



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ «Πρώθηση της ηλεκτροκίνησης»

I. Γενικές Παρατηρήσεις

Το υπό συζήτηση και ψήφιση νομοσχέδιο, όπως διαμορφώθηκε κατά την επεξεργασία του από την αρμόδια Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, διαρθρώνεται σε πέντε (5) Μέρη (Α' - Ε') και σαράντα επτά (47) άρθρα.

1. Συγκεκριμένα, με τις διατάξεις του Μέρους Α' (άρθρα 1 - 11) τίθενται ο σκοπός του παρόντος και ορισμοί για την εφαρμογή του, θεσπίζονται δε κίνητρα για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στη χώρα. Μεταξύ των παρεχόμενων κινήτρων συγκαταλέγονται η απαλλαγή από την καταβολή τέλους σε θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης με πληρωμή (άρθρο 3) και φορολογικά κίνητρα (άρθρα 6 – 11).

2. Με τις διατάξεις του Μέρους Β' (άρθρα 12 - 32) θεσπίζονται ρυθμίσεις για την οργάνωση της αγοράς ηλεκτροκίνησης και των υποδομών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Μεταξύ άλλων, προσδιορίζονται τα χαρακτηριστικά και οι αρμοδιότητες των φορέων εκμετάλλευσης υποδομών φόρτισης (άρθρο 12), δημιουργείται Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης και ρυθμίζεται το ζήτημα της γνωστοποίησης στοιχείων μέσω αυτού (άρθρα 13 και 14), ορίζεται ο τρόπος τιμολόγησης των υπηρεσιών επαναφόρτισης (άρθρο 15) και ο τρόπος ανάπτυξης των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (άρθρο 16), και οι ΟΤΑ καλούνται να προγραμματίσουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων και

θέσεων στάθμευσης μέσω Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (άρθρο 17). Προβλέπονται θέσεις στάθμευσης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στους χώρους στάσης/στάθμευσης ΤΑΞΙ (άρθρο 18) και θέσεις στάθμευσης ηλεκτροκίνητων οχημάτων για ΑμεΑ (άρθρο 19). Επίσης, σε εναρμόνιση με την Οδηγία 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19.5.2010, για την ενεργειακή απόδοση των κτηρίων, θεσπίζονται πολεοδομικές ρυθμίσεις για την εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων σε νέα και υφιστάμενα κτήρια (άρθρα 21, 22 και 24), σε χώρους όπου στεγάζονται Φορείς της Γενικής Κυβέρνησης (άρθρο 23), οι δε κατασκευές για την εγκατάσταση υποδομής και τοποθέτηση συσκευών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, άνευ εγκατάστασης νέου μετασχηματιστή, εξαιρούνται από την οικοδομική άδεια ή την έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας (άρθρο 25). Επίσης, τροποποιείται ο Κανονισμός Πυροπροστασίας Κτηρίων (π.δ. 41/2018), ώστε σε όλες τις περιπτώσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης σε κλειστούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων να τοποθετείται ένας κατ' ελάχιστον πυροσβεστήρας ανά τρία σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, και αφαιρούνται, εφεξής, οι χώροι φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων από την Κατηγορία Β' των επικίνδυνων χώρων του άρθρου 6 παρ. 7 του ως άνω Κανονισμού (άρθρο 26). Περαιτέρω, ορίζονται οι προδιαγραφές ηλεκτρικής εγκατάστασης των σημείων επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων (άρθρο 27), αλλά και ζητήματα σχετιζόμενα με την επισκευή και τη συντήρηση ηλεκτρικών οχημάτων, όπως η δυνατότητα εγκατάστασης συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτρικών οχημάτων (σημεία επαναφόρτισης) εντός στεγασμένων και υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, η δυνατότητα τοποθέτησης προσωρινών σκιάστρων κατάλληλης μηχανικής αντοχής στους εν λόγω σταθμούς (άρθρο 28), οι προδιαγραφές λειτουργίας και ο εξοπλισμός των συνεργείων επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης (άρθρο 29). Η ρύθμιση των σχετικών με την εγκατάσταση και τη λειτουργία των ως άνω συνεργείων θεμάτων θα γίνει με κοινή υπουργική απόφαση (άρθρο 44 παρ. 10). Περαιτέρω, ορίζονται οι κατηγορίες των τεχνιτών για την επισκευή και συντήρηση οχημάτων υψηλής τάσης (άρθρο 30), ο τεχνικός έλεγχος των εν λόγω οχημάτων από τα Δημόσια και τα Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου (Κ.Τ.Ε.Ο.) (άρθρο 31), και το νομικό πλαίσιο διαχείρισης των αποβλήτων των συσσωρευτών ηλεκτρικών οχημάτων (άρθρο 32). Η ρύθμιση των ζητημάτων που αφορούν την εκπαίδευση, την επέκταση του αντικειμένου της άδειας ασκήσεως επαγγέλματος και τη βεβαίωση έναρξης ασκήσεως επαγγέλματος των μηχανοτεχνιτών, ηλεκτροτε-

χνιτών, διπλωματούχων μηχανικών οχημάτων και τεχνολόγων μηχανικών οχημάτων, ώστε να δύνανται να αναλαμβάνουν τη συντήρηση και την επισκευή ηλεκτρικών οχημάτων υψηλής τάσης, θα γίνει με προεδρικό διάταγμα (άρθρο 44 παρ. 11), και ο καθορισμός της διαδικασίας του τεχνικού ελέγχου των ηλεκτροκίνητων οχημάτων από τα Κ.Τ.Ε.Ο. και της εναλλακτικής διαχείρισης των αποβλήτων των συσσωρευτών των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, όπως και κάθε σχετικού ζητήματος, με υπουργικές αποφάσεις (άρθρο 44 παρ. 12 και 13).

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης τελεί σε αρμονία με τα οριζόμενα στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (Green Deal, Ανακοίνωση της Επιτροπής, Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, COM(2019) 640 final Βρυξέλλες, 11.12.2019), με την οποία τέθηκαν νέοι περιβαλλοντικοί στόχοι. Ειδικότερα, στο πλαίσιο του εφοδιασμού με καθαρή, προσιτή και ασφαλή ενέργεια, προωθείται η περαιτέρω «απανθρακοποίηση» του ενεργειακού συστήματος ως κρίσιμης σημασίας για την επίτευξη των κλιματικών στόχων για το 2030 και το 2050 (σημ. 2.1.2.). Στο πλαίσιο επιτάχυνσης της μετάβασης στη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας, απαιτείται μείωση κατά 90 % των εκπομπών από τις μεταφορές έως το 2050. Η δημιουργία βιώσιμων μεταφορών συνεπάγεται την απόδοση προτεραιότητας στους χρήστες, στους οποίους παρέχονται πιο προσιτές, προσβάσιμες, υγιεινές και καθαρές εναλλακτικές λύσεις για τις συνθήκες κινητικότητας, επιτάχυνση της παραγωγής και διανομής βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων για τις μεταφορές, αύξηση των δημόσιων σταθμών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών με συμπληρωματικά μέτρα από την Ε.Ε. σε σχέση με τα λαμβανόμενα σε εθνικό επίπεδο μέτρα. Για τις λιγότερο ρυπογόνες μεταφορές, ιδίως στις πόλεις, προτείνεται συνδυασμός μέτρων όσον αφορά τις εκπομπές, την κυκλοφορική συμφόρηση των πόλεων και τη βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών (σημ. 2.1.5).

Ο εκσυγχρονισμός της βιομηχανίας στους άξονες της πράσινης και ψηφιακής μετάβασης και η αποκατάσταση και περαιτέρω εμβάθυνση της ευρωπαϊκής ενιαίας αγοράς δεν ανεστάλησαν στο πλαίσιο της ανάκαμψης της ευρωπαϊκής οικονομίας από τις συνέπειες της επιδημίας COVID-19, αλλά θα αποτελέσουν, βάσει των αρχών της αλληλεγγύης, της συνοχής και της σύγκλισης, κεντρικές προτεραιότητες στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Σχεδίου για την Ανάκαμψη και του Αναθεωρημένου Προγράμματος Εργασίας (βλ. σελ. 2, Ανακοίνωση της Επιτροπής, Αναθεωρημένο πρόγραμμα Εργασίας 2020, COM(2020) 440 final Βρυξέλλες 27.5.2020, όπου αναφέρεται ότι πρω-

τοβουλίες ουσιώδεις ή στηρίζουσες την άμεση ανάκαμψη, όπως η Στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, θα υιοθετηθούν όπως αρχικώς προβλέπεται στο Πρόγραμμα Εργασίας της Επιτροπής).

Κατά την Επιτροπή, η πρόσφατη κρίση κατέδειξε τον κομβικό ρόλο που διαδραματίζουν οι μεταφορές, καθώς οι διακοπές των διαδρομών μεταφοράς και εφοδιασμού σε όλους τους τρόπους μεταφοράς έπληξαν τις εθνικές οικονομίες. Προκειμένου να επιτευχθεί μετάβαση στην καθαρή αστική κινητικότητα, η Ε.Ε. θα στηρίξει τη χρηματοδότηση της εγκατάστασης ενός εκατομμυρίου σημείων φόρτισης, την ανανέωση του δυναμικού των πόλεων και των επιχειρήσεων σε καθαρά οχήματα και τις υποδομές βιώσιμων μεταφορών (σελ. 9, Ανακοίνωση της Επιτροπής, Η ώρα της Ευρώπης: ανασύνταξη και προετοιμασία για την επόμενη γενιά {SWD(2020) 98 final} 27.5.2020 COM(2020) 456 final). Η μετάβαση στην κλιματική ουδετερότητα είναι ενδεχόμενο να προκαλέσει εξάρτηση από πρώτες ύλες μη ενεργειακές, οι οποίες προκαλούν ένταση του ενδιαφέροντος του παγκόσμιου ανταγωνισμού. Ένα νέο σχέδιο δράσης της Ε.Ε. για τις κρίσιμες πρώτες ύλες θα εστιάσει την προσοχή του στην πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων, την προώθηση της ανακύκλωσης, την αύξηση της χρήσης δευτερογενών πρώτων υλών, τρόπους ενίσχυσης των αγορών ζωτικής σημασίας με βιώσιμο τρόπο για την ηλεκτρονική κινητικότητα, τους συσσωρευτές, τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και τις ψηφιακές εφαρμογές (σελ. 16, Ανακοίνωση της Επιτροπής, όπ. π.).

Επισημαίνεται, ακόμη, ότι τμήμα των προτεινόμενων ρυθμίσεων (άρθρα 21 – 24) αποτελεί μεταφορά στο εθνικό δίκαιο του άρθρου 8 της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22.10.2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, το οποίο δεν είχε μεταφερθεί κατά την πρόσφατη ενσωμάτωση της Οδηγίας, διά του Κεφ. Ζ΄ του ν. 4685/2020 (βλ. Έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας επί του ν. 4685/2020, σελ. 12).

3. Με τις διατάξεις του Μέρους Γ΄ (άρθρα 33 - 39) εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2019/1161 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20.6.2019, «για την τροποποίηση της Οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών». Η Οδηγία 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23.4.2009, «σχετικά με την προώθηση των καθαρών οχημάτων οδικών μεταφορών» συμπληρώνει την οριζόντια νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις δημόσιες προμήθειες

και προσθέτει κριτήρια βιωσιμότητας της αγοράς καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών, στο πλαίσιο της σταδιακής αντικατάστασης των ορυκτών καυσίμων από τα εναλλακτικά καύσιμα χαμηλών εκπομπών άνθρακα στις μεταφορές (Προοίμιο Οδηγίας 2019/1161, σκέψη 10). Διά του παρόντος, τροποποιούνται οι διατάξεις των άρθρων 65-71 του Τεταρτού Μέρους του ν. 3982/2011, διά των οποίων ενσωματώθηκαν στην εθνική έννομη τάξη οι διατάξεις της Οδηγίας 2009/33/EK.

Η τροποποίηση της Οδηγίας 2009/33/EK από την Οδηγία 2019/1161 έλαβε χώρα μετά από αξιολόγηση στην οποία προέβη η Επιτροπή το 2015, η οποία διεπίστωσε ότι η Οδηγία 2009/33/EK δεν συνέβαλε κατ' αποτέλεσμα στη διείσδυση των καθαρών οχημάτων στην αγορά ολόκληρης της Ένωσης, ιδίως λόγω της ανεπάρκειας των ρυθμίσεών της σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της και την αγορά οχημάτων. Η ως άνω αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι επιπτώσεις της Οδηγίας στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και των ατμοσφαιρικών ρύπων και στην προαγωγή της ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας ήταν πολύ περιορισμένες (Προοίμιο Οδηγίας 2019/1161, σκέψη 10). Ως εκ τούτου, προκρίθηκε ο καθορισμός ελάχιστων στόχων προμηθειών για την προώθηση και τόνωση της διείσδυσης των καθαρών οχημάτων στην αγορά. Παράλληλα, επισημάνθηκε η σημασία της συνεκτίμησης περιβαλλοντικών πτυχών κατά τη λήψη αποφάσεων προμηθειών της παρούσας Οδηγίας, και της παροχής επαρκούς ευελιξίας στις αναθέτουσες αρχές και στους αναθέτοντες φορείς όσον αφορά την επιλογή των τεχνολογιών που θα χρησιμοποιηθούν (Προοίμιο Οδηγίας 2019/1161, σκέψη 11). Ακόμη, επιλέχθηκε η επέκταση του πεδίου εφαρμογής της Οδηγίας 2009/33/EK σε πρακτικές όπως η χρηματοδοτική μίσθωση, η ενοικίαση και η αγορά οχημάτων με δόσεις, καθώς και στις συμβάσεις για ορισμένες υπηρεσίες, ώστε να καλύπτονται όλες οι σχετικές πρακτικές προμηθειών και παροχής υπηρεσιών που προβλέπονται στην Οδηγία. Εξ άλλου, ορίσθηκε η μη αναδρομική εφαρμογή της επί υφιστάμενων συμβάσεων (Προοίμιο Οδηγίας 2019/1161, σκέψη 12).

Η Οδηγία 2009/33/EK, υπό την ισχύουσα μορφή της, μετά την τροποποίησή της από την υπό ενσωμάτωση Οδηγία 2019/1161, προάγει λύσεις καθαρής κινητικότητας κατά τους διαγωνισμούς για την ανάθεση δημόσιων συμβάσεων και στοχεύει στην εισαγωγή φιλικών προς το περιβάλλον οχημάτων στην αγορά, δοθέντος ότι τα καθαρά και ενεργειακώς επαρκή οχήματα μπορούν να συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης, της εκπομπής διοξειδίου του άνθρακα CO₂ και άλλων ρυπογόνων εκπομπών.

Τα οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας είναι τα επιβατηγά, φορτηγά, οχήματα τύπου βαν και λεωφορεία, επί συμβάσεων αγοράς, χρηματοδοτικής μίσθωσης, ενοικίασης ή αγοράς με δόσεις στο πλαίσιο της εφαρμογής των διαδικασιών περί προμηθειών Ε.Ε. (Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ), συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας για την παροχή υπηρεσιών οδικών επιβατικών μεταφορών (Κανονισμός 1370/2007), συμβάσεων υπηρεσιών για υπηρεσίες δημόσιων οδικών μεταφορών, υπηρεσίες οδικών επιβατικών μεταφορών ειδικού σκοπού, μη προγραμματισμένες μεταφορές επιβατών, υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων, μεταφοράς αλληλογραφίας και δεμάτων, και παράδοσης αλληλογραφίας και δεμάτων (συμβάσεις παροχής υπηρεσιών του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας).

Χρονικό σημείο έναρξης εφαρμογής της Οδηγίας επί των ως άνω συμβάσεων αποτελεί η 2.8.2021, δηλαδή εφαρμόζεται επί συμβάσεων για τις οποίες η προκήρυξη διαγωνισμού θα γνωστοποιηθεί, κατά τις σχετικές διατάξεις του δικαίου της Ε.Ε., μετά την 2.8.2021 ή, αν δεν προβλέπεται προκήρυξη διαγωνισμού, το χρονικό σημείο, μετά την εν λόγω ημερομηνία, κατά το οποίο η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας θα κινήσουν τη διαδικασία προμήθειας (άρθρο 3 παρ.1 της Οδηγίας).

Περαιτέρω, στην Οδηγία ορίζεται η έννοια των «καθαρών οχημάτων», με διαχωρισμό των οχημάτων σε δύο βασικές κατηγορίες:

α) «το ελαφρύ καθαρό όχημα» [άρθρο 4 περ. 4 α), με όρια εκπομπών, μέχρι την 31.12.2025, μέχρι 50g/km CO₂ και μέχρι 80% εκπομπών σωματιδίων (PN) ανά χιλιόμετρο και οξειδίων του αζώτου (NO_x) σε mg/km, υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης, και μηδενικών εκπομπών από την 1.1.2026 (σε εναρμόνιση με τις πρόσφατες προδιαγραφές επιδόσεων σε εκπομπές άνθρακα του Κανονισμού 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17.4.2019)], και

β) «το βαρύ καθαρό όχημα» [φορτηγό ή λεωφορείο το οποίο χρησιμοποιεί εναλλακτικά καύσιμα, όπως υδρογόνο, ηλεκτρική μπαταρία, φυσικό αέριο, υγρά βιοκαύσιμα κ.λπ., [άρθρο 4 περ. 4 β)]. Βλ. και Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22.10.2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων].

Αναφέρεται, επίσης, και το «βαρύ καθαρό όχημα μηδενικών εκπομπών» [άρθρο 4 περ. 5)], ως υποκατηγορία των βαρέων καθαρών οχημάτων.

Εξαιρέσεις από την εφαρμογή της Οδηγίας ισχύουν επί ορισμένων κατηγοριών οχημάτων και διακρίνονται σε:

α) υποχρεωτικές (γεωργικά ή δασικά οχήματα, κατά τον Κανονισμό

167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα και τετράκυκλα, κατά τον Κανονισμό 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ερπυστριοφόρα οχήματα, αυτοπροωθούμενα οχήματα σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για να εκτελούν εργασίες, ακατάλληλα για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων, και οχήματα της κατηγορίας M3 κατά το άρθρο 3 σημ. 2 και 3 του Κανονισμού 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, βλ. άρθρο 3 της Οδηγίας), και

β) δυναμικές (οχήματα σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για χρήση μόνο από τις ένοπλες δυνάμεις ή κυρίως σε εργοτάξια, λατομεία, εγκαταστάσεις λιμένων και αερολιμένων ή και προσαρμοσμένα για χρήση από την πολιτική προστασία, την πυροσβεστική υπηρεσία και τις αρμόδιες για την τήρηση της δημόσιας τάξης δυνάμεις, βλ. άρθρο 2 της Οδηγίας).

Η Οδηγία θέτει ελάχιστους εθνικούς στόχους προμηθειών καθαρών ελαφρών οχημάτων κατά τις σχετικές διαδικασίες δημόσιων συμβάσεων, οι οποίες μπορεί να έχουν διάφορους τύπους, όπως αγορά, lease, μίσθωση κ.λπ. (άρθρο 5), καθιερώνει σύστημα εποπτείας και αναφοράς για την εφαρμογή της από τα κράτη μέλη (άρθρο 10), ορίζει προθεσμία μεταφοράς της στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης την 2.8.2021 και προβλέπει αναθεώρησή της το 2027.

Σε συμμόρφωση με τα ανωτέρω, με τις διατάξεις των άρθρων 33 και 34 του νομοσχεδίου (άρθρο 1 παρ. 2 και 4 της Οδηγίας 2019/1161, αντιστοίχως), διά των οποίων τροποποιούνται τα άρθρα 65 και 66 του ν. 3082/2011, καθορίζονται, εκ νέου, το αντικείμενο, οι στόχοι και το πεδίο εφαρμογής των προτεινόμενων ρυθμίσεων. Μεταξύ άλλων, ορίζονται οι παράγοντες οι οποίοι λαμβάνονται υπόψη από τις αναθέτουσες αρχές και φορείς κατά την προμήθεια οχημάτων οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων. Περαιτέρω, επεκτείνεται το πεδίο εφαρμογής του παρόντος στις δημόσιες συμβάσεις προμήθειας οχημάτων (συμβάσεις αγοράς, χρηματοδοτικής μίσθωσης, ενοικίασης, αγοράς οχημάτων με δόσεις), παροχής δημόσιας υπηρεσίας με αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών οδικών επιβατικών μεταφορών, και στις δημόσιες συμβάσεις του Πίνακα 1 του άρθρου 38 του νομοσχεδίου (συμβάσεις υπηρεσιών ειδικών οδικών μεταφορών επιβατών κ.λπ.), διά του οποίου τροποποιείται το άρθρο 71 του ν. 3082/2011 (Πίνακας 1 του Παραρτήματος της Οδηγίας 2019/1161). Περαιτέρω, με τις διατάξεις

του άρθρου 35, διά του οποίου τροποποιείται το άρθρο 67 του ν. 3082/2011, εισάγονται οι ορισμοί «καθαρό όχημα» και «βαρύ όχημα μηδενικών εκπομπών» και ορίζεται εκ νέου η έννοια των όρων «αναθέτουσες αρχές», «αναθέτοντες φορείς» και «όχημα οδικών μεταφορών» (άρθρο 1 παρ. 5 της Οδηγίας 2019/1161). Με τις διατάξεις του άρθρου 36, διά του οποίου τροποποιείται το άρθρο 68 του ν. 3082/2011, καθορίζονται εκ νέου οι εξαιρούμενες από την εφαρμογή του παρόντος κατηγορίες οχημάτων (άρθρο 1 παρ. 3 και 4 της Οδηγίας 2019/1161). Με τις διατάξεις των άρθρων 37 και 38 (άρθρο 1 παρ. 6 και 11 της Οδηγίας 2019/1161, αντιστοίχως), διά των οποίων τροποποιούνται τα άρθρα 69 και 71 του ν. 3082/2011, τίθενται ελάχιστοι στόχοι όσον αφορά την προμήθεια καθαρών ελαφρών οχημάτων και καθαρών βαρέων οχημάτων στις οριζόμενες χρονικές περιόδους (βλ. και Πίνακες 3 και 4 του Παραρτήματος του άρθρου 38 του νομοσχεδίου), ενώ παρέχεται στις αναθέτουσες αρχές και φορείς η δυνατότητα να εφαρμόζουν υψηλότερους εθνικούς στόχους ή απαιτήσεις από τα αναφερόμενα στους ως άνω Πίνακες. Εξ άλλου, με τις διατάξεις του άρθρου 39, διά του οποίου προστίθεται άρθρο 72Α στον ν. 3082/2011, θεσπίζονται μέτρα εφαρμογής των διατάξεων της Οδηγίας 2019/1161, μεταξύ των οποίων τίθεται ως υποχρεωτικό κριτήριο αξιολόγησης των προσφορών κατά τις διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων για την προμήθεια οχημάτων, η ύπαρξη ελάχιστης ποσόστωσης επί του συνόλου του προσφερόμενου στόλου των υποψηφίων ύψους 5% για αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα ή υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα, ενώ, σε περιπτώσεις δημοσίων συμβάσεων για την προμήθεια υπηρεσιών, η παροχή των οποίων απαιτεί τη χρήση στόλου οχημάτων, θεσπίζεται η δυνατότητα θέσης ως κριτηρίου της υποχρέωσης ελάχιστης ποσόστωσης ύψους 5% επί του συνόλου του στόλου των υποψηφίων, κατά τα ειδικώς οριζόμενα. Περαιτέρω, ορίζεται το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος άρθρου και καθορίζεται η διαδικασία και οι αρμόδιοι φορείς για την υποβολή εκθέσεων στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1 παρ. 10 της Οδηγίας 2019/1161. Τέλος, ορίζεται η έναρξη ισχύος των διατάξεων των άρθρων 65 έως 71 του ν. 3082/2011, όπως αντικαθίστανται διά των διατάξεων του Μέρους Δ' του νομοσχεδίου, επί συμβάσεων για τις οποίες η προκήρυξη διαγωνισμού θα γνωστοποιηθεί, κατά τις σχετικές ρυθμίσεις, μετά την 2.8.2021 ή, μη προβλεπόμενης προκήρυξης διαγωνισμού, για τις οποίες η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας θα κινήσει τη διαδικασία προμήθειας μετά την εν λόγω ημερομηνία (άρθρο 47 παρ. 6).

4. Στο Μέρος Δ' (άρθρα 40 - 43) περιλαμβάνονται διατάξεις οργανωτικής φύσεως για την εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου της ηλεκτροκίνησης, όπως η σύσταση, στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Αυτοτελούς Τμήματος Ηλεκτροκίνησης, υπαγόμενου στη Γενική Διεύθυνση Ενέργειας (άρθρο 40), η ένταξη του «Αυτοτελούς Τμήματος Πολιτικής Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων» στη Διεύθυνση Υδρογονανθράκων ως «Τμήμα Πολιτικής Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων» (άρθρο 41), και η σύσταση Γνωμοδοτικού Συμβουλίου για την ηλεκτροκίνηση, αρμόδιου για την υποβολή προτάσεων στον υπουργό επί θεμάτων σχεδιασμού της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου μέσω της αύξησης του αριθμού των ηλεκτρικών οχημάτων και αποτελεσματικής εφαρμογής της σχετικής πολιτικής (άρθρο 42). Περαιτέρω, για την παρακολούθηση της πραγματοποίησης των σκοπών του παρόντος, προβλέπεται η έγκριση, με κοινή υπουργική απόφαση, Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση, το οποίο εκπονείται και παρακολουθείται από τη «Διυπουργική Επιτροπή για την υλοποίηση του έργου "Προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην Ελληνική Επικράτεια"», βασική αρμοδιότητα της οποίας αποτελεί η διαχείριση και ο συντονισμός των εθνικών ενεργειών προώθησης της ηλεκτροκίνησης (άρθρο 43).

5. Τέλος στο Μέρος Ε' (άρθρα 44 - 47), περιλαμβάνεται σειρά εξουσιοδοτικών διατάξεων (δώδεκα υπουργικές αποφάσεις και δύο προεδρικά διατάγματα) για την εφαρμογή του θεσπιζόμενου διά του παρόντος θεσμικού πλαισίου (άρθρο 44), μεταβατικές (άρθρο 45) και καταργούμενες (άρθρο 46) ρυθμίσεις, και ορίζεται η έναρξη ισχύος του νόμου.

II. Παρατηρήσεις επί των άρθρων

1. Επί του άρθρου 6

Με τις προτεινόμενες διατάξεις τροποποιείται η παράγραφος 1 του άρθρου 14 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος (ν. 4172/2013, εφεξής «ΚΦΕ»), αντικαθίστανται υφιστάμενες και θεσπίζονται νέες απαλλαγές από τον φόρο εισοδήματος, με σκοπό την προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Μεταξύ άλλων, τροποποιείται η περίπτωση ιγ' και ορίζεται ότι από τον υπολογισμό του εισοδήματος από μισθωτή εργασία και συντάξεις εξαιρείται «η αγοραία αξία της παραχώρησης ενός οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. και με [Λιανική Τιμή Προ Φόρων] 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 ε-

ντός 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» του ΚΦΕ.

Ως προς τη νέα ρύθμιση, διά της οποίας ορίζεται ρητά ότι η προκύπτουσα αγοραία αξία παραχώρησης θεωρείται φορολογητέο εισόδημα, καθ' ο μέρος η λιανική τιμή πώλησης προ φόρων του οχήματος υπερβαίνει τις 40.000 ευρώ, επισημαίνεται ότι δεν είναι σαφές για ποιον λόγο η διάταξη παραπέμπει (και) στις περιπτώσεις α' έως ε' της παραγράφου 2 του άρθρου 13 του ΚΦΕ, δεδομένου ότι, εν προκειμένω, τυγχάνει εφαρμογής μόνο η περίπτωση στ', η οποία αφορά τις περιπτώσεις οχημάτων των οποίων η λιανική τιμή πώλησης προ φόρων υπερβαίνει τις 30.000 ευρώ.

2. Επί του άρθρου 7

Με τις προτεινόμενες διατάξεις αντικαθίστανται οι περιπτώσεις β' και γ', και προστίθενται νέες περιπτώσεις δ' και ε' στο άρθρο 22B του ΚΦΕ, το οποίο περιλαμβάνει φορολογικά κίνητρα (αυξημένες εκπτώσεις) για τη διενέργεια δαπανών που αφορούν τους εργαζομένους και την προστασία του περιβάλλοντος.

Με τις δ' και ε' θεσπίζονται νέες περιπτώσεις δαπανών (αγοράς ελαφρών επαγγελματικών ηλεκτρικών οχημάτων, 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), για τις οποίες παρέχεται δυνατότητα έκπτωσής τους από τα ακαθάριστα έσοδα της επιχείρησης «κατά το χρόνο πραγματοποίησής τους», προσαυξημένες κατά ποσοστό 50% ή 30%, κατά περίπτωση.

Δεδομένου ότι η δαπάνη απόκτησης των ανωτέρω οχημάτων δεν εκπίπτει κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της, αλλά τμηματικά, σε περισσότερα του ενός έτη, διά του μηχανισμού των αποσβέσεων, επισημαίνεται ότι η ρύθμιση, ενδεχομένως, χρήζει αναδιατύπωσης. Τα ανωτέρω ισχύουν και ως προς τις δαπάνες της περίπτωσης γ' (αγορά, εγκατάσταση και λειτουργία δημόσια προσβάσιμων σημείων φόρτισης οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων), εφόσον επιλεγεί η απόσβεσή τους με συντελεστή χαμηλότερο του 100% (κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 24 παρ. 4 του ΚΦΕ, όπως τροποποιείται με το άρθρο 8 του νομοσχεδίου).

3. Επί του άρθρου 8

Με τις προτεινόμενες διατάξεις τροποποιείται η παράγραφος 4 του άρθρου 24 του ΚΦΕ, που ρυθμίζει ζητήματα φορολογικών αποσβέσεων. Μεταξύ άλλων, ορίζεται ότι «για τη δαπάνη απόσβεσης εταιρικού επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ρύπων, με μέγιστη [Λιανική Τιμή Προ Φόρων] 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%)».

Επειδή από την αναφορά της ανωτέρω ρύθμισης σε «εταιρικά» επιβατικά αυτοκίνητα δεν είναι σαφές αν σκοπός του νομοθέτη είναι να αποκλείσει την εφαρμογή της σε ατομικές επιχειρήσεις, το ζήτημα χρήζει διευκρίνισης.

4. Επί του άρθρου 9

Με την προτεινόμενη ρύθμιση προστίθεται νέα περίπτωση θ' στο άρθρο 33 του ΚΦΕ και ορίζεται ότι η «ετήσια αντικειμενική δαπάνη και η δαπάνη απόκτησης περιουσιακών στοιχείων δεν εφαρμόζονται (...) προκειμένου για αγορά επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης μηδενικών ρύπων με [Λιανική Τιμή Προ Φόρων] 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».

Παρατηρείται ότι από τη διατύπωση του πρώτου εδαφίου δεν καθίσταται σαφές τι θα ισχύει σε περιπτώσεις αγοράς αυτοκινήτου με λιανική τιμή προ φόρων άνω των 50.000 ευρώ, αν δηλαδή η τεκμαρτή δαπάνη απόκτησης θα υπολογίζεται εφ' όλης της αξίας του αυτοκινήτου ή μόνο επί μέρους της που αναλογεί στην άνω των 50.000 ευρώ λιανική τιμή προ φόρων. Περαιτέρω, επισημαίνεται ότι η ως άνω διάταξη δεν αποκλείει την εφαρμογή, επί της ως άνω δαπάνης αγοράς αυτοκινήτου, των ρυθμίσεων του άρθρου 21 παρ. 4 του ΚΦΕ περί αδικαιολόγητης προσαύξησης περιουσίας.

5. Επί του άρθρου 11

Με το άρθρο αυτό τίθενται μεταβατικές διατάξεις για τις ρυθμίσεις του κεφαλαίου Γ' του Μέρους Α' του νομοσχεδίου, διά των οποίων τροποποιείται ο ΚΦΕ, επιλέγεται δε η νομοτεχνική τους ένταξη στο άρθρο 72 του ΚΦΕ. Συγκεκριμένα, ορίζεται ότι στο άρθρο 72 του ΚΦΕ τίθενται, μεταξύ άλλων, νέες παράγραφοι 44 και 46, 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».

«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».

Επισημαίνεται ότι οι προτεινόμενες διατάξεις ορίζουν, εσφαλμένα, την 1.1.2020 ως έναρξη ισχύος ρυθμίσεων που άρχισαν να ισχύουν πολύ πριν από τον ανωτέρω χρόνο, όπως των περιπτώσεων β' και ιγ' της παραγράφου 1 του άρθρου 14 του ΚΦΕ, και του δεύτερου, πέμπτου και έκτου εδαφίου της παραγράφου 4 του άρθρου 24 του ΚΦΕ, αντί του ορθού, που είναι η έναρξη ισχύος, από την 1.1.2020, των τροποποιήσεων που επέρχονται στις ανωτέρω ρυθμίσεις με το υπό εξέταση νομοθέτημα. Για τον λόγο αυτό, οι ως άνω μεταβατικές διατάξεις, ενδεχομένως, δεν πρέπει να ενταχθούν στον ΚΦΕ.

6. Επί του άρθρου 12 παρ. 7 και 14

Με την ως άνω ρύθμιση του άρθρου 12 ορίζεται ότι για τη συστηματική καταγραφή των υποδομών φόρτισης και των φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης, τη βέλτιστη πληροφόρηση και εξυπηρέτηση των χρηστών ηλεκτροκίνητων οχημάτων και την υποστήριξη της ανάπτυξης των υποδομών, τηρείται ηλεκτρονικό Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς στο αρμόδιο υπουργείο (αναλυτικότερα ορίζεται στο άρθρο 13). Με το άρθρο 14 καθιερώνονται υποχρεώσεις γνωστοποίησης, από τους φορείς εκμετάλλευσης υποδομών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων, στο Μητρώο, ορισμένων δεδομένων σχετικών με τα σημεία επαναφόρτισης, τα διαχειριζόμενα σημεία και τις συμβατικές σχέσεις με άλλους φορείς της αγοράς.

Σημειώνεται ότι στην παρ. 6 του άρθρου 44 παρέχεται νομοθετική εξουσιοδότηση για την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης, προκειμένου να ρυθμισθεί «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 ενδια-

φερομένων 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».

Για λόγους ορθής εφαρμογής της διάταξης, σκόπιμο θα ήταν να περιγραφεί αναλυτικότερα, ως προς το άρθρο 12 παρ. 7, το περιεχόμενο του Μητρώου, ώστε να καθίσταται σαφές ότι η επεξεργασία των δεδομένων των δραστηριοποιούμενων στην αγορά ηλεκτροκίνησης φορέων και των χρηστών ηλεκτροκίνητων οχημάτων είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις του σχετικού ρυθμιστικού πλαισίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της εθνικής νομοθεσίας περί προστασίας προσωπικών δεδομένων και εμπορικού απορρήτου.

7. Επί του άρθρου 16

Στη σχετική διατύπωση αναφέρεται ότι η ανάπτυξη των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης «πραγματοποιείται ελεύθερα, μετά από πρωτοβουλία όσων ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην αγορά». Εν συνεχεία, στη διάταξη αναφέρεται ότι «[η ανάπτυξη των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης δ]ύνатаι, 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».

Για λόγους ορθής εφαρμογής της διάταξης, θα ήταν χρήσιμο να διευκρινισθεί ο τρόπος εκδήλωσης ενδιαφέροντος από τους ενδιαφερόμενους. Επίσης, θα ήταν, ενδεχομένως, χρήσιμο, να διευκρινισθεί αν η περίπτωση της πρωτοβουλίας των ενδιαφερομένων οδηγεί στη διενέργεια σχετικού διαγωνισμού κατά τις παρ. 2 και 4 του άρθρου, ή πρόκειται περί ιδιωτικών χώρων των ενδιαφερομένων.

8. Επί του άρθρου 17

Με τις προτεινόμενες διατάξεις, οι δήμοι της χώρας υποχρεούνται να συντάξουν σχέδιο φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, με το οποίο θα προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού δημόσια προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης.

Εξ άλλου, με τις διατάξεις του άρθρου 27 ορίζονται οι προδιαγραφές σχεδιασμού, κατασκευής, λειτουργίας και ελέγχου ηλεκτρικής εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων κατά το Πρότυπο ΕΛΟΤ 60364.

Στο άρθρο 1 του π.δ/τος 59/2018 ορίζονται οι ειδικές κατηγορίες χρήσεων γης, στις οποίες, μεταξύ άλλων, κατατάσσονται, σύμφωνα με την ειδική χωρική τους λειτουργία, τα υπ' αρ. 17 πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας (άρθρο 15 του ν. 4233/2014). Με το άρθρο 15 του ν. 4233/2014 αντικαταστάθηκε η παρ. 7 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012 ως εξής: «7. Ο όρος "Πρατήρια παροχής Καυσίμων και Ενέργειας" περιλαμβάνει τα αμιγή ή μικτά πρατήρια υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) ή/και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), υπό οποιονδήποτε συνδυασμό αυτών. Τα πρατήρια αυτά μπορεί να διαθέτουν σε διερχόμενα τροχοφόρα οχήματα, πλέον των παραπάνω καυσίμων, αυτούσια βιοκαύσιμο (όπως βιοαιθανόλη και βιοντήζελ), ηλεκτρική ενέργεια και υδρογόνο, καθώς και λοιπούς εναλλακτικούς τύπους καυσίμων. Με απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής η οποία εκδίδεται εντός έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές: α) για την εγκατάσταση συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση "Πρατήρια παροχής Καυσίμων και Ενέργειας", στους υφιστάμενους ή υπό αδειοδότηση στεγασμένους και υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 455/1976, όπως ισχύει, στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 78/ 1988, όπως ισχύει, στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση δημόσια ή ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., β) για την εγκατάσταση διατάξεων παροχής εναλλακτικών τύπων καυσίμων, όπως βιοκαυσίμων και υδρογόνου, στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση Πρατήρια παροχής Καυσίμων και Ενέργειας».

Υπό το φως των ανωτέρω, και ενόψει της εφαρμογής του σχετικού πλαισίου χωροθέτησης, χρήσιμη θα ήταν η νομοτεχνική εναρμόνιση των αναφερόμενων ρυθμίσεων.

9. Επί των άρθρων 21 και 22

Με τις προτεινόμενες διατάξεις θεσπίζονται ρυθμίσεις για την εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης σε κτήρια. Για λόγους διαχωρισμού της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας στα κτήρια μεταξύ των σημείων επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων από τα λοιπά τμήματα των κτηρίων, θα μπορούσε να προβλεφθεί σχετικός μηχανισμός, όπως χωριστός μετρητής.

10. Επί του άρθρου 23

Για λόγους συντακτικής ορθότητας, στον τίτλο του προτεινόμενου άρθρου, η αναφορική αντωνυμία «που» πρέπει να αντικατασταθεί από το επίρρημα «όπου» ή από τη φράση «στους οποίους».

11. Επί του άρθρου 40 παρ. 2.α) και 2.δ)

Για λόγους σαφήνειας και νομικής ακριβολογίας, η τροποποιούμενη διάταξη της παρ. 2.α) του παρόντος παράγραφος 2 του άρθρου 43 του προεδρικού διατάγματος 132/2017 πρέπει να αντικατασταθεί ως εξής: «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, και το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης».

Περαιτέρω, δεδομένου ότι, όπως αναφέρεται στην Αιτιολογική Έκθεση, «[γ]ια 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», για λόγους σαφήνειας, η προτεινόμενη διάταξη της παρ. 2. δ) του παρόντος θα ήταν σκόπιμο να συμπληρωθεί ως εξής: «δ) Στους ήδη υπάρχοντες κλάδους του άρθρου 62 του π.δ. 132/2017 προστίθενται πέντε (5) θέσεις για τη στελέχωση του Αυτοτελούς Τμήματος Ηλεκτροκίνησης, 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:».

12. Επί του άρθρου 44 παρ. 10

Σύμφωνα με την προτεινόμενη διάταξη, «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».

Δεδομένου ότι οι όροι και οι προϋποθέσεις για την επέκταση του αντικείμενου εργασιών των συνεργείων, ο χώρος στον οποίο εγκαθίστανται τα συνεργεία και οι απαγορευτικές γειτνιάσεις, καθώς και οι αποστάσεις ασφαλείας που πρέπει να τηρούνται, δεν αποτελούν λεπτομερειακά ή τεχνικά ζητήματα, θα ήταν, ενδεχομένως, σκόπιμο οι εν λόγω ρυθμίσεις να συμπεριληφθούν στις διατάξεις του άρθρου 29 του παρόντος ως τροποποιήσεις/συμπληρώσεις των αντίστοιχων διατάξεων του π.δ. 78/1988 «Καθορισμός των όρων και προϋποθέσεων ίδρυσης και λειτουργίας συνεργείων συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών, και μοτοποδηλάτων, καθώς και της διαδικασίας χορήγησης αδειών ίδρυσης και λειτουργίας αυτών».

13. Επί του άρθρου 46

Δεδομένου ότι διά του άρθρου 2 τίθενται ορισμοί για την αγορά ηλεκτροκίνησης, σκόπιμο θα ήταν να διευκρινισθεί αν οι αντίστοιχες διατάξεις του άρθρου 27 του ν. 4643/2019 (ορισμοί στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 4001/2011) καταργούνται.

Αθήνα, 20 Ιουλίου 2020

Οι Εισηγητές
Δημήτριος Βασιλείου
Γεωργία Μακροπούλου
Γεώργιος Φωτόπουλος
Ειδικοί Επιστημονικοί Συνεργάτες

Ο Προϊστάμενος του Α΄ Τμήματος
Νομοτεχνικής Επεξεργασίας
Ξενοφών Παπαρρηγόπουλος
Αναπληρωτής Καθηγητής
του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου

Ο Προϊστάμενος της Β΄ Διεύθυνσης
Επιστημονικών Μελετών
Αστέρης Πλιάκος
Καθηγητής του Οικονομικού
Πανεπιστημίου Αθηνών

Ο Πρόεδρος του Επιστημονικού Συμβουλίου
Κώστας Μαυριάς
Ομότιμος Καθηγητής της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών