτισης χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ, φορολογούνται με τον συντελεστή της παρ. 1 μειωμένο κατά πέντε (5) ποσοστιαίες μονάδες, εφόσον τα κέρδη αυτά αφορούν στην παραγωγή αυτή, αρχής γενομένης 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. Τα έσοδα που αποκτώνται από πρατήρια ενεργειακών προϊόντων από φόρτιση Η/Ο ή υβριδικών Η/Ο εξωτερικής φόρτισης χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ φοροαπαλλάσσονται πλήρως για πέντε (5) έτη από την έναρξη της συγκεκριμένης δραστηριότητας.	Καταγράφηκε στην παρούσα φάση, θα εξεταστεί μελλοντικά
----	---	--

Άρθρο 7-Απόσβεση κόστους επένδυσης (0 Σχόλια):**Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:****Άρθρο 8-Κίνητρα για την παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα (7 Σχόλια):****Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:**

Τα σχόλια έχουν ως αντικείμενο την επέκταση εφαρμογής των κινήτρων σε ερευνητικά κέντρα και τεχνολογικά πάρκα, σε παροχή κινήτρων για εργαζομένους που θα μετακινηθούν, κ.α., και θα εξεταστούν σε μεταγενέστερο στάδιο ή στο πλαίσιο των προβλεπόμενων κανονιστικών αποφάσεων. Επί του παρόντος, προτεραιότητα είναι τα (συγκεκριμένα μόνο) κίνητρα να χορηγηθούν αποκλειστικά και μόνο στις λιγνιτικές περιοχές και όχι σε όλη την ελληνική επικράτεια. Επίσης η μετατροπή συμβατικού οχήματος σε ηλεκτρικό μπορεί να εξεταστεί σε μεταγενέστερο στάδιο, σε συνεργασία με το αρμόδιο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν της εφαρμογής του παρόντος και της αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των ρυθμίσεών του.

91	Θεωρώ πως εάν στην επιδότηση της αγοράς ηλεκτρικών οχημάτων συμπεριληφθούν οι ηλεκτρικές εξωλέμβιες μηχανές θαλασσίων σκαφών, θα ανοίξει μια νέα αναπτυξιακή προοπτική για τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ναυτιλίας. Θα αυξηθούν οι αγορές θαλάσσιων σκαφών και ως εκ τούτου θα οφεληθεί ένας ολόκληρος κλάδος που κατασκευάζει και παρέχει σκάφη, αξεσουάρ σκαφών και παρελκόμενα, αξεσουάρ θαλάσσης, είδη αλιείας, μηχανολογικό και ηλεκτρονικό εξοπλισμό. Εύκολα αντιλαμβάνεται κανείς τα οφέλη που προκύπτουν σε μια χώρα που περιβάλλεται απο θάλασσα όπως είναι η Ελλάδα.	Καταγράφηκε. Θα ληφθεί υπόψη σε επόμενη νομοθέτηση
92	Τα κίνητρα όσον αφορά της επενδύσεις από ελληνικές και ξένες επιχειρήσεις, ιδιώτες κο στην παραγωγή κάποιου εξαρτήματος, η οχήματος,ποδηλάτου,σκουτερ καλ θα πρέπει να περιλαμβάνονται σε ενα ενιαίο πλαίσιο κινήτρων σε συνεργεία με άλλους φορείς πχ.: Γενική Γραμματεία Έρευνας & Ανάπτυξης, Υπουργείο Ανάπτυξης,Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων ΑΕΙ...με επιπλέον Bonus για όποια βιομηχανία/βιοτεχνία προσλάβει επιστημονικό προσωπικό,εξειδικευμένους τεχνίτες,επαγγελματίες,στελέχη απο το εξωτερικό με ελληνική υπηκοότητα κτλ. Διασύνδεση των εταιρειών-Βιομηχανιών με τα Τεχνολογικά Πάρκα όπου αυτά υπάρχουν για συνέργειες σε Έρευνα & Ανάπτυξη απο κοινού με επιπλέον οικονομικά κίνητρα σε όλους...	Η πρόταση είναι ενδιαφέρουσα και θα ληφθεί υπόψιν κατά την εφαρμογή των κινήτρων.

	Επίσης ίδρυση γραφείου εγκρίσεων τύπου στο Υπουργείο Μεταφορών όπως υπήρχε παλαιότερα που υπήρχαν βιομηχανίες αυτοκινήτων. Συμπλήρωση απαραίτητων υποδομών στις προεπιλεγμένες περιοχές που θα εγκατασταθούν οι επιχειρήσεις για ευκολότερη προσέλευση και μετακίνηση των παραγόμενων προϊόντων...και κίνητρα των εργαζομένων που θα θελήσουν να μετακινηθούν στις περιοχές όπου θα μετακομίσουν για να εργάζονται πέρα από το τι θα τους παρέχουν οι ίδιες επιχειρήσεις...	
--	--	--

93	Τα κίνητρα για την παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα θα πρέπει να είναι ισάξια για όλη την ελληνική επικράτεια, χωρίς εξαιρέσεις. Συνεπώς το άρθρο 8 θα πρέπει να διαμορφωθεί όπως παρακάτω: «Άρθρο 08 – Κίνητρα για την παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα Μετά το άρθρο 71Ε του ν. 4172/2013 (Α' 167) προστίθεται νέο άρθρο 71ΣΤ, ως εξής: «Άρθρο 71ΣΤ Κίνητρα για την παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχεταυτούςικών με τα ηλεκτρικά οχήματα 1. Η παρ. 1 του άρθρου 71Δ εφαρμόζεται για όλους τους εργαζόμενους, ανεξαρτήτως ηλικίας, που απασχολούνται σε μονάδες παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα έως την έναρξη της παραγωγικής τους λειτουργίας, όπως πιστοποιείται με την έκδοση της άδειας λειτουργίας της μονάδας από την αρμόδια αρχή. 2. Οι διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 58, της παρ. 7 του άρθρου 29, των παρ. 1Α και 11 του άρθρου 24 και της παρ. 1 του παρόντος ισχύουν για κάθε επιχείρηση που ασχολείται με την παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα 3. Οι ενισχύσεις που προκύπτουν κατ' εφαρμογή των προβλεπόμενων στο πλαίσιο του παρόντος κινήτρων, χορηγούνται με βάση τον Κανονισμό (ΕΕ) υπ' αρ. 651 της Επιτροπής της 17ης Ιουνίου 2014 (L 187) για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Γενικός Απαλλακτικός Κανονισμός – Γ.Α.Κ.) και σύμφωνα με τα όρια αυτού. 4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, των κατά περίπτωση συναρμόδιων Υπουργών και του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων καθορίζονται το επιμέρους άρθρο ή περισσότερα άρθρα του Γενικού Απαλλακτικού	Σε πρώτη φάση τα κίνητρα θα ενισχύσουν τις περιοχές της απολιγνιτοποίησης. Σε μελλοντικό χρόνο η πρόταση θα αξιοποιηθεί
----	--	---

	Κανονισμού –Γ.Α.Κ., δυνάμει του οποίου χορηγούνται τα εν λόγω κίνητρα οι όροι, η διάρκεια, οι προϋποθέσεις χορήγησης των κινήτρων, οι απαιτούμενες διαδικασίες αίτησης, αξιολόγησης, υπαγωγής και ελέγχου, η προς τούτο αρμόδια Υπηρεσία, οι υποχρεώσεις των δικαιούχων, η διαδικασία και οι προϋποθέσεις ανάκτησης των ενισχύσεων σε περίπτωση εκ των υστέρων διαπίστωσης μη πλήρωσης των σχετικών προϋποθέσεων, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή των κινήτρων 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 71Α του παρόντος Κώδικα, όπως το τελευταίο αυτό άρθρο τροποποιείται με την παρ. 1 του παρόντος."	
--	---	--

94	Στο ν/σ δεν προβλέπεται δυνατότητα μετατροπής παλαιών οχημάτων σε ηλεκτροκίνητα, όπως υπάρχει και προβλέπεται με νομικό πλαίσιο σε άλλες χώρες της ΕΕ. Η μετατροπή δεν αποτελεί αντικείμενο υψηλής τεχνολογίας, αλλά μπορεί να αποτελέσει μια ενδιαμέση λύση για όσους δεν μπορούν να αγοράσουν ηλεκτρικό όχημα, μιας κ αυτό παραμένει ακριβό, όποια τελικά κι αν είναι η επιδότηση ή τα κίνητρα από το κράτος. Επιπλέον θα μπορούσε να δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας αλλά και μικρές μονάδες ανακατασκευής οχημάτων. Είναι κρίμα που δεν διατυπώνεται καμία τέτοια πρόβλεψη και τελικά προωθούνται τα εισαγόμενα.	Καταγράφηκε. Θα ληφθεί υπόψη σε μελλοντικές νομοθετικές ρυθμίσεις.
----	---	--

95	1) Να δημιουργηθεί και στην Ελλάδα όπως απαιτεί η Ευρωπαϊκή Ένωση γραφείο πιστοποίησης οχημάτων, ώστε να μπορούν επιτέλους και οι Έλληνες κατασκευαστές οχημάτων να παίρνουν εθνική έγκριση τύπου. Υπάρχουν Ελληνικές επιχειρήσεις που αναπτύσσουν ελαφρά και όχι μόνο ηλεκτρικά οχήματα αλλά δεν μπορούν να πάρουν έγκριση τύπου εκτός αν τα μεταφέρουν στο εξωτερικό πράγμα ασύμφορο και γι' αυτούς και το Ελληνικό κράτος. 2) Να θεσμοθετηθούν οι διαδικασίες ώστε να μπορούν τα συμβατικά οχήματα που έχουν μετατραπεί σε ηλεκτρικά να μπορούν μετά απο απαραίτητους ελέγχους σε ΚΤΕΟ να αποκτήσουν νέα άδεια ως ηλεκτρικά και να κυκλοφορούν νόμιμα. Αυτό θα δημιουργήσει νέες δραστηριότητες σε ήδη υπάρχουσες επιχειρήσεις (συνεργεία και επισκευαστές) όπως και τη δημιουργία νέων εξειδικευμένων. Αυτή η δυνατότητα ενδιαφέρει και κατόχους κλασσικών ή και ιστορικών οχημάτων που έτσι αποκτούν μια δεύτερη ζωή χωρίς έλλειψη ανταλλακτικών κραδασμούς και εκπομπές ρύπων. Αλλιώς οι μετατροπές συμβατικών σε ηλεκτρικά θα συνεχίσουν μόνο στην Ελλάδα να γίνονται για σκοπούς μόνο εκπαιδευτικούς, ερευνητικούς και για ράλλυ σε κλειστές πίστεεκτροκίνηση, μέλος του Ελληνικού Ινστιτούτου Ηλεκτροκίνητων οχημάτων, διαχειριστής στη σελίδα "Ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα".	Δεν αφορά το ρυθμιστικό πεδίο του νομοσχεδίου. Οι προτάσεις θα εξεταστούν και θα τεθούν υπόψη του συναρμόδιου ΥΠΟΜΕ.
----	---	--

	https://www.facebook.com/groups/ElectricCarGreece/	
--	---	--

96	Ευχής έργον είναι η κυβέρνηση να μπορέσει, είτε σε διακρατικό επίπεδο είτε με ουσιαστικές παραχωρήσεις, να καταφέρει να προσελκύσει το ενδιαφέρον εταιρειών παραγωγής αυτοκινήτων. Τα επόμενα πέντε έτη ανοίγεται ένα μεγάλο παράθυρο, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, για την ανάπτυξη της αγοράς των EV. Πέραν, δε, των γνωστών εταιρειών της αγοράς, μεγάλη θα είναι η ανάπτυξη κινεζικών εταιρειών, που έχουν την τεχνογνωσία, διαθέτουν έτοιμες προτάσεις που πληρούν τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές και γνωρίζουν πώς να αποφύγουν τα λάθη του παρελθόντος. Αυτές θα έχουν πολλά πλεονεκτήματα να δημιουργήσουν γραμμές παραγωγής σε κάποια χώρα της ΕΕ. Πόσο μάλλον, εάν αυτή διαθέτει μεγάλους και εύκολα προσβάσιμους διαμετακομιστικούς κόμβους... Φυσικά, για μία τέτοια απόφαση χρειάζεται ειδική συμφωνία, σταθερότητα στο φορολογικό καθεστώς και ελαφρύνσεις σε επιμέρους τομείς. Ας παραδειγματιστούμε από τη γειτονική αγορά της Τουρκίας, όπου ο Πρόεδρος Ρεσέπ Ταγίπ Ερντογάν σύνηψε συμφωνία για τη δημιουργία γραμμής παραγωγής της Volkswagen συμφωνώντας, μεταξύ άλλων, το Τουρκικό Δημόσιο να προμηθεύεται μοντέλα της εταιρείας, κατασκευασμένα στη χώρα. Η επιστροφή στη βιομηχανοποίηση θα πρέπει να γίνει με τον έναν ή τον άλλον τρόπο, εάν θέλουμε να υπάρξει βιώσιμο οικονομικό μοντέλο στη χώρα μας.	Καταγράφηκε.
----	---	--------------

97	Θα πρέπει να προβλεφθεί η μετατροπή υπάρχοντων οχημάτων σε ηλεκτρικά και υβριδικά. Η αγορά αυτή είναι πολύ μεγάλη στο εξωτερικό ειδικά για vintage/κλασσικά οχήματα που απόκτουν και καθημερινή χρηστική αξία με μία μετατροπή σε ηλεκτρικά. Ακόμη θα πρέπει να προβλεφθεί και η μετατροπή οχημάτων σε υβριδικά ή αλλιώς "ήπια ηλεκτρικά". Αυτό είναι απαραίτητο να γίνει για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης ακριβώς όπως γίνεται και με τη μετατροπή οχημάτων βενζίνης σε υγραέριο ή φυσικό αέριο. Εξ'άλλου το κόστος για να προβλεφθεί αυτό είναι μηδενικό και τα έσοδα του κράτους από τις μετατροπές θα είναι μεγάλα. Να δημιουργηθεί και στην Ελλάδα όπως απαιτεί η Ευρωπαϊκή Ένωση γραφείο πιστοποίησης οχημάτων, ώστε να μπορούν επιτέλους και οι Έλληνες κατασκευαστές οχημάτων να παίρνουν εθνική έγκριση τύπου. Υπάρχουν Ελληνικές επιχειρήσεις που αναπτύσσουν ελαφρά και όχι μόνο ηλεκτρικά οχήματα αλλά δεν μπορούν να πάρουν έγκριση τύπου εκτός αν τα μεταφέρουν στο εξωτερικό πράγμα ασύμφορο και γι' αυτούς και το Ελληνικό κράτος.	Οι προτάσεις θα εξεταστούν και θα τεθούν υπόψη του συναρμόδιου ΥΠΟΜΕ για ρύθμιση.
----	---	---

Άρθρο 9- Απαλλαγές από το εισόδημα για δαπάνες ή παραχώρηση οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ.

(5 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια επικεντρώνονται προτάσεις για φορολογικές απαλλαγές (π.χ. για αυτοκίνητα με ΛΤΠΦ άνω των 40.000 ευρώ και απαλλαγές από παροχή σε είδος) οι οποίες έχουν ήδη συμπεριληφθεί στο νομοσχέδιο.

98	Καλησπέρα, Η παρέμβαση μου έχει να κάνει με τη διαφωνία μου για το ταβάνι στη ΛΤΠΦ, εντός ενός – κατά τ’ άλλα – άρτιου νομοσχεδίου. Συγκεκριμένα θεωρώ ότι η ηλεκτροκίνηση έχει ως σημαντικότερο στόχο την περιβαλλοντική προστασία. Έτσι ένα ακριβό ηλεκτροκίνητο είναι σίγουρα πιο επιθυμητό από ένα ακριβό πετρελαιοκίνητο ή βενζινοκίνητο. Ειδικά σε αυτά τα αυτοκίνητα, υψηλού κυβισμού, όπως αυτά. Οπότε δεν καταλαβαίνω τη σκοπιά του να μην δίνουμε κίνητρο σε κάποιον να αγοράσει ένα ακριβό ηλεκτροκίνητο σε σχέση με ένα ρυπογόνο όχημα. Εκτός αυτού όμως, το σημαντικότερο της παρέμβασής μου είναι ότι στην ουσία δεν υπάρχει κόστος για αυτό το κίνητρο. Εξηγούμαι. Ένα ηλεκτρικό Mercedes EQC κάνει 80.000 περίπου. Αντίστοιχα το ίδιο μοντέλο σε βενζινοκίνητο κάνει 65.000 (Mercedes GLC). Ένα ηλεκτρικό AUDI e-tron κάνει 80.000 περίπου. Αντίστοιχα το ίδιο μοντέλο σε βενζινοκίνητο κάνει 65.000 (AUDI Q5). Άρα για να αγοράσει κάποιος την ηλεκτροκίνητη έκδοση θα πληρώσει 15.000 περίπου επιπλέον. Σε αυτά τα 15.000 θα έχει καταβάλει στο κράτος 3.000 σε ΦΠΑ. Οπότε το κράτος επιδοτώντας ένα τέτοιο αυτοκίνητο, στην ουσία του επιστρέφει το ΦΠΑ της διαφοράς, άρα του δίνει κίνητρο. Θα μπορούσε ίσως η επιδότηση να είναι μικρότερη των 5.500, έστω 3.000 ευρώ. Τα ίδια ισχύουν και για την παροχή σε είδος. Δεν υπάρχει καμία λογική να μην δίνεται κίνητρο σε μεγαλοστελέχη να επιλέξουν ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Δεν είναι λιγότερο ρυπογόνο ένα μεγάλο και ακριβό αυτοκίνητο από ένα μικρό και φθηνό. Τέλος, καλό είναι να αναφερθεί ότι το συγκεκριμένο όριο αποκλείει στην ουσία τρία αυτοκίνητα. Το Mercedes EQC, το AUDI e-tron και το JAGUAR I-PACE. Και τα τρία συγκεκριμένα μοντέλα έχουν πουλήσει λιγότερα από 20 μοντέλα στη χώρα. Και μάλλον εκεί θα μείνουν, αν δεν αλλάξει αυτός ο άδικος περιορισμός.	Έχει ληφθεί υπόψη
99	Όλα τα άρθρα του Νομοσχεδίου αναφορικά με τα αμιγώς ηλεκτρικά αυτοκίνητα και τα υβριδικά με εκπομπές έως 50 γρ CO₂ , πρέπει ρητά να επιτρέπονται και για τα ίδια τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, όχι μόνο τα καινούρια.	Έχει ληφθεί υπόψη και τα κίνητρα είναι οριζόντια

100	Στην παράγραφο ιγ θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο αύξησης του ορίου της ΑΤΠΦ από τα 40.000 ευρώ στα 100.000 ευρώ, με ανώτατο όριο ως προς την επιδότηση. Με την αγορά μεγαλύτερων και πιο ακριβών ηλεκτρικών οχημάτων, το κράτος θα κερδίζει περισσότερα από φόρους και κατανάλωση ρεύματος, ενώ, ταυτόχρονα, και στους δρόμους θα συναντάμε καλύτερα και περισσότερο ασφαλή αυτοκίνητα.	Εξετάστηκε και δεν γίνεται αποδεκτό κατά τη στάθμιση των σκοπών του νομοσχεδίου.
-----	---	--

101	Παράγραφος 2) Προτείνουμε να προβλεφθεί πλήρης απαλλαγή του φόρου παροχής σε είδος κατά την χρήση BEV ή PHEV 50gr CO ₂ ως εταιρικό αυτοκίνητο ανεξάρτητα της ΑΤΠΦ (κατάργηση ορίου 40.000 Ευρώ στην ΑΤΠΦ.)	Εξετάστηκε και δεν γίνεται αποδεκτό κατά τη στάθμιση των σκοπών του νομοσχεδίου.
-----	--	--

102	Σημείο: 3. Στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4172/2013 προστίθεται νέα περίπτωση ιστ' ως εξής: «ιστ) Το άνευ χρηματικού ανταλλάγματος κόστος φόρτισης επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. στις εγκαταστάσεις του εργοδότη, άνευ χρηματικού ανταλλάγματος.». Σχόλιο: Για την υλοποίηση του μέτρου απαιτείται τοποθέτηση ξεχωριστού μετρητή από τον ΔΕΔΔΗΕ για την καταγραφή του κόστους φόρτισης Η/Ο. Γενικότερο σχόλιο: Το σύνολο των νέων μετρητών του ΔΕΔΔΗΕ που αφορούν σημεία φόρτισης Η/Ο πρέπει να ενταχθούν στο σύστημα τηλεμέτρησης λόγω απαιτήσεων απομακρυσμένης εποπτείας και διαχείρισης ισχύος (Άρθρο 13).	Καταγράφηκε.
-----	--	--------------

Άρθρο 10- Προσαυξημένη έκπτωση για συγκεκριμένες δαπάνες οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων που αφορούν στους εργαζόμενους, τις επιχειρήσεις και την προστασία του περιβάλλοντος (9 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Η πρόταση να συμπεριληφθούν τα ηλεκτρικά μηχανάκια διανομής είναι σωστή και θα ληφθεί υπόψη. Προτάσεις για παροχή υπερβολικών φορολογικών κινήτρων δεν γίνονται αποδεκτές για δημοσιονομικούς λόγους και κατόπιν οικονομικής στάθμισης κόστους-οφέλους. Ρυθμίσεις για παροχή κινήτρων σε εκκλησιαστικά ιδρύματα θα εξεταστούν σε επόμενη φάση.

103	Μήπως το άρθρο θα έπρεπε να προβλέπει εκτός από τα κατηγορίας N1 οχήματα και της κατηγορίας L που αφορά τα θορυβώδη και ρυπογόνα μηχανάκια διανομών;	Έχει ληφθεί υπόψη και θα ενσωματωθεί στο τελικό σχέδιο νόμου
-----	--	--

104	Στο 1. Η περ. β' του άρθρου 22B του ν. 4172/2013 (Α' 167), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «β) Για τη δαπάνη μίσθωσης εταιρικού επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ρύπων, με μέγιστη Λιανική Τιμή Προ Φόρων (ΛΤΠΦ) έως τις σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ, χορηγείται στην επιχείρηση δυνατότητα έκπτωσης του μισθώματος από τα ακαθάριστα έσοδά της, κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της, προσαυξημένης κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) και για το υπερβάλλον ποσό κατά ποσοστό εικοσιπέντε τοις εκατό (25%). Τα αντίστοιχα ποσοστά για αυτοκίνητα χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ/ ρύπων είναι τριάντα τοις εκατό (30%) και για το υπερβάλλον ποσό δεκαπέντε τοις εκατό (15%).» Να προστεθεί και το Ειδικά για επιχειρήσεις που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα στην Ελλάδα σε νησιωτικούς δήμους, για τη δαπάνη μίσθωσης εταιρικού επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ρύπων, με μέγιστη Λιανική Τιμή Προ Φόρων (Λ.Τ.Π.Φ.) έως τις σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ, χορηγείται στην επιχείρηση δυνατότητα έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδά της, προσαυξημένη κατά ποσοστό εβδομήντα πέντε τοις εκατό (75%) και για το υπερβάλλον ποσό ποσοστό τριανταπέντε τοις εκατό (35%). Τα αντίστοιχα ποσοστά για αυτοκίνητα χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. είναι τριάντα τριανταπέντε (35%) και είκοσι (20%) τοις εκατό.». Όπως προτείνετε στο άρθρο 11 Ειδικά για επιχειρήσεις που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα στην Ελλάδα σε νησιωτικούς δήμους, για τη δαπάνη μίσθωσης εταιρικού επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ρύπων, με μέγιστη Λιανική Τιμή Προ Φόρων (Λ.Τ.Π.Φ.) έως τις σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ, χορηγείται στην επιχείρηση δυνατότητα έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδά της, προσαυξημένη κατά ποσοστό εβδομήντα πέντε τοις εκατό (75%) και για το υπερβάλλον ποσό ποσοστό τριανταπέντε τοις εκατό (35%). Τα αντίστοιχα ποσοστά για αυτοκίνητα χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. είναι τριάντα τριανταπέντε (35%) και είκοσι (20%) τοις εκατό.». Όπως προτείνετε στο άρθρο 11	Εξετάστηκε και δεν γίνεται αποδεκτό στην παρούσα φάση, θα εξεταστεί σε μελλοντικές νομοθετικές ρυθμίσεις
-----	---	--

105	Οι υποκατηγορίες ηλεκτρικών επιβατικών και επαγγελματικών μικροαυτοκινήτων πόλης κατηγοριών L6 & L7 από ποιά σημεία του άρθρου 10 καλύπτονται?	Λαμβάνεται υπόψη και τα οχήματα L θα καλύπτονται
-----	--	--

	Δεν είναι σαφές	
--	-----------------	--

106	Εκτιμούμε ότι πρόθεση του ΥΠ.ΕΝ είναι να μην δημιουργεί στρεβλώσεις. Στην παράγραφο 4 αναφέρονται κίνητρα μόνο για τα N1 επαγγελματικά αυτοκίνητα. Πιστεύουμε ότι πρέπει να συμπεριληφθούν και τα L2e-U, L5e-B, L6e-BU και L7e-CU επαγγελματικά οχήματα που αντίστοιχα πραγματοποιούν μεταφορικό έργο. Ακολουθούν σχετικοί σύνδεσμοι με εικόνες τέτοιων οχημάτων https://daytona-electric.gr/model/van-box/ https://daytona-electric.gr/model/chok-h/	Θα εξεταστεί και θα ληφθεί υπόψη η πρόταση
-----	---	--

107	Δεν μπορώ να ερμηνεύσω με οικονομικούς ή περιβαλλοντικούς όρους την επιπλέον επιδότηση ΙΧ οχημάτων τα οποία θα εξυπηρετούν επιχειρήσεις με υποκατάστημα ή εγκατάσταση σε νησί. Τα νησιά δεν υποφέρουν από ατμοσφαιρική ρύπανση, μπουτιλιάρισμα στο κέντρο και οι οδηγοί δεν διανύουν καθημερινά πολλά χιλιόμετρα.. Επίσης δεν είναι εύκολο να ελεγχθεί η ορθή χρήση του οχήματος, αν δηλαδή η χρήση θα γίνει όντως σε νησί. Τα νησιά στην συντριπτική τους πλειοψηφία παράγουν ρεύμα από καύση ορυκτών καυσίμων καθώς δεν είναι διασυνδεδεμένα με τον εθνικό κορμό διανομής και παραγωγής ρεύματος. Θα έχουμε το οξύμωρο να καίμε μαζούτ για να παραχθεί το ρεύμα που θα φορτίσει την μπαταρία του ηλεκτρικού αυτοκινήτου! Πράσινη μετακίνηση σημαίνει ότι το ηλεκτρικό αυτοκίνητο φορτίζει με ρεύμα από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ΑΠΕ). Άλλες δυσκολίες είναι η συντήρηση ηλεκτρικών οχημάτων στα νησιά, οι κακοτράχαλοι δρόμοι για βαριά αυτοκίνητα λόγω μπαταρίας, οι περιορισμένες εναλλακτικές φόρτισης και η αλμύρα των νησιών που θα προκαλεί οξειδώσεις σε πανάκριβα οχήματα. Αν πρέπει να επιδοτηθούν κάποια αυτοκίνητα, μια ιδέα είναι να επιδοτούνται τα αυτοκίνητα που κάνουν πολλά χιλιόμετρα στα κέντρα των μεγάλων πόλεων. Δηλαδή μισθώσεις που προβλέπουν πάνω από 30.000 χιλιόμετρα τον χρόνο και που ο δηλωμένος οδηγός κατοικεί και κινείται σε περιοχή με αυξημένη ρύπανση.	Καταγράφηκε.
-----	--	--------------

108	Καλησπέρα σας! Συγχαρητήρια στους εμπνευστές και συντάκτες του συγκεκριμένου νομοσχεδίου! Δεδομένου του συνολικά ικανοποιητικού αριθμού οχημάτων τα οποία υπάγονται στα Εκκλησιαστικά Νομικά Πρόσωπα, θα ήταν καλό το συγκεκριμένο νομοσχέδιο να επεκταθεί και σ' αυτά. Για να ισχύσει αυτό θα πρέπει όπου γίνεται λόγος για επιχειρήσεις, φορείς, αρχές να αναφερθούν ΡΗΤΑ και τα Εκκλησιαστικά Νομικά Πρόσωπα της παρ. 4 του άρθ. 1 του Ν. 590/1977 (ΦΕΚ 146Α) με τις τροποποιήσεις του, όπως ΑΠΑΙΤΕΙ η παρ. 1(3) του άρθ. 68 του Ν. 4235/2014 (ΦΕΚ 32Α). Σε μία τέτοια περίπτωση, τα οφέλη για το περιβάλλον θα αυξηθούν "γεωμετρικά"! Αρχιμ. Θεωνάς Αθανασιάδης ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ, ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ ΙΕΡΑΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ ΦΛΩΡΙΝΗΣ, ΠΡΕΣΠΩΝ & ΕΟΡΔΑΙΑΣ	Θα εξεταστεί σε επόμενη νομοθετική πρωτοβουλία
-----	---	--

109	"εφόσον οι παραπάνω επιχειρήσεις εξασφαλίζουν την ηλεκτροδότηση των φορτιστών τους από πιστοποιημένη πράσινη ενέργεια, μέσω προμηθευτών, το ποσοστό προσαύξηση είναι εβδομήντα τοις εκατό(70%)	Λαμβάνεται υπόψη και θα ενσωματωθεί στο σχέδιο νόμου
-----	--	--

110	Εδώ θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο προσφοράς επιπλέον κινήτρων σε εταιρείες Courier, υπηρεσίες delivery, καθώς και όσα τουριστικά γραφεία/επιχειρήσεις διατηρούν μικρά τουριστικά λεωφορεία και να μεταφοράς προσώπων, τα οποία, κατά κύριο λόγο, μετακινούνται εντός των πόλεων.	Τα κίνητρα ισχύουν για τις συγκεκριμένες εταιρίες και τύπους οχημάτων. Σε μελλοντική ρύθμιση θα εξεταστούν επιπλέον κίνητρα ή/και τυχόν επαναξιολόγηση.
-----	---	---

111	Παράγραφος 4 Προτείνουμε να συμπεριληφθούν και οι κατηγορίες οχημάτων N2 / N3	Θα εξεταστεί σε επόμενη νομοθετική ρύθμιση
-----	--	--

Άρθρο 11- Φορολογικές αποσβέσεις στα μέσα μεταφοράς μηδενικών ή χαμηλών ρύπων

(6 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Ορισμένα σχόλια όπως αυτά που αιτούνται η δαπάνη απόσβεσης να ισχύει και για μεταχειρισμένο Η/Ο έχουν ήδη προβλεφθεί στο παρόν άρθρο. Προτάσεις όπως οι αποσβέσεις να ισχύουν μόνο για τα οχήματα μεταφοράς ή να ισχύσουν και για τα συστήματα παραγωγής εναλλακτικών καυσίμων δεν αφορούν στο παρόν νομοσχέδιο.

112	Καλησπέρα, Η παρέμβαση μου έχει να κάνει με τη διαφωνία μου για το ταβάνι στη ΛΤΠΦ, εντός ενός – κατά τ’ άλλα – άρτιου νομοσχεδίου. Συγκεκριμένα θεωρώ ότι η ηλεκτροκίνηση έχει ως σημαντικότερο στόχο την περιβαλλοντική προστασία. Έτσι ένα ακριβό ηλεκτροκίνητο είναι σίγουρα πιο επιθυμητό από ένα ακριβό πετρελαιοκίνητο ή βενζινοκίνητο. Ειδικά σε αυτά τα αυτοκίνητα, υψηλού κυβισμού, όπως αυτά. Οπότε δεν καταλαβαίνω τη σκοπιά του να μην δίνουμε κίνητρο σε κάποιον να αγοράσει ένα ακριβό ηλεκτροκίνητο σε σχέση με ένα ρυπογόνο όχημα. Εκτός αυτού όμως, το σημαντικότερο της παρέμβασης μου είναι ότι στην ουσία δεν υπάρχει κόστος για αυτό το κίνητρο. Εξηγούμαι. Ένα ηλεκτρικό Mercedes EQC κάνει 80.000 περίπου. Αντίστοιχα το ίδιο μοντέλο σε βενζινοκίνητο κάνει 65.000 (Mercedes GLC). Ένα ηλεκτρικό AUDI e-tron κάνει 80.000 περίπου. Αντίστοιχα το ίδιο μοντέλο σε βενζινοκίνητο κάνει 65.000 (AUDI Q5). Άρα για να αγοράσει κάποιος την ηλεκτροκίνητη έκδοση θα πληρώσει 15.000 περίπου επιπλέον. Σε αυτά τα 15.000 θα έχει καταβάλει στο κράτος 3.000 σε ΦΠΑ. Οπότε το κράτος επιδοτώντας ένα τέτοιο αυτοκίνητο, στην ουσία του επιστρέφει το ΦΠΑ της διαφοράς, άρα του δίνει κίνητρο. Θα μπορούσε ίσως η επιδότηση να είναι μικρότερη των 5.500, έστω 3.000 ευρώ. Τα ίδια ισχύουν και για την παροχή σε είδος. Δεν υπάρχει καμία λογική να μην δίνεται κίνητρο σε μεγαλοστελέχη να επιλέξουν ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Δεν είναι λιγότερο ρυπογόνο ένα μεγάλο και ακριβό αυτοκίνητο από ένα μικρό και φθηνό. Τέλος, καλό είναι να αναφερθεί ότι το συγκεκριμένο όριο αποκλείει στην ουσία τρία αυτοκίνητα. Το Mercedes EQC, το AUDI e-tron και το JAGUAR I-PACE. Και τα τρία συγκεκριμένα μοντέλα έχουν πουλήσει λιγότερα από 20 μοντέλα στη χώρα. Και μάλλον εκεί θα μείνουν, αν δεν αλλάξει αυτός ο άδικος περιορισμός.	Έχει ληφθεί υπόψη και θα εξεταστεί
-----	--	------------------------------------

113	Η δαπάνη απόσβεσης εταιρικού επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ρύπων να αφορά και μεταχειρισμένα αυτοκίνητα μηδενικών ρύπων.	Έχει ληφθεί υπόψη και θα εξεταστεί
-----	---	------------------------------------

114	Οι εταιρείες επιθυμούν να προμηθευτούν και εταιρικά μικροαυτοκίνητα (L6e/L7e). Για να υπάρχει αναλογική αντιμετώπιση, πιστεύουμε ότι ίδια κίνητρα με τα εταιρικά επιβατικά αυτοκίνητα πρέπει να προβλεφθούν και για τα ηλεκτρικά εταιρικά μικροαυτοκίνητα (τύποι L6e και L7e), που επιτελούν παρόμοια χρήση με τα αυτοκίνητα.	Έχει ληφθεί υπόψη και θα ισχύσει
-----	---	----------------------------------

115	1. Ο συντελεστής απόσβεσης 50% επιτρέπει σε μια επιχείρηση να αποσβέσει πλήρως την αξία ενός αυτοκινήτου μέσα σε 2 χρόνια. Η μπαταρίες έχουν τουλάχιστον 8 έτη εγγύηση οπότε δεν τίθεται θέμα ανάγκης για τόσο γρήγορη απόσβεση. 2. Τα επιστημονικά όργανα έχουν συντελεστή απόσβεσης 40%. Δεν καταλαβαίνω γιατί είναι πιο σημαντικό να ωθήσουμε μια επιχείρηση στην κατανάλωση και όχι στην έρευνα. 3. Η προσαυξημένη απόσβεση κατά 75% οχημάτων που ανήκουν σε επιχειρήσεις με έδρα κάποιο νησί, πχ Κρήτη, οδηγεί σε μείωση του φόρου εισοδήματος κατά χιλιάδες ευρώ. Ένα αυτοκίνητο 40.000 ΑΤΠΦ έχει πρόσθετο όφελος 7.200€ (40.000 Αξία * 75% προσαύξηση απόσβεσης * 24% συντελεστής φορολόγησης κερδών = 7.200) Αυτό το ποσό προστίθεται στα λοιπά κίνητρα του νομοσχεδίου 3. Σε δύο χρόνια το πλήρως αποσβεσμένο όχημα, με λογιστική αξία 1€ θα μπορεί να πωληθεί από την επιχείρηση σε προνομιακή τιμή αν το αποφασίσει η διοίκηση της επιχείρησης. Κάθε τίμημα πάνω από 1€ αποτελεί καθαρό κέρδος! Υποθέτω ότι όλες οι σχετικές πωλήσεις θα γίνονται κοντά στην αναπόσβεστη αξία. 4. Δεν καταλαβαίνω γιατί η προσαυξημένη απόσβεση αφορά ΚΑΙ τα ΙΧ αυτοκίνητα. Θα με ξένιζε λιγότερο αν αφορούσε επαγγελματικής χρήσης οχήματα. 5. Στα νησιά δεν υπάρχει ατμοσφαιρική ρύπανση ούτε μπουτιλιάρισμα ούτε τα οχήματα διανύουν πολλά χιλιόμετρα. Επίσης σκουριάζουν γρηγορότερα λόγω της αρμύρας. Γιατί πρέπει να επιδοτείται περαιτέρω η χρήση τους στα νησιά; Δεν μπορώ να το εξηγήσω με οικονομικούς ή περιβαλλοντικούς όρους. Έχω την απορία αν το παρακάτω σενάριο έχει βάση. Επιτηδευματίας, πχ γιατρός, με έδρα την Κρήτη, αποκτά χωρίς πόθεν	Καταγράφηκε.
-----	--	--------------

	έσχες μια Jaguar i-Pace με λιανική τιμή προ φόρων 68.000 ή 84.000 με ΦΠΑ https://ev-database.org/car/1287/Jaguar-I-Pace Ο Γιατρός δεν θα εκπέσει το ΦΠΑ και έτσι θα αποσβέσει την συνολική αξία των 88.000 ευρώ σε δύο έτη άρα από 44.000 τον χρόνο. Λόγω της προσαυξημένης απόσβεσης στις πρώτες 40.000 ευρώ η προσαύξηση είναι $40.000 * 75\% = 30.000$ Για το επιπλέον ποσό η επιπλέον απόσβεση θα είναι $(88.000 - 40.000) * 35\% = 16.800$ Για το πρώτο έτος η απόσβεση θα είναι $44.000 + 30.000/2 + 16.800/2 = 53.400\text{€}$ Αν φορολογείται με 45%, θα γλιτώσει το πρώτο έτος $53.400 * 45\% = 24.300\text{€}$ φόρο εισοδήματος Αν δηλαδή το κρατήσει δυο χρόνια θα γλιτώσει από φόρο εισοδήματος 48.600 € από τα 84.000€ Δεν έχω υπολογίσει και την προκαταβολή φόρου που βελτιώνει περαιτέρω το cash flow. Ακόμα και αν ο γιατρός δεν το χρησιμοποιήσει καθόλου, συμφέρει να το πουλήσει σε δύο χρόνια ως μεταχειρισμένο-αμεταχείριστο και να καρπωθεί το κέρδος που προκύπτει από τους φόρους. Ίσως αυτή η διάταξη βοηθήσει να πάνε πιο πολλοί γιατροί στα νησια.	
--	--	--

116	Ζω και εργάζομαι και σε μια χώρα (Γαλλία) πρωτοπόρο στον τομέα της ηλεκτροκίνησης, η οποία έχει ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ηλεκτρικών αυτοκινήτων από δύο γίγαντες του κλάδου Renault & Peugeot (PSA), ξεκινώντας από το μακρινό 2011. Η εμπειρία που έχει συσσωρευτεί σε αυτά τα χρόνια ως είναι οδηγός για χώρες όπως η δική μας. Μια ουσιαστική παρατήρηση λοιπόν – σε ένα κατά τα άλλα – άρτιο νομοσχέδιο. Η διάδοση της ηλεκτροκίνησης στην Γαλλία ξεκίνησε κυρίως από τα επαγγελματικά αυτοκίνητα των επιχειρήσεων του ιδιωτικού και δημοσίου τομέα πριν επεκταθεί και στα ιδιωτικής χρήσεως. Εταιρείες αγοράζαν – με ενισχυμένα φορολογικά κλπ κίνητρα – πχ μικρά βαν έως 3,5 τόνους (τύπου Renault Kangoo) για να μπορούν πχ να διανέμουν τα προϊόντα τους στα κέντρα των πόλεων κλπ. Οι υπάλληλοι - οδηγοί αυτών των αυτοκινήτων που «πειραματίστηκαν και δοκίμασαν ανώδυνα» την ηλεκτροκίνηση στην δουλειά τους, είδαν και κατάλαβαν τα οφέλη από αυτήν. Στην συνέχεια – όταν χρειάστηκε να αλλάξουν το προσωπικό τους αυτοκίνητο, τι έκαναν? Πολύ απλά	Τα φορολογικά κίνητρα ισχύουν οριζόντια
-----	---	---

	αρκετοί αγόρασαν ηλεκτρικό αυτοκίνητο I.X. «εκ του ασφαλούς» έχοντας κάνει την real size δοκιμή στα πλαίσια της δουλειάς τους και χρησιμοποιώντας τα κίνητρα που τους δίνει το κράτος. Γνωρίζω προσωπικά μια δεκάδα τέτοιες περιπτώσεις. Έτσι ξεκίνησε – και συνεχίζεται – η επιταχυνόμενη διάδοση της ηλεκτροκίνησης στην Γαλλία. Στα καθ' ημάς: Υπάρχουν πολλές Ελληνικές εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες logistics, τοπικών μεταφορών κλπ που κάνουν το πολύ 100 - 120 χιλιόμετρα την ημέρα για να διανείμουν προϊόντα σε πελάτες τους κοκ. Λογω της παρούσας συγκυρίας (Covid -19), έλλειψης χρηματοδότησης, πτώσης τζίρων κλπ ακόμη και εάν θα είχαν την διάθεση να προβούν τώρα η βραχυπρόθεσμα σε αγορά EV πολύ απλά δεν θα το κάνουν. Θα το αναβάλλουν. Αρα ο στόχος της περιβαλλοντικής ελάφρυνσης βάσει χρονοδιαγράμματος δεν θα επιτευχθεί. Πρότασή μου: Τα φορολογικά κλπ κίνητρα που θα δίνονται αποκλειστικά σε επιχειρήσεις για αγορά EV ΦΙΧ – ΦΔΧ – αυτοκινήτων μεταφοράς προσωπικού να μην δίνονται μόνον σε καινούργια επαγγελματικά αυτοκίνητα αλλά και σε ελαφρώς μεταχειρισμένα που έχουν ηλικία έως 2 έτη η μέχρι 20.000 χλμ. (με τις ανάλογες πιστοποιήσεις κλπ). Με τον τρόπο αυτό και με το μειωμένο κόστος κτήσης και τις ταχύτερες αποσβέσεις, η διείσδυση της Η/Κ θα επιταχυνθεί και στην χώρα μας.	
--	---	--

117	Κίνητρα για Μονάδες παραγωγής εναλλακτικών καυσίμων πχ. Υδρογόνου;	Θα εξετασθεί σε επόμενο νομοσχέδιο
-----	--	------------------------------------

Άρθρο 12- Εξαίρεση αγοράς αυτοκινήτου μηδενικών ρύπων από την ετήσια αντικειμενική δαπάνη και δαπάνη απόκτησης περιουσιακών στοιχείων

(9 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια που αφορούν στη θέσπιση ανωτάτου ορίου για εξαίρεση αγοράς Η/Ο από την ετήσια αντικειμενική δαπάνη αξιολογούνται θετικά και θα ληφθούν υπόψη. Η πρόταση να συμπεριληφθούν στην εξαίρεση αυτή και τα υβριδικά Η/Ο δεν γίνεται αποδεκτή σε αυτή τη φάση.

118	Το παρόν άρθρο θα πρέπει να συμπεριλάβει και την απόκτηση υβριδικών αυτοκινήτων χαμηλών ρύπων απο ιδιώτες, παρόλο που δεν επιδοούνται	Δεν γίνεται αποδεκτό, θα εξεταστεί σε μελλοντική νομοθετική ρύθμιση.
-----	---	--

119	Στο τέλος του άρθρου 33 του ν. 4172/2013 (Α' 167) προστίθεται περ. θ' ως εξής: «θ) Προκειμένου για αγορά επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης μηδενικών ρύπων» Όχι μόνο για τα επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης μηδενικών ρύπων, αλλά να υπάρξει πρόβλεψη και για τα ιδιωτικά υβριδικά αυτοκίνητα χαμηλών ρύπων	Δεν γίνεται αποδεκτό, θα εξεταστεί σε μελλοντική νομοθετική ρύθμιση
-----	--	---

120	Το άρθρο 12 εξαιρεί την αγορά αυτοκινήτου μηδενικών ρύπων από την ετήσια αντικειμενική δαπάνη και δαπάνη απόκτησης περιουσιακών στοιχείων. Πιο λογικό αλλά και πιο αποδοτικό για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης γενικότερα, θα ήταν αυτή η εξαίρεση να ισχύει για ΚΑΘΕ όχημα μηδενικών ρύπων, ήτοι συμπεριλαμβανομένων μοτοποδηλάτων, μοτοσυκλετών, μικροαυτοκινήτων πόλης, κλπ	Δεν γίνεται αποδεκτό, θα εξεταστεί σε μελλοντική νομοθετική ρύθμιση
-----	--	---

121	Οπωσδήποτε και τα plug-in υβριδικά για μεγαλύτερο περιβαλλοντικό αποτέλεσμα! Όλες οι εκπτώσεις, παροχές κλπ κίνητρα απόκτησης ηλεκτρικού αυτοκινήτου θα πρέπει σε αυτή την πρώτη και γενναιόδωρη προσέγγιση να περιλαμβάνουν οπωσδήποτε και τα plug-in υβριδικά καθώς η στόχευση του νόμου δεν είναι η "ξερή ηλεκτροκίνηση" αλλά η μείωση εκπομπών στην αυτοκίνηση μέσω της μετάβασης στην ηλεκτροκίνηση (στον οποίο στόχο συνεισφέρουν σημαντικά και τα plug-in υβριδικά). Αλλιώς ο νόμος θα έχει μειωμένα αποτελέσματα καθώς: 1. Τα σημεία φόρτισης είναι πρακτικά ανύπαρκτα και το plug-in υβριδικό "σπάει" το φόβο της αυτονομίας (ακόμη και η φόρτιση από οικιακή πρίζα όπου υπάρχει η δυνατότητα, είναι ανεπαρκής) 2. Λίγα τα διαθέσιμα αμιγώς ηλεκτρικά (και ακόμη λιγότερα τα οικογενειακά) 3. Χρειάζεται να τα μάθει και να τα εμπιστευτεί ο κόσμος, η αλλαγή είναι μεγάλη (management of change) 4. Όμοια η αγορά, ο ανταγωνισμός των υγρών καυσίμων κλπ Ευχαριστώ εκ των προτέρων για την προσοχή σας	Δίδονται κίνητρα για τα plug in ηλεκτρικά οχήματα χαμηλών εκπομπών, και στο νομοσχέδιο και στην δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ
-----	--	--

122	Αυτο θα βοηθήσει την γκριζα και μαυρη οικονομια. Και;οι μιζες και τα φακελακια θα γινουν ηλεκτρικα αυτοκίνητα.	Καταγράφηκε.
-----	--	--------------

123	Είμαι κατοχος ηλεκτρικού αυτοκινήτου εδώ και 3 χρονια και αντιμετωπίζω τα εξής 2 θέματα: 1. Απο την πρωτη στιγμή που το αγορασα, ολοι οι λογιστές που ρώτησα ελεγαν οτι δεν υπάρχει ετησια αντικειμενική δαπάνη στο Ε1, σύμφωνα με τις οδηγίες που είχαν, ομως υπάρχει και είναι 4.000€. 2. Θα πρέπει σε συνεργασία με το υπουργείο μεταφορων, να δειτε το θέμα της υπερβολικής φορολογησιμης ισχύος που έχουν βάλει για όλα τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα (12 ίπποι-σαν αυτοκίνητο από 1.600-1.800 κεκ), γεγονός που κάνει πανάκριβα τα ασφαλιστρα του.	Το θέμα της ασφάλισης δεν ανήκει στο ρυθμιστικό αντικείμενο του νομοσχεδίου.
-----	---	--

124	Με την συγκεκριμένη διάταξη παρέχεται αμνηστία στα κεφάλαια που θα διατεθούν για αγορά ηλεκτρικού αυτοκινήτου καθώς και απαλλαγή του ιδιοκτήτη από τεκμήριο συντήρησης και φόρο πολυτελείας Διαφωνώ κάθετα με την απουσία ορίου στην δαπάνη της αγοράς. Για να γίνει κατανοητή η ένσταση μου, ιδού η βάση δεδομένων με όλα τα αυτοκίνητα μηδενικών ρύπων. https://ev-database.org Περιέχει τα διαθέσιμα μοντέλα, τα επερχόμενα ακόμα και αυτά που είναι ακόμα σε επίπεδο πρώιμου σχεδιασμού (concept) Διαθέτει δυνατότητα ταξινόμησης ανάλογα την τιμή, την ιπποδύναμη, την κατανάλωση ρεύματος, την αποδοτικότητα την μάρκα κοκ. Η λίστα περιέχει κάποια ακριβά οχήματα με επιδόσεις supercar. Αυτά τα αυτοκίνητα είναι ο στόχος του άρθρου αυτού. Απευθύνονται στην οικονομική ελίτ, τα μεγαλοστελέχη και τους φοροφυγάδες/φοροαποφεύγοντες. Ένα δώρο μεγάλης αξίας από την Ελλάδα της μιζέριας, με τον μανδύα της οικολογικής συνείδησης. Γιατί δεν υπάρχει όριο στο ποσό της αγοράς; Η εκροή θα επιβαρύνει το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών! Θα ήθελα να αιτιολογηθεί η απουσία ορίου κατά την συζήτηση του νομοσχεδίου ή να καταργηθεί αν δεν υπάρχει λόγος και απλά ξεχάστηκε να μπει όριο.. Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα βοηθούν στο να μειωθούν οι ρύποι ειδικά στα κέντρα των πόλεων, να μειωθεί η ηχορύπανση και να μειωθεί η δαπάνη για αγορά καυσίμων. Αντί να επιδοτήσουμε την αγορά λίγων ακριβών αυτοκινήτων θα έπρεπε να κάνουμε την ηλεκτροκίνηση να αποκτήσει μερίδιο αγοράς στα χρηστικά αυτοκίνητα καθημερινής μετακίνησης και όχι στα αυτοκίνητα που αποτελούν status symbol.	Έχει ληφθεί υπόψη και ενσωματώθηκε.
-----	---	-------------------------------------

	Τα ακριβά SUV και Sport αυτοκίνητα δεν κυκλοφορούν κάθε μέρα. Βγαίνουν το Σαββατοκύριακο για να παρκάρουν μπροστά στην είσοδο των κέντρων διασκέδασης. Τον υπόλοιπο χρόνο αναπαύονται στο υπόγειο γκαράζ. Γιατί να επιδοτηθούν αυτά τα αυτοκίνητα αφού δεν θα συμβάλλουν στην μείωση της ρύπανσης; Αν μια επιχείρηση αγοράσει εξοπλισμό αξίας άνω των 3.000€ θα πρέπει να δικαιολογήσει την προέλευση των χρημάτων και αυτό σε πολλές περιπτώσεις αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για επενδύσεις. Αν κάποιος επενδύσει χρήματα σε ανεμογεννήτριες θα πρέπει να δικαιολογήσει το κεφάλαιο της επένδυσης. Αν αγοράσει μια ηλεκτρική NIO EP9 που κοστίζει 1.200.000 δηλαδή πολύ παραπάνω από μια ανεμογεννήτρια 1MW δεν θα ερωτηθεί που βρήκε τα χρήματα. Αντί να επιδοτήσουμε τον παραγωγό πράσινης ενέργειας επιδοτούμε τον καταναλωτή πράσινης ενέργειας!!! https://www.topspeed.com/cars/others/2019-nio-ep9-ar177837.html http://www.windustry.org/how_much_do_wind_turbines_cost Αν αγαπάμε την χώρα μας ας άρουμε τα εμπόδια ώστε να γίνουν επενδύσεις και νέες θέσεις εργασίας. Το να στέλνουμε ανεξέλεγκτα ποσά σε δυο-τρεις χώρες που παράγουν ηλεκτρικά αυτοκίνητα δεν βοηθά πουθενά. Σπαταλώντας πόρους μεγαλώνει το χάσμα της Ελλάδας με τις προηγμένες χώρες μετατρέποντας μας σε θεατές της εξέλιξης και καταναλωτές της τεχνολογίας. Ας αφήσουμε όμως τους συναισθηματισμούς και ας σκεφτούμε πρακτικά. Τι μας λέει αυτό το άρθρο: Αγοράστε αυτοκίνητο των 200.000€ και κανείς δεν θα σας ρωτήσει που βρήκατε τα χρήματα. Δεν θα πληρώνετε τέλη κυκλοφορίας για το supercar των ονείρων σας. Δεν θα επιβαρυνθείτε με φόρο πολυτελείας διότι δεν υπάρχουν κυβικά εκατοστά. Δεν θα έχετε τεκμήριο συντήρησης όπως τα χιλιαράκια. Δεν θα πληρώσετε δασμό αφού τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από Τέλος Ταξινόμησης. Αγοράστε ηλεκτρικό αυτοκίνητο, πουλήστε το και δικαιολογήστε μελλοντικές αγορές.	
--	---	--

125	είναι αδικο για τους εξής λόγους. 1. τα οχήματα κανουν εξισου χρηση του δρομου με τα συμβατικα. 2. δεν υπαρχει αναλογικοτητα. τα ηλεκτρικα κοστιζουν παραπανω σε σχεση με τα συμβατικα. αρα ανθρωποι μεγαλυτερου εισοδηματος απαλλασσονται σε σχεση με κατωτερου.	Καταγράφηκε.
-----	---	--------------

126	Καλό είναι να προστεθεί κάποιο όριο ΛΤΠΦ (για παράδειγμα, 60.000 ευρώ) σε αυτή την εξαίρεση. Σε αντίθετη περίπτωση, το κράτος χάνει έσοδα, ενώ μπορούν να το εκμεταλλευτούν διάφοροι, εκ του πονηρού.	Έχει ληφθεί υπόψη και θα εξεταστεί με στόχο την ενσωμάτωση στο τελικό σχέδιο νόμου.
-----	---	---

Άρθρο 13 -Οργάνωση της αγοράς φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (Η/Ο) (6 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Ορισμένα σχόλια που αφορούν σε θέματα τεχνολογίας για την επίτευξη της διαλειτουργικότητας εκτιμώνται ως εποικοδομητικά και έχουν ληφθεί υπόψη κατά την κατάρτιση του αρχικού νομοσχεδίου -στη βάση αυτών έχουν κινηθεί ορισμένες διατάξεις του νομοσχεδίου. Αναφορικά με το ρόλο της Επιτροπής Ανταγωνισμού, θεσμικά και δομικά ως εκ των αρμοδιοτήτων της, εποπτεύει όλες τις αγορές, επομένως και αυτή της ηλεκτροκίνησης. Ως εκ τούτου, δεν κρίνεται νομοτεχνικά σκόπιμο ή αναγκαίο να γίνει ειδικότερη μνεία.

127	Πολλές ευρωπαϊκές χώρες για την ταχεία δημιουργία υποδομών φόρτισης, υποχρεώνουν όλα τα βενζινάδικα να εγκαταστήσουν ταχυφορτιστές φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Μήπως θα έπρεπε να ακολουθήσουμε το παράδειγμα της Αγγλίας και της Γερμανίας; Αυτό θα βοηθήσει τους ένοικους πολυκατοικιών χωρίς πρόσβαση σε γκαράζ ή πιλοτή να μπορούν να φορτίζουν το ηλεκτρικό όχημα τους στο βενζινάδικο της γειτονιάς.	Θα ληφθεί υπόψη, κατόπιν εξέτασης των βέλτιστων πρακτικών άλλων ευρωπαϊκών χωρών, σε επόμενη νομοθετική πρωτοβουλία
-----	--	---

128	Ένα πρόβλημα που παρατηρείται σε πιο ώριμες αγορές ηλεκτρικών οχημάτων είναι αυτό της πολυτυπίας εταιρειών φόρτισης, εφαρμογών και χρεώσεων. Στη Γερμανία, για παράδειγμα, οι χρήστες EV έχουν εγκατεστημένες -κατά μέσο όρο- έξι διαφορετικές εφαρμογές στο κινητό τους, ενώ το 15% αυτών έχει πέντε ή περισσότερες διαφορετικές κάρτες φόρτισης στο πορτοφόλι τους (πηγές UScale, NewMotion). Αντίστοιχα, υπάρχουν 288 διαφορετικές ταρίφες ρεύματος (Μάιος 2020) για τη φόρτιση. Στο χαοτικό αυτό περιβάλλον, αυτήν τη στιγμή προσπαθούν να καθαρίσουν το τοπίο. Είναι προς όφελος όλων (κράτους και πολιτών) το να υπάρχει ελεύθερο μεν αλλά περιορισμένο εύρος τιμών φόρτισης, καθώς και μεγαλύτερη διασύνδεση μεταξύ των διαφόρων εταιρειών/ συστημάτων φόρτισης. Τεχνολογικά υπάρχουν λύσεις τις οποίες μπορεί να εξετάσει μία ρυθμιστική αρχή. Υπό συνθήκες, δε, θα μπορούσε και να εξεταστεί και ένα σύστημα ελέγχου φόρτισης, ανάλογου με αυτό των εισροών-εκροών των πρατηρίων υγρών καυσίμων. Μία δικλίδα ασφαλείας για την προστασία των καταναλωτών.	Θα ληφθεί υπόψη, κατόπιν εξέτασης των βέλτιστων πρακτικών άλλων ευρωπαϊκών χωρών, σε επόμενη νομοθετική πρωτοβουλία
-----	--	---

129	Η τεχνική συντήρηση των υποδομών φόρτισης, καθώς και η τήρηση των όρων και κανονισμών ασφαλούς λειτουργίας τους είναι εύλογο και θα πρέπει να αποτελεί υποχρέωση των Ιδιοκτητών τους στην κυριότητα των οποίων ανήκουν οι σταθμοί φόρτισης, που στις περισσότερες περιπτώσεις βρίσκονται και σε χώρους που οι ίδιοι (οι Ιδιοκτήτες) ελέγχουν. Η διεθνώς επικρατούσα πρακτική είναι οι ΦΕΥΦΗΟ να αναλαμβάνουν ευθύνη για την επιχειρησιακή λειτουργία των σημείων φόρτισης, συνεπώς η ευθύνη τους πρέπει να περιορίζεται στα πεδία τα οποία είναι από τον άμεσο έλεγχο τους (π.χ. η διασύνδεση των υποδομών με το ΜΥΦΑΗ, η παρακολούθηση και διαχείριση των συστήματων, η διασφάλιση της παροχής δυναμικών δεδομένων σε πραγματικό χρόνο για τις υποδομές που διαχειρίζονται, η δυναμική διαχείριση των φορτίων, η παροχή πληροφόρησης στους ΠΥΗ και στο ΔΕΔΔΗΕ κλπ.). Προτείνεται η επαναδιατύπωση της σχετικής παραγράφου ως εξής: «1. Ο Φορέας εκμετάλλευσης υποδομών φόρτισης Η/Ο (Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο.) μπορεί να είναι οποιαδήποτε ατομική επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο εγγεγραμμένο στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.), με σκοπό την εκμετάλλευση υποδομών φόρτισης. Ο Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. παρέχει υπηρεσίες επαναφόρτισης σε χρήστες Η/Ο και είναι υπεύθυνος για την άρτια τεχνική συντήρηση των υποδομών φόρτισης, τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας και λειτουργίας των σημείων επαναφόρτισης που διαχειρίζονται, την εποπτεία και τον έλεγχο αυτών, καθώς και για την παροχή των αναγκαίων στοιχείων και δεδομένων στο Μητρώο της παρ. 7. Οι Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. υποχρεούνται να λειτουργούν ηλεκτρονικές πλατφόρμες για την εποπτεία και τον έλεγχο των υποδομών επαναφόρτισης και πληροφοριακά συστήματα διαχείρισης των συλλεγόμενων πληροφοριών. Για δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης, την εκμετάλλευση των σημείων επαναφόρτισης αναλαμβάνει Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. εντός ενός (1) έτους από την εγκατάσταση αυτών. Έως την ανάληψη της εκμετάλλευσης αυτών από Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., τις ανωτέρω υποχρεώσεις αναλαμβάνει ο κύριος των υποδομών.».	Έχει ληφθεί υπόψη και υιοθετήθηκε η προτεινόμενη διατύπωση
130	Η πρόβλεψη της παραγράφου 4 για εποπτεία της αγοράς ηλεκτροκίνησης από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας σε συνεργασία με την Ρ.Α.Ε. θα πρέπει να συμπληρωθεί και με τη συνεργασία της Επιτροπής Ανταγωνισμού η οποία κατά νόμο έχει την κύρια αρμοδιότητα για τη διατήρηση και προστασία της υγιούς δομής της αγοράς και στον κλάδο της ενέργειας.	Αναφορικά με το ρόλο της Επιτροπής Ανταγωνισμού, θεσμικά και δομικά ως εκ των αρμοδιοτήτων της, εποπτεύει όλες τις αγορές, επομένως και αυτή της ηλεκτροκίνησης. Ως εκ τούτου, δεν κρίνεται νομοτεχνικά σκόπιμο ή αναγκαίο να γίνει ειδικότερη μνεία.

131	Κίνητρα για Μονάδες παραγωγής εναλλακτικών καυσίμων πχ. Υδρογόνου;	Δεν αφορά το παρόν άρθρο
-----	--	--------------------------

132	Η γενικότερη επίβλεψη από το Υπουργείο προσφέρει αρκετά θετικά. Ένα ακόμη αναγκαίο συστατικό είναι η υποχρέωση των παρόχων να προσφέρουν τις υπηρεσίες φόρτισης με διαλειτουργικότητα (interoperability) και με σεβασμό στην ιδιωτικότητα. Π.χ. θα μπορούσε να υπάρχει ένα είδος κάρτας (π.χ. Athens Card, Oyster London) κι εφαρμογής κινητών (δηλ. συγκεκριμένες προδιαγραφές ανοιχτού κώδικα) το οποίο θα έπρεπε να ακολουθούν όλοι οι πάροχοι ώστε να αποφευχθούν τα ατυχή παραδείγματα άλλων χωρών. Ο σεβασμός στην ιδιωτικότητα με βάση το ΓΚΠΔ πρέπει να είναι ενσωματωμένος στις συγκεκριμένες προδιαγραφές. Το νομοσχέδιο χρειάζεται να ενθαρρύνει περαιτέρω τη χρήση ποικίλων οχημάτων (ηλ. αυτοκίνητο, ηλ. ποδήλατο, ηλ. πατίνι), με αποφυγή ενθάρρυνσης ηλεκτροκίνητων οχημάτων σε βάρος των μη μηχανοκίνητων (π.χ. ποδήλατο). Αυτό πρέπει να προβλεφθεί και τα επόμενα στάδια διείσδυσης της τεχνολογίας. Α.Στεργιάδης – Δικηγορική Εταιρεία Βασιλογεώργης & Συνεργάτες Δρ Ν.Θωμόπουλος – Senior Lecturer, University of Surrey Ι.Λέλης – Smart Transport, Atkins Global	Τα σχόλια περί διαλειτουργικότητας έχουν ληφθεί υπόψη κατά την αρχική κατάρτιση του νομοσχεδίου, και μάλιστα αρκετές προβλέψεις του παρόντος αλλά και άλλων άρθρων, κινούνται προς την κατεύθυνση ενίσχυσης της διαλειτουργικότητας. Η ενθάρρυνση χρήσης ποικίλων μορφών μετακίνησης επιτυγχάνεται μέσω του Προγράμματος «Κινούμαι Ηλεκτρικά» που πρόκειται να δημοσιευθεί μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου.
-----	--	---

Άρθρο 14- Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης (3 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια σχετικά με το μητρώο υποδομών λαμβάνονται υπόψη και έγιναν οι απαραίτητες αναδιατυπώσεις για την πληρέστερη περιγραφή της λειτουργίας του μητρώου και των φορέων που εμπλέκονται σε αυτό. Το αίτημα σχετικά με τη λειτουργία των δημόσιων σταθμών φόρτισης χωρίς κάρτα κρίνεται ως αμιγώς τεχνικό θέμα και δεν λαμβάνεται υπόψη επί του παρόντος.

133	Έχει γεμίσει τελευταία η Ελλάδα με σταθμούς φόρτισης Η/Ο οι οποίοι τοποθετούνται είτε με έξοδα δήμων, είτε σε δημοτικούς χώρους με	Το παρόν σχόλιο αναφέρεται στο θέμα
-----	--	-------------------------------------

	παραχώρηση, είτε βάση πιλοτικών προγραμμάτων, είτε με συγχρηματοδότηση από την Ελλάδα και την Ε.Ε., οι οποίοι σταθμοί απαιτούν συγκεκριμένη κάρτα για τη λειτουργία τους. Αυτό δημιουργεί πολλές δυσλειτουργίες: 1. Δεν μπορεί κάποιος (κατά κανόνα τουρίστας) που ερχεται μέσα στην νυχτα να φορτίσει. 2. Βάζει τον επισκεπτή ίσως σε μια πολυπλοκή διαδικασία (απαιτείται χρόνος για την έκδοση της κάρτας) 3. Ακόμη και αν δωθούν ακριβείς οδηγίες για το που θα πάει κάποιος να εκδώσει μια τέτοια κάρτα, σίγουρα κάποιοι θα δυσκολευτούν (βάση στατιστικής) 4. Θα πρέπει ο επισκεπτής να προβλέψει από προηγούμενη μερα το πως θα βγάλει την κάρτα και ίσως προτιμήσει να κάνει στάση σε άλλη πόλη που έχει πιο απλοποιημένο τρόπο να φορτίσει. 5. Στην περίπτωση που το δίκτυο backoffice του σταθμού δεν είναι διαθέσιμο, ο σταθμός καθίσταται εντελώς άχρηστος 6. Υπάρχουν περιπτώσεις ευρωπαϊκών προγραμμάτων (βλέπε greenemotion με τους 8 σταθμούς φόρτισης στην Κοζάνη [https://youtu.be/vmXws5cIOdM]), που μετά τη λήξη του προγράμματος οι σταθμοί κατανοούν «τοτέμ». Για τους παραπάνω και όχι μόνο λόγους, όλοι οι δημόσιοι σταθμοί που τοποθετούνται από δήμους ή δημοσίου δικαίου φορείς, θα πρέπει να είναι auto-start και να μην απαιτούν κάποια συγκεκριμένη κάρτα για τη λειτουργία τους. Το «προσωρινά μόνο για χρήση οχημάτων του δήμου» είναι μια απαράδεκτη προσέγγιση. Το ίδιο θα πρέπει να προβλεφθεί και στην περίπτωση που κάποιος σταθμός ενός φορέα φόρτισης είναι εκτός δικτύου (offline), ή έχει κάποιο άλλο πρόβλημα. Κάποιοι δικαιολογούν την χρήση κάρτας προκειμένου να υπάρχει «έλεγχος» και «καταγραφή» του ποιος φορτίζει. Δεδομένου πως ο σταθμός φόρτισης δεν είναι ένας απλός ρευματολήπτης, και τροφοδοτεί με ηλεκτρισμό μόνο το όχημα με το οποίο θα «μιλήσει» μέσω πολύ συγκεκριμένης διαδικασίας που προβλέπεται από τα σχετικά πρωτόκολλα, η άνωθεν δικαιολογία απλά δεν στέκει. Σε κάθε auto-start σταθμό υπάρχει ακριβώς το ίδιο επίπεδο ελέγχου και ασφαλείας που υπάρχει και σε έναν σταθμό ενεργοποίησης με κάρτα.	της διαλειτουργικότητας και της εύκολης πρόσβασης σε δημοσίως προσβάσιμες υποδομές φόρτισης. Ο σκοπός αυτός επιτυγχάνεται μέσα από συνδυασμό διατάξεων του νομοσχεδίου. Τυχόν επιπλέον προβλέψεις τεχνικού χαρακτήρα θα εξετασθούν στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων.
--	---	--

134	Δεδομένης και της πρόβλεψης του άρθρου 13 ότι "Έως την ανάληψη της εκμετάλλευσης αυτών από Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., τις ανωτέρω υποχρεώσεις αναλαμβάνει ο κύριος των υποδομών.» θα πρέπει αντίστοιχα η παράγραφος 6 του άρθρου 14 να προβλέψει ότι τα σημεία επαναφόρτισης που ήδη λειτουργούν οφείλουν, με ευθύνη των οικείων Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., ή των ιδιοκτητών τους εντός διαστήματος ενός (1) έτους από την έναρξη ισχύος του Μ.Υ.Φ.Α.Η., να καταγραφούν στο	Έχει ληφθεί υπόψη και τονίζεται πως ισχύει η συγκεκριμένη πρόβλεψη
-----	--	---

	μητρώο και να προσαρμοστούν στις τιθέμενες τεχνικές και άλλες απαιτήσεις, όπως ορίζει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία.	
--	---	--

135	Από τη διατύπωση της παραγράφου 7 δεν είναι απολύτως σαφές εάν η "αρχική εγγραφή στο Μ.Υ.Φ.Α.Η." αφορά την εγγραφή και αντίστοιχη υποχρέωση πληρωμής παραβόλου μόνο των φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης και όχι και την εγγραφή των υποδομών. Εφόσον η υποχρέωση καταβολής παραβόλου εγγραφής και του παραβόλου διατήρησης αφορά μόνο εγγραφές και "διατηρήσεις" φορέων και όχι και εγγραφές / καταχωρήσεις και διατηρήσεις σημείων φόρτισης - υποδομών αυτό θα πρέπει να διατυπωθεί με μεγαλύτερη σαφήνεια στη σχετική παράγραφο. Κατά την αρχική εγγραφή των φορέων αγοράς ηλεκτροκίνησης στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. καταβάλλεται από τους φορείς της αγοράς εφάπαξ παράβολο εγγραφής, και ετησίως καταβάλλεται παράβολο διατήρησης. Η εγγραφή των φορέων αγοράς ηλεκτροκίνησης στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. δεν πραγματοποιείται χωρίς την προηγούμενη καταβολή του παραβόλου εγγραφής από τον εκάστοτε φορέα. Η μη καταβολή του παραβόλου διατήρησης συνεπάγεται τη διαγραφή του φορέα από το Μ.Υ.Φ.Α.Η..	Έχει ληφθεί υπόψη και έγινε αναδιατύπωση της συγκεκριμένης διάταξης ώστε να είναι ξεκάθαρο πως η εγγραφή αφορά τους φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης
-----	---	--

Άρθρο 15-Υποχρεώσεις γνωστοποίησης στοιχείων μέσω του Μ.Υ.Φ.Α.Η. (4 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια που αφορούν στα δεδομένα που αποστέλλονται στο Μηφau έχουν ληφθεί υπόψη και έχουν γίνει οι απαραίτητες αναδιατυπώσεις. Τα σχόλια αναφορικά με τις πράξεις φόρτισης και το μέσο χρόνο φόρτισης γίνονται αποδεκτά. Η διασφάλιση της διαχείρισης των δεδομένων του Μητρώου που αναδείχθηκε από τους συμμετέχοντες στη διαβούλευση, αποτελεί ζήτημα που θα εξετασθεί σε κανονιστικές πράξεις.

136	Έχει γεμίσει τελευταία η Ελλάδα με σταθμούς φόρτισης Η/Ο οι οποίοι τοποθετούνται είτε με έξοδα δήμων, είτε σε δημοτικούς χώρους με παραχώρηση, είτε βάση πιλοτικών προγραμμάτων, είτε με συγχρηματοδότηση από την Ελλάδα και την Ε.Ε., οι οποίοι σταθμοί απαιτούν συγκεκριμένη κάρτα για τη λειτουργία τους. Αυτό δημιουργεί πολλές δυσλειτουργίες: 1. Δεν μπορεί καποιος (κατά κανόνα τουρίστας) που ερχεται μεσα στην νυχτα να φορτισει. 2. Βάζει τον επισκεπτη ισως σε μια πολυπλοκη διαδικασια (απαιτειται χρονος για την εκδοση της καρτας)	Το παρόν σχόλιο αναφέρεται στο θέμα της διαλειτουργικότητας και της εύκολης πρόσβασης σε δημοσίως προσβάσιμες υποδομές φόρτισης. Ο σκοπός αυτός επιτυγχάνεται μέσα από συνδυασμό διατάξεων του
-----	--	--

	3. Ακομη και αν δωθούν ακριβείς οδηγίες για το που θα παει καποιος να εκδόσει μια τετοια κάρτα, σιγουρα καποιοι θα δυσκολευτουν (βαση στατιστικής) 4. Θα πρεπει ο επισκεπτης να προβλέψει απο προηγουμενη μερα το πως θα βγαλει την κάρτα και ίσως προτίμησει να κάνει στάση σε αλλη πόλη που εχει πιο απλοποιημενο τρόπο να φορτίσει. 5. Στην περίπτωση που το δίκτυο back office του σταθμού δεν είναι διαθέσιμο, ο σταθμός καθίσταται εντελώς άχρηστος 6. Υπάρχουν περιπτώσεις ευρωπαϊκών προγραμμάτων (βλέπε green e-motion με τους 8 σταθμούς φόρτισης στην Κοζάνη [https://youtu.be/vmXws5cIOdM]), που μετά τη λήξη του προγράμματος οι σταθμοί κατανοούν «τοτέμ». Για τους παραπάνω και όχι μόνο λόγους, όλοι οι δημόσιοι σταθμοί που τοποθετούνται από δήμους ή δημοσίου δικαίου φορείς, θα πρέπει να είναι auto-start και να μην απαιτούν κάποια συγκεκριμένη κάρτα για τη λειτουργία τους. Το «προσωρινά μόνο για χρήση οχημάτων του δήμου» είναι μια απαράδεκτη προσέγγιση. Το ίδιο θα πρέπει να προβλεφθεί και στην περίπτωση που κάποιος σταθμός ενός φορέα φόρτισης είναι εκτός δικτύου (offline), ή έχει κάποιο άλλο πρόβλημα. Κάποιοι δικαιολογούν την χρήση κάρτας προκειμένου να υπάρχει «έλεγχος» και «καταγραφή» του ποιος φορτίζει. Δεδομένου πως ο σταθμός φόρτισης δεν είναι ένας απλός ρευματολήπτης, και τροφοδοτεί με ηλεκτρισμό μόνο το όχημα με το οποίο θα «μιλήσει» μέσω πολύ συγκεκριμένης διαδικασίας που προβλέπεται από τα σχετικά πρωτόκολλα, η άνωθεν δικαιολογία απλά δεν στέκει. Σε κάθε auto-start σταθμό υπάρχει ακριβώς το ίδιο επίπεδο ελέγχου και ασφαλείας που υπάρχει και σε έναν σταθμό ενεργοποίησης με κάρτα.	νομοσχεδίου. Τυχόν επιπλέον προβλέψεις τεχνικού χαρακτήρα θα εξετασθούν στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων.
--	--	---

137	Σημείο: Γ) Απολογιστικά/λειτουργικά δεδομένα είναι: β. Το πλήθος πράξεων φόρτισης ανά τύπο Σχόλιο: Δεν είναι κατανοητό τι αφορά ο τύπος. Ενδεχομένως αναφέρεται σε τύπο Φορτιστή/Ισχύος Φόρτισης ή τυποποίησης φορτιστή (SSC1, SSC2, GB/T, ChAdeMO, κλπ.). Σημείο: γ. Ο μέσος χρόνος παραμονής οχημάτων στο σημείο Σχόλιο: Το ορθότερο θα ήταν μέσος χρόνος φόρτισης οχημάτων και όχι παραμονής. Γενικά σχόλια: Πρόταση ενσωμάτωσης στο συγκριτικό εργαλείο τιμών που αναπτύσσει η ΠΑΕ ή στο Παρατηρητήριο Τιμών www.fuelprices.gr επιπλέον των κατά περίπτωση τιμών (ad hoc) που ενσωματώνονται στο Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης (Μ.Υ.Φ.Α.Η.). Τα απολογιστικά/λειτουργικά δεδομένα για τους εγκατεστημένους φορτιστές σε κάθε δήμο πρέπει να είναι προσβάσιμα από την αρμόδια δημοτική υπηρεσία για την ορθή εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) ή να καθορίζεται το πλαίσιο συνεργασίας Υπουργείου-ΠΑΕ-Δημοτικών αρχών για την διάθεση των	Τα επιμέρους σχόλια επί των δεδομένων που αποστέλλονται στο ΜΥΦΑΗ έχουν ληφθεί υπόψη. Το γενικό σχόλιο σχετικά με τη διασύνδεση του ΜΥΦΑΗ με άλλες βάσεις δεδομένων θα ληφθεί υπόψη κατά τη διαδικασία δημιουργίας του εν λόγω μητρώου.
-----	---	---

	συγκεκριμένων δεδομένων για την εκπόνηση των συγκεκριμένων μελετών.	
--	---	--

138	1) Προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 4 ως εξής: 4. Οι Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. υποχρεούνται να ακολουθούν την τυποποίηση του Μητρώου αναφορικά με τα ανταλλασσόμενα δεδομένα, διασφαλίζοντας τη συμβατότητα της πλατφόρμας τους με αυτή του Μητρώου για την ανταλλαγή δυναμικών δεδομένων. Η τυποποίηση του μητρώου θα καθίσταται γνωστή, ώστε να επιλεγεί και η κατάλληλη πλατφόρμα διαχείρισης του εκάστοτε φορέα. 2) Προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 6 ως εξής: 6. Η ισχύς των διατάξεων του παρόντος αρχίζει έναν (1) μήνα μετά την εγγραφή των φορέων, καταχώρηση των σημείων και τη δημοσίευση όλων των απαραίτητων διευκρινίσεων.	Το παρόν σχόλιο αφορά στη δημιουργία του ΜΥΦΑΗ και θα ληφθεί υπόψη σχετικώς κατά τη δημιουργία αυτού.
-----	--	---

139	Γ3: Απαιτείται η διασφάλιση της διαχείρισης δεδομένων των Η/Ο με βάση το ΓΚΠΔ από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και χρήστες των υποδομών και του δικτύου. Είναι αναγκαίο να οριστεί στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο η Αρχή/Φορέας που θα ελέγχει και θα εφαρμόζει το ΓΚΠΔ. Είμαστε διατεθειμένοι μαζί με συνεργάτες να προσφέρουμε σχετική τεχνογνωσία και υποστήριξη π.χ. μέσω σεμιναρίων αν χρειάζεται, κάτι που θα είναι ιδιαίτερα χρήσιμο για τους ΟΤΑ ώστε να διαχειριστούν τα ανώνυμα δεδομένα (Hogan et al, 2019: http://eprints.surrey.ac.uk/853380/). WISE-ACT Δρ Ν.Θωμόπουλος – Senior Lecturer, University of Surrey Ι.Λέλης – Smart Transport, Atkins Global Α.Στεργιάδης – Δικηγορική Εταιρεία Βασιλογεώργης & Συνεργάτες	Το παρόν σχόλιο αφορά στη δημιουργία και λειτουργία του ΜΥΦΑΗ και θα ληφθεί υπόψη σχετικώς κατά τη δημιουργία αυτού
-----	--	---

Άρθρο 16 -Τιμολόγηση υπηρεσιών επαναφόρτισης (2Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια έχουν ληφθεί υπόψη και έχουν γίνει απαραίτητες οι αναδιατυπώσεις

140	Στην παράγραφο 2 θα πρέπει να προστεθεί και ο Π.Υ.Η στου φορείς που επιλέγουν και υποχρεούνται να γνωστοποιούν στους χρήστες την εφαρμοζόμενη τιμολόγηση. Στην ίδια παράγραφο θα πρέπει να προστεθεί στους δυνατούς τρόπους γνωστοποίησης και η αναγραφή	Έχει ληφθεί μερικώς υπόψη και η διάταξη αναδιατυπώθηκε καταλλήλως ώστε να
-----	--	---

	της τιμολόγησης στην οθόνη των σταθμών φόρτισης, καθώς και η ηλεκτρονική ενημέρωση εφόσον οι χρήστες χρησιμοποιούν εφαρμογή για την πρόσβαση και λήψη της υπηρεσίας φόρτισης. Ειδικότερα, προτείνεται επαναδιατύπωση ως εξής: 2. Η εφαρμοζόμενη τιμολόγηση για την κατά περίπτωση φόρτιση επιλέγεται από τον Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. ή τον Π.Η.Υ. και πρέπει να γνωστοποιείται στον χρήστη Η/Ο πριν από την έναρξη της διαδικασίας επαναφόρτισης, με ευκρινή σήμανση επί του σημείου επαναφόρτισης ή σε παρακείμενο χώρο του σημείου επαναφόρτισης, ή στην είσοδο του χώρου εγκατάστασής του, σε περίπτωση χώρων με ελεγχόμενη πρόσβαση ή με αναγραφή στην οθόνη των σταθμών φόρτισης, ή για τις περιπτώσεις που οι χρήστες χρησιμοποιούν ηλεκτρονικές εφαρμογές για την πρόσβαση στα σημεία φόρτισης και τη χρήση της υπηρεσίας φόρτισης με αναγραφή στην αντίστοιχη ηλεκτρονική πλατφόρμα και εφαρμογή για κινητά τηλεφωνά. Η αναφορά μόνο σε "χρήστες συμβολαίου" για την υποχρέωση αποστολής των δεδομένων της τελικής χρέωσης δεν είναι ορθολογική καθώς οι χρήστες συμβολαίου λαμβάνουν σε τακτική βάση (μηνιαίως ή ανά δίμηνο) τον αναλυτικό λογαριασμό με όλες τις χρεώσεις ενώ για τους adhoc χρήστες που εξαιρούνται από αυτήν την υποχρέωση του ΠΥΗ δεν υπάρχει αυτή η δυνατότητα.	συμπεριληφθούν οι Π.Υ.Η. στους φορείς που επιλέγουν και γνωστοποιούν την εφαρμοζόμενη τιμολόγηση
--	--	---

141	Σημείο: 1. Η μέθοδος τιμολόγησης, οι σχετικές τιμές και οι όροι χρέωσης των χρηστών Η/Ο αναφορικά με την παροχή υπηρεσιών επαναφόρτισης ή/και ηλεκτροκίνησης διαμορφώνονται ελεύθερα. Σχόλιο: Δεν υπάρχει αναφορά/πρόβλεψη για την διαμόρφωση του ρυθμιζόμενου σκέλους των τιμολογίων (σύστημα και δίκτυο). Ενδεχομένως να απαιτηθεί παρέμβαση με σκοπό την παροχή επιπλέον κινήτρων για την ανάπτυξη της αγοράς. Σημείο: 3. Τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό της τελικής χρέωσης (δεδομένα φόρτισης και επιπρόσθετες χρεώσεις) οφείλουν να διατίθενται προς ενημέρωση του χρήστη Η/Ο όσο αυτός βρίσκεται ακόμη στον χώρο του σημείου με έναν ή περισσότερους τρόπους (εμφάνιση στην οθόνη του σταθμού φόρτισης, αναγραφή σε απόδειξη/τιμολόγιο που εκδίδεται στον ίδιο χώρο, αποστολή μέσω κατάλληλης ηλεκτρονικής εφαρμογής) και να αποστέλλονται άμεσα στον συμβεβλημένο με αυτόν Π.Υ.Η., εφόσον πρόκειται για χρήστες συμβολαίου. Σχόλιο: Προτείνεται η προσθήκη «όλων των χρηστών» (των adhoc και των χρηστών συμβολαίου) στην τιμολογιακή πληροφόρηση των σημείων φόρτισης, κάτι το οποίο δεν είναι σαφές στην διατύπωση της	Τα σχόλια καταγράφηκαν. Σχετικά με το 2ο επιμέρους σχόλιο, θεωρούμε πως η διατύπωση της συγκεκριμένης παραγράφου είναι επαρκής.
-----	---	---

	Παρ. 3.	
--	---------	--

Άρθρο 17- Ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο (6 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια σχετικά με το μοντέλο παραχώρησης δημόσιων υποδομών από τους δήμους, την πρόσβαση ΑμεΑ στα σημεία επαναφόρτισης αξιολογούνται θετικά και θα ληφθούν υπόψη. Τα σχόλια σχετικά με τη χωροθέτηση φορτιστών σε δημόσια νοσοκομεία και τη διενέργεια από το ΥΠΕΝ ανταγωνιστικής διαδικασίας για την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης έχουν ήδη ληφθεί υπόψη στο παρόν νομοσχέδιο.

142	Έχει γεμίσει τελευταία η Ελλάδα με σταθμούς φόρτισης Η/Ο οι οποίοι τοποθετούνται είτε με έξοδα δήμων, είτε σε δημοτικούς χώρους με παραχώρηση, είτε βάση πιλοτικών προγραμμάτων, είτε με συγχρηματοδότηση από την Ελλάδα και την Ε.Ε., οι οποίοι σταθμοί απαιτούν συγκεκριμένη κάρτα για τη λειτουργία τους. Αυτό δημιουργεί πολλές δυσλειτουργίες: 1. Δεν μπορεί κάποιος (κατά κανόνα τουρίστας) που ερχεται μέσα στην νυχτα να φορτίσει. 2. Βάζει τον επισκεπτή ίσως σε μια πολυπλοκή διαδικασία (απαιτείται χρόνος για την εκδοση της κάρτας) 3. Ακόμη και αν δωθούν ακριβείς οδηγίες για το που θα πάει κάποιος να εκδώσει μια τέτοια κάρτα, σίγουρα κάποιος θα δυσκολευτούν (βάση στατιστικής) 4. Θα πρέπει ο επισκεπτής να προβλέψει από προηγούμενη μερα το πως θα βγάλει την κάρτα και ίσως προτιμήσει να κάνει στάση σε άλλη πόλη που έχει πιο απλοποιημένο τρόπο να φορτίσει. 5. Στην περίπτωση που το δίκτυο backoffice του σταθμού δεν είναι διαθέσιμο, ο σταθμός καθίσταται εντελώς άχρηστος 6. Υπάρχουν περιπτώσεις ευρωπαϊκών προγραμμάτων (βλέπε greenemotion με τους 8 σταθμούς φόρτισης στην Κοζάνη [https://youtu.be/vmXws5clOdM]), που μετά τη λήξη του προγράμματος οι σταθμοί καταντούν «τοτέμ». Για τους παραπάνω και όχι μόνο λόγους, όλοι οι δημόσιοι σταθμοί που τοποθετούνται από δήμους ή δημοσίου δικαίου φορείς, θα πρέπει να είναι auto-start και να μην απαιτούν κάποια συγκεκριμένη κάρτα για τη λειτουργία τους. Το «προσωρινά μόνο για χρήση οχημάτων του δήμου» είναι μια απαράδεκτη προσέγγιση. Το ίδιο θα πρέπει να προβλεφθεί και στην περίπτωση που κάποιος σταθμός ενός φορέα φόρτισης είναι εκτός δικτύου (offline), ή έχει κάποιο άλλο πρόβλημα. Κάποιοι δικαιολογούν την χρήση κάρτας προκειμένου να υπάρχει	Το παρόν σχόλιο αναφέρεται στο θέμα της διαλειτουργικότητας και της εύκολης πρόσβασης σε δημοσίως προσβάσιμες υποδομές φόρτισης. Ο σκοπός αυτός επιτυγχάνεται μέσα από συνδυασμό διατάξεων του νομοσχεδίου. Τυχόν επιπλέον προβλέψεις τεχνικού χαρακτήρα θα εξετασθούν στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων.
-----	---	--

	«έλεγχος» και «καταγραφή» του ποιος φορτίζει. Δεδομένου πως ο σταθμός φόρτισης δεν είναι ένας απλός ρευματολήπτης, και τροφοδοτεί με ηλεκτρισμό μόνο το όχημα με το οποίο θα «μιλήσει» μέσω πολύ συγκεκριμένης διαδικασίας που προβλέπεται από τα σχετικά πρωτόκολλα, η άνωθεν δικαιολογία απλά δεν στέκει. Σε κάθε auto-start σταθμό υπάρχει ακριβώς το ίδιο επίπεδο ελέγχου και ασφαλείας που υπάρχει και σε έναν σταθμό ενεργοποίησης με κάρτα.	
--	--	--

143	Θα ήθελα να σας προτείνω να εγκαταστήσετε σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων στα Δημόσια Νοσοκομεία της χώρας μας, με αφετηρία εαν είναι εφικτό τα Δημόσια Νοσοκομεία του Ν. Αττικής. Σας ευχαριστώ.	Έχει ληφθεί υπόψη, τα νοσοκομεία είναι κτίρια δημοσίου τομέα και υπάρχει σχετική πρόβλεψη υποχρέωσης μέχρι 01.01.2022.
-----	--	--

144	Εάν κάτι δεν μου έχει διαφύγει, χωρίς να θέλω να υποβαθμίσω τον μόχθο των συντακτών του νομοσχεδίου, όπως και τις καλές προθέσεις του αρμόδιου Υπουργού (στον οποίο οφείλουμε άλλωστε και τα πρώτα ουσιαστικά μέτρα ανάπτυξης της υγραεριοκίνησης, με το ν.3710/08), εκτιμώ ότι τα προτεινόμενα μέτρα είναι ελλιπή, με την έννοια ό,τι απουσιάζουν μέτρα πρακτικά και άμεσης εφαρμογής, για ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων θέσεων επαναφόρτισης, από ιδιώτες. Διαβάζω στο σχέδιο νόμου διατάξεις περί ίδρυσης θέσεων επαναφόρτισης από Δήμους και γενικά δημόσιους Φορείς και διερωτώμαι, «σε άλλη χώρα ζουν οι άνθρωποι;». Περιμένετε να προχωρήσει ή έστω να προχωρήσει σε εύλογο χρόνο κάτι από τους Δήμους, με τις γνωστές γραφειοκρατικές αγκυλώσεις, με τις αλληλοσπαραζόμενες δημοτικές παρατάξεις κ.τ.λ. ; Φανταστήκατε σε βάθος χρόνου την κατάσταση των (δημοτικών) φορτιστών, λαμβάνοντας υπόψη και τους σε συνεχή έξαρση βανδαλισμούς ; Επίσης αναφέρονται περιπτώσεις δημιουργίας θέσεων επαναφόρτισης σε «εσοχές» οδών, με θέσεις παράλληλες ως προς τον άξονα της οδού. Αυτό μπορεί να γίνει π.χ. στο Μόναχο, όχι όμως στην Αθήνα, στη Χαλκίδα, στη Λαμία κ.ά. που ακόμη και τα πεζοδρόμια είναι στενά. Πού λοιπόν θα βρεθούν αυτοί οι χώροι; Υπάρχουν σε όλη την Επικράτεια περίπου 6.000 πρατήρια καυσίμων. Σκεφθείτε ότι και μία (1) θέση μόνο να υλοποιούσε το κάθε πρατήριο, θα πρόκυπτε ένας μεγάλος αριθμός θέσεων, που ένας ιδιώτης θα τις φρόντιζε, θα τις προστάτευε, θα είχε κίνητρο να παραμένουν συνεχώς σε λειτουργία. Φυσικά αυτό προϋποθέτει ότι ο αρμόδιος Υφυπουργός κ. Οικονόμου θα προχωρούσε και σε μείωση της «φύτευσης» (π.χ. στο 1/8 των 2/3 του υποχρεωτικώς ακαλύπτου χώρου – πέρα από το γενικώς «τρελό», βάζουμε χόρτα πάνω από τις υπόγειες δεξαμενές	Η ανάπτυξη των σημείων φόρτισης σύμφωνα με το ισχύον αδειοδοτικό πλαίσιο δεν εμποδίζεται. Οι μελέτη του θέματος και η δυνατότητα διαγωνισμών εκ μέρους των Δήμων δίνεται για την πιο οργανωμένη ανάπτυξη των σημείων φόρτισης στην επικράτεια. Σημειώνεται εδώ πως υποδομές φόρτισης σε πρατήρια καυσίμων μπορούν και ενδείκνυται να εγκατασταθούν. Για το λόγο αυτό έχει θεσπισθεί η απαραίτητη διαδικασία αδειοδότησης σε ΚΥΑ. Οι προτεινόμενες διατάξεις θα ληφθούν υπόψη σε επόμενα νομοθετήματα, αφού θα
-----	--	--

	καυσίμων, για να μπορούν με ένα αποτσίγαρο να ανάψουν εύκολα ...) αλλά και σε ρύθμιση ότι «υποχρεωτικώς δεσμευμένη, συμβολαιογραφικά, θέση στάθμευσης θα επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί ως θέση επαναφόρτισης». Σκεφθείτε επίσης ότι αν το ΥΠΕΝ έπαιρνε κάποια απλά μέτρα, αναφορικά με τις χρήσεις γης, θα μπορούσαν να δημιουργηθούν νέα «πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας», με εξ αρχής θέσεις για επαναφόρτιση, σε σωστά σημεία και με τις αναγκαίες παροχές (καλωδιώσεις, κατάλληλη παροχή από ΔΕΔΔΗΕ κ.ά.), με πολύωρη καθημερινή λειτουργία (συνήθως από 6.00 πμ έως 12.00 μμ δηλ. ώρες που εξυπηρετείται ο μέσος καταναλωτής). Ένας επίσης σημαντικός θέσεων επαναφόρτισης (σε ήδη διαμορφωμένες θέσεις στάθμευσης και μάλιστα συνήθως πολύ περισσότερες από τις «απαιτητές») μπορεί να δημιουργηθεί σε υπεραγορές που είναι εκτός σχεδίου, στις παρυφές πόλεων, κωμοπόλεων και όπου ο πελάτης καταναλωτής θα πάει για τα ψώνια του και στα 30 – 45 λεπτά που θα διαθέσει θα φορτίσει και το όχημα. Για να έχει βιωσιμότητα αυτό οι εταιρείες θέλουν να το συνδυάσουν με πρατήριο υγρών καυσίμων. Δημιουργείται «σύγκρουση» μεταξύ 20 % κάλυψης της υπεραγοράς (με επιφάνεια π.χ. 1200 – 2500 μ2) και 10% του πρατηρίου (με μικτή επιφάνεια μόλις 36 μ2). Αν κανείς βρίσκει λογική στα να ζητούν οι ΥΔΟΜ να γκρεμίσει κανείς το μισό Supermarket, πλέον 36 μ2, ώστε το σύνολο πλέον να έχει κάλυψη ...10%, ας το πει ευθαρσώς ... Επίσης μπορεί να γίνει αξιοποίηση, με κατάλληλες πολεοδομικές φύσεως παρεμβάσεις, και των εκατοντάδων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων (πλυντήρια, ΙΚΤΕΟ, συνεργεία, υπαίθριοι ή στεγασμένοι χώροι στάθμευσης κ.ά.). Για να γίνω πιο συγκεκριμένος σας παραθέτω επεξεργασμένες προτάσεις, σε μορφή «ρύθμισης» με αντίστοιχη «αιτιολογική έκθεση». Κείμενο ρύθμισης Στα οικόπεδα και γήπεδα, που έχουν πρόσωπο επί του βασικού οδικού δικτύου της Περιφέρειας Αττικής και της Περιφέρειας Θεσσαλονίκης, όπως αυτά τα οδικά δίκτυα έχουν καθοριστεί με την με αριθμό 62556/5073/ 1990 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Ορισμός Βασικού Δικτύου Ν. Αττικής» (ΦΕΚ Δ' 701) και με την με αριθμό 62555/5072/90 απόφαση του ιδίου Υπουργού «Ορισμός Βασικού οδικού δικτύου Ν. Θεσσαλονίκης» (ΦΕΚ Δ' 561) και απεικονίζονται στους χάρτες που τα συνοδεύουν, επιτρέπεται πολεοδομικά σε κάθε περίπτωση, ανεξαρτήτως των τυχόν απαγορεύσεων από χρήσεις γης, η ίδρυση «Πρατηρίων παροχής Καυσίμων και ενέργειας» με τον απαραίτητο όρο ότι θα περιλαμβάνουν απαραίτητως τα μεν ιδρυόμενα επί οικοπέδων δύο (2) τουλάχιστον θέσεις επαναφόρτισης αυτοκινήτων και τα ιδρυόμενα επί γηπέδων τρεις (3) τουλάχιστον θέσεις επαναφόρτισης. Ειδικά για τα επί οικοπέδων ιδρυόμενα πρατήρια η ελάχιστη φύτευση μπορεί να περιοριστεί στο 1/8 των 2/3 του υποχρεωτικώς ακαλύπτου χώρου, υπό τον όρο ότι στην περίπτωση αυτή θα υλοποιήσουν τρεις τουλάχιστον θέσεις επαναφόρτισης, ανεξαρτήτως του αν περιλαμβάνουν και άλλα	έχει αξιολογηθεί η ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης στην ελληνική επικράτεια
--	--	---

	κτίσματα ή εγκαταστάσεις εντός του οικοπέδου. Από της ισχύος του παρόντος νόμου, με την επιφύλαξη της δημιουργίας των θέσεων επαναφόρτισης, όπως προβλέπονται στα προηγούμενα εδάφια, καταργείται κάθε άλλη διάταξη που ρυθμίζει διαφορετικά το θέμα των χρήσεων γης για την ίδρυση πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας στο βασικό οδικό δίκτυο των Περιφέρειας Αττικής (τ. νομού Αττικής) και Περιφέρειας Θεσσαλονίκης (τ. νομού Θεσσαλονίκης). Αιτιολογική έκθεση Η παρούσα ρύθμιση αποσκοπεί στην απάλειψη στρεβλώσεων στην αγορά, οι οποίες οφείλονται σε άστοχες πολεοδομικές ρυθμίσεις. Παρουσιάζεται το φαινόμενο κατά την θέσπιση χρήσεων γης κατά μήκος των αξόνων του βασικού οδικού δικτύου της Αττικής, όπως αυτό έχει οριστεί με την με αριθμ. 62556/5073/1990 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Ορισμός Βασικού Δικτύου Ν. Αττικής» (ΦΕΚ 701 Δ'/1990) και αντίστοιχα στο ν. Θεσσαλονίκης, με την απόφαση «Ορισμός Βασικού οδικού δικτύου Ν. Θεσσαλονίκης» (ΦΕΚ Δ' 561), να απαγορεύεται σε πολλές περιπτώσεις η ίδρυση πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, στα οικόπεδα ή γήπεδα που έχουν πρόσωπο σε αυτό το πλέγμα των οδικών αξόνων. Η απαγόρευση αυτή δεν στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια, αλλά πολλές φορές είχε υποκινηθεί από ανταγωνιστικά συμφέροντα ή προσωπικές παρεμβάσεις ιδιοκτητών που έχουν προσβάσεις στα αντίστοιχα κέντρα αποφάσεων, από φοβίες σχετικά με την πιθανολογούμενη επικινδυνότητα των πρατηρίων κ.τ.λ. Αυτή όμως η αντιμετώπιση αντίκειται στην αναγκαιότητα της χωροθέτησης των α) πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας και β) των σταθμών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως (με ή χωρίς αντλίες - διανομείς καυσίμων εν γένει) στο βασικό οδικό δίκτυο. Είναι προφανές ότι τα «Πρατήρια παροχής Καυσίμων και ενέργειας» (δηλ. υγρών καυσίμων, υγραερίου, φυσικού αερίου, υδρογόνου, ηλεκτροκίνητων οχημάτων), τα οποία συνήθως περιλαμβάνουν και εγκαταστάσεις πλύσεως και λίπανσης, από την άποψη της εμπορικής εκμεταλλεύσεως ενδείκνυται να ιδρύονται στο βασικό οδικό δίκτυο, αφού εκεί διοχετεύεται το μεγαλύτερο ποσοστό των αστικών και υπεραστικών μετακινήσεων, άρα και αναλογικά εκεί θα πραγματοποιείται και ο μεγαλύτερος όγκος ανεφοδιασμού με καύσιμα - ενέργεια. Πέραν όμως του γεγονότος ότι με τη χωροθέτηση αυτή ευνοείται ο ενδιαφερόμενος επενδυτής, παράλληλα εξυπηρετείται και το ευρύτερο δημόσιο συμφέρον, αφού οι χρήσεις αυτές, για λόγους εμπορικής εκμετάλλευσης, θα απομακρύνονται ή έστω ποσοστιαία θα μειώνονται από τον αστικό ιστό (περιοχές γενικής κατοικίας κυρίως) και θα μεταφέρονται σε οικόπεδα και γήπεδα με πρόσωπο στο βασικό οδικό δίκτυο, όπου ούτως ή άλλως ο θόρυβος είναι εξαιρετικά αυξημένος και τα οικόπεδα ή γήπεδα που έχουν πρόσωπο σε αυτό, δηλ. στο βασικό οδικό δίκτυο, εκ των πραγμάτων δεν ενδείκνυται να χρησιμοποιηθούν για κατοικία. Ένας πρόσθετος λόγος είναι ότι η κίνηση των μεγάλων βυτιοφόρων	
--	---	--

	ανεφοδιασμού των πρατηρίων θα περιοριστεί ως επί το πλείστο στις κύριες οδικές αρτηρίες (βασικό οδικό δίκτυο), αφού τα εντός του αστικού ιστού πρατήρια ή θα έχουν μειωμένη κατανάλωση, άρα και πιο αραιό ανεφοδιασμό ή σταδιακά θα εξαναγκαστούν, λόγω της απώλειας πελατείας, να μεταφερθούν στους βασικούς άξονες. Αυτό είναι θετικό γιατί η προσπέλαση των βυτιοφόρων είναι σαφώς πιο ευχερής στους βασικούς κυκλοφοριακούς άξονες, σε σχέση με τους με μειωμένο (πραγματικό) κυκλοφορούμενο πλάτος σε οδούς μέσα στον «πυκνό» αστικό ιστό, όπου συνήθως η μία λωρίδα καταλαμβάνεται από σταθμευμένα αυτοκίνητα και η διαφυγή τους σε περίπτωση πυρκαγιάς θα είναι δυσχερέστερη, όπως αντιστοίχως και η επέμβαση της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας για κατάσβεση. Επίσης είναι προφανές ότι σε βασικούς άξονες είναι δυνατή ακόμη και η 24ωρη λειτουργία που και καταναλωτές εξυπηρετεί αλλά και διασφαλίζει τους φορτιστές από βανδαλισμό, αφού θα υπάρχει συνεχής επιτήρηση. Το κυριότερο όμως πλεονέκτημα και ο βασικός στόχος της παρούσας ρύθμισης είναι ότι η δυνατότητα δημιουργίας περισσοτέρων «πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας» στο βασικό οδικό δίκτυο θα επιτρέψει την «εξαναγκασμένη» δημιουργία θέσεων φόρτισης ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων, που η Πολιτεία έχει μεν αναλάβει τη δέσμευση να δημιουργήσει σε σημαντικό βαθμό έως το 2025 (βλ. Ν.4439/16 – Κεφάλαιο Α – ΦΕΚ Α΄ 222), αλλά μέχρι τώρα υπάρχει εμφανέστατα μεγάλη υστέρηση. Ως εκ τούτου με την προτεινόμενη ρύθμιση θεραπεύεται το πρόβλημα που αναφέρθηκε παραπάνω, προς αποφυγή δε παρερμηνειών επισημαίνεται ότι καταργείται κάθε διάταξη που εισάγει ή προβλέπει αντίθετη ρύθμιση, αναφορικά με τη δυνατότητα ίδρυσης πρατηρίων, σε οικόπεδα ή γήπεδα που έχουν πρόσωπο σε οδούς του βασικού οδικού δικτύου των ν. Αττικής και Θεσσαλονίκης. Η ρύθμιση εκτιμάται ότι θα βοηθήσει να αντιμετωπιστούν στρεβλώσεις στην αγορά καυσίμων, όταν παρατηρείται έλλειψη ανταγωνισμού και δημιουργία άτυπων «καρτέλ» και γενικά φαινόμενα εκμετάλλευσης των καταναλωτών, που στη σημερινή δυσμενή οικονομική συγκυρία επιτείνουν τα προβλήματά τους. Πέραν όμως τούτου θα συνεισφέρει αποφασιστικά στην προώθηση της ηλεκτροκίνησης στη χώρα μας. Κείμενο ρύθμισης Στις περιπτώσεις που ιδρύεται «Πρατήριο παροχής Καυσίμων και Ενέργειας» δημοσίας χρήσεως, της παραγράφου 7 του άρθρου 114 του ν.4070/12 (Α΄ 86) εντός της ευρύτερης έκτασης γηπέδου, την οποία καταλαμβάνει συγκρότημα υπεραγοράς ή μεγάλων καταστημάτων ή εμπορικών κέντρων, με ή χωρίς κινηματογραφικές αίθουσες και λοιπούς χώρους ή εν γένει εγκαταστάσεις εστίασης και αναψυχής, τότε το πρατήριο θεωρείται συνοδό έργο της κύριας εγκατάστασης και επιτρέπεται η υπέρβαση της εκάστοτε πραγματοποιημένης κάλυψης κατά 40 μ2 μικτής επιφάνειας, για τη δημιουργία του κτηρίου του πρατηρίου, υπό τον απαραίτητο όρο ότι το ιδρυόμενο πρατήριο καυσίμων και ενέργειας θα υλοποιήσει τρεις	
--	---	--

	(3) τουλάχιστον θέσεις επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις (ΚΥΑ με αριθμό 42863/438 – ΦΕΚ Β΄ 2040/2019). Κάθε άλλη διάταξη που ρυθμίζει διαφορετικά το θέμα αυτό καταργείται. Αιτιολογική έκθεση Η υπόψη ρύθμιση αποσκοπεί στην κάλυψη αναγκών που προέκυψαν από την παγκοσμιοποίηση και την σταδιακή μεταφορά και στην χώρα μας προτύπων, που έχουν εφαρμοσθεί εδώ και χρόνια στην αλλοδαπή, με την δημιουργία και στην χώρα μας μεγάλων συγκροτημάτων εμπορίου, εστίασης και αναψυχής (πολυδύναμες κινηματογραφικές αίθουσες, bowling, νεροτσουλήθρες κ.ά.). Είναι προφανές ότι ο νομοθέτης, κατά την σύνταξη των σχετικών με τα πρατήρια διαταγμάτων (ΒΔ 465/70 και ΠΔ 1224/81) δεν μπορούσε να προβλέψει αυτές τις εξελίξεις, πολύ περισσότερο δε να σταθμίσει τα προβλήματα που προκύπτουν από τη συνύπαρξη στο ίδιο γήπεδο εγκαταστάσεων με διαφορετικά ποσοστά κάλυψης. Με βασικό στόχο την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στη χώρα μας επιτρέπεται η δημιουργία κτηρίου μικτής επιφάνειας έως 40 μ², πέραν της όποιας ήδη πραγματοποιημένης κάλυψης του συνόλου της εγκατάστασης και αναφορικά με τη φύτευση στην εν λόγω περίπτωση εφαρμόζεται για το σύνολο της εγκατάστασης η ευεργετική διάταξη του εδαφίου στ) της παραγρ. 2 του άρθρου 17 του Ν.Ο.Κ. (ν.4067/12 – Α΄ 79), όπως ισχύει. Επισημαίνεται όμως ότι οι παραπάνω διατάξεις, οι οποίες λειτουργούν ως κίνητρα για την ίδρυση νέων πρατηρίων, θα ισχύουν μόνο στις περιπτώσεις που το «Πρατήριο παροχής Καυσίμων και Ενέργειας» δημοσίας χρήσεως που θα δημιουργηθεί, θα περιλαμβάνει απαραίτητως, επί ποινή ακύρωσης της αδείας, τουλάχιστον τρεις θέσεις επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων, σύμφωνα με τις διατάξεις της ΚΥΑ με αριθμό 42863/438 «Καθορισμός 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» (ΦΕΚ Β΄ 2040/2019). Κείμενο ρύθμισης Στις περιπτώσεις που ιδρύονται «Πρατήρια παροχής Καυσίμων και Ενέργειας» δημοσίας χρήσεως, της παραγράφου 7 του άρθρου 114 του ν.4070/12 (Α΄ 86) σε περιοχή εκτός σχεδίου ή εκτός ορίων οικισμού, αλλά εντός της ζώνης των 500 μ. από τα όρια του εγκεκριμένου σχεδίου, που εγκρίθηκε με τις ισχύουσες διατάξεις πριν το ν.1337/83 ή από τα όρια των προϋφισταμένων του 1923 οικισμών του άρθρου 14 του Ν.Δ. 17.7.1923 ή σε κάθε περίπτωση σε ζώνη 500 μ. περιμετρικά των ορίων εγκεκριμένου οικισμού, τότε όλοι οι όροι	
--	---	--

	ιδρύσεως «Πρατηρίου παροχής καυσίμων και ενέργειας» της παραγράφου 7 του άρθρου 114 του ν.4070/12 (Α' 86) είναι αυτοί που προβλέπονται από το Π.Δ. 1224/81, όπως εκάστοτε ισχύει, υπό τον απαράβατο όρο ότι το ιδρυόμενο «πρατήριο παροχής καυσίμων και ενέργειας» θα περιλαμβάνει απαραίτητως δύο τουλάχιστον θέσεις επαναφόρτισης αυτοκινήτων, σύμφωνα με τις διατάξεις της ΚΥΑ με αριθμό 42863/438 «Καθορισμός 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» (Β' 2040/2019), όπως εκάστοτε ισχύει. Στην περίπτωση αυτή της δέσμευσης για τη δημιουργία των δύο τουλάχιστον σημείων επαναφόρτισης, επιτρέπεται η κάλυψη του πρατηρίου να υπερβαίνει κατά 80 μ2 την κατά περίπτωση, αναλόγως και της ύπαρξης άλλων κτισμάτων, επιτρεπόμενη κάλυψη. Αιτιολογική έκθεση Η υπόψη ρύθμιση αποσκοπεί στην επείγουσα κάλυψη της ανάγκης να δημιουργηθούν σημεία επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων, χωρίς τα οποία η όποια προσπάθεια της Πολιτείας για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης θα πέσει στο κενό, αφού το οποιοδήποτε κίνητρο για αγορά ηλεκτροκίνητου αυτοκινήτου (επιδότηση, ελεύθερη κυκλοφορία στο δακτύλιο κ.ά.) θα εξουδετερώνεται από τον ουσιώδη παράγοντα που είναι το ευρύ δίκτυο σημείων επαναφόρτισης. Αναγνωρίζεται ότι τα πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας είναι από τις κύριες εγκαταστάσεις που μπορούν να συμμετάσχουν σε σημαντικό βαθμό στην υλοποίηση της στόχευσης της Πολιτείας. Επειδή όμως στα πρατήρια που βρίσκονται μέσα στο σχέδιο πόλεως ή σε εγκεκριμένους οικισμούς, οι μικρές διαστάσεις τους πολύ δύσκολα επιτρέπουν τη δημιουργία θέσεων επαναφόρτισης, ενώ παράλληλα είναι εύλογο ότι τα σημεία επαναφόρτισης θα πρέπει να είναι κοντά στον καταναλωτή, με την εισαγόμενη διάταξη παρέχεται η δυνατότητα, υπό τον απαράβατο δεσμευτικό όρο της δημιουργίας και δύο τουλάχιστον θέσεων επαναφόρτισης, να ιδρυθούν πρατήρια στη ζώνη των 500 μ. που εκτείνεται περιμετρικά του εκάστοτε σχεδίου πόλεως ή των ορίων των οικισμών εν γένει, με τους ευνοϊκότερους όρους που ιδρύονται τα πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας (δημοσίας χρήσεως) και στις εντός σχεδίων ή εντός ορίων οικισμών περιοχές. Εν προκειμένω με την εν λόγω διάταξη ωφελείται και ο ιδιώτης επενδυτής αλλά και η Πολιτεία βασίμως προσδοκά στην ουσιαστική ανάπτυξη και διεύρυνση του σχεδόν ανύπαρκτου σήμερα δικτύου των σημείων επαναφόρτισης και για τη δημιουργία του οποίου η βούληση της Πολιτείας είναι σαφής (ν.4439/16 – Κεφάλαιο Α και ΚΥΑ 42863/438 – ΦΕΚ Β' 2040/19). Προκειμένου δε να καταστεί πλέον ελκυστική και υλοποιήσιμη η επένδυση και επειδή στις εκτός	
--	---	--

	σχεδίου περιοχές τα πρατήρια καυσίμων συμπαρασύρουν από πλευράς κάλυψης και άλλα κτίσματα στο ίδιο γήπεδο στο δυσμενέστερο ποσοστό κάλυψης 10% (άρθρο 1 του ΦΕΚ 270 Δ'/85), λαμβάνεται πρόνοια, προκειμένου να ευνοηθεί η ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, να δοθεί μια πρόσθετη κάλυψη έως 80 μ2, που θα επιτρέπει και τη ενδεχόμενη δημιουργία χώρου αναψυχής (καφέ, σνακ μπαρ κ.ά.) του πελάτη, κατά το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την επαναφόρτιση του οχήματός του. Κείμενο ρύθμισης Στις Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. (ΙΚΤΕΟ) και σε όλες τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων, που υπάγονται στην αρμοδιότητα της Διεύθυνσης Τεχνικού Ελέγχου και Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης Οχημάτων (Δ35) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με το Π.Δ. 123/12.10/2017 (Α' 151) «Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών», επιτρέπεται η μείωση της φύτευσης στο 1/8 της ελάχιστης απαιτητής των 2/3 του υποχρεωτικώς ακαλύπτου χώρου, υπό τον απαραίτητο όρο της δημιουργίας δύο τουλάχιστον θέσεων επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων, σύμφωνα με τις διατάξεις της ΚΥΑ με αριθμό 42863/438 «Καθορισμός 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» (Β' 2040/2019). Αιτιολογική έκθεση Ο σαφής στόχος της παρούσας ρύθμισης είναι να ευνοήσει την ανάπτυξη και πολλαπλασιασμό των σημείων επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων. Με δεδομένο ότι έως τώρα τα όποια αποτελέσματα ανάπτυξης δικτύου επαναφόρτισης είναι πενιχρά, η Πολιτεία θεσπίζει πρόσθετα πολεοδομικής φύσεως κίνητρα, όπως η αισθητή μείωση της επιφάνειας φύτευσης, με αντιστάθμισμα τη ρητή δέσμευση για τη δημιουργία σημείων επαναφόρτισης σε εγκαταστάσεις συναφείς με τα οχήματα, όπως είναι τα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ, τα συνεργεία οχημάτων, τα πάσης μορφής πλυντήρια ή/και λιπαντήρια, οι σταθμοί αυτοκινήτων (ελαφρών ή βαρέων οχημάτων) και οι συναφείς εγκαταστάσεις που οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας των οποίων καθορίζονται από τη Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου και Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης Οχημάτων ΔΤΕΕΕΟ (Δ35) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Για τη ΔΙΕΝΝΗΣ ΑΤΕ Βαγγέλης Διέννης Μηχανολόγος Ηλεκτρολόγος Ε.Μ.Π.– Αρ. Μητρ.ΤΕΕ:13.771 Κίρκης 8 – 153 44 ΓΕΡΑΚΑΣ	
--	---	--

	210 8104000 – 6973 666600 diennis@diennis.gr www.diennis.gr	
--	---	--

145	Άρθρο 17 -Ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο 1. [...] 2. Για την ανάπτυξη, διαχείριση και λειτουργία των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών [...] Το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του άρθρου 45 καταρτίζει ενδεικτικές προδιαγραφές για την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τους διαγωνισμούς παραχώρησης του προηγούμενου εδαφίου. Μεταξύ των κριτηρίων αξιολόγησης των προσφορών περιλαμβάνονται υποχρεωτικά το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, ο χρόνος υλοποίησης, η λειτουργική διαθεσιμότητα των υποδομών και η εν γένει ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και, δυνητικά, ιδίως το πλήθος, η γεωγραφική κατανομή των σημείων επαναφόρτισης και τα βασικά ποιοτικά χαρακτηριστικά των υποδομών συμπεριλαμβανομένης της προσβασιμότητας αυτών στα άτομα με αναπηρία. [...]	Η προσβασιμότητα των ΑμεΑ αποτελεί προτεραιότητα του επισπεύδοντος Υπουργείου, και έχει αποτυπωθεί στις σχετικές διατάξεις του νομοσχεδίου. Το αρμόδιο όργανο για την Ηλεκτροκίνηση, θα αξιολογεί μεταξύ άλλων και την προσβασιμότητα των ΑμεΑ σε σημεία φόρτισης
-----	---	--

146	Η επιλογή του μοντέλου της ανοιχτής ανταγωνιστικής αγοράς για την ανάπτυξη και λειτουργία των υποδομών φόρτισης είναι εναρμονισμένη με τις κατευθύνσεις της ΕΕ αλλά και τα ισχύοντα στις περισσότερες χώρες. Ωστόσο προϋπόθεση για την εφαρμογή στην πράξη αυτού του μοντέλου, αλλά και για τη διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας των αντίστοιχων επενδύσεων είναι να εφαρμόζονται οι αντίστοιχοι κανόνες για την προστασία του ανταγωνισμού και οι αρμόδιες αρχές να μεριμνούν για την τήρησή τους. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι δημοσίως προσβάσιμες υποδομές, σύμφωνα και με τους ορισμούς του Νόμου 4439/2016 και της νομοθεσίας της ΕΕ δεν είναι μόνο αυτές που εγκαθίστανται σε δημόσιους - κοινόχρηστους χώρους, αλλά και αυτές που εγκαθίστανται και λειτουργούν σε ιδιωτικούς χώρους. Το μοντέλο της παραχώρησης θα πρέπει να διευκρινιστεί εάν θα συνοδεύεται από "κλειστό" αριθμό υποδομών ή από αποκλειστικότητα (δηλαδή θα αποκλείεται η εγκατάσταση και λειτουργία υποδομών φόρτισης σε άλλους κοινόχρηστους χώρους του ίδιου Δήμου που δεν έχουν συμπεριληφθεί στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Επίσης θα πρέπει να διευκρινιστεί εάν το δικαίωμα παραχώρησης θα αφορά συγκεκριμένα σημεία - θέσεις ή θα αφορά ολόκληρες περιοχές	Θα ληφθεί υπόψη όταν καταρτιστούν οι τυχόν προδιαγραφές για τους διαγωνισμούς παραχώρησης
-----	--	--

	/ συνοικίες. Αναλόγως της απάντησης και των προδιαγραφών της παραχώρησης (αποκλειστικότητα ή όχι, κλειστός αριθμός κλπ) ενδέχεται η εφαρμογή αυτού του μοντέλου είτε να καταστεί ασύμφορη για τους επενδυτές και να προκαλέσει μηδαμινό ενδιαφέρον, είτε να οδηγήσει σε συνθήκες στρέβλωσης της αγοράς και παραβίασης των κανόνων ανταγωνισμού. Στην τωρινή φάση ανάπτυξης της αγοράς το μοντέλο της παραχώρησης εάν δεν προσδιοριστούν τα όρια και οι όροι εφαρμογής του είναι πολύ πιθανόν να έχει τα αντίθετα αποτελέσματα από τα επιδιωκόμενα, δηλαδή να λειτουργήσει αποτρεπτικά στην πραγματοποίηση επενδύσεων υποδομών φόρτισης σε κοινόχρηστους χώρους. Προτείνεται ακόμη και εάν τελικώς επιλεγεί το μοντέλο παραχώρησης, να μην αποκλείεται η δυνατότητα εγκατάστασης υποδομών φόρτισης από ενδιαφερόμενους σε χώρους που δεν θα καλύπτονται από την πρόσκληση ενδιαφέροντος, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα ικανοποίησης και μεμονομένων αιτημάτων από χρήστες Η/Ο που κατοικούν σε περιοχές που δεν εξυπηρετούνται από τα σημεία που έχουν παραχωρηθεί.	
--	--	--

147	Σημείο: 4. Στην περίπτωση που, λαμβάνοντας υπόψη τους στόχους του Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση ιδίως για το πλήθος, τη γεωγραφική κατανομή και τον χρόνο υλοποίησης, δεν καταστεί εφικτή η ανάπτυξη επαρκούς δικτύου δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο μέσω του ανταγωνιστικού μοντέλου αγοράς και των διαδικασιών παραχώρησης της παρ. 2, το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας δύναται να διενεργεί ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαδικασία μετά από πρόσκληση υποβολής προσφορών, για την απόκτηση δικαιώματος ανάπτυξης, διαχείρισης και λειτουργίας σημείων επαναφόρτισης για Η/Ο σε γεωγραφικές ενότητες ή σε τομείς ανάπτυξης των υποδομών όπου παρατηρείται υστέρηση. Για την αξιολόγηση των προσφορών λαμβάνονται υπόψη τα κριτήρια της παρ. 2 και δύναται να γίνεται χρήση των προδιαγραφών πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος της ίδιας παραγράφου. Σχόλιο: Σε ενδεχόμενη έλλειψη ενδιαφέροντος από την αγορά, θα πρέπει ενδεχομένως να αξιολογηθεί η δυνατότητα ενεργοποίησης του ΔΕΔΔΗΕ ως προμηθευτή υπηρεσιών φόρτισης Η/Ο τελευταίου καταφυγίου (δηλ. να προβεί στην επιλεκτική ανάπτυξη του δικτύου). Η ενεργοποίηση του ΔΕΔΔΗΕ μπορεί να απαιτηθεί και στην περίπτωση άνισης ανάπτυξης του δικτύου φόρτισης.	Η πρόταση αφορά εναλλακτικό μοντέλο ανάπτυξης των υποδομών φόρτισης, που δεν προκρίθηκε, μετά από στάθμιση και των καλών πρακτικών διεθνώς.
-----	---	--

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Το σχόλιο της ΚΕΔΕ για σταδιακή ανάπτυξη των δημόσιων υποδομών από τους δήμους γίνεται αποδεκτό, όπως επίσης και η πρόταση για χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για μοτοποδήλατα-μοτοσυκλές στα ΣΦΗΟ. Η πρόταση του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων να εξετάζονται τα πολεοδομικά και συγκοινωνιολογικά χαρακτηριστικά των δήμων κατά την εκπόνηση των ΣΦΗΟ εναρμονίζεται με την επιδιωκόμενη από το νσ πρακτική αποτελεσματικότητα των ρυθμίσεων του και θα ληφθεί υπόψη. Η πρόταση να περιληφθούν τα πρατήρια στα ΣΦΗΟ δεν γίνεται αποδεκτή. Επίσης έχουν ληφθεί υπόψη οι προτάσεις να συμπεριληφθούν στα ΣΦΗΟ οι υφιστάμενες παρόδιες θέσεις στάθμευσης και η ένταξη των Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. στα ΣΦΗΟ.

148	Προτείνεται δημιουργία χώρου επαναφόρτισης ηλεκτρικής εξωλέμβιας μηχανής θαλάσσιου σκάφους σε περιοχές προσάραξης σκαφών. Τα ηλεκτρικά θαλάσσια σκάφη πρέπει να συμπεριληφθούν στο νομοσχέδιο για τα οφέλη που θα προσφέρουν στην οικονομία και την οικολογία και μαζί θα ήταν καλό να προβλεφθεί και η ομαλή και αδιάκοπη χρήση τους	Καταγράφηκε και θα εξετασθεί ενόψει επόμενου νομοθέτηματος σε συνεργασία με τα συναρμόδια υπουργεία.
-----	---	--

149	είμαι κάτοχος ηλεκτρικού αυτοκινήτου από το 2018 από Πάτρα. Αυτό που πρέπει να κάνουν οι δήμοι ή ο κάθε δημόσιος φορέας είναι να φτιάξουν θέση στάθμευσης-φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων όχι κοντά στην είσοδο (σημείο ενδιαφέροντος) αλλά το αντίθετο & αυτό για 2 λόγους πρώτον ότι 99% θα σταθμεύσει κάποιο συμβατικό όχημα (αν είναι κοντά στην είσοδο) ενώ από την άλλη ο ιδιοκτήτης του ηλεκτρικού με χαρά θα κάνει 200 μέτρα περπάτημα αν ξέρει ότι θα βρει μία θέση να φορτίσει το όχημά του. Δυστυχώς βλέπουμε τα άσχημα παραδείγματα με τις θέσεις Α.Μ.Ε.Α όπου πολύ συχνά καταλαμβάνονται από αυτοκίνητα που δεν είναι για ΑΜΕΑ	Θα ληφθεί υπόψη κατά τη διαμόρφωση του οικείου κανονιστικού πλαισίου
-----	--	--

150	Η παράγραφος 1δ αναφέρει «μοτοποδήλατα (scooter)». Το scooter αφορά μόνο συγκεκριμένο υποκατηγορία δικύκλων και πιστεύουμε ότι δεν είναι στην πρόθεση του Υπουργείου να μην προβλέψει αντίστοιχη θέση στάθμευσης και για μοτοποδήλατα που δεν είναι scooter. Επομένως προτείνουμε η λέξη scooter να διαγραφεί. Επίσης, όπως αναφέρθηκε στο σχόλιό μου επί του άρθρου 2, δεν είναι μόνο τα μοτοποδήλατα ηλεκτρικά, αλλά και οι μοτοσυκλές. Επομένως προτείνουμε η λέξη «μοτοποδήλατα» να αντικατασταθεί από « μοτοποδήλατα και μοτοσυκλές».	Έχει ληφθεί υπόψη και έχουν γίνει οι σχετικές προσθήκες
-----	---	---

151	Με την παρούσα ΚΥΑ υποχρεούνται οι δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, οι μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί δήμοι, οι δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και οι μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί δήμοι να εκπονούν υποχρεωτικά πρόγραμμα χωροθέτησης επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο, εντός των διοικητικών τους ορίων το «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)». Ωστόσο από τα υποχρεωτικά κατ' ελάχιστο σημεία φόρτισης δεν περιλαμβάνονται τα σημεία τα οποία είχαν οριστεί με την ΚΥΑ 42863/438/2019 (ΦΕΚ 2040/Β'/04-06-2019) που καθόριζε τους όρους, τις προϋποθέσεις και τις τεχνικές προδιαγραφές 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 και σύμφωνα με την οποία στο άρθρο 1 οριζόταν τα παρακάτω: «...Αντικείμενο της παρούσας είναι ο καθορισμός των όρων, των προϋποθέσεων και των τεχνικών προδιαγραφών για την έγκριση εγκατάστασης δημοσίως προσβάσιμων συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων (σημεία επαναφόρτισης), σε: α) Υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση Πρατήρια Παροχής Καυσίμων και Ενέργειας, Τεύχος Β' 2040/04.06.2019 ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ 23201 β) Υφιστάμενους ή υπό αδειοδότηση χώρους στάσης και στάθμευσης εντός λιμενικής ζώνης ή/και εντός τουριστικών λιμένων (μαρίνες), γ) Υφιστάμενους ή υπό αδειοδότηση στεγασμένους και υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων, δ) Υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, ε) Υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση δημόσια ή ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. στ) Δημοσίως προσβάσιμους ιδιωτικούς χώρους, κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου, ζ) Δημοσίως προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου, η) Χώρους στάθμευσης δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων, θ) Τερματικούς σταθμούς ή σταθμούς μετεπιβίβασης μέσων μαζικής μεταφοράς επιβατών....» Έχοντας υπ' όψη την ισχύουσα ΚΥΑ 42863/438/2019 (ΦΕΚ 2040/Β'/04-06-2019) υπ' όψη το άρθρο 18 θα πρέπει να διαμορφωθεί όπως παρακάτω: «Άρθρο 18 – Χωροθέτηση σημείων στάθμευσης και επαναφόρτισης Η/Ο από ΟΤΑ 1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και έως την 31η Μαρτίου 2021, οι δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, οι μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί δήμοι, οι δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών	Το περιεχόμενο των ΣΦΗΟ που περιγράφεται στο νομοσχέδιο δεν είναι εξαντλητικό. Με άλλα λόγια, οι Δήμοι μπορούν να περιλάβουν σε αυτά και άλλα δημοσίως προσβάσιμα σημεία φόρτισης. Στο νομοσχέδιο δόθηκε προτεραιότητα στους δημόσιους και δημοτικούς χώρους.
-----	---	--

	ενοτήτων, καθώς και οι μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί δήμοι, σύμφωνα με το άρθρο 2Α του ν. 3852/2010 (Α' 87), εκπονούν υποχρεωτικά πρόγραμμα χωροθέτησης επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο, εντός των διοικητικών τους ορίων, εφεξής ονομαζόμενο «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)». Το Σ.Φ.Η.Ο. λαμβάνει υπόψη του τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής και μπορεί να ενταχθεί ως μέτρο παρέμβασης σε εκπονούμενα στρατηγικά σχέδια των οικείων ΟΤΑ (όπως π.χ. στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – ΣΒΑΚ, τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις – ΟΧΕ, τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη – ΒΑΑ κ.λπ.), καθώς και σε ευρύτερες μελέτες και προγράμματα αστικών αναπλάσεων. Το Σ.Φ.Η.Ο. περιέχει υποχρεωτικά κατ' ελάχιστον τα εξής: α) τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο κατά μήκος των διοικητικών τους ορίων, στους χώρους στάσης και στάθμευσης του άρθρου 34 του ν. 2696/1999 (Α' 57), καθώς και σε ελεγχόμενους από τους δήμους χώρους στάθμευσης και δημοτικούς χώρους στάθμευσης, ώστε να προβλέπεται υποχρεωτικά η χωροθέτηση κατ' ελάχιστον ενός (1) σημείου επαναφόρτισης Η/Ο ανά χιλίου (1.000) κατοίκους του δήμου, και ειδικότερα σε: αα) υφιστάμενους υπαίθριους δημοτικούς χώρους στάθμευσης, αβ) υφιστάμενους στεγασμένους δημοτικούς χώρους στάθμευσης, αγ) υφιστάμενες παρόδιες θέσεις στάθμευσης (ελεύθερες και ελεγχόμενης στάθμευσης, στα πολεοδομικά κέντρα των Δήμων και σε περιοχές αυξημένης επίσκεψης) και αδ) νέους υπαίθριους/στεγασμένους χώρους στάθμευσης ή παρόδιες θέσεις στάθμευσης που χωροθετούνται με σκοπό την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. β) τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε τερματικούς σταθμούς και σε επιλεγμένα σημεία των δημοτικών και αστικών συγκοινωνιών, όπως αυτά καθορίζονται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, ώστε να καθίσταται δυνατή η ανωτέρω εγκατάσταση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο υψηλής ισχύος και συγχρόνως να διασφαλίζεται η ελάχιστη απαιτούμενη αναμονή επαναφόρτισης για την ομαλή λειτουργία των λεωφορειακών γραμμών προς εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. γ) τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση τουριστικών λεωφορείων, ώστε οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων να εξοπλίζονται με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο σε τουλάχιστον δέκα τοις εκατό (10%) επί του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων ή κατ' ελάχιστον ενός (1) σημείου επαναφόρτισης Η/Ο.	
--	--	--

	δ) τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση ηλεκτροκίνητων οχημάτων τροφοδοσίας, ώστε οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας να εξοπλίζονται με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο για τουλάχιστον το δέκα τοις εκατό (10%) του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων ή κατ' ελάχιστον ενός (1) σημείου επαναφόρτισης Η/Ο. Στις ανωτέρω θέσεις επιτρέπεται και η στάθμευση και επαναφόρτιση Η/Ο που δεν εξυπηρετούν ανάγκες τροφοδοσίας μετά τη λήξη του ωραρίου τροφοδοσίας και έως την επόμενη έναρξη. Ειδικότερα, σε εμπορικές περιοχές και ιστορικά κέντρα πόλεων, χωροθετούνται παρόδιες θέσεις στάθμευσης – επαναφόρτισης για ηλεκτρικά ποδήλατα και μοτοποδήλατα (scooter) τροφοδοσίας τα οποία επιτρέπεται να κινούνται πέραν των ωραρίων τροφοδοσίας που ισχύει για υπόλοιπα οχήματα, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. ε) τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα και νόμιμα καθορισμένα σημεία στάσης ή στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ, όπως αυτή περιγράφεται στο άρθρο 19 . Στους σταθμούς επαναφόρτισης Η/Ο που ορίζονται με την παρούσα διάταξη απαγορεύεται ρητά να φορτίζουν ηλεκτρικά οχήματα εκτός από Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ. στ) τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε χώρους στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ, σύμφωνα με το άρθρο 20. ζ) Υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση Πρατήρια Παροχής Καυσίμων και Ενέργειας, η) Υφιστάμενους ή υπό αδειοδότηση χώρους στάσης και στάθμευσης εντός λιμενικής ζώνης ή/και εντός τουριστικών λιμένων (μαρίνες), θ) Υφιστάμενους ή υπό αδειοδότηση στεγασμένους και υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων, ι) Υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, κ) Υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση δημόσια ή ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. λ) Δημοσίως προσβάσιμους ιδιωτικούς χώρους, κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου, μ) Δημοσίως προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου, ν) Χώρους στάθμευσης δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων, ξ) Τερματικούς σταθμούς ή σταθμούς μετεπιβίβασης μέσω μαζικής μεταφοράς επιβατών.	
--	--	--

	2. Οι Δήμοι, που δεν ανήκουν στις κατηγορίες της παρ. 1, δύναται να εκπονούν Σ.Φ.Η.Ο., εντός των διοικητικών τους ορίων, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 1, σε εθελούσια βάση. 3. Ειδικά για τις περιοχές ευθύνης των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών και του συγκοινωνιακού έργου που παρέχεται από τους Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., και αποκλειστικά για τις περιπτώσεις β) και ε) της παρ. 2, οι ανωτέρω Οργανισμοί υποχρεούνται να υποβάλουν, εντός του οριζόμενου χρονικού πλαισίου δεσμευτική πρόταση για τους χώρους αρμοδιότητάς τους στον κατά περίπτωση Δήμο, ώστε να συμπεριληφθεί στο υπό εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο.. 4. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται οι προδιαγραφές, οι όροι και οι τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο., καθώς και κάθε άλλη απαραίτητη λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος. 5. Έως την ολοκλήρωση του Σ.Φ.Η.Ο., η εγκατάσταση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας. Τα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που έχουν ήδη εγκατασταθεί ή πρόκειται να εγκατασταθούν έως την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο., λαμβάνονται υπόψη και συμπεριλαμβάνονται στο Σχέδιο Φόρτισης Η/Ο (Σ.Φ.Η.Ο.) της παρ. 1. 6. Το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας του άρθρου 45 παρακολουθεί την εφαρμογή των Σ.Φ.Η.Ο.. 7. Τα Σ.Φ.Η.Ο. επικαιροποιούνται από τους Δήμους ανά τακτά χρονικά διαστήματα και κατ' ελάχιστον ανά πέντε (5) έτη, με στόχο την επανεξέταση των εκάστοτε συνθηκών ανάπτυξης και εφαρμογής της χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο. 8. Τα Σ.Φ.Η.Ο. που προβλέπονται με το παρόν άρθρο, δύναται να χρηματοδοτούνται από τους πόρους του Πράσινου Ταμείου, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3889/2010 (Α' 182). 9. Οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο δεν συνυπολογίζονται στις ελάχιστες απαιτούμενες θέσεις στάθμευσης κατά την εκπόνηση οποιωνδήποτε σχετικών μελετών από τους ΟΤΑ, αλλά χωροθετούνται επιπλέον αυτών, σύμφωνα με τις παρούσες διατάξεις."	
--	---	--

152	Έχει γεμίσει τελευταία η Ελλάδα με σταθμούς φόρτισης Η/Ο οι οποίοι τοποθετούνται είτε με έξοδα δήμων, είτε σε δημοτικούς χώρους με παραχώρηση, είτε βάση πιλοτικών προγραμμάτων, είτε με συγχρηματοδότηση από την Ελλάδα και την Ε.Ε., οι οποίοι σταθμοί απαιτούν συγκεκριμένη κάρτα για τη λειτουργία τους. Αυτό δημιουργεί πολλές δυσλειτουργίες:1. Δεν μπορεί καποιος (κατά κανόνα τουρίστας)	Το παρόν σχόλιο αναφέρεται στο θέμα της διαλειτουργικότητας και της εύκολης πρόσβασης σε δημοσίως προσβάσιμες υποδομές
-----	---	---

	που ερχεται μεσα στην νυχτα να φορτισει. 2. Βάζει τον επισκεπτη ισως σε μια πολυπλοκη διαδικασια (απαιτειται χρονος για την εκδοση της καρτας) 3. Ακομη και αν δωθούν ακριβείς οδηγίες για το που θα παει καποιος να εκδόσει μια τετοια κάρτα, σιγουρα καποιοι θα δυσκολευτουν (βαση στατιστικής) 4. Θα πρεπει ο επισκεπτης να προβλέψει απο προηγουμενη μερα το πως θα βγαλει την κάρτα και ίσως προτίμησει να κάνει στάση σε αλλη πόλη που εχει πιο απλοποιημενο τρόπο να φορτίσει. 5. Στην περίπτωση που το δίκτυο backoffice του σταθμού δεν είναι διαθέσιμο, ο σταθμός καθίσταται εντελώς άχρηστος 6. Υπάρχουν περιπτώσεις ευρωπαϊκών προγραμμάτων (βλέπε greenemotion με τους 8 σταθμούς φόρτισης στην Κοζάνη [https://youtu.be/vmXws5cIOdM]), που μετά τη λήξη του προγράμματος οι σταθμοί κατανοούν «τοτέμ». Για τους παραπάνω και όχι μόνο λόγους, όλοι οι δημόσιοι σταθμοί που τοποθετούνται από δήμους ή δημοσίου δικαίου φορείς, θα πρέπει να είναι auto-start και να μην απαιτούν κάποια συγκεκριμένη κάρτα για τη λειτουργία τους. Το «προσωρινά μόνο για χρήση οχημάτων του δήμου» είναι μια απαράδεκτη προσέγγιση. Το ίδιο θα πρέπει να προβλεφθεί και στην περίπτωση που κάποιος σταθμός ενός φορέα φόρτισης είναι εκτός δικτύου (offline), ή έχει κάποιο άλλο πρόβλημα. Κάποιοι δικαιολογούν την χρήση κάρτας προκειμένου να υπάρχει «έλεγχος» και «καταγραφή» του ποιος φορτίζει. Δεδομένου πως ο σταθμός φόρτισης δεν είναι ένας απλός ρευματολήπτης, και τροφοδοτεί με ηλεκτρισμό μόνο το όχημα με το οποίο θα «μιλήσει» μέσω πολύ συγκεκριμένης διαδικασίας που προβλέπεται από τα σχετικά πρωτόκολλα, η άνωθεν δικαιολογία απλά δεν στέκει. Σε κάθε auto-start σταθμό υπάρχει ακριβώς το ίδιο επίπεδο ελέγχου και ασφαλείας που υπάρχει και σε έναν σταθμό ενεργοποίησης με κάρτα.	φόρτισης. Ο σκοπός αυτός επιτυγχάνεται μέσα από συνδυασμό διατάξεων του νομοσχεδίου. Τυχόν επιπλέον προβλέψεις τεχνικού χαρακτήρα θα εξετασθούν στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
--	--	--

153	Η τοποθέτηση σημείων επαναφόρτισης (με αναλογία ανά κάτοικο 1/1000) θα πρέπει να επανεξεταστεί, ούτως ώστε να μην υπάρξουν υπερβολές. Προτείνεται σε κάθε περίπτωση να εξεταστεί η τοποθέτηση των σημείων επαναφόρτισης και να γίνετε σταδιακά με κλιμάκωση.	Έχει ληφθεί υπόψη. Τονίζεται πως η παρούσα υποχρέωση αναλογίας αφορά αποκλειστικά τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και φόρτισης Η/Ο, στα πλαίσια των εκπονούμενων ΣΦΗΟ. Η εφαρμογή των ΣΦΗΟ μπορεί να γίνει σταδιακά
-----	--	--

154	Ειδικά για τους Δήμους οι οποίοι διασχίζονται από υποκείμενα δίκτυα των εθνικών οδών ή κύριες επαρχιακές οδούς, είναι σημαντικό να υπάρχει πρόβλεψη για ταχεία φόρτιση επιπέδου 3 (Level 3 DCChargers), καθώς το μεγαλύτερο πρόβλημα για τα επόμενα 10-20 χρόνια στα ηλεκτρικά οχήματα θα είναι ο χρόνος φόρτισης. Με τους εν λόγω φορτιστές, οδηγοί οι οποίοι πραγματοποιούν ταξίδια, θα μπορούν να φορτίζουν επαρκώς το όχημά τους σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα 30 λεπτών και δεν θα χρειάζεται να πραγματοποιούν πολύωρες στάσεις.	Τέτοιες προβλέψεις τεχνικού χαρακτήρα θα εξετασθούν στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων..
-----	--	---

155	Ο ΣΕΣ προτείνει στην παράγραφο άρθρο 1 να αντικατασταθεί η παρακάτω πρόταση: Το Σ.Φ.Η.Ο. λαμβάνει υπόψη του τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής και μπορεί να ενταχθεί ως μέτρο παρέμβασης σε εκπονούμενα στρατηγικά σχέδια των οικείων ΟΤΑ (όπως π.χ. στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – ΣΒΑΚ, τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις – ΟΧΕ, τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη – ΒΑΑ κ.λπ.), καθώς και σε ευρύτερες μελέτες και προγράμματα αστικών αναπλάσεων. όπως: Το Σ.Φ.Η.Ο. λαμβάνει υπόψη του τα πολεοδομικά και συγκοινωνιακά (μετακινήσεις και σταθμεύσεις Η/Ο και οχημάτων επιβατικών ΙΧ, ΜΜΜ, ταξί, τροφοδοσίας, ποδηλάτων, μικροκινητικότητας, κτλ) χαρακτηριστικά της περιοχής και αποτελεί σχέδιο διαχείρισης της στάθμευσης με σκοπό την εξυπηρέτηση των αναγκών φόρτισης των Η/Ο. Το Σ.Φ.Η.Ο. εκπονείται από συγκοινωνιολόγους μηχανικούς και θα μπορεί να αναπροσαρμόζεται κατά την εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών και μελετών στάθμευσης. Επίσης το Σ.Φ.Η.Ο. μπορεί να ενταχθεί ως μέτρο παρέμβασης σε εκπονούμενα στρατηγικά σχέδια των οικείων ΟΤΑ (όπως π.χ. στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – ΣΒΑΚ, τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις – ΟΧΕ, τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη – ΒΑΑ κ.λπ.), καθώς και σε ευρύτερες μελέτες και προγράμματα αστικών αναπλάσεων. Η παράγραφος 4 όπως συμπληρωθεί: 4. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται οι προδιαγραφές, οι όροι και οι τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο., οι όροι και το αντικείμενο δημοπράτησης τους, καθώς και κάθε άλλη απαραίτητη λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος. (Με βάση την εμπειρία από τον τρόπο και τους όρους δημοπράτησης των ΣΒΑΚ, προτείνουμε το γενικό αντικείμενο και οι όροι δημοπράτησης να καθορίζονται από απόφαση του Υπουργού	Το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης θα είναι στη διάθεση των Δήμων για υποστήριξη κατά τη σύνταξη των ΣΦΗΟ. Σχετικά με τα υπόλοιπα επιμέρους σχόλια, τονίζεται πως προβλέψεις τεχνικού χαρακτήρα θα εξετασθούν στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
-----	--	--

	Περιβάλλοντος και Ενέργειας ώστε να μην επαναληφθούν τα λάθη του παρελθόντος). Η παράγραφος 9 όπως καταργηθεί: 9. Οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο δεν συνυπολογίζονται στις ελάχιστες απαιτούμενες θέσεις στάθμευσης κατά την εκπόνηση οποιωνδήποτε σχετικών μελετών από τους ΟΤΑ, αλλά χωροθετούνται επιπλέον αυτών, σύμφωνα με τις παρούσες διατάξεις. (Προτείνουμε την κατάργηση της παραγράφου 9, διότι θεωρούμε ότι οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο εντάσσονται σε ένα ευρύτερο σχέδιο στάθμευσης που αφορά όλες τις κατηγορίες οχημάτων)	
--	--	--

156	Προτείνουμε την υποχρεωτική οριοθέτηση θέσεων δωρεάν στάθμευσης ηλεκτρικών οχημάτων στους Δήμους.	Αφορά άλλο άρθρο του παρόντος νομοσχεδίου, το οποίο ήδη προβλέπει την παροχή δωρεάν στάθμευσης.
-----	--	--

157	Η πρόβλεψη της διαδικασίας χωροθέτησης μέσω των Σ.Φ.Η.Ο. μπορεί να καταστεί εξαιρετικά χρονοβόρα και γραφειοκρατική εάν δεν λειτουργήσει με ευελιξία και ιδιαίτερα για τις περιοχές εκείνες, όπου τα χαρακτηριστικά κατοικίας συνεπάγονται ευρεία χρήση παρόδιων θέσεων στάθμευσης. Για το λόγο αυτό θα πρέπει οι ΟΤΑ να έχουν τη δυνατότητα να εγκρίνουν την εγκατάσταση και λειτουργία δημοσίως προσβάσιμων υποδομών φόρτισης που πληρούν τους κανόνες του σχετικού κανονιστικού πλαισίου, ακόμη και σε μη ειδικά χωροθετημένα σημεία στο πλαίσιο των ΣΦΗΟ, ειδικά εφόσον υπάρχει αντίστοιχη ζήτηση / αίτημα από πολίτες χρήστες ηλεκτρικών αυτοκινήτων (κατά το παράδειγμα Δήμων σε χώρες όπου η ηλεκτροκίνηση έχει πολύ μεγαλύτερη διείσδυση, όπως η Γαλλία και η Ολλανδία). Επιπλέον καθώς οι μεγάλες ανάγκες για κοινόχρηστα σημεία φόρτισης θα παρουσιαστούν εκ των πραγμάτων σε περιοχές όπου οι περισσότερες κατοικίες δεν διαθέτουν ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης (π.χ. για το Δήμο της Αθήνας, το Παγκράτι, η Κυψέλη, οι Αμπελόκηποι, το Κολωνάκι) θα πρέπει το εδάφιο (αγ) της παραγράφου 1 να συμπεριλάβει όλες τις παρόδιες θέσεις στάθμευσης σε περιοχές κατοικίας και όχι μόνο όσες είναι "στα κέντρα των Δήμων και σε περιοχές αυξημένες επίσκεψης) Προτείνεται η επαναδιατύπωση του εδαφίου (αγ) της παρ. 1 ως εξής: αγ) υφιστάμενες παρόδιες θέσεις στάθμευσης (ελεύθερες και ελεγχόμενης στάθμευσης)	Έχει ληφθεί υπόψη και το σημείο αγ) αναδιατυπώθηκε κατάλληλα.
-----	--	--

158	Σημείο: 3. Ειδικά για τις περιοχές ευθύνης των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών και του συγκοινωνιακού έργου που παρέχεται από τους Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., και αποκλειστικά για τις περιπτώσεις β) και ε) της παρ. 2, οι ανωτέρω Οργανισμοί υποχρεούνται να υποβάλουν, εντός του οριζόμενου χρονικού πλαισίου δεσμευτική πρόταση για τους χώρους αρμοδιότητάς τους στον κατά περίπτωση Δήμο, ώστε να συμπεριληφθεί στο υπό εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο. Σχόλιο: Η αναφορά περιπτώσεων β) και ε) αφορά την παράγραφο 1 και όχι 2. Προτείνεται να αναφερθεί και η ΣΤΑΣΥ Α.Ε. πλέον ΟΑΣΑ και ΟΣΕΘ.	Η ΣΤΑΣΥ ΑΕ αποτελεί εταιρία του ομίλου του ΟΑΣΑ, και καταλαμβάνεται από την πρόβλεψη του άρθρου
-----	---	--

159	Η χωροθέτηση των δημόσιων φορτιστών πρέπει να γίνει με βάση την υπάρχουσα εμπειρία και διεθνή βιβλιογραφία, τουλάχιστον από την ΕΕ. Χώρες που έχουν ήδη ξεκινήσει συγκεκριμένες προσπάθειες μπορούν να προσφέρουν χρήσιμα παραδείγματα στην Ελλάδα και είμαστε στη διάθεσή σας αν χρειάζονται περισσότερες πληροφορίες σχετικά (Thomopoulosetal, 2020).	Καταγράφηκε.
-----	--	---------------------

Άρθρο 19-Χωροθέτηση χώρων στάσης / στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ οχημάτων με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο (6Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια σχετικά με την σειρά προτεραιότητας των Η/Ο σε μικτές πιάτσες ταξί γίνονται αποδεκτό. Δεν γίνεται αποδεκτή η πρόταση για κατάργηση των πιατσών ταξί αποκλειστικά για Η/Ο, διότι αντιβαίνει στους σκοπούς του παρόντος.

160	Σε ώρα αιχμής μια πιάτσα ταξί ηλεκτροκίνητων (Η/Ο) είναι άδεια. Καρτερικά περιμένει ένας επιβάτης για να εξυπηρετηθεί. Διέρχεται Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ με άλλη πηγή ενέργειας. Το diesel ταξί απαγορεύεται να επιβιβάσει τον επιβάτη από την συγκεκριμένη πιάτσα σύμφωνα με την πρώτη παράγραφο του άρθρου 19 καθώς και να επιβιβάσει σε απόσταση 50 μέτρων από αυτή (Π.Δ. 243/244/87/23-1δ). Η τροχαία με μπλόκα θα μας γράφει ανάλογα την πηγή ενέργειας του οχήματος ; Τι ακριβώς θα πει «απαγορεύεται» από ένα μη Η/Ο Ταξί να σταθμεύσει στην πιάτσα για τα Η/Ο Ταξί ; Νέα κατηγορία Ταξί οχημάτων ανάλογα με την «πηγή ενέργειας» θέτει το Υπουργείο	Δεν γίνεται αποδεκτό, στη βάση των βέλτιστων πρακτικών και της εμπειρίας από ανεπτυγμένες αγορές ηλεκτροκίνησης άλλων ευρωπαϊκών χωρών
-----	---	---

	Μεταφορών ; Δεν αντίκειται αυτό στον κανονισμό λειτουργίας (Π.Δ. 243/244/87/23-1δ) καθώς σύμφωνα με την άδεια κυκλοφορίας έχει ΔΙΚΑΙΩΜΑ να σταθμεύσει σε πιάτσα ; Πιάτσες προνομιούχων και μη προνομιούχων ;	
--	---	--

161	Στην πρώτη παράγραφο του άρθρου 19 – Χωροθέτηση χώρων στάσης / στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ οχημάτων με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο του σχεδίου νόμου «Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης» αναφέρεται για αποκλειστικής χρήσης πιάτσες από αμιγώς ηλεκτρικά ή υβριδικά ηλεκτρικά επιβατικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ) με εκπομπές ρύπων έως 50grCO₂/χλμ. απαγορευμένης της χρησιμοποίησής τους από Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ με άλλη πηγή ενέργειας. Δεν γίνεται καμία αναφορά για την τήρηση σειράς καθώς αυτό αναφέρεται μόνο στην δεύτερη παράγραφο για τις πιάτσες «μικτής χρήσης» ότι δηλαδή τα αυτοκίνητα παίρνουν θέση στις ειδικά καθορισμένες για αυτά θέσεις, σύμφωνα με τη σειρά προσέλευσής τους. Δεδομένου του ότι στην δεύτερη παράγραφο αναφέρεται ότι η θέση για τα Η/Ο οριοθετείται με κατάλληλη σήμανση και διαγράμμιση ως ειδικά καθορισμένη για αυτό θέση, αφήνεται να εννοηθεί ότι υπάρχουν δύο σειρές προτεραιότητας ανάλογα τον τύπο καυσίμου εντός της ίδιας πιάτσας. Δηλαδή ότι ένα όχημα που δεν είναι Η/Ο δεν μπορεί να βρίσκεται στην πρώτη θέση καθώς εκεί η διαγράμμιση ορίζει την στάθμευση των Η/Ο ως ειδικά καθορισμένη για αυτά θέση. Συνεπώς αφήνεται να εννοηθεί ότι ένα όχημα που δεν είναι Η/Ο θα σταθμεύσει δεύτερο ακόμα και αν φτάσει πρώτο στην πιάτσα καθώς εκεί είναι η ειδικά διαμορφωμένη για αυτό θέση και ακολούθως το πρώτο ηλεκτροκίνητο που θα φτάσει στην πιάτσα, ακόμα και αν βρίσκονται άλλα ταξί στις ειδικά για αυτά διαμορφωμένες θέσεις (δεύτερη , τρίτη κ.ο.κ) θα σταθμεύσει πρώτο στην σειρά. Σύμφωνα με τα ανωτέρω προκύπτουν ανισότητες , σύγχυση και διχασμός. Να αφαιρεθεί η πρώτη παράγραφος. Όλες οι πιάτσες να είναι μικτής χρήσης με όσους περισσότερους φορτιστές Η/Ο εφόσον το επιτρέπουν οι υποδομές της κάθε πιάτσας. Σε κάθε πιάτσα μπορούν να υπάρχουν φορτιστές διαφορετικού παρόχου σε περίπτωση που επιθυμεί κάποιος να επενδύσει. Δεν υπάρχει κανένας λόγος για πιάτσες αποκλειστικής χρήσης από τα Η/Ο αλλά ούτε και «ιδιωτικές πιάτσες» από διαμεσολαβητές. Η τήρηση σειράς προτεραιότητας για τους ειδικά καθορισμένους χώρους στάθμευσης ρυθμίζεται για όλες τις πιάτσες και όλα τα Ε.Δ.Χ-Ταξί με το άρθρο 8 παράγραφος 3 του Π.Δ 243-244/87. Η πρώτη παράγραφος αντίκειται στο άρθρο 5 του Π.Δ 243-244/1987 σχετικά με τους χώρους στάσης/στάθμευσης και διαχωρίζει τα	Το σχόλιο γίνεται μερικώς αποδεκτό όσον αφορά τη θέση του Η/Ο στη «μικτή» πιάτσα και για το λόγο αυτό γίνεται η απαραίτητη αναδιατύπωση
-----	--	--

	Επιβατηγά Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ) οχήματα της περίπτ. α' της παρ.1 του άρθρου 82 του ν.4070/2012 (Α' 82) σε δύο κατηγορίες με διαφορετικά δικαιώματα και διαφορετικούς χώρους στάθμευσης.	
--	---	--

162	Σύμφωνα με γκάλοπ που έγινε σε ομάδα κοινωνικής δικτύωσης σε ομάδα 100 οδηγών ταξί και μπορούμε να αποστείλουμε αν ζητηθεί , το 99% των οδηγών ταξί λέει όχι σε πιάτσες «αποκλειστικής χρήσης Η/Ο» αλλά επιθυμεί πιάτσες «μικτής χρήσης» με αρκετούς φορτιστές. Παρακαλούμε να το λάβετε υπόψιν και να αφαιρέσετε την πρώτη παράγραφο του άρθρου 19 και να τροποποιήσετε την δεύτερη παράγραφο ώστε οι πιάτσες μικτής χρήσης να έχουν παραπάνω από έναν φορτιστή στο μέλλον και να μην γίνονται διακρίσεις στους οδηγούς ταξί ανάλογα με την «πηγή φόρτισης» των οχημάτων.	Το σχόλιο γίνεται μερικώς αποδεκτό όσον αφορά τη θέση του Η/Ο στη «μικτή» πιάτσα, και για το λόγο αυτό γίνεται η απαραίτητη αναδιατύπωση.
-----	--	---

163	Προτείνω την απαλοιφή της πρώτης παραγράφου εντελώς και το θεωρώ ως κάτι που χρίζει μεγάλης προσοχής για πολλούς λόγους. Καταρχάς θα δημιουργήσει πρόβλημα στους οδηγούς ταξί «μικτού καυσίμου» που θα εισέρχονται παρανόμως σε αποκλειστικές πιάτσες Η/Ο για να επιβιβάσουν έναν πελάτη σε περίοδο κρίσης αλλά και αργότερα. Θα έχουμε φαινόμενα ακόμα και διαπληκτισμών σε πιάτσες. Είναι κρίμα να γίνει μια τέτοια διάκριση και μάλιστα χωρίς λόγο. Η πρώτη παράγραφος απαγορεύει την είσοδο των οχημάτων μικτού καυσίμου σε αυτές αλλά δεν αναφέρεται αν αυτή η παράβαση θα είναι πειθαρχικό ή παράβαση ΚΟΚ. Οι οδηγοί θα φτάσουν σε σημείο να καταγγέλονται μεταξύ τους ή δεν θα τηρούν τα οριζόμενα της πρώτης παραγράφου. Επίσης, δεν γνωρίζουν οι οδηγοί ταξί που θα είναι οι πιάτσες των αποκλειστικά ηλεκτροκίνητων και η πρώτη παράγραφος -δημιουργεί μεγάλη αναστάτωση- γιατί νιώθουν ότι αυτό είναι ένα «παράθυρο» για να τους γίνει έξωση από τις υπάρχουσες πιάτσες ή τις μελλοντικές όταν αυτές ορισθούν ως πιάτσες Η/Ο. Θεωρώ ότι δεν υπάρχει λόγος να δημιουργούμε αναστάτωση , εκνευρισμό και δυσαρέσκεια για κάτι που πρέπει να γίνει αποδεκτό με ευχαρίστηση. Επίσης δικαίωμα στον επιβάτη πρέπει να έχουν όλοι οι οδηγοί ταξί το ίδιο καθώς έχουν και την ίδια άδεια ταξί. Δεν υπάρχει κανένας λόγος να υπάρχει η πρώτη παράγραφος για τους λόγους ότι σε κάθε πιάτσα μικτού καυσίμου, που είναι εφικτό, να τοποθετηθεί φορτιστής στις μπροστά θέσεις της πιάτσας και όχι μόνο ένας φορτιστής όπως κακώς αναφέρει η δεύτερη παράγραφος αλλά όσοι περισσότεροι φορτιστές είναι τεχνικά εφικτό. Οι οδηγοί ταξί που θα φτάνουν στις μπροστινές	Το σχόλιο γίνεται μερικώς αποδεκτό όσον αφορά τη θέση του Η/Ο στη «μικτή» πιάτσα, και για το λόγο αυτό γίνεται η απαραίτητη αναδιατύπωση.
-----	--	---

	θέσεις ανάλογα με την σειρά προτεραιότητας και διαθέτουν Η/Ο θα μπορούν εκεί να το φορτίζουν για τα λεπτά της ώρας που θα βρίσκονται στην αναμονή και μέχρι την επιβίβαση. Επίσης στην πρώτη παράγραφο δεν γίνεται καμία αναφορά πως τα ηλεκτροκίνητα οχήματα πρέπει να παίρνουν θέση σύμφωνα με τη σειρά προσέλευσής τους. Αυτό αναφέρεται μόνο στην δεύτερη παράγραφο και είναι απολύτως σωστό - αν και αυτονόητο - καθώς ισχύει το Π.Δ. 243/244/87/23-1γ . Το γεγονός όμως ότι δεν αναφέρεται στην πρώτη παράγραφο τίποτα για την σειρά, δίνει την εντύπωση ότι οι πιάτσες των Η/Ο δεν θα έχουν σειρά προτεραιότητας ! Για τον λόγο αυτό δεν υπάρχει λόγος να γίνεται κανένας διαχωρισμός - καθώς ισχύει ήδη το Π.Δ 243/244 και η τήρηση της σειράς στις πιάτσες ισχύει για όλους ! Επαναλαμβάνω πως κατά την γνώμη μου πρέπει να αφαιρεθεί εντελώς η πρώτη παράγραφος και κάθε πιάτσα μικτού καυσίμου (υπάρχουσες πιάτσες) σταδιακά να αποκτήσει σταθμούς φόρτισης και περισσότερους από έναν. Το γεγονός ότι οι πιάτσες μικτού καυσίμου στην δεύτερη παράγραφο μιλάνε για μια θέση θα δώσει αναγκαιότητα αλλαγής της ρύθμισης αυτής μελλοντικά καθώς οι υφιστάμενες πιάτσες μικτού καυσίμου να πρέπει να μετατραπούν σε πιάτσες με περισσότερους φορτιστές επειδή θα αυξηθούν τα Η/Ο. Συνεπώς ο ένας φορτιστής δεν υπάρχει λόγος να υφίσταται ως περιορισμός. Δεν ξέρω με ποιο σκεπτικό έγινε η παράλειψή της σειράς προτεραιότητας για τις πιάτσες των Η/Ο της πρώτης παραγράφου, αλλά αν τα ταξί δεν έχουν σειρά θα προκύψει τεράστιο πρόβλημα. Επαναλαμβάνω πως η πρώτη παράγραφος θεωρώ πολύ σημαντικό να αφαιρεθεί εντελώς γιατί δεν χρειάζεται να υπάρχει. Σταδιακά να μετατραπούν οι υφιστάμενες πιάτσες «μικτού καυσίμου» σε πιάτσες με φορτιστές αρχικά έναν και στην συνέχεια ο αριθμός αυτός να μπορεί να αυξηθεί και φυσικά να παραμείνουν οι πιάτσες ως «μικτού καυσίμου» και να μην υπάρχουν πιάτσες για τους μεν και άλλες για τους δε. Επίσης εφόσον θέλουν αρκετοί ιδιώτες να επενδύσουν σε φορτιστές , να μπορεί ο κάθε ιδιώτης να τοποθετήσει έναν φορτιστή σε πιάτσα αλλά να μην υπάρχουν ούτε φορτιστές αποκλειστικά ενός παρόχου, ούτε να υπάρχουν «ιδιωτικές πιάτσες» με συγκεκριμένους παρόχους φόρτισης η πιάτσες με κριτήριο συμμετοχής σε κάποια ομάδα π.χ ραδιοταξί/εφαρμογή. Είναι πολύ σημαντικό οι πιάτσες να παραμείνουν για όλους και με ευελιξία βρίσκονται λύσεις καθώς και με συζήτηση. Τα πράγματα είναι τόσο απλά - ας μην δημιουργούμε διχασμό και διχόνοια στους οδηγούς ταξί, πόσο μάλλον να τους κάνουμε να	
--	---	--

	νιώσουν προβληματικό και άγχος με κάτι που υποτίθεται έρχεται για να αγκαλιαστεί και να γίνει αποδεκτό με θετικότητα.	
--	---	--

164	Στο άρθρο 19 η πρώτη παράγραφος είναι ανεπίτρεπτη. Το δικαίωμα στην εργασία και τον επιβάτη είναι για όλους τους οδηγούς ταξί. Δεν γίνεται να κατηγοριοποιούνται οι οδηγοί ταξί και να αποκλείονται αντιστοίχως από το δικαίωμα τους στην εργασία ανάλογα με το όχημα που διαθέτουν και την αγοραστική τους δυνατότητα. Δηλαδή αν δεν έχεις να αγοράσεις ηλεκτροκίνητο δεν μπορείς να εισέλθεις σε συγκεκριμένες πιάτσες, να δουλέψεις και να πάρεις επιβάτες. Είναι σκανδαλώδες και αντισυνταγματικό αυτό που πάτε να περάσετε. Σε λίγο θα δούμε και πιάτσες συγκεκριμένων διαμεσολαβητών με δυνατότητα φόρτισης των οχημάτων μόνο που έχουν αυτή τη συγκεκριμένη εφαρμογή διαμεσολάβησης. Ντροπή αυτά που πάτε να περάσετε - Τίποτα άλλο.	Δεν γίνεται αποδεκτό
-----	---	----------------------

165	Ο ΣΕΣ προτείνει το άρθρο να μείνει ως έχει. Στην υπουργική απόφαση όμως προτείνεται να καθοριστούν όροι και τεχνικές οδηγίες για εφαρμογή της παραγράφου 1 του άρθρου 19. Όσο το ποσοστό των ηλεκτρικών ταξί που κυκλοφορούν στις έδρες – διοικητικές τους μονάδες είναι πολύ χαμηλό (π.χ. κάτω του 20%) προτείνουμε την αποφυγή χωροθέτησης στάσης / στάθμευσης (πιάτσας) αποκλειστικής χρήσης ταξί με εκπομπές ρύπων έως 50grCO ₂ /χλμ.	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
-----	---	---

Άρθρο 20 – Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης Η/Ο για ΑμεΑ (3 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Το σχόλιο να δοθούν κίνητρα στα ΑΜΕΑ έχει ήδη ληφθεί υπόψη. Η πρόταση για αύξηση του ποσοστού θέσεων ΑΜΕΑ άνω του 2% και προδιαγραφές χωροθέτησής τους θα εξεταστούν σε επόμενη νομοθετική ή κανονιστική φάση.

166	Θα πρέπει να δώσετε κίνητρα στους ανάπηρους για αγορά ηλεκτρικού αυτοκινήτου και φυσικά, δημιουργία σταθμών φόρτισης για ΑΜΕΑ.	Έχει ληφθεί υπόψη
-----	--	-------------------

167	Ο ΣΕΣ προτείνει το άρθρο να μείνει ως έχει.	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών
-----	---	---------------------------------------

	Στην υπουργική απόφαση θα πρέπει να καθοριστούν όροι και τεχνικές οδηγίες για εφαρμογή του άρθρου 20. Κατόπιν αίτησης ΑμεΑ ή συλλογικών φορέων ΑμεΑ ο Δήμος θα πρέπει να εξετάζει και να μεριμνά για την έγκαιρη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης.	πράξεων
--	--	---------

168	Στο άρθρο 20 αναφέρεται ότι οι θέσεις ΑΜΕΑ είναι 2%. Το θεωρούμε χρήσιμο, όμως χαμηλό ποσοστό, ιδίως λόγω των άλλων περιορισμών που αντιμετωπίζουν οι συγκεκριμένοι συμπολίτες μας. Για αρχή, πρέπει να οριστούν ποιες είναι οι προδιαγραφές ΑΜΕΑ σχετικά με το περιεχόμενο του συγκεκριμένου νομοσχεδίου και μπορούμε να προσφέρουμε εμπειρία και παραδείγματα από άλλες χώρες της ΕΕ. Για παράδειγμα, για να είναι ο φορτιστής πάνω στο πεζοδρόμιο, πρέπει να μην εμποδίζει την υπάρχουσα χρήση του πεζοδρομίου από αμεα, με χρήση από καρτσάκι αναπηρίας σε όλα τα σημεία φόρτισης. Για αυτό, το πεζοδρόμιο πρέπει να έχει πλάτος > 1.5μ μετά την εγκατάσταση του φορτιστή. Αν είναι μικρότερο, τότε ο φορτιστής πρέπει να εγκατασταθεί στο χώρο στάθμευσης. Αν εγκατασταθεί στο χώρο στάθμευσης, θα μπορούσε ένα % των θέσεων να είναι λίγο μεγαλύτερες σε μήκος για να μπορούν τα ΑΜΕΑ να αποβιβάζονται/επιβιβάζονται στα οχήματα. Επιπλέον προδιαγραφές πρέπει να ορισθούν για πρόσβαση στους χώρους στάθμευσης μέσω ράμπας για παράδειγμα.	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
-----	---	---

Άρθρο 21 - Σήμανση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο

(3 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια αφορούν προτάσεις βελτίωσης της σήμανσης Η/Ο και θα εξεταστούν σε επόμενο στάδιο.

169	Ενδεχομένως να ήταν καλό να προβλεφτεί ένας νέος συνδυασμός πινακίδας, για παράδειγμα «χώρος φόρτισης ηλεκτρικού οχήματος», ή «επιτρέπεται η στάθμευση μόνο σε υπό φόρτιση ηλεκτρικό όχημα», καθώς σε διαφορετική περίπτωση υπάρχει ο κίνδυνος οι χώροι αυτοί να καταντήσουν parking ηλεκτροκίνητων μεν, εκτός πρίζας δε, ή -ακόμη χειρότερα- PHEV αυτοκινήτων. Πολλές εκπομπή σκέψεις για το νομοσχέδιο θα βρείτε στην ομάδα της Ηλεκτροκίνησης: https://www.facebook.com/groups/ElectricCarGreece/	Θα ληφθεί υπόψη σε επόμενη νομοθέτηση
-----	---	---------------------------------------

170	Προτείνουμε την αντικατάσταση της παραγράφου 1 και 2 με την παρακάτω πρόταση: «Στην υπουργική απόφαση θα καθοριστούν οι όροι και οι τεχνικές οδηγίες οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης θέσεων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης Η/Ο.» (Ο ΣΕΣ στο πλαίσιο διαμόρφωσης της υπουργικής απόφασης θα προτείνει ένα σαφές και απλό σύστημα οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης).	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
-----	---	---

171	Γενικό Σχόλιο επί του άρθρου: Πρέπει να καθοριστεί ο χρόνος υλοποίησης της προβλεπόμενης σήμανσης, είτε στον Νόμο είτε σε Υπουργική Απόφαση, για νέες ή υφιστάμενες θέσεις στάθμευσης.	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
-----	--	---

Άρθρο 22 -Ειδικές διατάξεις για παραδοσιακούς οικισμούς και μνημεία

(0 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Άρθρο 23 - Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε νέα κτίρια

(6 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα περισσότερα σχόλια δεν αφορούν το παρόν νομοσχέδιο. Το σχόλιο για την έκδοση προδιαγραφής ή προτύπου για την ηλεκτρολογική εγκατάσταση θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων

172	Απαραίτητο στοιχείο για την εφαρμογή του άρθρου είναι η έκδοση προδιαγραφής (ΤΟΤΕΕ) ή προτύπου (ΕΛΟΤ) που θα καθορίζουν τι ακριβώς θα περιλαμβάνεται στην ηλεκτρολογική μελέτη για λόγους ασφαλείας του κτιρίου.	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
-----	---	---

173	Απαραίτητο στοιχείο για την εφαρμογή του άρθρου είναι η έκδοση προδιαγραφής (ΤΟΤΕΕ) ή προτύπου (ΕΛΟΤ) που θα καθορίζουν τι ακριβώς θα περιλαμβάνεται στις μελέτες για λόγους ασφαλείας του κτιρίου.	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
-----	--	---

174	1η.32021;Μάλλον εννοεί 1η Μαρτίου 2021	Έχει ληφθεί υπόψη, πρόκειται για τυπογραφικό λάθος το οποίο διορθώθηκε
-----	--	--

175	Προτείνεται μαζί με την επιδότηση εγκατάστασης φορτιστών, να προβλεφτεί και επιδότηση εγκατάστασης φωτοβολταϊκών για την φόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων.	Δεν αφορά το παρόν νομοσχέδιο Μέτρα περαιτέρω προώθησης της «πράσινης» φόρτισης Η/Ο θα εξετασθούν σε επόμενο νομοθέτημα
-----	---	---

176	Δεν είδα κάποια αναφορά στη σχετική ΚΥΑ που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 2040 Β&#039;/2019 σε σχέση με τις προδιαγραφές χωροθέτησης ΙΧ οχημάτων σε νέους και υφιστάμενους χώρους στάθμευσης. Αυτά που αναφέρονται σε εκείνη την απόφαση και συγκεκριμένα οι ελάχιστες αποστάσεις πλάγια και πίσω από τις θέσεις (βλ. σχετ. σελ. 23209 του ΦΕΚ) δημιουργεί τεράστια μείωση θέσεων στάθμευσης. Πρέπει το Υπουργείο να το ξαναδεί το θέμα.	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
-----	--	---

177	Στο σημείο αυτό, πέρα από την πρόβλεψη αξίζει να εξεταστεί και το ενδεχόμενο επιδότησης για όσους επιλέγουν να κατασκευάσουν εξ αρχής πράσινα κτίρια, όπου μέσω ηλιακών πάνελ, καυστήρων φυσικού αερίου ή άλλων συστημάτων, θα παράγεται ρεύμα για τις ανάγκες των ενοίκων και για τη φόρτιση των EV οχημάτων.	Μέτρα περαιτέρω προώθησης της «πράσινης» φόρτισης Η/Ο θα εξετασθούν σε επόμενο νομοθέτημα
-----	--	---

Άρθρο 24 - Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα κτίρια

(9 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια που αφορούν στη κατάργηση του όρου να απαιτείται απόλυτη πλειοψηφία των ιδιοκτητών για την εγκατάσταση ιδιωτικού φορτιστή, όπως συμβαίνει με το φυσικό αέριο, εντάσσονται εννοιολογικά και τεχνολογικά στους σκοπούς του παρόντος και θα αποτελέσουν αντικείμενο περαιτέρω διερεύνησης.

178	Ποιος έχει την ευθύνη δημιουργίας/εγκατάστασης θέσης επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενο κτίριο με πολλαπλές ιδιοκτησίες και περισσότερες από 20 θέσεις στάθμευσης, αλλά με λιγότερες των 20 ανά ιδιοκτήτη;	Καταγράφηκε ενόψει ερμηνευτικής εγκυκλίου.
179	Άρθρο 24, §2α, βεβαίωση παραλαβής από διαχειριστή: Να ισχύει είτε με χρήση ψηφιακής υπογραφής και κατάλληλης χρονοσήμανσης είτε μέσω συστημένου ή και κούριερ	Έχει ληφθεί υπόψη
180	Στο άρθρο 24γ η τυχόν άρνηση της πλειοψηφίας των συνιδιοκτητών σε εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο από ιδιοκτήτη, θα πρέπει να τεκμηριώνεται σαφώς αναφορικά με θέματα ασφαλείας ή ουσιώδους παρεμπόδισης της χρήσης των υπολοίπων χώρων στάθμευσης του κτιρίου, προσκομίζοντας τεχνική έκθεση αρμόδιου ηλεκτρολόγου μηχανικού σε αρμόδια Υπηρεσία με κοινοποίηση στον ενδιαφερόμενο, έτσι ώστε να μη διευκολύνεται η αυθαίρετη και αναιτιολόγητη άρνηση χρήσης ηλεκτρικού οχήματος συνιδιοκτήτη. Εάν μάλιστα η ορισθείσα αρμόδια Υπηρεσία (πχ το υπό σύσταση Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του ΥΠΕΝ) δεν απαντήσει/αποδεχθεί εντός 30 ημερών την υποβληθείσα (αρνητική) εισήγηση ηλεκτρολόγου μηχανικού, αυτή η μη απάντηση θα πρέπει να τεκμαίρει σιωπηρή απόρριψη της αίτησης απαγόρευσης.	Έχει ληφθεί υπόψη και έχουν γίνει η απαραίτητη αναδιτύπωση της διάταξης με σκοπό την περαιτέρω διευκόλυνση της εγκατάστασης ιδιωτικών υποδομών φόρτισης σε κτίρια κατοικιών ή μη
181	Η περίπτωση γ της παραγράφου 2 αναφέρει τη δυνατότητα της Γενικής Συνέλευσης να εναντιωθεί στη πραγματοποίηση της εγκατάστασης. Αρχικά αυτό είναι δυνατόν να είναι αναίτιο. Εάν τα ηλεκτρικά ήταν η μοναδική επιλογή αυτοκινήτου τι θα συνέβαινε; Θα μπορούσε κάποιος να αρνηθεί τη δυνατότητα φόρτισης; Εάν δε πάμε στη λογική	Έχει ληφθεί υπόψη και έχει γίνει σχετική αναδιτύπωση της διάταξης καθώς και οι απαραίτητες προσθήκες

	απαρίθμησης της αιτίας άρνησης, μόνο προβλήματα θα έχουμε. Στην Αμερική όπου τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα κυκλοφορούν αρκετά οι διαδικασίες είναι απλές και χωρίς καμία αδειοδότηση στην οικία. Επιπλέον είναι δωρεάν η φόρτιση αλλά και η στάθμευση στις δημόσιες θέσεις και σε κάποια εμπορικά κέντρα. Επισημαίνω δε ιδιαίτερα το πρόβλημα με τα 501 χιλιοστά. Η Πλειοψηφία δεν γίνεται να είναι μόνο ψήφων. Πρέπει να προβλέπεται και αριθμητική πλειοψηφία ιδιοκτητών. Εάν για παράδειγμα έχουμε πολυκατοικία δέκα διαμερισμάτων με ένα ιδιοκτήτη που έχει 502 χιλιοστά και είναι ιδιοκτήτης σε πέντε διαμερίσματα οι υπόλοιποι 5 ιδιοκτήτες δεν έχουν λόγο; Ας μην ξεχνούμε ότι με την άυξηση της αντιπαροχής αυτή είναι μια πραγματικότητα η οποία δυστυχώς δεν λαμβάνεται υπόψιν. Θα πρέπει λοιπόν να υπερισχύει η βούληση της πλειοψηφίας των ιδιοκτητών αριθμητικά και όχι βάσει χιλιοστών ως πλέον δίκαιο. Πρέπει να κατανοήσουμε ότι η άρνηση δυνατότητας φόρτισης είναι σαν να απογορεύεις σε κάποιον να πάει στο πρατήριο καυσίμων για εφοδιασμό! Γενικά ένα προοδευτικό νομοσχέδιο πρέπει να διακατέχεται από το πνεύμα της απλοποίησης των διαδικασιών και όχι της πολυπλοκότητας. Πιστεύω ότι θα έπρεπε να υποχρεώνονται οι πολυκατοικίες (Ιδιοκτήτες σε υφιστάμενα κτίσματα) σε εύλογο χρονικό διάστημα να επιτρέψουν στους ιδιοκτήτες να τοποθετήσουν εγκαταστάσεις φόρτισης σε κάθε θέση στάθμευσης χωρίς όριο στον αριθμό με έξοδα των ιδιοκτητών εκτός εάν ο ιδιοκτήτης δεν το επιθυμεί. Άλλωστε για ποιο λόγο να αρνηθεί κάποιος το μέλλον και την συνεισφορά στο περιβάλλον. Ας μου περιγράψει κάποιος πως διαθέτοντας θέση στάθμευσης στο υπόγειο θα μπορέσω να φορτίσω το αυτοκίνητό μου εάν η συνέλευση εναντιωθεί; Συνεπώς η αγορά ηλεκτρικού οχήματος τελεί υπό την αίρεση της συνέλευσης της πολυκατοικίας. Νομίζω ότι είναι κατανοητός ο παραλογισμός. Στο φυσικό αέριο άλλωστε έγινα κάτι αντίστοιχο, πόσο μάλλον σε κάτι τόσο απλό.	
--	--	--

182	Τα στεγασμένα πάρκινγκ προς εκμετάλλευση στο κέντρο των πόλεων εμπίπτουν στο άρθρο αυτό ή (θα) έχουν διαφορετικές υποχρεώσεις? Καθώς τα αυτοκίνητα παραμένουν στους χώρους αυτούς σταθμευμένα συνήθως περισσότερο από 1 ώρα, θα ήταν πολύ χρήσιμη η εγκατάσταση αρκετών σημείων φόρτισης.	Επιβεβαιώνεται πως οι διατάξεις του παρόντος αφορούν όλα τα υφιστάμενα κτίρια συμπεριλαμβανομένων των χώρων στάθμευσης
-----	---	---

	Επίσης, τα "ανοιχτά (οικόπεδα)" πάρκινγκ, θα εμπίπτουν στην ίδια διάταξη?	σε αυτά
--	---	---------

183	Η ύπαρξη πολλών σημείων φόρτισης σε ενοικιαζόμενα με την ώρα πάρκινγκ θα ήταν πολύ χρήσιμη, ίσως ακόμη και 1 σημείο φόρτισης ανά 5 θέσεις έχουν στάθμευσης. Σχετικά με τα καταστήματα που έχουν λιγότερες από 20 θέσεις πάρκινγκ, θα είναι υποχρεωτική η ύπαρξη 1 σημείου φόρτισης, ή θα είναι στη διακριτική ευχέρεια του καταστηματούχου?	Έχει ληφθεί υπόψη
-----	---	-------------------

184	Με βάση το άρθρο 6 της ΚΥΑ Αριθμ. 42863/438, για την εγκατάσταση φορτιστών Η/Ο σε κτίρια απαιτείται μία διαδικασία αδειοδότησης, η οποία δεν τροποποιείται από το παρόν νομοσχέδιο. Η διαδικασία αδειοδότησης, όπως αυτή ορίζεται από την ΚΥΑ, εμπλέκει πολλούς φορείς οι οποίοι δεν επηρεάζονται από την εγκατάσταση των φορτιστών (π.χ. Πολεοδομία, Υπουργείο Μεταφορών) και την καθιστούν πολύπλοκη και χρονοβόρα. Θα υπάρξει άμεσα κάποια απόφαση που θα απλοποιεί τη διαδικασία αδειοδότησης και θα εμπλέκει μόνο τους φορείς που επηρεάζονται από την παρουσία των φορτιστών, όπως ο ΔΕΔΔΗΕ; Ευχαριστώ	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
-----	---	---

185	Η προβλεπόμενη υποχρέωση προηγούμενης ειδοποίησης των συνιδιοκτητών, καθώς και το δικαίωμα της Γενικής Συνέλευσης των συνιδιοκτητών να εναντιωθεί στην πραγματοποίηση της εγκατάστασης είναι αδικαιολόγητη, μη λειτουργική και στην πράξη αποτρεπτική για την εγκατάσταση ιδιωτικών σημείων φόρτισης και μάλιστα στα σημεία που κυρίως χρειάζεται. Οι συσκευές φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων είναι ηλεκτρικές συσκευές χαμηλής τάσης, όπως είναι και οι άλλες ηλεκτρικές συσκευές που λειτουργούν σε ένα νοικοκυριό, χωρίς η χρήση και η εγκατάστασή τους να συνεπάγεται κάποιο πρόσθετο κίνδυνο ή όχληση απ' ότι η εγκατάσταση π.χ. μιας ηλεκτρικής κουζίνας, ενός κλιματιστικού ή ενός θερμοσίφωνα. Με ποιά συνεπώς αιτιολογία ο νομοθέτης υποχρεώνει τον ιδιοκτήτη μιας οριζοντίου ιδιοκτησίας ενός ακινήτου να ζητήσει τη σύμφωνη γνώμη των λοιπών συνιδιοκτητών για την εγκατάσταση στην ιδιοκτησία του μιας συσκευής φόρτισης αυτοκινήτων και δεν γίνεται το ίδιο για άλλες ηλεκτρικές συσκευές που μάλιστα έχουν και πιο εμφανή επίπτωση στο κτίριο, όπως για παράδειγμα η εξωτερική μονάδα (split) ενός κλιματιστικού.	Έχει ληφθεί υπόψη και έχουν γίνει οι απαραίτητες αναδιατυπώσεις ώστε να διευκολυνθεί περαιτέρω η διαδικασία εγκατάστασης ιδιωτικών υποδομών φόρτισης σε υφιστάμενα κτίρια
-----	---	---

	Προτείνεται η επαναδιατύπωση της συγκεκριμένης διάταξης με θέσπιση υποχρέωσης των εκμισθωτών ακινήτων να επιτρέπουν την εγκατάσταση συσκευών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στις θέσεις στάθμευσης των ακινήτων που μισθώνουν, εφόσον ο μισθωτής αναλαμβάνει πλήρως τη σχετική δαπάνη και την ευθύνη για την ασφαλή εγκατάσταση της συσκευής φόρτισης (προσκόμιση Υπεύθυνης Δήλωσης Εγκαταστάτη (ΥΔΕ) κλπ.) Με την διάταξη αυτή ουσιαστικά επιτείνεται η διάκριση μεταξύ των κατόχων ηλεκτρικών αυτοκινήτων που κατοικούν σε μονοκατοικίες και αυτών που κατοικούν σε πολυκατοικίες, καθιστώντας για τους δεύτερους ακόμη δυσκολότερη (και ακριβότερη) την πρόσβαση σε υποδομή φόρτισης του αυτοκινήτου τους.	
--	---	--

186	Σημείο: γ) Η Γενική Συνέλευση των συνιδιοκτητών του κτιρίου δικαιούται με απόφαση της απόλυτης πλειοψηφίας των ιδιοκτητών (τουλάχιστον πεντακόσια ένα χιλιοστά (501/1000)) να εναντιωθεί στην πραγματοποίηση της εγκατάστασης. Με την ίδια διαδικασία δύναται να ζητήσει οποτεδήποτε τη διακοπή λειτουργίας της εγκατάστασης αυτής λόγω μη τήρησης των προδιαγραφών ασφαλούς κατασκευής και λειτουργίας της ή ουσιώδους παρεμπόδισης της χρήσης των υπολοίπων χώρων στάθμευσης του κτιρίου, προσκομίζοντας τεχνική έκθεση αρμόδιου ηλεκτρολόγου μηχανικού στην αρμόδια Υπηρεσία Δόμησης με κοινοποίηση στον ενδιαφερόμενο. Σχόλιο: Ενώ πρόθεση του νομοθέτη είναι να εφαρμοστεί ανάλογο πλαίσιο για τις εγκαταστάσεις υποδομής φυσικού αερίου (Ν.4495/2017 – Άρθρο 127) χωρίς να απαιτείται σύμφωνη γνώμη της απόλυτης πλειοψηφίας των συνιδιοκτητών, το εδάφιο γ) περιγράφει το ακριβώς αντίθετο.	Έχει ληφθεί υπόψη
-----	--	-------------------

Άρθρο 25 - Χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε χώρους που στεγάζεται ο δημόσιος τομέας

(2 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια δεν αφορούν το παρόν νομοσχέδιο.

187	Παρακαλώ θα έπρεπε να κατασκευαστούν σταθμοί φόρτισης δωρεάν	Καταγράφηκε.
-----	--	--------------

	τουλάχιστον στους σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας (ΔΕΗ) Για το προσωπικό και για τρίτους, είναι ένα σοβαρό κίνητρο για την αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων και δεν θα στοιχίσει τίποτα στα εργοστάσια αφού αυτοί το παράγουν σε μεγάλα μεγέθη MW. Στο πλαίσιο εταιρικής Κοινωνικής ευθύνης.	
--	---	--

188	Θα πρέπει να δωθεί προτεραιότητα τοποθέτησης σταθμών δωρεάν φόρτισης σε σχολικές μονάδες που διαθέτουν χώρο στάθμευσης. Η περίπτωση του αναπληρωτή εκπαιδευτικού που γράφει 100-200km τη μέρα σε διάφορες σχολικές μονάδες είναι ιδανική για χρήση ηλεκτρικού αυτοκινήτου. Έχω προσωπικές αναφορές πως σε συζήτηση εκπαιδευτικού με διευθυντές των μονάδων σχετικά με τη δυνατότητα φόρτισης ηλεκτρικού αυτοκινήτου του, υπήρξε αρνητική απάντηση. Θα πρέπει να προβλεφθεί δυνατότητα φόρτισης από απλό ρευματοδότη, μέχρι την τοποθέτηση εξειδικευμένου εξοπλισμού. Πολλές εκπομπή σκέψεις για το νομοσχέδιο θα βρείτε στην ομάδα της Ηλεκτροκίνησης: https://www.facebook.com/groups/ElectricCarGreece/	Οι σχολικές μονάδες εμπίπτουν στις διατάξεις του παρόντος άρθρου καθώς αποτελούν δημόσια κτίρια (υποχρέωση εγκατάστασης μέχρι 01.01.2022)
-----	--	---

Άρθρο 26 - Προϋποθέσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο

(6 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια που αφορούν τη διαδικασία ηλεκτροδότησης φορτιστών και θέματα γείωσης θα ληφθούν υπόψη και θα εξεταστούν περαιτέρω. Δεν γίνεται αποδεκτή η πρόταση για αποκλειστική εγκατάσταση φορτιστών στα βενζινάδικα

189	Η εγκατάσταση της υποδομής και της τοποθέτηση συσκευών φόρτισης Η/Ο σε όλους τους προβλεπόμενους από την ισχύουσα νομοθεσία χώρους δεν θα πρέπει να απαιτεί την έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας. Συνεπώς προτείνουμε το άρθρο 26 να διαμορφωθεί όπως παρακάτω: “Άρθρο 26 – Προϋποθέσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο 1. Για κατασκευές σε υφιστάμενα κτίρια, υφιστάμενα Πρατήρια Παροχής Καυσίμων και Ενέργειας, υφιστάμενους χώρους στάσης και στάθμευσης εντός λιμενικής ζώνης ή/και εντός τουριστικών λιμένων (μαρίνες), υφιστάμενους στεγασμένους και υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων, υφιστάμενα συνεργεία συντήρησης και επισκευής	Έχει ληφθεί υπόψη.
-----	--	--------------------

	αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, υφιστάμενα δημόσια ή ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., δημοσίως προσβάσιμους ιδιωτικούς χώρους, κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου, δημοσίως προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου, χώρους στάθμευσης δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων, τερματικούς σταθμούς ή σταθμούς μετεπιβίβασης μέσων μαζικής μεταφοράς επιβατών, με σκοπό την εγκατάσταση της υποδομής και την τοποθέτηση συσκευών φόρτισης Η/Ο, για τη σύνδεση των οποίων δεν απαιτείται η εγκατάσταση νέου μετασχηματιστή (Μ/Σ) μέσης τάσης/χαμηλής τάσης (ΜΤ/ΧΤ) στην εσωτερική ηλεκτρική εγκατάσταση, δεν απαιτείται η έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας του άρθρου 30 του ν. 4495/2017 (Α' 167). Η περαίωση των εργασιών εγκατάστασης πιστοποιείται με τη συμπλήρωση του εντύπου της αίτησης/ενημέρωσης προς τον Διαχειριστή Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΔΕΔΔΗΕ ΑΕ), το οποίο συνοδεύεται από την Υπεύθυνη Δήλωση Εγκαταστάτη (ΥΔΕ) και τα λοιπά απαιτούμενα έγγραφα και κοινοποιείται στον διαχειριστή του κτιρίου. Τα ως άνω έγγραφα παραμένουν σε αρχείο του ΔΕΔΔΗΕ ΑΕ και είναι διαθέσιμα στις αρμόδιες δημόσιες αρχές. Μετά την έναρξη λειτουργίας της ηλεκτρονικής ταυτότητας του κτηρίου, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4495/2017, τα ως άνω έγγραφα αποστέλλονται μέσω του πληροφοριακού συστήματος e-adeies, καταχωρούνται στο φάκελο ηλεκτρονικής ταυτότητας του κτιρίου και είναι διαθέσιμα στις αρμόδιες δημόσιες αρχές. 2. Για την εγκατάσταση της υποδομής και την τοποθέτηση συσκευών φόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα κτίρια, , υφιστάμενα Πρατήρια Παροχής Καυσίμων και Ενέργειας, υφιστάμενους χώρους στάσης και στάθμευσης εντός λιμενικής ζώνης ή/και εντός τουριστικών λιμένων (μαρίνες), υφιστάμενους στεγασμένους και υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων, υφιστάμενα συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, υφιστάμενα δημόσια ή ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., δημοσίως προσβάσιμους ιδιωτικούς χώρους, κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου, δημοσίως προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου, χώρους στάθμευσης δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων, τερματικούς σταθμούς ή σταθμούς μετεπιβίβασης μέσων μαζικής μεταφοράς επιβατών, για τη σύνδεση των οποίων απαιτείται η εγκατάσταση νέου μετασχηματιστή (Μ/Σ) ΜΤ/ΧΤ στην εσωτερική ηλεκτρική εγκατάσταση, απαιτείται έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας βάσει των διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας. Οι μελέτες, οι τεχνικές περιγραφές, οι τεχνικές εκθέσεις, τα σχέδια, η συμπληρωμένη Υπεύθυνη Δήλωση Εγκαταστάτη (ΥΔΕ) και αντίγραφο της έγγραφης γνωστοποίησης προς τον διαχειριστή του κτιρίου, στην περίπτωση έγκρισης εργασιών δόμησης μικρής κλίμακας υποβάλλονται στο πληροφοριακό σύστημα e-adeies από τον εξουσιοδοτημένο	
--	--	--

	μηχανικό. Μετά την έναρξη λειτουργίας της ηλεκτρονικής ταυτότητας του κτηρίου, τα ανωτέρω στοιχεία ενσωματώνονται στον φάκελο της ηλεκτρονικής ταυτότητας του κτιρίου, στον οποίο έχουν πρόσβαση οι αρμόδιες δημόσιες αρχές. 3. Η σύνδεση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενη παροχή, με επαύξηση αυτής ή μέσω νέας παροχής, διενεργείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διαδικασίες ηλεκτροδοτήσεων, όπως εκάστοτε ισχύουν. 4. Σε όλους τους χώρους που διαθέτουν ένα ή περισσότερα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο λαμβάνονται μέτρα πυρασφάλειας, σύμφωνα με το άρθρο 28."	
--	--	--

190	Γραμμη δευτερη απο το ρολοι καποιου διαμερισματος ων το γκαραζ δεν επιτρεπεται. Θελησα να παρω ρευμα απο το ρολοι στην αποθηκη για καταψυκτη και εμαθα οτι δεν απαγορευεται ρητα. Για να βαλεις λοιπον φορτιστη στο γκαραζ πρεπει να τραβηξεις γραμμη απο τον πινακα σου μεσα στο διαμερισμα. Δηλαδη ισωσ και 6-7 οροφους Μεγαλο κοστος μπελας κλπ κλπ	Καταγράφηκε.
-----	---	--------------

191	ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΟΠΕΚ ΓΙΑ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΧΡΗΣΗ ΤΑΧΥΦΟΡΤΙΣΤΩΝ (ΣΗΜΕΙΟ ΕΠΑΝΑΦΟΡΤΙΣΗΣ ΥΨΗΛΗΣ ΙΣΧΥΟΣ) ΣΕ ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ. Στα πρατήρια καυσίμων και ενέργειας λόγω του μεγάλου όγκου διέλευσης οχημάτων και της διαμόρφωσης τους προς εξυπηρέτηση των εποχούμενων, υπάρχει ιδανικά η δυνατότητα να τοποθετηθούν ταχυφορτιστές (σημείο επαναφόρτισης υψηλής ισχύος) προς εξυπηρέτηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Τα πρατήρια καυσίμων και ενέργειας είναι οι κατεξοχήν χώροι τροφοδοσίας οχημάτων με καύσιμα και ενέργεια και πληρούν τις διατάξεις της νομοθεσίας για θέματα διαχείρισης της ασφάλειας κατά την παροχή καυσίμων ή/και ενέργειας Τα πρατήρια καυσίμων και ενέργειας διαθέτουν όλα εκείνα τα πλεονεκτήματα που θα μπορούσαν να τα καταστήσουν ως ιδανικούς χώρους για την αποκλειστική χρήση και εγκατάσταση των ταχυφορτιστών. Η κυκλοφορία των οχημάτων είναι συνυφασμένη και αλληλένδετη με τα πρατήρια καυσίμων και ενέργειας. Η προσπάθεια της διάχυσης της ηλεκτροκίνησης και εμπέδωσης της νέας εποχής, είναι δεδομένο ότι πρέπει να χρησιμοποιήσει το δυναμικό των πρατηρίων καυσίμων και ενέργειας που διαθέτει η χώρα μας και τα οποία ανέρχονται στα 6500 περίπου σε όλη την επικράτεια. Οι χώροι αυτών των πρατηρίων καυσίμων και ενέργειας ελέγχονται	Καταγράφηκε.
-----	--	--------------

	από τις αρμόδιες Υπηρεσίες (Δνσεις Μεταφορών, Πυροσβεστική Υπηρεσία κλπ) κατά τακτά χρονικά διαστήματα (ΠΔ118/06 και Ν. 4439/16, όπως ισχύουν) , ενώ βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας διαθέτουν μέτρα πυροπροστασίας, ασφάλειας των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων τους, κατά νόμο υπεύθυνο άτομο για την ασφαλή λειτουργία του πρατηρίου καυσίμων και ενέργειας και άλλα πολλά μέτρα, που τα καθιστούν την ασφαλέστερη και καταλληλότερη επιλογή για την εγκατάσταση των ταχυφορτιστών Η πρόταση της αποκλειστικής εγκατάστασης των ταχυφορτιστών ηλεκτροκίνητων οχημάτων σε πρατήρια καυσίμων και ενέργειας, θα βοηθήσει στη περαιτέρω ανάπτυξη της αγοράς ηλεκτροκίνησης καθώς και στην ασφαλή διαδικασία φόρτισης. Επίσης θα δώσει ώθηση στα πρατήρια καυσίμων και ενέργειας που δραστηριοποιούνται στη χώρα μας να τοποθετήσουν, ανάλογα με το εμβαδόν του ακινήτου που διαθέτουν, τους αντίστοιχους σε αριθμό ταχυφορτιστές, προωθώντας με τον αποτελεσματικότερο τρόπο τις υποδομές φόρτισης, δημιουργώντας το κατάλληλο υπόβαθρο για την αύξηση του μεριδίου αγοράς των ηλεκτροκίνητων οχημάτων σε σχέση με τα συμβατικά. Στο πλαίσιο των παραπάνω φρονούμε ότι πρέπει να δοθεί ένα επιπλέον κίνητρο από την πολιτεία για την τοποθέτηση των ταχυφορτιστών στα πρατήρια καυσίμων και ενέργειας με την επιδότηση για την αγορά και τοποθέτηση τους από τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης των πρατηρίων καυσίμων και ενέργειας	
--	---	--

192	Με βάση την παράγραφο 1: Για την εγκατάσταση συσκευών φόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα κτίρια, εφόσον δεν απαιτείται η εγκατάσταση νέου μετασχηματιστή (Μ/Σ) μέσης τάσης/χαμηλής τάσης (ΜΤ/ΧΤ), η Υπεύθυνη Δήλωση Εγκαταστάτη (ΥΔΕ) κατατίθεται (με βάση την ισχύουσα Νομοθεσία από τον ιδιοκτήτη ή χρήστη της εγκατάστασης) στον ΔΕΔΔΗΕ. Με βάση την παράγραφο 2: Για την εγκατάσταση της υποδομής και την τοποθέτηση συσκευών φόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα κτίρια, για τη σύνδεση των οποίων απαιτείται η εγκατάσταση νέου μετασχηματιστή (Μ/Σ) ΜΤ/ΧΤ η Υπεύθυνη Δήλωση Εγκαταστάτη (ΥΔΕ) και αντίγραφο της έγγραφης γνωστοποίησης προς τον διαχειριστή του κτιρίου, στην περίπτωση έγκρισης εργασιών δόμησης μικρής κλίμακας υποβάλλονται στο πληροφοριακό σύστημα e-adeies από τον εξουσιοδοτημένο μηχανικό. Άρα σε αυτή την περίπτωση η ΥΔΕ δεν υποβάλλεται (με βάση την ισχύουσα Νομοθεσία από τον ιδιοκτήτη ή χρήστη της εγκατάστασης) στον ΔΕΔΔΗΕ; Πρόταση για την παράγραφο 3: Η ηλεκτροδότηση υποδομών φόρτισης Η/Ο από το δίκτυο διανομής του ΔΕΔΔΗΕ σε υφιστάμενη παροχή, με επαύξηση αυτής ή μέσω νέας παροχής, διενεργείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διαδικασίες ηλεκτροδοτήσεων, όπως εκάστοτε ισχύουν.	Θα ληφθεί υπόψη
-----	---	-----------------

193	Η εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα κτίρια, έχει ως προαπαιτούμενο για την ασφαλή λειτουργία των υποδομών επαναφόρτισης την ύπαρξη αξιόπιστου συστήματος γείωσης της ηλεκτρικής εγκατάστασης. Συνεπώς για την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και την Πάτρα, όπου υπάρχουν χιλιάδες υφιστάμενα κτίρια στα οποία το σύστημα γείωσης που υπήρχε έχει καταστραφεί, λόγω του ότι είχε κατασκευαστεί στο μεταλλικό δίκτυο ύδρευσης το οποίο σε βάθος χρόνου αντικαταστάθηκε με πλαστικό δίκτυο καταστρέφοντας το υπάρχον σύστημα γείωσης, δημιουργείται σοβαρό πρόβλημα εγκατάστασης υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο χωρίς την ύπαρξη συστήματος γείωσης. Επιπλέον αυτού, με το Άρθρο 2, Παρ. 2.5.8 της ΥΑ Δ16γ/694/7/117/Γ (ΦΕΚ 552 Β΄/2009) «Έγκριση Κανονισμού λειτουργίας Δικτύου Ύδρευσης της ΕΥΔΑΠ ΑΕ» απαγορεύθηκε η γείωση των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων των ακινήτων επί των υδραυλικών εγκαταστάσεων. Ως ισοδύναμο της προηγούμενης νομοθεσίας, δεν υποχρεώθηκε ως όφειλε ο διανομέας ηλεκτρικής ενέργειας, ΔΕΔΔΗΕ (τότε ΔΕΗ) να μετατρέψει το δίκτυο του σε σύστημα γείωσης TN όπως στην υπόλοιπη Ελλάδα, πράγμα το οποίο θα οδηγούσε σε ένα ασφαλέστερο δίκτυο, ούτε επιλέχθηκε η λύση του Λονδίνου, στο οποίο παρέχεται η γείωση από τον διανομέα ηλεκτρικής ενέργειας προς τα κτίρια, αλλά αφέθηκε να αναλάβει το οικονομικό και τεχνικό βάρος ο κάθε πολίτης μεμονωμένα, σε Αστικούς ιστούς, στους οποίους δεν υπάρχουν απλές ή εύκολες λύσεις κατασκευής αξιόπιστων γειώσεων, πράγμα το οποίο επιφέρει δυσβάσταχτο οικονομικό βάρος. Αποτέλεσμα των παραπάνω, είναι οι πολίτες οι οποίοι δεν μπορούν να αντιληφθούν το μέγεθος του προβλήματος, να μην προχωρούν σε τέτοιου είδους επανακατασκευές γειώσεων. Το παραπάνω ζήτημα είναι ιδιαίτερης σημασίας αφού εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για τους χρήστες των υποδομών φόρτισης Η/Ο, που θα εγκατασταθούν σε υφιστάμενα κτίρια που δεν έχουν πραγματικό και αξιόπιστο σύστημα γείωσης σε λειτουργία. Συνεπώς προτείνεται να συμπεριληφθεί διάταξη ειδικά για τα υφιστάμενα κτίρια, η οποία θα υποχρεώνει το ΔΕΔΔΗΕ να προχωρήσει στην άμεση κατασκευή “ομαδικών” Γειώσεων και αλλαγής του συστήματος ΤΤ σε TN, στις περιοχές που προαναφέραμε και να υποχρεώνει τους ιδιοκτήτες προκειμένου να εγκαταστήσουν σημεία επαναφόρτισης Η/Ο να έχουν λειτουργικό και σύμφωνο με τους ισχύοντες κανονισμούς ηλεκτρικών εγκαταστάσεων σύστημα γειώσεων»	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
-----	---	---

194	Προτείνεται η προσθήκη παρ. 5 ως εξής:	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών
-----	--	---------------------------------------

	5. Η απαραίτητη αδειοδότηση θα πρέπει να γίνεται άμεσα. Μετά το πέρασ 10 ημερών και μη έχοντας λάβει παρατηρήσεις, ο αριθμός κατάθεσης θα επέχει θέση αδείας. Γενικό Σχόλιο επί του άρθρου: Στα πλαίσια της άμεσης ανάπτυξης δικτύου σταθμών φόρτισης Η/Ο ανά την Ελλάδα, θα πρέπει στις περιπτώσεις ίδρυσης ενός νέου πρατηρίου παροχής ενέργειας ανάμεσα στις παροχές του οποίου θα περιλαμβάνονται και θέσεις επαναφόρτισης Η/Ο ή αντικατάσταση μπαταριών, να ξεπερνιούνται ανασταλτικοί πολεοδομικοί παράγοντες (χρήσεις, αποστάσεις). Επίσης στα υφιστάμενα πρατήρια καυσίμων, θα πρέπει οι θέσεις φόρτισης Η/Ο να είναι εύκολο και άμεσο να αδειοδοτηθούν χωρίς εμπόδια (ενδεικτικά, συμψηφισμό με χώρους φύτευσης).	πράξεων
--	---	----------------

Άρθρο 27 - Εξαίρεση εργασιών κατασκευής υποδομών φόρτισης από την έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας

(1 Σχόλιο):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια δεν φορούν το παρόν νομοσχέδιο.

195	Γενικό Σχόλιο επί του άρθρου: Στα πλαίσια της άμεσης ανάπτυξης δικτύου σταθμών φόρτισης Η/Ο ανά την Ελλάδα, θα πρέπει στις περιπτώσεις ίδρυσης ενός νέου πρατηρίου παροχής ενέργειας ανάμεσα στις παροχές του οποίου θα περιλαμβάνονται και θέσεις επαναφόρτισης Η/Ο ή αντικατάσταση μπαταριών, να ξεπερνιούνται ανασταλτικοί πολεοδομικοί παράγοντες (χρήσεις, αποστάσεις). Επίσης στα υφιστάμενα πρατήρια καυσίμων, θα πρέπει οι θέσεις φόρτισης Η/Ο να είναι εύκολο και άμεσο να αδειοδοτηθούν χωρίς εμπόδια (ενδεικτικά, συμψηφισμό με χώρους φύτευσης).	Καταγράφηκε ενόψει έκδοσης κανονιστικής πράξης.
-----	--	--

Άρθρο 28 - Μέτρα πυροπροστασίας

(2 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Το σχόλιο για τα μέτρα πυροπροστασίας θα ληφθεί υπόψη για περαιτέρω εξέταση σε συνεργασία με την καθ' ύλην αρμόδια Πυροσβεστική Υπηρεσία.

196	Απαραίτητο στοιχείο για την εφαρμογή του άρθρου είναι η έκδοση προδιαγραφής (ΤΟΤΕΕ) ή προτύπου (ΕΛΟΤ) που θα καθορίζουν τι ακριβώς θα περιλαμβάνεται στις μελέτες για λόγους ασφαλείας του κτιρίου.	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
-----	---	---

197	Τα μέτρα πυροπροστασίας για την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο θα πρέπει να ισχύουν για όλα τα σημεία. Επίσης για την διασφάλιση και τήρηση των μέτρων πυροπροστασίας θα πρέπει να υπάρχει έγκριση από τις αρμόδιες πυροσβεστικές υπηρεσίες με την έκδοση πιστοποιητικού πυροπροστασίας. Συνεπώς προτείνουμε το άρθρο 28 να διαμορφωθεί όπως παρακάτω: “Άρθρο 28 – Μέτρα πυροπροστασίας 1. Σε όλες τις περιπτώσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο, επιπροσθέτως των οριζόμενων στην κείμενη νομοθεσία, επιβάλλεται η τοποθέτηση κατ’ ελάχιστον ενός (1) πυροσβεστήρα διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), κατασβεστικής ικανότητας τουλάχιστον 55B ανά τρία (3) σημεία επαναφόρτισης Η/Ο. Με την ολοκλήρωση των εργασιών εγκατάστασης των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο θα πρέπει να εκδίδεται πιστοποιητικό πυρασφάλειας στο οποίο θα αναγράφεται η χρονική διάρκεια ισχύος του και θα αναφέρεται στις, πλέον των προβλεπόμενων από τις κείμενες διατάξεις για τη χρήση του χώρου εγκατάστασης. 2. Στο τέλος του τέταρτου εδαφίου της περ. II του άρθρου 6.7 του π.δ. 41/2018 (Α’ 80) διαγράφεται η φράση «χώροι φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων» και η περίπτωση II του άρθρου 6.7 διαμορφώνεται ως εξής: «II. Κατηγορία Β. • Χώροι καυστήρων θέρμανσης και λεβήτων θερμικής ισχύος >50 kW. • Χώροι συλλογής απορριμμάτων ή/και αποτεφρωτηρίων. • Χώροι υγραερίων και φυσικού αερίου όπως αναφέρονται στους οικείους κανονισμούς. • Χώροι Μετασχηματιστών (Μ/Τ και Υ/Τ), Η/Ζ, ηλεκτροστάσια. • Αποθήκες εύφλεκτων υλικών και αντικειμένων γενικά. • Χώροι, που λόγω της φύσης των περιεχομένων τους παρουσιάζουν επικινδυνότητα και έχουν πυκνότητα πυροθερμικού φορτίου μεγαλύτερη των 2000 MJ/m².”	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
-----	---	---

Άρθρο 29 - Απαιτήσεις και προδιαγραφές για τις ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο

(2 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια για τα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα θα διερευνηθούν περαιτέρω.

198	Με βάση την ισχύουσα ηλεκτρολογική Νομοθεσία, για κάθε νέα ηλεκτρική εγκατάσταση, ή για κάθε τροποποίηση ή προσθήκη σε υφιστάμενη ηλεκτρική εγκατάσταση πρέπει να υποβάλλεται Υπεύθυνη Δήλωση Εγκαταστάτη (ΥΔΕ) στον ΔΕΔΔΗΕ. Στην ΥΔΕ αυτή, μέχρι τώρα προβλέπονται έλεγχοι είτε με βάση τους παλιούς Κανονισμούς (ΚΕΗΕ) είτε με βάση το πρότυπο ΕΛΟΤ HD 384. Έτσι όπως είναι διατυπωμένο το Άρθρο 29 θα προστεθεί (θα νομοθετηθεί) μια νέα κατηγορία ηλεκτρικών εγκαταστάσεων με βάση το νέο πρότυπο ΕΛΟΤ 60364, άρα θα προσαρμοστεί αντίστοιχα και η ΥΔΕ. Τα "αντίστοιχα ισοδύναμα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα" που αναφέρονται, θα επιλέγονται ελεύθερα ή θα νομοθετηθούν και θα συμπεριληφθούν και αυτά στην ΥΔΕ, άρα θα δημιουργηθούν και άλλες κατηγορίες ηλεκτρικών εγκαταστάσεων εκτός των τριών που περιέγραψα; Γιατί η αναφορά "στα αντίστοιχα ισοδύναμα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα" δεν υπάρχει στην αιτιολογική έκθεση;	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
-----	--	---

199	Η αναφορά σε εφαρμογή "αντίστοιχων ισοδύναμων ευρωπαϊκών και διεθνών προτύπων" χωρίς περαιτέρω λεπτομέρειες ενδέχεται στην πράξη να δημιουργήσει σύγχυση, καθώς αντίστοιχα πρότυπα ή κανόνες έχουν υιοθετηθεί και εφαρμόζονται διαφοροποιημένα σε αρκετές χώρες της ΕΕ. Υπάρχουν για παράδειγμα διαφοροποιήσεις σε εθνικό επίπεδο σε ότι αφορά κανονισμούς για τους ενσωματωμένους μετρητές ενέργειας, τα κλείστρα των ρευματοδοτών, τη γείωση κ.ά. που δεν ισχύουν ομοιόμορφα σε όλες τις χώρες. Θα ήταν προτιμότερο να οριστούν συγκεκριμένα τα "ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα" που θα ισχύουν και στην Ελλάδα.	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
-----	--	---

Άρθρο 30 -Υποχρεωτικότητα ενημέρωσης του διαχειριστή του δικτύου διανομής ηλεκτρικής ενέργειας για την εγκατάσταση σημείου επαναφόρτισης Η/Ο

(3 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια αφορούν θέματα του ΔΕΔΔΗΕ και θα διερευνηθούν περαιτέρω σε κανονιστικό επίπεδο.

200	ΘΕΩΡΩ ΠΩΣ ΑΠΟ ΤΗ ΣΤΙΓΜΗ ΠΟΥ ΓΙΝΕΤΕ ΜΙΑ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΓΙΑ ΝΑ ΣΥΝΔΕΘΕΙ Ο ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΟΤΙ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΚΔΟΘΕΙ ΝΕΑ ΥΔΕ (ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΥ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΤΗ)	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
-----	--	---

201	Σημείο: Προϋπόθεση για την έναρξη της διαδικασίας για τη σύνδεση και λειτουργία υποδομών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων είναι η καταχώρηση από τον ιδιοκτήτη ή τον φορέα εκπροσώπησης του σημείου επαναφόρτισης Η/Ο των στοιχείων του σχετικού, ειδικού προς αυτό τον σκοπό, εντύπου σύνδεσης/ενημέρωσης, το οποίο αναρτάται στην ιστοσελίδα της ΔΕΔΔΗΕ ΑΕ. Σχόλιο: Δεν προβλέπεται διάταξη για τις υφιστάμενες υποδομές φόρτισης Η/Ο.	Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων
-----	--	---

202	Από τη διατύπωση του άρθρου είναι σαφές ότι η σχετική υποχρέωση αφορά όλα τα σημεία επαναφόρτισης (ιδιωτικά και δημοσίως προσβάσιμα). Εφόσον, όμως είναι ούτως ή άλλως υποχρεωτική η σύνταξη και προσκόμιση στο ΔΕΔΔΗΕ της ΥΔΕ γιατί δεν θεωρείται ότι αυτομάτως υπάρχει ενημέρωση του Διαχειριστή με την υποβολή της σχετικής ΥΔΕ;	Καταγράφηκε.
-----	---	--------------

Άρθρο 31 - Υποχρέωση δυνατότητας διαχείρισης ενεργού ισχύος από δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης

(0 Σχόλια):

Άρθρο 32 - Όροι λειτουργίας σταθμών αυτοκινήτων

(2 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Λαμβάνεται υπόψη το σχόλιο για τη δυνατότητα μετεγκατάσταση των συνεργείων.

203	Παύση των συνεργείων εντός σταθμών Αυτοκινήτων και εντός των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων... Δεν γίνεται μνεία στο νομοσχέδιο για τη δυνατότητα μετεγκατάστασης αυτών των Συνεργείων.	Δεν ορίζεται αυτό με το νομοσχέδιο. Με το νομοσχέδιο επιτρέπεται η φόρτιση εντός σταθμών αυτοκινήτων.
-----	--	---

204	Απαιτείται η δημιουργία δημόσιου/ιδιωτικού φορέα πιστοποίησης σταθμών κι εγκαταστάσεων φόρτισης Η/Ο, καθώς και πιστοποιημένων εκπαιδευτών τεχνιτών Η/Ο. Η μεταφορά τεχνογνωσίας κι εμπειρίας από την ΕΕ για την αποφυγή αποτυχημένων προσπαθειών θα ήταν προς όφελος της χώρας. Δρ Ν.Θωμόπουλος – Senior Lecturer, University of Surrey Ι.Λέλης – Smart Transport, Atkins Global Α.Στεργιάδης – Δικηγορική Εταιρεία Βασιλογεώργης & Συνεργάτες	Καταγράφηκε.
-----	--	--------------

Άρθρο 33 - Λειτουργία των συνεργείων επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης

(2 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια που αφορούν τη λειτουργία των συνεργείων θα ληφθούν υπόψη σε κανονιστικό επίπεδο.

205	Συνεργείο οχημάτων υψηλής τάσης ορίζεται η εγκατάσταση εντός της οποίας πραγματοποιούνται εργασίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης, με τη χρήση κατάλληλου εξοπλισμού. Για τη λειτουργία των συνεργείων οχημάτων υψηλής τάσης εφαρμόζονται οι διατάξεις του π.δ. 78/1988 (Α' 34), με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος άρθρου. Θα πρέπει να διευκρινιστεί με σαφήνεια τι σημαίνει συνεργεία οχημάτων υψηλής τάσης και επιπρόσθετα στο νομοσχέδιο θα πρέπει να συμπεριληφθούν και τα συνεργεία επισκευής αμαξωμάτων - φανοποιεία. Στα εν λόγω συνεργεία γίνονται επισκευές αμαξώματος οι οποίες απαιτούν παρεμβάσεις στο κύκλωμα Υ.Τ. του οχήματος.	Θα ληφθεί υπόψη για περαιτέρω διερεύνηση με το αρμόδιο ΥΠΟΜΕ.
-----	--	---

206	Προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 2 ως εξής: 2. Τα συνεργεία οχημάτων υψηλής τάσης μπορούν να λειτουργούν εντός των εγκαταστάσεων άλλου συνεργείου ή και μεμονωμένα. Οι εγκαταστάσεις του προηγούμενου εδαφίου πρέπει να διαθέτουν επαρκείς χώρους για την επισκευή και συντήρηση των οχημάτων υψηλής τάσης. Όλοι οι χώροι πρέπει να διαθέτουν την απαραίτητη σήμανση, όπως αναγνωριστικές πινακίδες επί του οχήματος και περίφραξη του χώρου με εμφανή σήμανση υψηλής τάσης, ώστε να πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την εκτέλεση όλων των απαραίτητων εργασιών επί των οχημάτων υψηλής τάσης με ασφάλεια, τόσο για το όχημα όσο και για τους εργαζόμενους του συνεργείου.	Θα ληφθεί υπόψη για περαιτέρω διερεύνηση σε συνεργασία με το αρμόδιο ΥΠΟΜΕ.
-----	---	---

	Η δυνατότητα αντικατάστασης μπαταριών Η/Ο πέραν των συνεργείων, επιτρέπεται να δοθεί και στα πρατήρια παροχής ενέργειας, δεδομένων όλων των μέτρων ασφαλείας που ήδη λαμβάνονται καθώς επίσης και της γεωγραφικής κατανομής δικτύου των σημείων.	
--	--	--

Άρθρο 34 - Άσκηση του επαγγέλματος του τεχνίτη για την συντήρηση και επισκευή οχημάτων υψηλής τάσης

(4 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια που αφορούν στην άσκηση του επαγγέλματος του τεχνίτη συντήρησης και επισκευής οχημάτων υψηλής τάσης θα ληφθούν υπόψη σε μεταγενέστερο στάδιο.

207	Θα πρέπει να αλλάξει η ορολογία καθώς δεν υπάρχουν τεχνολόγοι μηχανικοί οχημάτων ούτε διπλωματούχοι. Εξάλλου δεν υφίστανται πλέον σχολές που αποφοιτούν τεχνολόγοι από το 2001 που δημιουργήθηκε η ενιαία τριτοβάθμια εκπαίδευση.	Καταγράφηκε.
-----	---	--------------

208	"Όπως προαναφέρθηκε στο άρθρο 33 θα πρέπει και για τα φανοποιεία που θα επισκευάζουν/επιδιορθώνουν οχήματα Υ.Τ. να έχουν στο ανθρώπινο δυναμικό τους Τεχνίτη κατηγορίας 2 Δεν υπάρχει πρόβλεψη από τον Νομοθέτη για τον τεχνίτη μοτοσικλετών των Ηλεκτρικών δίκυκλων Η επιστημονική ομάδα του Ινστιτούτου ΙΔΕΕΑ στο θέμα: ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ & ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΔΙΑΤΥΜΠΑΝΙΖΕΙ προς κάθε κατεύθυνση ότι: • ΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΨΗΛΗ ΤΑΣΗ ΕΙΝΑΙ ΑΟΡΑΤΟΙ • ΩΣ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΙΔΕΕΑ ΕΧΟΥΜΕ ΘΕΣΕΙ ΤΗΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΑΝΩ ΑΠ'ΟΛΑ ΩΣΤΕ ΝΑ ΜΗΝ ΘΡΗΝΗΣΟΥΜΕ ΘΥΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΥΧΟΝ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΛΛΕΙΨΕΙΣ. • Η ΑΞΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ"	Καταγράφηκε για διαβούλευση με το αρμόδιο ΥΠΟΜΕ.
-----	---	--

209	Επιπρόσθετα θα πρέπει να υπάρξει και για τα Κέντρα διαχείρισης Οχημάτων τέλους Κύκλου Ζωής (ΟΤΚΖ) καθώς και σε σημεία παραλαβής ΟΤΚΖ, πρόβλεψη ύπαρξης Τεχνίτη κατηγορίας 2.	Καταγράφηκε για διαβούλευση με το αρμόδιο ΥΠΟΜΕ.
-----	--	--

210	Θα πρέπει να υπάρξει και για τα Κέντρα διαχείρισης Οχημάτων τέλους Κύκλου Ζωής (ΟΤΚΖ) καθώς και σε σημεία παραλαβής ΟΤΚΖ, πρόβλεψη ύπαρξης Τεχνίτη κατηγορίας 2. Τα οχήματα που έχουν Υψηλή Τάση και καταλήγουν σε κέντρα ΟΤΚΖ, θα πρέπει να τα διαχειρίζονται Πιστοποιημένοι Τεχνίτες Κατηγορίας 2, καθότι οι κίνδυνοι που ελλοχεύουν στις περιπτώσεις αυτές είναι πολύ μεγαλύτεροι. Τέλος η ομάδα κρίνει ότι στο υπό συζήτηση Νομοσχέδιο θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η απαιτούμενη διαδικασία για την πιστοποίηση οχημάτων και μετατροπών που θα γίνουν σε ένα υβριδικό όχημα με χρήση εναλλακτικών καυσίμων πχ. υβριδικό με CNG ή υβριδικό με LPG.	Καταγράφηκε για διαβούλευση με το αρμόδιο ΥΠΟΜΕ.
-----	--	--

Άρθρο 35 - Τεχνικός έλεγχος ηλεκτροκίνητων οχημάτων

(1Σχόλιο):

211	Πρέπει να δοθεί μέριμνα ώστε και στα Ι.ΚΤΕΟ να υπάρχει εκπαιδευμένος πιστοποιημένος ελεγκτής αντίστοιχος του Τεχνίτη της κατηγορίας 2.	Καταγράφηκε για διαβούλευση με το αρμόδιο ΥΠΟΜΕ.
-----	--	--

Άρθρο 36 - Αντικείμενο και στόχοι (παρ. 2 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

(0Σχόλια):

Άρθρο 37 - Πεδίο εφαρμογής (παρ. 4 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

(0Σχόλια):

Άρθρο 38 - Ορισμοί (παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

(2 Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Τα σχόλια δεν λαμβάνονται υπόψη.

212	Εκτιμούμε ότι πρόθεση του ΥΠ.ΕΝ είναι να μην δημιουργεί στρεβλώσεις. Επομένως στο ορισμό «όχημα οδικών μεταφορών» παρακαλούμε να συμπεριληφθούν 3κυκλα και 4κυκλα L2e-U, L5e-B,	Καταγράφηκε.
-----	---	--------------

	L6e-BU και L7e-CU επαγγελματικά οχήματα (του ΕΕ 168/2013) που αντίστοιχα πραγματοποιούν μεταφορικό έργο. Ακολουθούν σχετικοί σύνδεσμοι με εικόνες τέτοιων οχημάτων https://daytona-electric.gr/model/van-box/ https://daytona-electric.gr/model/chok-h/ Αντίστοιχα στον ορισμό «καθαρό όχημα» να συμπεριληφθούν και τα οχήματα τύπου L (κατά ΕΕ 168/2013), καθώς τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης αυτών αναφέρουν τις εκπομπές ρύπων CO2 γρ/χλμ.	
--	---	--

213	Παράγραφος 4.α) Προτείνουμε να συμπεριληφθούν και οι κατηγορίες οχημάτων N2 / N3	Καταγράφηκε.
-----	--	--------------

Άρθρο 39 - Εξαιρέσεις (παρ. 3 και 4 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

(0 Σχόλια):

Άρθρο 40 - Ελάχιστοι στόχοι προμηθειών (παρ. 6 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

(0 Σχόλια):

Άρθρο 41 - Παράρτημα (παρ. 11 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

(1Σχόλιο):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

214	Γιατί δεν υπάρχουν τα οχήματα κατηγορίας L; Πρέπει να συμπεριληφθούν μιας και μεγάλος μέρος διανομής γίνεται με αυτά.	Καταγράφηκε.
-----	--	--------------

Άρθρο 42 - Υποβολή εκθέσεων και επανεξέταση (παρ. 10 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

(0 Σχόλια):

Άρθρο 43 - Μεταβατικές διατάξεις

(0 Σχόλια):

Άρθρο 44 - Καταργούμενες διατάξεις**(0 Σχόλια):****Άρθρο 45 - Σύσταση Αυτοτελούς Τμήματος Ηλεκτροκίνησης στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας****(1Σχόλιο):**

215	Προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 4. στστ) ως εξής: στστ) η διατύπωση προτάσεων και λύσεων για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των διοικητικών δυσχερειών και προβλημάτων, τα οποία προκύπτουν κατά την αδειοδοτική ή άλλη συναφή διαδικασία που αφορά στον τομέα της ηλεκτροκίνησης εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την πλήρη γνωστοποίηση.	Ισχύουν οι προθεσμίες ανταπόκρισης του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας.
-----	---	---

Άρθρο 46 -Σύσταση Γνωμοδοτικού Συμβουλίου για την ηλεκτροκίνηση**(3 Σχόλια):****Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:**

Τα σχόλια για την σύσταση του Γνωμοδοτικού Συμβουλίου λαμβάνονται υπόψη. Η σύνθεση του διαμορφώθηκε κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να απαρτίζεται από μέλη με ειδικές γνώσεις και εμπειρία και να αποτελεί ένα ευέλικτο σχήμα οργάνου.

216	Συμφωνώ απόλυτα με την σύσταση και την συνέχιση λειτουργίας του Γνωμοδοτικού Συμβουλίου για την ηλεκτροκίνηση γιατί η δουλειά δεν τελείωσε με αυτόν τον νόμο. Όπως πρότεινα και σε άλλα άρθρα πιο πάνω χρειάζεται: 1) Να θεσμοθετηθούν οι διαδικασίες ώστε να μπορούν τα συμβατικά οχήματα που έχουν μετατραπεί σε ηλεκτρικά να μπορούν μετά απο απαραίτητους ελέγχους σε ΚΤΕΟ να αποκτήσουν νέα άδεια ως ηλεκτρικά και να κυκλοφορούν νόμιμα. 3) Να δημιουργηθεί και στην Ελλάδα όπως απαιτεί η Ευρωπαϊκή Ένωση γραφείο πιστοποίησης οχημάτων, ώστε να μπορούν επιτέλους και οι Έλληνες κατασκευαστές οχημάτων να παίρνουν έγκριση τύπου στη χώρα μας χωρίς να χρειάζεται να στείλουν τα οχήματα στο εξωτερικό πράγμα κοστοβόρο και γι' αυτούς και να χάνει χρήματα και το κράτος μας.	Καταγράφηκε.
-----	---	---------------------

	Υπάρχουν Έλληνες κατασκευαστές που αναπτύσσουν τα πρωτότυπα κυρίως για ελαφρά οχήματα κατηγορίας L. Ευάγγελος Μιχαλόπουλος, Αρθρογράφος για την ηλεκτροκίνηση, μέλος του Ελληνικού Ινστιτούτου Ηλεκτροκίνητων οχημάτων, διαχειριστής στη σελίδα "Ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα". https://www.facebook.com/groups/ElectricCarGreece/	
--	---	--

217	Στην παράγραφο 3 προτείνουμε να αναφέρεται ρητά ως μέλος του συμβουλίου, εκπρόσωπος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων. Ο ΣΕΣ αποτελεί τον κατεξοχήν επιστημονικό φορέα που εκπροσωπεί τους Έλληνες συγκοινωνιολόγους και βασικό συνομιλητή της πολιτείας σε θέματα μεταφορών και βιώσιμης κινητικότητας. Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με σοβαρή και τεκμηριωμένη συνεισφορά στο συγκοινωνιακό γίνεσθαι της Αθήνας και της Ελλάδας για περισσότερα από 40 χρόνια είναι πρόθυμος να συνδράμει με το επιστημονικό του προσωπικό στην μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών ρύπων.	Θα ληφθεί υπόψη
-----	---	-----------------

218	Προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 3 ως εξής: 3. Το Συμβούλιο αποτελείται από εννέα (9) μέλη με τριετή θητεία, και ειδικότερα από έναν (1) εκπρόσωπο του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, έναν (1) εκπρόσωπο της Ρ.Α.Ε., έναν (1) εκπρόσωπο της ΔΕΔΔΗΕ ΑΕ, τρεις (3) εκπρόσωποι της αγοράς ηλεκτροκίνησης, έναν (1) εκπρόσωπο της ακαδημαϊκής κοινότητας, δύο (2) εμπειρογνώμονες που διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση και διαθέτουν ειδικές γνώσεις ή/και εξειδικευμένη επαγγελματική εμπειρία σε θέματα ηλεκτροκίνησης και δύο (2) μέλη που επιλέγονται μεταξύ κοινωνικών φορέων που δραστηριοποιούνται στο πεδίο της ηλεκτροκίνησης, ενδεικτικώς μεταξύ Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων (ΜΚΟ), σωματείων, μη κερδοσκοπικών εταιρειών κ.λπ.. Πρόεδρος του Συμβουλίου ορίζεται πρόσωπο εγνωσμένου κύρους και υψηλής επιστημονικής κατάρτισης στο πεδίο της έρευνας και καινοτομίας στην καθαρή ενέργεια. Ως εκπρόσωπος της αγοράς ηλεκτροκίνησης μπορεί να συμμετέχει ο Σύνδεσμος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος (ΣΕΕΠΕ), σαν ένωση παρόχων ενεργειακών προϊόντων κίνησης.	Θα ληφθεί υπόψη
-----	--	-----------------

Άρθρο 47 - Επιβολή περιβαλλοντικού τέλους σε παλαιά, ρυπογόνα μεταχειρισμένα οχήματα

(111Σχόλια):

Σύνοψη υποβληθέντων σχολίων:

Η ρύθμιση αφενός, για την επιβολή περιβαλλοντικού τέλους και αφετέρου, για την απαγόρευση εισαγωγής παλαιών ρυπογόνων οχημάτων συγκέντρωσε σημαντικό αριθμό σχολίων και κατέστη αντικείμενο ιδιαίτερου ενδιαφέροντος. Η πλειονότητα των συμμετεχόντων στη διαβούλευση μερών τάχθηκε υπέρ των προτεινόμενων μέτρων. Στα υπόλοιπα σχόλια έγινε επίκληση ασυμβατότητας με το ενωσιακό δίκαιο: εν προκειμένω, όμως, βρισκόμαστε στο πεδίο θεμιτών και επιτρεπτών εξαιρέσεων. Τούτο δε, επειδή η ρύθμιση τίθεται συγκεκριμένα για λόγους δημόσιας υγείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Τα σχόλια που αφορούν την επιβολή τέλους και στην κατηγορία οχημάτων Euro 5 ελήφθησαν υπόψη και έγιναν αποδεκτά. Αξίζει να σημειωθεί ότι για τη συγκεκριμένη διάταξη διατυπώθηκαν θετικά σχόλια, τα οποία χαρακτηρίζουν τις προβλέψεις της ως σημαντικό βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση. Τέλος, το ύψος του τέλους αναπροσαρμόστηκε και μειώθηκε, σε απάντηση σχολίων αναφορικά με την αναλογικότητά του.

219	Στο β'εδάφιο της παραγράφου 1 και της παραγράφου 2 του άρθρου 47 η λέξη «εισαγωγή» θα πρέπει να αντικατασταθεί με την λέξη «ταξινόμηση», καθότι η «εισαγωγή» παραπέμπει αποκλειστικά και μόνο σε απόκτηση από τρίτη χώρα εκτός Ε.Ε.	Ελήφθη υπόψη και δεν εγκρίνεται Η επιβολή του τέλους συναρτάται με την υποχρέωση καταβολής τελών ταξινόμησης
-----	---	--

220	Η ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΟΥ ΔΗΘΕΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΤΕΛΟΥΣ ΑΝΤΙΚΕΙΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΑΡΘΡ.47 ΠΕΡΙ ΜΗ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΦΟΡΩΝ ΣΕ ΟΜΟΕΙΔΗ ΚΟΙΝΟΤΙΚΑ ΠΡΟΙΟΝΤΑ.ΤΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΒΑΡΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΚΑΙ ΜΑΛΙΣΤΑ ΧΩΡΙΣ ΕΣΟΔΑ ΑΦΟΥ ΤΑ 4000 ΕΥΡΩ ΔΕΝ ΘΑ ΕΙΣΠΡΑΧΘΟΥΝ ΠΟΤΕ ΑΦΟΥ ΔΕΝ ΘΑ ΥΠΑΡΞΕΙ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΤΕΤΟΙΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ. ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΕΙΝΑΙ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΓΙΑ ΔΥΟ ΤΡΕΙΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΓΙΑ ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΜΟΝΟ ΒΑΖΟΥΜΕ ΜΠΡΟΣΤΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΓΙΑ ΝΑ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΘΕΙ Η ΕΥΝΟΙΑ ΣΕ ΜΙΑ ΜΕΡΙΔΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΩΝ.ΔΕΝ ΠΕΡΙΜΕΝΑ ΠΟΤΕ ΑΠΟ ΜΙΑ ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΕΤΟΙΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΣΕ ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΟΥΣ ΕΜΠΟΡΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΠΟΥ ΠΕΡΙΜΕΝΑΝ ΠΟΛΛΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΟΜΑΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ.ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΕΙΝΑΙ ΕΤΟΙΜΟ ΑΠΟ ΤΟΝ ΝΟΕΜΒΡΙΟ ΠΟΥ ΕΦΕΡΝΕ ΛΥΣΕΙΣ ΣΕ ΟΛΟ ΤΟ ΦΑΣΜΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΑΛΛΑ ΣΥΝΑΝΤΟΥΣΕ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΕΜΠΟΔΙΑ ΑΠΟ ΜΕΓΑΛΟΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ.Η ΖΩΗ ΕΙΝΑΙ ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΛΟΓΩΝ ΚΑΙ ΕΣΕΙΣ ΚΥΡΙΕ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗ ΕΠΙΛΕΞΑΤΕ ΤΟΥΣ ΛΙΓΟΥΣ.!?	Ελήφθη υπόψη. Το μέτρο θεμελιώνεται σε λόγους προστασίας του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας.
-----	---	---

221	ΗΘΕΛΑ ΝΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΩ ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΜΟΥ ΜΕ ΜΙΑ ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ ΕΙΝΑΙ 110 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΟΧΙ ΤΟ 47 ΤΟΟΠΟΙΟ ΕΚ ΠΑΡΑΔΡΟΜΗΣ	Ομοίως.
-----	--	---------

	ΑΝΕΦΕΡΑ.ΚΑΙ ΕΠΕΙΔΗ ΔΙΑΒΑΣΑ ΟΤΙ Ο ΚΟΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΣΥΣΤΗΝΕΙ ΤΑΜΕΙΟ ΓΙΑ ΝΑ ΠΗΓΑΙΝΟΥΝ ΤΑ ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΤΑ 4000 ΤΟΥ ΚΑΘΕ ΑΥΤ/ΤΟΥ EURO 4 ΗΘΕΛΑ ΝΑ ΑΝΑΦΡΩ ΟΤΙ ΔΕΝ ΘΑ ΕΙΣΠΡΑΧΘΕΙ ΟΥΤΕ ΕΝΑ EURO ΔΙΟΤΙ ΔΕΝ ΘΑ ΕΙΣΑΧΘΕΙ ΟΥΤΕ ΕΝΑ ΟΧΗΜΑ EURO 4.ΚΑΙ ΕΠΕΙΔΗ ΤΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΕΙΝΑΙ ΣΙΓΟΥΡΑ ΚΑΙ ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΔΕΝ ΚΑΤΑΛΑΒΑΙΝΩ ΓΙΑΤΙ ΝΑ ΖΗΜΙΩΣΕΙ Η ΧΩΡΑ ΧΩΡΙΣ ΛΟΓΟ ΚΑΙ ΝΑ ΜΠΕΙ ΣΕ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΕΣ.ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΤΟΙΜΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΑΠΟ ΤΟ ΝΟΕΜΒΡΙΟ ΚΑΙ ΕΜΠΟΔΙΖΕΤΑΙ ΑΠΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΩΝΤΑΣ ΑΝΙΣΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΡΤΕΛ.ΠΡΙΝ ΟΚΤΩ ΜΗΝΕΣ ΑΚΟΥΣΑΜΕ ΤΟΝ ΚΟ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ΝΑ ΔΗΛΩΝΕΙ ΟΤΙ ΗΡΘΕ Η ΩΡΑ ΝΑ ΑΠΟΚΤΗΣΕΙ Ο ΕΛΛΗΝΑΣ ΦΘΗΝΟ ΠΟΙΟΤΙΚΟ ΜΕΤΑΧ/ΝΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ.ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΕΤΟΙΜΑΣΤΗΚΕ ΑΠΟ ΤΟΝ ΝΟΕΜΒΡΙΟ ΚΑΙ ΔΕΝ ΨΗΦΙΖΕΤΑΙ ΓΙΑ «ΑΓΝΩΣΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ»ΕΤΣΙ ΚΑΤΑΛΗΞΑΜΕ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΡΩΤΟΤΥΠΙΑ ΕΝΑ ΟΧΗΜΑ EURO 6 ΝΑ ΠΛΗΡΩΝΕΤΑΙ ΣΤΟ ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΣΑΝ EURO 4???!!!. Ο ΚΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΑΠΕΣΥΡΕ ΤΟΝ ΠΕΡΑΣΜΕΝΟ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ ΤΟ «ΕΚΤΡΩΜΑ» ΣΠΙΡΤΖΗ ΚΑΙ ΜΑΣ ΗΡΘΕ ΤΩΡΑ ΤΟ ΕΠΟΜΕΝΟ «ΘΑΥΜΑ» ΤΟΥ ΚΟΥ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗ.ΥΠΑΡΧΕΙ ΜΕΓΑΛΗ ΑΠΟΓΟΗΤΕΥΣΗ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΟΡΓΗ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.ΓΙΑΤΙ ΠΙΣΤΕΥΑΝ ΑΥΤΗ Η ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΘΑ ΕΒΑΖΕ ΙΣΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΟΠΩΣ ΓΙΝΕΤΑΙ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΔΕΝ ΘΑ ΕΥΝΟΟΥΣΕ «ΚΑΠΟΙΟΥΣ «ΛΙΓΟΥΣ.ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ	
--	---	--

222	ΗΜΟΥΝ ΕΜΠΟΡΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΠΙ 38 ΧΡΟΝΙΑ ΝΥΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΣ ΚΑΙ ΘΕΛΩ ΝΑ ΣΧΟΛΙΑΣΩ ΤΑ ΕΞΕΙΣ. ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΥΡΩ 4 ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΑ ΜΙΚΡΟΥ ΚΥΒΙΣΜΟΥ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΡΥΠΟΓΟΝΑ ΤΑ ΚΑΥΣΑΕΡΙΑ ΤΟΥΣ ΕΙΝΑΙ ΜΙΚΡΟΤΕΡΑ ΑΠΟ 140GRCO₂/ΧΙΛ.ΚΑΙ ΕΙΝΑΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΓΙΑ ΑΓΟΡΑΣΤΕΣ ΜΕ ΧΑΜΗΛΟ Η ΠΟΛΥ ΧΑΜΗΛΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΠΟΥ ΕΧΟΘΝ ΚΑΙ ΑΥΤΟΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΕΝΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΚΑΙ ΠΟΥ ΑΔΥΝΑΤΟΥΝ ΝΑ ΑΓΟΡΑΣΟΥΝ ΚΑΤΙ ΠΙΟ ΚΑΛΟ ΠΟΥ ΠΙΣΤΕΨΤΕ ΜΕ ΘΑ ΤΟ ΗΘΕΛΑΝ ΠΟΛΥ.ΜΕΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΤΕΛΟΣ ΤΩΝ 4000€ ΤΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΠΟΚΟΠΤΕΤΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΠΙΔΑ ΝΑ ΤΟ ΑΠΟΚΤΗΣΟΥΝ.	Ελήφθη υπόψη. Το μέτρο θεμελιώνεται σε υπέρτερους λόγους προστασίας του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας.
-----	---	---

223	Το συγκεκριμένο άρθρο μάλλον θα δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα από αυτά που υποτίθεται ότι θέλει να λύσει (επιβολή νέων προστίμων από την Ε.Ε). Αν στόχος είναι η μη εισαγωγή ρυπογόνων αυτοκινήτων στην χώρα, τότε εύκολα μπορούν να προβλεφθεί η απαλλαγή του τέλους από οχήματα π.χ. έως 1600cc με καύσιμο βενζίνη ή π.χ. με έως 160gr CO₂, και να υπάρχει πρόνοια για παλαιά αυτοκίνητα (συλλεκτικά - αντίκες) τα οποία μόνο έσοδα φέρνουν καθώς κινούνται από καθόλου έως ελάχιστα (με	Καταγράφηκε. Το τέλος συναρτάται και επιβάλλεται μόνον στην περίπτωση υποχρέωσης καταβολής τελών ταξινόμησης.
-----	--	---

	συγκεκριμένες - αυστηρές άδειες μετακίνησης για παράδειγμα). Παράλληλα θα πρέπει να δοθούν κίνητρα για την εισαγωγή μεταχειρισμένων καθαρών αυτοκινήτων τεχνολογίας Euro5 &#038; Euro6 με όλες τις μορφές καυσίμου. Είναι απαράδεκτο και άξιο απορίας πως αυτοκίνητα τα οποία όταν πριν 3 χρόνια πωλούνταν από τους μεγάλους εισαγωγείς καινούργιων οχημάτων ως &quot;πεντακάθαρα&quot; να αντιμετωπίζονται ως ρυπογόνα σήμερα. Ποιους εξυπηρετεί αυτή η κατάσταση; Πάντως όχι τον Έλληνα καταναλωτή. Η επιβολή του τέλους ταξινόμησης ισχύει σε ελάχιστες ευρωπαϊκές χώρες. Στις περισσότερες ο καταναλωτής δεν καλείται να πληρώσει εκ νέου αυτόν τον φόρο τον οποίο το Ελληνικό κράτος ονομάζει τέλος ταξινόμησης (καθώς έχει πληρωθεί στην Ευρωπαϊκή χώρα που ταξινομήθηκε) και καλείται να πληρώσει ένα ποσό περί των 200-300€ για την έκδοση πινακίδων. Ο Έλληνας καταναλωτής που δεν έχει την δυνατότητα αγοράς ενός καινούργιου αυτοκινήτου π.χ. των 35000€, θα μπορούσε να διαθέσει για το συγκεκριμένο παράδειγμα 18000€ για την αγορά ενός ίδιου μεταχειρισμένου &quot;καθαρού&quot; και ασφαλούς αυτοκινήτου τριετίας, τεχνολογίας Euro6. (Με παράλληλη μέριμνα για δανειοδότηση με όρους και επιτόκια Ευρώπης και όχι τριτοκοσμικών χωρών με 11-12%). Ταυτόχρονα τροφοδοτείται και όλη την αγορά αυτοκινήτου (συνεργεία, ελαστικά, ανταλλακτικά, φανοβαφεία κ.ο.κ.). Με την επιβολή του εξωφρενικού τέλους ταξινόμησης των 5-6000€ που μπορεί να ισχύει την παρούσα στιγμή, η τιμή του αυτοκινήτου εκτοξεύεται. Ποιοί ευνοούνται; Οι εισαγωγείς καινούργιων οχημάτων και οι εταιρείες χρονομίσθωσης - ενοικίασης (οι οποίες πολύ συχνά είναι θυγατρικές των εισαγωγέων), οι οποίες πωλούν τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα των στόλων τους σε υψηλές τιμές λόγω έλλειψης. Χαμένοι; Όλοι οι υπόλοιποι φορείς της αγοράς αυτοκινήτου (ανεξαρτητοι εισαγωγείς, Ελληνικές μεταφορικές εταιρείες, συνεργεία παντός τύπου, εταιρείες ανταλλακτικών, ελαστικών κλπ.) και φυσικά ο Έλληνας καταναλωτής που είναι καταδικασμένος να προσπαθεί να διατηρήσει ασφαλές το αυτοκίνητο δεκαπενταετίας που διαθέτει όχι από επιλογή αλλά από ανάγκη... Λυπάμαι...	
--	--	--

22 4	ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΓΙΑ ΦΟΡΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΠΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕ ΝΑ ΕΠΙΒΑΛΕΙ Η ΡΟΥΜΑΝΙΑ ΜΟΝΟ ΣΤΑ "ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΑ" ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ. ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα) της 7ης Απριλίου 2011* Στην υπόθεση C-402/09, Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφαινεται: Το άρθρο 110 ΣΛΕΕ έχει την έννοια ότι απαγορεύει την εκ μέρους κράτους μέλους επιβολή φόρου λόγω ρυπάνσεως σε βάρος αυτοκινήτων οχημάτων κατά την πρώτη ταξινόμησή τους στο εν λόγω κράτος μέλος, αν το	Η απόφαση αφορά την επιβολή τελών ταξινόμησης και διακριτική μεταχείριση κατά τον υπολογισμό της φορολογικής βάσης. Αντίθετα, το τέλος επιβάλλεται για λόγους γενικότερου δημοσίου συμφέροντος και είναι θεμιτή εξαίρεση.
---------	--	--

	φορολογικό αυτό μέτρο λαμβάνεται κατά τρόπο που να αποθαρρύνει την κυκλοφορία στο συγκεκριμένο κράτος μέλος μεταχειρισμένων οχημάτων τα οποία αγοράστηκαν σε άλλα κράτη μέλη χωρίς, όμως, να αποθαρρύνει την κτήση στην εγχώρια αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων της ίδιας παλαιότητας και φθοράς. ΠΟΙΟΣ ΘΑ ΠΛΗΡΩΣΕΙ ΚΥΡΙΟΙ ΤΑ ΣΠΑΣΜΕΝΑ; Υ.Σ. ΜΗΝ ΠΕΡΙΜΕΝΕΤΕ ΝΑ ΜΠΕΙ ΣΤΟ ΕΙΔΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΔΕΚΑΡΑ ΤΣΑΚΙΣΤΗ ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΜΕ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΞΙΑ 4000 ΕΥΡΩ	
--	---	--

225	Δυσκολευομαι να κατανοησω σε ποια χωρα και σε ποιους πωλητες αναφερεται το εν λογω σχεδιο νομου. Συμφωνα με στοιχεια του 2017 (πιστευω πολυ κοντα και στα σημερινα δεδομενα), η εισοδηματικη κατασταση των Ελληνων διαμορφωνεται ως εξης: 3.410.834 άτομα δήλωσαν εισόδημα έως 5000 ευρώ τον χρόνο 2.506.882 άτομα δήλωσαν εισόδημα από 5000 έως 10.000 ευρώ τον χρόνο 524.871 άτομα δήλωσαν εισόδημα από 10.000 έως 12.000 ευρώ τον χρόνο 15.000 έως 20.000 ευρώ δήλωσαν 880.725 άτομα 718.269 άτομα δήλωσαν αποδοχές από 20.000 έως 50.000 ευρώ Εισόδημα από 50.000 έως 100.000 ευρώ εμφανίζουν 59.268 άτομα ενώ Από 100.000 ευρώ και πάνω, δηλώνουν 18.223 άτομα. Περι τα 6.500.000 συμπολιτων μας δηλωνει εισοδημα εως 20.000 ευρω ετησιως. Εαν δεν κανω λαθος, ενα μεσο ηλεκτρικο αυτοκινητο κοστιζει κατ&#039;ελαχιστο 20.000 και σε αυτη την κατηγορια τιμης, ειναι ιδιαιτερα μικρα αυτοκινητα, που δεν καλυπτουν τις αναγκες μιας μεσης οικογενειας, εχουν δε, πολυ περιορισμενη αυτονομια. Αρα, τα οποια &#039;&#039;κινητρα&#039;&#039; αφορουν Ελληνες με εισοδηματα ανω των 20.000 ευρω ετησιως, λιγοτερα απο 800.000 ατομα στο συνολο του πληθυσμου. Πανω απο 6.000.000 Ελληνες ζουν στην Αθηνα και στην Θεσσαλονικη. Με εξαιρεση ελαχιστες συνοικιες με συγχρονες κατοικες με πυλωτες και υπογεια γκαραζ, η συντριπτικη πλειοψηφια σταθμευει τα αυτοκινητα στους δημοσιους δρομους και ασφαλως ειναι αστειο να ισχυρισθουμε οτι σε δημοσιους δρομους (βλεπε Κυψελη, Πατησια κλπ) θα δημιουργηθουν σημεια φορτισης ο αριθμος των οποιων θα εχει καποιο νοημα. Η χρηση λοιπον του ηλεκτρικου οχηματος, σε χωρες οπως η Ελλαδα, οχι μονον απο οικονομικης αλλα και απο χωροταξικης, αφορα μονο στην &#039;&#039;ελιτ&#039;&#039; των συμπολιτων μας τους οποιους και ευνοει τα μεγαιστα το νομοσχεδιο αυτο. Ειναι εντελως φωτογραφικο και δεν λυνει το ουσιαστικο προβλημα μιας χωρας με μεσο ορο ηλικιας ΙΧ τα 17 ετη! Πως ειναι δυνατον, με εναν μαγικο τροπο, να θεωρησουμε οτι ο Ελληνας απο τα 17 χρονια μεσο ορο, θα μεταπηδησει αμεσα στην ηλεκτροκινηση!!! Γιατι ειναι σημερα 17 χρονια ο μεσος ορος? Λογω επιλογης &#039;&#039;αναγκης? Μαλλον το δευτερο. Που ειναι τα κινητρα για την εισαγωγη εξαιρετικα μη ρυπογονων ΙΧ Euro 5 / 6?? Αυτα	Καταγράφηκε. Η προώθηση της αγοράς ηλεκτροκίνησης αποτελεί εθνική στρατηγική και ενωσιακή υποχρέωση
-----	---	--

	δηλαδή που αφορούν στην πλειοψηφία του Έλληνα καταναλωτή? Τι νοημά έχει ο παραλογισμός του προστίμου στα Euro 4 και για να μην σχολιάσω την &#039;&#039;απαγορευση εισαγωγής για Euro 3 και προγενέστερα!!!&#039;&#039;. Πώς μπορεί μια χώρα μέλος της ΕΕ να απαγορεύσει, όχι να φορολογήσει εστω και υπερογκά, εισαγωγές κοινωνικών αυτοκινήτων?? Εκτός ΕΕ απογορεύεται έτσι κι αλλιώς αλλά σε ποια κοινοτική νομοθεσία στηρίχθηκε αυτό και ποια άλλη χώρα το εφαρμόζει?? Και ποσα πια Euro 3 και παλαιότερα θα εισαχθούν? Μόνο κάποια ελάχιστα ιστορικής και συλλεκτικής σημασίας οχήματα τα οποία, με το παρών καθεστώς, μόνο εσοδα συνεισφέρουν στο κράτος εξαιτίας της ουτως ή άλλως υπερογκής φορολόγησης τους, πολύ υψηλά τέλη κυκλοφορίας και ελάχιστη κυκλοφορία μιας και τα εν λόγω οχήματα είναι συνήθως κομμάτια συλλογών που οδηγούνται σπανίως. Και τα καταργούμε γιατί?? Για να σωσουμε το περιβάλλον?? Ποσα τέτοια εισάγονται ετησίως που να έχει νοημά η ολική καταργήση?? Λυπούμαι αλλά το νομοσχέδιο είναι εξαιρετικά φωτογραφικό και απογοητευτικό για μια Κυβέρνηση που έχει δείξει έως τώρα πολλά καλά στοιχεία. Δεν θα αναφερθώ στο κακό που θα προκαλέσει στους χιλιάδες εμπορους αυτοκινήτων ανα την επικράτεια μιας και με εξαίρεση τους ελάχιστους μεγαλοεισαγωγείς, αυτοί είναι οι μόνοι που θα θιχθούν ανεπανορθωτά. Προτείνω το άρθρο 47 να καταργηθεί καθ&#039;ολοκληρίαν και να αντικατασταθεί με άλλο που θα προβλέπει σοβαρά φορολογικά κίνητρα και για την εισαγωγή ελαχιστως ρυπογόνων (Euro 5 / 6) αυτοκινήτων η τιμή των οποίων συμβαδίζει με το εισόδημα των πολλών και όχι των λίγων.	
--	--	--

226	Ήμουνα νιος και γέρασα. Από πιτσιρίκι και λόγω της λατρείας που είχα για το αυτοκίνητο, θυμάμαι ότι για κάθε κυβέρνηση, το αυτοκίνητο, ήταν σαν την κότα με το χρυσό αυγό. Έφτασα στο σημείο να πάω στο εξωτερικό (Γερμανία) για να αποκτήσω ένα αυτοκίνητο, που για τον μέσο Έλληνα είναι απαγορευτικό. Γύρισα στην χώρα μου και επειδή το επάγγελμά μου έχει σχέση με το χώρο του αυτοκινήτου θα κάνω δύο παρατηρήσεις: 1η: Εκεί στα υπουργεία, δίνεται την εντύπωση ότι υπάρχουν λάθος άνθρωποι σε καίριες θέσεις. Δεν μπορώ να φανταστώ, πως αλλιώς ψηφίζονται νόμοι σαν και αυτόν. Το τέλος ταξινόμησης (το οποίο εδώ και δεκαετίες είναι παράνομο και έχουμε καταδικαστεί από την Ε.Ε. γι αυτό), είναι μια Ελληνική πατέντα φορολόγησης και όλες οι κυβερνήσεις το διατηρούν γιατί αποδίδει κέρδη παρά το πρόστιμο που πληρώνουμε. 2η: 4000 ευρώ τέλος. Ποιός θα το πληρώσει; Ποιός έμπορος θα εισάγει ένα αυτοκίνητο του 2007 ας πούμε, με τιμή αγοράς 3000 ευρώ από εξωτερικό συν το τέλος ταξινόμησης συν την μεταφορά στα 5000 και με το περιβαλλοντικό τέλος στα 9000 ευρώ; Κανένας! Οπότε αυτό που όλοι διατείνονται ότι εξυπηρετούνται κάποιων τα συμφέροντα, έχει βάση; Αν η κυβέρνηση θέλει να αλλάξει κάτι στον έρημο αυτό τόπο, ας αλλάξει την κατεύθυνση της και να κοιτάξει λίγο τις πραγματικές ανάγκες του μέσου Έλληνα και όχι το τι θέλουν οι λίγοι. Το χρυσό αυγό ότι ήταν να δώσει, το έδωσε! Αφήστε την αγορά να	Καταγράφηκε.
-----	---	--------------

	δουλέψει! Σκεφτείτε το πόσους φόρους θα εισπράξει το κράτος από service-πωλήσεις-ανταλλακτικά-τέλη κυκλοφορίας-λάστιχα-καυσίμα κλπ. 1+1=2. Όχι όμως απαραίτητα 2. Γιατί υπάρχουν τόσοι παράμετροι για να γίνει σωστός υπολογισμός... Ευχαριστώ για την δυνατότητα που μου δίνετε να γράψω τις σκέψεις και τους προβληματισμούς μου. Ελπίζω πως κάποια στιγμή, στην ΕΛΛΑΔΑ ΜΑΣ θα ακούγετε και η φωνή του απλού πολίτη!	
--	---	--

227	Πραγματικά αναρωτιέμαι ποιους σκοπούς εξυπηρετεί το συγκεκριμένο νομοσχέδιο!! Η επιβολή του περιβαλλοντικού τέλους αντιστέκεται στην ευρωπαϊκή νομοθεσία ΑΡΘΡ.47 περί μη επιβολής προσθέτων φορών σε ομοειδή κοινοτικά προϊόντα! Πως μπορείτε να επιβάλλεται τέτοια πρόστιμα στα εισαγόμενα αυτοκίνητα euro 4 και να σταματήσετε το εμπόριο εισαγόμενων αυτοκινήτων! Αναλογιστήκατε καθόλου πόσες εταιρίες εμπορίας εισαγόμενων αυτοκινήτων που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα θα κλείσουν και με τι κόστος? Το νομοσχέδιο αυτό πιστεύω ότι φωτογραφίζει δυο τρεις εισαγωγείς καινούριων αυτοκινήτων και για αιτιολογία και μόνο βάζουμε μπροστά το περιβάλλον! Τα πρόστιμα από την ευρωπαϊκή ένωση θα είναι πολύ μεγάλα και δεν θα υπάρχουν έσοδα, γιατί τα 4000 ευρώ δεν θα εισπραχθούν ποτέ επειδή δεν θα υπάρχει εισαγωγή τέτοιων αυτοκινήτων! Περιμέναμε όλοι από αυτή τη κυβέρνηση το περιβόητο νομοσχέδιο τον Νοέμβριο που θα έδινε μεγάλη ανάσα στην αγορά με την μείωση των τελών ταξινόμησης αλλά ούτε αυτό προχώρησε , και πάλι παρενεβήσαν οι μεγάλοι εισαγωγείς καινούριων αυτοκινήτων !!! Ευχαριστω πολυ!!	Καταγράφηκε. Το μέτρο θεμελιώνεται σε λόγους προστασίας του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας.
-----	--	---

228	25 ΧΡΟΝΙΑ ΚΑΝΩ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΕΜΟΡΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ-ΠΑΝΤΑ Η ΕΚΑΣΤΟΤΕ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΑΣΧΟΛΕΙΤΑΙ ΠΩΣ ΘΑ ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ ΦΟΡΟΥΣ ΣΤΙΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΑ ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΘΕ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ. ΘΑ ΣΥΜΦΩΝΟΥΣΑ ΣΕ ΟΛΑ ΑΥΤΑ ΕΑΝ ΥΠΗΡΧΑΝ ΟΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ. ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ EURO 1,2,3,4 ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΟΜΩΣ ΤΑΥΤΟΧΡΟΝΑ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΜΠΟΡΟΥΝ ΚΑΙ ΤΟ ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΟΥΝ(ΑΥΞΗΜΕΝΑ ΤΕΛΗ ΚΛΠ). ΒΕΛΤΙΩΣΤΕ ΣΤΟ ΕΠΑΚΡΟ ΤΙΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΟΥ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΟΥΝ ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΧ ΣΤΑΘΜΟΙ ΦΟΡΤΙΣΗΣ-ΔΩΣΤΕ ΚΙΝΗΤΡΑ ΣΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ ΝΑ ΑΓΟΡΑΖΟΥΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΑΜΑΞΙΑ ΠΧ EURO6 ,EURO 6,5 ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΤΕ ΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΕΜΠΟΡΟΥΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΤΙΣ ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΠΡΟΣ ΠΩΛΗΣΗ, EURO 4 ,ΜΕΤΑ ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΥ ΘΑ ΕΧΕΤΕ ΔΩΣΕΙ ΝΑ ΜΠΟΡΟΥΝ ΚΑΙ ΑΥΤΟΙ ΝΑ ΑΝΤΑΠΕΞΕΛΘΟΥΝ ΣΤΙΣ ΝΕΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΠΙΟ ΦΙΛΙΚΑ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.... ΚΑΛΟ ΘΑ ΗΤΑΝ ΟΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΑΙΡΝΕΤΕ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟ	Καταγράφηκε. Το παρόν νομοσχέδιο χορηγεί κίνητρα και απαλλαγές και ρυθμίζει την εγκατάσταση των υποδομών φόρτισης.
-----	---	---

	ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ.....ΚΑΙ ΟΧΙ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ. ΜΕ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΑΓΑΝΑΚΤΗΣΗ ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΕΡΒΟΣ AUTOCENTER ZERVOS	
--	---	--

229	Θα πρέπει από την απαγόρευση εισαγωγής να ΕΞΑΙΡΕΘΟΥΝ τα ΠΑΛΑΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ, για τα οποία η εισαγωγή είναι ζήτημα επιβίωσης. Καθώς η επιλογή του δεν είναι ποτέ μονοσήμαντα πρακτικό ζήτημα, αλλά προκρίνεται η ιστορία του συγκεκριμένου, συχνότατα και η υπό μίαν έννοια μοναδικότητά του κι επομένως, είναι σημαντικό το να μπορεί να αποκτηθεί από τον τόπο που κατέστη δυνατόν να εντοπισθεί. Εξάλλου, αν αναγνωρίζουμε την πολιτιστική σημασία οχημάτων σαράντα, πενήντα, εξήντα και περισσότερων ετών, σε ποια βάση μπορούμε να απαγορεύσουμε την εισαγωγή τους; Πρέπει, επομένως, να διατηρηθεί για τα οχήματα αυτά το ισχύον σήμερα καθεστώς εισαγωγής και ταξινόμησης και, μάλιστα, να διευκολυνθούν οι διαδικασίες (άρση υποχρέωσης επιδείξεως ΚΤΕΟ χώρας εισαγωγής με χιλιομετρική ένδειξη, καθώς πάμπολλα βρίσκονται σε ακινησία επί δεκαετίες, ακόμη και δυνατότητα εισαγωγής και από χώρα εκτός Ε.Ε.). Πέραν τούτων, τα Παλαιά Ιστορικά Οχήματα ΔΕΝ σχετίζονται με κανένα από τα ζητήματα που καλείται να ρυθμίσει το παρόν Σχέδιο Νόμου. Ούτε με την ηλεκτροκίνηση, ούτε με το εμπόριο μεταχειρισμένων, ούτε με την ρύπανση του περιβάλλοντος. Τουναντίον, ως προς το τελευταίο, συμβαίνει να είναι τα "καθαρότερα", αφού στην μεγάλη πλειοψηφία τους ακινητούν, πολλές φορές έχοντα την ανάγκη μακροχρονίων αποκαταστάσεων. Αλλά και όταν κινούνται, τα διανυόμενα ετησίως χιλιόμετρα δεν ξεπερνούν τις μερικές εκατοντάδες για κάθε τέτοιο όχημα. Η απαγόρευση εισαγωγής των Παλαιών Ιστορικών Οχημάτων θα έβλαπτε την Χώρα, αφού η αγοραστική αξία τους αυξάνεται, καθώς παλαιώνουν. Πολύ δε περισσότερο όταν η αποκατάστασή τους γίνεται στην Ελλάδα. Το δε κίνημα των φίλων των οχημάτων αυτών συμβάλλει στην εθνική οικονομία μέσα από τις δραστηριότητές τους (οργάνωση τουριστικών εκδηλώσεων, ενίοτε διεθνούς χαρακτήρα, εργασίες συντήρησης, επισκευών, απασχόληση κάθε ειδικότητας επισκευαστών). Τέλος, δεν πρέπει να παραγνωρίζεται και το διεθνώς αναγνωρισμένο πολιτιστικό όφελος, που προκύπτει από την καλλιέργεια της ενασχόλησης με το Παλαιό Αυτοκίνητο. Θα έπρεπε ήδη η κατηγορία αυτή των οχημάτων να έχει διαχωρισθεί, καθώς δεν χρησιμοποιούνται για τον σκοπό που κατασκευάστηκαν, ούτε και χρησιμοποιούνται κατ'αναλογία των υπολοίπων και να μην επηρεάζεται από τις εισαγόμενες ρυθμίσεις για τα σύγχρονα. Αλλά αντιθέτως, τα ζητήματα που την αφορούν να ρυθμίζονται ξεχωριστά.	Το τέλος συνδέεται με την κυκλοφορία του οχήματος. Ένα όχημα που δεν κυκλοφορεί, δεν υποβάλλεται ούτε σε τέλη ταξινόμησης ούτε σε περιβαλλοντικό τέλος
-----	--	---

230	Για να καταλαβετε για τι άθλιο κράτος μιλάμε. Έχω αγοράσμένο από τον Σεπτέμβριο του 2019 ένα υβριδικό euro 6 αυτοκίνητο. Πίστεψα τις εξαγγελίες Καραμανλή για αλλαγή του άθλιου νόμου του ΣΥΡΙΖΑ αλλά κοντεύει χρόνος και ακόμα τίποτα. Το άθλιο κράτος το φορολογει ως euro 5 και 5πλασιαζει την φορολογία. Επιπλέον το αυτοκίνητο επειδή είναι πριν το 2016,δικαιούται να τακινομηθει βάσει του ιστορικού τέλους ταξινομησης που στην περίπτωση μου (υβριδικό) είναι μηδενικό. 9 μήνες το αμάξι το τρώνε οι σκόνες και οι αράχνες.... Ντροπή.	Καταγράφηκε
-----	--	-------------

231	Ένα μέτρο τελείως αντικοινωνικό που θα το φορτώσουν και πάλι στην πλάτη των μικρομεσαίων και του αγρότη. Ποιος νέος ή νέα , υπάλληλος με μισθό 600 EUR που χρειάζεται ένα μικρό οικονομικό αυτοκινητάκι (3500-4000 EUR) για να πάει στην δουλειά, εδώ στην επαρχία που δεν υπάρχουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς , θα μπορέσει να διαθέσει 4.000 EUR, για να το αγοράσει ; Ποιος αγρότης που χρειάζεται ένα μικρό φορτηγάκι για να πηγαينوέρχεται στο χωράφι για τις καθημερινές αγροτικές εργασίες, θα έχει την οικονομική άνεση να δώσει 4000 EUR ; Είναι φανερό ότι το νομοσχέδιο είναι κομμένο και ραμμένο στα μέτρα των μεγάλων αυτοκινητοβιομηχανιών και των αντιπροσώπων αυτών. ΔΥΣΤΥΧΩΣ ΠΑΛΙ Ο ΑΔΥΝΑΜΟΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΘΑ ΠΛΗΡΩΣΕΙ ΤΑ ΣΠΑΣΜΕΝΑ..	Έγινε αποδεκτό ως προς το ύψος του τέλους
-----	--	---

232	Αντιστάθμισμα ή κίνητρο για όσους θίγονται θα θεσμοθετηθεί ?	Τα έσοδα θα έχουν ανταποδοτικό χαρακτήρα. Θα διατεθούν για τη χρηματοδότηση δράσεων πολιτικών και προγραμμάτων ανάπτυξης της ηλεκτροκίνησης
-----	--	---

233	ΤΟ ΕΝ ΛΟΓΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΤΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΩ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟ ΓΙΑΤΙ ΕΙΝΑΙ ΑΚΡΩΣ ΤΙΜΩΡΙΤΙΚΟ ΚΑΙ ΔΕΝ ΕΞΥΓΙΑΝΕΙ ΜΙΑ ΑΓΟΡΑ ΠΟΥ ΑΠΕΥΘΗΝΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΚΑΘΕ ΕΛΛΗΝΑ ΠΟΛΙΤΗ ΠΟΥ ΟΔΗΓΕΙ ΙΧΕ. ΕΧΟΥΜΕ ΦΤΑΣΕΙ ΣΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΕΝΑ ΙΧΕ 6 ΜΗΝΩΝ ΝΑ ΠΛΗΡΩΝΕΙ 3 ΦΟΡΕΣ ΠΑΡΑΠΑΝΩ ΕΤΤ ΑΠΟ ΤΟ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ,ΔΗΛΑΔΗ ΟΣΟ ΘΑ ΠΛΗΡΩΝΕ ΚΑΙ ΕΝΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΟ ΙΧΕ ΤΟΥ 1990 ,ΑΠΟ ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΚΑΤΑΛΥΤΙΚΑ ΙΧΕ ΔΗΛΑΔΗ,ΤΡΑΓΙΚΟ. ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΑΚΡΙΒΑ ΣΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΤΟΥΣ , ΕΝΩ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΕΙΝΑΙ 15-20% ΦΘΗΝΩΤΕΡΑ , ΑΝΑΛΟΓΗΣΤΕΙΤΕ ΟΤΙ ΔΕΝ ΕΧΟΥΜΕ ΕΤΤ, ΠΑΛΙ ΠΡΟΝΟΜΙΟ ΤΩΝ ΛΙΓΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΩΝ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΩΝ!! ΘΑ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΔΟΘΟΥΝ ΚΙΝΗΤΡΑ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΙΤΕ ΜΕ ΤΗΝ ΜΟΡΦΗ ΕΠΙΔΩΤΗΣΗΣ ΕΙΤΕ ΜΕ ΤΗΝ ΜΟΡΦΗ ΠΑΡΟΧΩΝ. ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΑΠΟΤΟΜΗ Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΥΤΗ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΑΦΟΥ ΑΚΟΜΗ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΔΩΘΕΙ ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΚΑΘΑΡΑ EURO 5 ΚΑΙ EURO 6 ΙΧΕ. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΚΕΡΔΟΣ ΔΕΝ ΘΑ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙ ΑΦΟΥ ΚΑΝΕΙΣ ΔΕΝ ΘΑ ΕΙΣΑΓΕΙ ΙΧΕ Η ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΟΠΟΙΟΥ ΕΙΝΑΙ ΜΙΚΡΟΤΕΡΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ. ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΠΟΥ ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΙ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΙΧΕ ΜΕΤΑΞΥ ΧΩΡΩΝ ΕΕ. ΑΠΛΑ ΜΕ ΑΥΤΟ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΙ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΙΧΕ ΙΣΤΟΡΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΠΟΥ ΜΟΝΟ ΕΣΟΔΑ ΕΧΕΙ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΡΑΤΟΣ, ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΟΥ ΚΑΝΟΥΝ 500 ΧΙΛ ΑΝΑ ΕΤΟΣ, ΤΟΣΟ ΡΥΠΟΓΟΝΑ ΕΙΝΑΙ?? ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟ ΣΕ ΜΙΑ ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΠΕΡΑΣΕΙ 9 ΧΡΟΝΙΑ ΚΡΙΣΗΣ ,4 ΜΗΝΜΟΝΙΑ ΚΑΙ ΤΕΣΣΕΡΑ ΧΡΟΝΙΑ CAPITAL CONTROL, ΜΗΝ ΤΙΜΩΡΕΙΤΑΙ ΑΛΛΟ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΑ ΠΟΛΙΤΗ ΠΟΥ ΘΕΛΕΙ ΕΝΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑΚΙ ΝΑ ΒΑΖΕΙ ΜΕΣΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΙ ΝΑ ΜΗΝ ΒΡΕΧΕΤΑΙ. ΕΙΜΑΣΤΕ ΕΝΑΣ ΚΛΑΔΟΣ ΜΕ 3000 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΠΟΥ ΤΕΙΝΕΙ Η ΣΗΜΕΡΗΝΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΝΑ ΑΦΑΝΗΣΕΙ	Καταγράφηκε.
-----	---	--------------

234	Είμαι σίγουρη πως σαν κυβέρνηση θα μπορούσατε να βρείτε πολλούς άλλους τρόπους να εξυπηρετήσετε τα συμφέροντα και τις επιθυμίες του κ. Β..... και των ομοίων του, ΧΩΡΙΣ να ΘΥΣΙΑΣΕΤΕ στον βωμό της «κυβερνητικής χάρης» εκατοντάδες εμπόρους μεταχειρισμένων αυτοκινήτων με υπαλλήλους και οικογένειες που αγωνίζονται για τα προς το ζυν καθώς και Χωρίς να τιμωρήσετε καταναλωτές που δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να αγοράσουν ένα αυτοκίνητο άνω των 4-6.000€ Όπως επίσης και πολίτες που θα πληρώνουν μέσω της φορολογίας τα πρόστιμα που θα επιβληθούν από την ΕΕ. Αν ο στόχος σας ήταν πιο καθαρά αυτοκίνητα και όχι εξυπηρέτηση συμφερόντων... θα μπορούσατε να καταργήσετε τους φόρους, τα τέλη ταξινόμηση, δασμούς νέων και euro5 αυτοκινήτων (καθώς είμαστε και από τις ελάχιστες τελευταίες χώρες της ΕΕ που εξακολουθούν να έχουν δασμούς)	Καταγράφηκε.
-----	--	--------------

	Και πέραν των άλλων να επιδοτήσετε τους ανθρώπους που πραγματικά έχουν την ανάγκη να πάρουν ένα καλύτερο αυτοκίνητο και δεν έχουν την δυνατότητα και ΟΧΙ εκείνους που έχουν και μπορούν να πάρουν ένα αυτοκίνητο άνω των 15-20.000€ Ειλικρινά ΝΤΡΕΠΟΜΑΙ που σας υποστήριξα και υποστήριξα μέχρι πρωτινός γιατί θεωρούσα πως είστε διαφορετικοί και που σας ψήφισα!!	
--	---	--

235	ΕΙΜΑΙ ΕΜΠΟΡΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ 30 ΧΡΟΝΙΑ .ΑΥΤΟ ΠΟΥ ΠΑΤΕ ΝΑ ΠΕΡΑΣΕΤΕ ΜΕ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ EURO4 ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟ.ΑΥΤΑ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΧΕΙ ΤΗ ΔΥΝΑΜΗ ΝΑ ΑΓΟΡΑΣΕΙ Ο ΚΟΣΜΟΣ.ΚΥΡΙΟΙ ΕΙΣΤΕ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΙ.ΝΤΡΟΠΗ ΣΑΣ!!!!!!!	Καταγράφηκε.
-----	--	--------------

236	Μετοίκησα πέρυσι στο εξωτερικό (χώρα ΕΕ) και ταξινόμησα το ΙΧΕ μου (Euro4), το οποίο είχα αγοράσει και είχε ταξινομηθεί καινούργιο στην Ελλάδα, στη νέα χώρα κατοικίας μου. Επιστρέφω σε έναν χρόνο και επιθυμώ να κάνω επαναταξινόμηση στην Ελλάδα. Θα μου ζητηθεί να πληρώσω περιβαλλοντικό τέλος για αυτοκίνητο που αγοράστηκε καινούργιο από ελληνική αντιπροσωπεία ; Γιατί στο παρόν άρθρο (47) δεν υπάρχει μια σαφής πρόβλεψη για αυτοκίνητα, τα οποία επαναταξινομούνται, αντίστοιχη (αναλογικής εφαρμογής) του άρθρου 37 του ν.3583/2007 ; Σας ευχαριστώ πολύ και ελπίζω σε μια απάντησή σας, γιατί μας βάζει σε μπελάδες το νομοσχέδιο για ένα περιουσιακό στοιχείο το οποίο έχει αποκτηθεί και έχει πληρωθεί πλήρως στην Ελλάδα .	Εφόσον έχει ταξινομηθεί ήδη στην Ελλάδα, δεν επιβάλλεται περιβαλλοντικό τέλος
-----	--	---

237	Στο ίδιο έργο θεατές... Δε θα επαναλαβω τα αυτονόητα που είπαν άλλοι πριν.Είμαι έμπορος αυτοκινήτων εδώ και 27 χρόνια. Ανέκαθεν η εισαγωγή ήταν το μήλον της έριδος καθώς αφαιρούσε κομμάτι από το μερίδιο αγοράς των μεγάλων συμφερόντων στο χώρο του αυτοκινήτου που όλοι ξέρουμε ότι είναι 2-3 οικογένειες. Ειδικά οι πολιτικοί που κατεβάζουν τέτοιους νόμους τους ξέρουν ακόμα καλύτερα. Αν είναι δυνατόν κύριοι της Κυβέρνησης να στελντε με το έτσι θέλω τον κοσμάκη στην ανεργία.ποιος σας έδωσε το δικαίωμα να λειτουργείτε με γνώμονα προσωπικά συμφέροντα. Αυτή η κίνηση κύριοι και πολύ περισσότερο το γεγονός ότι δεν καταδεχeste καν να κάτσετε στο ίδιο τραπέζι με τον κόσμο της αγοράς για να καταλάβετε τι πάτε να κάνετε, δείχνει πολλά. Κρίμα γιατί αυτή η κυβέρνηση ξεκίνησε ελπιδοφόρα και θα καταλήξει να κάνει τα μεγαλύτερα λάθη. Και δυστυχώς είναι όλα εσκεμμένα ...Ντροπή κύριοι....	Καταγράφεται
-----	--	--------------

238	Έχοντας ζήσει πολλά χρόνια στο εξωτερικό συμφωνώ με την τάση και ελπίδα να ζήσουμε σε μια χώρα, για την πλειονότητα των κατοίκων σε μια πόλη πιο καθαρή. Ο νόμος πρέπει να στηρίζει τα νεότερα και ταυτόχρονα λιγότερο επικίνδυνα εισαγόμενα αυτοκίνητα. Από τα παλαιότερα και φθηνότερα έχουμε είδη αρκετά και θα έχουμε στη χώρα μας προς αλλαγή ιδιοκτησίας. Όσπου να καταστούν αυτά άχρηστα, της επόμενης γενιάς θα έχουν φθηνώνει εξίσου.. Αντιλαμβάνομαι τη ζημιά εμπόρων που έχουν κέρδος από τις εισαγωγές παλαιότερων αλλά κύριοι ας σταματήσουμε να βλέπουμε τα πράγματα μονόπλευρα και ας εξελιχθούμε ευέλικτα και ευρωπαϊκά, ας προσαρμόσουμε το προσωπικό κέρδος μας στο δημόσιο συμφέρον με γνώμονα την ποιότητα ζωής και ασφάλεια όλων. Από πλευρά κρατικών αποφάσεων πολύ ενδιαφέρουσα η μετάβαση και δυνατότητα που δίνετε στα ηλεκτρικά ΟΜΩΣ ταυτόχρονο βήμα πρέπει να είναι και η ισχυρή στήριξη στα καθαρότερα και ασφαλέστερα ΕΥΡΩ5-6 με λιγότερα τέλη και φόρους ώστε να μειωθεί το οικονομικό χάσμα μεταξύ των τελευταίων και όσων πλέον καλώς απαγορεύετε να εισαχθούν. Σημαντικότερο και υστερούμε στη χώρα μας, ένα σωστό (πχ το Ευρώ6 είναι 6 όχι 5!), ξεκάθαρο και σταθερό φορολογικό σύστημα ώστε να μπορεί ο κάθε πολίτης, ανεξαρτήτως τάξεως να παίρνει αποφάσεις βάση οικονομικών δυνατοτήτων του χωρίς αυτό να τον ζημιώνει ή καταπλακώνει με κάθε αλλαγή νόμου. Σχετικά με το τελευταίο, παρακαλούμε κινηθείτε ΣΥΝΤΟΜΑ! Απαράδεκτο από το συγκεκριμένο υπουργείο να ανακοινώνονται τροπολογίες και νομοσχέδια προς ψήφιση με συγκεκριμένες ημερομηνίες ισχύος, πολίτες (που ως γνωστό είναι κιόλας πάρα πολλοί) να αναμένουν, με σημαντικό οικονομικό αντίκτυπο στα έσοδα του κράτους ή να αποφασίζουν βάση όσων έχουν ανακοινωθεί ως τετελεσμένα τα οποία τελικά να μην ενεργοποιούνται μεταπίπτοντας τους σε τελείως άλλες εις βάρος τους διατάξεις. Δε νομίζω αυτός να είναι ο στόχος?	Ελήφθη υπόψη.
-----	---	---------------

239	Ελπίζω επιτέλους αυτή η χώρα να μετατραπεί απο μπαταξής σε Κράτος και να σταματήσει να συμπεριφέρεται σαν κομπογιανίτης μικροαπατεώνας. Είναι ποτέ δυνατό να βρείς άλλη χώρα που να σου λέει δεν με νοιάζει αν το αυτοκίνητό σου είναι euro 6, εγώ θα το ταξινομήσω ως euro 5 ή ακόμα και 4!!	Ελήφθη υπόψη. Τα τέλη ταξινόμησης δεν αποτελούν αντικείμενο του παρόντος
-----	--	--

240	ΘΕΛΩ ΝΑ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΣΩ ΤΟΥΣ ΚΥΡΙΟΥΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗ-ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ΓΙΑΤΙ ΜΕΤΑ ΤΟ COVID 19 ΑΦΟΥ ΔΕΝ ΜΑΣ ΤΕΛΕΙΩΣΕ ΕΝΤΕΛΩΣ ΕΧΟΥΝ ΤΗΝ ΚΑΛΗ ΔΙΑΘΕΣΗ ΟΠΩΣ ΠΑΝΤΑ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΝΤΕ ΣΤΟ ΠΛΕΥΡΟ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ ΝΑ ΜΑΣ ΑΠΟΤΕΛΕΙΩΣΟΥΝ ΜΕ ΤΟΝ ΠΕΡΙΒΑΝΤΟΛΟΓΙΚΟ ΝΟΜΟ (ΦΥΣΙΚΑ ΣΑΝ ΤΙΤΛΟΣ ΕΙΝΕ ΑΝΑΤΡΙΧΙΑΣΤΙΚΟΣ) ΘΕΛΟΝΤΑΣ ΝΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΨΟΥΝ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΑΠΟ ΤΑ ΚΑΥΣΑΕΡΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ.ΕΓΩ ΑΝ ΚΑΙ ΠΟΝΕΜΕΝΟΣ	Καταγράφηκε.
-----	---	--------------

	ΑΠΟ ΑΥΤΟΝ ΤΟΝ ΝΟΜΟ ΘΕΛΩ ΝΑ ΣΥΜΦΩΝΗΣΩ. ΑΛΛΑ ΜΟΝΟΝ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΗ ΟΤΙ ΑΥΤΟΣ Ο ΝΟΜΟΣ ΘΑ ΙΣΧΥΣΗ ΚΑΙ ΣΕ ΟΤΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΚΥΚΛΟΦΩΡΕΙ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΙ ΠΟΥ ΡΥΠΑΙΝΟΥΝ ΤΟ ΙΔΙΟ.ΕΑΝ ΟΧΙ ΤΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΘΕΛΟΥΝ ΝΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΨΟΥΝ? ΜΗΠΩΣ ΜΕ ΑΥΤΗΝ ΤΗΝ ΑΝΙΣΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΟΥΝ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΠΡΟΣΦΥΓΕΣ ΚΑΙ ΜΥΝΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΘΙΓΟΥΜΕΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΟΥΣ, ΓΙΑ ΜΗ ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΝΙΣΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ ΙΔΙΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΥΡΩ4 ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΡΥΠΑΙΝΕΙ 4,000 ΕΥΡΟ ΕΥΡΩ 4 ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΔΕΝ ΡΥΠΑΙΝΕΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΕΙ ΧΩΡΙΣ ΠΕΡΙΒΕΝΤΟΛΟΓΙΚΟ ΤΕΛΟΣ.ΤΟ ΟΤΙ ΑΛΛΑ ΚΡΑΤΗ ΤΗΣ ΕΕ ΠΟΥ ΘΕΛΗΣΑΝ ΝΑ ΤΟ ΒΑΛΟΥΝ ΑΥΘΑΙΡΕΤΑ ΚΑΤΑΔΙΚΑΣΤΙΚΑΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΣΑΝ ΔΕΝ ΤΟΥΣ ΛΕΕΙ ΤΙΠΟΤΑ? ΜΗΠΩΣ ΑΥΤΟΙ ΘΑ ΠΛΗΡΩΣΟΥΝ ΓΙΑ ΚΑΤΙ ΠΟΥ ΔΕ ΣΤΕΚΕΙ.ΕΜΕΙΣ ΦΥΣΙΚΑ ΟΠΩΣ ΠΑΝΤΑ. ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΚΥΡΙΟΙ ΥΠΟΥΡΓΕΙ ΤΕΛΙΚΑ ΤΗΝ ΓΛΥΤΩΣΑΜΕ ΑΠΟ ΤΟ COVID ΑΛΛΑ ΟΧΙ ΑΠΟ ΕΣΑΣ.	
--	---	--

241	Απαράδεκτο Σε ποιους πολίτες αναφέρεται το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου; Ποιος Έλληνας πολίτης Αμοιβόμενος με μισθό θα μπορέσει να αγοράσει αυτοκίνητο ; Πιστεύω, ότι και πάλι γίνεται προσπάθεια να ευνοήσει τους λίγους και το θέτουμε ως περιβαλλοντικό πρόβλημα . Η άποψη μου, αν θέλετε να γίνουμε πολίτες ισότιμοι των Ευρωπαίων, μειώστε τα τέλη ταξινόμησης και μην επιβάλετε περισσότερα .	Καταγράφηκε.
-----	---	--------------

242	ΕΣΕΙΣ ΕΚΕΙ ΣΤΑ ΥΠΟΥΡΓΕΙΑ ΖΕΙΤΕ ΣΕ ΜΙΑ ΕΙΚΟΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ.ΑΦΟΥ ΠΡΩΤΑ ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΝΑ ΕΧΟΥΜΕ ΤΑ ΚΤΕΟ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΟΛΟΙ ΣΥΜΜΟΡΦΩΘΗΚΑΜΕ ΤΩΡΑ ΖΗΤΑΤΕ ΠΡΑΓΜΑΤΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ. ΤΟ 85 % ΤΩΝ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΕΙΝΑΙ ΣΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ ΓΙΑΤΙ ΑΥΤΑ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΑΓΟΡΑΣΕΙ Ο ΕΛΛΗΝΑΣ ΦΟΡΟΛΟΓΟΥΜΕΝΟΣ.ΑΝΤΙ ΝΑ ΜΕΙΩΣΕΤΕ ΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΑ ΟΠΩΣ ΕΙΧΑΤΕ ΠΕΙ ΕΣΕΙΣ ΑΝΤΙΘΕΤΩΣ ΤΑ ΔΙΠΛΑΣΙΑΣΑΤΕ ΜΕ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΝΑ ΜΗΝ ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΦΕΡΟΥΜΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΡΙΕΤΙΑΣ ΚΑΙ ΤΕΤΡΑΕΤΙΑΣ. ΟΤΑΝ Ο ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΜΙΣΘΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΙΝΑΙ 600 ΕΥΡΩ ΚΑΙ Ο ΕΛΛΗΝΑΣ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΖΗΣΕΙ ΤΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΤΟΥ ΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΖΗΤΑΤΕ ΝΑ ΑΓΟΡΑΣΕΙ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ Η ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΟ ΠΡΑΓΜΑ ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΔΕΝ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΠΟΤΕ. Η ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΔΕΝ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΠΡΟΧΩΡΗΣΕΙ ΟΥΤΕ ΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ ΔΕΚΑΠΕΝΤΕ ΧΡΟΝΙΑ. ΟΤΙ ΚΑΙ ΝΑ ΚΑΝΕΤΕ ΟΙ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΩΝ ΘΑ ΜΕΙΝΟΥΝ ΚΑΘΗΛΩΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΠΟΛΛΑ ΧΡΟΝΙΑ ΑΚΟΜΑ. ΑΥΤΟ ΠΟΥ ΘΑ ΠΕΤΥΧΕΤΕ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΑΠΟΛΥΣΕΙΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΟΤΑΝ ΜΕΤΑ ΑΠΟ 6 ΜΗΝΕΣ ΘΑ ΔΕΙΤΕ ΤΙΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΣΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΑ ΤΟΤΕ ΘΑ ΤΡΟΜΑΞΕΤΕ.ΑΥΤΟ ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΕΙΝΑΙ ΟΥΤΟΠΙΚΟ ΚΑΙ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΚΑΙ ΣΑΣ ΔΙΑΒΕΒΑΙΩ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΚΑΤΑΔΙΚΑΣΜΕΝΟ ΝΑ ΑΠΟΤΥΧΕΙ ΕΠΙΦΕΡΟΝΤΑΣ ΒΑΡΙΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ.	Καταγράφηκε
-----	---	-------------

243	ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ ΤΕΛΙΚΑ ΜΕ ΠΕΙΣΑΤΕ ΘΑ ΑΓΟΡΑΣΩ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΓΙΑΤΙ ΕΙΜΟΥΝ ΕΝΑΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΤΥΧΕΡΟΥΣ ΠΟΥ ΑΚΟΥΣΕ ΠΡΟΣΕΚΤΙΚΑ ΤΙΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ ΣΑΣ. ΜΟΝΟ ΠΟΥ ΕΧΩ ΚΑΠΟΙΕΣ ΑΠΟΡΙΕΣ. ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΩΝ ΔΗΜ. ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ Η ΑΥΤΟΝΟΜΙΑ ΠΟΣΑ ΚΜ ΒΓΑΖΕΙ ΕΝΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕ ΒΡΙΣΚΕΤΕ ΑΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΤΟ ΘΑ ΡΩΤΗΣΩ ΚΑΙ ΘΑ ΣΑΣ ΠΩ ΔΗΜ. ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ SERVICE ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ΣΕ ΑΛΛΑ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΓΙΑ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΗ ΤΙΜΗ. ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΓΙΑΤΙ ΘΕΛΕΙ ΚΑΙ SERVICE ΔΗΜ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΚΑΠΟΙΟΥ ΣΩΒΑΡΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΤΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΜΕ ΤΗΣ ΜΠΑΤΑΡΙΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΘΑ ΣΑΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΩ ΔΗΜ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗ ΜΠΑΤΑΡΙΑΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΓΓΥΗΣΗ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΘΑ ΕΝΗΜΕΡΩΘΩ ΚΑΙ ΓΙΑ ΑΥΤΟ ΔΗΜ ΧΡΟΝΟΣ ΦΩΡΤΟΣΗΣ ΓΙΑ ΝΑ ΚΑΝΩ ΕΝΑ ΤΑΞΙΔΗ ΠΟΥ ΘΑ ΧΡΕΙΑΣΤΕΙ ΦΩΡΤΟΣΗ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΣΤΑΜΑΤΑΣ ΚΑΠΟΥ ΠΟΥ ΜΠΟΡΕΙΣ ΝΑ ΚΑΝΗΣ ΔΙΑΛΛΕΙΜΑ ΜΙΑ-ΔΥΟ-ΤΡΕΙΣ ΩΡΕΣ ΦΩΡΤΟΝΗΣ ΚΑΛΑ ΤΗΣ ΜΠΑΤΑΡΙΕΣ ΚΑΙ ΦΕΥΓΕΙΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΠΟΛΛΥ ΤΕΛΙΚΑ ΜΕ ΠΕΙΣΑΤΕ ΕΙΣΑΣΤΑΝ ΠΛΗΡΩΣ ΕΝΗΜΕΡΩΜΕΝΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΑΝ ΚΑΙ ΕΓΩ ΓΙΑ ΑΥΤΕΣ ΤΙΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΘΑ ΣΑΣ ΑΦΗΝΑ ΜΕΤΑΞΕΤΑΣΤΕΟ ΚΑΙ ΘΑ ΣΑΣ ΕΣΤΕΛΝΑ ΣΕ ΑΥΤΟΥΣ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΠΟΥ ΤΟΥΣ ΦΩΡΤΟΣΑΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΝΑ ΣΑΣ ΚΑΝΟΥΝ ΚΑΝΕΝΑ ΜΑΘΗΜΑ ΑΚΟΜΑ ΑΝ ΚΑΙ ΕΣΕΙΣ ΤΟ ΜΑΘΗΜΑ ΤΟ ΓΝΩΡΙΖΕΤΕ Η ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ Η ΤΙΠΟΤΑ ΑΠΟΦΑΣΙΖΩ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΖΩ ΤΙ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΙΜΕ.	Ελήφθη υπόψη.
-----	---	---------------

244	ΕΙΜΕ ΜΙΑ ΑΠΛΗ ΠΟΛΙΤΗΣ ΒΙΟΠΑΛΕΣΤΗΣ ΠΟΥ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΤΡΟΜΕΡΕΣ ΘΥΣΙΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΜΕ ΕΝΑ ΠΟΣΟΝ 4,500-5,000 ΕΥΡΟ ΨΑΧΝΩ ΣΕ ΣΙΤΕ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΠΟΙΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΠΟΥ ΝΑ ΦΤΑΝΕΙ ΜΕ ΜΕΤΑΦΟΡΑ + ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟ ΣΕ ΑΥΤΟ ΤΟ ΠΟΣΟΝ. ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟ ΕΙΝΕ ΑΠΟ 2007 ΕΩΣ 2009 ΕΥΡΟ 4 ΑΞΙΟΠΡΕΠΕΣΤΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕ ΚΜ ΜΕ ΚΤΕΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ. ΠΑΝΤΑ ΦΥΣΙΚΑ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΥΝ ΣΤΑ ΛΕΦΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΣΦΕΡΩ. ΜΑΘΕΝΩ ΟΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΛΛΑΞΩ ΤΩΡΑ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΜΟΥ ΓΙΑΤΙ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΛΗΡΩΣΩ ΕΠΙΠΛΕΟΝ 4,000 ΠΕΡΙΒΑΝΤΟΛΟΓΙΚΟ ΤΕΛΟΣ. ΛΥΠΑΜΕ ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ ΠΟΥ ΔΕΝ ΓΕΝΝΗΘΗΚΑ ΑΠΟ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ ΣΑΝ ΤΙΣ ΔΙΚΕΣ ΣΑΣ ΠΑΝΤΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΕΣΗ ΣΤΟ ΝΑ ΔΙΑΛΕΓΩ ΕΝΑ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ Η ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΑΛΛΑ ΝΑ ΞΕΡΕΤΕ ΟΤΙ ΕΙΜΑΣΤΕ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ ΕΔΩ Η ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΠΟΥ ΟΣΟ ΚΑΙ ΝΑ ΘΕΛΕΙ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΦΤΑΣΗ ΚΑΙ ΟΣΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΨΑΧΝΩ ΚΑΙ ΕΔΩ ΚΑΙ ΟΙ ΕΜΠΟΡΟΙ ΜΟΥ ΛΕΝΕ ΚΑΝΕ ΓΡΗΓΟΡΑ ΓΙΑΤΙ ΜΕ ΤΟ ΠΕΡΒΑΝΤΟΛΟΓΙΚΟ ΝΟΜΟ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΘΑ ΑΝΕΒΟΥΝ ΣΤΙ ΤΙΜΕΣ ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΘΑ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΤΗΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΑ Η ΑΥΤΑ ΠΟΥ ΘΑ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΠΟΥ ΘΑ ΚΑΘΟΡΙΣΗ Η ΑΓΟΡΑ Η ΤΙΠΟΤΑ. ΟΤΑΝ ΔΕΝ ΘΑ ΕΧΗΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΛΥΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΑΠΟ	Ελήφθη υπόψη και δεν εγκρίνεται
-----	--	---------------------------------

	ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΤΣΙ ΓΙΝΕΤΕ. ΤΕΛΙΚΑ Η ΠΑΤΙΝΙ Η ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ. ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ ΠΟΥ ΜΑΣ ΣΚΕΦΤΕΣΤΕ.	
--	--	--

245	Τελικά το κρυφό όπλο που θα έδινε τη λύση στα &quot;φιλαράκια&quot; βρέθηκε. Υπουργείο Περιβάλλοντος... Σιγά που δε θα έβρισκαν τρόπο οι φαταούληδες (βλέπε εισαγωγείς αντιπρόσωποι καινούργιων αυτοκινήτων) να σταματήσουν την εισαγωγή μεταχειρισμένων αυτοκινήτων από χώρες της ΕΕ. Αφού δεν μπόρεσαν να το πετύχουν μέσω του αχαρκτήριστου νόμου 4530/2018 επί προηγούμενης κυβέρνησης, μ αφού επίσης δεν μπόρεσαν να βρούν τρόπο μέσω των Υπουργείων Οικονομικών και Μεταφορών, βρήκαν την πολυπόθητη λύση μέσω του Υπουργείου Περιβάλλοντος που ηγείται αυτή την εποχή ο κύριος Χ... Μια μικρή αναδρομή στο παρελθόν για να καταλάβετε για τι μιλάμε..Τα τελευταία 45 χρόνια που θυμάμαι εγώ, δηλαδή από τη μεταπολίτευση και μετά, ο καημός των φαταούληδων ήταν να βρούν τρόπο να σταματήσουν την εισαγωγή μεταχειρισμένων από χώρες της ΕΕ ή στη χειρότερη να τη δυσκολέψουν με τη βοήθεια πάντα και τη συνδρομή των εκάστοτε κυβερνήσεων όλων των χρωμάτων.. Όλα αυτά τα χρόνια λοιπόν ολόκληρος ο κλάδος του αυτοκινήτου στην Ελλάδα ζούσε με τα ψίχουλα που άφηναν οι φαταούληδες με τις ευλογίες της Πολιτείας.Τώρα φτάσαμε στο σημείο που οι φαταούληδες θέλουν και το τελευταίο ψίχουλο που υπάρχει στο τραπέζι και με την αμέριστη βοήθεια κάποιων πολιτικών φαίνεται σε 1η φάση να το πετυχαίνουν. Και τι κόλπο βρέθηκε που να περνάει εύκολα επικοινωνιακά; Το περιβάλλον!!! Τάχα μου το εργαλείο που χρησιμοποιούν οι φαταούληδες βγήκε να μας πει ότι αυτός θα σώσει την Ελλάδα από τα παλιά και ρυπογόνα αυτοκίνητα. Με ποιόν τρόπο; Είναι πολύ απλό το σχέδιο... Καταρχήν απαγορεύουμε την εισαγωγή μεταχειρισμένων από χώρες της ΕΕ άσχετα αν και αυτή η εξέλιξη είναι αντίθετη με το άρθρο 110 της ΣΛΕΕ(συνθήκη λειτουργίας της ΕΕ) όπερ αντικοινοτική όπερ προβλέπονται βαριά πρόστιμα (βλέπε καταδίκη Ρουμανίας, Πορτογαλίας, Ελλάδας κτλ) τα οποία πρόστιμα αν τα πλήρωνε ο αρμόδιος Υπουργός έχει καλώς, αλλά δυστυχώς θα τα πληρώσει ο Ελληνικός λαός. Για να μη ξεχνιόμαστε να επανέλθουμε στο σχέδιο. Κατόπιν λοιπόν οι 5.000.000 κάτοχοι εγχώριων αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στους ελληνικούς δρόμους και ανήκουν σε οδηγίες EURO 3, 2, 1 και 0 και μιλάμε για αυτοκίνητα από 15-45 ετών τουλάχιστον, οι κάτοχοι αυτών των αυτοκινήτων λοιπόν κατά τον Υπουργό θα πάρουν με τα κίνητρα που δίνει η Πολιτεία ηλεκτρικά αυτοκίνητα!!! Σε όλους αυτούς τους κατόχους αυτών των αυτοκινήτων δεν λείπουν τα 5000 ευρώ της επιδότησης αλλά τα 35000-40000 ευρώ που κοστίζουν αυτά τα αυτοκίνητα. Κανείς από τους κατόχους αυτών των αυτοκινήτων δε μπορεί να αγοράσει ηλεκτρικό αυτοκίνητο τουλάχιστον καινούργιο. Ίσως θα μπορούσε να αγοράσει ένα μεταχειρισμένο ηλεκτρικό εισαγωγής. Αλλά δεν.....παίρνει επιδότηση αυτό.. Είναι έξω από τη σφαίρα επιρροής των φαταούληδων!!! Άρα τι θα μπορούσαν να πάρουν οι έρημοι κάτοχοι των παμπάλαιων και ρυπογόνων εγχώριων αυτοκινήτων; Αυτοκίνητα νεότερης τεχνολογίας EURO 4, 5, 6 που είναι σύγχρονα αυτοκίνητα με χαμηλούς ρύπους και σταδιακά σε βάθος χρόνου θα μπορέσει να περάσει και στην ηλεκτροκίνηση. Πρώτα την	Καταγράφηκε.
-----	--	--------------

	σώνεις και μετά την κερδίζεις την παρτίδα λέει μια παροιμία. Αλλά όταν σου βάζει 4000 ευρώ χαράτσι στα EURO 4 με πρόφαση το περιβάλλον (η υποκρισία σε όλο της το μεγαλείο) και από ότι ακούγεται στους διαδρόμους των συναρμόδιων Υπουργείων ετοιμάζεται κοστούμι και για τα EURO 5 Και EURO 6 τα οποία εξ άλλου είναι ήδη επιβαρυμένα φορολογικά, οι κάτοχοι αυτών των αυτοκινήτων ή δε θα αλλάξουν ποτέ το σαραβαλάκι τους το οποίο και ανασφαλές για κυκλοφορία είναι και άκρως ρυπογόνο ή κάποιιοι λίγοι θα πέσουν στα νύχια των φαταούληδων που θέλουν να μονοπωλήσουν και τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα στο ελλαδιστάν και να διαφεντεύσουν πλήρως και συνολικά την αγορά αυτοκινήτων. Ξέρουν πολύ καλά ότι το εισαγόμενο μεταχειρισμένο λειτουργεί ανταγωνιστικά υπέρ του καταναλωτή και προσπαθούν να κλείσουν την εισαγωγή. Ξεχνούν βέβαια ότι υπάρχει η δαμόκλειος σπάθη της ΕΕ και η οποία θα πέσει βαριά αν τελικά το τολμήσουν... Υποσημείωση: Ούτε στις μπανανιές δεν περνούν τέτοια μέτρα , ούτε οι χούντες δεν τολμούν να εξαγγέλουν τέτοια φωτογραφικά νομοθετήματα για αυτό ας κοιτάξουν να τα μαζέψουν γιατί σκάβουν οι ίδιοι το λάκκο στον οποίο θα πέσουν , εις βάρος του κλάδου του αυτοκινήτου, εις βάρος των καταναλωτών. Να λάβει υπόψη του ο Υπουργός και η κυβέρνηση συνολικά ότι από αυτή τη δραστηριότητα την επιχειρηματική ζουν μερικές χιλιάδες μαγαζιά, δεκάδες χιλιάδες υπάλληλοι, χιλιάδες συνεργεία, και το προσωπικό τους παντός τυπου χιλιάδες μαγαζιά αυτοκινήτων και αξεσουάρ, βουλκανιζατέρ, λαστιχάδικα, παρμπριζάδικα, βαφεία, φανοποιεία, ηλεκτρολογία, μεταφορείς κτλμ δηλαδή ένας κόσμος ολόκληρος που πάει να θυσιαστεί στο βωμό των φαταούληδων...	
--	--	--

246	Διαμαρτύρονται πολλοί φίλοι γιατί από το 2016 δεν αλλάζει ο νόμος - τερατούργημα για το τέλος ταξινόμησης, ώστε να ευνοούνται τα καθαρά αυτοκίνητα, να αποθαρρύνεται η εισαγωγή παλαιών αυτοκινήτων και να επιβληθεί αναλογικός και δίκαιος φόρος στα εισαγόμενα αυτοκίνητα. Για όλα υπάρχουν απαντήσεις και λύσεις. Ο όμιλος φρόντισε για εσάς: Θέλετε κύριε μεταχειρισμένο EURO-1, EURO-2, EURO-3, EURO-4, μπορείτε να επιλέξετε ένα από τα χιλιάδες αυτοκίνητα που «εγκατέλειψε» στον όμιλο ο νεόπλουτος γιατί είχε τη δυνατότητα να επιλέξει καινούριο αυτοκίνητο από 14 διαφορετικά εργοστάσια παραγωγής που αντιπροσωπεύονται από τον όμιλο. Θέλετε κύριε μεταχειρισμένο EURO-5, EURO-6 μπορείτε να επιλέξετε ένα από τα 35.000 αυτοκίνητα που διαθέτει ο κλάδος ενοικίασης οχημάτων του ομίλου. Θέλετε κύριε καινούριο αυτοκίνητο; Ο όμιλος εκπροσωπεί τα 14 πιο γνωστά εργοστάσια παραγωγής οχημάτων.	Τα τέλη ταξινόμησης προσδιορίζονται από το Υπουργείο Οικονομικών
-----	--	---

	Και για να μην κουράζονται οι υπόλοιποι έμποροι να πωλούν μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, οι καταναλωτές να μην μπαίνουν στον κόπο να ψάχνουν μεταχειρισμένο αυτοκίνητο στα μέτρα τους από το ελεύθερο εμπόριο, Η Μαμά Ελλάς φρόντισε για εσάς: Να απαγορεύσει την εισαγωγή EURO-1, EURO-2 και EURO-3 με νομοσχέδιο που ανάρτησε στη διαβούλευση. Να αυξήσει τα δημόσια έσοδα επιβάλλοντας περιβαλλοντολογικό τέλος 4.000 ευρώ στα EURO-4 και κατ' επέκταση απαγόρευση εισαγωγής των οχημάτων αυτών. Να επιβάλλει τέλος ταξινόμησης με φορολογικό συντελεστή στα μεταχειρισμένα EURO-5, EURO-6 μεγαλύτερο από 50% μέχρι 200% σε σχέση με τα καινούρια και παράλληλα να διαμορφώνονται οι αξίες των καινούριων αυτοκινήτων στα 13.999 ευρώ, 16.999 ευρώ, 19.999 ευρώ, 24.999 ευρώ, ώστε με το τρικ αυτό να πληρώνουν τα καινούρια ακόμα λιγότερο φόρο από αυτόν που πληρώνουν τα μεταχειρισμένα.	
--	---	--

247	Διαμαρτύρονται πολλοί φίλοι γιατί από το 2016 δεν αλλάζει ο νόμος - τερατούργημα για το τέλος ταξινόμησης, ώστε να ευνοούνται τα καθαρά αυτοκίνητα, να αποθαρρύνεται η εισαγωγή παλαιών αυτοκινήτων και να επιβληθεί αναλογικός και δίκαιος φόρος στα εισαγόμενα αυτοκίνητα. Για όλα υπάρχουν απαντήσεις και λύσεις. Ο όμιλος φρόντισε για εσάς: Θέλετε κύριε μεταχειρισμένο EURO-1, EURO-2, EURO-3, EURO-4, μπορείτε να επιλέξετε ένα από τα χιλιάδες αυτοκίνητα που «εγκατέλειψε» στον όμιλο ο νεόπλουτος γιατί είχε τη δυνατότητα να επιλέξει καινούριο αυτοκίνητο από 14 διαφορετικά εργοστάσια παραγωγής που αντιπροσωπεύονται από τον όμιλο. Θέλετε κύριε μεταχειρισμένο EURO-5, EURO-6 μπορείτε να επιλέξετε ένα από τα 35.000 αυτοκίνητα που διαθέτει ο κλάδος ενοικίασης οχημάτων του ομίλου. Θέλετε κύριε καινούριο αυτοκίνητο; Ο όμιλος εκπροσωπεί τα 14 πιο γνωστά εργοστάσια παραγωγής οχημάτων. Και για να μην κουράζονται οι υπόλοιποι έμποροι να πωλούν μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, οι καταναλωτές να μην μπαίνουν στον κόπο να ψάχνουν μεταχειρισμένο αυτοκίνητο στα μέτρα τους από το ελεύθερο εμπόριο,	Τα τέλη ταξινόμησης προσδιορίζονται από το Υπουργείο Οικονομικών.
-----	---	--

	Η Μαμά Ελλάς φρόντισε για εσάς: Να απαγορεύσει την εισαγωγή EURO-1, EURO-2 και EURO-3 με νομοσχέδιο που ανάρτησε στη διαβούλευση. Να αυξήσει τα δημόσια έσοδα επιβάλλοντας περιβαλλοντολογικό τέλος 4.000 ευρώ στα EURO-4 και κατ' επέκταση απαγόρευση εισαγωγής των οχημάτων αυτών. Να επιβάλλει τέλος ταξινόμησης με φορολογικό συντελεστή στα μεταχειρισμένα EURO-5, EURO-6 μεγαλύτερο από 50% μέχρι 200% σε σχέση με τα καινούρια και παράλληλα να διαμορφώνονται οι αξίες των καινούριων αυτοκινήτων στα 13.999 ευρώ, 16.999 ευρώ, 19.999 ευρώ, 24.999 ευρώ, ώστε με το τρικ αυτό να πληρώνουν τα καινούρια ακόμα λιγότερο φόρο από αυτόν που πληρώνουν τα μεταχειρισμένα.	
--	---	--

248	Ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδαας γελάσουμε λίγο!! ουτε σε 10 χρόνια !Με μισθούς πείνας θα αγοράσουν ηλεκτρικά αυτοκίνητα όταν το πιο φτηνό οικογενειακό κοστίζει 30000€.Ελεος . Και όσον αφορά τα εισαγόμενα αυτοκίνητα είναι κλάσης ανώτερα από τα ελληνικά γιατί κυκλοφορούν σε δρόμους χωρίς λακούβες και μπαλώματα,κάνουν τα σερβις στην ώρα τους γιατί έχουν την οικονομική δυνατότητα,αλλάζουν ελαστικά χειμώνα καλοκαίρι και αν το αυτοκίνητο έχει το παραμικρό πρόβλημα δεν περνάει από το ΚΤΕΟ αν δεν το φτιάξει ο ιδιοκτήτης του. Σαράβαλα και άκρως επικίνδυνα είναι αυτά που κυκλοφορούν στους ελληνικούς δρόμους και σύμφωνα με πρόσφατο δημοσίευμα ένας πολύ μεγάλος αριθμός είναι και ανασφάλιστα. Και ύστερα μιλάμε για ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα ούτε σε 10 χρόνια !!!	Ελήφθη υπόψη και δεν εγκρίνεται ως ειρωνικό
-----	---	---

249	Επιτέλους, έχουν γεμίσει την Ελλάδα οι "έμποροι" αυτοκίνητα με γυρισμένα χιλιόμετρα, κοροιδεύουν το κόσμο και δεν μπορούμε εμείς να πουλήσουμε το δικό μας, ντόπιο αυτοκίνητο 6 ετών!	Ελήφθη υπόψη
-----	--	--------------

250	1. Γενική διαπίστωση: Το νομοσχέδιο αφορά την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και δεν αποβλέπει, γενικότερα, στην ανάγκη περιορισμού της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, μέσω του περιορισμού της συμβολής, σε αυτήν, των αυτοκινήτων. Επομένως, εξ αρχής, δεν έχω ιδιαίτερες προσδοκίες και δε σχολιάζω για το τί παράγοντες και παράμετροι έπρεπε να θίγονται, προκειμένου να αποτελέι ένα	Ελήφθη υπόψη. . Το περιβαλλοντικό τέλος και τα τέλη ταξινόμησης ολιστικά και συνεκτικά αποφασίστηκαν με το
-----	---	--

	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ, που, προφανώς, θα εμπειρεύει και την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, ως μέρος των αξόνων αυτού. 2. Περιορίζομαι, επομένως, στο σχολιασμό, για το εν λόγω άρθρο, της σκοπούμενης απαγόρευσης της εισαγωγής μεταχειρισμένων οχημάτων περιβαλλοντικών προτύπων Euro 1, 2 και 3, που, αποτελεί μια πρόχειρη πρόταση, που εγείρει θέματα νομιμότητας, αντί μιας πρότασης, που θα τα απαγόρευε, έμπρακτα, αλλά νόμιμα, με κατάλληλη φορολόγηση κατά τον εκτελωνισμό και στο σχολιασμό του "χαρατσιού" στα εισαγόμενα οχήματα Euro 4, που "κρεμάει", όταν καταπέσει η παραπάνω απαγόρευση... 3. Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης, αν δεν είναι, απλώς και μόνο, ένα αποτέλεσμα ανάληψης δεσμεύσεων προς την ΕΕ, θα έπρεπε να εντάσσεται σε ένα συνολικότερο, συστημικό, σχεδιασμό, που θα ξεκινάει από τη φάση της απόκτησης αυτοκινήτου, με την αναγνώριση/ταυτοποίηση όλων των παραμέτρων, που διέπουν τους τομείς του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας (περιβαλλοντικό πρότυπο Euro - εκπομπές CO2/κατανάλωση καυσίμου - είδος καυσίμου/καταναλισκόμενης ενέργειας) και θα συνεχίζεται στη φάση της κυκλοφορίας, όπου θα προσδιορίζονται οι παράμετροι, που θα προσμετρηθούν, εφόσον εξακολουθούν να είναι περιβαλλοντικοί και εφόσον η παράμετρος "χρήση" εξακολουθεί να μην ενδιαφέρει στη φάση αυτή... 4. Είναι ευκαιρία, κι ενώ είναι, παράλληλα, υπό εξέλιξη, διαδικασία τροποποίησης του τελωνειακού κώδικα και των τελών κυκλοφορίας, να συντονιστούν οι "κατάλληλες μονάδες", για να προέλθει ένα αποτέλεσμα, ποιοτικό και αδιαμφισβήτητο, που θα ωφελήσει περιβάλλον και δημόσια υγεία και όχι μόνο τις τσέπες των κατασκευαστών οχημάτων...	ΥπΟικ.
--	--	--------

251	Ασχολούμαι με το εμπόριο μεταχειρισμένων αυτοκινήτων 35 χρόνια. Όλα αυτά τα χρόνια ο κλάδος μας είναι στην αβεβαιότητα για τους δασμούς των αυτοκινήτων καθώς επίσης και στις αποφάσεις και τους νόμους που αλλάζουν συνεχώς χωρίς ποτέ να δίνεται περιθώριο χρόνου προκειμένου να προετοιμαστούν οι εμπορίες για τα νέα δεδομένα. Επίσης, Αν θέλετε να κυκλοφορούν νεότερα αυτοκίνητα το λογικό είναι να αφαιρέσετε τους δασμούς και να πριμοδοτήσετε τα νέα για να είναι πιο εφικτά στον κόσμο και ΟΧΙ να ακριβαίνετε τα παλιά. Όποιος έχει την οικονομική δυνατότητα θα αγοράσει ένα νέο αυτοκίνητο και δεν θα αγοράσει ένα αυτοκίνητο euro3-4. Τα αυτοκίνητα αυτά είναι για εκείνους που δεν έχουν χρήματα. Η δικαιολογία του περιβαλλοντικού τέλους λόγω ρύπων το λιγότερο που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί είναι απαράδεκτη και αβάσιμη. για να ξέρετε υπάρχουν αυτοκίνητα euro4 με υγραέριο ή φυσικό αέριο που είναι πιο καθαρά από τα euro5 το οποίο πρέπει να το λάβετε υπόψη σας. Τέλος επειδή όπως πάντα ο λόγος των εμπορών ποτέ δεν ακούστηκε και δεδομένου πως θα πράξετε ότι θέλετε τουλάχιστον ενημερώστε μας και δώστε ένα εύλογο χρονικό διάστημα προκειμένου να	Ελήφθη υπόψη
-----	---	--------------

	προετοιμαστούμε για τις αλλαγές. (Υπάρχουν αυτοκίνητα τα οποία είναι στο δρόμο προς εισαγωγή πληρωμένα από εμπόρους με το παρόν καθεστώς και δεν μπορούν να εισαχθούν με το νέο)	
--	--	--

252	Στη διάταξη αυτή θα πρέπει να θέσετε μία εξαίρεση για τα ιστορικά οχήματα (αντίκες). Σημειώνω ότι τα τελευταία δύο χρόνια, αρκετά άτομα έχουν εκτελωνίσει ιστορικά οχήματα για κανονική κυκλοφορία - όχι με πινακίδες ιστορικού, με αντίστοιχο ΟΦΕΛΟΣ του κράτους από τα αντίστοιχα τέλη κυκλοφορίας. Από την άλλη πλευρά, η συμβολή αυτών των οχημάτων στην ατμοσφαιρική ρύπανση είναι μηδαμινή διότι λόγω μεγάλης αξίας, οι ιδιοκτήτες αυτών των λίγων Ι.Ο. δεν τα κυκλοφορούν καθημερινά και έτσι δεν επιβαρύνουν την ατμόσφαιρα. Επίσης επειδή έχουν περάσει πάρα πολλά χρόνια από την θέσπιση των πρώτων προδιαγραφών EURO, υπάρχουν αρκετά οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος που ενσωματώνουν διατάξεις περιορισμού καυσαερίων που ενδέχεται να εμπίπτουν στο "πρόστιμο" των 4.000 €. Προτείνεται λοιπόν να προστεθεί στο τέλος της § 1 του άρθρου 47 η εξής διευκρίνιση: "Η παρούσα διάταξη δεν εφαρμόζεται στα οχήματα της Κλάσης 9705 του Ενιαίου Δασμολογίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (TARIC), δηλαδή σε «οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος» και σε «μεμονωμένα οχήματα ειδικής κατασκευής» (ΜΟΙΚ) όπως ορίζεται στο άρθρο 2 της Υπουργικής Απόφασης 33692/2202 της 5ης Νοεμβρίου 2014 (ΦΕΚ 3134 τ. Β΄ της 21ης Νοεμβρίου 2014)".	Ελήφθη υπόψη
-----	--	--------------

253	Απαράδεκτο το μέτρο αυτό. Προκαλεί στον μέσο πολίτη, απωθητική κίνηση απόκτησης ενός σχεδόν ισότιμου περιβαλλοντικά αυτοκινήτου σε σχέση με τα καινούργια ιχ, κάνοντας τον να αναβάλλει τέτοιου είδους αγορά πλήττοντας την αγορά.	Ελήφθη υπόψη.
-----	--	---------------

254	Θα ήθελα να σας ρωτήσω, γιατί τα αυτοκίνητα που καταναλώνουν αέριο και έχουν πολύ χαμηλούς έως μηδενικούς ρύπους, δεν τα αντιμετωπίζεται με πιο ευνοϊκούς όρους;	Ελήφθη υπόψη Εκτός του αντικειμένου και των σκοπών του παρόντος.
-----	---	--

255	ΑΡΘΡΟ 110 ΣΥΝΘΗΚΗ ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ Ε.Ε.	Ελήφθη υπόψη. Το μέτρο θεμελιώνεται σε
-----	--	--

	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ Άρθρο 110 (πρώην άρθρο 90 της ΣΕΚ) Κανένα κράτος μέλος δεν επιβάλλει άμεσα ή έμμεσα στα προϊόντα άλλων κρατών μελών εσωτερικούς φόρους οποιασδήποτε φύσεως, ανωτέρους από εκείνους που επιβαρύνουν άμεσα ή έμμεσα τα ομοειδή εθνικά προϊόντα. Κανένα κράτος μέλος δεν επιβάλλει στα προϊόντα των άλλων κρατών μελών εσωτερικούς φόρους, η φύση των οποίων οδηγεί έμμεσα στην προστασία άλλων προϊόντων.	λόγους προστασίας του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας.
--	--	---

256	Είναι γνωστό ότι ο σταδιακός περιορισμός της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και η προστασία του περιβάλλοντος στο βραχυπρόθεσμο μέλλον αποτελούν προτεραιότητα των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σιγά σιγά όλες οι χώρες προσαρμόζουν τις νομοθεσίες τους ώστε να χτίσουν το έδαφος για την είσοδο στη νέα εποχή της ηλεκτροκίνησης. Όπως αποδεικνύεται όμως, στην Ελλάδα κάποιοι κατάφεραν "εν μια νυκτί" στο όνομα της προστασίας του περιβάλλοντος να χρησιμοποιήσουν δήθεν την ηλεκτροκίνηση ως πρόσχημα για να δικαιολογήσουν ένα τεραστίων διαστάσεων "deal" που θα κάνει πλουσιότερους κατά μερικά εκατομμύρια ευρώ μερικούς μετρημένους στα δάχτυλα επιχειρηματίες, με τις ευλογίες και τις επιδοτήσεις του κράτους, δηλαδή του Έλληνα φορολογούμενου. Η ηλεκτροκίνηση πράγματι αποτελεί την λιγότερο επιβλαβή για το περιβάλλον μορφή οδικών μετακινήσεων η οποία καταγράφει αυξημένους ρυθμούς ανάπτυξης παγκοσμίως, ειδικά σε χώρες με υγιή οικονομία και υψηλά κατά κεφαλήν εισοδήματα. Προφανώς σε χώρες όπως η Γερμανία, η Γαλλία κ.α., υπάρχουν ήδη οι κατάλληλες συνθήκες ώστε οι πολίτες τους να αγοράζουν ηλεκτροκίνητα οχήματα, αφού υπάρχουν τόσο οι υποδομές για να στηρίξουν την ηλεκτροκίνηση όσο και η οικονομική δυνατότητα των πολιτών να προμηθευτούν ένα ηλεκτροκίνητο μοντέλο. Στην Ελλάδα ο Υπουργός Περιβάλλοντος με περίσσια υπερηφάνεια ανακοίνωσε την επιδότηση ηλεκτρικών αυτοκινήτων για ιδιώτες και επαγγελματίες αλλά και ιδιοκτήτες ταξί, ωστόσο ξέχασε ή μάλλον απέφυγε να αναφέρει πως στην Ελλάδα δεν υπάρχει η παραμικρή υποδομή για να μπορέσει να στηριχθεί η ηλεκτροκίνηση αυτή τη στιγμή. Παράλληλα πάνω από 5 εκατομμύρια Έλληνες κυκλοφορούν με παλιά ή πολύ παλιά αυτοκίνητα και φυσικά ουδείς εξ αυτών έχει την	Ελήφθη υπόψη Πρόκειται για επιτρεπτή επιφύλαξη υπέρ του δημοσίου συμφέροντος.
-----	--	--

	οικονομική δυνατότητα να αγοράσει ένα καινούριο αυτοκίνητο, ακόμα και αν δεν είναι ηλεκτρικό, όπως άλλωστε αυτό αποτυπώνεται στον αριθμό πωλήσεων καινούριων οχημάτων σε ιδιώτες τα τελευταία 10 χρόνια της κρίσης και πόσο μάλλον τώρα εν μέσω της πανδημίας. Την ίδια ώρα λοιπόν που ο κλάδος του αυτοκινήτου συνολικά, καινούριου και μεταχειρισμένου βρίσκεται σε δεινή θέση και εδώ και μήνες μέσω των κλαδικών φορέων του "κρούει τον κώδωνα του κινδύνου" για τη βιωσιμότητα χιλιάδων επιχειρήσεων και εργαζόμενων σε αυτόν, η Κυβέρνηση φαίνεται να μην έχει απολύτως καμία επαφή με την πραγματικότητα και να ανακοινώνει "μετά βαΐων και κλάδων" μέτρα για πράγματα που θα γίνουν σε10 χρόνια και αν... Απορούμε αν αυτές οι κινήσεις γίνονται από απλή άγνοια και πολιτική ανεπάρκεια ή για πολύ συγκεκριμένους λόγους... Ποντάρουμε στο δεύτερο και με τα δυο χέρια... Το κερασάκι στην τούρτα είναι ότι παράλληλα με τα μέτρα επιδότησης καινούριων (και μόνο καινούριων) ηλεκτρικών αυτοκινήτων, ανακοινώθηκε και η καθολική απαγόρευση εισαγωγής μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οδηγίας EURO 3 και πίσω και η επιβολή "Περιβαλλοντικού Τέλους" της τάξης των 4.000 ευρώ για αυτοκίνητα EURO 4 κάνοντας και για αυτά ουσιαστικά απαγορευτική την εισαγωγή τους. Παράλληλα είναι γνωστό ότι η εισαγωγή αυτοκινήτων EURO 5 και EURO 6 ήδη από τη σχετική νομοθεσία του 2016 είναι από αρκετά δύσκολη έως παντελώς ασύμφορη στις περισσότερες περιπτώσεις ενώ και οι υποσχέσεις της Κυβέρνησης εδώ και μήνες για τον εξορθολογισμό του τρόπου φορολόγησης έχει μείνει στα χαρτιά, καθιστώντας ουσιαστικά την εισαγωγή αυτοκινήτου κάθε οδηγίας απαγορευτική! Αυτό που επί δεκαετίες επιδίωκαν οι εισαγωγείς αντιπρόσωποι και δεν κατάφεραν μέσω των Υπουργείων Μεταφορών και Οικονομικών, το κατάφερε σε μερικές μέρες το Υπουργείο Περιβάλλοντος!! Μιλάμε για κατόρθωμα! Ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας άλλωστε δε γίνεται να μην γνωρίζει τι σημαίνουν όλα αυτά, καθότι ο ίδιος ξεκαθάρισε ότι οι Έλληνες θα μπορούν πλέον να αποκτήσουν μεταχειρισμένο μόνο από την εγχώρια αγορά, κάτι που δεν έχει συμβεί ποτέ στην Ελλάδα ούτε επί δικτατορίας!!! Εν ολίγοις αναγκάζει τον καταναλωτή να στραφεί μόνο σε εγχώρια αυτοκίνητα στοχοποιώντας ευθέως όλη την επιχειρηματική κοινότητα εμπόρων που ασχολείται με την εισαγωγή από χώρες της ΕΕ. Φυσικά θα γνωρίζει ότι αυτό δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού τη στιγμή που στο εγχώριο αυτοκίνητο δεν επιβάλλονται ανάλογοι δασμοί, ούτε καν για τα πολύ παλιά οχήματα, ενώ σίγουρα αντιλαμβάνεται ότι τα μέτρα αυτά είναι κατά παράβαση κάθε έννοιας κοινοτικού δικαίου! Θα γνωρίζει θεωρούμε ο κ. Χατζηδάκης ποιοι διαθέτουν τη συντριπτική πλειοψηφία των συνολικών διαθέσιμων εγχώριων μεταχειρισμένων στην ιδιοκτησία τους. Θα γνωρίζει υποθέτουμε ποια συμφέροντα εξυπηρετούνται από την απαγόρευση της εισαγωγής μεταχειρισμένων	
--	--	--

	στη χώρα μας, από τα χιλιάδες λουκέτα που θα ακολουθήσουν αναπόφευκτα και κατ' επέκταση την παγίωση μονοπωλιακής αγοράς στο χώρο του αυτοκινήτου. Ξέχασε όμως ο Υπουργός Περιβάλλοντος αλλά και οι συναρμόδιοι Υπουργοί να αναφέρουν και τις άμεσες επιπτώσεις που θα έχει η εφαρμογή των εξαγγελιών της Κυβέρνησης στον Έλληνα καταναλωτή. Για να τον βγάλουμε από τη δύσκολη θέση ενημερώνουμε εμείς τον Έλληνα καταναλωτή, ότι από την στιγμή που θα διακοπεί η εισαγωγή, οι τιμές των εγχώριων μεταχειρισμένων ακόμα και παλαιότερων θα εκτοξευτούν, ελλείψει ανταγωνισμού! Κατά συνέπεια η συντριπτική πλειοψηφία των Ελλήνων ιδιοκτητών ΙΧ που δεν έχει πρόχειρα ...28.000-35.000 ευρώ για να προμηθευτεί καινούριο ηλεκτρικό αυτοκίνητο θα αναγκαστεί να συνεχίσει να κυκλοφορεί με το πολύ παλιό αυτοκίνητο του ή στην καλύτερη με ηλεκτρικό πατίνι που είναι και φθηνότερο και είναι και της μόδας. Την ίδια ώρα που κράτη της ΕΕ με απείρως καλύτερα εχέγγυα και υποδομές παρέχουν στους πολίτες τους επιδοτήσεις ώστε να αντικαταστήσουν το παλιό τους μεταχειρισμένο με ένα νεότερης τεχνολογίας, λιγότερο ρυπογόνο και πιο ασφαλές, στη χώρα μας φέρνουμε τον καταναλωτή σε αδιέξοδο. Ως αποτέλεσμα, και δεδομένου ότι τα καλά εγχώρια αυτοκίνητα ιδιωτών σπανίζουν, αφού οι πωλήσεις καινούργιων σε ιδιώτες είναι ελάχιστες τα τελευταία 10 χρόνια, η αγορά του μεταχειρισμένου θα γεμίσει από πανάκριβα και κατά τεκμήριο ταλαιπωρημένα αυτοκίνητα που προέρχονται από μεγάλες εταιρείες ενοικίασης ή στην καλύτερη περίπτωση οχήματα Leasing. Εντελώς τυχαία βέβαια οι περισσότερες από αυτές τις εταιρείες είναι γερά δεμένες στο άρμα των γνωστών εισαγωγικών ομίλων ή είναι θυγατρικές τους... Είναι δυνατόν η Πολιτεία να μην γνωρίζει ότι εκατομμύρια Έλληνες ζουν με το βασικό μισθό κοντά στα 600 ευρώ, ότι εκατομμύρια υπάλληλοι τελούν υπό αναστολή σύμβασης εργασίας ή έχουν/πρόκειται να απολυθούν την ίδια στιγμή που ανακοινώνει μέτρα επιδότησης για αυτοκίνητα που κοστίζουν πάνω από 28.000 ευρώ κατ'ελάχιστο; Σε ποιους απευθύνεται το μέτρο; Στους προνομιούχους; Ο μέσος Έλληνας δηλαδή δεν δικαιούται να έχει ένα αξιοπρεπές αυτοκίνητο; Δε γνωρίζει η Πολιτεία πόσοι Έλληνες έχουν πράγματι τη δυνατότητα να αγοράσουν ένα τέτοιο αυτοκίνητο; Μήπως θα ήταν πιο λογικό ένα μέρος των 100 εκατ. ευρώ που προορίζεται για την ηλεκτροκίνηση να δινόταν στους εκατομμύρια Έλληνες ιδιοκτήτες παλαιών αυτοκινήτων ώστε να αντικαταστήσουν τα οχήματά τους με νεότερα μεταχειρισμένα, αφού άλλωστε κάτι τέτοιο θα ωφελούσε περισσότερο το περιβάλλον άλλα και την οικονομία; Μήπως προτίθεται κάποιος να μας εξηγήσει γιατί δεν πριμοδοτούνται και τα μεταχειρισμένα ηλεκτρικά οχήματα άλλα μόνο τα καινούργια; Τα μεταχειρισμένα ηλεκτρικά ρυπαίνουν περισσότερο; Πόση υποκρισία πια; Είναι δυνατόν οι εμπνευστές των εξαγγελιών να μην γνωρίζουν ότι τα σχέδια τους έρχονται σε πλήρη παράβαση του Άρθρου 110 της	
--	---	--

	Συνθήκης Λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης το οποίο και παραθέτουμε αυτολεξεί : "Κανένα κράτος μέλος δεν επιβάλλει άμεσα ή έμμεσα στα προϊόντα άλλων κρατών μελών εσωτερικούς φόρους οποιασδήποτε φύσεως, ανωτέρους από εκείνους που επιβαρύνουν άμεσα ή έμμεσα τα ομοειδή εθνικά προϊόντα. Κανένα κράτος μέλος δεν επιβάλλει στα προϊόντα των άλλων κρατών μελών εσωτερικούς φόρους, η φύση των οποίων οδηγεί έμμεσα στην προστασία άλλων προϊόντων";. Είναι δυνατόν να μη γνωρίζει ένας Υπουργός Περιβάλλοντος χώρας μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ότι από την απόφαση ΔΕΚ της 07/04/2011, υπόθ. C-402/09, υπάρχει ήδη δεδικασμένο κατά της Ρουμανίας που αναφέρει ρητά ότι απαγορεύεται η επιβολή φόρου λόγω ρύπανσης σε βάρος εισαγόμενων αυτοκινήτων εφόσον αυτό λειτουργεί αποτρεπτικά για την αγορά τους χωρίς να υπάρχουν ανάλογα αποτρεπτικά μέτρα για τα αντίστοιχα εγχώρια; Κύριε Υπουργέ, αναρωτιόμαστε για ποιο λόγο ο μοναδικός ανεξάρτητος και πανελλαδικός Σύνδεσμος Εμπόρων Εισαγωγέων Αυτοκινήτων Ελλάδος δεν κλήθηκε καν να καταθέσει τις απόψεις του στην "Πράσινη Συμφωνία για την Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης" την στιγμή που κλήθηκαν 19 άλλοι φορείς αρκετοί εκ των οποίων δεν έχουν καμία σχέση με την ηλεκτροκίνηση ή το αυτοκίνητο. Μήπως η φωνή του μέσου εμπόρου και του μέσου καταναλωτή τον οποίο εκπροσωπεί ο ΣΕΕΑΕ χαλάει το "θέατρο του παραλόγου" που στήνεται στην πλάτη του Έλληνα μικροεπιχειρηματία και φορολογούμενου; Ενημερωθήκατε κ. Υπουργέ από τους αντίστοιχους Υπουργούς στα συναρμόδια Υπουργεία που έχουν συνεχή επαφή με το Σύνδεσμό μας ότι για τα πεπραγμένα της Πολιτείας στο χώρο του αυτοκινήτου τρέχει η καταγγελία του ΣΕΕΑΕ στην Κομισιόν και έρχεται λίαν συντόμως νέα καταδίκη της χώρας μας όπως το 2006; Είστε ενήμερος ότι τέτοια αντικοινοτικά μέτρα που παραβιάζουν την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία είναι "βούτυρο στο ψωμί" των Ευρωπαϊκών Δικαστηρίων και τα πρόστιμα θα τα επιβαρυνθεί ο Έλληνας φορολογούμενος; Λογικά θα έπρεπε να είστε καλά ενημερωμένος σε τέτοια θέματα, αφού άλλωστε δεν είναι πολύ μακριά η περίοδος 1994-1997 που ως νεοεκλεγείς ευρωβουλευτής της ΝΔ επί κυβέρνησης ΠΑΣΟΚ στηρίζατε την τότε καταγγελία του ΣΕΕΑΕ στην ΕΕ για εφαρμογή αντικοινοτικών μέτρων στο χώρο του αυτοκινήτου... Αναρωτιόμαστε αν ο κ. Πρωθυπουργός έχει πραγματική ενημέρωση για όλα αυτά και αν αναλογίζεται το πολιτικό κόστος που θα πάρει πάνω του τη στιγμή μάλιστα που λίαν συντόμως έρχονται δυσβάσταχτα πρόστιμα εκατομμυρίων ευρώ... Μήπως πια η χώρα πρέπει να σταματήσει να είναι συνέχεια το θύμα μεγαλοσυμφερόντων επιχειρηματικών ομίλων που μετρώνται στα δάχτυλα του ενός χεριού; Άλλωστε στο τέλος το λογαριασμό θα τον πληρώσει ο φορολογούμενος και το πολιτικό κόστος θα το υποστεί η Κυβέρνηση. Οι συγκεκριμένοι κύκλοι συμφερόντων θα βγουν αλώβητοι για άλλη μια φορά. Μήπως επιτέλους η Πολιτεία πρέπει να αρχίσει να λειτουργεί ως δίκαιος	
--	---	--

	νομοθέτης με γνώμονα το γενικό συμφέρον και να μη μπαίνει συνέχεια το προσωπικό πολιτικό όφελος και η εξυπηρέτηση συγκεκριμένων "καρτέλ" πάνω από όλους και από όλα;	
--	--	--

257	Το τέλος πρέπει να μπει και σε Euro5 γιατί αυτοί που έχουν μάθει να φέρνουν σατάκια με γυρισμένα χιλιόμετρα θα πάνε τώρα σε αυτά και θα γεμίσει ο τόπος από ρυπογόνα αυτοκίνητα αμφιβόλου ποιότητας. Εμείς που τα αγοράσαμε καινούργια και τα συντηρούμε σωστά θέλουμε όταν το πουλήσαμε να πιάσουμε μια σωστή τιμή και όχι να μας απαξιώνει την περιουσία η ανεξέλεγκτη εισαγωγή αυτοκινήτων.	Ελήφθη υπόψη.
-----	--	---------------

258	Η κατάσταση με αυτοκίνητα που ξεφορτώνουν από την Ευρώπη έχει ξεπεράσει κάθε όριο. Πρέπει να μπει ένα φρένο σε αυτούς που θέλουν να εκμεταλλεύονται τους καταναλωτές, πουλώντας αυτοκίνητα ως πιο νέα και γυρίζουν χιλιόμετρα. Το τέλος θα πρέπει να αφορά και τα αυτοκίνητα 5-10 ετών, αυτό να δει το Υπουργείο που κινείται στη σωστή κατεύθυνση, ίσως όμως όχι αποφασιστικά όσο θα έπρεπε	Ελήφθη υπόψη
-----	--	--------------

259	Σωστή πρωτοβουλία, όμως δεν καταλαβαίνω γιατί περιορίζεται το τέλος περιβάλλοντος στα εισαγωγής αυτοκίνητα άνω των 10 ετών. Εμείς έχουμε ένα αυτοκίνητο 7 ετών, Euro 5 και δεν μπορούμε να το πουλήσουμε, ένα μήνα τώρα, όλοι μας λένε ότι βρίσκουν στις μάντρες πιο καλά! Ενώ ξέρουμε καλά ότι αυτά έχουν γυρισμένα χιλιόμετρα και ποιος ξέρει τι χέρια έχουν αλλάξει πριν και τι επισκευές χρειάζονται.	Το σχόλιο γίνεται αποδεκτό.
-----	---	-----------------------------

260	Μα είναι δυνατό η Ελλάδα να γίνει Αίγυπτος θέλουμε?! Δηλαδή μας πουλάνε φύκια για μεταξωτές κορδέλες, κανείς δεν ξέρει ότι τι ιστορικό έχουν τα εισαγωγής, νομίζουν δεν ξέρουμε ότι ένα αυτοκίνητο 6 ετών μπορεί να έχει 300.000 χλμ! Εύγε στον κ. Χατζηδάκη και στην ομάδα του.	Ελήφθη υπόψη.
-----	--	---------------

261	Εισπρακτικό μέτρο. Ξεκάθαρα. Εξυπηρετεί συμφέροντα λίγων εις βάρος πολλών. Ότι δεν έκανε ο Υπουργός Μεταφορών βρέθηκε ο	Ελήφθη υπόψη. Τα έσοδα από το τέλος θα
-----	---	--

	Υπουργός Ενέργειας να το επιβάλλει. Ευτυχώς που καταλαβαίνει ο Ελληνικός λαός και δεν τρώει σανό.	διατεθούν για δράσεις ηλεκτροκίνησης υπέρ του κοινωνικού συνόλου
--	---	--

262	Κανονικά θα έπρεπε να απαγορευτούν οι εισαγωγές όλων των μεταχειρισμένων. Προκειμένου να αισχροκερδούν έμποροι που βρίσκουν κεφάλαια, όλοι ξέρουμε που, τα ελληνικά αυτοκίνητα περιμένουν απούλητα, ακόμη και αυτά 5 χρονών. Να μπει περιβαλλοντικό τέλος σε όλα τα εισαγωγής σε κάθε περίπτωση.	Ελήφθη υπόψη και δεν θεωρείται υλοποιήσιμη και αναλογική πρόταση
-----	--	--

263	Ο νόμος είναι καλός όμως θέλει κλιμάκωση. Δεν μπορεί αν ένα αυτοκίνητο αν είναι πριν ή μετά το 2010 ξαφνικά να δέχεται 4000 ευρώ πρόστιμο. Μια κλίμακα 1000 ευρώ ως τα 5 χρόνια και 2500 ευρώ στα 6 ως 10 χρόνια ηλικίας είναι σαφώς πιο δίκαιη	Ελήφθη υπόψη και το ύψος του τέλους αναπροσαρμόστηκε.
-----	---	---

264	Πολλά μπράβο στο Υπουργείο που θέλει να καθαρίσει το κόπρο του Αυγέως. Κοροϊδεύουν εκατοντάδες χιλιάδες αγοραστές, κρύβοντας την ηλικία των αυτοκινήτων που εισάγουν, γυρίζοντας χιλιόμετρα. Όμως όλα αυτά συμβαίνουν και στα νεότερα αυτοκίνητα και άρα το περιβαλλοντικό τέλος πρέπει να επεκταθεί στα Euro 5.	Ελήφθη υπόψη
-----	--	--------------

265	Έχω αγγελία ένα αυτοκίνητο, που το αγόρασα καινούργιο πριν 7 χρόνια. Με τα σερβίς ΚΤΕΟ κλπ, και έχει κάνει 152.000 χλμ. Μου λένε όλοι όσοι παίρνουν τηλέφωνο, βρίσκουμε εισαγωγής από την Ευρώπη με τα μισά χιλιόμετρα και ο έμπορος που μας τα δίνει λέει είναι ευκαιρία. Μα είναι δυνατόν? Όμως με τα ντόπια αυτοκίνητα μας τι θα γίνει, βεβαίως να μπει φόρος μεγαλύτερος στα εισαγωγής μεταχειρισμένα, ας είναι και 5 ετών.	Ελήφθη υπόψη
-----	---	--------------

266	Γνωρίζουμε όσοι ασχολούμαστε και αγαπάμε το αυτοκίνητο τι γίνεται τα τελευταία χρόνια. Εκμεταλλεύονται επιτήδειοι την άγνοια και ανάγκη του κόσμου και τους πουλάνε αυτοκίνητα με 200+ χιλιάδες χιλιόμετρα για καινούργια, ευκαιρία αβάδιστα. Πρώτη φορά το υπουργείο περιβάλλοντος βάζει φρένο, συγχαρητήρια όμως προσοχή αυτά πρέπει να πιάσουν και τα Euro 5 αυτοκίνητα, αυτά ξεφορτώνει	Ελήφθη υπόψη
-----	---	--------------

	τώρα η Ευρώπη.	
--	----------------	--

267	Αυτά τα μέτρα πρέπει να έχουν προοδευτικό χαρακτήρα, εφόσον δεν είναι δυνατή η πλήρης απαγόρευση εισαγωγών. Ας πούμε στα Euro 5 να μπει εισαγωγική επιβάρυνση για το περιβάλλον 2.000 ευρώ, στα Euro 4 3.000 ευρώ κλπ. Το Υπουργείο θέλει να βοηθήσει να μην απαξιώνονται οι περιουσίες όλων μας, όμως πολλά αυτοκίνητα που μπαίνουν μεταχειρισμένα είναι μετά το 2011. Άρα περιβαλλοντικό τέλος και σε αυτά.	Ελήφθη υπόψη
-----	---	--------------

268	Αν κάποιος πάει στην Γερμανία για να φέρει στην Ελλάδα ένα μεταχειρισμένο αυτοκίνητο θα είχε σύμφωνα με το www.mobile.de , την μεγαλύτερη πλατφόρμα πώλησης μεταχειρισμένων αυτοκινήτων της Γερμανίας τις εξής επιλογές ανάλογα με την κατηγορία ρύπων: EURO1 7.275 EURO2 14.497 EURO3 29.613 EURO4 169.764 EURO5 214.320 EURO6 526.391 EURO 6d-temp 329.359 EURO6d 28.225 Σύνολο αυτ/των 1.319.444 Σύμφωνα με το παρόν νομοσχέδιο η επιβολή περιβαλλοντικού τέλους στα EURO 1,2,3 και 4 στην ουσία κάνει την εισαγωγή τους οικονομικά ασύμφορη και πρακτικά την απαγορεύει. Θα πει κανείς ότι δεν πειράζει, ας εισαχθεί κάποιο πιο σύγχρονο και καθαρό αυτοκίνητο EURO5 ή EURO6. Ας δούμε τι ισχύει σήμερα σε σχέση με τις εισαγωγές EURO 5 & EURO6. Το τέλος ταξινόμησης για τα αυτοκίνητα της κλάσης EURO5 είναι ΤΡΙΠΛΑΣΙΟ από αυτό που πληρώνει ένα καινούργιο αυτοκίνητο! Το τέλος ταξινόμησης για τα EURO6 είναι ΤΡΙΠΛΑΣΙΟ από το τέλος ταξινόμησης ενός καινούργιου ίδιου αυτοκινήτου. Για τα πιο πολλά EURO6d-temp και πάλι είναι ΤΡΙΠΛΑΣΙΟ! Για κάποια από τα πιο πρόσφατα EURO6d-temp κυρίως μοντέλα 2019, η επιβάρυνση είναι πενήντα τα εκατό (50%) μεγαλύτερη από αντίστοιχο καινούργιο. Τα μόνα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που πληρώνουν το ίδιο τέλος ταξινόμησης με ένα αντίστοιχο καινούργιο είναι αυτοκίνητα του 2020 της κατηγορίας EURO6d. Το πρόβλημα είναι ότι ένα αυτοκίνητο που δεν έχει συμπληρώσει 6 μήνες κυκλοφορίας ή 6.000χλμ θεωρείται καινούργιο για τον ΦΠΑ και για τους	Ελήφθη υπόψη
-----	--	--------------

	κανονισμούς που διέπουν την προστασία των αντιπροσώπων, οπότε δεν είναι εφικτή η εισαγωγή τους. ΑΠΟ ΤΑ ΠΙΟ ΠΑΝΩ ΣΥΝΑΓΕΤΑΙ ΟΤΙ ΜΕ ΤΗΝ ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, ΕΙΝΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΑΔΥΝΑΤΟ ΕΝΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΝΑ ΠΛΗΡΩΣΕΙ ΤΟ ΙΔΙΟ ΠΟΣΟ ΦΟΡΟΥ ΜΕ ΕΝΑ ΙΔΙΟ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ. Είναι αλήθεια και ας φαίνεται απίστευτο!! Μετά την Βόρεια Κορέα, πρέπει να είμαστε η πιο εχθρική χώρα στις εισαγωγές μεταχειρισμένων αυτοκινήτων στον κόσμο. Όλα αυτά σε μια χώρα που η Ευρωπαϊκή επιτροπή έχει εκκινήσει εναντίον της διαδικασία επί παραβάσει, για την αδυναμία της να παράσχει στοιχεία για την μείωση 5 ρύπων ως το 2030 https://www.kathimerini.gr/1084783/article/epikairothta/ellada/kampanaki-aro-komision-gia-tyroys Η ίδια χώρα που πληρώνει πρόστιμα για τις ανοιχτές χωματερές, εξαντλεί την περιβαλλοντική της ευαισθησία στο να βάζει πρόστιμα δασμούς και εμπόδια σε μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που οι αντιπρόσωποι των καινούργιων αυτοκινήτων έχουν αντίθετα οικονομικά συμφέροντα. Η απαγόρευση εισαγωγής μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οδηγεί τους καταναλωτές να αγοράζουν πανάκριβα, μεταχειρισμένα που προέρχονται από ενοικιάσεις αυτοκινήτων. Αυτοκίνητα που κάθε μέρα έχουν και άλλο οδηγό, που στην πλειοψηφία τους δεν έχουν συντηρηθεί στο επίσημο δίκτυο συνεργείων και που λόγω της έλλειψης ιστορικού συντήρησης είναι εύκολο να παραποιηθούν τα χιλιόμετρα χωρίς να υπάρχει τρόπος απόδειξης της απάτης. Η απαγόρευση εισαγωγής επιτρέπει στις εταιρείες ενοικιάσεων και χρονομίσθωσης να πωλούν πανάκριβα τα αυτοκίνητα τους καθώς οι ιδιωτικές αγορές καινούργιων αυτοκινήτων έχουν καταρρεύσει σαν ποσοστό και σαν σύνολο τα τελευταία χρόνια. Οι περιβαλλοντικές ευαισθησίες μας είναι “προφάσεις εν αμαρτίαις” για την προστασία των αντιπροσώπων που ασκούν αποτελεσματική πίεση στην εκάστοτε κυβέρνηση. Τα “φρέσκα” μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, σε ποσοστό 97% θα πληρώσουν ΦΠΑ κατά την εισαγωγή τους. Το κέρδος του εμπόρου μεταχειρισμένων θα φορολογηθεί και κατόπιν θα επενδυθεί και θα καταναλωθεί στην Ελλάδα σε αντίθεση με τους αντιπροσώπους και τις αλλοδαπές εταιρείες που αφού πληρώσουν τον φόρο, το κέρδος θα γίνει μέρισμα των μετόχων του εξωτερικού. Γιατί αντιμετωπίζετε τους Έλληνες εμπόρους εχθρικά; Καθορίστε το πλαίσιο για να μην γίνονται παρατράγουδα στην αγορά και αφήστε την ελεύθερη αγορά να λειτουργήσει προς όφελος όλων. Παραβατική συμπεριφορά δεν έχει παρατηρηθεί μόνο από τους εμπόρους μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Το dieselgate, η φοροαποφυγή και φοροδιαφυγή μέσω χειραγώγησης των εργοστασιακών αξιών, η μεταφορά φορολογητέας ύλης στο εξωτερικό με αντίστοιχη απώλεια εσόδων για το Ελληνικό Δημόσιο δεν πρέπει να αγνοείται όταν αποφασίζουμε για τον ποιόν θα αφήσουμε να επιβιώσει.	
--	--	--

	Η παραχώρηση υπερβολικής ελευθερίας κινήσεων και δύναμης σε κάποια συμφέροντα οδηγούν σε μονοπωλιακές καταστάσεις που τελικά γίνονται μπουύμεραγκ για τα έσοδα του κράτους και την κοινωνία. ΥΓ Όλες οι ευρωπαϊκές χώρες που επιδοτούν την απόκτηση ηλεκτρικού αυτοκινήτου ορίζουν ένα διάστημα διακράτησης του αυτοκινήτου και απαγόρευσης της εξαγωγής. Δεν παρατήρησα κάτι σχετικό στο νομοσχέδιο. Πρέπει να προβλέψετε ότι αν εξαχθεί το αυτοκίνητο σε άλλη χώρα να επιστρέφεται στο κράτος το μέρος της επιδότησης που δεν έχει αποσβεστεί.	
--	--	--

269	Επιτέλους, έχει γεμίσει την Ελλάδα με εισαγόμενα αυτοκίνητα με γυρισμένα χιλιόμετρα, κοροϊδεύουν το κόσμο και δεν μπορούμε να πουλήσουμε το δικό μας, ΕΛΛΗΝΙΚΑ αυτοκίνητα!	Ελήφθη υπόψη
-----	--	--------------

270	Επιτέλους μπας και καθαρίσουμε από τη βρωμα και τη μόλυνση. Έχουμε γίνει ο σκουπιδοντενεκες της Ευρωπης, να μπουν σε ολα τα μεταχειρισμενα τελη....	Ελήφθη υπόψη
-----	---	--------------

271	Κύριοι Σε ότι αφορά την εισαγωγή οχημάτων παλαιότερης τεχνολογίας από το εξωτερικό πρέπει επιτέλους να μη ένα φρένο στα ατελείωτα σαπάκια του εξωτερικού που η δήθεν εισαγωγείς τα πουλούσαν σαν καινούργια και κερδοσκοπούσαν στην πλάτη του απλού πολίτη. Παράλληλα θα μπορέσει πλέον ο αγοραστής να αγοράσει ένα καινούργιο αυτοκίνητο με την τελευταία λέξη της τεχνολογίας και σε θέμα ρύπων(τέλη κυκλοφορίας και ταξινόμησης)και σε θέμα ασφάλειας. Ούτως ή αλλιώς οι τράπεζες χρηματοδοτούν με πολύ πιο χαμηλά επιτόκια από τα μεταχειρισμένα Νίκος Φωτούχος	Ελήφθη υπόψη
-----	--	--------------

272	Καλημέρα σας	Ελήφθη υπόψη
-----	--------------	--------------

	Δεν θα ήθελα η χώρα μου να γίνει νεκροταφείο αυτοκινήτων με ότι αυτό συνεπαγεται για την υγεία μας. Αμφιβολού αξίας περιβαντολογικής αλλά και πολύ επιβαρυμένα λόγω φθοράς αυτοκίνητα είναι πολύ επικινδυνα για την δημοσία υγεία αλλά και για την τσέπη μας. Δώστε κίνητρα για αγορά καινούργιων αυτοκινήτων ή τουλάχιστον 5ετίας	
--	--	--

273	Νομίζω ότι κάποια στιγμή πρέπει επιτέλους να μη δεχόμαστε όλη τη σαβούρα που θέλουν να ξεφορτωθούν άλλες χώρες!! να κινούμε αυτοκίνητα που δεν επιβαρύνουν το περιβάλλον και να βοηθήσει η κυβέρνηση να τα αποκτήσουμε δίνοντας κίνητρα/ελαφρύνσεις σε όλους εμάς που δεν μπορούμε να δώσουμε τεράστια ποσά.	Ελήφθη υπόψη
-----	---	--------------

274	Το ζήτημα είναι να έρχονται μεταχειρισμένα αυτοκίνητα προς πώληση που δεν είναι ότι πετάνε οι Ευρωπαίοι και μαζεύουμε εμείς στην Ελλάδα. Δεν μπορεί να γίνει η χώρα μας ένα νεκροταφείο αυτοκινήτων. Θα πρέπει να δοθούν οικονομικά κίνητρα για αγορά αυτοκινήτων το πολύ μιας πενταετίας για να μπορεί να αναέωνεται ο στόλος οχημάτων που κυκλοφορούν στους δρόμους μας. Δεν μπορεί το μοναδικό κίνητρο για να συνεχίσουμε να εισάγουμε μεταχειρισμένα άνω των 5 ετών να είναι μόνο η χαμηλή τιμή, αγνοώντας όλα τα υπόλοιπα. Και με τον όρο υπόλοιπα είναι η κατανάλωση καυσίμου, η παθητική και ενεργητική ασφάλεια οχημάτων, η κατάσταση των οχημάτων γενικότερα. Το σημαντικό είναι να δοθούν κίνητρα ώστε να μπορεί ο καταναλωτής να αγοράζει αυτοκίνητο που δεν είναι ότι απορρίπτει ο καταναλωτής άλλων χωρών.	Ελήφθη υπόψη
-----	--	--------------

275	Τέλος πια στα ρυπογόνα αυτοκίνητα. Θέλουμε αυτοκίνητα φίλικα προς το περιβάλλον. Όχι στην ανεξέλεκτη εισαγωγή μεταχειρισμένων αυτοκινήτων παλαιάς τεχνολογίας. Πρέπει να προστατέψουμε το μέλλον το δικό μας και των παιδιών μας. Πότε θα μπει ένα τέλος στην εισαγωγή παλαιών ρυπογόνων αυτοκινήτων με αμφίβολα χιλιόμετρα και αμφίβολη παλαιότητα;	Ελήφθη υπόψη
-----	---	--------------

276	Συμβάλλοντας, έστω και κατά το ελάχιστο σε αυτή τη νέα προσπάθεια, θα ήθελα επιτέλους σε αυτή την χώρα να σταματήσουμε με τα ημίμετρα. Μία αξιόλογη προσπάθεια δεν μπορεί να πισωγυρίζει ή να βλέπει έστω και στο κοντινό παρελθόν. Δώστε κίνητρα στον κόσμο να αγοράσει νέα αυτοκίνητα, όχι "νέα" μεταχειρισμένα. Φτάνει πια με τα παλιά , έστω και 7-8 ετών, ας ξεκινήσουμε το χτίσιμο μίας νέας κουλτούρας που το αυτοκίνητο να μπορεί να αντικαθίσταται σύντομα και όχι κάθε 15χρόνια. Φτάνει με τα οχήματα που δεν ξέρουμε από που βαστάει η σκούφια τους, ποιά πιθανώς κρυμένα μυστικά μπορεί να έχουν ή πως έχουν συντηρηθεί τα προηγούμενα χρόνια. Δώστε κίνητρα για την αγορά νέων αυτοκινήτων, με χαμηλότερη φορολογία, με χαμηλότερα τέλη κυκλοφορίας, με χαμηλότερο κόστος κτήσης και συντήρησης.	Ελήφθη υπόψη και εγκρίνεται
-----	---	-----------------------------

277	Ο νόμος οφείλει να στηρίζει τις αγορές πιο καινούργιων αυτοκινήτων, με λιγότερους ρύπους & πιο σύγχρονης τεχνολογίας. Η τεχνολογία προχωρά και είναι προς όφελος όλων μας να προσαρμοστούμε, ειδικά με τις επιλογές που υπάρχουν πλέον για αγορά αυτοκινήτου νεας τεχνολογίας, σε εύρος τιμών και μοντέλων , που καλύπτουν όλες τις ανάγκες. Τέλος, υπάρχει ήδη πληθώρα μεταχειρισμένων αυτοκινήτων στην αγορά ,η οποια είναι κορεσμένη και παράλληλα,δεν πέφτουν οι τιμες αναλογικά, καθώς η ζήτηση είναι μικρή.	Ελήφθη υπόψη
-----	--	--------------

278	Προφανώς το όλο θέμα που προκύπτει και από τις δύο πλευρές, υποστηρικτές και μη, είναι ξεκάθαρα οικονομικό. Παρόλα αυτά, οι εξελίξεις προχωρούν και πρέπει να καταλάβουμε οτι δε γίνεται να μην τις ακολουθήσουμε. Η ηλεκτροκίνηση και τα υβριδικά σύνολα είναι ήδη εδώ και θα συνεχίσουν να είναι. Η μόλυνση του περιβάλλοντος αποτελεί μείζον ζήτημα και καλό θα ήταν να το διαχειριστούμε πλέον δυναμικά. Οι παλίες τεχνολογίες αντικαθίστανται σε όλα τα ήδη, από υπολογιστές μέχρι και το χτίσιμο ενός κτιρίου. Το αυτοκίνητο δε μπορεί να μείνει στάσιμο. Όλος ο θορυβος γίνεται λοιπόν για τα diesel πρό του 2011 τα οποία είναι τόσο καρκινογόνα σε ρύπους NOx, ώστε απαγορεύεται να κυκλοφορούν σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Κυκλοφορούν όμως. Και το χειρότερο είναι πως εισάγονται στη χώρα μας κατά χιλιάδες ως μεγάλες ευκαιρίες, όταν οι άλλες ευρωπαϊκές χώρες τα διώχνουν λόγω μόλυνσης. Και μάλιστα, επειδή σχεδόν όλα έχουν θέμα με το φίλτρο DPF, οι επιτήδιοι τα αφαιρούν, συμβαλοντας επιπλέον στο γρήγορο θάνατο όσων αναπνέουν τα δηλητήρια που εκπέμπουν αυτές οι...ευκαιρίες. Η νοοτροπία του φθηνου και καλά μεταχειρισμένου εισαγωγής, με κόστος την υγεία μου, με βρίσκει	Ελήφθη υπόψη
-----	--	--------------

	αντίθετο. Αν δεν έχουν χρήματα, ας χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς ή το ποδήλατο. Δε θέλω να με δηλητηριάζουν. Το λέω κάπως ακραία ώστε να παρουσιάσω τον προβληματισμό μου.	
--	--	--

[...] [παραλείπονται λόγω έκτασης, αριθμού και όμοιου περιεχομένου με εκατέρωθεν επιχειρήματα]

Άρθρο 48 - Κριτήρια αξιολόγησης στις δημόσιες συμβάσεις

(2 Σχόλια):

330	Προτείνουμε για το 5% της ελάχιστης ποσόστωσης, να προσμετράται και ο στόλος των ηλεκτρικών δικύκλων και μικροαυτοκινήτων του ΕΕ 168/2013.	Καταγράφηκε.
-----	--	--------------

331	Η ελάχιστη ποσόστωση στο Άρθρο 48 παρ.1 «επί του συνόλου του στόλου των υποψηφίων, ύψους πέντε τοις εκατό (5%) για αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα ή υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ.» θα πρέπει να είναι υψηλότερη. Δίνοντας κίνητρα για την ανάπτυξη της εγχώριας βιομηχανίας θα πρέπει να προβλεφθεί κάποιο μοντέλο μοριοδότησης για οχήματα που είτε παράγονται είτε ολοκληρώνονται σε κάποιο ποσοστό στην Ελλάδα. Επίσης, θα ήταν ευχής έργον εάν με κάποιον τρόπο η όποια κρατική προμήθεια περνούσε μέσα από μεγάλους διαγωνισμούς του Δημοσίου και δεν κατακερματιζόταν σε επίπεδο ΟΤΑ. Μία τέτοια προσέγγιση μπορεί να λαμβάνει υπόψη τον προγραμματισμό των αναγκών των ΟΤΑ, ενώ, συγχρόνως, μειώνονται τα κόστη κτήσης και συντήρησης, περιορίζοντας παράλληλα την πολυτυπία.	Καταγράφηκε
-----	--	-------------

Άρθρο 49 - Διαχείριση συσσωρευτών Η/Ο

(2 Σχόλια):

332	1.Να θεσμοθετηθούν οι διαδικασίες ώστε να μπορούν τα συμβατικά οχήματα που έχουν μετατραπεί σε ηλεκτρικά να μπορούν μετά από απαραίτητους ελέγχους σε ΚΤΕΟ να αποκτήσουν νέα άδεια ως ηλεκτρικά και να κυκλοφορούν νόμιμα. 2.Να δημιουργηθεί και στην Ελλάδα όπως απαιτεί η ΕΕ γραφείο πιστοποίησης οχημάτων, ώστε να μπορούν επιτέλους και οι Έλληνες	Καταγράφηκε, γιατί δεν ανήκει στο παρόν νομοσχέδιο
-----	--	--

	κατασκευαστές οχημάτων να παίρνουν εθνική έγκριση τύπου. Τα άνωθεν να συμπεριλαμβάνουν και διαδικασίες για ηλεκτροκίνητα (και υβριδικά) πλωτά μέσα.	
--	--	--

333	Με δεδομένο τον όγκο κι αριθμό συσσωρευτών, καθώς και τη συχνότητα αλλαγής τους, είναι αναγκαίος ο μακροπρόθεσμος περιβαλλοντικός σχεδιασμός συγκεκριμένα για τις επιπτώσεις των Η/Ο. Είμαστε διατεθειμένοι να προσφέρουμε παραδείγματα και καλές πρακτικές από τη διεθνή εμπειρία μας ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι επιπτώσεις στο περιβάλλον (π.χ. LCA).	Θα εξετασθεί για επόμενο νομοσχέδιο.
-----	--	--------------------------------------

Άρθρο 50 - Έναρξη ισχύος

(1Σχόλιο):

334	Η ισχύς του κινήτρου αποσύρσεως πρέπει να άρχεται από την ανάρτηση του σχεδίου νόμου στο Ορεγκον.	Καταγράφηκε.
-----	---	--------------