

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 γρ 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 <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:

φ· (λ-ν-θ)

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: φ(λ-ν-θ)

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.

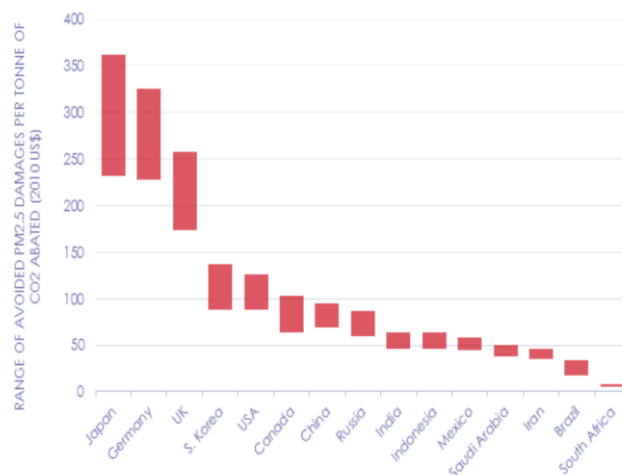
Συνεπώς, το καθαρό κοινωνικό όφελος είναι:

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